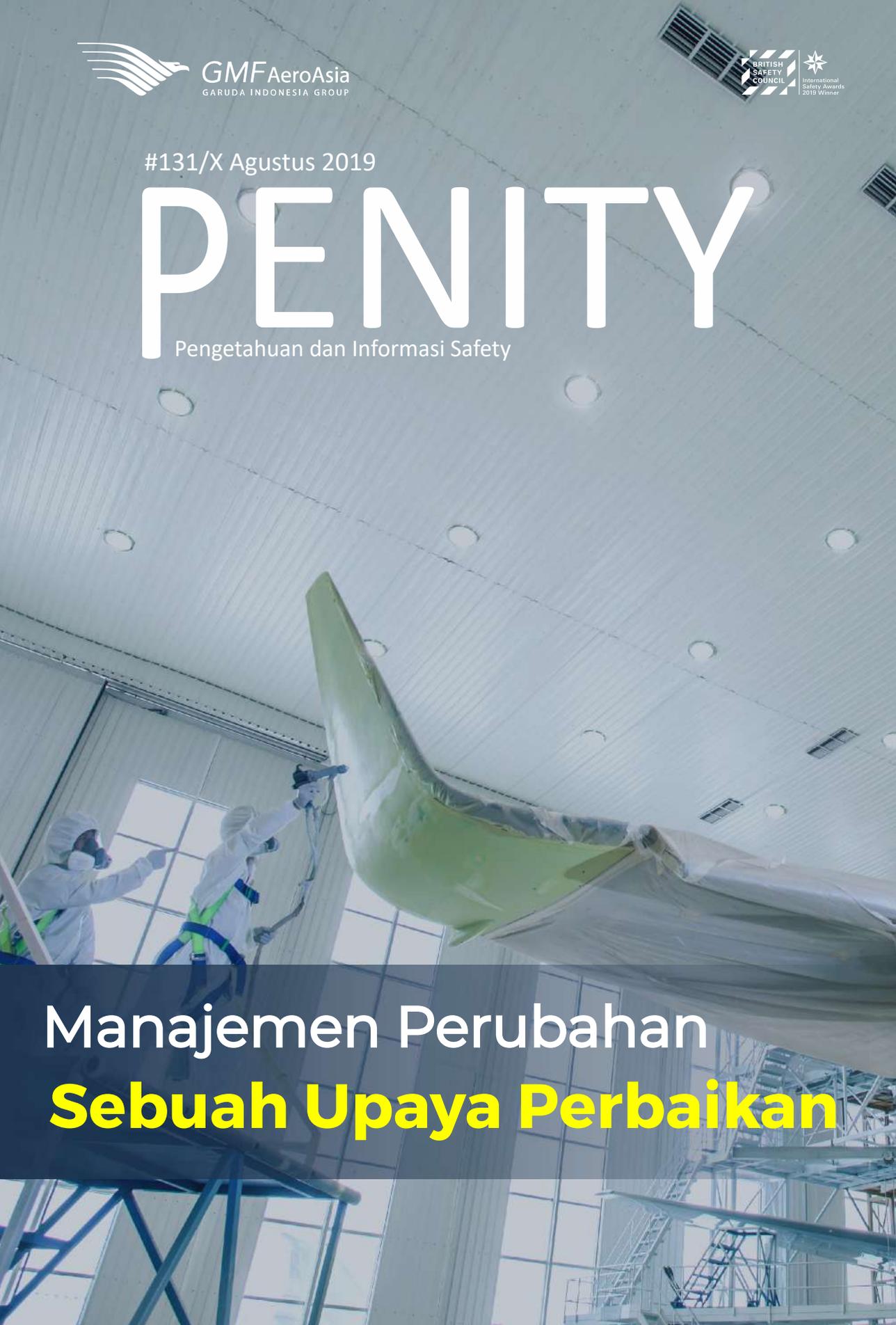


#131/X Agustus 2019

PENITY

Pengetahuan dan Informasi Safety



Manajemen Perubahan
Sebuah Upaya Perbaikan

Sebuah perusahaan yang memiliki visi misi yang besar dan tingkat persaingan bisnis yang tinggi, maka perubahan adalah salah satu hal yang harus diperhatikan dan dikelola dengan baik. Semakin baik mengelola perubahan, maka tingkat *survival* dan pertumbuhan suatu perusahaan akan semakin meningkat. Ditambah lagi dengan semakin pesatnya pertumbuhan digitalisasi dan informasi yang mana akan semakin meningkatkan tingkat keterbukaan dan

sebagai tema utama guna memberikan gambaran bagaimana seharusnya hal tersebut dikelola dengan baik. Dengan semakin meningkatnya pemahaman terkait hal tersebut, maka komitmen dari seluruh *stakeholder* akan semakin menguat untuk dapat mengawal proses perubahan yang ada dan pada akhirnya mewujudkan visi PT. GMF Aeroasia, Tbk menjadi Top Ten MRO di industri aviasi ini. Selamat Membaca.▲

Pentingnya Mengelola Manajemen Perubahan

persaingan bisnis, maka pengelolaan perubahan perlu dikedepankan untuk terus bisa bertahan dan mengikuti perkembangan zaman. Sudah banyak contoh perusahaan-perusahaan besar yang saling berguguran akibat kegagalan dalam mengelola perubahan ini. Maka dari itu, diperlukannya suatu *Management of Change* yang harus dikelola dengan baik untuk memastikan perusahaan tetap bisa *survive* dan bertumbuh sesuai tujuan perusahaan.

PT. GMF Aeroasia, Tbk sebagai perusahaan yang bergerak di *aviation industry* juga mengimplementasikan *management of change* tersebut sesuai dengan standard aviation regulation yang ada dalam Safety Management Manual (SMM) dan Approved Maintenance Organization (AMO) Manual serta Quality Procedure terkait. Salah satu perubahan tersebut adalah penggunaan teknologi digital & information untuk mempermudah dan mengefisienkan proses maintenance seperti SWIFT MRO, membuat layanan online trading, membentuk bisnis baru melalui anak perusahaan, dan sebagainya. Management of change ini tentunya harus didukung dan dikawal dengan baik oleh seluruh lini perusahaan untuk bisa terimplementasi secara baik dan berimpact pada peningkatan bisnis dan revenue.

Untuk itu, melalui edisi bulan Agustus ini, *Penity* menjadikan *management of change*

As a company that has an enormous vision and mission, and contribute in the high business competition level, the company is one of the most considered issue and must be well manage. The better we manage the change in the company, therefore the survival and the growth of the company will be sustainably increase. Furthermore with the digitalization and information growth could increase the openness and competition of business. There was a lot of sampling of company that failed to manage the changes that happened. Management of change need to be prioritize to keep maintaining the entity and follows the current changes.

PT. GMF Aeroasia, Tbk also implement the management of change according to the aviation regulation standard and it stated in SMM also AMO and related QP. One of the change is the digital and information technology to ease and make the maintenance process efficient such as SWIFT MrO, online trading services, a new subsidiary, and etc. This Management of change must be support by all employee and stakeholder in the company so will be impact to increase business and revenue.

Penity, in August edition will discuss the management of change as a main theme. Hopefully, this discussion will encourage the commitment to guard the changes and at the end will be realize the vision to be TOP 10 MRO in the world. Happy reading.▲

Manajemen Perubahan Sebuah Upaya Perbaikan

Management of Change as an Improvement Efforts



Agus Prihartono
(GM Quality System & Auditing Material)

Perubahan adalah respon terencana atau tak terencana terhadap tekanan-tekanan dan desakan-desakan yang ada.

Manajemen Perubahan adalah upaya yang dilakukan untuk mengelola akibat-akibat yang ditimbulkan karena terjadinya perubahan dalam organisasi. Perubahan mempunyai manfaat bagi kelangsungan hidup suatu organisasi, tanpa adanya perubahan maka dapat dipastikan bahwa usia organisasi tidak akan bertahan lama. Perubahan dapat terjadi karena sebab-sebab yang berasal dari dalam maupun dari luar organisasi tersebut. Perubahan bertujuan agar organisasi tidak menjadi statis melainkan tetap dinamis dalam menghadapi perkembangan jaman, perkembangan organisasi, kebutuhan pelanggan / kebutuhan bisnis, tuntutan otoritas serta kemajuan teknologi. Perubahan ini dalam rangka peningkatan dan perbaikan di bidang pelayanan yang berkorelasi dengan perawatan pesawat yang berkualitas dengan tetap menyeimbangkan dengan aspek bisnis agar organisasi tumbuh dan berkembang.

Secara umum tahapan manajemen perubahan meliputi empat langkah. Pertama terkait dengan identifikasi perubahan, diharapkan manajemen dapat mengenali perubahan apa yang akan dilakukan. Dalam tahap ini manajemen dapat mengenal kebutuhan perubahan dan mengidentifikasinya. Kedua, terhadap perencanaan perubahannya, dimana harus dianalisis mengenai diagnostik situasional tehnik, strategi umum dan pemilihan konsekuensi dan minimalisir resiko yang akan terjadi. Dalam proses ini perlu dipertimbangkan adanya faktor pendukung sehingga perubahan dapat terjadi dengan baik. Ketiga, tahapan implementasi yang merupakan tahap krusial, dimana suatu perubahan sedang terjadi kemungkinan timbul masalah, untuk itu perlu dilakukan monitoring perubahan. Tahap

Change is a planned or unplanned response to existing pressures. Management of change is an effort that made to manage the consequences which caused by changes in the organization. Change has benefits for the survival of an organization, without change it is certain that the age of the organization will not last long. Change can occur due to causes that originated from within and outside of the organization. Change aims to make the organization not static but remain dynamic to face of the times changing, organizational development, customer or business needs, authority demands and technological advancements. This change is in the context of improvement of service that correlates with quality aircraft maintenance while still balancing with business aspects so that the organization grows and develops.

In general, there are four stages of management of change. First, identification of changes, management is expected to recognize what changes will be made. In this stage management can recognize and identify the change needed. Second, planning of the changes, which must be analyzed regarding technical situational diagnostics, general strategies, the selection of consequences and minimize the risks that will occur. In this process, it is necessary to consider supporting factors so that changes can occur properly. Third, the implementation phase which is a crucial stage, where change occur, a problem might arise, for this reason it is necessary to monitor changes. The fourth stage is the evaluation and feedback which the data will be necessary, therefore in this stage the data collection and evaluation are carried out. The results of this evaluation can be compared with the conditions in first stage, so that the impact

keempat adalah evaluasi dan umpan balik, untuk melakukan evaluasi diperlukan data, oleh karena itu dalam tahap ini dilakukan pengumpulan data dan evaluasinya. Hasil evaluasi ini dapat dibandingkan dengan kondisi pada tahap satu, sehingga terlihat dampak pada perubahan yang diinginkan sesuai dengan perencanaan.

Didalam Safety Management Manual (SMM) di organisasi kita, manajemen perubahan ini juga dikawal dengan metode "Hazard Identification Risk Assessment & Mitigation" (HIRAM), dalam upaya untuk meminimalisir adanya Resiko melalui Assessment dan Mitigasi atas resiko yang akan ditimbulkan sebelum dilakukan perubahan, Didalam SMM manajemen perubahan merupakan salah satu hazard, karena meliputi perubahan personal, organisasi, lokasi & facility, tool equipment, pola kerja yang mempengaruhi human factor dan proses handover maintenance, serta perubahan bisnis yang berimpact kepada capability organisasi. Setelah diidentifikasi hazardnya, perlu dilakukan analisa resiko terhadap tingkat probability (kemungkinan terjadi) dan severity (keparahan atau kerusakan) yang bisa berdampak pada orang, lingkungan, keamanan, assets atau operasional, compliance, IT system serta reputasi perusahaan. Setelah diketahui potensi resikonya, maka unit atau organisasi bisa merencanakan dan melakukan mitigasi untuk menurunkan atau meminimalisir potensi bahayanya.

Untuk mencapai keberhasilan dalam melakukan suatu program perubahan, maka setiap orang harus siap dan mampu merubah perilakunya. Perubahan perilaku ini sangat bergantung pada faktor yang mempengaruhi dan mendorong seseorang untuk berubah. Faktor internal yang diduga mempengaruhi perilaku seseorang meliputi pengetahuan, ketrampilan, kepercayaan atau keyakinan, lingkungan serta visi dan misi organisasi. Dengan memahami proses manajemen perubahan, selalu comply pada regulasi atau peraturan organisasi serta mengenali faktor yang mempengaruhinya, maka kita yakin bahwa perubahan itu akan membawa perbaikan bagi unit atau perusahaan tercinta ini. ▲

on the desired changes is in accordance with the plan.

In GMF Safety Management Manual (SMM), change management is also guarded by "Hazard Identification Risk Assessment & Mitigation (HIRAM)" method, in an effort to minimize the risk through risk assessment and risk mitigation that will arise before changes are made, within the QMS. Management of change is one of the hazards, because it covers changes in personnel, organization, location & facilities, tool equipment, work patterns that affect human factors and maintenance processes handover, as well as business changes that impact on organizational capability. After identifying the hazards, it is necessary to analyze the risks to the level of probability and severity that can affect people, the environment, security, assets or operations, compliance, IT systems and the company's reputation. After knowing the potential risks, the organization can plan and mitigate to reduce or minimize the potential hazard.

To achieve success in implementing a changes program, everyone must be ready and able to change their behavior. Change of behavior is very dependent on factors that influence and encourage someone to change. Internal factors have impact to influence a person's behavior include knowledge, skills, beliefs or beliefs, the environment and the organization's vision and mission. By understanding the change management process, always comply with regulations or organizational regulations and recognizing the factors that influence it, we are confident that the change will bring improvements to this beloved company. ▲[Agus Prihartono]



Management Of Change Dalam Perspektif K3

Management of Change adalah bagian yang sangat penting untuk menjamin proses yang dilakukan tidak mengalami kerugian. Proses Management of Change harus benar benar dianalisa, didokumentasi dan dikomunikasikan kepada pihak terkait, sehingga perubahan yang direncanakan tidak menimbulkan kerugian baik dalam sisi keselamatan, kesehatan kerja lingkungan, mutu serta produk. Terdapat beberapa jenis perubahan terkait dengan management of change, yaitu:

- a. Perubahan Teknologi atau Proses Kimia
Mencakup perubahan diluar batas aman yang telah disepakati, seperti perubahan software, penggantian bahan kimia, dst
- b. Perubahan Peralatan
Mencakup perubahan karena adanya peralatan baru, penyusunan ulang sistem peralatan, perubahan bagian peralatan, konstruksi material baru dan penambahan peralatan
- c. Perubahan Prosedur
Mencakup Standard Operating Procedure, Prosedur pemeliharaan/insepksi ataupun mengembangkan sebuah prosedur baru
- d. Perubahan Organisasi, Personel
Mencakup berubahnya jumlah personel, struktur organisasi,

pengembangan peran baru dalam organisasi, kontraktor di area kerja dan absennya seorang pekerja dalam waktu yang Panjang

- e. Perubahan Fasilitas
Mencakup perubahan gedung, fasilitas utility, lokasi proses dan peralatan gawat darurat serta area produksi
- f. Perubahan Darurat
Perubahan yang bersifat darurat karena terdapat peristiwa yang tidak direncanakan

Semua jenis perubahan tersebut diatas, harus diassess dan dianalisa dampaknya oleh personil yang ahli di bidangnya, guna menentukan tindakan pengendalian selanjutnya apabila perubahan tersebut ternyata dapat menimbulkan risiko baru. ▲ [Halim / TUK]



(image source: www.prashetyaquality.com)



Dua Pesawat “Grounded”, Karena AML Book Tertukar!

(image source: www.beritatrans.com)

Beberapa bulan lalu, terdapat 2 pesawat jenis ATR 72-600 RON di suatu station. Pesawat tersebut di-schedule kan untuk perawatan rutin di malam harinya. Pada malam hari itu terdapat empat pesawat yang RON untuk perawatan rutin.

Seorang Engineer dijadwalkan oleh supervisornya untuk bekerja di pesawat ATR 72-600. Engineer tersebut bekerja ditemani seorang mekanik, ditengah proses pekerjaan, supervisor meminta mekanik tersebut untuk membantu Engineer di pesawat lainnya yang sedang dilakukan perawatan. Oleh karena itu Engineer tersebut mempersilahkan mekanik untuk pergi ke pesawat lainnya, karena Engineer merasa dapat menghandle pekerjaan di pesawat ATR seorang diri saja. Pekerjaan dimulai dari pesawat ATR (I), tidak lebih dari 2 jam, seluruh pekerjaan di pesawat ATR (I) telah selesai. Kemudian Engineer tersebut pindah ke pesawat ATR (II) sambil membawa buku AML pesawat ATR (I). Dikarenakan jenis pekerjaan di pesawat ATR (II) tidak jauh beda dengan pesawat ATR (I), maka Engineer tersebut bekerja tanpa ada kendala apapun. Setelah semua pekerjaan di kedua pesawat ATR tersebut telah selesai, kemudian Engineer menuliskan Task yg telah dikerjakan kedalam buku AML pesawat ATR (I) dan ATR (II). Semua Task dan data telah dicatat, dan engineer pun mengembalikan buku AML tersebut pada masing-masing pesawat.

Menjelang pagi hari pesawat ATR (I) akan melakukan penerbangan pertama di hari itu, maka Engineer mempersiapkan segala sesuatu

yang diperlukan dan melakukan walk around check. Pesawat di jadwalkan terbang menuju Station Kupang (KOE), Engineer melakukan RTS sesuai schedule dan pesawat berangkat tepat waktu. Sesampainya di Station Kupang, terdapat finding oleh Engineer setempat, karena AML yang ada di pesawat ATR (I) adalah AML milik pesawat ATR (II). Temuan ini termasuk hal yang fatal, merujuk kepada regulasi CASR 91.25 *Document to be carried*, buku AML merupakan dokumen yang wajib melekat di pesawat pada saat beroperasi.

Kejadian tersebut menjadi highlight sehingga harus segera dilakukan investigasi, setelah dilakukan interview dengan Engineer in charge, ditemukan beberapa contributing factor yang mengarah kepada penyebab kejadian tersebut. Salah satunya dari contributing, individual factor yakni personil fatigue & memory lapse (forget). Pada malam hari saat Engineer melakukan maintenance, kondisi fisik dari sang engineer tersebut sudah tidak fit dan sedikit sakit flu. Kondisi itu semakin memburuk menjelang pagi harinya. Pada saat mencatat item pekerjaan kedalam buku AML, Engineer lupa untuk memeriksa kembali apakah buku AML sudah sesuai dengan registrasi pesawat.

Dari kejadian ini dapat di ambil pelajaran oleh kita semua, agar selalu memperhatikan kondisi fisik saat bekerja, juga bagi para leader atau supervisor untuk selalu *aware* akan kondisi dari anak buahnya. Sesuai dengan Do and Don't Policy, **Don't no. 3 “Jangan menugaskan personil yang dalam kondisi mengantuk, kelelahan ataupun sakit”.** ▲ [Reza Maulana S]



Konsistensi Safety Risk Management - Melalui Risk Register

Bicara mengenai implementasi safety, tentu muncul beberapa pertanyaan. Seberapa amankah area kerja kita? Dari sisi manakah implementasi safety harus lebih ditingkatkan? Sudah sejauh apa tindakan yang dilakukan untuk bekerja dengan aman?

PT. GMF Aeroasia Tbk menjalankan *Safety Management System* sejak tahun 2008, sudah banyak tools digunakan untuk melakukan *Safety Risk Management* dengan beberapa metode *hazard identification*, diantaranya dari sisi *Predictive* terdapat HIRAM & M-LOSA, dari sisi *Proactive* terdapat IOR, Surveillance, serta Audit. Dan dari sisi *Reactive* terdapat investigasi dengan menggunakan metode MEDA. Namun dari semua *Safety Risk Management* yang dilakukan, belum terdapat tools yang bisa mengumpulkan seluruh *hazard* serta resiko sehingga level resiko (*risk value*) dapat *tercapture*.

Pada tahun 2017, dilakukan development untuk *Risk Register* yang mengacu pada CASA standard, dimana seluruh *hazard* dan atau resiko dikumpulkan dan di *assess* resikonya hingga ke mitigasi nya. *Risk Register* ini mulai di implementasikan pada tahun 2018 dengan total *hazard* yang teridentifikasi sekitar 2500 item. Pada *Safety Risk Management* terdapat 3 *stages* diantaranya:



Risk Subject Information berasal dari berbagai *source* yakni 3 metode *hazard identification* dan *Internal Risk Assessment* yang dimiliki oleh masing – masing Dinas. Pada *Current Risk Profile* akan diketahui *risk value* aktual sebelum di lakukan mitigasi serta jumlah *Risk Dimension* nya. *Risk Dimension* sendiri merupakan suatu kategori dari *hazard* yang dikumpulkan dan terdiri dari 22 kategori yang mencakup dari sisi *Quality & Safety, Health, Safety & Environment (HSE), dan Enterprise*. Didalam *Risk Register* ini juga dilakukan penilaian efektifitas terhadap program atau sistem yang telah ada sehingga dapat dilakukan *improvement*. Pada *Proposed Risk Profile*, proses mitigasi harus dipastikan dapat menurunkan level resiko (*risk value*) dari *Current Risk Profile* hingga mencapai *acceptable level*.

Di tahun 2019 ini dan untuk seterusnya, setiap Dinas diwajibkan untuk melakukan *risk register* oleh personel yang telah mengikuti *training Safety Risk Management (SRM)* dan tentu nya juga membutuhkan *support* dari seluruh personnel untuk terlibat dalam melakukan *hazard identification*. ▲ [Triawan Ramadhan]



Bencana Nuklir Chernobyl

Bencana nuklir terbesar sepanjang sejarah terjadi pada tanggal 26 April 1986, telah menewaskan pegawai dan petugas pemadam kebakaran, juga ribuan orang terkena paparan radiasi yang berdampak pada kesehatan, serta kerusakan ekosistem disekitar area dan mencapai wilayah negara tetangga. International Nuclear Safety Advisory Group (INSAG) dibawah naungan International Atomic Energy Agency (IAEA) melakukan observasi terkait bencana tersebut. Dari hasil report INSAG-7, ditemukan bahwa salah satu contributing factor dari kejadian tersebut adalah budaya keselamatan yang tidak terlaksana dengan baik. Termasuk dari sisi design, engineering, konstruksi, manufaktur, operator, instruksi, bahkan regulasinya. Bencana Chernobyl menyoroti pentingnya budaya keselamatan serta pengaruh dari faktor manajerial dan manusia terhadap kinerja keselamatan.

Chernobyl Plant Unit 4 menggunakan teknologi RBMK-reactor yang juga di adopsi oleh plant nuklir terdahulunya di Unit 1. Pada tahun 1975 dan 1982, Unit 1 telah mengalami kerusakan pada saat pengetesan, kejadian ini mengindikasikan adanya kelemahan mendasar pada karakteristik operasional RBMK-reactor. Namun, issue ini tidak dijadikan pelajaran untuk dikaji dan dianalisa dalam melaksanakan modifikasi atau improvement program.

Selain itu, terdapat juga penyebab kegagalan dari sisi human factor, dimana operator melakukan tahapan operational test yang telah dilarang didalam prosedur. Sesuai panduan, operator diperbolehkan untuk men *disconnect reactor protective system* jika reaktor beroperasi dalam kondisi normal. Pada malam bencana, *reactor protective system* di *disconnect* atas *special approval* dari *Chief Engineer* dengan kondisi reaktor beroperasi pada *half power* dalam kurun waktu yang cukup lama. Hal ini mengindikasikan terjadinya *poor level safety culture*. Berdasarkan report INSAG-7, prosedur ini merupakan *critical task* yang seharusnya di approve tidak hanya dari chief engineer, namun juga dari designer, manufaktur, hingga regulator. Namun sayangnya, prosedur tersebut tidak terlaksana dalam operasional reaktor nuklir pada saat itu.

Dari contributing factor yang ditemukan dalam bencana Chernobyl, sangat diperlukan adanya implementasi positif safety culture didalam sebuah organisasi, apalagi seperti reactor nuklir ini yang mempunyai level resiko yang sangat tinggi. Positif safety culture tidak hanya didukung dari internal organisasi, namun juga seluruh pihak mulai designer, manufaktur, hingga regulator. ▲ [Dwi Ika Basitha – Sumber, Safety Series No 75-INSAG-7]

“

*There's an old saying
that if you think
safety is expensive,
try an accident.
Accident cost a lot
of money. And, not
only in damage to
plant and in claims
for injury, but also
in the loss of the
company's reputation*

- Dr. Trevort Kletz -

”





Management Of Change Juga Merubah Cara Berfikir dan Disiplin Eksekusi

Dalam suatu organisasi ataupun perusahaan sangatlah lumrah terjadi perubahan selama perjalanannya. Apalagi di era #MO (Mobilisasi & Orkestrasi) melalui digital technology terjadilah revolusi industry 4.0. Seluruh pelaku bisnis harus mampu melakukan transformasi secara cepat agar dapat bersaing dan tetap eksis. Pasar tidak lagi dapat diatur oleh pengusaha, karena konsumen memiliki banyak sekali pilihan untuk menentukan kebutuhan barang atau jasa yang disukainya, selera pasar tidak dapat diseragamkan namun personalisasi dan kustomisasi yang dituntut saat ini.

Pada kondisi inilah perlu adanya change management pada setiap pelaku bisnis, sudah banyak perusahaan yang tidak dapat bertahan tergilas oleh digitalisasi. Namun ada pula contoh perusahaan yang dapat bertransformasi seperti Kompas Gramedia yang berhasil mendigitalkan layanan berita menjadi Kompas.com dan Kompas TV. Juga pada PT Kereta Api yang sudah bisa merubah layanannya menjadi sangat nyaman dan mudah dalam membeli tiket. Pada case Kompas kita melihat adanya transformasi pola pikir yang sebelumnya menyajikan artikel berita yang tajam dan mendalam melalui sebuah investigasi dan klarifikasi, namun sekarang berita disajikan secara faktual, cepat, singkat. Sementara PT Kereta Api melihat perlu kedisiplinan dalam melakukan eksekusi suatu perubahan, pihak TNI pun digandeng untuk dapat menertibkan masyarakat pengguna KRL dan hasilnya dapat dinikmati oleh semua lapisan masyarakat.

GMF juga tidak ketinggalan untuk mulai melakukan perubahan proses dan menggunakan teknologi untuk

Agar mitigasi berjalan sesuai target dan sesuai time framenya, maka diperlukan komitmen, kedisiplinan eksekusi serta support dan supervisi dari management agar perubahan tersebut berhasil dengan baik

mendukung perkembangan bisnis dan tetap comply dengan regulasi AMO, salah satunya dengan implementasi MRO SWIFT, membuat layanan online trading, membentuk bisnis baru melalui anak usaha. Didalam SMM dan AMO Manual, perubahan tersebut dikenal dengan nama Management of Change. Untuk perubahan yang significant, seperti penambahan capability, pembangunan fasilitas baru, perubahan management dan organisasi, diperlukan notifikasi ke Authority dan proses review untuk mendapatkan approvalnya. Proses review perubahan tersebut dengan menggunakan procedure HIRAM (Hazard Identification Risk Assessment & Mitigation) yang telah diatur dalam SMM Section 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 dan diatur lebih detail pada Quality Procedure QP 225-02. Sesuai dengan Quality Procedure ini, proses HIRAM di initiate oleh unit yang melakukan perubahan tersebut, difasilitasi oleh Safety Inspection Department, dan juga diikuti oleh unit yang terkait serta dari Quality System and Auditing function.

Setelah di identifikasi potensi hazards dan dinilai melalui risk assessment matrik, maka tim akan bersepakat untuk menyusun mitigation plan agar resiko hazard bisa turun atau dihilangkan. Agar mitigasi berjalan sesuai target dan sesuai time framenya, maka diperlukan komitmen, kedisiplinan eksekusi serta support dan supervisi dari management agar perubahan tersebut berhasil dengan baik dan dapat mendukung bisnis perusahaan demi mewujudkan visi PT GMF AeroAsia Tbk. menjadi *global player* di era digitalisasi ini. **[Suryo Hardiono / TR]**



Audit Renewal Certificate Approval DGCA Indonesia

(image source: www.livellaw.in)

AMO certificate approval GMF yang yang diberikan oleh Indonesia DGCA berlaku selama 2 tahun, untuk memperpanjang approval tersebut DKPPU melaksanakan audit pada tanggal 5 – 16 Agustus 2019. Tujuan utama dari audit ini bukan sekedar mempertahankan approval saja, namun juga memastikan setiap aktivitas maintenance telah sesuai dengan authority regulasi dan prosedur yang berlaku. Untuk menghadapi audit ini, Dinas Quality Assurance and Safety telah melaksanakan berbagai persiapan dan koordinasi secara intensif dengan unit terkait guna membahas dan memastikan kesiapan Organisasi, Facility, Personnel, Tool & Equipment, Material dan Safety Management System.

Audit DKPPU kali ini meliputi beberapa aspek yaitu AMO Manual, Maintenance Proses, Personnel, Facility dan Safety Management. Area audit mencakup station Cengkareng, Surabaya, Denpasar, Ujung Pandang, Medan dan Batam. Tim auditor DKPPU dipimpin oleh Bapak Rudi Suwiyono dan terdiri dari 5 anggota tim lainnya yaitu Bram Sandi, M.Siswanto, Aang, M.Imran dan Imam Sarwo.

Pada hari pertama dimulai dengan mereview quality prosedur yang ada di GMF, dimulai dari prosedur level 1 hingga prosedur level 4. Terdapat catatan dari auditor terkait dengan bagan organisasi yang ada di AMOM section 1.5, yang mana seharusnya menampilkan nama dari setiap jabatan yang ada di bagan organisasi sesuai dengan CASR 145.51. Pada hari kedua auditor melakukan audit terhadap maintenance personnel. Auditor mengambil sampling beberapa personnel CS (Certifying Staff), terdapat catatan auditor terkait dengan experience dari personil CS sesuai dengan requirement QP 304-03 yang menyebutkan

untuk menjadi CS minimal memiliki experience 5 tahun.

Audit di area hangar maintenance dilakukan pada hari ketiga. Terdapat beberapa catatan, salah satunya terkait dengan distribusi document AMO Manual, dimana sesuai procedure di section 0.4 AMOM meliputi media electronic, hardcopy atau CD. Namun aktual di lapangan document AMO Manual hanya terdistribusi melalui media electronic. Menginjak minggu kedua, audit dilaksanakan di area outstation yang meliputi station Surabaya, Denpasar, Medan, Batam dan Ujung Pandang. Terdapat beberapa catatan auditor, salah satunya terkait dengan document facility layout DQ-041 yang belum update untuk station di Surabaya.

Renewal audit DKPPU ini diakhiri dengan exit meeting yang dilaksanakan pada tanggal 28 Agustus 2019. Exit meeting dihadiri oleh Bapak Beni Gunawan sebagai Director Line Operation didampingi oleh VP TQ, TJ, TB, TL dan TF. Sedangkan dari DKPPU, dihadiri oleh tim auditor, PAI GMF serta dihadiri langsung oleh Bapak Ir. Kushandono Msi selaku Kasubdit Kelaikudaraan (Air). Pada saat exit meeting, audit manager menjelaskan temuan selama audit yang meliputi 3 finding non conformance dan 2 finding non adherence.

Setiap audit pasti memberikan tantangan yang berbeda, begitu pula pengalaman yang didapatkan dari setiap pelaksanaan audit. Dengan telah dilaksanakannya renewal audit dari DKPPU ini diharapkan dapat meningkatkan aspek Quality dan Safety perawatan pesawat terbang di GMF demi mewujudkan visi dan misi perusahaan menuju top 10 MRO di tingkat dunia. **▲ [Lukman Pratama]**



HIRAM Penggabungan Organisasi Aircraft Support & Power Services

HIRAM Incorporation of Aircraft Support & Power Services Organizations

Perubahan merupakan hal yang biasa terjadi dalam suatu organisasi atau perusahaan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi di dalam organisasi tersebut. Sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, mengharuskan organisasi untuk terus menerus melakukan perubahan agar dapat bertahan dan mampu menyesuaikan dengan perkembangan bisnis.

Unit Aircraft Support and Power Services secara signifikan mengalami perubahan, berawal dari penggabungan dua unit bisnis Program Management Aircraft Support Services (GSE) dengan Program Management Power Services (IGTE) menjadi Program Management Aircraft Support and Power Services pada quarter ke 4 tahun 2017. Kemudian pada awal tahun 2019 Program Management Aircraft Support and Power Services berubah menjadi organisasi tingkat Dinas, dengan penambahan ruang lingkup Aircraft Tools & Equipment Management serta Pemeliharaan Fasilitas Dock dan Crane.

Sesuai dengan SMM perlu dilakukan Analisa Safety Risk terkait dengan Change Management ini, yaitu dilakukan proses HIRAM (Hazard Identification, Risk Assessment & Mitigation). Untuk mewujudkan change management ini SAG TZ melakukan 3 proses HIRAM yang meliputi subject Merging Unit GMF PZ and PG to be PF, Centralized Tools Store GMF dan terakhir Pemandahan Pemeliharaan Dock & Crane dari TU ke TZ.

Dalam menjalani perubahan ini, unit Aircraft Support and Power Services menghadapi tantangan yang tidak mudah, terlebih lagi dua unit yang disatukan ini memiliki karakter bisnis

Change is common in an organization or company to increase effectiveness and efficiency within the organization.

In line with the development of science and technology, requires organizations to continue make alteration in order to survive and be able to adjust business development. The Aircraft Support and Power Services Unit significantly changed, starting with the merging of two business units of the Aircraft Support Services Management Program (GSE) with the Management Power Services Program (IGTE) into the Aircraft Support and Power Services Management Program in the 4th quarter of 2017. Then in in early 2019 the Aircraft Support and Power Services Management Program was changed to a service level organization, with the addition of the scope of Aircraft Tools & Equipment Management and the Maintenance of Dock and Crane Facilities.

In accordance with the SMM it is necessary to conduct a Safety Risk Analysis related to Management of Change, namely the HIRAM (Hazard Identification, Risk Assessment & Mitigation) process. To realize this management of change, SAG TZ conducts 3 HIRAM processes including GMF PZ Merging Unit and PG to be PF subject, GMF Centralized Tools Store and finally Dock & Crane Mover from TU to TZ.

In execute this change, the Aircraft Support and Power Services unit faced challenges that were not easy, moreover the two units that were united had a very different business character between the Industrial Gas Turbine Engine maintenance business and Ground

yang sangat berbeda antara bisnis perawatan Industrial Gas Turbine Engine dengan perawatan dan pelayanan Ground Support Equipment. Management TZ terus meyakinkan dan memberikan motivasi kepada seluruh personil bahwa dengan adanya teamwork dan komitmen yang tinggi dari seluruh karyawan, maka target bisa tercapai. Selain tantangan yang dihadapi, terdapat juga kemudahan yang dirasakan sebagai dampak positif dari perubahan ini. Dengan integrasi unit maka koordinasi dan komunikasi menjadi lebih mudah, proses birokrasi lebih pendek, alokasi manpower lebih fleksibel, mempercepat proses kerja, prosedur dan sistem kerja terintegrasi, serta penambahan ilmu dan wawasan terhadap proses bisnis unit lainnya.

Seiring dengan penggabungan dua program management, sertifikasi Sistem Manajemen Mutu ISO 9001 yang semula ruang lingkupnya hanya untuk Power Services, maka telah diajukan Change to Approval sertifikasi untuk unit Aircraft Support Services. Revisi dokumen level 1 Integrated Management System Manual telah dilakukan, yang semula meliputi tiga standard yaitu ISO 9001, ISO 14001 dan OHSAS 1800. Maka dengan adanya penggabungan ini, dokumen Integrated Management System Manual direvisi menjadi dokumen Quality Management System Manual untuk ISO 9001. Karena pengelolaan dan implementasi ISO 14001 dan OHSAS 18001 sudah dilakukan secara korporat. Kemudian dilanjutkan dengan evaluasi dan revisi terhadap quality procedures, work instructions dan maintenance instruction (forms) menyesuaikan dengan flow process dari organisasi yang baru.

Ringkasnya, apabila perubahan didalam sebuah organisasi perlu dilakukan, agar perubahan berjalan dan terkelola dengan baik maka segala sesuatunya harus dipersiapkan dengan matang, dianalisis, dievaluasi dan diuji secara komprehensif sebelum dieksekusi. Itulah perlunya pengetahuan dan pemahaman proses HIRAM dalam mengawal perubahan tersebut.▲
[Imar Masriyah / SAG TZ]

Support Equipment maintenance and service. TZ Management continues to convince and motivate all personnel that with a teamwork and high commitment from all employees, the target can be achieved. In addition to the challenges faced, there are also conveniences that are felt as a positive impact of this change. With unit integration, coordination and communication become easier, bureaucratic processes are shorter, manpower allocation is more flexible, accelerating work processes, procedures and integrated work systems, as well as adding knowledge and insight to the business processes of other units.

Along with the merging of two management programs, ISO 9001 Quality Management System certification which was originally only for Power Services, a Change to Approval certification for the Aircraft Support Services unit has been proposed. The revised level 1 document Integrated Management System Manual has been carried out, which originally included three standards, namely ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 1800. So with this merger, the Integrated Management System Manual document was revised into a Quality Management System Manual document for ISO 9001. Because management and implementation of ISO 14001 and OHSAS 18001 has been carried out corporate. Then proceed with the evaluation and revision of quality procedures, work instructions and maintenance instructions (forms) to adjust the flow process of the new organization.

In fine, if changes in an organization need to be made, so that the changes run and are well managed, then everything must be well prepared, analyzed, evaluated and comprehensively tested before being executed. That is need for knowledge and understanding of the HIRAM process in guarding these changes.▲ [Imar Masriyah / SAG TZ]



Accountable Manager and CEO PT GMF Aero Asia Tbk

Tazar Marta Kurniawan



Sebuah studi menunjukkan kemungkinan perusahaan dalam mempertahankan existing customers adalah 60-70%, sedangkan kemungkinan perusahaan dalam mendapatkan prospek baru hanya sebesar 5-20%. Bagi perusahaan jasa maintenance seperti PT GMF Aero Asia Tbk, aspek kualitas memegang peran yang sangat krusial, *Quality is remembered long after the price is forgotten*. Operational excellence harus selalu diprioritaskan oleh GMF sebagai fondasi utama dalam layanan integrated total solution yang ditawarkan kepada pelanggan. Pelanggan yang kurang puas dapat menceritakan kepada konsumen lain tentang keburukan kualitas dari produk atau layanan yang mereka dapatkan, sehingga dapat menimbulkan citra yang tidak baik di kalangan konsumen. Itulah mengapa pesan mengenai pentingnya menjaga kualitas begitu sering didengungkan.

Bila kita bicara mengenai aspek kualitas, hal tersebut juga tidak lepas dari aspek keselamatan. Keselamatan merupakan atribut dari kualitas, dimana aspek keselamatan juga merupakan tujuan dari tercapainya kualitas tersebut. Oleh karena itu, ketika kita merujuk pada konsep kualitas, keselamatan juga tersirat di dalamnya.

Seperti yang kita ketahui, PT GMF Aero Asia Tbk menjadi satu-satunya MRO domestik yang mengantongi sertifikat dari FAA, EASA, CASA dan beberapa CAA lainnya. GMF juga berhasil meraih predikat "High Quality MRO" yang diberikan oleh FAA pada tahun 2017 setelah pada tahun sebelumnya GMF mendapat predikat "Low Risk MRO" dari otoritas yang sama. Menjadi tanggung jawab kita bersama untuk mempertahankan capaian tersebut guna meningkatkan kepercayaan pasar. Produk dan jasa yang berkualitas dimulai dari pekerjaan terkecil yang kita lakukan, melalui

kehati-hatian yang terus diupayakan, serta empurnakan pengecekan ganda dari hulu hingga ke hilir setiap proses perawatan.

Serta kesadaran akan pentingnya safety leadership yang harus dimiliki oleh setiap insan profesional di GMF. Setiap insan di GMF harus bisa menjadi leader dalam menjaga kualitas dan keselamatan dari setiap hasil pekerjaannya.

Terlebih lagi, melihat tren dan potensi ke depan serta dibarengi dengan terbatasnya kapasitas, ekspansi bisnis menjadi sebuah kesempatan yang tidak boleh kita sia-siakan. Dalam membuat kajian untuk keputusan bisnis, perlu juga dipersiapkan kajian yang matang dari aspek kualitas dan keselamatan. Untuk itu bisa dilakukan berdasarkan kajian risk-based analysis, sehingga kita dapat mengidentifikasi potensi resiko dan konsekuensinya, serta menyusun rencana mitigasi dalam setiap proses perubahan, sebagai dampak dari ekspansi tersebut. Kajian ini dapat dilakukan dan dituangkan dalam analisa Hazard Identification Risk Assessment and Mitigation (HIRAM)

Pentingnya menjaga kualitas harus menjadi concern setiap orang dan kita semakin serius menjalankannya. Every job is a self-portrait of the person who did it, autograph your work with excellences. Semoga Allah SWT., Tuhan Yang Mahakuasa senantiasa menuntun kita dalam langkah kita sehari-hari serta memberikan keberkahan atas setiap pekerjaan yang kita kerjakan. Aamiin yaa Rabbal Alaamiin.▲

Fan & Booster SN 874168 Not Covered



Nandang Surachman
(526874 / TVE-4)

Occurrence

FAN & BOOSTER SN 874168 tidak ditutup / dicover, akan berpotensi FOD. Part ini masuk area RPC untuk proses non-routine setelah dilakukan Modul Inspect by TVP-4.

IOR No: 041/04/2019



Tools & Equipment



3B Berpotensi terjadinya foreign object damage pada fan dan booster

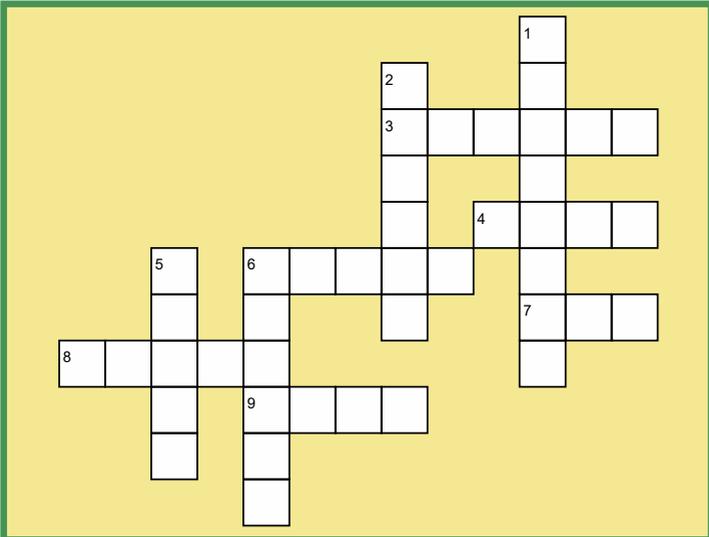
Mitigation Action by JKTTUF

Cover sudah diganti dengan yang proper. 



Pitot probe cover sudah sesuai **1D**

Teka-teki Safety Edisi Agustus 2019



Across:

- 3. Gaya dorong pesawat.
- 4. Regulasi Keselamatan Penerbangan Sipil.
- 6. Predictive Hazard Identification.
- 7. Schipol Airport Code.
- 8. Lembaga Antariksa dan Penerbangan Nasional.
- 9. Otoritas Penerbangan Sipil Arab Saudi.

Down:

- 1. Dakota DC-3 RI-001.
- 2. Maskapai asal Uni Emirat Arab.
- 5. Authority yang mengaudit GMF dibulan Agustus 2019.
- 6. Sebuah struktur bangunan tertutup untuk menyimpan pesawat.

MISS SAFETY

IBARAT KENANGAN MANTAN, KADANG DATANG TIBA-TIBA TANPA KITA TAHU KAPAN DAN BAGAIMANA, BISA MENGURAS HATI DAN PERASAAN JADI GALAU NANO-NANO.

SAMA SEPERTI RESIKO SAAT BEKERJA, TIDAK TAHU KAPAN DATANGNYA DAN BAGAIMANA KEJADIANNYA, TANPA DISADARI TIBA-TIBA TERJADI BEGITU SAJA, MENGURAS ISI DOMPET TANPA KOMPROMI BAHKAN BISA BERAKIBAT FATAL. LIHAT MANTAN BIKIN TRAUMA, JELAS KESELAMATAN PALING UTAMA. SELAMAT BEKERJA



Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Agustus 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 November 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 Juli 2019	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Juli 2019	Ketentuan Pemenang
1. Hariyanto / TJP-4 / 719552		<ol style="list-style-type: none"> Batas pengambilan hadiah 20 November 2019 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



Melalui Transportasi Darat dan Laut

Pesawat yang mengalami trouble engine di suatu lokasi tertentu, terkadang membutuhkan penggantian engine secara cepat dan efisien. Untuk itu diperlukan pengiriman engine melalui jalur darat dan laut, selain alternative lain melalui jalur udara. Adapun requirement yang dibutuhkan untuk pengiriman engine melalui jalur darat dan laut adalah.

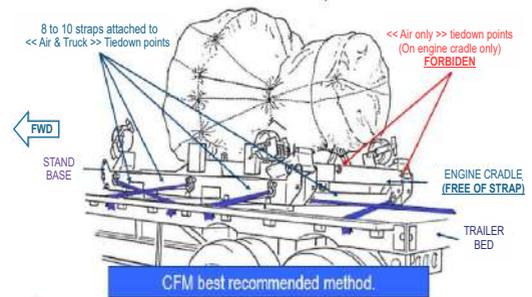
1. Kendaraan yang direkomendasikan adalah jenis "Tractor and trailer truck" dan "Wagon-bed truck".
 - a. Jika menggunakan kendaraan jenis tractor and trailer truck dengan satu engine terpasang pada trailer, maka trailer nya harus menggunakan suspensi pneumatic
 - b. Jika menggunakan kendaraan jenis tractor and trailer truck dengan dua engine terpasang pada trailer, maka tractor dan trailer nya harus menggunakan suspensi pneumatic
 - c. Jika menggunakan kendaraan jenis wagon-bed truck maka kendaraannya harus menggunakan sistem suspensi pneumatic.

Tipe suspensi pada kendaraan yang diperbolehkan, dengan menggunakan pneumatic dan hydro pneumatic (alternate only). Tidak ada batasan kecepatan spesifik untuk kendaraan menggunakan tipe suspensi pneumatic, sedangkan untuk tipe suspensi hydro pneumatic terdapat batasan kecepatan yaitu 40 km/jam sehingga perlu adanya kontrol terhadap pengemudinya.

2. Engine harus terpasang dengan benar pada shipping stand (cradle and base), Pastikan semua pin dan locked pin pada engine dan shipping stand terpasang dengan benar. Pin dan locked pin yang tidak terpasang dengan benar dapat mengakibatkan kerusakan pada engine. Hanya gunakan CFMI approved shipping stands (cradle and base).
3. Caster wheels (roda shipping stand) dan tow bars harus di kunci (locked position) pada saat engine akan diangkat ke atas trailer.
4. Gunakan fork lift truck sesuai spesifikasi yang mampu mengangkat varian CFM56 engine beserta shipping standnya. Misalkan berat CFM56-5B (QEC Engine) dan shipping stand AGSE (Cradle: E208-G01; Base: AM2563) mempunyai berat kurang lebih 5,467 ton maka spesifikasi forklift harus mampu mengangkat beban tersebut.
5. Engine harus di pasang pada trailer dengan posisi memanjang dan tidak boleh menonjol dari vehicle bed trailer. Pastikan jarak

minimum antara cradle dan kedudukan trailer adalah 2 inchi.

6. Pastikan natural frequency range filtration dari 7 sampai 10 hertz pada engine beserta shipping standnya.
7. Lakukan pengikatan (tie-down procedure) dengan benar, CFM best recommended method untuk pengikatan yaitu 8-10 straps (tali untuk mengikat) terpasang pada tie down points. Jangan memasang tali pada engine dan cradle, tali pengikat hanya dipasang pada titik pengikat di Base shipping stand. Pastikan tali yang digunakan adalah heavy duty straps dengan spesifikasi tertentu yang mampu menahan berat dari pada engine beserta shipping standnya.
8. Saat pengiriman melalui jalur laut, maka semua persyaratan pengiriman engine sesuai dengan pengiriman melalui jalur darat. Selain itu trailer and truck suspension harus berfungsi aktif selama perjalanan dan engine hanya boleh terkena paparan udara yang mengandung uap asin tidak boleh melebihi 8 hari (termasuk proses loading and unloading).



9. Selama proses pengiriman engine, preservation/ storage tasks harus sudah dilaksanakan sebelumnya (long period preservation) dan engine harus di proteksi dengan cover selama perjalanan berlangsung.
10. Proses pengiriman engine yang tidak tepat dapat menyebabkan kerusakan pada main bearing engine failure, fuel and oil external pipes, brackets, components, accessories, etc.

Fungsi supervisory dan control selama proses pengiriman engine (loading dan unloading) sangat penting, untuk mengurangi potensi pengiriman engine yang tidak tepat dan mencegah terjadinya kerusakan engine. **[SAG TV. sumber: CFMI Recommendation]**



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.

