

#129/X Juni 2019













PENITY

**Quality and Safety
Compliance**

Penentu Kehandalan
Product Delivery

Table Of Contents

Edisi Juni 2019

	Prolog Pentingnya Compliance Dalam Quality and Safety Aspect.....	3
	Persuasi Quality and Safety Compliance Penentu Kehandalan Produk Delivery.....	4
	Pojok K3 Boleh Merokok, Asal Jangan di “Pojok”.....	6
	Selisik Salah Pasang Girt Bar, Pesawat AOG.....	7
	Safety Briefing Sheet Pahami Hazard Bekerja di Area Fuel Tank.....	8
	Inspirasi Semut dan The Dirty Dozen.....	9
	Interpretasi GMF AeroAsia Tingkatkan Kualitas Produk.....	12
	Audit Activity Eksternal di Aril 2019.....	13
	Komunitas Budaya Safety Dalam Pengelolaan dan Pengembangan SDM Perusahaan.....	14
	Best IOR Penempatan Fan Cowl Tidak Sesuai Pada Tempatnya dan Tanpa Pengaman..... Grounding Cable Tidak Proper.....	16 16
	Opini Quality and Safety Compliance.....	17
	Maintenance Tips Ini Tips Escape Slide & Pack Installation dan Replacement Pesawat B737-800.....	19

Pentingnya Compliance Dalam Quality and Safety Aspect

Pembaca, *quality* dan *safety* adalah hal yang mutlak dipenuhi di Industri aviasi termasuk *Maintenance & Repair Organization* (MRO).

GMF AeroAsia bertanggung jawab menjaga *quality* dan *safety* terhadap produk *maintenance* dan keselamatan personel. Karenanya, GMF AeroAsia memiliki satu indikator pengukuran terkait *compliance* terhadap *quality* dan *safety* yaitu *Key Performance Indicator* (KPI) korporat. Semua dinas (*Safety Action Group*) berkewajiban menjalankan item-item di dalam *KPI Quality & Safety Compliance* (QSC).

Item dalam *KPI QSC* tersebut dan wujud komitmen GMF AeroAsia dalam mengutamakan aspek *quality* dan *safety* di setiap proses *maintenance*, tertulis dalam edisi ini. Selamat Membaca!

Hola Readers, *quality* and *safety* is an absolute thing that must be fulfilled by the Aviation industry including MRO.

GMF AeroAsia is responsible to maintain *quality* and *safety* towards the maintenance product and personnel safety. Therefore GMF has the indicator or rather than we are known as *Key Performance Indicator* (KPI). One of the KPI is to measure the compliance regarding *quality* and *safety* it's called *Quality & Safety Compliance* (QSC). All of department (SAG) obliged to carry out the items in *KPI QSC*.

The items that stated in *KPI QSC* and the commitment of GMF in prioritizing the *quality* and *safety* aspect in every maintenance process is written in this edition. Happy Reading!



Quality and Safety Compliance

Penentu Kehandalan Product Delivery

Sebelum kita bicara mendalam arti pemenuhan *quality & safety compliance*, sebaiknya pahami dulu atau arti dari kata *quality* dan *safety*.

Kata *quality* menurut ISO 9000:2015 yaitu "Sejauh mana seperangkat karakteristik yang melekat memenuhi persyaratan."

Kata *safety*, menurut definisi The International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam Safety Management system (SMS) Annex 19 adalah, "Keadaan dimana kemungkinan kerusakan pada orang atau kerusakan properti berkurang hingga dan dipertahankan pada atau di bawah level, tingkat yang dapat diterima melalui proses identifikasi bahaya dan manajemen risiko *safety* yang berkelanjutan."

Lebih jauh ditelisik, definisi *quality* adalah konsep yang lebih luas dari *safety*. *Quality* mengartikan identifikasi dari persyaratan pelanggan, menentukan tujuan dan indikator untuk pengukurannya. Merancang proses untuk mencapai tujuan, menugaskan sumberdaya yang diperlukan untuk melakukan prosesnya. Melaksanakan proses ini sesuai dengan desain standar, mengukur kinerja proses. Serta membangun proses peningkatan berkelanjutan, untuk mencegah dan memperbaiki ketidaksesuaian.

Safety mengacu pada mengidentifikasi bahaya dari proses, penyebab dan konsekuensi potensial. Juga untuk memperkirakan dan mengevaluasi risiko, untuk menetapkan tindakan, untuk menghindari, mencegah atau

Before we talk about the meaning of fulfilling *quality & safety compliance*, you need to understand the meaning of the words *quality* and *safety* first.

The meaning of *quality* according to ISO 9000: 2015 is "to what extent a set of inherent characteristics meets the requirements."

The word *safety*, according to the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the Safety Management System (SMS) Annex 19 is "Conditions where the possibility of damage to people or property damage decreases to and is maintained at or below the level, the level acceptable through the process hazard identification and sustainable *safety* risk management."

Furthermore, definition of *quality* is a broader concept of *safety*. *Quality* defines the identification of customer requirements, determining objectives and indicators for measurement. Designing processes to achieve goals, assigning the resources needed to carry out the process. Carry out this process in accordance with standard design, measuring process performance. As well as building a process of continuous improvement, to prevent and correct non-conformities.

Safety refers to identifying hazards of the process, causes and potential consequences. In addition, to estimate and evaluate risks, determine actions, avoid, prevent or reduce the



mengurangi kemungkinan terjadinya resiko. Serta *emergency plan* untuk mengurangi kerugian dan kerusakan dalam hal terjadinya resiko.

Quality adalah konsep integrasi, sedangkan *safety* adalah atribut dari *quality*, yang juga menjadi tujuan *quality*. *Safety* harus diintegrasikan ke dalam manajemen proses. Karena itu, ketika kita merujuk pada konsep *quality*, *safety* tersirat di dalamnya.

Compliance sendiri yaitu kepatuhan terhadap suatu standar yang sudah ditentukan, baik aspek *quality* atau aspek *safety*. Ini untuk menjamin sebuah *delivery* dengan standar tertentu. Jika diibaratkan, *quality* adalah sebuah perusahaan dan *safety* adalah pilar dari perusahaan itu sendiri.

Jadi antara *quality* dan *safety* adalah satu kesatuan, yang pencapaiannya tergantung seberapa kuat pilar itu dibentuk untuk menghasilkan sebuah produk. Tidak akan bisa tercapai sebuah kualitas yang baik tanpa *safety culture* yang baik.

Kita banyak mendengar kejadian *incident* atau *accident*, bahkan *fatal accident* yang banyak menimbulkan korban, baik saat *maintenance* maupun *in flight*. Penyebabnya rata-rata, dikarenakan *human error* (ref American NTSB report). Ini artinya, bagaimana penerapan *safety culture* sangat menentukan kualitas dari *delivery product*.

Quality & safety compliance adalah hal mendasar bagi organisasi dalam mencapai tujuan perusahaannya, untuk menaikkan *brand* dan profit.▲ [Wahyudin]

possibility of risks. Equally, an emergency plan to reduce losses and damage in the event of risk.

Quality is the concept of integration, meanwhile safety is an attribute of quality, which is also the goal of quality. Safety must be integrated into management process. Therefore, when we refer to the concept of quality, safety is implied in it.

Compliance itself is conformity with a predetermined standard, both quality or safety aspects. This is to guarantee a delivery with certain standards. If likened, quality is a company and safety is a pillar of the company itself.

So between quality and safety is a unity, the achievement depends on how strong the pillar was formed to produce a product. A good quality cannot be achieved without a good safety culture.

We can see about incidents or accidents, even fatal accidents that cause many victims, both during maintenance and in flight. The cause is average due to human error (ref American NTSB report). This means, how the application of safety culture really determines the quality of product delivery. Quality & safety compliance is fundamental for an organization in achieving its corporate goals, to increase brand and profit.▲



Quality & Safety Compliance Determinants of Product Delivery Reliability





Boleh Merokok, Asal Jangan di “Pojok”

Perilaku merokok sering kita temui di lingkungan sekitar. Mulai dari lingkungan keluarga, tempat tinggal sampai pekerjaan. Tak terkecuali di lingkungan GMF AeroAsia.

Di GMF AeroAsia sendiri, aturan tentang merokok sudah cukup jelas, tertuang dalam pengumuman TU/PE-6036/18 tanggal 26 April 2018 tentang Larangan Merokok di area PT GMF AeroAsia Tbk. Hal ini untuk menjaga keamanan, ketertiban, keselamatan dan kesehatan kerja. Personel hanya boleh merokok di tempat yang sudah disediakan (*smoking shelter*). Bila merokok di luar area *smoking shelter*, tentu saja dikategorikan pelanggaran. Minimal pelanggaran sosial terhadap lingkungan sekitar.

Nah, sekarang yang banyak ditemui, ternyata *smoking shelter* kurang dimanfaatkan

dengan baik. Justru perilaku merokok, ditemui di tempat yang tidak seharusnya seperti toilet/kamar kecil, lorong/koridor maupun “pojok” lain, yang dimanfaatkan sebagai tempat bersantai dan merokok. Pertanyaan retorisnya, bolehkah? Ya jelas tidak boleh, tanpa tawar menawar.

Selain aspek gangguan kesehatan dan kenyamanan personel lain. Perilaku merokok yang tidak pada tempatnya, dapat menimbulkan *hazard* yang tinggi. Bahaya kebakaran misalnya, bisa terjadi ketika puntung rokok yang dibuang sembarangan, bereaksi dengan material yang mudah terbakar di area produksi.

Merokok itu boleh, asalkan di tempat yang sudah disediakan. Kita patuhi aturannya bersama dan saling mendukung untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, sehat dan nyaman.

Namun lebih baik, jika perlahan-lahan mengubah kebiasaan perilaku merokok dengan perilaku yang jauh lebih sehat. Seperti berolahraga, makan makanan yang bergizi, serta berpikir positif. Manfaatnya untuk siapa? Pastinya untuk diri sendiri, keluarga dan lingkungan kita. ▲ [TUK/8360]





Salah Pasang Girt Bar, Pesawat AOG

Pada suatu pagi sebuah pesawat B737-900 ER hendak melakukan penerbangan untuk mengantarkan penumpang ke station tujuannya. Saat preflight check cabin crew menemukan kondisi yang janggal bahwa pada door 1L kondisi girt bar yang terinstall tidak sesuai dengan kondisi normal. Saat melaporkan temuan tersebut kepada Pilot in Command (PIC), diputuskan untuk melanjutkan penerbangan dan penggantian girt bar akan di lakukan di station tujuan. Selama penerbangan tidak terdapat kendala hingga pesawat mendarat di station tujuan.

Masalah kemudian muncul setelah seluruh penumpang turun. Saat problem tersebut dilakukan rektifikasi di station setempat, secara bersamaan pihak Otoritas Bandara setempat sedang melaksanakan ramp check. Sehingga hal tersebut menjadi temuan setelah dikonfirmasi bahwa keadaan tersebut telah terjadi pada station asal. Dikarenakan tidak terdapat sparepart untuk rektifikasi problem di station tersebut akhirnya pesawat kala itu dinyatakan AOG.

Berdasarkan historis perawatan pesawat tersebut baru saja melakukan penggantian Escape Slide 1L pada malam harinya di station base. Hasil investigasi yang telah dilakukan ditemukan bahwa terdapat beberapa contributing factor pada kejadian tersebut.

Pertama, terkait Airline Process Knowledge dimana saat proses pemasangan Escape Slide tetap dilakukan oleh Engineer meski pun tidak

ada pengawasan dari personel Required Inspection Item (RII), yang mana diketahui Engineer belum memahami dan memaknai maksud dari pekerjaan yang termasuk dalam list RII yang tercantum pada Company Maintenance Manual (CMM) pada chapter 3.4.

Kedua, terkait Complacency dimana Engineer saat melakukan penggantian Escape slide tidak menggunakan AMM yang tersedia saat itu. Sehingga Engineer melewatkan beberapa langkah pada AMM yang cukup critical, yaitu memastikan bahwa panjang girt bar sesuai posisi door yang akan diganti (FWD atau AFT).

Ketiga, dapat dikatakan sebagai contributing factor utama pada peristiwa ini yaitu terkait Corporate change/restructuring. Dimana dinas tersebut mendapatkan tambahan maintenance personnel dari Maintenance Organization lain namun proses Hazard Identification Risk Assessment and Mitigation (HIRAM) belum dilakukan. Sangat disayangkan sekali hazard yang harusnya dapat diidentifikasi di awal tidak termitigasi sedini mungkin hingga mengakibatkan munculnya kondisi yang unairworthy.

Dari kejadian ini dapat kita ambil pelajaran bahwa pentingnya melaksanakan HIRAM apabila terdapat perubahan dalam suatu organisasi agar kejadian yang tidak diinginkan dapat dihindari. **▲ [Aviecenna]**



Pahami Hazard Bekerja di Area Fuel Tank

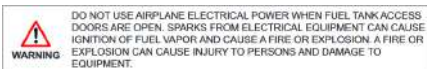
Bekerja di area fuel tank pesawat membutuhkan ekstra kehati-hatian bagi siapa pun. Bila tidak, maka bahaya akan mengancam tidak hanya terhadap pesawat tapi nyawa pekerja tersebut.

Hal ini pernah terjadi di sebuah perusahaan perawatan pesawat atau Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) dan menjadi temuan dari Auditor Authority FAA (Federal Aviation Administration).

Seorang maintenance personnel bekerja pada area fuel tank di pesawat dengan tidak memperhatikan safety procedure baik dari sisi Aircraft, Tool & Equipment maupun keselamatan dirinya sendiri. Hal ini sangat bahaya, karena di area tersebut terdapat bahan kimia mudah terbakar dan beracun, serta kondisi ruangan tangka yang terbatas (confined space).

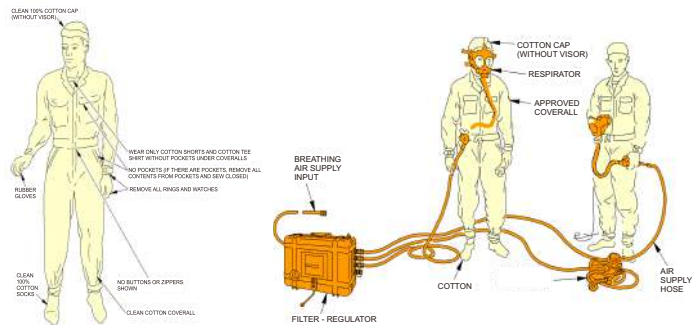
Berikut hal yang perlu diperhatikan oleh maintenance personnel untuk mencegah incident maupun accident saat bekerja di area fuel tank. Merujuk pada Airbus AMM Task 28-00-00-610-801 dan Boeing AMM Task 28-11-00-910-801, diantaranya:

1. Tidak bekerja seorang diri saat bekerja di area fuel tank.
2. Pastikan fuel tank telah di-purging dan pesawat telah di-grounding dengan proper.
3. Pastikan electrical power dari dan kepesawat dilepas, sebelum membuka Fuel Tank Access Door dan berikan label Do Not Operate di applicable location sampai fuel tank ditutup.



4. Pastikan pencahayaan cukup untuk bekerja dengan aman menggunakan alat pencahayaan khusus saat bekerja di area fuel tank.
5. Gunakan tool and equipment yang sesuai untuk bekerja aman di area fuel tank.

6. Pastikan terdapat sirkulasi udara yang baik di area fuel tank untuk bekerja dengan aman.
7. Gunakan protective clothing yang terbuat dari bahan yang tidak menimbulkan percikan api. Serta gunakan respirator yang sesuai untuk bekerja dengan aman saat berada di fuel tank.



(Ref. Boeing AMM Task 28-11-00)

8. Pasang safety sign/warning notice “No Smoking” atau “Fuel Tank Open” di sekitar area kerja (Ref. QP 107-04 3.8.6.14. Safety Alert Symbol).

Perhatikan dan persiapkan juga kondisi emergency ketika bekerja di area fuel tank. Maintenance personnel harus dapat mengenali bahaya bekerja di fuel tank termasuk kondisi psikologis. Sebab masuk ke ruang tertutup dapat menyebabkan claustrophobia yang tidak terkendali. Mengakibatkan panik dan ketidakmampuan mengoperasikan tubuh secara normal.

Dengan memperhatikan setiap warning and caution pada maintenance manual saat bekerja di area fuel tank, diharapkan maintenance personnel dapat bekerja dengan lingkungan yang aman dan sehat. Supervisor pun harus mengidentifikasi potensi bahaya dan selalu menginstruksikan kepada maintenance personnel untuk selalu memperhatikan safety procedure. **[Triawan]**



SEMUT DAN "THE DIRTY DOZEN"

Semut merupakan hewan insekta yang hidup berkoloni dan termasuk salah satu hewan terkuat di dunia. Faktanya, semut jantan mampu menopang beban dengan berat 50 kali dari berat badannya sendiri. Dalam berkoloni, semut bekerja sesuai dengan tugasnya masing-masing antara lain sebagai semut pekerja (worker), semut pejantan (drone), semut ratu (queen), semut penjaga (guarder), semut tentara (soldier) dan semut ahli (expert). Para semut bekerja sesuai dengan pembagian tugasnya.

Dalam berkoloni, semut tentunya sangat membutuhkan kerjasama dan komunikasi antar sesamanya. Bentuk kerjasama semut dapat kita lihat saat mereka bekerja untuk memenuhi kebutuhan makanan. Sering kali kita lihat semut bekerja secara berkelompok. Selain itu, semut juga sering kali menyelesaikan suatu rintangan atau masalah secara bersama-sama. Salah satu contohnya ketika semut akan melewati suatu lubang besar, insting akan menuntun mereka untuk saling berpegangan dan membentuk ikatan yang menyerupai sebuah jembatan. Hal ini bertujuan agar kawanan lainnya dapat melewati lubang tersebut dengan menggunakan jembatan yang mereka bentuk. Atau contoh lainnya terkadang kita dapat melihat sekelompok kawanan semut membawa

makanan yang berukuran besar secara bersama-sama.

Selain kerjasama, komunikasi yang baik juga ditunjukkan oleh semut. Saat semut berjalan berkelompok, ketika ada suatu benda atau halangan yang mengganggu barisan maka mereka sesaat akan berhenti secara serentak. Hal yang dilakukan kemudian adalah para semut tersebut melakukan komunikasi. Bagaimanakah komunikasi yang dilakukan oleh semut? Semut melakukan komunikasi melalui antena dan juga hormon feromon. Saat barisan mereka terputus, semut yang berada di posisi terdepan akan langsung mencium hormon feromon yang membentuk sebuah jejak. Kemudian para semut tersebut langsung mengikuti insting mereka untuk mengikuti gerombolannya melalui jejak hormon feromon yang tertinggal.

Kerjasama dan komunikasi tentunya menjadi poin yang penting dalam sebuah pekerjaan. Tanpa ada keduanya, insident/accident yang disebabkan oleh "The Dirty Dozen" dapat terjadi. Kerjasama yang baik akan membuat kita terhindar dari "lack of teamwork" sedangkan komunikasi yang baik dapat mencegah terjadinya "lack of communication". Mari tingkatkan kerjasama dan pola komunikasi agar kita mampu bersinergi lebih baik lagi. **[Ichsan]**

(image source: www.majalahayah.com)



“

*Safety is as simple
as ABC.*

Always Be Carefull

”



GMF AeroAsia Tingkatkan Kualitas Produk

Persoalan dilematis kerap dialami setiap perusahaan. Terutama soal produksi dan keamanan pekerjaanya. Ketika kedua hal itu diletakkan pada suatu neraca, perusahaan harus mengatur dan menentukan jangan sampai berat sebelah. Jika hanya memperhatikan produksi lalu mengabaikan *Quality & Safety*, maka akan berdampak banyak produk yang tidak sesuai dengan standar.

Sebaliknya, jika hanya menitikberatkan pada aspek proteksi, dikhawatirkan dapat menyebabkan kebangkrutan karena segala program pengembangan bisnis akan dibatasi ketat.

Persoalan serupa pastinya juga dialami GMF AeroAsia. Apalagi sekarang perusahaan sedang berkembang pesat dengan program-program ekspansi guna menyongsong visi sebagai *TOP 10 MRO In The World*.

GMF dihadapkan dengan kondisi neraca yang mengarah lebih berat ke aspek produksi. Jika tidak dikontrol dengan baik berpotensi produk GMF tidak sesuai dengan standar persyaratan *Quality & Safety*.

Lalu bagaimana menyeimbangkannya supaya kualitas tetap terjaga tanpa mengabaikan keamanan pekerjaanya? Caranya adalah dengan “*comply*”, yaitu mengikuti prosedur *Quality & Safety*. Prosedur dibuat agar pekerjaan yang kita lakukan dapat berjalan dengan baik dan aman.

Selain itu, GMF memiliki empat struktur level dokumen yang tertuang dalam *Approved Maintenance Organization Manual, Part 2.8.2.2 Description of the Quality Management System Documentation Structure*.

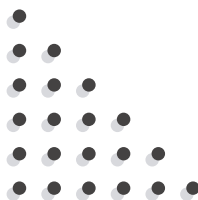
Pertama, level manual dokumen yang berisikan prosedur yang berhubungan dengan persyaratan / regulasi otoritas. Kedua, tentang

Quality Procedures (QP) yang berisikan aktifitas antar departemen. QP menggambarkan bagaimana setiap elemen dalam perusahaan melaksanakan pekerjaan dan bertanggung jawab sesuai dengan fungsi *quality & safety*-nya masing-masing.

Ketiga, Dokumen *Work Instructions (WI)* yang dibuat oleh suatu departemen terkait. Karakteristiknya sebagian besar hanya menggambarkan aktifitas internal suatu departemen dan prosedur ini di-*accepted* oleh VP *Quality Assurance & Safety*. Keempat, dokumen *Maintenance Instruction* berisikan *Job Cards, PD Sheets, MDR, Records, Engineering Instruction* yang digunakan untuk mendukung pekerjaan item tertentu agar dapat memenuhi standar persyaratan *Quality & Safety*.

GMF juga memiliki *Key Performance Indicator (KPI) Quality & Safety Compliance* yang bertujuan mengurangi *accident/incident*. KPI menghitung item *Quality & Safety Risk Management (QSRM), Finding Response & Follow Up Compliance, Finding Follow Up Effectivity, Investigation Case (MEDA), IOR Response, SAG Engagement, HIRAM Implementation, dan M-LOSA Implementation (M-LOSA)*.

Adanya penerapan dan kontrol terhadap *Quality & Safety Compliance* bisa tetap menjaga perusahaan dalam area *safety space* dan menghindarkan terjadinya *incident / accident*. Keep Safety!!! ▲ [Angga Dwi Cahyo S.]





Audit Eksternal di April 2019

Sebagai salah satu perusahaan perawatan pesawat (MRO: Maintenance & Repair Organization), GMF AeroAsia menjalani audit baik oleh *authority* (otoritas penerbangan sipil) maupun *customer* dengan berbagai kepentingan.

Hal ini untuk memastikan semua sistem dan prosedur yang dijalankan GMF AeroAsia sudah sesuai dengan ketentuan. Audit oleh *authority* / otoritas penerbangan sipil nasional dan internasional bertujuan untuk pemberian *initial approval*, *renewal approval* ataupun penambahan *capability*. Sedangkan audit oleh *customer* bertujuan untuk melihat kesiapan GMF AeroAsia merawat pesawat ataupun komponen mereka.

Dalam setahun, GMF AeroAsia akan menjalani beberapa kali audit dari *authority* dan *customer*. Sebagai contoh pada April 2019, GMF AeroAsia sudah menghadapi audit dari tiga *authority* yaitu CAA Singapura, CAA Malaysia dan CAA Vietnam. Kemudian lima *customer* yang mengaudit yaitu Asiana, FL Technic, China Airlines, Fly Baghdad dan BARS Sriwijaya.

Dari semua audit tersebut, banyak apresiasi dan *feedback* positif. Namun ada juga beberapa *finding* untuk perbaikan GMF AeroAsia karena masih ditemukan adanya *non-*

conformance dalam proses *maintenance* yang dilakukan.

Setiap *finding* ini, menjadi bahan perbaikan untuk meningkatkan kepatuhan GMF AeroAsia terhadap prosedur dan regulasi yang berlaku. Kepatuhan yang konsisten akan berdampak pada kualitas produk dan layanan yang dihasilkan. Temuan tersebut mayoritas dari sisi *manpower* dan *standard practice* serta *housing*.

Dari beberapa *finding* tersebut, perbaikan yang perlu dilakukan adalah kesesuaian *manpower* berdasarkan kompetensinya dan kelengkapan *training mandatory*. Kemudian perbaikan aktivitas material dan komponen dalam hal *preservation*, *segregation and tagging identification*. Sementara untuk *tool* dalam hal perbaikan fungsi kontrol kalibrasinya. Semua jawaban *finding* untuk perbaikan proses dan bukti (*evidence*) pelaksanaannya harus diserahkan dalam waktu tiga bulan ke depan.

Semua aktivitas audit eksternal ini, harus bisa dimaksimalkan oleh GMF AeroAsia untuk memperbaiki proses *maintenance* dan bisnisnya. Dengan terus melakukan perbaikan secara konsisten, maka *authority* dan *customer* akan melihat GMF AeroAsia secara positif dan diharapkan *authority* akan tetap mempercayakan *approval*-nya kepada GMF AeroAsia, sementara bagi *customer* akan terus mempercayakan perawatan pesawat, *engine* ataupun komponennya. Karena tanpa kepercayaan *customer*, sulit bagi GMF AeroAsia untuk dapat bertahan dalam persaingan bisnis jasa perawatan pesawat. ▲ [Dody K.U]



(image source: www.safetynet.asia)



Budaya Safety Dalam Pengelolaan dan Pengembangan SDM Perusahaan

Safety culture in Management and Development of Corporate Human Resources

Sebagai Unit Services yang berperan mengelola Sumber Daya Manusia (SDM) di GMF AeroAsia, Human Capital Management (Dinas TH) ikut bergabung dalam anggota Safety Action Group (SAG) perusahaan sejak 2018. Harapannya dapat berkontribusi, tidak hanya menjadi agen perubahan budaya safety yang ada di internal unit kerja TH. Namun juga di perusahaan, melalui pengelolaan dan pengembangan karyawan yang unggul.

Dikutip dari kajian-kajian internal perusahaan, salah satu potensi terbesar hazard dalam bisnis Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) adalah karyawan itu sendiri. Sehingga kita wajib menaruh perhatian yang besar dalam hal tersebut.

SDM adalah aset yang paling berharga di perusahaan. Hal ini karena memang nature bisnis kita (services), sangat mengandalkan tenaga kerja dalam men-deliver jasa kepada pelanggan.

Didalam kebijakannya, GMF AeroAsia selalu menempatkan aspek safety sebagai prioritas dalam setiap pekerjaan. Aspek tersebut adalah

As a Service Unit who has the role of managing Human Resources (HR) at GMF AeroAsia, Human Capital Management (TH Department) has joined the company's Safety Action Group (SAG) members since 2018. It is hoped that they can contribute as the agents to change safety culture in the TH internal unit and also in the company through superior employee management and development.

Based on internal company studies, one of the biggest potential hazards in the Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) business is the employee itself. Therefore, we shall pay special attention to that case.

Human Resources is the most valuable asset in the company, since the business nature (services) relies on manpower in delivering services to customers.

In its policy, GMF AeroAsia always puts safety aspects as a priority in every job. It is the implementation of one of the company's values, concern for people.

SAG TH is slowly targeting, every Human Resources management policy and practice

implementasi dari salah satu nilai perusahaan, yaitu concern for people.

SAG TH secara perlahan menargetkan, setiap kebijakan dan praktik pengelolaan SDM yang dijalankan akan selalu mempertimbangkan aspek safety. Pada tahun 2019 ini, salah satu bentuk komitmen yang dijalankan adalah program Discipline Officer On Duty (DOOD).

Salah satu tujuan DOOD adalah, menciptakan budaya disiplin di area GMF AeroAsia. Fokus jangka pendek penerapan program ini adalah terbentuknya perilaku disiplin dalam penggunaan alat pelindung diri, penggunaan referensi kerja dan perlindungan terhadap asset customer.

Sejalan dengan program Safety & Quality Compliance yang ada di GMF AeroAsia, maka DOOD telah ikut serta dalam mendukung program tersebut. Hal ini bisa terlihat pada aktivitas anggota DOOD yang tersebar di setiap unit produksi. Mereka melakukan surveillance setiap hari, pada saat sebelum rekan kerjanya melakukan aktivitas, saat sedang bekerja dan setelah bekerja.

Apabila didapati ada rekan kerja yang tidak atau belum menggunakan Alat Pelindung Diri (APD), maka sebagai anggota DOOD akan mengingatkan atau menghimbau rekan kerjanya, untuk menggunakan APD yang sesuai dengan bidang kerjanya.

Hasil surveillance selama DOOD bertugas, akan ditindak lanjuti oleh unit kerja bersangkutan maupun fungsi unit kerja terkait lainnya. Dan siklus ini, akan terus dijalankan seiring dengan penambahan dan pengembangan tim DOOD sampai terbentuknya budaya safety.

Semoga setiap upaya yang dilakukan, dapat memiliki dampak yang positif bagi perusahaan. ▲ [SAG TH]

implemented will always consider the safety aspects. In 2019, one of the commitments implemented is Discipline Officer On Duty (DOOD) program.

One of DOOD's goals is to create a culture of discipline in the GMF AeroAsia area. The short-term focus of implementing this program is the formation of disciplinary behavior to use personal protective equipment, to use work references and protection of customer assets.

In line with the Safety & Quality Compliance program at GMF AeroAsia, DOOD has participated in supporting the program. This can be seen in the activities of DOOD members in each production unit. They conduct surveillance every day, at the time before their colleagues engaged in activities, during work and after work.

If there are found personnel who do not wear Personal Protective Equipment (PPE), then a DOOD member will remind or urge the personnel to use PPE in accordance to their field of work.

The results of DOOD surveillance will be followed up by the relevant departments and other related department functions. This cycle will continue along with the addition and development of the DOOD team until the safety culture is formed.

Hopefully, all the efforts can make a positive impact to GMF AeroAsia. ▲



Penempatan Fan Cowl Tidak Sesuai Pada Tempatnya dan Tanpa Pengaman



Slamet Kuswandi
(580126/TBR-4)

Occurrence

Pengiriman fancowl dari pesawat A40-BE (Oman) line 5 hangar 4 ke sheet metal shop Bush-4 tidak sesuai penempatannya dan tidak ada alas agar safety. Terjadi kontak antara part/component dengan stand selama transport dari line ke shop mengakibatkan scratch dan gouges pada component.

IOR No: 041/04/2019



Tools & Equipment

Before



4B

Dapat mengakibatkan scratch dan gouges pada component fan cowl.

Mitigation Action by JKTTUF

Part sudah ditempatkan ke tempat yang sesuai untuk fan cowl, dan sudah dilakukan briefing kepada personil produksi dan material handling agar lebih aware.

After



Fan cowl sudah aman untuk digunakan.

1D

Grounding Cable Tidak Proper



Hidden Reporter

Occurrence

Ditemukan kabel ground yang terpasang di pesawat ER-BEA pada tanggal 01 Mei 2019 parkir di showroom tidak proper dan tidak layak pakai. Mohon segera ditindak lanjuti untuk segragasi tools yang sudah tidak layak pada tools store hangar 1.

IOR No: 048/04/2019



Tools & Equipment

Before



3B

Kondisi ground kabel unsafe untuk digunakan dalam proses maintenance

Mitigation Action by JKTTZG

Grounding kabel sudah diganti yang baru.

After



Grounding kabel sudah aman untuk digunakan.

1D



Quality And Safety Compliance

Leonardus Andriyanto
VP Engine Services

Quality and safety compliance adalah indikasi atas upaya kita untuk menjamin proses maintenance dan produk yang kita hasilkan dalam kondisi safe, reliable dan airworthy. Sudah sepatutnya QSC tersemat dalam setiap kegiatan pekerjaan, baik di area produksi maupun di area supporting. Oleh karena itu, QSC sangat penting dalam bekerja sehari-hari. Beberapa kegiatan itu antara lain:

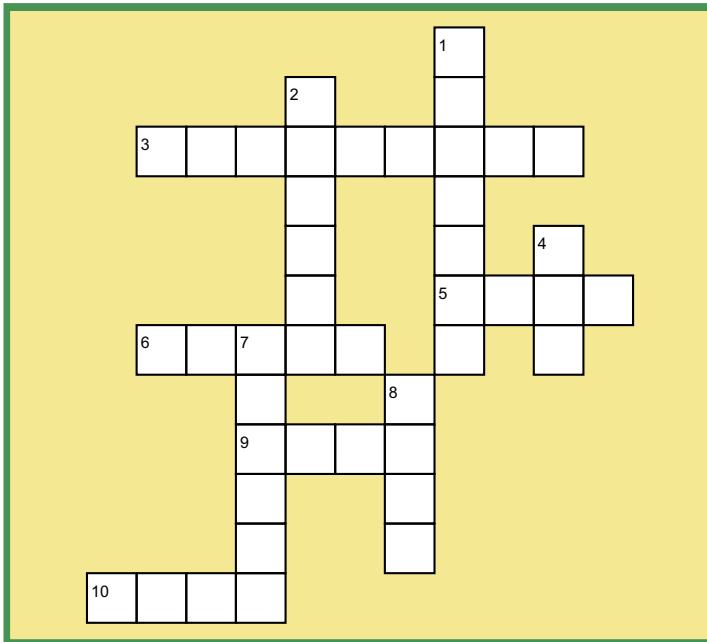
- a. Setiap hari pada awal shift, Safety Induction bergaung melalui speaker kepada seluruh pegawai di area TV.
- b. Setiap hari pada briefing personnel produksi masing-masing unit selalu ditekankan terkait safety di area kerja.
- c. Work area surveillance dilaksanakan setiap Jumat pagi.
- d. Tiap unit melaksanakan self-surveillance di area kerja masing-masing berdasarkan

- checklist yang disediakan team SAG TV.
- e. Team SAG setiap bulannya rutin mengeluarkan TV Safety Briefing Sheet. Baik yang berisi pembaharuan tentang isu-isu safety terkini, ataupun yang bersifat himbauan ke personil.
- f. Team SAG rutin melakukan SAG Meeting setiap tiga bulan sekali, membahas seluruh aspek safety yang ada di TV.

Dalam proses improvement, setiap orang dalam organisasi selalu berkontribusi. Masing-masing unit diharuskan melakukan Continuous Improvement Project, dimana ini didukung sepenuhnya oleh leader dan manajemen TV.

TVQ-3 sebagai CI Facilitator juga berperan penting dalam mengontrol proses improvement di area TV. Tidak sedikit anak-anak muda TV yang juga berperan aktif dalam komunitas RDC(X) GMF seperti komunitas continuous improvement GMF dan ini sudah menjadi budaya dalam pekerjaan kita sehari-hari.▲

Teka-teki Safety Edisi Mei 2019



Across:

- 3. Bandar udara Jakarta sebelum Soekarno-Hatta
- 5. Regulasi yang dikeluarkan oleh DKPPU
- 6. Bandar udara Hang Nadim terletak di pulau
- 9. Repair Station & Quality Manual
- 10. Daya angkat pesawat

Down:

- 1.Bulletin (SB)
- 2. Bandar Udara International Tokyo (RJTT)
- 4. Quality and Safety Compliance
- 7. Daya dorong pesawat
- 8. Level 1 document GMF

MISS SAFETY

PASTIKAN PESAWATNYA AIRWORTHY YAA SAAT KAMU RELEASE. KALI AJA ITU PESAWAT YANG BAKAL AKU PAKAI NANTI BUAT KETEMU KAMU

(image source: www.twitter.com/backgroundsbot)

Identitas Pengirim TeKa-Teki Safety Edisi Juni 2019

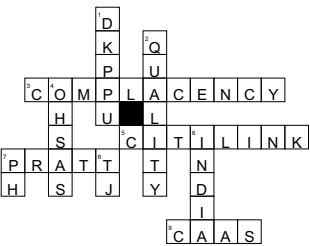
Nama / No. Pegawai :

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 Mei 2019	Jawaban TeKa-Teki Safety Edisi Mei 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.



Tips Escape Slide & Pack Installation dan Replacement Pesawat B737-800

Escape slide digunakan untuk mengevakuasi penumpang pesawat secara cepat ketika emergency dan penumpang tidak mampu untuk keluar dari pesawat.

Federal Aviation Administration (FAA) mengharuskan pemasangan escape slide di semua pintu pesawat komersil apabila jarak floor pesawat dengan ground adalah 6 feet (1.8 m) atau lebih.

Escape slide terinstall di dalam bagian struktur pintu pesawat dengan berbagai tipe varian. Escape slide akan deploy dan inflated secara otomatis ketika pintu terbuka dan dalam kondisi “armed”.

Langkah awal “Escape Slide pack & Cover Removal” adalah pastikan pintu dalam kondisi closed & latched serta girt bar ter-install di girt bar retainer menggunakan tie wrap -PLT 1.5M, G50236.

Berikutnya dengan melepas screws & washer dari cover. Lalu tarik bagian atas dari cover sampai terlihat jelas bagian structure pintu pesawat. Angkat, lepas escape slide pack & cover sehingga lower fitting lepas dari bottom support bracket. Setelah itu letakkan escape slide pack & cover pada permukaan horizontal yang bersih dan proses selanjutnya adalah pemasangan safety pin di inflation cylinder valve.

Untuk task “Escape Slide Pack & Cover Installation” pastikan pintu dalam kondisi closed & latched, dilanjutkan dengan melepas tie-wraps PLT 1.5M, G50236 yang melekat pada girt bar.

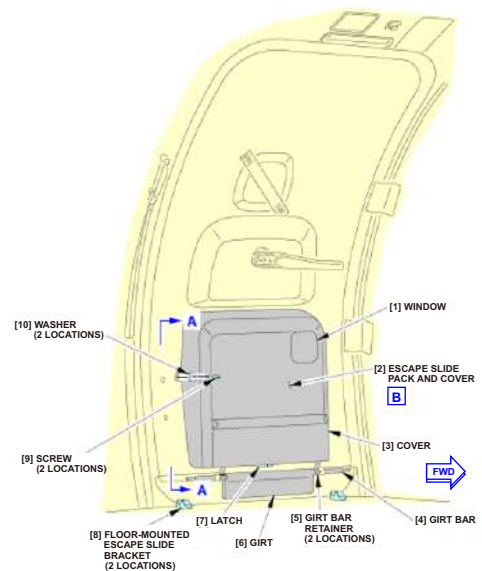
Safety pin tidak boleh terpasang pada inflation cylinder valve. Jika masih terpasang maka lepas terlebih dahulu kemudian letakkan ke dalam pocket / kantong escape slide.

Pasang escape slide and pack pada pintu pesawat. Tekan bagian atas escape slide and pack sampai benar-benar terpasang pada pintu, pasang screws dan washer.

Pastikan tie-wraps PLT 1.5M, G50236 yang melekat pada girt bar sudah terlepas, lanjut dengan memasang girt bar.

Poin penting girt bar adalah gunakan sesuai ukuran dan posisi, yaitu FWD door menggunakan ukuran panjang 33.2 in (84.3 cm) dan AFT door adalah 29.2 in (74.2 cm).

Step akhirnya lakukan “Escape Slide Pack Inflation Cylinder Check” sesuai B737 AMM Task 25-66-01-200-801. **[Erwin Yulistian]**



Pastikan girt bar terpasang pada girt bar retainer. Jika tidak terpasang, kejadian accident berupa escape slide deployed dan inflated secara unscheduled dapat terjadi, hal tersebut beresiko menyebabkan luka pada personnel atau pun kerusakan pada equipment.



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.

