

#152/XII Mei 2021

# PENITY

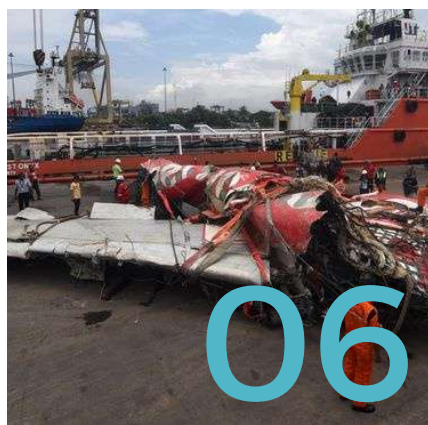
Pengetahuan dan Informasi Safety

**Prosedur Penanganan Repetitive Problem Sesuai Tuntutan Authority dan Customer**

*Procedure for Handling Repetitive Problems According to the Authority and the Customer*

# DAFTAR ISI

- 02 **Prolog** : Tangani *Repetitive Problem* Sesuai Tuntutan *Authority* dan *Customer*
- 03 **Persuasi** : Pentingnya Kerja Sama Dalam Penanganan *Repetitive Problem*
- 04 **Komunitas** : Ini yang Terjadi Bila Memberikan *Fault Identification Code* (FIC) yang Tidak Tepat di AML
- 06 **Selisik** : Dampak Fatal Penanganan *Repetitive Problem* yang tidak tuntas
- 07 **Opini** : Pastikan Penanganan *Repetitive Problem* Dilaksanakan Sesuai Regulasi
- 08 **Pojok K3** : Pentingnya Pemahaman K3L di Tempat Kerja
- 09 **Interpretasi** : Aspek Penting Saat Menangani *Repetitive Problem*
- 10 **Safety Quiz** : Teka-Teki *Safety*



## PROLOG

### **Tangani *Repetitive Problem* Sesuai Tuntutan *Authority* dan *Customer***

Sejatinya pengertian *repetitive problem* adalah ketika pesawat mengalami *fault* atau *trouble* dan telah dilakukan tindakan *troubleshooting* hingga telah dilakukan *operational test* maupun *functional test* dan dinyatakan *problem solved* akan tetapi *fault* atau *trouble* tersebut muncul kembali dalam rentang waktu tertentu.

Dalam menangani *repetitive problem* GMF harus bisa memenuhi tuntutan baik dari *authority* maupun *customer* sesuai dengan *Safety Circular SE46 Thn 2018* dan *Company Maintenance Manual (CMM)* dari masing-masing *customer*.

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. Pada edisi bulai Mei ini majalah *Penity* akan berfokus pada *issue handling repetitive problem* dipesawat. Semoga edisi ini dapat menambah wawasan terkait *handling repetitive problem* dipesawat agar sesuai dengan tuntutan baik dari *authority* maupun *customer*. Selamat membaca!

Salam,  
Redaksi *Penity*

### ***Handling Repetitive Problem in accordance with Authority and Customer***

*The very meaning of repetitive problem is when an aircraft is having fault or trouble and troubleshooting until operational test or functional test have been done and stated as problem solved, but the fault or trouble re-appears within a certain time.*

*In handling repetitive problem, GMF must be able to meet the demands of both Authority and customer, in accordance with Safety Circular SE46 2018 and Company Maintenance Manual (CMM) from each customer.*

*It is important to note that in handling repetitive problems, good coordination is needed from each unit so that the requirements, that are the demand from authority and customer, can be met. In this May 2021 issue, Penity Magazine will focus on the issue of handling repetitive problem on aircraft. Hopefully, this edition will broaden our insights regarding handling repetitive problem on aircraft so that they are in accordance with the demands of both the authority and customer. Happy reading!*

Regards,  
*Penity Editor*





**Syafharlis**

SM Line Maintenance Aircraft Quality Inspection

## PENTINGNYA KERJA SAMA DALAM PENANGANAN REPETITIVE PROBLEM

### *The Importance of Cooperation in Handling Repetitive Problem*

*Repetitive Problem* adalah gangguan teknis di satu pesawat udara yang terjadi secara berulang. *Repetitive Problem* merupakan hal yang disikapi secara serius dalam dunia penerbangan sehingga *Regulator* mengeluarkan dua Surat Keselamatan (*Safety Circular*), yaitu DGCA *Safety Circular* AU/0649/DSKU/03/2007 dan DGCA *Safety Circular* SE 46 th 2018.

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. Sedangkan 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. Terkait pelaksanaan penanganan *Repetitive Problem* di lingkungan GMF, Operator Garuda Indonesia juga menerbitkan instruksi dan prosedur yaitu Instruksi JKTMQ/INS/40001/2019 dan CMM III-2-26.

Agar pengelolaan penanganan *Repetitive Problem* dapat dilaksanakan dengan baik, ada beberapa tahap yang harus dilalui. Pertama, dalam tahap *identification*, *Engineer* yang bertugas selalu memeriksa AML Pirep 15 Legs terakhir. *Maintenance Support* (MCC) memeriksa PFR, PFL, Maintavi sebagai pendukung. Kedua, pada tahap *Rectification* MCC mengeluarkan perintah kerja (MSAO) beserta kebutuhan material diperlukan untuk dilaksanakan tim *Production* dan *Quality Control*. Ketiga, pada tahap *Review and Follow Up* MCC mengulas *job card* yang kembali untuk diperbarui datanya. Keempat, pelaksanaan *Surveillance* secara acak atas penanganan *Repetitive Problem* dan yang terakhir operator melaporkan informasi dan evaluasi *Repetitive Problem* kepada regulator.

Untuk mendapatkan hasil yang maksimal dalam pengelolaan *Repetitive Problem*, tentunya perlu ada kerja sama dan saling *support* berbagai unit untuk menuntaskannya. Dengan demikian, pengelolaan penanganan *Repetitive Problem* terlaksana dengan efektif untuk mencegah *problem* berulang semakin parah dan mencegah terjadinya potensi *incident/accident*.

*Repetitive Defect* is a technical fault in an aircraft that occurs repeatedly. *Repetitive defects* are something that is taken seriously in the aviation world, so the regulator issued two *Safety Circulars*, namely DGCA *Safety Circular* AU/0649/DSKU/03/2007 and DGCA *Safety Circular* SE 46 th 2018.

DGCA *Safety Circular* AU/0649/DSKU/03/2007 states that a maximum of 2 (two) repetitive defects occur on one aircraft within a period of 30 days. Meanwhile, DGCA *Safety Circular* SE 46 of 2018 states that a repetitive defect is a technical disturbance to a system that occurs 3 (three) times on an aircraft within a period of 15 (fifteen) flights (*flight segment*) or less. Regarding the implementation of the handling of *Repetitive Defects* in the GMF environment, the Garuda Indonesia operator also issues instructions and procedures, namely Instructions JKTMQ/INS/40001/2019 and CMM III-2-26.

In order for the management of repetitive defects to be carried out properly, there are several stages that must be passed. First, in the *identification* stage, the *Engineer on duty* always checks the last AML Pirep 15 Legs. *Maintenance Support* (MCC) checks PFR, PFL, Maintavi as support. Second, at the *Rectification* stage, MCC issues a work order (MSAO) along with the material requirements needed to be carried out by the *Production* and *Quality Control* team. Third, at the *Review and Follow Up* stage, MCC reviews the returned *job cards* to update the data. Fourth, random *surveillance* on the handling of repetitive defects and finally the operator reports information and evaluation of repetitive defects to regulators.

To get maximum results in the management of repetitive defects, of course there needs to be cooperation and mutual support from various units to solve them. Thus, the management of repetitive defects is carried out effectively to prevent recurring problems from getting worse and prevent potential incidents/accidents from occurring.



# INI YANG TERJADI BILA MEMBERIKAN FAULT IDENTIFICATION CODE (FIC) YANG TIDAK TEPAT DI AML

## THIS IS WHAT HAPPENS WHEN YOU PROVIDE INCORRECT FAULT IDENTIFICATION CODE (FIC) IN AIRCRAFT MAINTENANCE LOG (AML)

by: Manager on Duty (Member of SAG Line Maintenance)

Salah satu aspek penting yang mempengaruhi keselamatan penerbangan adalah penanganan *repetitive problem*. Terkait hal ini, DKPPU telah mengeluarkan *Safety Circular* perihal pembatasan "*Repetitive Discrepancy Maintenance Items*". *Safety Circular* tersebut menetapkan kebijakan untuk membatasi masalah berulang maksimum 2x terjadi dalam jangka waktu 30 hari. Kebijakan ini oleh MCC (*Maintenance Control Center*) ditindaklanjuti dengan membuat *system* (*Portal Repetitive Problem*) untuk menangkap *problem* berulang ketika sudah terjadi 2x dalam jangka waktu 30 hari. *Logic* yang digunakan adalah dengan memanfaatkan *4-digit Fault Identification Code (FIC)* dari *AML (Aircraft Maintenance Log) book*.

Sesuai prosedur, setelah *Engineer* melaksanakan perbaikan terhadap suatu *problem* di pesawat, maka selanjutnya wajib menuliskan apa yang sudah dikerjakan di dalam *AML*. Dari pengisian kolom-kolom di buku *AML*, terdapat satu kolom isian yang penting untuk menangkap apakah suatu *problem* itu sudah berulang atau tidak. Kolom tersebut adalah *4-digit FIC* yang terdapat di pojok kanan atas di setiap *AML sequence*. Semua isian dari *AML book* tersebut kemudian di input ke *system SWIFT*. Untuk memudahkan *Engineer*, daftar *FIC* ini ada di setiap sampul halaman depan buku *AML* yang disesuaikan dengan tipe pesawatnya.

Meski daftar *FIC* sudah disediakan, ternyata masih banyak ditemukan *FIC* yang berbeda untuk *problem* yang sama. Kasus yang terjadi adalah perbedaan pada *digit* ketiga dan keempat *FIC (subATA chapter)*. Akibatnya hal ini tidak tertangkap oleh *system* sebagai *repetitive problem* karena *logic*-nya tidak terpenuhi meski secara *factual* *problem*nya sudah sering muncul di pesawat.

Kasus ini terjadi di pesawat B737-NG dimana *problem*nya adalah "*Right Pack Illuminated*" dengan dua *digit* pertama *FIC* sudah benar yaitu *ATA chapter 21*. Tetapi *digit* ketiga dan keempatnya berbeda, seperti *sample* penulisan *AML* berikut: *AML seq. 09 FIC*-nya ditulis 2161; *seq. 12* ditulis 2162; *seq. 17* ditulis 2151; *seq. 35* ditulis 2153.

Karena *FIC* yang diberikan berbeda-beda maka *repetitive problem* tersebut tidak tertangkap oleh *system* meski *problem* yang sama sudah 4x terjadi. Setelah ditelusuri ternyata kasus beda *FIC* itu terjadi karena *Engineer* memberikan *FIC* bukan berdasarkan *problem/trouble/complain*-nya, tetapi berdasarkan *FIC* dari *corrective action* yang dilakukan. Padahal sesuai *GA Technical Handling Manual chapter IV-4* dinyatakan bahwa *Fault Identification Code (FIC) of trouble/complain must be entered to indicate the reference trouble monitoring*. Jadi meskipun *corrective action*-nya menggunakan *FIM 2161, 2162, 2151* atau *2153*, namun *FIC* yang seharusnya dituliskan adalah untuk *problem*nya: "*Right Pack Illuminated*", yaitu sesuai *Fault Code Index 215x* dari *FIM*.

Permasalahan diatas terjadi salah satunya karena kurangnya pembekalan ketika seseorang akan menjadi calon *Releaseman* dan *Engineer*. Seorang calon *Releaseman* dan *Engineer* seharusnya memiliki bekal pengetahuan yang memadai terkait *company/operator manual, regulation, policy* dan *best practice*.

One important aspect that affects flight safety is the handling of repetitive problem. In this case, DGCA Indonesia has issued *Safety Circular* concerning limitation of "*Repetitive Discrepancy Maintenance Items*". The *Safety Circular* define policy to limit repetitive problems to a maximum of 2 times occurring within a 30-day period. This policy was followed up by MCC (*Maintenance Control Center*) by creating a *system* (*Portal Repetitive Problem*) to catch repetitive problems when it occurred twice within a period of 30 days. The *logic* used is by utilizing the *4-digit Fault Identification Code (FIC)* from the *AML (Aircraft Maintenance Log) book*.

As per its procedure, after *Engineer* carried out *problem* on the aircraft, then *Engineer* must write down what has been done in the *AML*. From filling in the columns in the *AML*, there is one column that is important to capture whether a *problem* has been repeated or not. The column is the *4 digits FIC* which is in the upper right corner of each *AML sequence*. All entries from the *AML* are inputted into *SWIFT system*. To make it easier for *Engineers*, this *FIC list* is on the cover of every front page of the *AML book* which is adjusted to each type of aircraft.

Although the *FIC list* has been provided, turns out that there are still many different *FICs* for the same *problem*. Many cases that occur is the differences in the third and fourth digits of the *FIC (sub-ATA chapter)*. This resulted not caught by the *system* as a *repetitive problem* because the *logic* is not fulfilled even though in fact the *problem* has often appeared on the aircraft.

This case occurred on the B737-NG aircraft where the *problem* was "*Right Pack Illuminated*" with the first two digits of the *FIC* which already correct, namely *ATA chapter 21*. But the third and fourth digits were different, as sample of the following *AML* writing below:

*AML seq. 09 FIC* is written as 2161; *Seq. 12* is written as 2162; *Seq. 17* is written 2151; *Seq. 35* is written 2153.

Due to the given *FIC* is different, the *repetitive problem* is not caught by the *system* even though the same *problem* has occurred 4 times. After being investigated, it turns out that the different *FIC* cases occurred because the *Engineer* gave the *FIC* not based on the *problem/trouble/complain* but based on the *FIC* of the *corrective action* taken. Whereas according to the *GA Technical Handling Manual chapter IV-4* it is stated that the *Fault Identification Code (FIC) of trouble/complain must be entered to indicate the reference trouble monitoring*. So even though the *corrective action* uses *FIM 2161, 2162, 2151* or *2153*, the *FIC* that should be written is for the *problem*: "*Right Pack Illuminated*", which is according to the *Fault Code Index 215x* from the *FIM*.

One of the *problems* above occurs because of the lack of mentoring when someone will become a potential *Releaseman* and *Engineer*. A prospective *Releaseman* and *Engineer* should have adequate knowledge regarding the *company/operator manual, regulation, policy, and best practice*.





*Pastikan Sebelum  
Melangkah  
Karena Kerja Cepat  
Belum Tentu Tepat*



# Dampak Fatal Penanganan *Repetitive Problem* yang tidak tuntas

by: Marzuli

Pada 28 Desember 2014 pukul 05.35 WIB, sebuah pesawat Airbus A320 dengan rute penerbangan Bandar Udara Juanda - Surabaya menuju Bandar Udara Changi - Singapore terbang dengan ketinggian jelajah 32.000 kaki di atas permukaan air laut. Pesawat diperkirakan tiba di Singapura pada pukul 08.36 waktu setempat (07.36 WIB). Di dalam pesawat terdapat 162 orang yang terdiri dari dua pilot, empat awak kabin, dan 156 penumpang termasuk seorang *engineer*.

Pesawat tersebut berada di bawah kontrol lalu lintas udara Indonesia ketika diminta untuk menyimpang dari jalur penerbangan aslinya karena kondisi cuaca yang buruk. Pilot meminta izin naik ke ketinggian 38.000 kaki (11.600 m) untuk menghindari awan tebal kumulonimbus tetapi ketinggian final yang ditunjukkan transponder dan disimpan oleh Flightradar24 adalah 32.000 ft (9.750 m). Selang 42 menit penerbangan, pesawat dikabarkan hilang kontak dengan pengatur lalu lintas udara pada pukul 06.17 WIB saat terbang di atas Laut Jawa antara Pulau Kalimantan dan Jawa. Setelah insiden itu, terdapat laporan yang menunjukkan bahwa terdapat sebuah pesawat jatuh di sekitar area Pulau Belitung, Indonesia. Operasi pencarian dan penyelamatan telah berlangsung di bawah arahan Otoritas Penerbangan Sipil Indonesia.

Hasil investigasi yang dilakukan KNKT dengan bantuan dari beberapa negara sahabat seperti ATSB (Australia), BEA (Perancis), AAIB (Singapura), dan MOT (Malaysia) yang bertindak sebagai *accredited representatives*, menyatakan bahwa penyebab pesawat nahas tersebut jatuh ialah karena adanya kerusakan pada bagian *rudder-travel-limiter* (FAC), bagian pesawat yang membatasi gerakan *rudder* di ekor pesawat yang dihasilkan akibat adanya keretakan kecil di bagian solder, sehingga solder tidak menghantarkan listrik dengan benar, dan diperparah oleh tindakan tidak benar dari pilot. Dari hasil investigasi terhadap catatan perawatan pesawat dalam 12 bulan terakhir ditemukan adanya 23 kali gangguan yang terkait dengan sistem *Rudder Travel Limiter* di tahun 2014 dan tidak terdeteksi oleh teknisi. Selang waktu antara kejadian menjadi lebih pendek dalam 3 bulan terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat penanganan *repetitive trouble* yang tidak tuntas dilakukan.

Sistem perawatan pesawat yang ada saat itu belum memanfaatkan *Post Flight Report* (PFR) secara optimal sehingga gangguan pada *Rudder Travel Limiter* (RTL) yang berulang tidak terselesaikan secara tuntas.

Dari kejadian ini, dapat diambil pelajaran bahwa pentingnya melakukan penanganan *repetitive problem* secara komprehensif sebagaimana yang diatur dalam *Safety Circular* SE 46 tahun 2018 yang dikeluarkan oleh DGCA. Dengan adanya kejadian tersebut agar menjadi *lessons learned* sehingga hal serupa tidak terjadi di kemudian hari.



# Pastikan Penanganan *Repetitive Problem* Dilaksanakan Sesuai Regulasi



**Ardhesa Fikriana**  
SM Maintenance Control and Coordination

Berdasarkan DGCA *Safety Circular* no.AU/0649/DSKU/03/2007, *repetitive problem* dinyatakan sebagai *problem* yang muncul 2 kali dalam 1 bulan. Selain itu, menurut DGCA *Safety Circular* SE.46 tahun 2018, *repetitive problem* juga didefinisikan sebagai *problem* yang muncul 3 kali dalam 15 flight leg. Namun begitu, selain mengacu pada 2 *Safety Circular* dari DKPPU tersebut, penetapan *repetitive problem* juga harus mengikuti manual dari masing masing *Operator*.

Dalam hal ini *Engineer* dan *team MS* di MCC beserta *Operator* bertanggung jawab untuk memonitor dan *handling repetitive problem*. *Engineer* harus memastikan setiap *problem* di AML apakah termasuk *repetitive* dengan check AML *complaint* sebelumnya, kemudian AML diinput ke *system*. *Operator* wajib memberikan waktu untuk perbaikan *repetitive problem* yang ada.

Selain itu, *Engineer* harus melakukan check terhadap *repetitive problem* sebelum melakukan *release pesawat*. Jika terdapat *repetitive problem*, *Engineer* harus *check previous action* yang sudah dilakukan, melakukan perbaikan dan menginformasikan ke MCC. Semua perbaikan yang dilakukan di pesawat ditulis di AML dan input ke SWIFT agar dapat di *monitor* oleh MCC dan *Operator*. Penulisan *fault code* harus benar agar mudah di *monitor* di SWIFT.

**"Engineer dan MCC bertanggung jawab untuk memonitor dan menangani Repetitive Problem"**

Image source: Canva.com

## Request Material Tidak Sesuai Dengan Effectivity Pesawat

**BEST IOR** 

IOR No: 028/03/2021



**Kholifatul Akhiroh**  
532876/TBP-5

### Occurrence

Refer to CML C59 "Emergency Exit Lamp Cover Post Above Seat 34G Missing" pada pesawat PK-GPO ditemukan penulisan pada kolom PN adalah :9EL406847-00 dan PN tersebut ternyata tidak effective untuk pesawat tersebut. Sehingga menyebabkan kebingungan dalam request material. Setelah di check IPC PN yang sesuai dengan effectivity PK-GPO adalah : 01000819 (see IPC 33-51-11-03), dan part tersebut avail di GADC. Kedepan agar lebih teliti dalam request material agar tidak menyebabkan CoPQ dalam proses pembelian part.



### Mitigation Action

Telah dilakukan briefing kepada seluruh pegawai pada unit in-charge agar kejadian ini tidak terulang lagi.

### Tanggapan Redaksi

Redaksi PENITY mengucapkan terima kasih kepada unit terkait dalam melakukan mitigasi, serta kepada Ibu Kholifatul Akhiroh yang telah melaporkan hazard ini melalui IOR, sehingga hazard terkait PN yang tidak efektif tersebut dapat termitigasi.





## PENTINGNYA PEMAHAMAN K3L DI TEMPAT KERJA

by: Ibrahim Rendra

Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan (K3L) merupakan sebuah pedoman yang harus diketahui dan dipahami oleh setiap pekerja. Kenapa? Karena dengan penerapan K3L, seluruh tubuh dapat terlindungi dari beragam kemungkinan masalah serius dari aktifitas kerja yang ada. Jika setiap pekerja disemua bagian memakai peralatan kerja yang sesuai ketentuan K3, maka kecelakaan fatal dapat ditekan sehingga angka karyawan yang jatuh sakit karena masalah atau efek beresiko dari lingkungan tempat kerja pun dapat dikurangi. K3 juga dapat menertibkan karyawan untuk lebih bertanggung jawab bukan hanya pada pekerjaan, tetapi juga membuat perlindungan pada diri mereka sendiri.

### DASAR HUKUM K3L

Pasal 5, 20 dan 27 ayat (2)  
UUD 1945



Pasal 86, 87 Paragraf 5 UU  
Ketenagakerjaan



UU No.1 Tahun 1970



Peraturan Pelaksanaan

Dasar Hukum K3L telah diatur dalam Undang Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja. UU tersebut mengatur segala hal yang berkaitan dengan tempat kerja baik di darat, tanah, air, permukaan air, dan udara yang berada di wilayah kekuasaan hukum RI.

Adapun tujuan dari adanya K3L yaitu melindungi karyawan atau tenaga kerja atas hak keselamatannya, baik ketika sedang melakukan pekerjaannya maupun meningkatkan produksi dan produktivitas nasional. Selain itu, penerapan K3L juga untuk menjamin keselamatan setiap orang lain yang berada di tempat kerja sehingga pemeliharaan sumber produksi pun dapat digunakan dengan aman dan efisien.

Maka dari itu, penulis meminta dukungannya dan menghimbau semua lini agar turut berpartisipasi dalam pelaksanaan K3L guna menghindari terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Dengan demikian, kita dapat menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman, sehat dan tercapai produktivitas yang tinggi.

*Safety dipilih, sukses diraih, kerja selamat, pilihan paling tepat*



# Aspek Penting Saat Menangani *Repetitive Problem*

by: Yan Rinaldi

Pesawat B737-500 Sriwijaya Air SJ182 yang mengalami *crashed* pada 9 January 2021, diberitakan sebelumnya telah beberapa kali terjadi malfungsi khususnya pada *Autothrottle System*. Kejadian lainnya, yaitu pada tanggal 29 Oktober 2018 pesawat Lion Air PK-LQP JT610 juga sempat terindikasi *repeated problem* terhadap indikator *Airspeed* dan *Altitude System*. Terlepas dari apakah *problem* pada sistem-sistem yang menyebabkan kecelakaan pesawat tersebut atau sebab lainnya, namun yang perlu kita sikapi adalah bagaimana penanganan *operator/airline* terhadap *repeated problem*, sebagai upaya untuk mencegah semakin parahnya *problem* tersebut yang dapat menimbulkan terjadinya *incident/accident*.

DGCA melalui *Safety Circular SE 46 Tahun 2018* telah mengeluarkan aturan mengenai *repeated problem*, dimana aturan ini juga telah dimasukkan dalam CMM Section III-2-6 Garuda Indonesia maupun Citilink. Dalam *circular* tersebut dijelaskan bahwa "*Repeated Discrepancy*" adalah munculnya 3 kali *discrepancy (problem)* dalam 15 *flight legs*. Terdapat juga pada GMF Procedure melalui WI-TL-013 *Repetitive Defect Management*, dimana sesuai WI tersebut informasi *defect/discrepancy* pesawat yang dituliskan dalam *log book (AML)* akan diinput kedalam sistem SWIFT kemudian di-*retrieve* dan di-*manage* menggunakan aplikasi *repetitive.gmf-aeroasia.co.id* agar dapat digunakan dalam menentukan *next rectification*-nya.

Ada beberapa aspek yang harus dijalankan dengan baik agar informasi terhadap *defect* yang terjadi dapat tertangkap oleh sistem yang dibangun, karena ini merupakan inti dari *defect management*.

Pertama, konsistensi dalam memasukan *Fault Code* terhadap *problem* yang muncul. *Fault Code* berdasarkan CMM GA/QG sendiri adalah *combination area & defect refer to template AML/CML Cover Book*. Perbedaan referensi dalam memasukan *fault code* akan menghasilkan data yang kurang akurat terhadap *repeated problem* tersebut.

Kedua, kecepatan *input data* dalam SWIFT. Mungkin jika *e-techlog* sudah diterapkan pada pesawat *operator*, masalah tersebut dapat teratasi. Namun dikarenakan masih menggunakan *manual (Log Book)*, maka memasukannya kedalam sistem SWIFT memerlukan kecepatan dan akurasi agar transformasi data dari *log book* ke sistem SWIFT sama/akurat sehingga menghasilkan data pada sistem yang mendekati *real time*.

Ketiga, *rectification* dari *defect* tersebut. *Defect* harus diperbaiki menurut *step-step* yang tercantum dalam TSM/FIM sesuai *symptom* yang muncul dari *defect* tersebut. Pesawat terkini sudah banyak dilengkapi dengan BITE Test maupun PFR/ECAM/*Flight Deck Messages* yang memberitahukan *fault* yang sedang terjadi maupun *historical* serta *class/critical fault* dari pesawat tersebut, dengan harapan bahwa *maintenance personnel* dapat langsung memperbaiki *defect* tersebut sesuai TSM/FIM.



# Teka-Teki Safety

**INSTRUCTION:**  
Tebaklah susunan gambar disamping agar menjadi sebuah kalimat yang berhubungan dengan Tema pada rubrik PENITY Mei 2021. Clue: Regulasi untuk repetitive problem.



Nama / No. Peg:

Unit:

No. Telp:

Saran untuk PENITY:

Jawaban dapat dikirimkan melalui email Penity ([penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id)) atau klik link: [bit.ly/PENITYMAY2021](https://bit.ly/PENITYMAY2021)  
Jawaban ditunggu paling akhir 16 Juni 2021. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah.  
Silahkan kirimkan saran atau kritik Anda mengenai majalah Penity melalui email kami.

**Nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi April 2021:**  
👑 **AKHMAD SALMI FIRSYARI/ TJP-2/580821**  
**Jawaban Teka-Teki Safety Edisi April 2021:**  
**AIRWORTHY  
AWARENESS  
ERROR  
PEAK SEASON  
SERVICEABLE  
TIME PRESSURE**  
**Ketentuan Pemenang:**  
1. Batas pengambilan hadiah 16 Juni 2021 Unit TQY Hangar 2 Lt.1 R.13 dengan menghubungi Bpk. Aviecenna Zulpareano setiap hari kerja pukul 09.00 - 15.00 WIB.  
2. Pemenang menunjukkan ID-Card pegawai.  
3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan.

*Do No.6: "Laksanakan tiap langkah kerja dengan benar & akurat sesuai Maint. Instruction & Approved data/Maint. Data"*

