

#141/XI Juni 2020

# PENITTY

Pengetahuan dan Informasi Safety

**Improvement di Tengah Adaptasi  
Kebiasaan Baru**

---

*Improvement in the New Normal Era*

# DAFTAR ISI

- 02 **Prolog** : Adaptasi Kebiasaan Baru pada Industri Aviasi
- 03 **Persuasi** : Improvement di Tengah Tata Normal Baru
- 04 **Komunitas** : Surveillance Harian SAG Aircraft Support and Power Services (TZ)
- 06 **Selisik** : Pitot Tube Terlambat Discover, Pesawat Return to Base
- 07 **Best IOR** : Kesalahan Referensi Task dalam Jobcard
- 07 **Opini** : Perawatan Equipment & Fasilitas Perusahaan
- 08 **Pojok K3** : Apa Itu Happy Hypoxia?
- 09 **Interpretasi** : New Normal pada Industri Aviasi
- 10 **Safety Quiz** : Teka-Teki Safety



## PROLOG

### Adaptasi Kebiasaan Baru pada Industri Aviasi

Pasca munculnya pandemic covid-19, kita dituntut untuk bisa beradaptasi sambil tetap menjaga kesehatan tubuh dan mental sesuai aturan protokol kesehatan. Beberapa aktivitas mulai berjalan penuh seperti semula, salah satunya maintenance pesawat di GMF AeroAsia.

Beberapa kebiasaan baru perlu diterapkan di lingkungan kerja, seperti memakai masker, selalu sedia hand sanitizer, dan membawa perlengkapan pribadi menjadi rutinitas persiapan sebelum berangkat kerja. Selain itu, setiap orang wajib menjaga kebersihan tempat kerja, menjaga jarak, tidak berada di kerumunan dan rajin mencuci tangan dengan sabun.

Cara hidup yang baru ini harus melekat pada diri setiap orang, khususnya ketika kita berada di tempat kerja untuk menghindari penularan COVID-19 di area perkantoran. Penity edisi Juni 2020 akan membahas detail apa saja hal-hal yang perlu kita lakukan. Melalui persiapan yang maksimal kita bisa meminimalisir penularan virus, karena keselamatan berasal dari diri kita sendiri. Happy reading!

Salam,  
Redaksi Penity

### Adaptation to the New Normal in Aviation Industry

*After the emerge of Covid-19 pandemic, we are required to be able to adapt while maintaining physical and mental health according to the health protocol rules. Several activities began to fully run as usual, one of which was aircraft maintenance at GMF AeroAsia.*

*Several "new normal" need to be adopted in the work environment. Such as, wearing a mask, provide personal hand sanitizer, and bring personal equipment into your preparation routine before leaving for work. In addition, everyone is obliged to maintain a clean workplace, do physical distancing, avoid being in a crowd and wash hand regularly with soap and water.*

*This new way of life must be attached to everyone, especially when we are at work to avoid spreading COVID-19 in office areas. In this June 2020 edition of Penity will discuss in detail what things we need to do to face New Normal Era. Through optimal preparation, we can minimize virus transmission, because safety comes from ourselves. Happy reading!*

Regards,  
Penity Editor



# IMPROVEMENT DI TENGAH TATANAN NORMAL BARU

## IMPROVEMENTS IN THE NEW NORMAL ERA

Kasus positif COVID-19 sangat mempengaruhi pada penurunan perekonomian dunia termasuk Indonesia dan berdampak pula pada dunia penerbangan. Upaya pemulihan industri penerbangan global akan bertumpu kepada penerbangan domestik. International Air Transport Association (IATA) memprediksi kuartal ketiga 2020 menjadi tolak awal pemulihan penerbangan. Nantinya pada awal Juli 2020, geliat penerbangan Indonesia secara perlahan mulai terlihat, dimana masyarakat akan memasuki tatanan normal baru atau *New Normal*. Pada fase ini, GMF harus siap menjalankan aktifitas dalam menyiapkan armada pesawat agar dalam kondisi prima dan memenuhi persyaratan kondisi higienis pesawat terutama di area *cabin* dan *cockpit*.

Dalam era *New Normal*, *improvement* harus dilakukan agar pesawat siap terbang dan memenuhi persyaratan yang diatur dalam Surat Edaran Kementerian Perhubungan No. 13 Tahun 2020. *Improvement* tersebut meliputi semua aspek baik aspek sumber daya manusia, aspek aktifitas dalam perawatan pesawat dan aspek kesiapan ketersediaan material pendukung.

Bentuk *improvement* aspek sumber daya manusia adalah para teknisi dan *engineer* yang bertugas harus memenuhi kondisi jasmani dan rohani yang sehat, menggunakan masker sesuai standar protokol kesehatan, mencuci tangan menggunakan air dan sabun, menggunakan hand sanitizer, menjaga etika saat batuk atau bersin sesuai dengan protokol kesehatan, meminimalisir menyentuh langsung permukaan benda di bandara, seperti: dinding, meja, dan kursi; dan menggunakan sarung tangan (*disposable gloves*).

*Improvement* aspek aktivitas perawatan pesawat udara dilakukan dengan cara pembersihan pesawat udara secara rutin yang dituangkan dalam Prosedur Operasi Standar (SOP) pembersihan area kabin dengan prosedur disinfeksi untuk mencegah penyebaran virus COVID-19 kepada awak kabin dan penumpang. Sedangkan *improvement* pada aspek ketersediaan material pendukung dilakukan dengan menjaga ketersediaan material pendukung seperti larutan desinfektan, larutan *hand sanitizer*, masker dan HEPA (High Efficiency Particulate Air) filter.

Bertambahnya aktivitas maupun biaya harus kita penuhi seperti yang telah disyaratkan dalam era *New Normal*. Kita harus disiplin, konsisten dan bersungguh-sungguh dalam melakukan *improvement* ini, sebagai bagian dari upaya untuk memutus rantai penularan dan penyebaran virus COVID-19.



Ahmad Sauki  
S.M. Quality System & Auditing Material

*Positive cases of COVID-19 have greatly affected the decline in the world economy, including Indonesia, and impacting aviation industries. Efforts to restore the global aviation industry will rely on domestic flights. The International Air Transport Association (IATA) predicts a third of 2020 will be the departure point for flight restoration. Later in early July 2020, Indonesian flight activities are slowly be seen, and the communities encounter the New Normal era. At this stage, GMF shall be ready to carry out activities to prepare the aircraft fleet in its prime condition. GMF shall also ensure that the aircraft meets the requirements of the aircraft's hygienic conditions, especially in the cabin and cockpit area.*

*In the New Normal era, improvements shall be made to make the aircraft ready to fly and meet the requirements stipulated in the Ministry of Transportation Circular No. 13 of 2020. These improvements include all aspects of human resources, aspects of aircraft maintenance activities, and aspects of supporting materials' readiness.*

*The form of improvement in the aspect of human resources is technicians and engineers who have the authority to fulfill physical and mental health conditions, use masks according to the standard of health protocols, wash hands using water and soap, use hand sanitizer, maintain ethics when coughing or sneezing following health protocol, minimizing direct surveillance on objects at the airport, such as walls, tables, and chairs; and use disposable gloves.*

*Improvement in aircraft maintenance activities is carried out by scheduled aircraft cleaning as outlined in the Standard Operating Procedure (SOP) for cleaning cabin areas using disinfection procedures to prevent the spread of the COVID-19 virus to cabin crew and passengers. Meanwhile, improvement in the availability of supporting materials is carried out by maintaining supporting materials such as disinfectant solutions, hand sanitizer solutions, masks, and HEPA (High-Efficiency Particulate Air) filters.*

*We shall adapt to the increase in activities and costs, as required in the New Normal era. We shall be disciplined, consistent, and earnest in making these improvements, as part of an effort to break the chain of transmission and spread of the COVID-19 virus.*

# SURVEILLANCE HARIAN SAG AIRCRAFT SUPPORT AND POWER SERVICES (TZ)

by SAG TZ

Image Source: internal doc.

Dinas Aircraft Support and Power Services (TZ) memiliki ruang lingkup Production Support, Aircraft Support Production, Power Service, Tools Management, dan Quality & HSE Management.[OAPI] Sebagai salah satu Safety Action Group (SAG) di GMF AeroAsia, SAG TZ memiliki activity plan yang harus dijalankan secara keseluruhan sebanyak 12 program. Salah satu program tersebut adalah surveillance rutin yang berguna untuk memitigasi adanya hazard atau temuan sejak dini sebelum ditemukan oleh pihak eksternal. Aircraft Support and Power Services membuat jadwal surveillance secara bergantian dan setiap hari diadakan di tempat yang berbeda mulai pukul 06:00 sampai 07:30. Dalam membuat laporan surveillance, SAG TZ menggunakan kode warna untuk membedakan finding dan progress finding tersebut.

SAG melaporkan hasil finding tersebut pada rapat koordinasi yang diadakan sekali dalam seminggu untuk menentukan tindakan selanjutnya. Berikut ini kode warna dan keterangannya:

1. Warna merah : Hasil surveillance yang harus segera dilakukan (*Bad*)
2. Warna hijau : Hasil surveillance yg sudah sesuai (*Good*)
3. Warna Kuning : Hasil surveillance namun item finding diluar unit TZ
4. Warna Pink : Hasil surveillance dalam proses *follow up* / direspon UIC
5. Warna Biru : Hasil surveillance area *parking aircraft*
6. Warna Ungu : Hasil surveillance perihal HSE category

Organisasi yang efektif adalah bagaimana organisasi tersebut memitigasi temuan secara cepat, tepat sasaran dan benar. Selain itu, perlu *teamwork* yang solid dan informasi yang transparan. Hal yang terutama, komitmen SAG TZ selalu membara untuk menyelesaikan program-program yang sudah disepakati secara tepat waktu dan menyediakan evidence yang sesuai dan dapat dipertanggungjawabkan bagi khalayak umum.

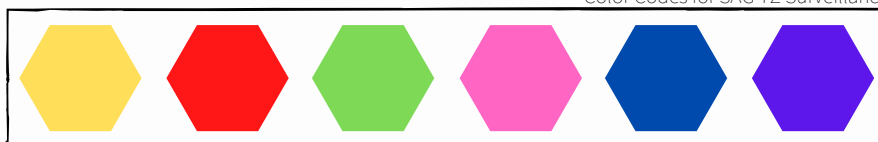
*Aircraft Support and Power Services Department (TZ) has scopes of work in Production Support, Aircraft Support Production, Power Service, Tools Management, and Quality & HSE Management. As one of the Safety Action Group (SAG) in GMF AeroAsia, SAG TZ has 12 activity plans to be done, one of them is routine surveillance which is useful to mitigate the chances of hazard or as an early finding alert prior to external audit. Aircraft Support and Power Services develops daily surveillance schedules in several different areas starting from 6 am until 7.30 am. In making a surveillance report, SAG TZ uses unique color codes as the identification of each finding and its progress.*

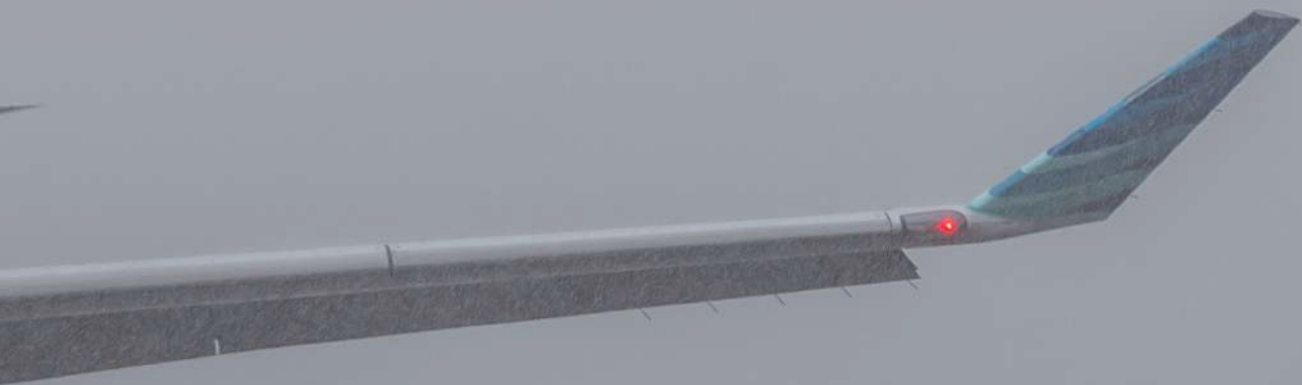
*SAG TZ reports the finding result in a weekly coordination meeting to determine the next action plan. The unique color codes used are as follows:*

1. *Red: Surveillance result that must be carried out immediately (Bad)*
2. *Green: Surveillance result is satisfied and appropriate (Good)*
3. *Yellow: Surveillance result with findings outside TZ's scope of work*
4. *Pink: Surveillance result is being followed-up/responded by UIC*
5. *Blue: Surveillance result at the aircraft parking area*
6. *Purple: Surveillance result under HSE Category*

*An effective organization is how the organization mitigates findings quickly, correctly, and on target. In addition, we also need solid teamwork and transparent information. Most importantly, SAG TZ's commitment to always be 'on-fire' in completing agreed programs in a timely manner and providing appropriate and accountable evidence to the public.*

Color Codes for SAG TZ Surveillance





*"Sehebat apapun badai, jika  
bersama, kita pasti bisa  
melewatinya."  
#strongerafterward*



# PITOT TUBE TERLAMBAT DICOVER, PESAWAT RETURN TO BASE

by Ulfi Latipah Oktoviani

Image Source: Google Image.

Beberapa waktu lalu marak terjadi kasus *fault message* yang mengindikasikan adanya error pada *airspeed indicator*. Salah satunya adalah sebuah pesawat B737-800 yang mengalami mengalami *airspeed* dan *altitude disagree* setelah *take off*. Setelah ditelusuri, penyebabnya adalah tersumbatnya pitot tube oleh *foreign object damage (FOD)* serangga yang masuk dikarenakan *pitot tube* terlambat untuk dicover.

Setelah investigasi mendalam dilakukan, diketahui terjadi *lack of communication* antar crew, dimana personel shift pagi tidak segera memasang *pitot cover* setelah 30 menit pasca heat non-aktif. Personil shift pagi hanya melakukan *walk around check*, melihat AML dan CML, kemudian menuju kantor untuk beristirahat. Padahal manufacturer menyatakan bahwa *safe time* untuk pemasangan *pitot/static cover* adalah 30 menit setelah heater non-aktif. Untuk itulah, operator mengeluarkan *safety circular* agar dapat dijadikan pedoman bagi *maintenance personnel* terkait pemasangan *pitot* dan *static cover*.

Setelah selesai istirahat, pada waktu mendekati jam pulangny personel melihat personel shift selanjutnya

melakukan *before departure check* pada pesawat tersebut. Personel berasumsi bahwa *pitot cover* akan dipasang oleh personel shift selanjutnya. Pitot cover baru dipasang 1,5 jam setelah pesawat *landing*.

Memasang *pitot cover* terlihat sederhana, namun seringkali *maintenance personnel* lupa bahwa pemasangan *pitot cover* sebaiknya dilakukan 30 menit setelah *heater* non-aktif. Hanya dengan meningkatkan *awareness* kita bisa menurunkan *cost of poor quality* yang ditimbulkan oleh kejadian seperti ini. Selain itu, alangkah lebih baik jika *maintenance personnel* melakukan pelaporan secara verbal maupun dokumentasi jika sudah melakukan pemasangan cover pada *pitot tube* dan *static port* sehingga *maintenance personnel* lain juga bisa memonitor.

Perlu dipastikan saat pemasangan, *pitot tube* dan *static cover* dalam kondisi sudah bersih dan tidak ada celah bagi serangga atau sejenisnya masuk ke lubang *pitot* dan *static*. Jangan lupa untuk melepas *pitot* dan *static cover* sebelum pesawat *pushback*, memastikan *pitot* dan *static* bebas dari *foreign object*, dan mengkomunikasikan ke *flight crew* bahwa *pitot* dan *static cover* sudah dilepas.





**Dodik Dwi Januar**  
582366/TBR-3

### Occurrence

Terdapat kesalahan referensi ada Jobcard RE ELEVATOR TAB PAINTING AND WIIGHTING untuk task weight the elevator tab assembly. Yang tercantum didalam jobcard adalah SRM 51-60-06 dimana seharusnya referensinya SRM 51-61-60. Case ini sering terjadi, sebelumnya IOR pernah dibuat pada tanggal 14 Maret 2020 dengan IOR number: 062/03/2020.

### Tanggapan Redaksi

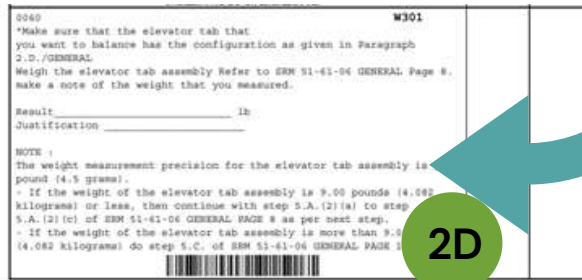
Redaksi PENITY mengucapkan terima kasih kepada Saudara Dodik Dwi Januar yang telah melaporkan hazard ini melalui IOR, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin.



4C

### Mitigation Action

Job card terkait sudah direvisi menyesuaikan SRM yang effective.



2D

## Perawatan Equipment & Fasilitas Perusahaan

by Angga Prima Soekarno - S.M Facility Management



OPINI

Sebelum masa pandemi terjadi, *Facility Management* bekerja sama dengan vendor layanan jasa IFM (Integrated Facility Management) dalam melakukan kegiatan operasional *equipment facility*, kebersihan dan *landscaping* hingga *pest control*. Namun pada bulan Mei 2020, perusahaan membatasi pelayanan IFM (Integrated Facility Management) sampai 80% dari perjanjian kontrak awal.

Beberapa permasalahan tersebut dapat kita atasi dengan melakukan program 5R (Ringkas, Rapi, Resik, Rawat, Rajin) dan program Jumat bersih secara mandiri oleh setiap dinas. Layanan kebersihan hanya diberlakukan pada toilet dan area umum. Dengan keterbatasan tim *pick up* sampah maka diberlakukan *pooling area* tempat sampah yang bertujuan mempermudah dan mempercepat pengangkutan sampah.

Perawatan fasilitas *equipment* hanya diberlakukan pada *equipment critical* saja. Selain itu, pekerjaan *corrective* dilakukan berdasarkan evaluasi dari *facility engineering*. Hal ini dilakukan dikarenakan jumlah *man hours partner* IFM yang tersisa dan *man hours* tim *Facility Management* tidak mampu mengcover semua pekerjaan tersebut.

Ditengah kondisi pandemi saat ini, strategi dan upaya apapun harus ditempuh dan dilaksanakan seoptimal mungkin. Oleh karena itu, perlu adanya pemahaman serta *support* dari seluruh karyawan di GMF Aeroasia untuk mematuhi protokol kesehatan dan menjaga fasilitas umum agar tetap bersih, *safety* dan *comply* terhadap aturan yang berlaku.

# APA ITU HAPPY HYPOXIA?

by Deris Eko Saputro

Nama '*Happy Hypoxia*' menjadi perbincangan sebagai salah satu gejala Covid-19. *Happy hypoxia* adalah kondisi kurangnya oksigen dalam darah pada pasien Covid-19. Yang membuat *happy hypoxia* berbahaya adalah karena tidak menimbulkan gejala yang umumnya terjadi pada pasien Covid-19. Saat tubuh kekurangan oksigen akan ada sinyal ke otak, kemudian otak akan memberikan perintah pada tubuh untuk mengambil oksigen sebanyak-banyaknya dengan bernapas cepat dan terlihat seperti sesak nafas. Ini tidak terjadi karena ada kerusakan pengiriman sinyal ke otak. Bahkan, penderitanya masih bisa melakukan kegiatan sehari-hari seperti berjalan, mandi, makan, dan lain-lain.

Pada penderita *happy hypoxia*, kadar oksigen dalam darah hanya sebesar 60 -70% (normalnya 90-100%). Namun, tak ada gejala sesak yang ditimbulkan. Selain tubuh semakin hari semakin lemah, gejala *happy hypoxia* menunjukkan tanda lain seperti batuk yang terus menetap, warna bibir dan ujung jari tampak berubah menjadi kebiruan. Salah satu cara mengeceknya dengan menggunakan alat *pulse oximeter*. Namun perlu diingat *happy hypoxia* tidak akan dialami oleh semua orang, sebab *happy hypoxia* hanya terjadi pada pasien Covid-19 yang bergejala. Maka dari itu, masyarakat pun tak perlu berbondong-bondong membeli *pulse oximeter*.

*Happy hypoxia* tak menular kepada orang lain karena *happy hypoxia* hanya salah satu gejala yang menempel penyakit Covid-19 dan bukan penyakit sendiri. Oleh karenanya, cara untuk menghindari gejala *happy hypoxia* sama dengan cara menghindari penularan Covid-19. Untuk menghindari gejala ini, kita harus menerapkan 3M yakni memakai masker, menjaga jarak, dan mencuci tangan.



# New Normal pada Industri Aviasi

by Dimas Prabowo Rizkillah  
- S.M Quality System & Auditing Engineering Services

Setelah konfirmasi kasus Covid-19 pertama di Indonesia diumumkan dan secara global dinyatakan sebagai pandemi, pemerintah menerapkan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) dengan tujuan memutus penularan virus tersebut. Pemerintah juga menerapkan kebijakan untuk melakukan transisi menuju *New Normal* atau disebut dengan Adaptasi Kebiasaan Baru.

Dalam beberapa hari ini, istilah "*New Normal*" ramai diperbincangkan masyarakat. Hal ini merupakan kebijakan pemerintah agar kita dapat beradaptasi dengan Covid-19. Pada proses implementasi *new normal* sangat diperlukan adanya perubahan perilaku. Kita harus menjalankan aktivitas normal namun harus dengan menerapkan protokol kesehatan untuk mencegah terjadinya penularan COVID-19.

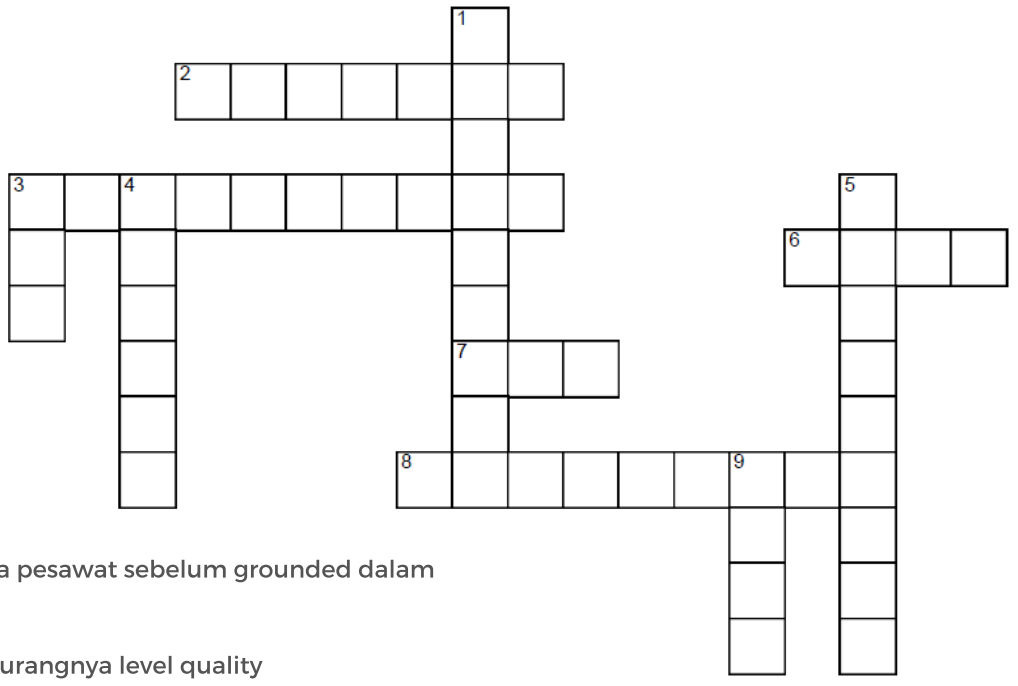
Penerapan *New Normal* tentunya memiliki dampak terhadap pola hidup kita sebagai masyarakat pun sebagai karyawan. Salah satunya yaitu karyawan harus melakukan Pola Hidup Bersih dan Sehat (PHBS) pada masa ini. Persiapkan survival kit sebelum berangkat kerja, selalu menggunakan masker dan menjaga jarak atau physical distancing sesuai dengan ketentuan KEMENKES No. HK.01.07/MENKES/328/2020 tentang panduan pencegahan Covid-19 di tempat kerja perkantoran dan industri dalam mendukung keberlangsungan usaha pada situasi pandemi.

GMF AeroAsia sangat responsif dalam melakukan penyesuaian kebijakan yang dilakukan perusahaan untuk mendukung kebijakan Pemerintah terkait dengan PSBB dan *New Normal*. Untuk mendukung kebijakan *New Normal*, aspek quality & safety dalam persiapan penerbangan di masa *New Normal* menjadi main concern. Salah satunya yaitu ketika pesawat-pesawat yang lama "tertidur" karena tidak beroperasi akibat PSBB akan "dihidupkan kembali, sehingga ketika akan dioperasikan kembali diperlukan perhatian khusus agar pesawat layak operasi dan memberikan keamanan bagi penumpang.

GMF AeroAsia selalu menggunakan referensi Aircraft Maintenance Manual (AMM) Chapter 10 terkait aircraft storage, dimana selama pesawat grounded GMF tetap melakukan aktivitas prolong sebagai bagian proses maintenance untuk memastikan pesawat dalam kondisi baik. Ketika armada pesawat akan dioperasikan kembali, kita harus memastikan pesawat tersebut airworthy dengan melakukan inspeksi RTOP (return to operational) sesuai dengan standar yang disyaratkan manufaktur (OEM) dan authority (DKPPU).

Dengan kebijakan *New Normal* dalam aktivitas pekerjaan sehari-hari diharapkan dapat mengimbangi aktivitas dalam memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan dalam mendukung kegiatan operasional.

# Teka-Teki Safety

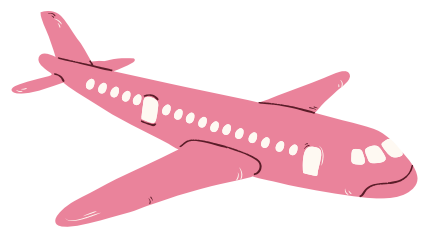


**ACROSS**

- 2 - Maintenance yang dilakukan kepada pesawat sebelum grounded dalam waktu yang relatif lama
- 3 - Pabrik pesawat dari Kanada
- 6 - Kerugian yang ditimbulkan akibat kurangnya level quality
- 7 - Sistem pelaporan hazard di GMF
- 8 - ATA 29

**DOWN**

- 1 - GMF Values nomor 2
- 3 - Salah satu multibase GMF di pulau Kalimantan
- 4 - Benda yang wajib dipakai selama pandemi Covid-19
- 5 - Alat yang digunakan untuk kegiatan inspeksi pada engine pesawat
- 9 - Gaya angkat pada pesawat



<b>Nama / No. Peg:</b>	<b>Unit:</b>	<b>No. Telp:</b>
------------------------	--------------	------------------

**Saran untuk PENITY:**

**Jawaban dapat dikirimkan melalui email Penity ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id)).  
 Jawaban ditunggu paling akhir 24 October 2020. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah.  
 Silahkan kirimkan saran atau kritik Anda mengenai majalah Penity melalui email kami.**

**Nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Mei 2020:**

**Danar Ade Kristanto / 581492 / TEP-2**

**Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Mei 2020:**



**Jangan Lupa Pakai Masker**

**Ketentuan Pemenang:**

1. Batas pengambilan hadiah 24 October 2020 Unit TQY Hangar 2 Lt.1 R.13 dengan menghubungi Bpk. Triawan Ramadhan setiap hari kerja pukul 09.00-15.00 WIB.
2. Pemenang menunjukkan ID-Card pegawai.
3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan

**Don't No.8:** "Membuat catatan / pernyataan palsu / mengubah / menghilangkan catatan dengan maksud memalsukan maintenance records"

