

PENITY

Pengetahuan dan Informasi Safety

Tanggung Jawab Melakukan Release to Service

Responsibility for Release to Service




Cermat Sebelum Merilis Pesawat

Be Conscientious Before Releasing Aircraft

Status laik udara merupakan tuntutan yang harus dipenuhi setiap pesawat yang akan melakukan operasi penerbangan. Status yang sama juga berlaku untuk komponen yang dipasang di pesawat setelah menjalani perawatan. Untuk memastikan pesawat atau komponen laik udara, *release man* menjadi personel yang paling bertanggung jawab. Sesuai dengan mandat dan kewenangan yang dimiliki, di tangan *release man* kelaikudaraan pesawat atau komponen ditentukan. Dalam hal ini, tidak ada kompromi dan tawar-menawar dalam menentukan pesawat laik udara atau tidak.


Dengan tanggung jawab yang besar dan mulia itu, *release man* dituntut lebih berhati-hati dalam menjalankan tugasnya. Memastikan setiap prosedur perawatan sudah dilakukan adalah langkah pertama untuk menjalankan tugas mulia ini. Sikap cermat, teliti, dan jeli harus dimiliki seorang *release man* sebelum membubuhkan tanda tangan di dokumen perawatan. Tanda tangan *release man* memiliki konsekuensi hukum dan bentuk tanggung jawab jika terjadi sesuatu pada pesawat atau komponen yang dipastikan laik udara.

Kita tentu berharap pesawat dan komponen yang dinyatakan laik udara terbukti dapat beroperasi seperti yang diharapkan. Karena itu, *Penity* edisi Februari 2019 ini mengingatkan kembali betapa penting mematuhi dan mengimplementasikan *Release to Service Procedure*. Harapan kita adalah setiap prosedur harus dipatuhi siapa pun. Sebab, kita bersyukur dan bahagia mendengar kabar selamat sampai tujuan dari mereka yang terbang dengan pesawat yang telah dirawat. 

Salam,
Redaksi *Penity*

*A*irworthiness is a requirement that must be fulfilled for every aircraft that will carry out flight operations. The same status also applies to components installed on the aircraft after undergoing maintenance. To ensure that the aircraft or components are airworthy, *release man* becomes the most responsible person. In accordance with the *release man*'s competence, aircraft or component airworthiness is determined by them. In this case, there is no compromise and bargaining in determining whether the airplane is airworthy or not.

With that great and noble responsibility, *release man* is required to be more careful in carrying out his duties. Ensuring that each maintenance procedure is carried out is the first step in carrying out this noble task. Careful, thorough and observant attitude must be owned by a *release man* before signing the maintenance document. *Release man*'s signature is form of responsibility and have legal consequences if something happens to the aircraft or components which have been declared to be airworthy.

We certainly hope that aircraft and components that are declared airworthy can operate as expected. Therefore, the February 2019 edition of *Penity* reminds us how important to implement and comply with *Release to Service Procedure*. Our hope is that every procedure must be obeyed by anyone. Because, we are grateful and happy to hear the good news from those who fly and arrive to their destination safely using the aircraft under our maintenance. 

Regards,
Penity Editor



Tanggung Jawab Seorang Certifying Staff

Teguh Supriyanto

Senior Avionic Maintenance Engineer.

Seorang Certifying Staff bertanggung jawab memastikan pekerjaan teknisi telah sesuai dengan prosedur. Untuk itu, dia harus mendampingi teknisi memberikan arahan serta membantu pelaksanaannya. Setiap tahapan pekerjaan harus mengikuti manual. Certifying Staff juga harus memastikan manual yang digunakan adalah manual terkini atau edisi revisi terakhir.

Ketika ada pekerjaan yang tidak sesuai prosedur, Certifying Staff wajib menghentikan pekerjaan tersebut. Setelah semua pekerjaan selesai, wajib dilakukan *final test*, yakni mengulang

kembali pengetesan component. Jika hasilnya bagus, sesuai manual, Certifying Staff bisa memberikan *stamp* dan merilisi hasil pekerjaan tersebut.

Setelah melakukan *stamp* dan memasang *servicable tag* tugas Certifying Staf belum selesai. Ia memiliki tanggung jawab memasukan data pekerjaan yang telah selesai ke sistem SWIFT agar terdokumentasi dengan baik. Memastikan pekerjaan sesuai prosedur dan tertib administrasi melalui sistem adalah bentuk tanggung jawab untuk menjamin safety dan airwhortiness. [P](#)

Saran

Foto untuk Sampul Penity



Majalah PENITY diharapkan dapat menampung kreativitas pegawai. Contohnya, membuka kesempatan bagi pegawai/P3 mengirimkan foto terbaiknya untuk sampul majalah PENITY. [P](#)
(Bayu Putra Pratama / 581845 / TBR-3)

Jawaban Redaksi

Terima kasih atas saran yang telah diberikan. Pada tahun 2017 dalam rangka ulang tahun majalah PENITY, tim redaksi pernah mengadakan *photography contest* dan kami sangat mengapresiasi akan antusiasme pegawai untuk mengikuti kompetisi tersebut. Sebagai bentuk apresiasi, redaksi pun mem- *publish* hasil foto para pemenang sebagai sampul majalah. [P](#)

Kolaborasi Dinas TV-TC Hasilkan Sertifikat AS9110:2016



Setelah melalui proses yang panjang, Dinas Component Services (TC) akhirnya mendapatkan kepercayaan dari NQA (National Quality Assurance) Amerika Serikat sebagai Certification Body (CB). Kepercayaan ini diberikan setelah Dinas TC dinilai memenuhi persyaratan serta *conform* dengan standard AS9110:2016. Sertifikat yang ditandatangani pada 23 Januari 2019 ini merupakan approval Scope Extension kepada Dinas TC, dari sertifikat AS9110 sebelumnya yang telah lebih dahulu didapatkan Dinas Engine Maintenance (TV) sejak 2014.

Untuk mendapatkan sertifikasi AS9110:2016, Dinas TC melakukan serangkaian program dan usaha sejak lama. Dorongan memiliki sertifikat ini tidak lepas dari tuntutan customer utama yang mensyaratkan PT GMF AeroAsia Tbk harus memiliki sertifikat AS9110:2016 lebih dulu. Dari tuntutan ini kemudian dirancang program untuk mewujudkannya. Persiapan dilakukan sejak lama dengan melibatkan seluruh pihak mulai dari Vice President (VP), para GM, Manager, Internal Auditor (TQC) dan personel Dinas TC sendiri.

Persiapan panjang yang dilakukan Dinas TC ini tentu melibatkan Safety Action Group (SAG) Dinas TC untuk memastikan program yang dirancang sesuai regulasi dan prosedur. Persiapan mendapatkan sertifikat AS9110:2016 dilakukan maraton. Keterlibatan pihak lain ini

karena sertifikasi AS9110:2016 menuntut banyak aspek seperti Quality Management System (QMS), Risk Assessment, KPI beserta PICA-nya, Purchasing Process, Product Safety, Continuous Improvement, dan lain-lain. Dokumentasi pekerjaan sehari-hari juga menjadi tuntutan dalam sertifikasi ini.

Sertifikat AS9110:2016 merupakan pengembangan dari standard ISO 9001:2015 (Quality Management Requirement) oleh IAQG (International Aerospace Quality Group). Sertifikat ini sangat penting bagi perusahaan perawatan pesawat (MRO) seperti GMF untuk menjamin kualitas produk dan service, serta mendorong pencapaian kepuasan customer. Sertifikasi ini juga cocok untuk manajemen kelaikudaraan berkelanjutan (*continuing airworthiness*) baik pada penerbangan sipil maupun militer. Standar ini juga digunakan oleh *manufacture* pesawat atau engine (OEM) yang memiliki unit bisnis MRO.

Dengan memiliki sertifikat AS9110:2016 berarti PT GMF AeroAsia Tbk juga dinyatakan *conformed* terhadap standar ISO9001:2015. Dalam industri perawatan pesawat, AS9110:2016 menjadi *complementary* dari standard quality lainnya yang telah dimiliki GMF seperti FAA maupun EASA. Jadi, sertifikat AS9110:2016 bukan bersifat alternatif dari standard quality yang ada. [\[Bambang Sugiarto/520734\]](#)

After going through a long process, the Component Services (TC) Department finally won the trust from the United States NQA (National Quality Assurance) as a Certification Body (CB). This trust is given after the TC Department meet the requirements and conform to AS9110: 2016 standards. The certificate signed on January 23, 2019 is the Scope Extension approval for TC Department, from the previous AS9110 certificate which was previously obtained by the Engine Maintenance (TV) Department since 2014.

To get the AS9110: 2016 certification, the TC Department has conducted a series of programs



Collaboration of TV-TC Departments Generates AS9110: 2016 Certificates

and efforts for a long time. The drive to obtain this certificate is inseparable from the demands of the main customers who require PT GMF AeroAsia Tbk to have an AS9110: 2016 certificate first. From this demand, a program was designed to make it happen.

Preparations were made for a long time by involving all parties starting from the Vice President (VP), GMs, Managers, Internal Auditors (TQC) and TC personnel themselves.

The long preparation made by the TC Department certainly involves the Safety Action Group (SAG) of TC to ensure programs are designed according to regulations and procedures. Preparations to get this AS9110: 2016 certificate are conducted in a marathon. The involvement of other parties is because this AS9110: 2016 certification demands many aspects such as Quality Management System (QMS), Risk Assessment, KPI along with its PICA, Purchasing Process, Product Safety, Continuous Improvement, and others. Documentation of daily work is also a demand in this certification.

AS9110: 2016 certificate is the development of the ISO 9001: 2015 (Quality Management



Requirement) standard by the IAQG (International Aerospace Quality Group). This certificate is very important for aircraft maintenance companies (MRO) such as GMF to guarantee product quality and service and encourage the achievement of customer satisfaction. This certification is also suitable for continuing airworthiness in both civil and military flights. This standard is also used by manufacturers of aircraft or engines (OEMs) that have MRO business units.

Having AS9110: 2016 certificate means that PT GMF AeroAsia Tbk has also been declared conformed to the ISO9001: 2015 standard. In the aircraft maintenance industry, AS9110: 2016 is complementary to other quality standards that GMF has had such as FAA and EASA. So, the AS9110: 2016 certificate is not an alternative to the existing quality standards. [Bambang Sugiarto/520734]



Hermansyah

GM Quality System & Auditing Base Maintenance

Tanggung Jawab Melakukan Release to Service

Responsibility for Release to Service

Dalam perawatan pesawat dan komponen, Certifying Staff memiliki tugas serta tanggung jawab yang tidak kecil. Salah satu tanggung jawab yang harus diemban antara lain menjamin pesawat dan komponen laik udara dan aman untuk dioperasikan dalam operasi penerbangan. Jaminan ini dituangkan dalam bentuk tanda tangan pada sertifikat *Release to Service* yang memiliki kekuatan hukum sekaligus konsekuensi hukum atas tanda tangannya. Dengan tanggung jawab yang besar ini, tanda tangan Certifying Staff bukan sekadar tanda tangan biasa.

Salah satu konsekuensi itu adalah Certifying Staff menjadi pihak pertama yang diminta keterangan jika terjadi kegagalan dalam pengoperasian pesawat atau komponen. Misalnya, jika terjadi kecelakaan pesawat atau ditemukan komponen tidak laik udara, Certifying Staff adalah pihak pertama yang diminta keterangan. Jika terbukti kegagalan operasi penerbangan maupun komponen itu akibat kelalaiannya, ada konsekuensi hukum yang harus ditanggung dan dijalani.

Dengan tanggung jawab yang besar ini, *Release to Service* pesawat maupun komponen menjadi aktivitas yang krusial. Hal ini berkaitan dengan jaminan bahwa semua persyaratan minimum dan standard spesifikasi pesawat sudah terpenuhi. Selain itu, semua pekerjaan yang dibutuhkan, baik rutin atau non-rutin sudah selesai dan dicatat sesuai prosedur. Jika ada pekerjaan yang tertunda,

In aircraft or component maintenance, Certifying Staff holds great duties and responsibilities. One of the responsibilities is to guarantee that aircraft and or component which he certified for release to service is airworthy and safe for flight operations. This guarantee is effective when he put his signature on the *Release to Service* certificate thus has law consequences to him. With this great responsibilities, the Certifying Staff signature is not just an ordinary signature.

One consequence is that the Certifying Staff become the first person to be questioned if there is a failure in the operation of the aircraft or components. For example, if a flight accident occurs or unairworthy components is found, Certifying Staff is the first person to be questioned. If it is proven that the failure is due to negligence, there are legal consequences that may be applied to him.

With this great responsibility, *Release to Service* of aircraft or components is a crucial activity. This is related to the assurance of all minimum requirements and aircraft standards specification have been fulfilled. In addition, all work required, both routine and non-routine, has been completed and recorded in accordance with applicable procedure. If there is deferred work, Certifying Staff must be able to assess the impact on flight safety.

Certifying Staff harus mampu menilai dampaknya terhadap keselamatan penerbangan.

Jika dampak pekerjaan yang tertunda masih masuk dalam batas yang ditetapkan dalam *approved document*, Certifying Staff harus meminta persetujuan operator pesawat atau airlines. Selain itu, dia harus menetapkan batas waktu penundaan yang diizinkan dalam *approved document* tersebut. Prosedur *Release to Service* ini menjadi semakin kompleks dalam pelaksanaan *base maintenance* yang terdiri dari beragam pekerjaan dan melibatkan banyak personel. Karena itu, Certifying Staff perlu dibantu oleh Support Staff (SS) kategori B1 (Airframe) dan B2 (Avionic).

Supaya bantuan dan dukungan ini memberikan dampak positif terhadap Certifying Staff, maka kedua pihak harus menjalin koordinasi dan komunikasi yang baik. Mereka harus sama-sama bisa memastikan setiap tugas atau inspeksi pada pekerjaan sudah sesuai standard yang dipersyaratkan. Standar ini harus dipenuhi sebelum Support Staff kategori C merilis sertifikat perawatan atau *Release to Service*. Dengan tugas ini, Certifying Staff dan Support Staff harus menentukan tingkat koordinasi dan pengawasan yang perlu mereka lakukan.

Dalam melakukan koordinasi serta komunikasi, ada beberapa persyaratan standard yang harus menjadi perhatian antara lain instruksi dalam task card, data pemeliharaan yang berlaku, praktik standar yang berlaku, dan prosedur Maintenance Organization dan/atau operator yang sesuai. Semakin bagus koordinasi dilakukan dan komunikasi juga lancar, pemenuhan terhadap seluruh standar yang dipersyaratkan semakin besar. Dengan langkah ini, pekerjaan yang bervariasi dan personel yang banyak bukan halangan untuk memenuhi tuntutan prosedur dan regulasi.

Dalam pekerjaan *base maintenance*, memang ada orang lain yang punya wewenang mengawasi dan menanda

If the impact of deferred work still falls within the limits specified in the approved document, Certifying Staff must request the approval from the aircraft operator or airlines. In addition, he must set a deadline for delays that are permitted in the approved document. This Release to Service procedure is becoming increasingly complex in the performance of a base maintenance consisting of various jobs and involving many personnel. Therefore, Certifying Staffs needs to be assisted by Support Staff category B1 (Airframe) and B2 (Avionic).

In order for this assistance and support to have a positive impact for Certifying Staff, both parties must establish good coordination and communication. They must be able to ensure that each task or inspection of the work is in accordance with the required standards. This standard must be met before Category C Support Staff sign a Maintenance or Release to Service certificate. With this task, Certifying Staff and Support Staff must determine the level of coordination and supervision they need to do.

In coordinating and communicating, there are several standard requirements that must be considered, including instructions on the task card, applicable maintenance data, applicable standard practices, and appropriate Maintenance Organization and / or operators procedures. The better coordination and smooth communication, the greater the fulfillment of all required standards. With this step, varied work and many personnel are not obstacles for compliance to procedures and regulations.

In the base maintenance work, there are indeed other people who have the authority to supervise and sign jobs. However, their supervision and signing did not preclude





Persuasi

tangani pekerjaan. Namun, pengawasan dan penanda tangan oleh mereka tidak menghalangi Certifying Staff dan Support Staff untuk berkoordinasi, memeriksa, mengawasi staf perawatan berbeda yang bekerja di area pesawat yang berbeda secara bersamaan. Hal ini bertujuan memastikan semua tugas perawatan telah dilaksanakan sesuai standar yang dipersyaratkan oleh regulator maupun customer.

Dengan tanggung jawab yang besar ini, tanda tangan Certifying Staff untuk Release to Service bukan sekadar dokumen tertulis, namun ada tanggung jawab moral. Apalagi dengan konsekuensi hukum yang mungkin terjadi, dampak hukum yang ditimbulkan bukan sekadar untuk individu, tapi juga berimplikasi pada nama baik perusahaan. Bayangkan, jika satu kejadian terbukti karena kelalaian satu personel, yang ikut tercoreng pasti nama perusahaan. Karena itu, jangan sekali-kali membubuhkan tanda tangan jika belum yakin dengan hasil pekerjaan yang sudah dilakukan. [E](#)

Certifying Staff and Support Staff from coordinating, inspecting, monitoring different maintenance staff working in different areas of the aircraft simultaneously. This is to ensure that all maintenance tasks have been carried out according to the standards required by regulators and customers.

With this great responsibility, the signature of Certifying Staff for Release to Service is not just a written document, but there is moral responsibility. Especially with the legal consequences that might occur, the legal impact caused is not just for individuals, but also has implications for the reputation of the company. Imagine, if one incident was proven because of the negligence of one person, the name of the company would be tarnished. Therefore, do not ever put a signature to certify any work if you are not sure about the results of the work that has been done. [E](#)



Pojok K3

Kompetisi untuk Membangun Budaya K3

Untuk memeriahkan Bulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Nasional selama satu bulan pada 12 Januari – 12 Februari 2019, PT GMF AeroAsia Tbk menyelenggarakan *Safety & Health Day 2019*. Kegiatan yang dikelola oleh Unit Health Safety & Environment (HSE) ini terdiri dari beberapa aktivitas dan kompetisi yang terkait program K3 dan pengembangan budaya K3 dengan tema yang beragam.

Dari sisi Health, karyawan diajak mengikuti kompetisi Mr. & Mrs. Health 2019 dengan tujuan mendorong karyawan memulai gaya hidup sehat dan menjaga Body Mass Index (BMI). Di sisi lain, ada juga kompetisi *Fun Outdoor Dance (FOD)* berupa kompetisi zumba. Sedangkan dari aspek Safety, karyawan diajak mengikuti kompetisi *I, Play & Run (IPR)*. Kompetisi ini cukup unik karena melombakan penggunaan APD, APAR, dan Penerapan P3K.

Selain itu, kompetisi IPR dari sisi *Environment*



mengajak karyawan untuk mengikuti kompetisi memilah sampah sesuai jenisnya yakni organik, anorganik, dan limbah B3. Untuk kompetisi IPR dari sisi Environment, Unit HSE menyelenggarakan kompetisi pembuatan kostum menarik dari bahan bekas. Semua kompetisi yang berhubungan dengan peningkatan budaya K3 diharapkan dapat diikuti oleh karyawan dari seluruh level mulai dari leader hingga pelaksana lapangan.

Pelaksanaan *Safety & Health Day 2019* diharapkan meningkatkan kesadaran maupun ketaatan karyawan dalam berperilaku *safety* di setiap aktivitas dan menumbuhkan kesadaran pentingnya hidup sehat dan bekerja secara selamat dan aman. Dengan budaya K3 diharapkan suasana di area kerja semakin kondusif sehingga produktivitas kita meningkat. [E](#) **[Masagus Halim Taufik]**



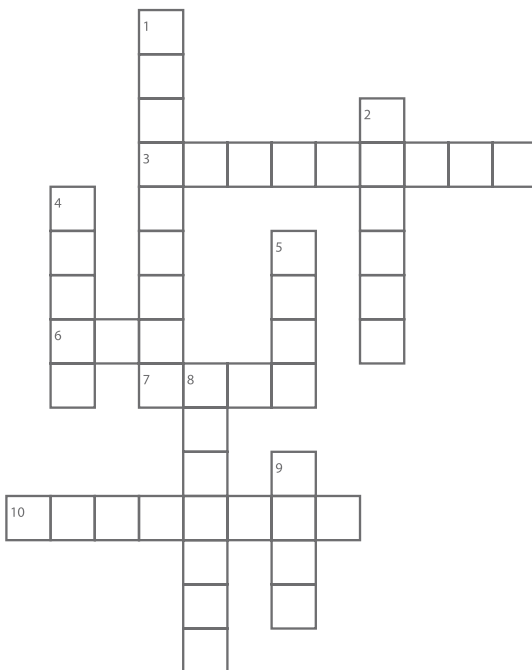
Manual Diabaikan, Kerugian Akhirnya Datang

Sebuah pesawat wide body milik salah satu maskapai penerbangan menjalani perawatan di perusahaan MRO. Sesuai dengan jadwal maintenance, pesawat ini harus menjalani perawatan selama beberapa hari. Selama dua hari pertama tidak ada kendala yang berarti yang menghambat proses perawatan.

Memasuki hari ketiga, kejadian tidak terduga tidak dapat dihindari. Pesawat mengalami *incident* yang tidak diharapkan. *Leading Edge Slat* pesawat menabrak *Thrust Reverser* yang sedang dibuka, sehingga menyebabkan kerusakan pada Structure dari *Thrust Reverser Door*. Setelah dilakukan pemeriksaan secara komprehensif, kerusakan ternyata berdampak



TTS EDISI FEBRUARI 2019



MENURUN (DOWN)

1. First...Delay (FDD).
2. Aircraft on(AOG).
4. Negara pembuat pesawat Sukhoi.
5. Metode investigasi yang digunakan oleh GMF.
8. EASA license kategori B2.
9. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (Bahasa Inggris).

MENDATAR (ACROSS)

3. Laik Udara (Bahasa Inggris).
6. Voluntary Reporting system di GMF.
7. Authority yang melakukan audit terhadap GMF di bulan Januari.
10. Certificate Of Maintenance... (COMA).



Antisipasi Gangguan Proses Release Pesawat

Sebuah pesawat *wide body* tipe A330 milik salah satu maskapai penerbangan mengalami Engine #2 Oil Leak (2 qtrs/hrs) ketika melakukan operasi penerbangan. Kondisi kebocoran oil ini termasuk dalam kategori High Oil Consumption (HOC) yang harus segera ditangani. Setelah pesawat mendarat dengan selamat di bandara tujuan, terlihat ada tetesan oil di mesin nomor 2. Kondisi ini tentu tidak boleh dibiarkan dan harus segera ditangani.


Dari hasil investigasi, akhirnya ditemukan akar dari permasalahan tersebut. Kebocoran oil ini terjadi setelah Engineer on Duty melakukan rektifikasi secara *incomplete* atau tidak sesuai dengan prosedur yang ditentukan. Kondisi ini sampai terjadi karena beberapa faktor antara lain karena keterbatasan jaringan internet untuk mengakses

troubleshooting manual, keterbatasan *tools & equipment*, *time pressure*, dan suhu udara di area kerja yang mencapai 40-49 derajat.

Dalam menghadapi tuntutan pekerjaan dengan waktu yang sempit seperti ini ketika melakukan pekerjaan, engineer tidak boleh mengabaikan langkah-langkah pekerjaan. Apalagi setiap langkah pekerjaan sudah ditentukan pada *maintenance instruction* dari Troubleshooting Manual (TSM), Fault Isolation Manual (FIM), dan lain-lain.

Dalam mengantisipasi keterbatasan jaringan internet untuk mengakses *maintenance manual* secara *online*, engineer harus memastikan manual versi *offline* tersedia dan *current*. Dokumen manual ini juga sebagai antisipasi saat akses ke jaringan internet membutuhkan waktu cukup lama, sementara waktu yang tersedia untuk handling pesawat sangat minim.

Dengan antisipasi seperti ini, proses untuk release pesawat tidak terhalang oleh kondisi yang seharusnya sudah dapat diantisipasi lebih awal. Apalagi GMF sebagai AMO sudah menerbitkan panduan bagi proses release pesawat yang mengacu pada AMOM 2.16 *Release To Service Procedure*. Jadi, tidak ada alasan untuk melakukan release pesawat atau komponen pesawat tanpa berpijak pada prosedur yang sudah ditentukan. [Triawan]

		AMO MANUAL	
PART: 2 MAINTENANCE PROCEDURES		SECTION: 2.16	
2.16 RELEASE TO SERVICE PROCEDURE (Ref: CASR-145.157; 201; 213)			
2.16.1 Procedure for Releasing to Service A/C & A/C Components - General			
Certifying Staff, as authorized per AMO Manual 3.4 will decide to release or not to release to service an A/C or A/C component. The release to service procedure will consist of a final inspection of the work and the issuance of a formal CRS when appropriate.			
<div style="border: 1px solid red; padding: 5px;"> The certifying staff will not issue a CRS if: <ol style="list-style-type: none"> Discrepancies found, until those discrepancies have been corrected and accepted; The work has not been performed per approved and current maintenance data; and There are any serious defects known to certifying staff, which could hazard flight safety. </div>			
No person will issue CRS and Maintenance Release Statement unless he is the holder of a valid certifying staff authorization appropriate for the article and scope of the work performed.			
CRS of A/C and A/C components will be issued using the applicable maintenance release certificates as dictated by the Authority of A/C registration below:			
<ul style="list-style-type: none"> For DGCA regulations and Indonesian registered A/C, follow the AMO Manual 2.16.4 For any other NAA, as required by its regulations. 			



Sebagai pemegang sertifikat approval EASA, PT GMF AeroAsia Tbk harus menjalani audit rutin setiap tahun. Audit yang berlangsung pada 8-17 Januari 2019 ini tergolong spesial karena EASA juga melakukan review dua tahunan. Semua rating dan kapabilitas GMF harus diaudit secara menyeluruh. Karena

EASA Review Seluruh Kapabilitas GMF

itu, sampling yang dipakai untuk audit cukup banyak sesuai dengan *itinerary* yang disampaikan sebelumnya. EASA juga melakukan interview dengan Pak Beni Gunawan selaku Direktur Line Operation yang baru.

Audit ini juga digunakan oleh GMF untuk mengajukan sertifikasi fasilitas perawatan pesawat ATR di Hangar Pondok Cabe. Sertifikasi *additional base maintenance* ini sangat penting karena *main customer* mensyaratkan fasilitas perawatan armadanya harus memiliki sertifikat approval EASA. Penggunaan Hangar Pondok Cabe sekaligus untuk



mencakup B777 base maintenance di Cengkareng, B787 dan A350 line maintenance di Cengkareng dan Denpasar, serta base maintenance site ATR di hangar Surabaya.

Dalam *exit meeting*, auditor EASA menyampaikan dalam kurun dua tahun ini GMF memperoleh 10 laporan audit dengan jumlah total 26 finding. Berarti terdapat 2,6 finding di setiap laporan audit. Hasil ini dinilai cukup bagus karena rata-rata temuan audit di MRO lainnya sekitar 3,5 finding untuk setiap laporan audit.

EASA memberikan apresiasi atas beberapa



merespon pembatasan *take off* dan *landing* pesawat ATR di Bandara Soekarno-Hatta yang ditetapkan oleh regulator penerbangan sipil Indonesia.

Dalam audit ini, GMF juga mengajukan penambahan *capability list component*, rating B777-300 Base Maintenance dan B787 Line Maintenance. Tapi, penambahan kapabilitas ini masih ditunda karena agenda audit yang padat dan belum masuk *itinerary* auditor EASA. Audit untuk tambahan kapabilitas ini dijadwalkan di lain waktu yang



inisiatif GMF, salah satunya adalah Dinas Component Services yang mengevaluasi komponen yang sudah tidak masuk perawatan, telah dihapus dari daftar capability. Hal ini dilakukan karena peluang pasarnya sudah tidak tersedia dan sulit menjaga *experience* personil perawatan komponen tersebut. Di sisi lain, auditor EASA juga memberi rekomendasi perbaikan terkait dengan *housekeeping*, *traceability material*, *maintenance data* dan penulisan *released certificate*. [\[Riki\]](#)



RUMPI

Rubriknya mang SAPETI

Di antara 9 kecelakaan pesawat dalam 14 tahun terakhir karena faktor teknis. Personel perawatan pesawat harus meningkatkan perannya sebelum melakukan *Release to Service*.

"Certifying Staff tidak boleh meng-issue CRS jika ditemukan kondisi yang berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan."

Releaseman memegang peran kunci untuk mencegah kecelakaan penerbangan karena menjadi penanggung jawab akhir sebelum pesawat di-release.

*"Seperti slogan yang sering kita dengar *safety in the air start from the ground*."*

Maintenance Tips



Cara Sederhana Mengantisipasi FDD dan HIL Overdue

First Departure Delay (FDD) dan *Hold Item List* (HIL) yang *overdue* tidak terjadi begitu saja. Terdapat serangkaian aktivitas kritis yang jika tidak ditangani dengan baik dapat memicu potensi FDD dan HIL *overdue*. Aktivitas dimulai saat pesawat *block-on* di malam hari hingga pesawat siap dioperasikan esok pagi. Ada tiga aktivitas yang dapat dilakukan untuk mengantisipasi potensi tersebut sebelum pesawat dioperasikan yaitu *Walk-Around Check* (WAC), inspeksi di dalam pesawat, dan *Before Departure Check* (BD Check).

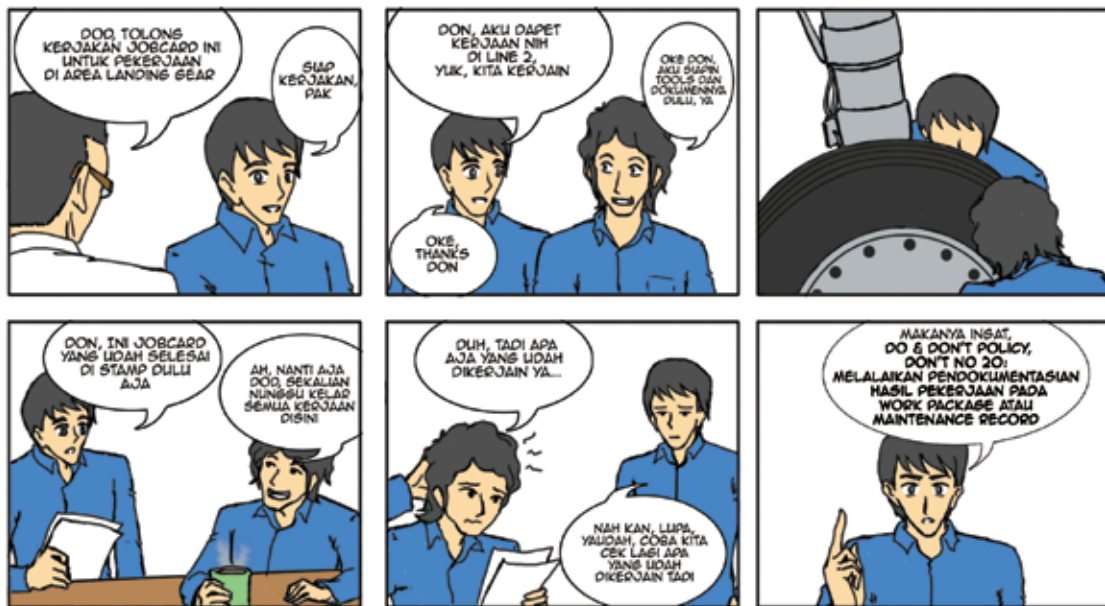
Pertama, lakukan WAC secara teliti dengan dukungan pencahayaan yang memadai ketika pesawat pada posisi *Remain Over Night* (RON). Periksa bagian eksterior pesawat, segera lakukan tindakan apabila ditemukan tanda kebocoran pada sistem hidrolik, fuel, oil atau kerusakan bagian lainnya.

Kedua, ketika melakukan inspeksi di dalam pesawat, tinjau apakah terdapat laporan masalah berulang pada *Aircraft Maintenance Logbook* (AML). Pada bagian kokpit, cek apakah ada kelainan pada instrumen dan parameter. Pastikan semua sistem seperti navigasi, kelistrikan, *Traffic Collision Avoidance System* (TCAS), hidrolik, radar cuaca, dan lampu darurat berfungsi dengan baik.

Ketiga, pastikan pesawat dalam kondisi laik terbang pada saat *BD Check*, terutama saat ada aktivitas tambahan dari pihak ketiga seperti bagian kargo, catering, penanganan darat, dan pengisian bahan bakar. Jika tiga aktivitas kritis ini dilaksanakan secara rutin dan benar, maka kemungkinan adanya FDD dan HIL yang *overdue* dapat dihindari. Tindakan preventif maupun proaktif dapat mengurangi potensi penyimpangan dalam perawatan pesawat. [\[Ivanda Oktavianto\]](#)



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 bersama, Dodo sering mengingatkan Dono untuk lebih berhati-hati dalam bekerja.



IOR

Oil Hydraulic Arc Tripod Jack Bocor



Occurrence

Oil hydraulic arc tripod jack di area Storage Line 11 Hangar 4 mengalami kebocoran, sehingga oil berceceran di lantai. Status arc tripod jack ini serviceable, namun ketika diuji coba pompanya keluar oil dari seal karet pada pump tripod jack tersebut. [\[Tiyo Yustiono/532084/PFZ-2\]](#)

Responsible Unit

Responsible Unit (TBS-5) sudah memperbaiki aircraft jack tersebut.

Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada saudara Tiyo Yustiono yang telah melaporkan hazard ini melalui IOR, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin.

Before



After





KOPI

Bukan Sekadar Gaya Hidup

Kopi telah mengalami transformasi dari sekadar minuman menjadi sebuah gaya hidup. Tidak afdol rasanya jika sekarang tidak mengenal kopi dengan segala variannya. Dari jenisnya, kita mengenal kopi Arabika dan Robusta. Dari asal usulnya, kita mengenal kopi Toraja, kopi Gayo, kopi Kintamani, kopi Lanang, sampai kopi Osing. Dari cita rasa, kita mengenal rasa kopi yang pahit legit, rasa kopi yang fruity, sampai kopi yang creamy. Bahkan, beda barista yang meracik kopi, rasa bisa berbeda meskipun berasal dari jenis dan asal-usul yang sama.

Untuk menghasilkan kopi yang nikmat, tentu bukan pekerjaan instan. Ada proses panjang yang dimulai dari memilah biji, proses *roasting* hingga *brewing* dan teknik mencampur kopi dan air. Meski jenis, asal-usul, dan rasa kopi yang berbeda, penikmat kopi dapat duduk bersama sambil menikmati setiap seduhan kopi. Perbedaan pilihan kopi bukan halangan untuk berada dalam satu *coffee shop* atau bahkan di satu meja yang sama. Setiap penikmat kopi menghargai kerja keras proses penciptaan minuman

ini sekaligus menghargai perbedaan penikmatnya.

Setiap penikmat kopi tidak pernah mengklaim kopi pilihannya lebih nikmat dibandingkan kopi lain karena setiap orang punya selera. Begitulah seharusnya kehidupan kita yang tidak pernah lepas dari perbedaan di mana pun kita menjalani hidup. Bahkan, di tempat kerja sekalipun kita akan menemukan perbedaan seperti varian kopi. Namun, perbedaan pilihan bukan alasan untuk tidak menghargai pilihan orang lain karena selera setiap orang pasti berbeda.

Makna hidup dari secangkir kopi lainnya adalah penghargaan kita terhadap sebuah kerja keras dan proses yang tak sebentar. Begitu pula dengan pemahaman terhadap *safety* yang harus dipahami dan dibiasakan sejak usia sedini dan apapun perbedaan dalam setiap pekerjaan yang dilaksanakan memiliki satu tujuan yang sama yaitu keselamatan (*safety*). Perjalanan dan proses yang panjang tersebut tidak akan mengkhianati hasil yang akan didapat. [\[Dimas\]](#)

Kelola Distraction Sebelum Menjadi Gangguan

Saran Mang Sapeti



Ketika mengerjakan suatu pekerjaan, tidak jarang pikiran kita teralihkan ke hal-hal lain yang menarik sehingga mengganggu pekerjaan. Mengalihkan perhatian orang yang sedang bekerja ini dikenal sebagai *distraction*. Ada dua jenis *distraction* yakni *internal* serta *external distraction*. *Internal distraction* datang dari dalam diri seperti kekhawatiran, emosi, dan kondisi fisiologis. Sedangkan *external distraction* berasal dari luar seperti suara bising, interupsi rekan kerja, dan perangkat digital seperti telepon seluler.

Beberapa *distraction* di tempat kerja ada yang tidak bisa kita hindari seperti permintaan bantuan, suara bising, dan masalah yang terkait *safety*. Adapun *distraction* yang bisa dihindari antara lain pesan dari rumah, keputusan manajemen tentang pekerjaan

tidak langsung dan lain sebagainya. Tentu saja semua *distraction* itu membuat pekerjaan kurang efektif dan tidak jarang mengganggu atau malah menghambat pekerjaan.

Agar tidak mengganggu, sebaiknya kita mengenali indikasi *distraction* dan fokus pada pekerjaan sampai selesai ketika *distraction* datang. Selesaikan tugas sebelum melakukan respon. Tapi, jika respon tidak dapat ditunda sementara pekerjaan belum selesai, berikan tanda dengan jelas seperti *red flag* atau *tagging*. Tujuannya agar kita tahu ada pekerjaan yang belum selesai dan kapan akan dilanjutkan kembali. Ketika akan kembali bekerja, periksa semua task pekerjaan yang dilakukan sebelumnya untuk menjamin sudah benar. [\[Avicenna\]](#)



Persyaratan Baru untuk Shop Certifying Staff

Salah satu tugas dan tanggung jawab utama Certifying Staff dalam perawatan pesawat adalah memastikan pesawat, mesin, APU dan komponen pesawat udara yang menjalani perawatan sudah laik udara. Menurut Undang Undang Republik Indonesia No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, pengertian kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi.

Jaminan bahwa perawatan pesawat, dan komponen sudah laik udara dituangkan dalam tanda tangan Certifying Staff dalam *maintenance release certificate* sebagai bukti bahwa perawatan pesawat serta komponen sudah sesuai dengan regulasi dan prosedur. Proses yang dikenal sebagai *Release to Service* ini dilakukan oleh personel yang memiliki kewenangan melakukan sertifikasi atau pengesahan. Selain pesawat dan komponen, tuntutan serupa juga berlaku untuk perawatan dan modifikasi pada mesin pesawat udara dan APU.

Untuk mengesahkan (sertifikasi) komponen, engine atau APU yang selesai menjalani perawatan, CASR juga mengatur ketentuan tersendiri. Dalam CASR part 65 edition 1 amendment 0 yang diterbitkan 21 Agustus 2017 pada part 65.41 disebutkan bahwa Certifying Staff yang hanya memiliki Basic Certificate sudah tidak boleh melakukan *maintenance release to service* pesawat, engine dan komponen. Artinya, ada persyaratan lain yang harus dipenuhi untuk melakukan *Release to Service*.

Certifying Staff di pesawat pasti sudah memiliki Aircraft Maintenance Engineer License (AMEL)

sebelum mendapatkan otorisasi sesuai kualifikasi dan rating AMEL type pesawat yang dimiliki. Namun, Certifying Staff di area shop yang merawat engine dan APU serta komponen pesawat juga dituntut memiliki Certificate of Maintenance Approval (COMA). Ketentuan ini telah diatur dalam CASR part 65.77 sebagai berikut:

A certificate of maintenance approval holder may approve for return to service the maintenance, preventive maintenance, or alteration of aircraft or components appropriate to the specific job for which he was employed and certificated, within the limits of tasks specially authorized by approved maintenance organizations issued under CASR part 145, or by certificate holder issued under CASR part 121 and 135.

Ketentuan yang berlaku sejak 30 Juni 2018 ini sudah direspon oleh GMF dengan menyiapkan para Certifying Staff di engine dan APU agar memiliki COMA. Hingga saat ini, di GMF telah terdapat 48 orang pemegang COMA yang tersebar di beberapa area seperti Engine/APU Shop, Repair/Structure Shop dan Component Shop. Tapi, sesuai surat dari Ditjen Perhubungan Udara no : AU.1922/DKPPU/DJU/XII/2018, tanggal 3 Desember 2018, para Shop Certifying Staff yang memiliki Basic Certificate di organisasi AMO 145 masih boleh melakukan *Return to Service* hingga 31 Desember 2019 sambil menjalankan program training dan *experience practical* untuk para Shop Certifying Staff dalam rangkaian proses untuk mendapatkan COMA sesuai rating komponen/mesin/APU. [\[1\]](#)

[Ahmad Sauki]