

Pengetahuan dan Informasi Safety



Mengelola Pekerja Kontrak Berjangka Waktu Pendek

Managing Short Term Contracted Employee

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



Memenuhi Kebutuhan Sumber Daya Manusia

Ketersediaan sumber daya manusia yang memadai merupakan faktor penting perusahaan dalam menjalankan bisnisnya, terutama saat volume pekerjaan meningkat. Untuk mencukupi kebutuhan manpower ini banyak langkah yang bisa dilakukan. Salah satunya memanfaatkan tenaga kontrak berjangka waktu pendek untuk menyelesaikan pekerjaan tertentu. Dengan metode ini pekerjaan dapat diselesaikan sehingga tidak ada potensi bisnis yang terbuang sia-sia.

Untuk memanfaatkan tenaga kontrak dalam industri perawatan pesawat, banyak ketentuan yang harus dipenuhi baik dari aspek kompetensi, metode kerja hingga batasan pekerjaan yang boleh dilakukan. Ketentuan ini karena bisnis MRO menempatkan safety sebagai prioritas dalam setiap aktivitasnya. Di sisi lain, organisasi perawatan pesawat memiliki budaya yang berbeda dibanding industri lain sehingga pemanfaatan mereka diatur khusus. Di GMF aturan tersebut ditetapkan dalam AMOM/MOE/RSQM Section 1.7 dan 2.22.

Pemanfaatan tenaga kontrak cukup penting dalam aktivitas di GMF AeroAsia. Karena itu, Penity edisi November 2017 membahas topik ini sebagai kajian utama. Topik ini sangat relevan karena aktivitas di perusahaan semakin meningkat dan membutuhkan lebih banyak manpower, termasuk pekerja kontrak berjangka waktu pendek. Selamat membaca.

Salam,
Redaksi

Fulfill the Requirement of Manpower

The availability of adequate manpower is an important factor for company in doing business, especially when the volume increases. Many steps can be done to fulfill the requirement of manpower. One of them is utilizes short term contracted employee to complete certain jobs. With this method, job can be completed and prevent loss of potential business opportunity.

To utilize short term contracted employee in aircraft maintenance industry, many provisions must be fulfilled either from competence aspect, work method to job limits that can be done. This provision needed because MRO business places safety as a priority in every activity. On the other hand, aircraft maintenance organizations have different cultures from other industries, so utilization of short term contracted employee is specially regulated. At GMF, the rule is specified in Company Manual (AMOM / MOE / RSQM) section 1.7 and 2.22.

The utilization of short term contracted employee is quite important in GMF AeroAsia's activities. Therefore, November 2017 edition of Penity discusses this issue as a main topic. This topic is particularly relevant because company's activity is increasing and company requires more manpower, including short term contracted employee. Happy reading.

Regards,
Editor ▲



Kualifikasi Pegawai Pihak Ketiga

Dartin Anton Wahyono | *GM Cabin Service Maintenance*

Saat ini Unit Cabin Service Maintenance (TNS) memiliki 60 pegawai pihak ketiga sebagai Cabin Helper IFE dengan tugas membantu para Teknisi dan Engineer melakukan perawatan IFE (In Flight Entertainment) pesawat. Setiap Cabin Helper IFE akan diberikan Certificate of Competence (C of C) oleh TQD untuk membatasi kewenangan mereka dalam bekerja.

Untuk menjadi Cabin Helper IFE, mereka telah mengikuti mandatory training seperti Human Factor, Safety Management System (SMS), dan training IFE pesawat. Dalam bertugas mereka didampingi dan diawasi oleh Teknisi dan Engineer. Selain itu, 60 personel Helper IFE ini juga telah diverifikasi kompetensinya oleh PAC (Panasonic Avionic Corporation) pada bulan September - Oktober 2017. Semua proses ini dilakukan agar para Helper bekerja dengan baik sesuai kewenangannya.

Unit TNS juga bekerjasama dengan provider untuk outsource pekerjaan aircraft cleaning. Setiap pekerjaan aircraft cleaning ditentukan durasi pengerjaannya, bahan kimia yang digunakan, serta jumlah personel aircraft cleaner. Para personel wajib mengikuti mandatory training dan juga training kompetensi. Ke depan, Unit TNS ingin mendorong adanya C of C yang akan diberikan kepada para Leader dan Supervisor dari provider aircraft cleaning. ▲

Saran



Rubrik Tips, Trik, dan Kiat Safety

Saya mengusulkan Penity mempunyai rubrik tips, trik atau kiat untuk meningkatkan safety performance. ▲ [Dwi Kristianto/580225/Base Maintenance]

Jawaban Redaksi:

Terima kasih atas sarannya. Penity telah memiliki fasilitas untuk menyampaikan tips, trik, atau kiat untuk meningkatkan safety performance dalam rubrik Saran Mang Sapeti atau SMS yang telah ada sejak tahun 2011. Dalam rubrik SMS ini berbagai informasi tentang peningkatan safety performance hingga menjaga keselamatan ditampilkan. Selain itu, juga ditayangkan rubrik yang berkaitan dengan tips dan trik tentang Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lingkungan (K3L) dalam rubrik Pojok K3. Semoga dengan konten tips dan trik ini dapat mengingatkan pembaca untuk selalu mengutamakan keselamatan dalam bekerja. ▲



Penguatan Supervisi Personel Kontrak di GIS

Strengthening Supervision of Contracted Personnel in GIS

Perusahaan memiliki banyak cara memenuhi kebutuhan *manpower* untuk pekerjaan tertentu dalam waktu singkat. Apalagi jika dikaitkan dengan pertimbangan bisnis yang harus efisien. Salah satu caranya adalah merekrut personil dengan sistem kontrak jangka pendek (*short term contracted personnel*) atau tenaga kerja P3. Unit Furnishing & Upholstery Services (TJ) atau GMF Interior Services (GIS) adalah salah satu unit yang memanfaatkan tenaga kerja P3. Sebagian besar tenaga kerja P3 dipekerjakan sebagai teknisi helper yang bekerja di bawah pengawasan, kecuali mereka yang sudah memiliki keahlian dan diberi otorisasi khusus oleh Unit Quality Assurance.

Dalam menjalankan aktivitasnya, tenaga kerja P3 harus memenuhi tuntutan *safety* dan *airworthy* sebagaimana personil lain di GMF. Karena itu, provider penyedia tenaga kerja P3 harus punya komitmen mendukung implementasi *safety* serta *airworthy* di GMF. Yang tidak kalah penting, unit tempat pekerja P3 ditempatkan harus melakukan filter melalui wawancara di awal sebelum menggunakan tenaga mereka. Agar mereka memahami tuntutan *safety*, maka *Safety Induction* tentang *Do and Don't* selama bekerja harus diberikan sejak hari pertama mereka bekerja. Salah satunya adalah penggunaan APD.

Supervisi dilakukan dalam setiap proses pekerjaan, dimulai ketika para leader melakukan

A company has many ways to fulfill the *manpower* needs for a particular job in a short time. Especially if it is associated with the efficiency as business considerations. One of the solution is recruiting short term contracted employee. The Furnishing & Upholstery Services (TJ) or GMF Interior Services (GIS) unit is a unit that utilizing contracted employee. Most contracted employee are employed as helper technicians who work under supervision, except those who already skilled and authorized by Quality Assurance Department.

During performing the work, contracted employee shall meet *safety* and *airworthy* demands as any other personnel in GMF. Therefore, the provider of the contracted employee shall be committed to support the implementation of *safety* and *airworthy* at GMF. It is also important for the requesting unit to filter the contracted employee through the initial interview. In order to gain knowledge about *safety* standards, the *Safety Induction* "Do's and Don'ts" during work shall be given from the first day of their work, i.e. the use of PPE.

Supervision is held in every work process, starting with leaders conduct the briefing each time they start the work. Leaders shall ensure the job assigned to their subordinates is according to their competencies and authorizations. This is the initial filter to avoid the unsafe behavior of personnel who work in the aircraft maintenance area, including to ensure there



briefing setiap akan mulai bekerja. Para leader memastikan *assignment* pekerjaan kepada subordinatnya sesuai dengan kompetensi dan otorisasi yang dimiliki. Hal ini merupakan filter awal untuk menghindari adanya *unsafe act* pada personil yang bekerja di area perawatan pesawat selain itu juga memastikan kondisi sekitar area tidak ada *unsafe condition* yang dapat membahayakan pelaksanaan pekerjaan. Selama proses bekerja, leader memastikan subordinatnya, terutama tenaga P3 tetap dalam pengawasan.

GIS selalu meyisipkan *safety briefing* pada saat briefing pagi atau awal kerja dan minimal satu kali sharing setiap minggu yang biasanya dilakukan di hari Jumat sebagai pengingat, terutama *Do and Don't Policy* dan menjalankan kegiatan 5R5S. Sanksi diberikan jika ada pelanggaran dan bisa menjadi item penilaian tenaga P3 selain performanya. Setiap terjadi pelanggaran akan ditindaklanjuti dengan pemeriksaan hingga dilakukan MEDA. Dari sini perbaikan kita lakukan seperti melarang pekerja P3 atau teknisi junior yang belum mendapat training mengoperasikan equipment di pesawat.

Di sisi lain, Untuk menghindari terulangnya kejadian "escape slide deploy" di pesawat. GIS juga melakukan sharing session berkaitan dengan pengoperasian pintu pesawat dengan memastikan safety precaution saat dioperasikan. Juga memberi tambahan pengetahuan tentang door untuk beberapa tipe pesawat. Untuk meningkatkan awareness terhadap safety, GIS mendorong setiap personelnya untuk selalu membaca perintah kerja dan referensi manual sebelum melaksanakan pekerjaan di pesawat. ▲ [Arjo Widjoseno | VP Furnishing & Upholstery Services]

Supervision is held in every work process, starting with leaders conduct the briefing each time they start the work.

is no unsafe condition around the work area that could endanger the work. During the work process, the leaders shall ensure the subordinate, especially contracted employee are working under supervision.

GIS always gives a safety briefing in the morning or before start the work and weekly sharing is usually held on Friday as a reminder, especially "Do's and Don'ts" Policy and 5R5S activities. Sanctions are granted if there are violations and will be a personal performance assessment for contracted employee. Any violation will be followed up and MEDA might be performed. The MEDA will result improvements such as prohibiting contracted employee or junior technicians who have not received training to operate equipment near or at the aircraft.

On the other hand, to avoid a recurrence of the "escape slide deploy" event on the aircraft, GIS held sharing sessions related to the operation of the aircraft door by ensuring safety precaution when operated and give additional information about the door for several types of aircraft. To increase awareness of safety, GIS encourages each personnel to always read work orders and manual references before carrying out the work on the aircraft. ▲ [ArjoWidjoseno | VP Furnishing & Upholstery Services]



Mengelola Pekerja Kontrak Berjangka Waktu Pendek

Managing Short Term Contracted Employee

Pengelolaan tenaga kerja menjadi kunci signifikan pengembangan bisnis, terutama pada industri yang menyandarkan sebagian besar proses bisnisnya pada keahlian manpower seperti perusahaan perawatan pesawat. Apalagi keahlian yang dibutuhkan di bisnis *maintenance, repair, overhaul* (MRO) ini memiliki karakteristik yang tidak sama dibanding industri lain. Dengan peranan yang begitu besar, tak heran jika sumber daya manusia berperanguh dominan terhadap setiap kegiatan perusahaan perawatan pesawat terbang. Bahkan, pertumbuhan bisnisnya juga berkorelasi dengan kemampuan mengelola sumber daya manusianya.

Salah satu karakter industri perawatan pesawat adalah setiap pekerjaan harus dilaksanakan oleh authorized personel. Dengan karakter ini tantangan akan muncul ketika volume pekerjaan naik dan jumlah personel terbatas. Untuk mengatasi kondisi ini, organisasi MRO bisa memanfaatkan *short term contract staff* atau pekerja kontrak berjangka waktu pendek. Langkah ini merupakan jalan tengah terbaik karena pekerjaan tetap dapat dilakukan dan



Oleh:
Quadrian Adi Putranto

Advisor

Salah satu karakter industri perawatan pesawat adalah setiap pekerjaan harus dilaksanakan oleh authorized personel.

Manpower management becomes a significant key to business development, especially in industries that rely most of their business processes on manpower expertise such as aircraft maintenance companies. Moreover, the skills needed in the business maintenance, repair, overhaul (MRO) has characteristics that are not the same compared to other industries. No wonder if human resources are dominant in every activity of aircraft maintenance companies. In fact, its business growth is also correlated with the ability to manage its human resources.

One character of the aircraft maintenance industry is that every work must be carried out by authorized personnel. With this character a challenge will arise when the volume of work goes up and the number of personnel is limited. To overcome this condition, MRO organizations can utilize short term contract staff or workers. This step is one of way out because work can still be done and converted into income. In addition, the utilization of contract workers can be adjusted to the volume of work so that the risk of excess costs when the work load is reduced can be avoided.

dikonversi menjadi pendapatan. Selain itu, utilisasi pekerja kontrak bisa disesuaikan dengan volume pekerjaan sehingga risiko kelebihan biaya ketika load pekerjaan berkurang dapat dihindari.

Meski demikian, perusahaan MRO harus tetap menentukan skill dan kualifikasi pekerja kontrak karena mereka akan bekerja di industri yang mengutamakan *safety and quality*. Di sisi yang lain, industri perawatan pesawat sarat dengan regulasi dan prosedur yang harus dipenuhi pada setiap aktivitasnya. Tuntutan terhadap kompetensi personel yang telah diakui secara resmi ini bertujuan mencapai *airworthiness* dari setiap produk MRO. Aturan lain yang harus dipertimbangkan adalah setiap pekerjaan yang dilakukan bisa saja membutuhkan supervisi personel yang sudah memiliki otorisasi. Jenis pekerjaan untuk pekerja kontrak harus sesuai dengan skill dan kemampuan yang dimiliki.

Sebagai contoh, untuk area Ground Support Equipment bisa menggunakan pekerja kontrak yang punya keahlian dalam pengelasan (*welding*), wing walker, baggage towing tractor, maintenance truck, aircraft towing tractor, dan lain-lain. Pekerja kontrak dipenuhi melalui kerjasama dengan perusahaan penyedia tenaga kontrak dengan spesifikasi keahlian yang dibutuhkan oleh organisasi MRO. Sebelum dipekerjakan, mereka harus mendapat mandatory training seperti human factor, safety, dan lain-lain agar memahami "quality systems" dan budaya kerja di perusahaan perawatan pesawat. Sejalan dengan perkembangan skill, mereka bisa ditugaskan untuk pekerjaan lain sesuai kompetensinya.

Pekerja kontrak tetap memiliki peluang untuk dikembangkan kompetensinya selama memenuhi kualifikasi. Selain skill dan pengetahuan, perilaku dan disiplin juga menjadi pertimbangan yang dapat menggambarkan potensi seseorang. Untuk pengembangan pekerja kontrak, training dapat diberikan di internal unit atau melalui kerjasama dengan Dinas TW. Dengan keahlian yang telah

However, MRO companies must determine the skills and qualifications of contract workers as they will work in industries that prioritize safety and quality. On the other hand, the aircraft maintenance industry is full of regulations and procedures that must be fulfilled in every activity. The demand for officially recognized personnel competence is aimed to achieve airworthiness in each MRO product. Another rule that must be considered is that any work performed may be under supervision of authorized personnel. The type of work for contract workers must be in accordance with the skills and abilities they have.

For example, Ground Support Equipment may use contracted employee with expertise in welding, wing walkers, baggage towing tractors, maintenance trucks, aircraft towing tractors, and others. The contracted employee is fulfilled through a partnership with a contracting provider company with expertise specifications required by the MRO organization. Prior to hiring, they should receive mandatory training such as human factors, safety, and others to understand quality systems and culture of working in aircraft maintenance companies. In line with the development of skills, they can be assigned to other jobs according to their competence.

Contracted employee have an opportunity to develop their competencies during qualification, as the advantage. In addition, except skill and knowledge, behavior and discipline are also considered to illustrate one's potential. For the development of contract workers, training can be provided in the internal unit or in cooperation with Learning Centre. With the expertise that has been owned, extension for being employed or even hired as permanent employees may be considered. For the context of Unit Ground Support Equipment, they are expected to be developed as license operator which is issued by competence unit in GMF.

In utilizing services of short term contract workers in the aircraft maintenance industry, GMF has complete contractual requirements. One of





dimiliki, masa kerjasama bisa diperpanjang atau bahkan diangkat sebagai pegawai tetap. Untuk konteks Unit Ground Support Equipment, mereka diharapkan berkembang hingga memiliki *license* yang diterbitkan oleh dinas keahlian di lingkungan internal GMF.

Dalam memanfaatkan jasa pekerja kontrak di industri perawatan pesawat, GMF telah memiliki ketentuan pekerja kontrak secara lengkap. Salah satunya tentang jumlah pekerja kontrak yang tidak boleh melebihi 50% dari total staf di unit yang dipimpin seorang General Manager. Selain itu, mereka juga tidak boleh melakukan *inspection* maupun *release to service*, kecuali diberikan wewenang oleh Quality Assurance & Safety dan dikonsultasikan dengan otoritas penerbangan.

Semua ketentuan tentang pekerja kontrak berjangka waktu pendek ini bertujuan menjaga level *safety and quality* sesuai harapan untuk menghasilkan *airworthiness*. Semua tuntutan authority ini dapat dipenuhi dengan strategi yang efisien sehingga *load* pekerjaan yang tinggi tetap dikerjakan untuk menghasilkan *revenue* dengan cara yang efisien. ▲



them is about the number of contracted employee shall not exceed 50% of the total staff in the unit led by a General Manager. In addition, they also may not conduct inspection or release to service, unless authorized by Quality Assurance & Safety and consulted with the aviation authority.

All provisions on short-term contracted employee aimed to keep the safety and quality level as expected in generate airworthiness. All these authority requirement can be met with an efficient strategy and high workloads efficiently performed to generate revenue.. ▲



Pojok K3

Bagaimana Cara Mendapatkan Alat Pelindung Diri?

Alat pelindung diri (APD) merupakan bagian yang tidak terpisahkan untuk mendukung aktivitas kerja di GMF, terutama di area produksi. Untuk mendapatkan APD, ada beberapa hal yang perlu diketahui oleh karyawan.

Pertama, GMF menyediakan APD yang melekat pada personel seperti *wear pack*, *safety shoes* dan *vest* hanya untuk personel yang bekerja di hangar, apron terminal dan workshop. Status APD adalah pinjaman dan bukan milik pribadi sehingga pemanfaatan APD harus sesuai peraturan perusahaan. Penyediaan APD sesuai Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. Per.08/Men/VII/2010.

Kedua, untuk tercapainya efisiensi dan efektifitas penggunaan APD, setiap personel berhak mendapatkan *vest*, *wear pack* dan *safety shoes* setiap dua tahun sekali. Mulai tahun 2017, semua personel mendapatkan *safety shoes* baru jika sepatu lama sudah rusak meskipun masa pakainya belum dua



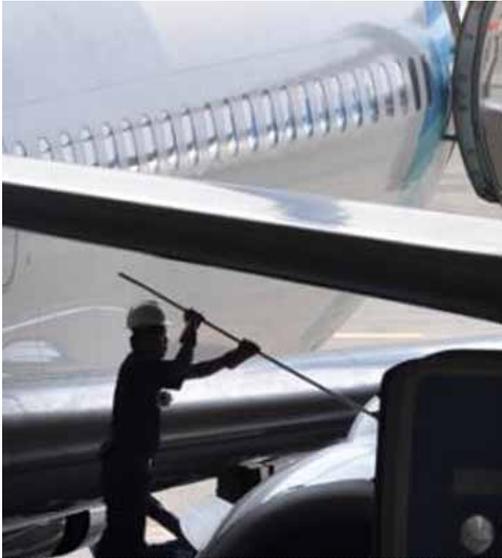
tahun. Penggantian dilakukan dengan menukar sepatu lama yang dilengkapi dengan *inter office* dari unit terkait.

Ketiga, personel wajib merawat dan menjaga APD-nya. GMF tidak mengganti sepatu personel yang hilang sebelum masa dua tahun. Selama menunggu, personel harus mengusahakan *safety shoes* secara pribadi ketika berada di area kerja. Personel dilarang menjual dan memberikan APD berlogo GMF kepada pihak lain manapun. Jika melanggar, sanksi diberikan sesuai peraturan yang berlaku.

Pertanyaan lebih lanjut tentang APD bisa mendatangi kantor TUK di Gedung Utility lantai 1 No. 102 atau email ke list-K3L@gmf-aeroasia.co.id. ▲



Bekerja Tanpa Kompetensi Memicu Kerusakan



Sebuah pesawat milik maskapai asing menjalani perawatan rutin di salah satu perusahaan perawatan pesawat terbang. Paket perawatan yang diminta bukanlah hal baru karena pekerjaan ini sudah sering dilakukan oleh bengkel pesawat ini. Sesuai dengan rencana yang sudah dibuat, personel yang terlibat, tools and equipment yang digunakan, hingga jobdesk masing-masing teknisi sudah disiapkan. Setelah diberikan briefing sejak awal pekerjaan, perawatan dilakukan segera supaya TAT yang dijanjikan terpenuhi.

Ketika hari menjelang sore, ada satu jenis pekerjaan yang harus dilakukan di tempat yang cukup tinggi sehingga dibutuhkan maintenance truck. Kebutuhan ini pun dipenuhi hingga pekerjaan di area ketinggian selesai tepat waktu. Meski pekerjaan sudah selesai, maintenance truck ini masih dibiarkan terparkir tidak jauh dari ekor pesawat. Semua personel yang terlibat dalam pekerjaan ini membuat laporan tertulis tentang pekerjaan yang dilakukan sebelum mengakhiri pekerjaannya. Di tengah-tengah proses penyelesaian administrasi, tiba-tiba terdengar suara keras dari bagian ujung belakang pesawat.

Teka-Teki Safety Edisi November 2017

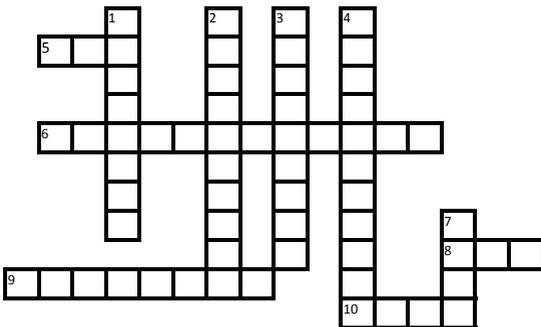


Mendatar

- Organisasi Perawatan pesawat terbang
- Tool yang digunakan untuk mengetahui secara pasti nilai torsi pada fastener seperti baut atau mur adalah...
- Salah satu Factor (5M) utama yang dibutuhkan oleh suatu organisasi agar dapat beroperasi secara maksimal
- Sebelum melakukan proses maintenance, semua personnel yang terlibat proses perawatan di area maintenance harus mendapatkan
- Repair Station & Quality Manual

Menurun

- Bagi AMO faktor "MAN" atau ketersediaan qualified personnel penting sekali untuk menjaga Capacity yang akan dijual. Dan jika dalam menjual capacity yang ada terkendala dengan ketersediaan MAN maka dapat dilakukan (.....) employee untuk pemenuhannya.
- Tenaga kontrak tidak boleh melakukan (.....) maupun release to service, kecuali diberi wewenang oleh Quality Assurance & Safety karena telah memenuhi persyaratan dan telah dikonsultasikan dengan otoritas penerbangan.
- Personil yang tidak memiliki otorisasi diperbolehkan untuk bekerja jika under
- Mandatory training yang berhubungan dengan factor factor manusia adalah
- Salah satu prosedur level 1 yang mengatur bagaimana rekrutmen dan kontrol Short Term Contract Staff yaitu pada



Semua personel yang mendengarkan suara itu segera mendekati sumber suara. Ternyata sumber suara keras itu akibat benturan antara *maintenance truck* dan bagian ekor pesawat. Kerusakan di bagian ekor pesawat tidak bisa dihindari. Kejadian ini mendorong *safety department* perusahaan perawatan ini memanggil semua personel yang mengerjakan perawatan pesawat untuk dilakukan wawancara. Dari informasi dan pengakuan mereka terungkaplah sumber masalah yang membuat *maintenance truck* menyanggol bagian ekor pesawat.

Ternyata ada satu personel yang berinisiatif memindahkan *maintenance truck* setelah digunakan. Karena belum pernah mengikuti training mengoperasikan *maintenance truck*, banyak kekeliruan yang dilakukan. Misalnya, posisi gear yang harus dimasukkan salah. Akibatnya *truck* ini melaju ke bagian ekor pesawat. Saat rem diinjak, ternyata rem tidak berfungsi karena dia tidak paham bagaimana menggunakan rem ini. Rem *maintenance truck* bekerja normal kalau tekanan angin lebih dari 5 bar. Nah, personel ini mengoperasikan truk ketika tekanan angin belum sampai 5 bar.



Kejadian ini menjadi bukti bahwa bekerja tanpa skill dan kompetensi yang memadai tidak hanya menimbulkan masalah, tapi juga kerugian. Punya inisiatif tentu bagus. Tapi, inisiatif tanpa skill dan kompetensi justru menjadi masalah baru. Apalagi jika tidak ada supervisi dari personel yang lebih senior dan berpengalaman dalam menangani pekerjaan. Jangan mengerjakan satu pekerjaan jika kita tidak punya otorisasi untuk melakukannya. **▲ [M.Ifroh]**

Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi November 2017

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 PT GMF AeroAsia, Tbk. Jawaban ditunggu paling akhir 10 Desember 2017. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id)

Nama-nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Oktober 2017	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Oktober 2017	Ketentuan Pemenang
<ol style="list-style-type: none"> Muhammad Ilham / 582154 / JKTTBP Pasha Dimitri Hadju / 582254 / JKTTFD M. Eko Cahyono / 582372 / JKTTBR Ali Mustofa Nazula / 600236 / JKTTWF Yoga Rendra S / 581937 / JKTTME 		<ol style="list-style-type: none"> Batas pengambilan hadiah 10 Desember 2017 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB Pemenang menunjukkan ID card pegawai Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



Penerapan Do and Don't bagi Non-Certificated Personnel

Dalam aktivitas perawatan pesawat, setiap pekerjaan harus dikerjakan oleh personel yang telah memenuhi kompetensi yang dibuktikan dengan sertifikasi. Tapi, personel yang belum memiliki sertifikasi (Non-Certificated Personnel) diperbolehkan melakukan pekerjaan tertentu dengan syarat yang ditentukan. Salah satu syarat yang harus dipenuhi adalah bekerja di bawah supervisi atau pengawasan personel senior yang sudah memiliki otoritas terhadap suatu pekerjaan.

Ketentuan ini bertujuan menjamin level *quality and safety* yang diinginkan tercapai, baik dari sisi hasil maupun prosesnya. Jika peraturan ini dilanggar, bukan hanya level *quality and safety* yang tidak terpenuhi, namun juga bisa menyebabkan incident seperti *incident escape slide deployed*. Hal ini sampai terjadi karena saat *Installation of Door Lining*, personel tidak memperhatikan kondisi lever yang ada di posisi *armed*. Selain itu, dia bekerja tanpa supervisi. Padahal, personel ini belum memiliki sertifikat untuk melakukan pekerjaan itu sendiri.

Agar incident serupa tidak terjadi, implementasi regulasi harus makin baik. Salah satunya dengan memperkuat penerapan *Do and Don't Policy*. Kebijakan ini menjelaskan apa saja yang wajib (*Do*) dan apa saja yang tidak boleh dilakukan (*Don't*) dalam perawatan pesawat. Beberapa poin dalam *Do and Don't Policy*

berhubungan langsung dengan Non-Certificated Personnel antara lain:

Do no. 8:

"Melakukan pekerjaan sesuai dengan kewenangan yang diberikan"

Do no. 10

"*Supervisory Personnel (Manager, Supervisor, Inspector, Certifying Staff)* melakukan supervisi sesuai prosedur yang berlaku terhadap *non-certificated technician*"

Don't no. 2

"Bekerja diluar wewenang / *certificate of competence* tanpa supervisi dari pemegang wewenang"

Don't no. 5

"Menugaskan ataupun membiarkan *non-certificated/un-qualified* personel melaksanakan kerja tanpa supervisi"

Jika kebijakan ini diimplementasikan secara konsisten dan sungguh-sungguh, incident akibat personel yang belum memiliki sertifikasi bekerja tanpa pengawasan tidak akan terjadi. ▲ [Triawan]



EASA Verifikasi Perbaikan Finding Audit Pertama



Setelah melakukan audit pada Januari 2017 auditor EASA David Marchant kembali mengunjungi GMF AeroAsia pada akhir September 2017 yang lalu. Tujuan kedatangan kali ini pun sama yakni melakukan audit. Bedanya, audit yang dilakukan difokuskan pada perbaikan-perbaikan yang dilakukan oleh GMF berdasarkan temuan audit sebelumnya. Untuk keperluan ini, auditor tidak hanya mengunjungi homebase GMF di Cengkareng, namun juga Station Denpasar untuk memeriksa limitasi yang telah diberikan oleh EASA.

Audit kedua ini berlangsung pada 28 September – 2 Oktober 2017. Verifikasi atas perbaikan dari temuan sebelumnya ini untuk memastikan GMF telah melakukan perbaikan antara lain *standard practice maintenance* yang meliputi *component segregation, identification tagging, component preservation*, dan lain-lain. Perbaikan berada di area Engine Shop, Component Shop, Material & Tools Store, hingga area Hangar.

Auditor fokus pada perbaikan ini karena dalam audit sebelumnya temuan yang didapat auditor antara lain konsistensi *identification tagging* di Engine Shop, baik untuk part-part maupun tools & equipment. Begitu juga dengan konsisten dalam *record traceability document* yang berkaitan dengan penggunaan *consumable material* di

Engine Maintenance Record. Sedangkan *chemical material* yang *expired* dan tidak dilengkapi *Certificate of Conformance* di Material Store Station Denpasar juga menjadi perhatian.

Setelah dilakukan verifikasi, auditor menyatakan perbaikan yang dilakukan GMF sudah sesuai harapan. Karena itu, auditor juga melakukan verifikasi terkait penambahan *capability* di Engine Shop yang sudah di-*approved*, yaitu *capability Engine PW-100 up to Hot Section Inspection (HIS), Engine CFM 56-7B up to Overhaul*, dan *APU GTCP 331-350 up to Overhaul*. Di periode ini GMF juga mengajukan penambahan *rating Boeing B777-300ER powered by GE 90* untuk Line Maintenance Cengkareng dan Denpasar dan mengajukan *deletion aircraft capability B747-200/300 powered by RR RB 211*. GMF juga mengajukan penambahan *capability part number* di beberapa *rating* untuk mendukung kerjasama antara Component Shop dengan SR Technic terkait *pooling component maintenance*.

Secara garis besar, perbaikan atas temuan sebelumnya sudah dilakukan sesuai harapan. Namun, konsistensi untuk selalu *comply* terhadap regulasi harus benar-benar diperhatikan untuk menjaga kepercayaan EASA sehingga approval kapabilitas yang baru nantinya bisa lebih mudah.

▲ (Zain)



Jika menemukan kendala atau kejadian yang bisa menjadi hazard, segera laporkan kepada Manager atau Supervisor.

“Jangan sampai complacency menguasai diri dengan tidak melapor yang bisa merugikan banyak orang.”

Do and Don't Policy tidak hanya untuk dibaca, tapi diimplementasikan.

“Peraturan dibuat bukan hanya untuk keselamatan diri kita, tapi juga orang lain.”

Untuk bekerja di dunia aviasi, training personel harus dipenuhi.

“Bekerja tanpa pengetahuan seperti berjalan di tengah kegelapan.”

Saran Mang Sapeti



Tetap Fokus Selama di Kelas

Training di kelas adalah salah satu metode mengembangkan kompetensi. Hasil maksimal akan didapat jika peserta fokus belajar selama mengikuti training. Untuk tetap fokus dan konsentrasi, perhatikan tips sederhana di bawah ini.

Hilangkan gangguan

Gangguan bisa muncul dari mana saja, termasuk handphone. Matikan handphone selama belajar.

Duduk di depan

Cara ini efektif karena bisa melihat dan mendengar lebih jelas materi yang diberikan instruktur.

Ajukan Pertanyaan

Buatlah daftar pertanyaan yang belum dipahami dan ajukan pertanyaan kepada instruktur sebagai bagian dari interaksi peserta dan instruktur.

Istirahat

Istirahat yang cukup akan membuat konsentrasi lebih terjaga.

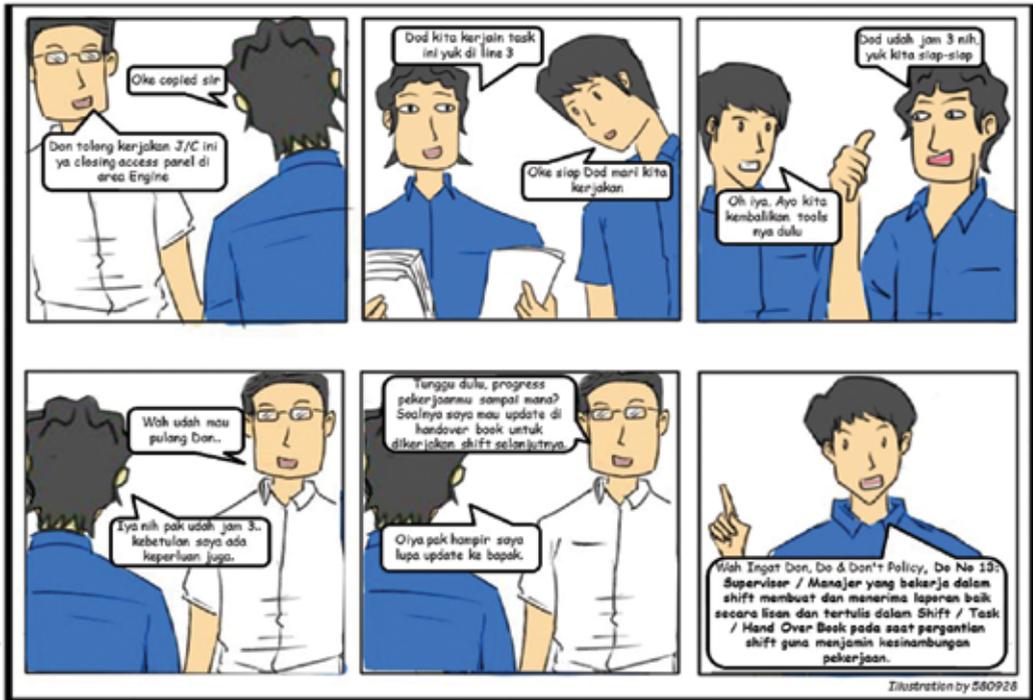
Makanan

Jangan sampai merasa lapar atau terlalu kenyang ketika belajar. Makan makanan yang bergizi dalam jumlah wajar. ▲





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.



Penerapan Prosedur Robbing Flex Hose Kurang Lengkap



Occurrence

Proses robbing flex hose pada lavatory 2L pesawat PK-GIC kurang lengkap. Hal ini terlihat dari tagging di cockpit tidak ada, door lavatory posisi closed & tidak ada tagging, panel water filter lavatory dalam posisi closed & tidak ada tagging, cap tidak terpasang, water shut off valve lavatory dalam posisi open. Akibatnya ketika dilakukan aircraft presurize air mengalir dari lavatory ke arah cover plastic di atas carpet yang membetang sampai lubang MEC (aircraft tend nose down). AIMS pun mengalami problem dan beberapa part left AIMS harus diganti ditambah troubleshooting selam 4 hari. (Daniel Martono S.A.D / 524376 /TBH)

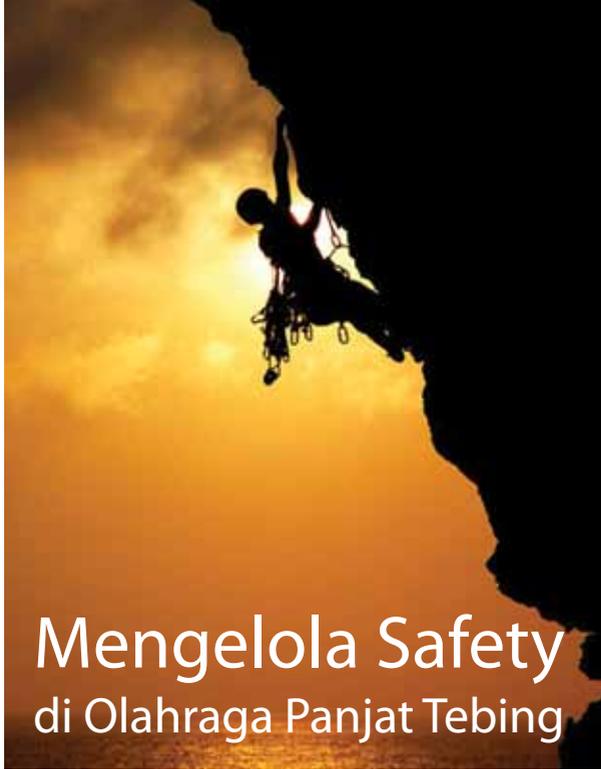
Responsible Unit

Responsible unit telah melakukan Corrective Action problem pada PK-GIC sesuai dengan prosedur dan melakukan briefing kepada maintenance personnel tentang prosedur robbing yang benar.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Daniel Martono S.A.D atas laporan hazard-nya melalui IOR. Redaksi juga mengucapkan terima kasih kepada responsible unit yang melakukan corrective action terhadap occurrence terkait prosedur robbing. ▲





Mengelola Safety di Olahraga Panjat Tebing

Meski tergolong jenis olahraga berisiko tinggi, bahkan cenderung ekstrem, panjat tebing tetap diminati banyak orang. Tidak sedikit juga yang menjadikan panjat tebing sebagai sandaran hidup dengan menjadi atlet profesional maupun pelatih. Bagi mereka, panjat tebing memiliki daya tarik yang cukup besar. Selain memacu adrenalin, sensasi memandang keindahan alam dari ketinggian menjadi faktor yang lain.

Untuk menjalani semua ini, ada satu hal yang tidak pernah dilupakan, yakni memastikan faktor *safety* terpenuhi.

Aspek *safety* di olahraga ini harus dikelola dengan baik dan benar. Aspek *safety* tidak hanya alat, tapi juga kesiapan fisik dan mental serta keberadaan instruktur yang mengawasi. Persyaratan ini harus dipenuhi untuk mencegah ancaman bahaya menjadi kenyataan. Mengelola *safety* di panjat tebing tidak hanya dilakukan saat proses mendaki tebing dimulai. Memeriksa peralatan dan fisik wajib dilakukan. Memastikan *kernmantle rope* tidak rusak adalah fase pertama. Tali karmantel ini yang mencegah pemanjat tebing jatuh ke tanah jika terpeleset di ketinggian.

Bagi pemanjat tebing, perlengkapan seperti *hardness*, *carabiner*, *ascender*, *descender*, *webbing* dan lain-lain tidak boleh tertinggal. Sebab, salah satu di antaranya tertinggal, berarti ancaman bahaya sudah di depan mata. Tapi, selama prosedur *safety* itu dijalankan dengan benar, tidak ada yang perlu dikhawatirkan dari olahraga ekstrem ini.

Begitulah *safety* dikelola dan dijalankan di olahraga ini. Di dunia perawatan pesawat, ancaman bahaya juga selalu muncul. Karena itu, mengabaikan alat pelindung diri dan melanggar prosedur ibarat membiarkan diri dalam bahaya. 

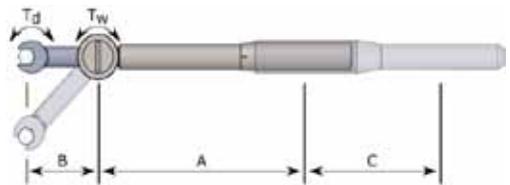
Lensa

Metode Penggunaan Torque Wrench

Torque wrench merupakan alat berbentuk *socket wrench* dengan mekanisme internal khusus untuk mengetahui atau mengontrol batas nilai torsi pada *fastener* seperti baut dan mur. Nilai torsi harus sesuai dengan spesifikasi pada manual karena jika terlalu kencang bisa menyebabkan kerusakan pada baut, tapi jika kurang dapat menyebabkan baut terlepas. Pada perawatan pesawat, *torque wrench* digunakan pada proses instalasi komponen pesawat terbang yang pengerjaannya harus mengikuti petunjuk perawatan yang berlaku. Dalam AMM setiap pesawat tercantum secara jelas *torque method* di ATA 20 *Standard Practices*.

Dalam penggunaan *torque wrench* ada kalanya menggunakan tool tambahan seperti *adapter*, *extension* atau *crow's foot*. Untuk menentukan nilai torsi yang sesuai bisa digunakan formula berikut ini.

$$T_w = \frac{T_d A}{A + B}$$



atau:

$$T_w = \frac{T_d (A + C)}{A + B + C}$$

Keterangan:

T_w = nilai torsi yang harus diberikan (N.m atau lb.ft)

T_d = nilai torsi normal (N.m atau lb.ft)

A = panjang torque wrench

B = Panjang adapter/extension

C = Jarak handle extension ke torque wrench handle



Ketentuan Tenaga Kontrak di Industri MRO

Sumber daya manusia merupakan faktor signifikan dalam aktivitas perawatan pesawat terbang. Karena itu, setiap personel harus memenuhi kualifikasi yang ditentukan untuk dapat melakukan suatu pekerjaan. Secara garis besar, kualifikasi personel dalam organisasi MRO terbagi menjadi tiga, yakni Mechanic, Inspector, dan Certifying Staff. Sedangkan dari jenisnya dikelompokkan seperti Airframe, Powerplant, Electrical, Avionic, Cabin Maintenance, Structure Maintenance, Engine Shop, Avionic Shop, dan lain-lainnya. Setiap kualifikasi personel memiliki persyaratan kompetensi yang berbeda.

Untuk memenuhi persyaratan kompetensi, personel harus mengikuti mandatory training seperti Regulation, Quality System, Safety Management System, Human Factor, Fuel Tank System (FTS), (Electrical Wiring Interconnection System (EWIS) dan lain sebagainya. Tuntutan ini semakin tinggi bagi calon pemegang otorisasi karena harus memiliki pengalaman kerja di bidangnya dalam waktu tertentu. Untuk menjual kapasitasnya, kapabilitas organisasi MRO harus sudah mendapat approval dari otoritas penerbangan sipil. Pengembangan kapabilitas ini harus didukung empat faktor yakni *Man, Machine, Method, dan Material*.

Sebagai elemen signifikan, ketersediaan *Man* harus dijaga di setiap Dinas di GMF. Berdasarkan

Approved Maintenance Organization Manual (AMOM) Section 2.22 disebutkan bahwa setiap dinas harus menyiapkan *Man-Hour Plan* yang di-*approved* oleh CEO. Setiap tiga bulan, General Manager terkait harus memastikan kesesuaiannya di lapangan dan melakukan revisi jika diperlukan. Jika ditemukan deviasi lebih dari 25 % dari ketersediaan manpower harus dilaporkan ke Quality Assurance & Safety dan CEO untuk dilakukan koreksi.

Jika ketersediaan *qualified personnel (Man)* tidak mencukupi ketika menjual kapasitasnya maka, organisasi MRO boleh memenuhinya melalui *contract employee* seperti diatur dalam AMOM Section 1.7. *Contract employee* dimulai dengan permintaan manajemen produksi kepada Human Capital Management yang disertai penjelasan uraian pekerjaan dan ketrampilan tenaga kontrak yang dibutuhkan. Bukti kualifikasi dan pengalaman kerja tenaga kontrak harus disimpan secara rapi dan mereka bekerja di bawah pengawasan karyawan GMF yang punya otorisasi.

Jumlah tenaga kontrak tidak boleh melebihi 50% dari total staf di area yang dipimpin General Manager. Tenaga kontrak tidak boleh melakukan *inspection* maupun *release to service*, kecuali diberi wewenang oleh Quality Assurance & Safety karena telah memenuhi persyaratan dan telah dikonsultasikan dengan otoritas penerbangan. ▲ [YDK Dameirianto]