

SAFETY BRIEFING SHEET

Double Protection saat Insert HIL

Adakalanya pesawat yang beroperasi tidak terlepas dari problem, baik itu secara sistem pesawat maupun operasional. Problem pada sistem pesawat, seharusnya segera di rektifikasi agar pesawat dinyatakan *airworthy* untuk melanjutkan penerbangan. Namun bagaimana jika tidak terdapat *spare part* atau komponen yang dibutuhkan? Dalam regulasi CASR 121.628 dinyatakan bahwa pesawat bisa di-*dispatch* dengan kondisi *inoperable instrument* atau *equipment* yang masih dalam *acceptable safety level* dengan limitasi tertentu dan untuk limitasi nya di atur dalam DDG. Didalam DDG terdapat DDG 01 MEL, DDG 02 OP, DDG 03 MP, dan DDG 04 CDL.



III AIRWORTHINESS MANAGEMENT
III-2 Maintenance Procedures
III-2-5 Deferred Maintenance Procedure

3. RESPONSIBILITY

a. Maintenance Responsibility

- 1) Maintenance personnel are responsible for determining the need to defer a discrepancy, seeking MCC authorization and recording the deferral in the appropriate forms.
- 2) The Maintenance Procedure (M) shall be performed as required by appropriate HIL before release for returned to service.

CMM III-2-5 Deferred Maintenance Procedure

Sesuai dengan CMM Chapter VIII Maintenance Log Para. 4 dijelaskan bahwa MEL berisi tentang system atau komponen yang mengalami *malfunction*, sedangkan OP adalah panduan yang harus dilakukan Flight Crew pada saat sebelum dan ketika pesawat beroperasi dan MP adalah panduan *maintenance action* yang harus dilakukan terkait *discrepancy* sebelum pesawat *release to service*. Peran Maintenance Personnel sendiri juga *ter-state* dalam CMM III-2-5 Deferred Maintenance Procedure yaitu menentukan apa yang dibutuhkan untuk *me-raise* HIL, berkomunikasi dengan MCC, *me-record* HIL sesuai dengan prosedur, serta melaksanakan *maintenance action* sesuai dengan DDG 02 MP sebelum pesawat dinyatakan *release to service*.

Beberapa waktu lalu terjadi pesawat di nyatakan AOG karena PIC di suatu station *objection* untuk melanjutkan penerbangan. Dalam AML, diketahui bahwa terdapat problem yang seharusnya tidak boleh di masukkan ke dalam HIL. Setelah dilakukan investigasi, terdapat miskomunikasi antara PIC dan Maintenance Personnel di station sebelumnya. PIC yang membaca DDG 02 OP menyatakan bahwa problem tersebut dapat dimasukkan kedalam HIL, padahal di dalam OP tersebut terdapat *requirement* yang menyatakan bahwa problem tersebut adalah No Go Item. Maintenance Personnel melaksanakan perannya dengan membaca DDG 01 MEL dan DDG 03 MP dan tidak mengetahui bahwa terdapat *requirement* lain di DDG 02 OP yang menyatakan problem tersebut No Go Item.

Melihat dari kejadian tersebut, dapat kita ambil pelajaran, meskipun Maintenance Personnel telah melaksanakan perannya sesuai dengan prosedur, kita harus memastikan kembali bahwa seluruh *requirement* yang dibutuhkan untuk *me-raise* HIL telah terpenuhi. Salah satu yang dapat kita antisipasi agar kejadian tersebut tidak terulang kembali adalah Maintenance Personnel juga membaca DDG 02 OP untuk memastikan tidak ada *requirement* yang terlewat. Apabila hal ini dilakukan, dapat meningkatkan *confident* Maintenance Personnel dalam mengambil keputusan dan juga sebagai *double protection* agar pesawat yang di *release* terjamin *airworthy*-nya.