



GMF AeroAsia
GARUDA INDONESIA GROUP



International
Safety Awards
2019 Winner

#128/X Mei 2019













PENITY

Pengetahuan dan Informasi Safety



QSMR and SMR

Table Of Contents

	Prolog	
	Management Review.....	3
	Persuasi	
	Evaluasi Kinerja Quality & Safety Melalui Management Review	4
	Pojok K3	
	Ini Manfaat Manajemen K3.....	6
	Selisik	
	Complacency, Awal dari Malapetaka.....	7
	Safety Briefing Sheet	
	Deteksi Hydraulic Leak Lebih Awal Mencegah Technical Accident Incident.....	8
	Inspirasi	
	Belajar Komunikasi dari Kehidupan Penguin.....	9
	Interpretasi	
	Quality System Management Review dan Safety Management Review	12
	Audit Activity	
	Renewal Audit CAAS 2019	13
	Komunitas	
	Pelindung Diri Bikin Nyaman Pekerja.....	14
	Best IOR	
	Sambungan Las Engsel Fuselage Dock Putus.....	16
	Slider Lock Tail Dock H4 Line 12 Broken.....	16
	Opini	
	Keep Safe, Act Safe, Think Safe.....	17
	Maintenance Tips	
	Ini Langkah Penanganan Ketika Debris Terdeteksi.....	19

Management Review

GMF AeroAsia menerapkan *Quality Management System, Safety Management System* dan Sistem Manajemen K3. Dalam klausul prosedurnya, perusahaan harus melakukan *management review* berkala.

Apa *management review* itu? Yaitu, kegiatan berkala untuk mengevaluasi dan memastikan segala ketentuan dalam sistem berjalan efektif.

GMF AeroAsia, telah konsisten menjalankan *management review* dua kali dalam setahun. Kinerja selama enam bulan sebelumnya, dilaporkan kepada *Board of Director* (BoD) dan jajarannya, juga *safety agent*.

Agenda ini sangat penting, agar semua paham mengenai *current achievement*. Serta mengetahui tindakan yang diperlukan, agar pencapaian perusahaan sesuai target manajemen.

Penyit edisi ini, membahas materi tersebut. Selamat membaca!

GMF AeroAsia is currently implementing a *Quality Management System, Safety Management system and K3 Management System*. In the procedure clause, the company shall conduct *periodic management reviews*.

What is a *management review*? It is a *periodic activity to evaluate and ensure that all provisions in the system run effectively*. GMF AeroAsia has consistently run *management reviews twice a year*. The previous semester's performance was reported to the *Board of Directors (BoD), Vice President, and all employees including safety agents*.

This agenda is very important, thus all employee are well known regarding the *current achievement and the actions needed to achieve the company targets*.

This edition of *Penity* discusses about *management review*. Happy reading!

Evaluasi Kinerja Quality & Safety Melalui Management Review

PT GMF AeroAsia melaksanakan agenda *Quality System Management Review (QSMR)* dan *Safety Management Review (SMR)* yang dilakukan setiap semester. Agenda tersebut merupakan review untuk mengevaluasi implementasi *Quality and Safety* yang dipimpin oleh *Accountable Manager* dan dihadiri oleh *Top Management*. Adapun cakupan pembahasan agenda tersebut mengenai pemenuhan terhadap standard *Quality and Safety Policy GMF Aeroasia*.

Pada Agenda QSMR, dilakukan review untuk memastikan keberlanjutan *Quality System* berjalan efektif sesuai dengan requirement yang dipersyaratkan. Jika ditemukan deviasi didalam pelaksanaannya maka perlu dilakukan penyesuaian yang mengacu pada regulasi yang yang berlaku. Selanjutnya diberikan penyampaian terkait dengan hasil *Internal Quality Audit* untuk memastikan *Quality System* telah ter-implementasi diseluruh lini bisnis GMF Aeroasia sebagai MRO sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Hampir sama dengan QSMR, SMR memiliki cakupan khusus membahas *Safety Performance*. Pembahasan pada agenda SMR yaitu mencakup efektifitas implementasi *Safety Management System (SMS)*, memastikan SMS selalu *comply* terhadap *requirement authority* untuk sebagai *guidance* penerapan safety perusahaan, memastikan *Safety Performance Indicator* dikontrol dengan baik dan melakukan tinjauan terhadap hasil *Internal Safety Audit*.

Agenda diatas telah tertuang pada dokumen level 1 GMF yaitu AMOM Part 3.3.2 *Management Review of the Quality System* dan SMM Part 3.1.5 *Safety Management Review* dan

PT GMF AeroAsia holds *Quality System Management Review (QSMR)* and *Safety Management Review (SMR)* agenda every semester. This is a review meeting to evaluate the implementation of *Quality and Safety* led by the *Accountable Manager* and attended by *Top Management*. The scope of discussion is about the standard fulfillment of *Quality and Safety Policy* at GMF AeroAsia.

On the QSMR agenda, a review is conducted to ensure the sustainability of the *Quality System* runs effectively in accordance with the requirements. If deviations are found during the implementation, adjustments refer to applicable regulations need to be made. Furthermore, a review related to the results of *Internal Quality Audit* is also given, to assure that the *Quality System* has been implemented in all GMF Aeroasia business lines as MRO according to the applicable regulations.

Similar to QSMR, SMR has a special scope to discuss about *Safety Performance*. Discussions on the SMR agenda include the effectiveness of *Safety Management System (SMS)* implementation, ensuring the compliance of SMS with authority requirements as a guidance of company safety application, assuring that *Safety Performance Indicators* are well controlled, and evaluations of *Internal Safety Audit* results.

The above-mentioned agenda have been stated in GMF level 1 documents, namely AMOM Part 3.3.2 *Management Review of the Quality System* and SMM Part 3.1.5 *Safety Management Review* and must be attended by *Top Management* or *Safety Committee* chaired by *Accountable Managers* with members of all *Vice Presidents*. In addition to the above functions, there is also the *Vice President of Quality Assurance & Safety* as a *Quality / Safety Manager* as well as acting as *Secretary of the Safety Committee* who is responsible for facilitating and managing *Quality & Safety Organizations* in the company.

Several things that need to be reviewed and have included in the level 1 GMF document, including QSMR and SMR are follow-up actions from previous management reviews, customer complaints & feedbacks, *Quality & Safety Audit* results reports along with trends, aircraft &

wajib untuk dihadiri oleh *Top Management* atau *Safety Committee* yang diketuai oleh *Accountable Manager* dengan anggotanya seluruh *Vice President*. Selain fungsi diatas terdapat juga *Vice President Quality Assurance & Safety* sebagai *Quality / Safety Manager* sekaligus bertindak sebagai *Secretary of Safety Committee* yang bertanggung jawab untuk memfasilitasi dan mengelola *Quality & Safety Organisation* di perusahaan.

Terdapat beberapa hal yang harus direview dan sudah masuk dalam dokumen level 1 GMF antara lain dari QSMR dan SMR adalah *follow-up action* dari *management review* sebelumnya, *customer complaints & feedbacks*, laporan hasil *Quality & Safety Audit* berserta dengan trendnya, *aircraft & aircraft components deficiencies, product performance (dispatch reliability, irregularities, etc), cost of poor quality, safety surveillance results, occupational safety & health issue*, pencapaian *Safety Performance Indicator*, penentuan *safety objective & Safety Performance Indicator*, serta *recommendations for improvement*. Seluruh item di atas harus dibahas dalam QSMR dan SMR, jika terdapat hal permasalahan dalam hal pemenuhan implementasi *Quality & Safety, top management* melalui *Accountable Manager* wajib untuk memutuskan dan menentukan penyelesaian dengan memenuhi *resource* guna pemenuhan *Quality & Safety*. Hal tersebut juga telah tertuang pada AMOM Part 1.4.1 *President and CEO (Accountable Manager)* dan SMM Part 1.2.5 *President and CEO (Accountable Manager)*.

Management review yang rutin dilakukan setiap semester diharapkan mampu memberikan penilaian secara menyeluruh terhadap kondisi GMF dari segi aspek *Quality* dan *Safety*. Sehingga kita mampu melakukan perbaikan atau *improvement* yang sesuai agar dapat mencapai *Quality & Safety Level* yang semakin baik. Oleh karena itu, sudah seharusnya *management review* menjadi bagian tidak terpisahkan dalam setiap proses waktu berjalan dan harus menjadi perhatian bagi seluruh *management*, baik dari *top management* hingga level karyawan. ▲ [Endra Wirawan]

aircraft components deficiencies, product performance (dispatch reliability, irregularities, etc.), cost of poor quality, safety surveillance results, occupational safety & health issues, achievement of Safety Performance Indicators, determination of safety objectives & Safety Performance Indicators, and recommendations for improvement. All the above items must be discussed in QSMR and SMR. If there are problems in terms of fulfilling the Quality & Safety implementation, top management through the Accountable Manager is obligated to decide and determine a solution by meeting the resources to fulfill Quality & Safety. This has also been stated in AMOM Part 1.4.1 President and CEO (Accountable Manager) and SMM Part 1.2.5 President and CEO (Accountable Manager).

Management review which is routinely conducted every semester is expected to be able to provide a comprehensive assessment of GMF conditions in terms of Quality and Safety aspects. Consequently, we can make appropriate improvements in order to achieve a better Quality & Safety Level. Therefore, management review should be an inseparable part in the process and should be a concern for all management, both from top management to employee level. ▲

Evaluation of Quality & Safety Performance Through QSMR & SMR



KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3)

(image source: www.kumitukonsultan.com)

INI MANFAAT SISTEM MANAJEMEN K3

Sistem Manajemen K3 mengindik kepada Permenaker No. 5 tahun 1996 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Supaya penerapan manajemen K3 berjalan baik, perusahaan harus mengembangkan mekanisme pendukung K3.

Mulai identifikasi bahaya, penilaian risiko dan penentuan pengendaliannya. Dalam melakukan hal tersebut, mestinya harus mempertimbangkan berbagai persyaratan perundangan K3 seperti standar, kode atau pedoman industri yang terkait atau berlaku bagi organisasi.

Jika ini bisa diimplementasikan dengan baik tentunya memiliki banyak manfaat. Efektivitas perlindungan K3 terencana, terukur dan terintegrasi, sehingga meningkatkan produktivitas dan kinerja karyawan. Selain itu image positif yang berdampak kepada kemajuan sebuah perusahaan. ▲ [Ibrahim]



(image source: www.abeon-hosting.com)



COMPLACENCY, AWAL DARI MALAPETAKA !

Beberapa pekan lalu dilakukan maintenance pesawat narrow body tipe B737NG di suatu hangar oleh empat orang personel. Terdiri dari satu orang supervisor, satu orang mekanik, dan dua orang contracted personnel yang cukup pengalamannya dan memiliki AMEL untuk menangani pesawat tipe B737 NG.

Supervisor melakukan briefing. Mereka diminta men-serviceable-kan pesawat A yang akan digunakan pagi harinya.

Melihat kondisi pesawat A, dibutuhkan penggantian PRSOV agar pesawat tersebut serviceable kembali. Setelah berdiskusi dengan Maintenance Control Center, diputuskan melakukan robbing PRSOV dari tipe pesawat yang sama, pesawat B.

Supervisor memerintahkan mekanik dan dua orang contracted personnel menuju pesawat B melakukan robbing dari PRSOV pesawat B di Engine #1. Saat itu, work order (WO) melakukan robbing PRSOV telah diterima, namun maintenance manual tidak disertakan. Mekanik dan kedua orang tersebut, bergerak dengan membawa tools drawer dan hand pump, untuk membuka thrust reverser sebagai akses removal PRSOV.

Disana, mekanik mempersiapkan kebutuhan tools dan dua orang contracted personnel menuju area Engine #1. Tanpa ada komunikasi, keduanya membuka bagian engine cowl outboard. Sementara supervisor melihat, dibutuhkan lampu/senter untuk akses removal PRSOV. Lalu berinisiatif meminjam ke tools store. Baru melangkah dari pesawat B, mekanik memberitahu kalau lampu/senter yang dimaksud, ada di tools drawer.

Tiba-tiba, terdengar suara benturan cukup

keras berasal dari pesawat B. Ternyata Engine #1 thrust reverser outboard yang sedang dibuka oleh dua orang contracted personnel, mengenai leading edge flap pesawat B. Dimana saat itu, posisi leading edge flap extend position.

Supervisor menemukan thrust reverser tersebut damage. Ia bertindak cepat menghubungi Maintenance Control Center. Serta melakukan remove dari C-duct thrust reverser tersebut untuk direktifikasi.

Department Quality & Safety langsung melakukan investigasi. Setelah dilakukan interview seluruh personel dan menganalisa setiap evidence yang ada, didapatkan beberapa root cause dari kejadian ini.

Pertama, knowledge, dua orang contracted personnel ini baru pertama melakukan open thrust reverser menggunakan hand pump. Kedua, situation awareness, dua orang tersebut tidak mengecek keadaan sekitar saat membuka thrust reverser. Padahal terdapat warning caution untuk memastikan flap up position sebelum membuka thrust reverser.

Ketiga, complacency, dua orang contracted personnel menganggap tidak akan masalah bila thrust reverser dibuka menggunakan hand pump, sedangkan posisi dari flap extend. Meski belum mendapatkan maintenance manual, keduanya tidak membaca warning caution placard pada thrust reverser. Keduanya juga tidak bertanya dahulu kepada supervisor.

Pelajaran kejadian ini, agar kita jangan bersikap complacency dalam bekerja. Wajib hukumnya agar selalu mengikuti prosedur saat melakukan maintenance. Juga bertanya pada yang berpengalaman, bila ada kendala saat bekerja. **[Reza]**



DETEKSI HYDRAULIC LEAK LEBIH AWAL

Mencegah Technical Accident Incident

Salah satu dari sistem pesawat yang akurasi fungsi dan performanya harus selalu diperhatikan beroperasi dengan baik adalah *hydraulic system*. Alat ini menggerakkan *actuator* untuk beberapa sistem di pesawat, diantaranya *flight control*, *landing gear* dan *brake system*. Bila tidak diperhatikan, maka ancamannya adalah kebocoran (*leakage*).

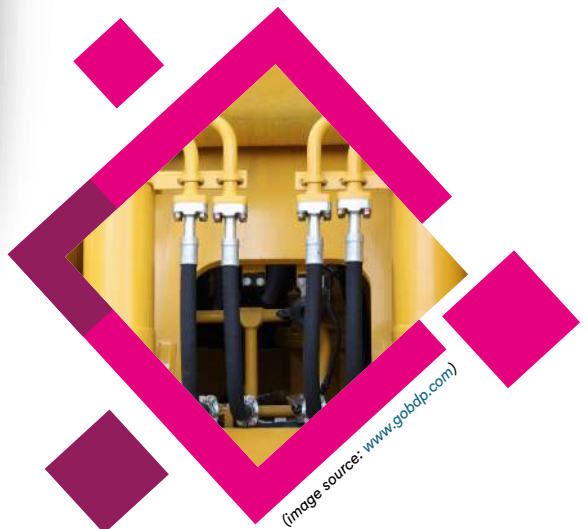
Hal ini pernah terjadi pada penerbangan pesawat A330 yang mengalami *loss of hydraulic pressure*. Menyebabkan beberapa *flight control* bekerja kurang optimal. Namun, karena kondisi *leak*-nya masih belum terlalu parah, pesawat mampu mendarat dengan selamat. Dari kejadian tersebut, dapat dibayangkan betapa krusialnya *hydraulic system*, agar tetap selalu dalam kondisi baik.

Untuk langkah pencegahan terjadinya *hydraulic leak*, salah satunya adalah dengan melakukan inspeksi di area-area yang berpotensi terjadinya *leak*. Seperti area *wheel well*, LH MLG dan RH MLG. Inspeksi tersebut ditujukan, untuk memastikan tidak terdapat kebocoran yang dapat berupa *black deposit* atau *tin film of hydraulic*. Dengan melaksanakan inspeksi yang proper, dapat mendeteksi *hydraulic leak* lebih dini.

Untuk melaksanakan inspeksi yang proper, hendaknya kita benar-benar melakukan pengamatan secara teliti. Selalu mengacu pada task yang tertera pada *maintenance job card*, *engineering order*, dan lainnya. Berikut tips saat melakukan *visual inspection* terhadap *hydraulic leak*, yaitu:

1. Pastikan bahwa kondisi penerangan dalam keadaan yang baik. Apabila kondisi penerangan kurang, gunakan alat bantu seperti *flashlight*.
2. Gunakan cermin (*mirror*) bila akses untuk pengamatan terdapat penghalang.
3. Gunakan tangga kerja yang *proper* sesuai ketinggian *area inspection*.
4. Gunakan lint-free cloth, sebagai media untuk membersihkan area yang akan di inspeksi. Serta gunakan cairan khusus yang sesuai dengan *maintenance manual* bila diperlukan.

Dengan mengoptimalkan proses *hydraulic leak inspection*, maka kita akan dapat mendeteksi terjadinya *leakage* lebih awal. Sehingga dampak buruk *incident* maupun *accident* dapat kita cegah sedini mungkin. **[Ryan]**



(image source: www.gobdp.com)



Belajar Komunikasi dari Kehidupan Penguin

(image source: www.pinterest.es)

Tak ada yang diciptakan sia-sia di dunia ini. Karena itu, banyak hal yang dapat kita pelajari dari makhluk hidup di dunia ini, salah satunya penguin. Ya, penguin, binatang yang dikenal kompak. Penguin adalah hewan akuatik jenis burung yang tidak bisa terbang dan hidup di belahan bumi selatan dan utara.

Penguin memiliki kebiasaan unik yakni saling berkomunikasi dengan pasangan dan temannya hampir setiap saat. Tidak heran jika penguin selalu kompak dan jadi tim yang solid dalam melakukan suatu hal. Dari hal ini dapat disimpulkan bahwa komunikasi merupakan kunci sebuah hubungan yang sehat.

Begitu juga manusia. Jika seseorang rajin, pandai dan berdedikasi namun tak pandai berkomunikasi dengan baik dalam satu tim pasti tidak akan sukses. Dipastikan dalam waktu tak lama akan tampak penurunan kinerja tim. Jadi, sedemikian pentingkah komunikasi sehingga hal lain menjadi tidak berarti?

Tak dapat ditampik, kita semua adalah pemain tim. Dimana pun, setiap manusia normal akan menjadi bagian dari tim. Bahkan seorang ibu rumah tangga pun bagian dari tim rumah tangga. Bagaimana jika si ibu tersebut memiliki ritme kerja sendiri. Dimana setiap hari dia memasak makanan yang enak dan disukai

keluarga, namun pakaian kotor tak dicucinya dalam seminggu, dengan alasan ingin menyelesaikan pada akhir pekan saja.

Namun hal itu tidak dikomunikasikan dengan anggota keluarga, sehingga anggota keluarga lainnya tak menyadarinya. Tentu saja kondisi ini akan menimbulkan masalah. Ayah akan berangkat ke kantor namun seragam kerjanya tidak ada. Anak bersiap sekolah namun seragamnya masih kotor belum dicuci.

Jika di rumah tangga saja semua orang adalah pemain tim, apalagi di tempat kerja dimana kinerja ditargetkan. Satu sama lain anggota tim akan terdampak. Maju atau mundurnya tergantung dengan kinerja kerjasama tim. Jadi, komunikasi dalam tim itu sangat penting.

Peran komunikasi dalam meningkatkan kinerja tim yang baik dan menciptakan lingkungan kerja yang nyaman dapat dilakukan dengan banyak hal. Seperti membangun kedekatan antar sesama tim, tidak menciptakan kelompok kecil dalam tim, tidak membiarkan konflik berlarut-larut dan yang terpenting adalah jujur serta transparan. Komunikasi yang baik dan tim leader yang kompeten akan mudah menciptakan keberhasilan organisasi di sebuah perusahaan. **[Josari]**



COMET
CE
EN 388
4331

COMET

S
CE



“

QUOTE

*Safety is not just a word.
Safety is how we do business
around here*

”

Quality System Management Review dan Safety Management Review

Mungkin ada diantara kita yang masih belum mengetahui mengapa GMF Aeroasia perlu mengadakan *Quality System Management Review (QSMR) and Safety Management Review (SMR)*. Regulasi mengatakan bahwa pertemuan seperti ini harus diadakan pada "interval yang direncanakan". Bisa tiap bulan, triwulan, semester atau tahun. Kegiatan ini sangat penting untuk dilakukan dan harus menjadi "acara terjadwal" di kalender perusahaan dan dipublikasikan jauh sebelum tanggal rapat yang sebenarnya dilaksanakan.

QSMR & SMR itu sendiri bertujuan untuk melakukan review terhadap kinerja *quality* dan *safety* yang telah dilakukan dalam kurun waktu satu semester dan memastikan seluruh agenda pembahasan dalam review tersebut berjalan dengan efektif. Rapat pelaksanaan QSMR & SMR ini harus dipimpin langsung oleh Accountable Manager, yang harus dihadiri oleh Board of Director dan para Safety Committee. Sehingga, apabila dalam pelaksanaan review terdapat deviasi yang berdampak tidak berjalan dengan baik maka Accountable Manager dapat segera mengeluarkan instruksi untuk perbaikannya.


Agenda rapat yang disampaikan fokus pada kegiatan terkait Quality dan safety termasuk pengembangan sistem manajemennya. Kegiatan tersebut terdiri dari beberapa sesi dan diawali dengan tentang Quality & Safety Highlight Issues pencapaian Quality dan Safety compliance saat ini oleh Quality Manager dan disusul opening speech oleh Accountable

Manager sekaligus membuka secara resmi acara QSMR & SMR yang dilanjutkan dengan tindak lanjut (follow up) dari risalah rapat QSMR & SMR sebelumnya, kemudian dilanjutkan dengan sesi pembahasan materi.

Sesi 1 : Quality Issue, berisi tentang Non Conformance Report Overview, Quality Awareness, Authority Audit & Certification.
Sesi 2 : Product Quality Performance, disini dipaparkan masalah yang terjadi di lapangan (produksi) terhadap ketidaksesuaian produk, proses, system, Technical Incident Accident dan Customer Feedback.

Sesi 3 : Safety Management Review. Dalam sesi ini antara lain disampaikan Safety Measurement, Safety Risk Management, Internal Occurrence Report, MEDA, HIRAM dan perkembangan Safety Action Group di masing-masing Dinas.

Sesi 4 : Improvement & Development Program. Sesi ini memberikan kesempatan untuk masing-masing Dinas menyampaikan program perbaikan dan pengembangan yang dilakukan di lingkungan kerjanya dan dapat memberikan keuntungan untuk perusahaan, akan mendapatkan apresiasi dari Management. Setelah itu disediakan waktu untuk berdiskusi baik dengan sesama Dinas maupun diskusi dengan Board of Director.

Setelah semua kegiatan dilaksanakan maka akan dibuat dan dibacakan Summary of QSMR & SMR sebagai catatan perbaikan untuk peningkatan level of quality and safety GMF Aeroasia.  [Sri Prabowo]



Renewal Audit CAAS 2019

Pada 9 - 10 April 2019 lalu, Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) melakukan renewal audit terhadap GMF AeroAsia. Audit dilakukan oleh dua auditor CAAS, Boo Song Kwang dan Yeo Tin Ngiah.

Audit difokuskan pada compliance GMF AeroAsia terhadap Singapore Airworthiness Requirement (SAR) Part 145 untuk area Engine Shop dan Component Shop.

Terutama pada item yang tercantum dalam CAAS Maintenance Organisation Approval No: AWI/139. Tercatat, rating yang dimiliki GMF AeroAsia adalah B1 dan B3 untuk engine. Kemudian untuk component, C3, C5, C6, C12, C14, C15, dan C18.

Renewal Audit CAAS yang dilakukan mencakup aspek SAR Part 145, seperti Personnel Requirements, Certifying Staff, Equipment/Tooling & Material, Maintenance Data, Certification of Maintenance, Maintenance Records, Quality System, Safety Management System, dan Changes to Approved Maintenance Organisation. Kunjungan ke Engine Shop dan Component Shop serta Warehouse Area dan Receiving Area juga dilakukan.

Dalam audit tersebut, Auditor CAAS menyatakan bahwa GMF AeroAsia belum pernah meng-issue Airworthiness Release Certificate Form CAAS(AW)95 dari Engine Shop maupun Component Shop.

Auditor juga merekomendasikan, perlunya

improvement di area warehouse untuk penyimpanan atau pengambilan material dengan otomatisasi. Terutama untuk big part yang sangat beresiko, jika dilakukan manual oleh staff warehouse.

Saat mengunjungi Engine Shop, kedua Auditor CAAS sangat terkesan dengan area Test Cell GMF AeroAsia yang disebut mereka sangat bersih.

Pada renewal audit kali ini, CAAS mengeluarkan dua Corrective Action Notice (CAN) yang memerlukan tindak lanjut dari GMF AeroAsia. CAN pertama terkait kelengkapan roster personel untuk rating C3, CAN kedua terkait pengajuan Responsible Level-3 Person.

Penjelasan temuan pada CAN pertama adalah GMF AeroAsia memiliki rating C3 (Communication & Navigation) pada CAAS Approval. Namun, list certifying staff untuk rating C3, tidak tercantum pada Supplement CAAS.

Temuan pada CAN kedua adalah, GMF AeroAsia belum melengkapi persyaratan pengajuan Responsible Level-3 Person sebagaimana tercantum pada AC 145-12 mengenai Non Destructive Testing – Training, Qualification and Certification of Personnel. Tentunya dua CAN ini ditanggapi sebagai peluang improvement bagi GMF AeroAsia.

Sebagai penutup, pada 15 April 2019 CAAS telah menerbitkan renewal approval terhadap GMF AeroAsia untuk periode 1 Juli 2019 - 30 Juni 2020. Sertifikat approval ini, menjadi modal utama GMF AeroAsia dalam pengembangan bisnisnya. **[Yuli Marsia]**



Pelindung Diri Bikin Nyaman Pekerja

Personal Protection for Comfort



(image source: www.colekservices.com)

Dunia bisnis yang kian berkembang berdampak kepada perusahaan untuk ikut menyesuaikan diri melihat perubahan. Hal itu membuat perusahaan mengubah aturan mainnya dengan tujuan menjadi lebih efektif dan efisien.

Termasuk di dunia penerbangan. Dimana keselamatan dan keamanan penumpang menjadi hal yang utama. Untuk mewujudkan hal tersebut, yang paling utama adalah soal kualitas perawatan dari mulai mesin pesawat, peningkatan kapasitas pegawai, dan sosialisasi keamanan penerbangan. Nah, untuk mewujudkan hal itu, tentunya aircraft maintenance personnel harus aman saat bekerja. Caranya dengan membekali alat keselamatan kerja, seperti penggunaan full body harness. Hal tersebut bagian dari kesehatan dan keselamatan kerja (K3).

Namun keselamatan aircraft maintenance personnel, dari mulai mechanic, engineer,

The increasing of world business enforces companies to participate to adjust with changes. The situation makes the company change its rules to be more effective and efficient.

Including in aviation business, where safety and security become the priority. To make this happen, the most important thing is the quality of maintenance process including the aircraft engine quality, the qualification of employees, and the socialization of aviation security. Now, in order to make things happen, officers need to assure the condition of work is safe by equipping work safety equipment. For example, the use of protection throughout the body (full body hardness). This is a part of occupational health and safety (K3).

However, the safety of aircraft maintenance personnel including technicians, inspectors and cleaners is often ignored. They are reluctant to use personal protective equipment when working. The reason is the unavailability of a place for mounting sling body harness. This has resulted in work accidents that often cause casualties.

To prevent work accidents, GMF make a media for the installation of sling body harness. It's called Ancor Sling. This tool is a steel rope, which is mounted on a steel pole supporting the hangar painting, which runs along the aircraft wing. This tool is expected to minimize work accidents. This safety device has been tested

inspector, hingga aircraft cleaner kerap diabaikan. Mereka enggan menggunakan alat pelindung diri saat bekerja. Alasannya tak tersedianya tempat untuk pemasangan sling body harness. Hal ini berdampak terjadinya kecelakaan kerja yang tak jarang menimbulkan korban jiwa.

Untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja, disediakan tools untuk pemasangan sling body harness yang dikenal dengan sling ancor. Alat ini berupa tali baja, yang dipasang pada tiang baja penyangga hangar painting yang membentang di sepanjang wing pesawat. Alat ini diharapkan bisa meminimalisasi kecelakaan kerja. Berdasarkan uji coba yang dilakukan dengan menahan beban dua orang pekerja, disimulasikan pekerja terjatuh dengan sling yang terpasang di sling ancor, sling ini mampu menahan hingga bobot 400 kilogram. Artinya mampu menahan beban pekerja lebih dari empat orang dan diharapkan dapat meminimalisir incident/accident yang terjadi.

Sayangnya keterbatasan tiang pancang di tiap line dan beberapa daerah tertentu saja yang membuat alat ini belum optimal dalam penggunaannya. Meski begitu, pekerja bisa pakai alat lain untuk keamanan diri. Misalnya mempergunakan vacuum anchor yang sudah tersedia di tool store hangar 4. Pemakaian Vacuum Anchor, mampu menahan body harness sling sampai 800 kilogram. Tools ini juga adalah salah satu inovasi SAG team TJ dalam meningkatkan awereness team. Dengan adanya alat pengaman itu diharapkan menekan kecelakaan kerja saat petugas melakukan perawatan pesawat.

Nah, dengan sejumlah inovasi berupa penyediaan alat keselamatan kerja, tentunya membuat kualitas perawatan semakin baik. Hal ini berimplikasi kepada keamanan penumpang. Maka itu, ayo kita jaga langit dunia dengan produk perawatan pesawat kita yang handal dan luar biasa.▲

Untuk GMF yang lebih hebat, mari berlari lebih cepat!

directly by holding the burden of two workers. When simulated workers fall and hold slings mounted on the Ancor sling. The result is quite effective, this sling is able to hold up to a weight of 400 kilograms. It means that it can withstand the workload of more than four people.

Unfortunately, the limitations of piles in each line make this tool cannot be used optimally. It can be installed only in certain areas. Even so, workers could use other tools for personal safety. For example, using a vacuum anchor that available in the hangar tool store 4. The Vacuum Anchor is able to hold the body harness sling up to 800 kilograms. It is also one of the innovations of the TJ SAG team for increasing team awareness. The existence of safety devices is expected to reduce workplace accidents when officers perform aircraft maintenance.

Now, the innovations of providing work safety equipment, surely makes the better quality of the maintenance process. It has implications for the safety of passenger. Therefore, let's protect the world sky with our reliable and incredible aircraft maintenance products.▲

For greater GMF, let's run faster!



(image source: www.fr.freepik.com)



Sambungan Las Engsel Fuselage Dock Putus



Syahrudin
(582169/TJO-3)

Occurrence

Ditemukan engsel fuselage dock H4 Line 14 sambungan lasnya terputus. Kondisi tersebut dapat membahayakan personil karena posisinya di atas wing.

IOR No: 041/04/2019



Tools & Equipment

Before



4C

Berpotensi mencederai personil dan kerusakan pesawat.

Mitigation Action by JKTTUF

Responsible unit (Tools Management / TZT) telah melakukan perbaikan terhadap sambungan las engsel fuselage dock di H4 Line 14.

After



Engsel fuselage sudah aman untuk digunakan.

2D

Slider Lock Tail Dock H4 Line 12 Broken



Vicky Aprianto
(581413/TJC-12)

Occurrence

Taildock H4 Line 12 sebelah kanan, di lantai paling atas slider lock nya rusak, hal tersebut sangat membahayakan pekerja dan menimbulkan kecelakaan kerja karena lantai dock akan bergerak apabila tidak di lock.

IOR No: 048/04/2019



Tools & Equipment

Before



4B

Dapat mengakibatkan seseorang terjatuh dari tail dock.

Mitigation Action by JKTTZG

Responsible unit (Tools Management / TZT) telah melakukan perbaikan terhadap slider lock tail dock H4 Line 12.

After



Tail dock sudah aman untuk digunakan.

1D



Keep Safe, Act Safe, Think Safe

VP Component Service (TC)

Safety Management Review atau dikenal sebagai SMR adalah kegiatan evaluasi yang diselenggarakan safety committee bertujuan membahas kegiatan safety quality agar sejalan visi misi perusahaan.

QSMR-SMR sangat penting dilakukan, karena kita bisa mengukur tingkat safety, ketercapaian indikator safety performance dan juga melihat titik-titik mana yang masih perlu dilakukan improvement dalam rangka meningkatkan tingkat safety di GMF. Selain itu juga untuk mendapatkan info terbaru mengenai program-program safety quality di GMF.

Hal yang paling penting dari setiap kegiatan QSMR adalah mengetahui follow up improvement dari QSMR periode sebelumnya dan mengukur keefektifan dari improvement tersebut terhadap ketercapaian indikator

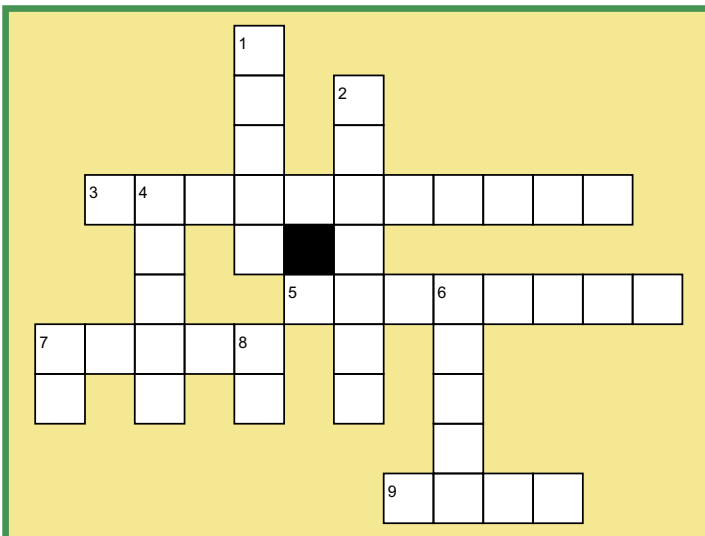
safety performance terhadap target.

Beberapa improvement yang bisa kita lakukan agar QSMR-SMR semakin efektif dan efisien adalah dengan menggali lebih dalam sampai menemukan root cause dari setiap indicator safety performance yang tidak tercapai.

Monitoring improvement yang dilakukan sebagai follow up dari hasil Safety Management Review sebelumnya harus lebih terukur tingkat keberhasilannya dan efektivitasnya setelah improvement tersebut dilakukan. Bukan hanya berhenti setelah open item dinyatakan closed.

Sejauh ini QSMR-SMR sudah berjalan dengan baik, dengan ditambahkan beberapa improvement diatas serta komitmen dari tiap-tiap dinas akan membuat kegiatan ini lebih optimal. **▲ [Andi Fahrurrozi]**

Teka-teki Safety Edisi Mei 2019



Across:

3. Dirty Dozen: Merasa puas diri/over-confident.
5. Maskapai 'Supergreen'.
7. Pabrik mesin pesawat,& Whitney
9. Authority yang melakukan audit ke GMF di bulan April 2019.

Down:

1. Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara
5. Maskapai 'Supergreen'.
7. Pabrik mesin pesawat,& whitney
9. Authority yang melakukan audit ke GMF di bulan April 2019

MISS SAFETY

KITA AJA SERING EVALUASI DIRI UNTUK MENJADI ORANG YANG LEBIH BAIK

PERUSAHAAN MESTINYA JUGA EVALUASI DIRI DONG YA LEWAT MANAGEMENT REVIEW



Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi April 2019

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 Mei 2019. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah Penity melalui email Penity (penity@gmf-aeroasia.co.id)

Nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi April 2019	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi April 2019	Ketentuan Pemenang
		<ol style="list-style-type: none"> 1. Batas pengambilan hadiah 20 Mei 2019 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R. 13 dengan menghubungi Bp. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB 2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai. 3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan.



Ini Langkah Awal Ketika Debris Terdeteksi

Mesin Trent 700 Airbus A330 Fleet banyak yang sudah menggunakan Electronic Magnetic Chip Detector (EMCD). Ada pun modifikasi penggunaan EMCD ini mengacu pada RR SB 79-G229, sementara langkah aktivasi EMCD tertuang pada RR SB 79-F524. Instalasi dan aktivasi EMCD memberikan kemampuan kepada mesin untuk menampilkan pesan ECAM “ENG 1(2) OIL CHIP DETECTED” dan Maintenance Message “OIL SYSTEM DEBRIS” saat keberadaan debris terdeteksi.

Ketika keberadaan debris terdeteksi, inspeksi perlu dilakukan. Adapun beberapa kategori debris beserta penanganannya ialah:

1. Swarf

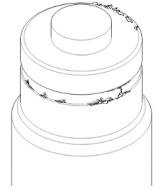
Swarf merupakan material residu yang dihasilkan dari proses machining di shop atau pabrik. Material residu ini dapat tetap berada di dalam engine setelah shop visit selesai dilakukan atau dihasilkan dari proses manufaktur. Swarf biasanya ditemukan pada Time Since New (TSN) atau Time Since Last Shop Visit (TSLSV) yang rendah, yaitu dibawah 600 FH. Debris yang teridentifikasi sebagai swarf masuk dalam kategori acceptable.



2. Magnetic Fines

Pada EMCD yang terdapat oli di atasnya, fines terlihat seperti lumpur hitam. Ketika oli dibersihkan tanpa menggunakan lensa pembesar, fines tersebut dapat terlihat sama seperti metal flakes. Fines dihasilkan oleh penggunaan engine yang masih dalam batas wajar, biasanya terdapat pada engine yang telah lama tidak beroperasi sejak baru, repair maupun overhaul.

Debris yang teridentifikasi sebagai fines dengan jumlah kurang dari setengah lingkaran EMCD probe masih dapat diterima (acceptable). Untuk jumlah fines yang melebihi setengah lingkaran EMCD probe, dapat dilakukan inspeksi mengacu pada AMM.



3. Magnetic Flakes

Magnetic metal flakes dihasilkan oleh komponen seperti:

- Ball bearings
Biasanya sirkular dengan crack yang radial. Pada flakes yang bersih, sisi permukaan mengkilap jauh lebih terang daripada tipe flakes lain.
- Roller bearings,



Biasanya berbentuk persegi panjang dengan sisi mengkilap. Apabila magnetic flakes diidentifikasi, lakukan inspeksi sesuai yang tertera pada AMM.

4. Chips & Gear Fragments

Chips adalah flakes yang sangat tebal atau partikel metal yang memiliki permukaan yang halus.

Gear teeth fragments adalah partikel metal yang berukuran cukup besar dan memiliki dua atau lebih permukaan. Apabila chips dan gear teeth fragments diidentifikasi, lakukan inspeksi sesuai yang tertera pada AMM. **[Engineering Digest]**





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 sama, Dodo sering mengingatkan Dono untuk lebih berhati-hati dalam bekerja.

