

Pengetahuan dan Informasi Safety



# Budaya Peduli Sebagai Pondasi IOR

*Caring Culture as IOR Foundation*

**GMF Vision**

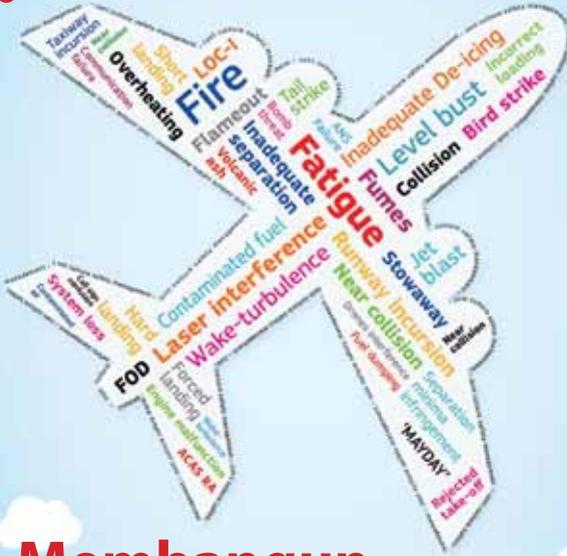
Top 10 MROs in the World

**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



# Membangun Reporting Culture Melalui IOR

**B**agi organisasi perawatan pesawat yang sudah menerapkan Safety Management System (SMS), reporting system menjadi faktor penting menciptakan budaya safety. Apalagi reporting system di GMF sudah tertuang dalam SMM 1.8 sebagai prosedur level one tentang keselamatan di GMF. Reporting system diterapkan bukan untuk mencari siapa yang salah, namun mencari sumber kesalahan dan menyelesaikannya melalui perbaikan. Karena itu, kepedulian personel dalam melaporkan kondisi yang tidak aman sangat dibutuhkan.

Reporting system di GMF terdiri dari dua, yakni mandatory reporting dan voluntary reporting yang sama-sama tertuang dalam AMO Manual. Dalam *Penity* edisi Juni 2017 ini, redaksi fokus pada voluntary reporting yang dikenal dengan Internal Occurrence Report (IOR). Sistem pelaporan secara sukarela ini diharapkan mendorong tumbuhnya sikap peduli dan peka terhadap kondisi yang tidak aman dan membahayakan.

Sikap peduli melaporkan hazard atau ancaman bahaya ini diharapkan menumbuhkan reporting culture sebagai kebiasaan positif dalam membangun budaya peduli terhadap lingkungan sekitar. Karena sistem pelaporan ini cukup vital dalam implementasi sistem manajemen keselamatan, maka pembahasan tentang IOR tidak hanya dari satu aspek. Dalam edisi ini, pembahasan IOR dilihat dari berbagai sisi dengan harapan dapat menumbuhkan budaya safety di GMF. ▲

Salam,  
Redaksi

## IOR's Culture Reporting Gain

**F**or aircraft maintenance organization, which already implemented Safety Management System (SMS), reporting system become one of an important factor to create safety culture. Moreover, in SMM 1.8, as Level One Procedure in GMF, stated the reporting system procedure to ensuring safety compliances. Reporting system is implemented to get root cause of problem and how to solve it, not to get to know who is responsible of to the mistakes. Thus, personnel awareness about unsafe work environment is essential to reporting system.

GMF's Reporting System consist of two types of report, the first one is mandatory reporting and the second one is voluntary reporting which both are already stated in AMO Manual. In *Penity of June 2017*, editorial staff focus to voluntary reporting which known as Internal Occurrence Report (IOR). This voluntary reporting, expected to boost personnel unsafe and dangerous work condition awareness.

Hazards and danger risks awareness are expected to improve reporting culture as a good habit to increase environment caring awareness. Since this reporting system is very important for the safety management system implementation, IOR is not only explain one point of view. In this edition, IOR will be explained in the variation of point of view for the purpose to gain safety culture in GMF. ▲

Greeting,  
Editor



## Fasilitas untuk Menyampaikan IOR

**A**wareness karyawan terhadap hazard semakin meningkat yang dibuktikan dengan peningkatan jumlah IOR dalam tiga tahun terakhir. Walau masih ada beberapa kekurangan seperti penentuan UIC dari IOR oleh pelapor, hal ini bukan halangan untuk meningkatkan kepedulian terhadap kondisi yang tidak aman. Yang paling penting adalah karyawan semakin sadar bahwa hazard bisa ada di mana saja yang menuntut kepedulian setiap personel untuk melaporkan.

Selama ini pelaporan langsung masuk ke IOR System. Namun, untuk mendukung kemudahan pelaporan, Unit Safety Inspection mengembangkan fasilitas pelaporan terbaru melalui email, layanan pesan pendek (SMS), dan WhatsApp. Dengan fasilitas terbaru ini diharapkan karyawan lebih dimudahkan guna melaporkan hazard. Selain itu, respon terhadap hazard yang dilaporkan bisa lebih cepat sehingga bahaya bisa diminimalisir. Safety Inspection juga mengembangkan IOR System agar lebih baik ke depannya. 

**Angga Dwi Cahyo Sugiono | TQY | 5R Agent for Efficiency**



## Saran

### Jawaban Redaksi:

**IOR** merupakan fasilitas untuk melaporkan potensi hazard di setiap area yang dapat dilakukan dengan hardcopy memakai form, IOR database, email maupun media chatting. Form IOR dapat diakses melalui GMF Procedure [www.gmfaeroasia365.sharepoint.com](http://www.gmfaeroasia365.sharepoint.com) dengan nomor form GMF Q-226 R7. Tapi sekarang sudah ada cara lain yang lebih simpel yakni mengambil evidence menggunakan HP, lalu mengirimkan laporan melalui email ke [list-TQY@gmf-aeroasia.co.id](mailto:list-TQY@gmf-aeroasia.co.id) atau Whatsapp ke nomor 085694674404 (Senin-Jumat 07.00 -16.00 WIB).

Jika mengirimkan IOR di luar jam kerja, laporan akan dimasukkan dalam IOR database di hari kerja berikutnya. Semoga dengan semakin mudahnya akses melaporkan hazard ini menjadikan area kerja semakin aman dan nyaman sehingga dapat mewujudkan cita-cita perusahaan tercinta. 

## Form IOR di Majalah Penity

Untuk mempermudah pembaca membuat IOR, bagaimana jika form IOR dilampirkan dalam setiap penerbitan majalah Penity?

**[Sultan Maulana F.I./581104/Line Maintenance Hangar Support]**

# Group Chatting untuk Pelaporan Awal IOR

Sejalan dengan kebutuhan terhadap layanan yang semakin nyaman, interior pesawat menjadi salah satu fokus perhatian perusahaan penerbangan. Dengan interior yang nyaman, penumpang diharapkan memiliki pengalaman personal yang menyenangkan sehingga menjadi pelanggan loyal. Kebutuhan inilah yang direspon oleh GMF AeroAsia dengan membentuk Unit Furnishing and Upholstery Services (Unit TJ) yang menawarkan jasa perawatan interior dan pendukungnya.

Beberapa jenis layanan yang ditawarkan unit ini antara lain cabin recondition, refurbishment, reconfiguration dan modification. Dengan kapabilitas, kapasitas serta beberapa workshopnya, Unit TJ dapat memberikan jasa perawatan interior pesawat yang terintegrasi sebagai salah satu daya tarik bagi pelanggan. Di sisi lain, aspek *safety and quality* juga menjadi perhatian karena menjadi kunci penting kepuasan pelanggan.



Untuk memastikan proses kerja berjalan sesuai regulasi, Unit TJ membentuk Safety Action Group (SAG) untuk mendukung implementasi Safety Management System (SMS) sehingga setiap pekerjaan *comply* dengan *corporate safety* dan *quality objective*. Dengan pekerjaan yang sesuai regulasi, bukan hanya tingkat *safety & quality* yang dapat dicapai, tapi juga mengurangi tingkat *cost of poor quality product* (COPQ). SAG TJ juga



## Group Chat for IOR Initial Reporting

In accordance with the need for more convenient services, aircraft interior became one of the focus of the airline's attention. By convenient interior, passengers are expected to have a pleasant experience to become loyal customers. This needed is responded by GMF AeroAsia by establishing Furnishing and Upholstery Services Department (TJ Department) which offers the services of aircraft interior and its supporting.

Some types of services offered by this department are cabin recondition, refurbishment, reconfiguration and modification. With its capability, capacity, and several workshops, TJ Department enable to provide integrated aircraft interior services as an attraction for



mendorong personel melaporkan semua potensi hazard agar ditangani secepatnya.

Seperti ketentuan yang sudah berjalan di GMF, setiap potensi hazard mesti dilaporkan menggunakan sistem yang disediakan yakni Internal Occurrence Report (IOR). Fasilitas pelaporan ini salah satunya menggunakan form khusus untuk setiap laporan dan dimasukkan dalam kotak yang sudah disediakan. Namun,

berdasarkan beberapa survei internal, model pelaporan ini dirasa kurang praktis. Apalagi kalau harus menuliskan dengan detail potensi hazard yang ingin dilaporkan. Namun, jika hal ini tidak dilakukan tentu hazard dapat berubah menjadi kejadian yang berakibat fatal.

Untuk mengatasi kondisi ini, SAG TJ berinisiatif membuat grup *chatting* melalui *smartphone* yang berfungsi untuk melaporkan kondisi yang berpotensi hazard. Melalui grup *chatting* ini, para Safety Messenger bisa langsung merespon setiap laporan yang masuk. Laporan hazard ini kemudian diteruskan ke Sekretaris SAG untuk di-upload ke Portal. Metode ini cukup efektif dan memudahkan penyampaian IOR di area TJ.

Untuk *encourage* personil supaya lebih peduli melaporkan hazard, Unit TJ memberikan hadiah setiap tahun untuk pelapor IOR terbaik di internal TJ. ▲ (Angga Prima Sukarno)



customers. In the other hand, the safety and quality aspect also became an important key of customer satisfaction.

To ensure that the work process runs as per regulation, TJ Department establishes Safety Action Group (SAG) to support the implementation of Safety Management System (SMS) so that every job is comply with corporate safety and quality objective. By the work performed as per regulation, not only

*the level of safety & quality can be achieved, but also the level of cost of poor quality (COPQ) can be reduced. SAG TJ also encourage personnel to report all potential hazards for immediate action.*

*As per current GMF procedures, every potential hazard should be reported using Internal Occurrence Report (IOR). This reporting system uses a special form for each report and should be inserted in a box. However, based on some internal surveys, this reporting system seems less practical. Especially if we have to write the detail of potential hazard. However, if this is not done then the hazard may became fatal event.*

*To overcome this condition, SAG TJ initiati to create chatting group via smartphone as a media to report the potential hazard. Through this chatting group, the safety Messenger can directly respond for each report. This hazard report then forwarded to Secretary of SAG to be uploaded in the Portal. This method is quite effective and easier the IOR reporting in TJ area.*

*To encourage personnel to be more concern for reporting of hazard, TJ Department rewards annually for the best IOR reporter internally. ▲ (Angga Prima Sukarno)*



# Budaya Peduli Sebagai Pondasi IOR

*Care Culture as IOR Foundation*

**S**elama mengoperasikan pesawat, pilot tidak pernah berhenti berkomunikasi dengan petugas ATC untuk melaporkan kondisi pesawat dan situasi penerbangan. Bahkan, sebelum mengubah posisi ketinggian misalnya, pilot harus minta persetujuan pengatur lalu lintas udara. Jika petugas ATC menyetujui, pilot diperbolehkan mengubah ketinggian. Bagi pilot, persetujuan pengatur lalu lintas sangat signifikan dalam menciptakan keamanan dan keselamatan penerbangan. Begitu juga respon petugas ATC terhadap setiap laporan pilot.

Kerjasama pilot dan petugas ATC akan sukses selama dilandasi sikap peduli pada setiap laporan atas kondisi yang dialami. Begitu pula pilot harus peduli terhadap respon yang diberikan petugas pengatur lalu lintas udara. Kepedulian terhadap setiap kondisi di dalam dunia aviasi sebenarnya tidak hanya untuk mereka yang bertugas dalam operasi penerbangan. Personel yang beraktivitas di perawatan pesawat juga membutuhkan sikap peduli terhadap situasi di sekitarnya. Kepedulian ini juga menjadi kunci terciptanya keamanan dan keselamatan penerbangan.



**Oleh:**  
**Asep Sumantri**  
GM Line  
Maintenance  
Aircraft Quality  
Inspection

**Kerjasama pilot dan petugas ATC akan sukses selama dilandasi sikap peduli pada setiap laporan atas kondisi yang dialami.**

**D**uring aircraft operation, pilot never stopped communicate with ATC officers to report on aircraft conditions and flight situations. For example, in fact, before changing the height position the pilot must request approval of air traffic control. If the ATC officer approves, the pilot can change the altitude. For pilots, traffic regulatory approval is very significant to create aviation security and safety as important as ATC officers respond to each pilot's report.

The cooperation between pilot and ATC officers will be successful if it is based on caring attitude to each report of the conditions that happened. Pilots also should care about air traffic control officer's response. Concern of every condition is not just for those who oversee aviation operations. Personnel who perform aircraft maintenance also need a caring attitude towards the surrounding situation. This caring attitude is also the key to aviation security and safety.

Our concern about surrounding conditions can be shown in various forms. However, the most basic and essential is willingness to report any inconsistent circumstances condition with principle of safety and security. Not surprisingly, we

Kepedulian kita terhadap kondisi di sekitar bisa dilakukan dalam berbagai bentuk. Namun, yang paling dasar dan utama adalah kesediaan untuk melaporkan keadaan yang tidak sejalan dengan prinsip aman dan selamat. Tidak mengherankan jika kita sering membaca slogan dan mendengar istilah 'melapor adalah suatu kepedulian'. Tentu tidak ada yang salah dengan istilah ini, terutama ketika sistem pelaporan menjadi pondasi membangun budaya keselamatan dengan mengenalkan Internal Occurrence Report (IOR).

IOR adalah sistem pelaporan yang bebas, terus terang dan jujur (*free and frank*) yang ditangani dengan menerapkan prinsip *Just Culture*. IOR berfungsi untuk melaporkan kondisi yang dinilai tidak aman dan berpotensi menimbulkan bahaya. Dalam sistem ini, pelaku tidak akan diberikan hukuman atas pelanggaran yang dilakukan karena tidak sengaja atau ketidaktahuan. Hukuman akan diberikan jika pelanggaran dilakukan secara sengaja serta bersifat destruktif. Dengan pola ini pelaku pelanggaran diharapkan tidak takut melaporkan kejadian yang dialaminya.

Untuk mengungkap sumber kejadian, fokusnya bukan pada siapa yang salah, tapi pada sumber masalah dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kejadian. Investigasi menggunakan metode 5W+1H untuk mengetahui *root cause* dari suatu kejadian sehingga dapat dilakukan perbaikan. Dengan mengenali *root cause*, perbaikan bisa saja pada sistem, proses kerja, kebijakan atau personel yang harus ditingkatkan *skill* dan *knowledge*-nya. Di sinilah pentingnya budaya peduli untuk menyingkap potensi bahaya tersembunyi sekaligus membuat perbaikan.

Untuk menumbuhkan budaya peduli, sosialisasi program tentu wajib dilakukan. Namun, yang paling penting tentu saja *role model* dari para leader dengan memberikan contoh nyata dalam membuat laporan melalui IOR. Misalnya membuat laporan *maintenance error* di unit kerjanya seperti

*often read and hear slogan of 'report is a concern'. Of course, there is nothing wrong with this term, especially when the reporting system becomes the foundation for building a safety culture by introduce Internal Occurrence Report (IOR).*

*IOR is a free and frank reporting system, handled by applying Just Culture principle. IOR serves to report unsafe conditions and potential hazard. In this system, every person will not be punished for any offense which committed by error or ignorance. Punishment will be granted if the offense is committed intentionally and destructively. With this pattern, every person is expected to not be afraid to report the occurrence that have been experienced.*

*To disclose source of incident, focus is not on who was wrong, but what is the source of the problem and factors that contribute to the event. Investigation is using 5W + 1H method to determine the root cause of an event so it can be corrected. By recognize the root cause, improvements can be done on the system, work processes, policies, or personnel who his/her skills and knowledge must be increased. Here is the importance of caring culture to uncover the potential hidden hazard while make improvements.*

*To grow up a caring culture, socialization program must be held. However, the most important is role model from the leaders by giving a real example in making hazard report through IOR. For example, create a maintenance error report as described in AMO Manual 2.25.1 Reporting Maintenance Error Occurrences. In AMO Manual 2.18.4 it says "all employee is obliged to report defects created by GMF AeroAsia fault to their managers in a manner that will ultimately come to the attention of the Quality Control personnel and Certifying staff".*

*Honesty and caring attitude is required by every individual to dare to report mistakes to his/her superiors so the same mistakes will not happen again. Hidden errors can be a latent hazard that disrupts aircraft maintenance and safety flight operations. Production manager then reports to*

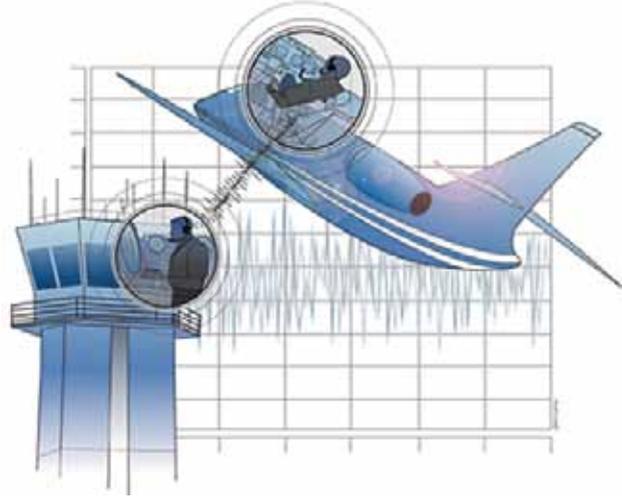




dijelaskan dalam AMO Manual 2.25.1 Reporting Maintenance Error Occurrences. Dalam AMO Manual 2.18.4 disebutkan "all employee is obliged to report defects created due to GMF AeroAsia fault to their managers in a manner that such reports will ultimately come to the attention of the Quality Control personnel and Certifying staff".

Sikap jujur dan peduli diperlukan oleh setiap individu untuk berani melaporkan kesalahan kerja ke atasannya supaya kesalahan yang sama tidak terulang. Kesalahan kerja yang disembunyikan bisa menjadi hazard yang bersifat laten sehingga mengganggu operasional perawatan pesawat dan keselamatan penerbangan. Manager produksi selanjutnya melaporkan ke Quality Control dan Certifying Staff untuk dilakukan tindakan yang semestinya sesuai ketentuan. Kebiasaan melapor akan menumbuhkan kebiasaan positif dalam membangun budaya peduli terhadap kondisi sekitar.

Pengalaman di lapangan selama berinteraksi dengan pelanggan, sikap peduli melapor ini sangat dihargai karena dapat menghindari bahaya yang lebih besar. Dengan sikap seperti itu, kepercayaan pelanggan akan meningkat dan citra perusahaan membaik. ▲



*the Quality Control and Certifying Staff to perform the appropriate action as required. Reporting culture will grow up a positive habit in building caring culture about the surrounding conditions.*

*So far, based on experience during interaction with customers, this caring attitude is highly appreciated because it can avoid greater danger. With such an attitude, customer's trust will increase and corporate image improves. ▲*



### Pojok K3

## Kepedulian dan Kesadaran Berbudaya K3-L

**B**egitu memasuki lorong pertama setelah melewati Posko Security di GMF AeroAsia, spanduk dengan tulisan "Safety starts with awareness, Awareness starts with you" akan menyambut kita. Spanduk berwarna putih ini bukan sekadar slogan, apalagi sekadar asesoris. Spanduk ini bagian dari sosialisasi peningkatan kesadaran tentang implementasi K3-L (Keselamatan dan Kesehatan Kerja-Lingkungan) yang menjadi tanggung jawab bersama. Semakin baik implementasi K3-L, semakin cepat kebiasaan positif ini terbangun sehingga Budaya K3-L terbentuk.

Layaknya menumbuhkan suatu budaya, yang dibutuhkan

pertama tentu saja awareness atau kesadaran tentang budaya yang ingin dibangun. Bagi organisasi seperti GMF AeroAsia, K3-L sangat relevan agar setiap individu di dalamnya semakin peka terhadap hazard sehingga ancaman bahaya ini dapat dihindari lebih dini. Semakin banyak karyawan yang mengamalkan K3-L, maka semakin cepat budaya K3-L terbangun sesuai harapan.

Untuk menumbuhkan kesadaran terhadap K3-L, kepedulian juga menjadi bagian yang tidak bisa dipisahkan. Sikap peduli terhadap keselamatan memiliki andil besar dalam mencegah kondisi tidak aman menjadi berlarut larut. Apalagi



sikap peduli tidak hanya ditujukan untuk diri sendiri, tapi juga rekan kerja dan lingkungan kerja. Dengan implementasi K3-L secara konsisten dalam aktifitas keseharian diharapkan akan menunjang peningkatan produktivitas. Oleh Karena mari kita tingkatkan kepekaan dan kepedulian sehingga kesadaran dalam berbudaya K3L menjadi bagian dari keseharian kita. ▲

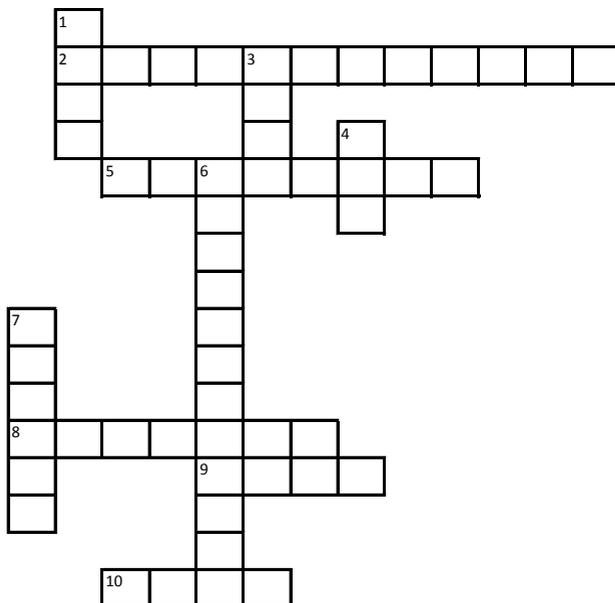


# Sinyal Tidak Terlihat, Pesawat Tabrak Traktor

Setelah diminta menunggu selama 10 menit, petugas ATC mengizinkan pesawat A320 dengan registrasi G-EUUF untuk didorong mundur dari Stand 139 menuju Taxiway Kilo di Bandara Heathrow London. Pesawat yang akan terbang menuju Munich, Jerman, ini didorong kembali ke tempat yang lebih kecil di Stand 118 yang berdekatan dengan *blast wall* di sebelah kanan. *Long pushback* ini diminta ATC agar pesawat lain memungkinkan berada di Stand 139.

Selama *pushback*, pesawat dengan kedua engine yang menyala ini tidak mengalami masalah sampai akhirnya Headset Operator (HO) meminta Pilot melakukan *parking brake*. Saat *parking brake* selesai dipasang, Ground Crew melakukan disconnect tractor towbarless (TBL) dari pesawat. Setelah melakukan *disconnect headset*, HO mencabut dan memperlihatkan pin *lockout* ke *flight deck* yang disetujui oleh Co-Pilot. Setelah itu HO masuk ke dalam traktor.

Setelah HO di dalam traktor, operator traktor memberitahu bahwa lampu indicator cradle up tidak menyala dan traktor tidak dapat berjalan. Pada saat bersama, mereka mendengar power mesin mulai naik dan pesawat



## Teka-Teki Safety Edisi Juni 2017



### Mendarat

2. Basic principle IOR Reporting
5. GMF values yang ke 4
8. Bahan yang dapat melekat diantara 2 permukaan dan mengisi ruang di antara itu sebagai pembatas dan pelindung (khususnya pressurize area)
9. Material Safety Data Sheet
10. Sistem yang dapat membantu pesawat menghindari tabrakan dengan pesawat lain /intruder

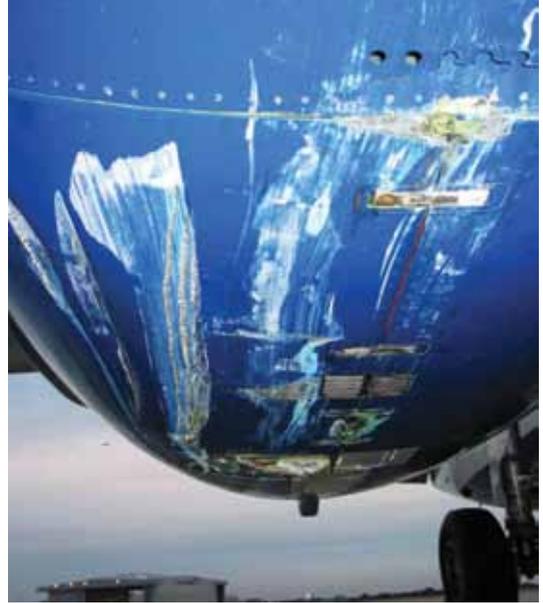
### Menurun

1. Aerodrome Fire & Rescue Services
3. Aircraft Towing and Pushback Manual
4. Internal Occurrence Report
6. Cabang ilmu dinamika fluida dan gas berkenaan dengan kajian pergerakan udara
7. Salah satu jenis error berdasarkan teori "Human Factor" training

mulai berjalan. Melihat kondisi ini, mereka turun dari traktor untuk memberitahu pilot agar menghentikan pesawat karena ada traktor di jalur pesawat. Tapi, pilot tidak melihat sinyal tangan yang diberikan oleh HO dan operator traktor. Karena pesawat masih berjalan, mereka mencari cara memindahkan traktor dan menyelamatkan diri.

Apa yang dikhawatirkan akhirnya benar-benar terjadi. Bagian bawah mesin pesawat menyentuh bagian belakang traktor dan mendorongnya sampai ke titik persimpangan antara Stand 139 dan 118/120. Ground Crew yang melihat kejadian ini memberitahu ATC supaya memerintahkan pesawat untuk berhenti dan Pilot berhasil menghentikan pesawat saat itu juga. Pesawat akhirnya berhenti dan mesin dimatikan setelah The Aerodrome Fire & Rescue Service (AFRS) datang.

Kejadian ini mendorong otoritas setempat melakukan pemeriksaan menyeluruh untuk menggali sumber masalah. Dari hasil pemeriksaan, ada faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kejadian ini. Salah satunya adalah HO yang menyatakan sudah memahami semua prosedur di Aircraft Towing and Pushback Manual (ATPM) karena telah empat tahun bekerja. Tapi, dari kejadian



ini justru HO menjadi faktor pemicu kejadian. Dia memberikan sinyal *all clear* kepada awak pesawat sebelum traktor berpindah ke jarak yang aman dari pesawat.

Faktor lainnya adalah Co-Pilot yang gagal melihat traktor yang masih berada di jalur pesawat ketika pesawat bergerak melakukan taxi. Hal ini tidak akan terjadi jika prosedur dijalankan dengan baik dan benar. **▲ [Triawan]**

## Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Juni 2017

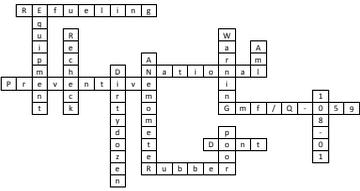
Nama / No. Pegawai : .....

Unit : .....

No. Telepon : .....

Saran untuk PENITY : .....

Jawaban dapat dikirimkan melalui email *Penity* ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id)) atau melalui Kotak Kuis *Penity* yang tersedia di Posko Security GMF AeroAsia. Jawaban ditunggu paling akhir 10 Juli 2017. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id))

Nama-nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Mei 2017	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Mei 2017	Ketentuan Pemenang
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dwi Kristianto / 580225 / JKTTBE</li> <li>2. Denny Ramadhani / 581127 / JKTTLS</li> <li>3. Esa Karunia Nugraha / 1601344/ JKTTBJ</li> <li>4. Bernard Marthin H / 582083 / JKTTGB</li> <li>5. Federico Salomo / 582255 / JKTTBE</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Batas pengambilan hadiah 10 Juli 2017 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB</li> <li>2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai</li> <li>3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan</li> </ol>



## Selain Bahan, Perhatikan Juga Cara Sealant Application

**S**elain berfungsi menjaga aerodinamika permukaan pesawat, sealant application merupakan salah satu upaya untuk mencegah masuknya zat-zat yang tidak diinginkan ke dalam permukaan yang dilapisi sealant. Pada pesawat terbang, sealant application dilakukan pada banyak tempat sesuai dengan kebutuhan. Salah satunya, pemasangan sealant application dapat kita temukan di instalasi TCAS antenna di fuselage.

Aplikasi sealant pada instalasi TCAS antenna di fuselage pesawat ini bertujuan agar tidak ada air yang masuk ke dalam komponen antenna. Jika air menyentuh komponen akan terjadi gangguan pada fungsi antenna seperti yang pernah terjadi pada salah satu pesawat A330. Dari hasil proses trouble shooting, ternyata abnormality pada antenna disebabkan kontaminasi air di dalam coaxial cable. Lokasi kontaminasi air ini di antara shield dan core dari coaxial cable yang ada di dalam TCAS antenna.

Dari trouble shooting ini juga diketahui bahwa sealant application yang dilakukan sebelumnya tidak sempurna sehingga water

moisture dapat masuk ke dalamnya. Kondisi ini sebenarnya tidak perlu terjadi jika aplikasi sealant mengikuti Standard Practice dan merujuk pada AMM TASK 51-76-11-300-801-A (Repair of the Sealant) dan Material Safety Data Sheet (MSDS) dari tipe sealant yang digunakan.

Untuk melakukan sealant application dengan benar, ada beberapa hal yang harus diperhatikan seperti di bawah ini:

- ▶ Hilangkan sisa-sisa sealant sebelumnya menggunakan spatula/scrapper yang tidak terbuat dari logam.
- ▶ Jangan lupa membersihkan area yang akan dilapisi sealant dan jangan gunakan alat serta bahan pembersih selain yang ditentukan dalam AMM.
- ▶ Material sealant yang digunakan harus sesuai pula dengan yang tertera dalam AMM dan Material Safety Data Sheet (MSDS) sebagai petunjuk penggunaan sealant.
- ▶ Pastikan material sealant dalam kondisi tidak expired.

Dengan melakukan sealant application yang baik dan benar sesuai AMM TASK 51-76-11-300-801-A maka, abnormality seperti yang terjadi pada instalasi TCAS antenna dapat dikurangi dan dihindari. **▲ [Dimas]**



# Hasil Positif **AUDIT** Dua Otoritas Penerbangan Sipil

**S**ebagai organisasi yang dipercaya memegang sertifikat approval AMO (Approved Maintenance Organization) dari authority maupun customer, GMF AeroAsia harus siap diaudit setiap saat untuk memastikan kepatuhan terhadap prosedur dapat dibuktikan. Di sisi lain, audit juga berfungsi untuk meningkatkan level quality and safety melalui perbaikan yang dihasilkan dari rekomendasi audit. Dengan perbaikan berkelanjutan, kepercayaan authority dan customer semakin baik dan diharapkan berdampak terhadap pertumbuhan bisnis perusahaan.

Perbaikan berdasarkan rekomendasi audit menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proses continuing improvement. Termasuk menindaklanjuti rekomendasi dari DCA Malaysia dan CAA Pakistan yang sudah selesai melakukan audit terhadap GMF. DCA Malaysia mengirimkan dua auditor, yakni Mr. Mohd. Naemy Fahmy bin Mustapa dan Mr. Mohd. Rawandi bin Haris untuk mengaudit GMF pada 3-6 April 2017.

Selain melakukan audit untuk memverifikasi AMO sertifikat yang sudah dimiliki GMF, auditor DCA Malaysia juga memverifikasi pengajuan penambahan rating. Pada audit ini, GMF memang mengajukan penambahan rating perawatan pesawat A330 (opsi Engine RB211 & Trent 722B), perawatan B744 (engine PW4000), NDT untuk Ultrasonic & Thermography, serta mengajukan kapabilitas baru untuk Component Maintenance. Hasil audit sesuai harapan. Namun, sertifikat approval akan diterbitkan setelah GMF menindaklanjuti rekomendasi perbaikan mereka.

Sementara itu, CAA Pakistan mengirimkan auditor Mr. Javed Afzal untuk mengaudit GMF pada 17-19 Mei 2017. Audit ini untuk renewal AMO sertifikat. Khusus hasil untuk audit ini, GMF AeroAsia meraih hasil yang sangat baik atau tidak ada catatan. Dengan demikian sertifikat perpanjangan dapat segera dikeluarkan untuk GMF. CAA Pakistan juga



akan merekomendasikan maskapai domestiknya, yakni Shaheen Air untuk meminta GMF AeroAsia memberikan training kepada maintenance personelnya di GMF.

Tentunya hasil audit di atas tidak didapatkan secara instan, tapi melalui proses panjang yg diperlukan untuk mencapai hasil positif ini. Fokus poin yang harus diperhatikan adalah setiap personel pasti dan harus memiliki added value bagi perusahaan. Dengan demikian jika dikombinasikan oleh nilai-nilai yang dimiliki GMF diharapkan dampak positif akan muncul terhadap aspek safety & quality yang selanjutnya adalah peningkatan volume bisnis GMF di masa depan. **[Ichsan J.]**



# RUMPI

Rubriknya *mang* SAPETI

**Hati-hatilah dalam melangkah. Siapa tahu itu adalah langkah Anda yang terakhir.**

*Ingatlah selalu safety karena bahaya bisa merenggut kehidupan kita kapan saja.*

**Know safety no injury. No safety, know injury.**

*Tetap fokus pada safety agar lingkungan kerja terasa aman dan nyaman.*

**Keselamatan kerja adalah tindakan P3K untuk mereka yang tidak terluka.**

*Lebih baik mencegah daripada mengobati akibat dari tindakan tidak safety.*

**Jangan meninggalkan kebiasaan aman di tempat kerja, bawa juga ke rumah.**

*Biasakan menanamkan safety kapanpun dan di manapun, termasuk di rumah.*

**Saran Mang Sapeti**



## Ayo Rawat **Safety Shoes** Kita

SEBAGAI salah satu Alat Pelindung Diri (APD) wajib di perusahaan, Safety Shoes harus dirawat sebaik mungkin agar fungsinya tidak berubah. Apalagi harganya cukup mahal karena terbuat dari bahan kulit yang dipadu metal dan karet tebal. Agar safety shoes tahan lama dan fungsinya tidak berubah, perhatikan cara merawatnya berikut ini:

### **Menyimpan**

Sepatu harus disimpan di tempat kering dengan suhu sedang agar tidak berjamur, terutama pada bagian bawah yang terbuat dari karet.

### **Menyemir**

Membersihkan dan menyemir tidak hanya membuat sepatu bersih dan mengkilap, namun juga membuat sepatu tahan lama dan tidak mudah rusak.

### **Mencuci**

Jika mencuci sepatu, gunakan deterjen dan sikat yang halus agar warna tidak luntur atau pudar.

### **Menjemur**

Menjemur sepatu di bawah terik matahari cukup penting. Tapi, jangan terlalu lama, cukup 7-11 menit saja. Saat menjemur, jangan lupa menaruh ganjalan agar bentuk sepatu tidak berubah.

### **Jangan pakai waktu basah**

Janganlah sekali-kali memakai sepatu dalam kondisi kaki basah karena bakteri dan kuman lebih cepat berkembang. Pakailah sepatu dalam keadaan kaki kering. Kalau terburu-buru, gunakan lap untuk mengeringkan kaki lebih dulu.

### **Sepatu selalu kering**

Sepatu menebar bau tidak sedap karena kaki sering berkeringat. Untuk mengatasinya, maka kaki harus kering ketika memakai sepatu. Gunakan kaos kaki yang bersih agar tidak ada bakteri dan kuman yang terbawa. ▲





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.



## Tanggal Jatuh Tempo di Stiker Berbeda dengan di Sertifikat



Tanggal jatuh tempo (expire date) pada stiker botol halon fire yang di install di pesawat PK-GSH berbeda dengan sertifikat ARC yang dikeluarkan oleh Workshop. **(Tata Sumitra/527087)**

### Responsible Unit

Responsible unit telah melakukan evaluasi untuk tindakan pencegahan sekaligus corrective action dengan merevisi sertifikat ARC.

### Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Tata Sumitra yang telah melaporkan hazard melalui IOR. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada responsible unit yang telah melakukan corrective action, sehingga potensi hazard dapat dicegah sedini mungkin.

Sticker Portable Extinguisher



ARC yang sudah direvisi.



# Pelajaran Tentang Safety dari Sekitar Kita

Seekor laba-laba di pojok ruangan terlihat bergelantungan. Gerakan badannya seperti sedang mengayun dari samping kiri ke samping kanan. Seseekali, hewan itu mengubah posisi gerakan. Ia sedang memintal benang yang menjadi bahan baku membuat sarang. Laba-laba memang identik dengan sarang sebagai tempat berlindung sekaligus perangkat untuk menangkap mangsa. Walau memiliki beberapa kaki, laba-laba lebih suka bergelantungan di benang yang keluar dari tubuhnya. Benang itu berperan seperti *safety belt* bagi personel yang bekerja di ketinggian.

Begitu juga dengan cicak yang merayap di dinding. Telapak kaki dan tangannya menempel di dinding sebagai pertahanan agar tidak jatuh. Fungsi perekat pada telapak cicak seperti *vacuum anchor* bagi personel yang bekerja di *wing* maupun *fuselage* pesawat. Dua hewan yang mudah kita jumpai ini seperti sebuah pelajaran bagi kita bagaimana memanfaatkan alat pelindung diri ketika bekerja. Seperti halnya laba-laba, sarang yang dibuat tidak hanya untuk berlindung, tapi bisa menjadi perangkat untuk menangkap mangsa. Semuanya memberikan inspirasi kepada kita bagaimana

bekerja dengan aman dan nyaman.

Inspirasi bisa datang dari mana saja. Tidak harus dari buku yang tebal, tayangan televisi atau ruang-ruang kelas dan training. Apa yang ada dan terjadi di sekitar kita bisa memberi inspirasi selama kita peduli dan peka mengenali arti di balik setiap kejadian. Inspirasi untuk bekerja secara aman seyogyanya harus didapatkan sejak awal tanpa menunggu proses panjang di atas terlewati lebih dulu agar kesehatan dan keselamatan kerja dapat dimiliki sejak awal bekerja, sehingga nantinya *safety* dapat mengakar ke dalam jiwa dan berujung pada implementasi dalam kegiatan nyata. **[Has Ritonga]**



## Penggunaan Flashlight Untuk Inspeksi Pesawat

**FLASHLIGHT** merupakan salah satu equipment yang sangat penting untuk membantu maintenance personel melakukan inspeksi pesawat, terutama inspeksi secara visual pada malam hari. Dengan penerangan yang cukup dari flashlight, personel mampu mendeteksi leakage, damage, missing & abnormality dengan lebih detail sehingga hasilnya lebih akurat. Selain digunakan di malam hari, flashlight juga dapat digunakan untuk membantu inspeksi di pagi dan sore hari, terutama untuk inspeksi di area tertentu seperti MLG Wheel Well area dan APU Compartment.

Dalam melakukan inpeksi, sebaiknya personel tidak menggunakan sumber pencahayaan selain dari flashlight. Sumber pencahayaan dari handphone tidak direkomendasikan untuk dipakai



dalam inspeksi karena dapat berpengaruh terhadap kualitas hasil inspeksi. Setiap personel juga harus menyadari bahwa hasil inspeksi akan berdampak terhadap penentuan kelaikan pesawat. Selain itu, penggunaan sumber cahaya selain dari flashlight juga menghindarkan personel dari gangguan kesehatan mata. **[Nasrul]**



# Voluntary Report

## Sebagai Pertahanan Keselamatan Terdepan

**S**alah satu elemen penting dalam Safety Management System (SMS) adalah Internal Occurrence Report (IOR) untuk mengidentifikasi potensi bahaya yang mengancam keselamatan, memicu pelanggaran dan keadaan tidak beraturan di area kerja. Berdasarkan QP-218-01, Occurrence Reporting System dapat dibedakan menjadi dua, yakni mandatory report dan voluntary report. Tapi, di sini kita fokus pada voluntary report sebagai proses proaktif mengumpulkan informasi ancaman bahaya yang tidak dapat diungkap oleh sistem pelaporan wajib (mandatory report).

Sesuai namanya, voluntary report mengandalkan sikap sukarela personel dalam organisasi untuk melaporkan kondisi yang mengancam keselamatan di area kerja. Agar personel tertarik dan mau melaporkan kondisi bahaya, maka dibuatlah sistem Internal Occurrence Report (IOR). Sistem ini menjamin setiap pelapor dilindungi dan tidak dihukum karena laporan yang dibuat. Selain itu, sistem IOR harus mampu meyakinkan pelapor bahwa laporan yang disampaikan ditindaklanjuti dengan melakukan perbaikan.

Berdasarkan rekomendasi ICAO Annex 13 tentang kecelakaan pesawat terbang dan investigasi insiden,

disebutkan bahwa organisasi perawatan pesawat perlu membangun sistem pelaporan sukarela (voluntary report) selain yang wajib (mandatory report). Voluntary reporting system ini tidak boleh digunakan untuk menghukum pelapor yang bersedia melaporkan kondisi tidak aman dan harus mampu melindungi sumber informasi.

Dalam paragraf 7.3.4, QP-218-01 mensyaratkan unit telapor harus menerima dan melakukan analisa terhadap IOR yang dilaporkan untuk membuat perbaikan yang diperlukan. Jika kejadian yang dilaporkan memerlukan investigasi lebih lanjut, maka pekerjaan di area atau produk yang dilaporkan harus dihentikan sementara sampai penyelidikan selesai atau ada ketetapan dari tim investigasi.

Ketentuan ini juga mengatur unit telapor harus menjawab IOR yang diterima paling lambat lima hari kerja sejak IOR diterima dan menetapkan target perbaikan. Jika unit telapor tidak merespon laporan atau tidak membuat perbaikan sampai batas waktu yang ditentukan, Unit QSA terkait dapat menerbitkan NCR.

Sikap sukarela melaporkan hazard akan sangat membantu menciptakan area kerja yang aman dan nyaman serta memudahkan pencegahan terhadap segala ancaman bahaya. **▶ [Hermansyah]**