

Ramp Safety for inflight catering



Tujuan Training



Memberikan pedoman
keselamatan kerja di *Ramp*
bagi *inflight catering* agar
dapat bekerja dengan **aman &
selamat**



Apa yang dikerjakan kru katering di *Ramp*?

- Memasukan makanan & barang-barang katering ke pesawat (loading)
- Mengeluarkan barang-barang katering dari pesawat (offloading)

Bagaimana caranya agar pekerjaan tsb dilakukan dengan selamat & aman?

1. Pengendalian manusianya (Pekerja)
2. Pengendalian cara kerjanya
3. Pengendalian alat kerjanya

Izin / sertifikat sebagai persyaratan kerja di ramp

Pekerjaan	Pas Bandara	SIM	TIM	Avsec license	STKP
Handling (operation)	✓				
Driver (transport)	✓	✓	✓		✓
Security	✓			✓	
Lama berlaku	1 thn	5 thn	2 thn	2 thn	3 thn

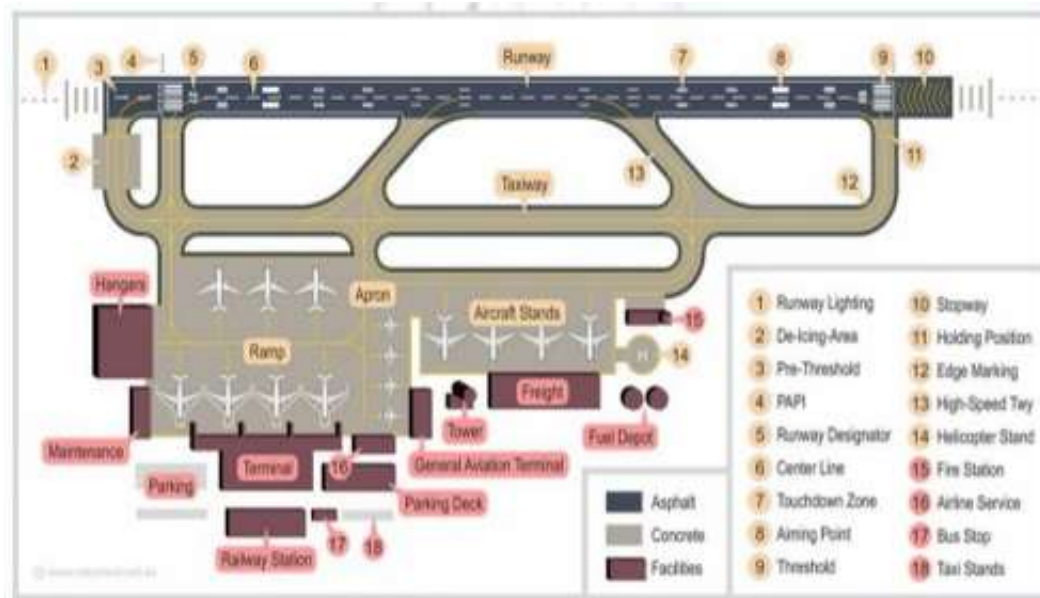
Persyaratan kerja

- Paham SOP pekerjaannya (Harus paham: lokasi kerja, alat kerja, cara kerja).
- Paham peraturan & tata tertib terkait ramp.
- Paham konsekuensi keterlambatan (DC 37).
- Harus bisa bekerja sama dengan rekan kerja
- Sehat jasmani & rohani :
- Hindari :
 - stress
 - kelelahan/fatigue
 - overtime berlebihan
 - shift malam terus menerus
- Tidak dalam pengaruh alkohol & obat2an terlarang

Pemahaman Lokasi Kerja

Sisi Udara / Air side

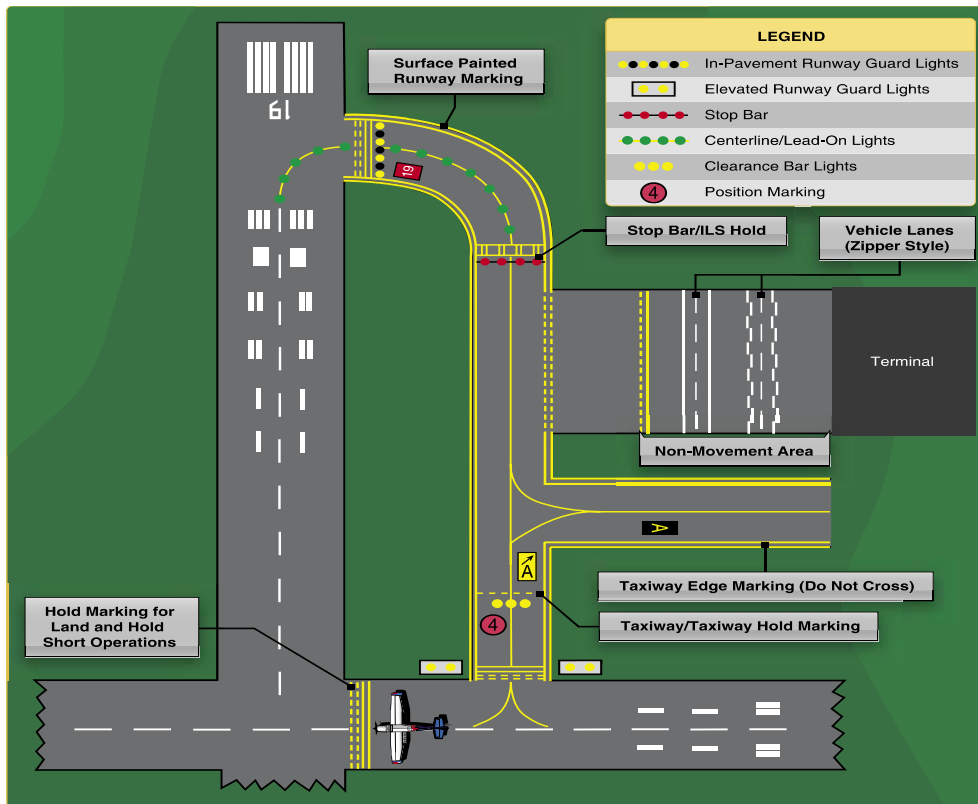
Bagian dari bandar udara yang digunakan untuk operasi pesawat udara dan segala fasilitas penunjangnya yang merupakan ***Daerah Bukan Publik***



Perimeter Road

Jalan sepanjang sisi udara yang memungkinkan kendaraan untuk beroperasi di sekitar daerah **di luar** apron, jalur pengarah pergerakan pesawat di darat, dan landasan terbang

Ramp : Region of Aircraft Movement & Parking



Daerah Manuver

Bagian dari bandar udara yang dipergunakan untuk operasional penerbangan, seperti lepas landas, melandas & pergerakan pesawat udara di darat.

Tidak termasuk apron

Dilarang keras berjalan atau mengendarai kendaraan di daerah ini.

Apron

Tempat "Parkir" pesawat : **Area kerja Katering**

Daerah Pergerakan

Daerah manuver + apron

LANDASAN PACU

- Lokasi dimana pesawat mendarat / lepas landas dari & menuju bandara.
- Ukuran di Indonesia umumnya : 3200 x 45 m (bandara kecil) hingga 4000 x 60 m
- **Dilarang keras melintasi daerah ini!**
- Antara apron & landasan pacu dihubungkan dengan jalan yang disebut taxiway



TAXIWAY

- Jalan yang menghubungkan antara Apron & landas pacu.
- Dengan adanya taxiway, pesawat dapat berjalan menuju apron dengan aman tanpa mengganggu pesawat lain
- **Katering tidak melewati taxiway!**



APRON

Tempat dimana pesawat diparkir untuk:

- ✓ menaik/menurunkan penumpang
 - ✓ mengisi bahan bakar
 - ✓ Memasukan/mengeluarkan bagasi
 - ✓ Memasukan/mengeluarkan peralatan katering
- Terdapat Garbarata (lorong yang menghubungkan antara pesawat & terminal)



**Sebelum
pesawat landing**



**Setelah
pesawat landing**

Marka & Area di Ramp

Garis kuning : garis lintasan pesawat



Garis merah : garis larangan melintas / parkir



Marka & Area di Ramp

Service road: jalur yang dilalui GSE untuk melayani pesawat



EPA : Equipment Parking Area

ESA : Equipment Staging Area



Batas Kecepatan di Ramp

- Kecepatan maksimal :
 - 40 km/jam di luar apron (access road)
 - 10 km/jam di apron
 - 25 km/jam di *service road*
 - 15 km/jam di area *baggage make up / breakdown*
 - 5 km/jam di Aircraft Stand Area (ASA)
- Tanda batas kecepatan berkendara (km/jam) dipasang di sepanjang jalan kendaraan atau di cat di tembok / bagian bawah jembatan

Tata tertib berkendara di Ramp

- Jangan berkendara atau parkir di bawah pesawat atau sayap pesawat.
- Dilarang keras mendahului pesawat, prioritaskan pergerakan pesawat setiap saat.
- Tidak diperbolehkan mendahului kendaraan lain sepanjang garis putih.
- Prioritaskan kendaraan *emergency*, seperti mobil pemadam kebakaran, ambulance & mobil polisi.
- Dekati pesawat dari satu arah tertentu.
(umumnya untuk katering : dari sebelah kanan belakang pesawat).
- Jangan meninggalkan kendaraan dengan mesin menyala.



Penggunaan HP

- Jangan menggunakan HP sambil menyetir.
- Jangan menggunakan HP sambil bekerja (mendorong trolley, menekan tombol, dll)
- Jangan menggunakan HP apabila di sekitar Anda sedang dilakukan pengisian Avtur (bahan bakar) pesawat.



IDENTIFIKASI DAERAH BERBAHAYA

→ lakukan route analysis & familiarisasi

- Daerah yang licin, jalan naik/turun, tikungan & persimpangan jalan.
- Daerah yang terdapat mesin yang bergerak, berputar, tajam, panas atau mengandung listrik.
- Hati-hati tersedot mesin dan jauhi baling-baling pesawat. Jaga jarak aman 8 m.
- Daerah yang terdapat potensi kejatuhan barang.
- **Daerah di sekitar pesawat & ramp yang padat/sibuk.**



PERSIAPAN DI LOADING DOCK

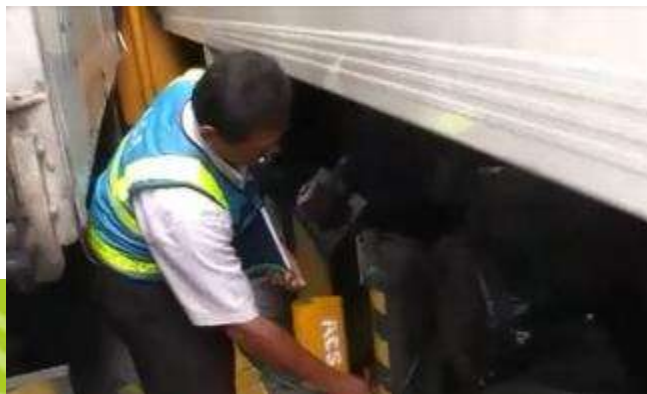
Marshaller:

- Setelah trolley dimasukan ke dalam HLT, pasang palang pengaman
- Pastikan pagar HLT terkunci. Bawa jembatan yang laik pakai.



Driver:

Periksa kondisi HLT & catat dalam logbook



TES REM



- Lakukan di **loading area** pada saat HLT berangkat untuk dioperasikan.
- Untuk HLT yang **melewati jalan umum**, lakukan tes rem sebelum masuk jalan raya.

Khusus untuk CGK: tes rem di turunan Pos V sekaligus dilakukan pemeriksaan oleh security

Marshalling

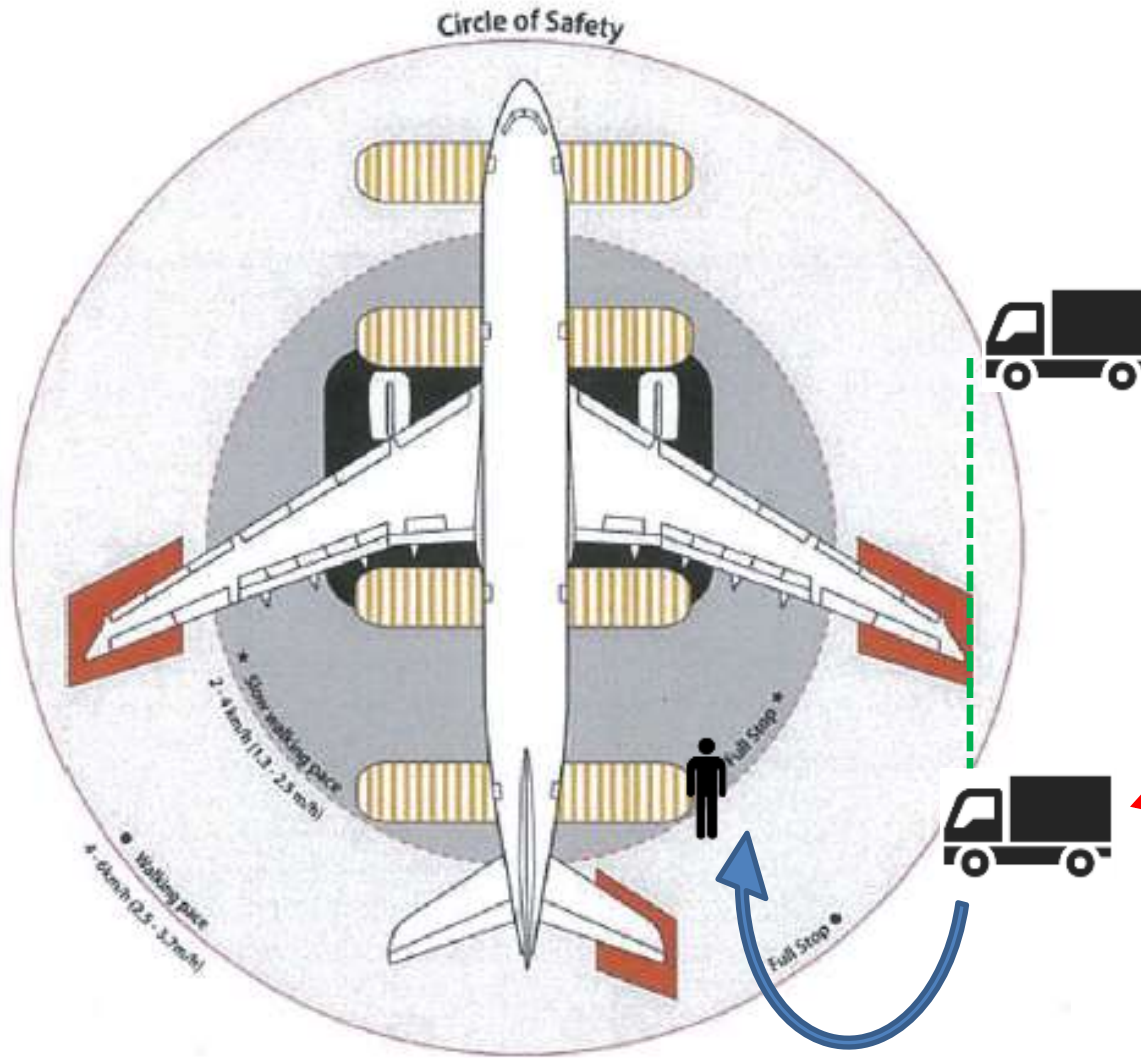
- Marshal harus orang yang telah mendapat training marshaling (uji praktek).
- Gerakan marshal harus jelas/tegas.
- Driver tidak boleh bergerak sama sekali bila marshal belum memberi aba-aba.
- Marshal menggunakan rompi & ear muff.
- Agar seragam seluruh ACS, Marshalling menggunakan 2 lighting stick, bukan bat.

Siang : OFF

Malam : ON



Circle of Safety 1

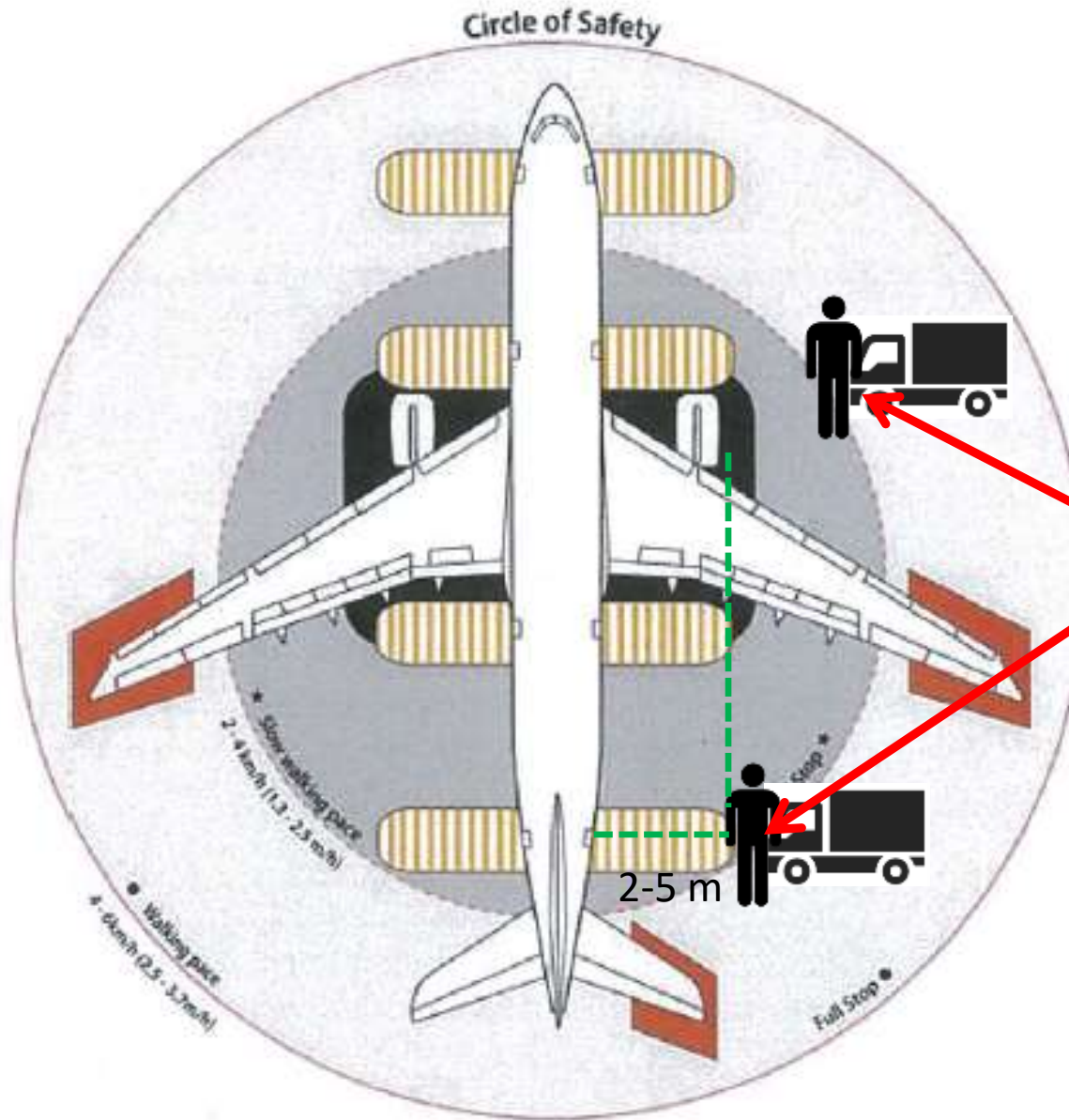


Circle of Safety 1
(sejajar wing tip):

HLT full stop (test
break)

Marshal turun,
mengarahkan HLT
ke circle of safety
2

Circle of Safety 2



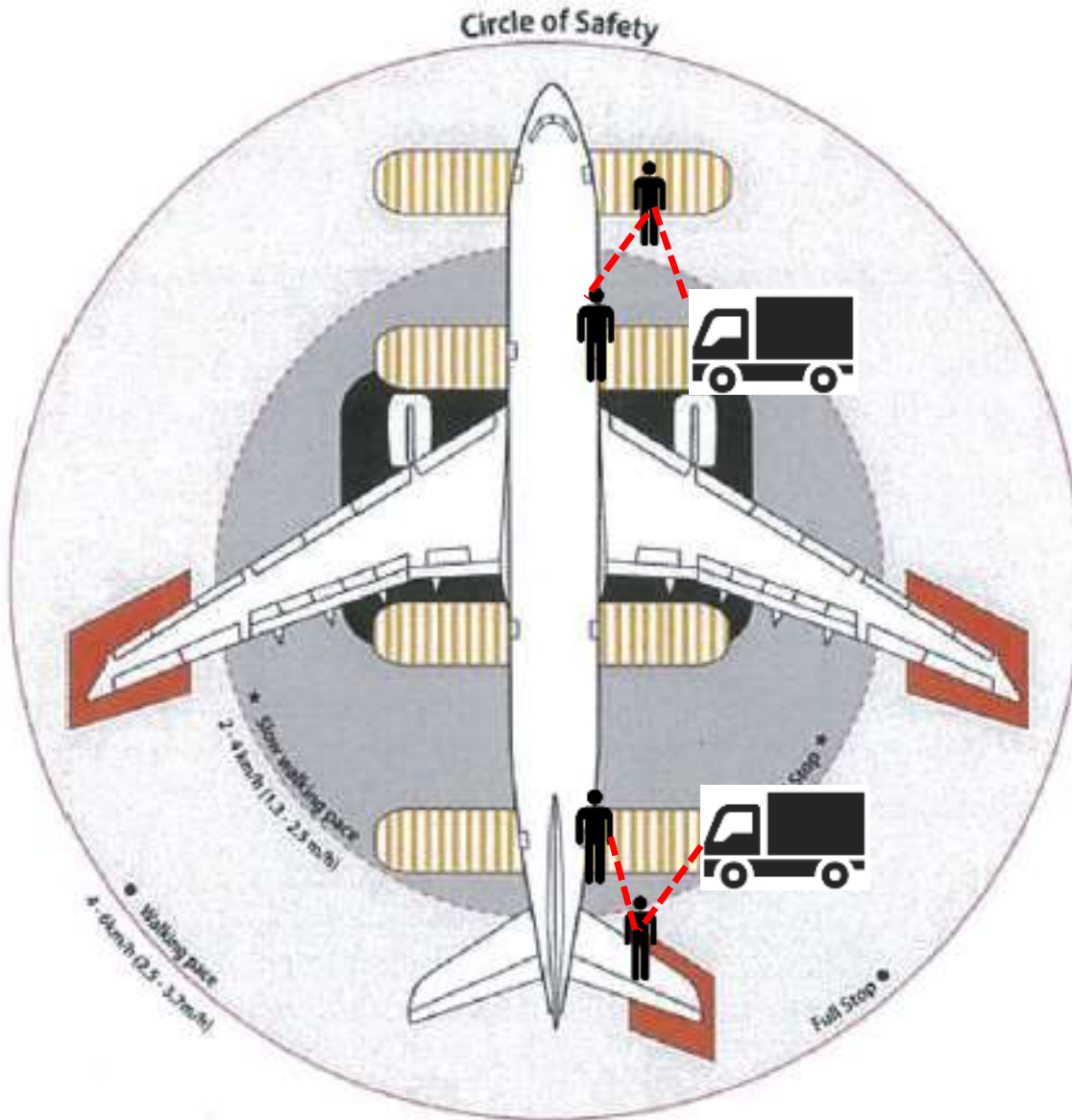
Circle of Safety 2
(sejajar engine,
2-5 m dari
fuselage):

Marshal berdiri di
circle of safety 2
(Sejajar pintu A/C).

HLT full stop (test
break) ke-2

**HLT sudah dalam
posisi sejajar pintu
A/C**

Final Approach



Final Approach:

Marshal berdiri di bawah pintu A/C, lalu maju 1 langkah.

Security memperhatikan jarak antara HLT & Marshal

Perhatikan thumbs up dari Security

Pemahaman cara kerja

Marshalling Final Approach ke pesawat

- Marshal berdiri pada posisi aman di bawah pintu pesawat; menghadap ke HLT.
- Marshal melangkah ke depan sejauh 30 cm.
- Usahakan ada security/ orang lain yg memantau jarak antara Marshal & body pesawat.
- Marshal memberi aba2 maju ke HLT.
- HLT mendekati pesawat perlahan-lahan (max 5km/jam) sampai tepat di depan marshal.
- Marshal memberi tanda stop.



Maju terus



Stop

Perkiraan jarak dengan obstacle





Affirmative



Negative



Pemahaman cara kerja

- Apabila HLT telah berhenti, pasang ganjal ban (wheelchock) pada roda belakang HLT.
- Turunkan kaki hidrolik & periksa 4 posisi.
- Naikkan box HLT sesuai requirement airlines (umumnya 10-20 cm **di bawah pintu A/C**)
- Perhatikan perkiraan jarak aman bukaan pintu A/C.

Pintu pesawat dibuka sesuai requirement airlines.



EMERGENCY STOP BOLEH DITEKAN APABILA:

1. Fungsi Hidrolik tidak bekerja sebagaimana mestinya
2. Terjadi korsleting/ kebakaran

Emergency Stop →



Tombol Panel

Catatan:

- ✓ Tombol emergency stop terletak di cabin driver & di dalam di box/body HLT
- ✓ Ketika Emergency Stop ditekan, seluruh sistem mekanik dan elektrik otomatis tidak berfungsi.
- ✓ **Dilarang menekan Emergency Stop bila tidak diperlukan!**

Pemahaman cara kerja

- Setelah pintu pesawat dibuka, majukan platform/lidah HLT sampai mendekati pintu pesawat (umumnya hingga jarak 10 cm dari pintu pesawat).
- Pasang jembatan (bridge) antara HLT & pesawat.
- Pasang pagar pengaman.
- Bila hujan, majukan kanopi & pasang karpet pengaman trolley.

Setelah pintu A/C dibuka:

- Platform dapat diadjust sejajar pintu A/C atau tetap di bawah pintu A/C (sesuai requirement Airlines)



Sejajar pintu A/C



Di bawah pintu A/C

Di bawah pintu A/C sebenarnya lebih SAFE dari kemungkinan terkena pintu A/C, tetapi...

Sejajar pintu A/C

- Bridge bisa lebih pendek
- Lebih landai
- C: GA, CX

Platform HLT

A/C door



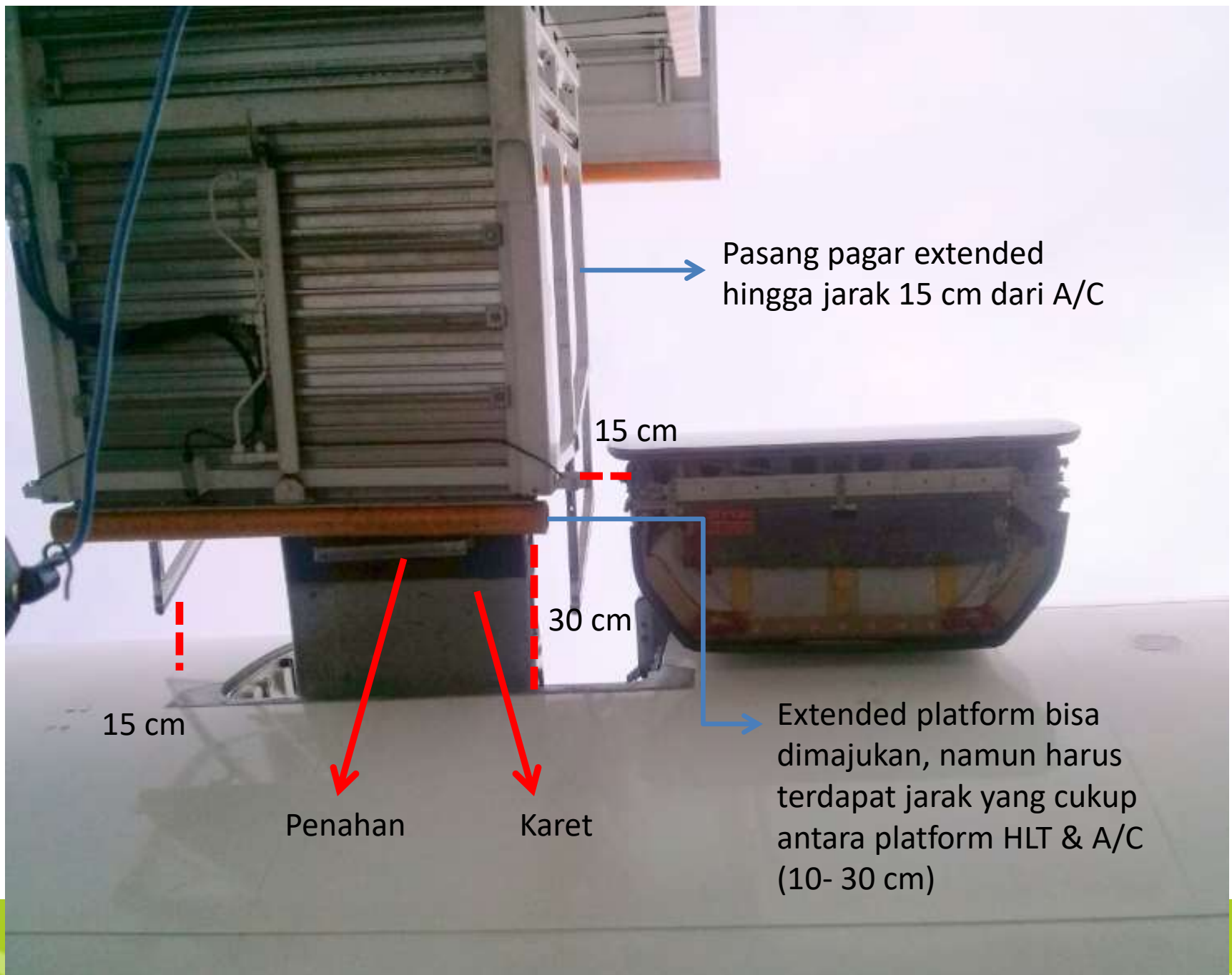
Di bawah pintu A/C

- Bridge harus panjang, min 1.5 m
- Menanjak
- C: JL, JQ, OZ

Platform HLT

A/C door





Cara mencabut wheelchock saat retreat from A/C

- Sudah tepat wheelchock dipasang di roda belakang HLT; yaitu di bagian depan & belakang roda
- Jangan cabut wheelchock di bagian depan & belakang roda secara langsung bersamaan (seperti existing SOP saat ini).
- Cabut wheelchock di bagian belakang roda dulu, biarkan wheelchock yang di depan roda.
- Setelah HLT mundur sedikit, baru cabut wheelchock di bagian depan roda.
Hal ini untuk menahan apabila slip versneling & HLT tidak sengaja maju.
- Pada saat HLT mundur & wheelchock depan diambil, driver tidak menetralkan versneling, tetapi hanya menginjak rem (versneling sudah dalam posisi mundur)



Pemahaman Kecelakaan di Ramp

Biaya Langsung

- Perbaikan pesawat
- Sumber daya

Biaya Tidak Langsung

- Delay
- Jadwal penerbangan terganggu
- Biaya investigasi
- Akomodasi penumpang
- Asuransi
- Reputasi
- Kehilangan aset
- Kehilangan alat kerja

Biaya Langsung Vs Tidak Langsung

Perhatikan
keselamatan & keamanan
bekerja di ramp!



Thank You



Feb, 2017