

Safety Briefing Sheet:

Penanganan Repetitive Problem Dengan Efektif

Background:

Tahukah kamu? Dalam operasional pesawat terdapat sebuah situasi yang dikenal dengan istilah *repetitive problem*. Situasi ini terjadi ketika pesawat mengalami *fault* atau *problem* lalu dilakukan tindakan *troubleshoot* dan *operational test* maupun *functional test* sebagai proses rektifikasi, setelah itu *problem* dinyatakan *solved*. Akan tetapi, *fault* atau *problem* tersebut muncul kembali dalam rentang waktu tertentu.

Berdasarkan Surat Keselamatan (Safety Circular), yaitu DGCA Safety Circular AU/0649/DSKU/03/2007 dan DGCA Safety Circular SE 46 th 2018, disebutkan gangguan teknis di satu pesawat udara yang terjadi secara berulang (*repetitive problem*) merupakan hal yang perlu disikapi secara serius dan diatur definisi serta langkah-langkah pencegahannya.

DGCA Safety Circular AU/0649/DSKU/03/2007 menyatakan bahwa Repetitive Problem maksimum 2 (dua) kali terjadi pada satu pesawat udara dalam jangka waktu 30 hari pada system dan komponen yang tercakup di dalam ATA Code* yang disebutkan. Sementara itu untuk system dan komponen diluar/selain ATA Code* tersebut diatas repetitive problem maksimum 4 (empat) kali terjadi pada satu pesawat udara dalam jangka waktu 30 hari.

DGCA Safety Circular SE 46 th 2018 menyatakan bahwa Repetitive Problem adalah gangguan teknis terhadap suatu sistem yang terjadi 3 (tiga) kali pada satu pesawat udara dalam jangka 15 (lima belas) penerbangan (flight segment) atau kurang.

*Detail informasi ATA Code dapat dilihat di lampiran.

Maintenance Tips:

Agar pengelolaan penanganan *Repetitive Problem* dapat dilaksanakan dengan baik, berikut beberapa tahap yang harus dilalui, yaitu:

1. Tahap identification, Aircraft Engineer yang bertugas selalu memeriksa dan meninjau trouble apapun yang masuk dalam kategori repetitive problem pada AML Pirep 15 Legs terakhir. Troubleshooter dan Maintenance Support (MCC) memeriksa HIL, PFR, PLF, Maintavi telex, MCDR dan TDAM sebagai pendukung. Jika ditemukan repetitive problem, Aircraft Engineer akan menginformasikan kepada MCC dan MCC akan berkoordinasi dengan Operator.
2. Tahap rectification, MCC mengeluarkan perintah kerja berserta kebutuhan material diperlukan untuk dilaksanakan tim Production dan Quality Control. Ketika rektifikasi telah dilakukan, tuliskan MAREP pada AML dan Fault CODE harus diisi secara akurat.
3. Tahap review and follow up, MCC mengulas job card yang kembali untuk diperbaharui datanya.
4. Lakukan Surveillance secara acak atas penanganan Repetitive Problem.
5. Dan yang terakhir, Operator melaporkan informasi dan evaluasi Repetitive Problem kepada Regulator.

Refer to QP 601-03; QAR-2021-003

Penting diperhatikan bahwa dalam penanganan *repetitive problem* diperlukannya koordinasi yang baik dari masing - masing unit agar persyaratan yang menjadi tuntutan *authority* dan *customer* dapat terpenuhi.

Dengan demikian, pengelolaan penanganan *repetitive problem* dapat terlaksana dengan efektif untuk mencegah problem berulang semakin parah dan mencegah terjadinya potensi incident/accident.

Notes:

Pastikan Sebelum Melangkah,
Karena Kerja Cepat Belum Tentu Tepat!

Scan this barcode to let we know
you are read!

<https://bit.ly/TQY-SBS-024-2022>

SBS Applicable for: TL, TQ



Safety Inspection Unit (TQY)



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**

Jalan Medan Merdeka Barat No. 8
Jakarta 10110
Kotak Pos 1389
Jakarta 10013

Telepon : 3505136 - 3505137

Fax : 3505135 - 3505139
3507144

**EDARAN KESELAMATAN
SAFETY CIRCULAR
AU/064g DSKU/03/2007**

1. Perihal

Pembatasan “**Repetitive Discrepancy Maintenance Items**” dalam rangka tindak pencegahan pelaksanaan perbaikan terhadap kerusakan pada pesawat udara yang berlarut-larut.

2. Keberlakuan

Semua pesawat udara yang terdaftar di Indonesia dan dioperasikan oleh pemegang Air Operator Certificate 121 dan 135.

3. Acuan dan Ketentuan

CASR Part 121.373, 135.373 beserta semua Staff Instruction dan Advisory Circular yang terkait.

4. Latar Belakang

Berdasarkan laporan hasil Audit, Surveillance dan Pemeriksaan Kelaikan Udara pada Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara, dimana banyak temuan terhadap pelaksanaan perbaikan “**Repetitive Discrepancy Maintenance Items**” yang berlarut-larut disebabkan oleh berbagai alasan, antara lain:

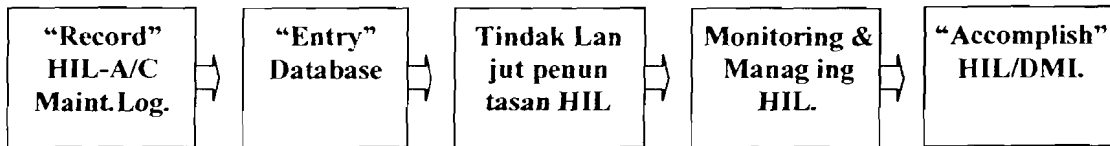
- a. Kurangnya keterampilan dan pengetahuan teknisi.
- b. Kurangnya Engineering Support.
- c. Tidak tersedianya suku cadang
- d. Kurangnya peralatan dan fasilitas.
- e. Dan alasan-alasan lainnya.

5. Pemeriksaan, Pemenuhan, Kesesuaian dan Kepatuhan kepada Peraturan-peraturan (Compliance, Conformity and Adherence to the Regulations)

Bagi semua operator pesawat udara di Indonesia diwajibkan untuk :

- a. Melaksanakan dengan benar dan konsekwen semua persyaratan yang diuraikan didalam CASR 121.373; 135.373 mengenai “**Continuing Analysis and Surveillance**” dan mengacu kepada Staff Instruction serta Advisory Circular yang terkait, antara lain dengan:
 - Melaksanakan Internal Audit,
 - Melaksanakan analisa terhadap efektivitas maintenance program yang telah disetujui,

- Melaksanakan “Maintenance Review Board Meeting” setidaknya seminggu sekali terutama untuk Repetitive Trouble (Keluhan/kerusakan berulang) yang terjadi,
 - Melakukan tindak lanjut perbaikan (follow-up corrective action) dengan segera dan efektif,
 - Mencatat Repetitive Trouble (Keluhan/kerusakan berulang) yang belum bisa diperbaiki/diselesaikan kedalam Hold Item List (HIL) atau Deferred Maintenance Item (DMI) dan dilakukan monitoring khusus dengan HIL/DMI management.
- b. Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara menetapkan kebijakan untuk membatasi repetitive trouble (keluhan/kerusakan berulang) sebagai berikut:
- Maksimum **2 (dua)** kali terjadi dalam jangka waktu 30 hari dan langsung dimasukkan kedalam proses HIL/DMI management dengan melakukan prioritas tindak lanjut perbaikan tanpa ditunda lagi terhadap “Required Inspection Items” (RII) serta semua system dan komponen pesawat udara yang tercakup didalam ATA Code/Title 21-Air Condition/Pressurization; 22-Autopilot System; 24-Electrical Power System; 27-Flight Control System; 28-Aircraft Fuel System; 29-Hydraulic Power System; 31-Independent Instrument Section; 32-Landing Gear Section; 34-Navigation Data System; 36-Pneumatic System; 45-Central Maintenance Computer; 49-Auxiliary Power Unit/System; 52-Aircraft Doors Section; 53-Fuselage Structure; 54-Pylon Structure; 55-Empenage Structure System; 56-Window/Windshield Section; 57-Wing Structure Section; 61-Propeller and Control Section; 62-Main Rotor Section; 63-Main Rotor Drive Section; 64-Tail Rotor Section; 67-Rotorcraft Flight Control; 71-Powerplant Section; 72-Turbine/Turboprop Engine; 73-Engine Fuel and Control; 74-Engine Ignition System; 75-Engine Bleed Air System; 76-Engine Control Section; 77-Engine Indicating System; 79-Engine Oil System; 80-Starter; 81-Turbo Charging System dan 85-Reciprocating Engine.
 - Maksimum **4 (empat)** kali terjadi dalam jangka waktu 30 hari untuk system dan komponen diluar/selain ATA Code/Title tersebut diatas, dan langsung dimasukkan kedalam HIL/DMI management dan segera dilakukan perbaikan tanpa ditunda lagi.



6. Sanksi

Kelalaian dan pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dalam surat Edaran Keselamatan ini, dapat dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dan peraturan yang berlaku.

Jakarta, 19 Januari, 2007

DIREKTUR SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA

Ir. YURLIS HASIBUAN
NIP. 120 141 107



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Jalan Medan Merdeka Barat No. 8
Jakarta 10110

Telepon : 3505136 – 3505137
3811308

Fax : 3505135 – 3505139
3507144

EDARAN KESELAMATAN (SAFETY CIRCULAR)

Nomor: *SE. 46 Tahun 2018*

TENTANG

PENANGANAN GANGGUAN TEKNIS YANG BERULANG (REPETITIVE DEFECT)

1. Keberlakuan

Seluruh operator penerbangan di Indonesia selaku pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (Air Operator Certificate/AOC) di bawah CASR Part 121 dan CASR Part 135.

2. Acuan dan Ketentuan

- a. Civil Aviation Safety Regulation Part 43 “Maintenance, Preventive Maintenance, Rebuilding and Alteration”;
- b. Civil Aviation Safety Regulation Part 91 “General Operating and Flight Rules”;
- c. Civil Aviation Safety Regulation Part 121 “Certification and Operating Requirements Domestic, Flag and Supplemental Air Carrier”;
- d. Civil Aviation Safety Regulation Part 135 “Certification & Operating Requirement Commuter and Charter”;
- e. Edaran Keselamatan Nomor: AU/0649/DSKU/03/2007 tanggal 19 Januari 2007 perihal Pembatasan *Repetitive Discrepancy Maintenance Items* dalam rangka tindak pencegahan pelaksanaan perbaikan terhadap kerusakan pada pesawat udara yang berlarut-larut;
- f. Edaran Keselamatan Nomor: AU/5922/DSKU/EK/08/2007 tanggal 23 November 2007 perihal Pembatasan *Repetitive Discrepancy Maintenance Inspection Navigation System* dalam rangka tindak pencegahan pelaksanaan perbaikan terhadap kerusakan system navigasi pesawat udara yang berlarut-larut.

3. Latar Belakang

Edaran Keselamatan ini dipublikasikan sebagai acuan bagi Maskapai Penerbangan dalam rangka menangani *Repetitive Defect* untuk mengantisipasi terulangnya kembali kejadian kerusakan atau gangguan teknis yang berulang dan penjelasan tambahan atas Edaran Keselamatan Nomor: AU/0649/DSKU/03/2007 tanggal 19 Januari 2007 dan Edaran Keselamatan Nomor: AU/5922/DSKU/EK/08/2007 tanggal 23 November 2007.

4. Definisi

- a. Repetitive defect adalah gangguan teknis terhadap suatu sistem yang terjadi 3 (tiga) kali pada satu pesawat udara dalam jangka 15 (lima belas) penerbangan (*flight segment*) atau kurang.
- b. *Flight Segment* adalah penerbangan dari bandara keberangkatan (*departure airport*) sampai bandara tujuan akhir (*destination airport*).

5. Ketentuan dan Langkah-langkah Tindakan Pencegahan

- a. Maskapai Penerbangan wajib mencatat dan melakukan perbaikan terhadap semua gangguan teknis termasuk mengidentifikasi gangguan teknis yang berulang (*repetitive defect*);
- b. Apabila Maskapai Penerbangan mengidentifikasi terjadinya gangguan teknis yang berulang (*repetitive defect*), maka *Director of Maintenance* wajib menghentikan pengoperasian pesawat tersebut untuk dilakukan investigasi penyebab utama dari gangguan teknis yang berulang, dan melaporkannya ke *Principal Airworthiness Inspector* (PAI) untuk mendapatkan pengawasan langsung (*supervisi*);

b. Apabila Maskapai...

- c. Maskapai Penerbangan harus melakukan identifikasi terhadap gangguan teknis yang berulang untuk mencegah terjadinya pelaksanaan perbaikan yang tidak efektif dan untuk memastikan gangguan teknis tersebut tidak terjadi kembali.
- d. Maskapai Penerbangan wajib melaporkan hasil investigasi penyebab utama dari gangguan teknis yang berulang kepada *Principal Airworthiness Inspector* (PAI) untuk dilakukan evaluasi dan verifikasi.

6. Penutup

Edaran Keselamatan ini wajib dilaksanakan oleh seluruh maskapai penerbangan pemegang AOC 121 dan 135, serta berlaku sejak tanggal ditandatangani.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : 13 Desember 2018

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA



POLANA B. PRAMESTI

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19611102 198703 2 001