

Si Biru Delft yang Kini Berpadu Oranye Tertahan Lebih 2 Minggu di Beijing



P

enggantian mesin pesawat dengan mesin baru, dalam kondisi normal sebenarnya hanya memakan waktu $\pm 2 - 3$ hari. Virgins Atlantic bahkan menyatakan, penggantian mesin pesawat dapat dilakukan hanya dalam waktu ± 24 jam saja. Namun maskapai KLM melakukannya lebih lama di Beijing, Tiongkok.

Kejadian ini diawali ketika pesawat KLM B777-300ER beregistrasi PH-BVA, terpaksa harus melakukan pendaratan pengalihan ke Beijing, di saat sedang terbang menjelajah di ketinggian 32.000 kaki di atas wilayah ruang udara Rusia, 60nm tenggara Irkutsk. Pengalihan itu disebabkan karena fungsi mesin #1 (minor incident) mengalami gangguan. Penerbangan ini adalah penerbangan akhir tahun, 31 Desember 2020 dari Pudong, Shanghai ke Schiphol, Amsterdam. Saat itu pesawat penumpang ini bukan membawa penumpang melainkan kargo.

Pilot pesawat yang batal melakukan pendaratan di bandar udara tujuan (sesuai flight plan), karena sesuatu hal, (misal cuaca sangat buruk), akan mendaratkan pesawatnya di bandar udara lain yang disebut sebagai **bandar udara alternatif** (alternate aerodrome atau alternate airport) yang sesuai flight plan. Sedangkan bila pilot pesawat harus melakukan pendaratan darurat ketika masih berada (terbang) di rute penerbangannya (en-route) setelah melewati titik point of no return (PNR), sehingga penerbangan tidak dapat dilanjutkan ke tujuan, maka bandar udara yang akan didarati yang tidak tercantum dalam flight plan (karena di luar rencana penerbangan = mendadak kejadiannya) disebut sebagai **bandar udara pengalihan** (diversion airport). Bila insidennya terjadi sebelum melewati PNR, pesawat akan kembali ke point of departure (bandara keberangkatan), dan keputusan ini disebut sebagai return to base (RTB).



Pendaratan darurat yang diputuskan secara mendadak itu, bisa disebabkan oleh banyak hal, misalnya kerusakan mesin, atau tidak berfungsinya tekanan udara dalam kabin. Pendaratan demikian dikenal dengan sebutan forced landing atau emergency landing. Faktor utama dari pemilihan bandar udara adalah, berdasarkan, bandara mana yang berjarak terdekat dari lokasi kejadian dan terlengkap fasilitasnya (pendaratan dan bantuannya). Penentuan bandar udara untuk pendaratan itu semua bisa berubah sesuai keputusan dari kapten pilot.

Dalam insiden yang dialami oleh PH-BVA ini, bila pilot memutuskan akan melakukan pendaratan, karena mesin #1 (left hand side), pesawat mengalami gangguan, maka bandar udara pengalihan yang dipilih, adalah yang terdekat dari lokasi kejadian, yang dalam hal ini adalah bandar udara di wilayah Rusia (Irkutsk). Namun dalam insiden ini, pilot PH-BVA memutuskan lain, yaitu dengan melakukan diversion (pengalihan) ke Beijing yang ditempuh dalam waktu 3,5 jam sejak keputusan penerbangan pengalihan.

Kemampuan pesawat bersertifikasi kelaikudaraan [ETOPS](#) ini memungkinkan pendaratan di bandar udara diversion Beijing, dengan hanya 1 mesin beroperasi normal. PH-BVA saat itu sedang terbang sebagai pesawat kargo. Memang di saat pandemi, KLM meningkatkan pelayanan penerbangan kargonya dengan mempergunakan pesawat penumpang.

FAA menyebut kepanjangan [ETOPS](#) sebagai Extended Operations, sedangkan ICAO sejak 1985 menyebutnya sebagai Extended Range Twin-engine Operations. ICAO pada 2012, telah mengembangkannya dengan merubah sebutan ETOPS menjadi EDTO (Extended diversion time operations). Pesawat bersertifikasi kelaikudaraan ETOPS, akan berkemampuan terbang ke bandar udara pengalihan dengan hanya satu mesin yang beroperasi dalam waktu yang sudah terukur (ETOPS-75, 90, 120/138, 180/207, 240, 270, 330, dan 370 menit). ETOPS diberikan hanya kepada setiap satu registrasi pesawat yang sudah lolos uji. Tanda ETOPS tertera di bagian luar kanan-kiri katup penutup roda hidung. ETOPS berkemampuan terbang terjauh adalah ETOPS 370. Sertifikasi kelaikudaraan [ETOPS](#) yang diakui dunia adalah yang melalui uji kelaikudaraan oleh badan keselamatan penerbangan sipil di mana pabrik pesawat tersebut dibuat misalnya pesawat buatan Airbus dan Boeing oleh EASA (EU) dan FAA (US).

Secara teknis operasional, bila salah satu dari 2 mesin yang terpasang di pesawat mengalami kegagalan fungsi atau gangguan di saat sedang terbang, untuk mempertahankan sertifikasi kelaikudaraan [ETOPS](#) tersebut, harus diganti dengan yang baru, bukan hanya sekedar diperbaiki. Demikian juga yang harus dipenuhi oleh PH-BVA ini, namun masalahnya, kejadian ini terjadi di luar negaranya yaitu di Beijing dan di saat pandemi. PH-BVA adalah salah satu pesawat dengan corak warna yang bukan sepenuhnya biru Delft, seperti umumnya pesawat KLM, namun dengan paduan warna kebanggaan oranye.

KLM di tahun 2020, bersama 19 maskapai lainnya termasuk kelompok 20 maskapai berlayanan penuh berperingkat terbaik dan terselamat dunia, versi airlineratings.com.

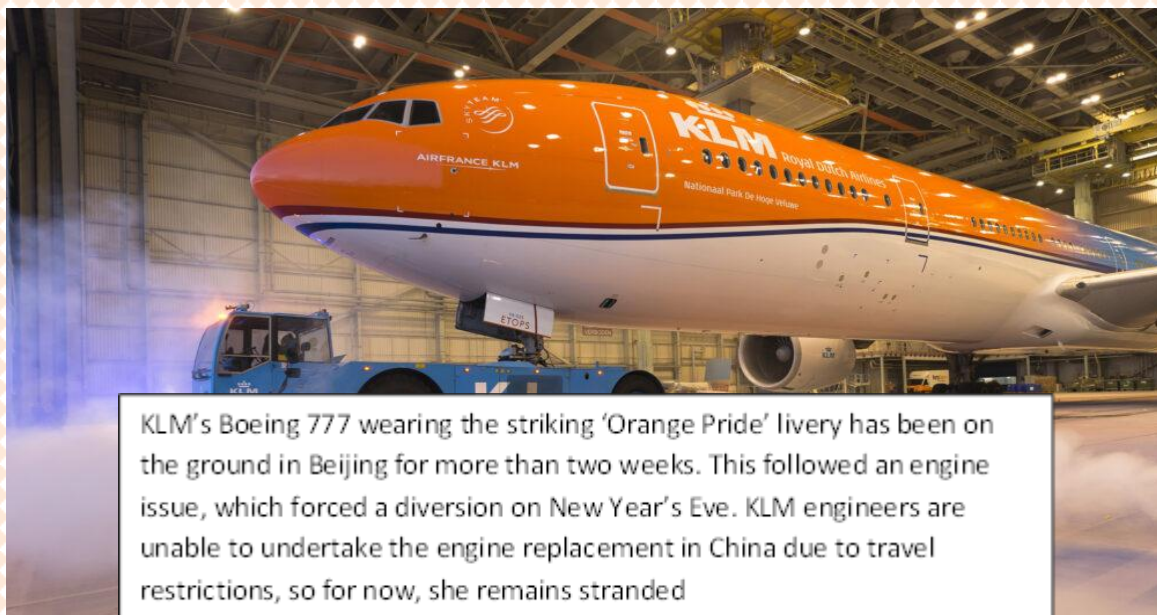
Ketentuan protokol kesehatan menghadapi pandemi COVID-19 yang ketat dari pemerintah Tiongkok menjadikan pengiriman mesin baru pesawat yang utuh terlambat, yang baru tiba 11 Januari 2021. Selain itu juga pengiriman tenaga mekanik dan teknisi dari KLM di Amsterdam tidak dapat dilaksanakan dengan cepat. Penggantian mesin ini pun, terpaksa digantikan oleh teknisi dan mekanik lokal berlisensi, di Beijing.

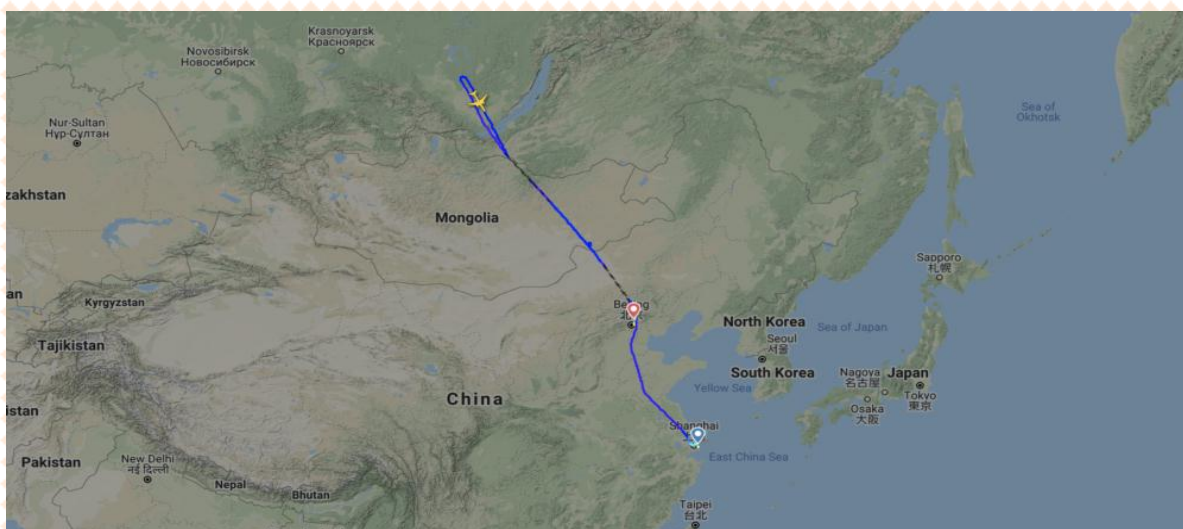
Sesuai dengan regulasi keselamatan penerbangan sipil (CASR = Civil Aviation Safety Regulation) dari EASA (European Aviation Safety Agency) Part 145, bengkel pesawat yang memperbaiki pesawat dengan registrasi Eropa, harus memiliki sertifikasi dari otoritas yang diakui EASA. Bengkel pesawat semacam ini dikenal dengan sebutan AMO (Approved Maintenance Organization). Selengkapnya, bacalah tulisan kontributor dari Simple Flying, Joanna Bailey berikut ini.

KLM's Orange Pride 777 Has Been Grounded In China For 2 Weeks

- Simple Flying -

Joanna Bailey





The flight headed back to Beijing. Image: FlightRadar24.comPin

Why KLM's 777 is in Beijing

KLM's famously uniquely liveried [Boeing 777](#), a color scheme called 'Orange Pride,' was noted to have [taken a diversion](#) during a routine flight between Shanghai and Amsterdam on New Year's Eve. The aircraft, registered PH-BVA, was overflying the southeast of Russia on its way home when the crew encountered an issue with the left engine.

While the issue was significant enough to warrant a diversion, it appears not to have been a major incident at the time, as the pilot elected to about turn and fly back to Beijing rather than landing in Russia. The 777 can fly [adequately on a single engine](#) for some time and landed safely in Beijing three and a half hours after instigating the diversion.

At the time, it was noted that after landing, maintenance found metallic chips in the engine's magnetic chip detector. This indicates a significant issue, requiring a replacement engine to be installed. Usually, this is not a major disruption, with replacement engines able to be ferried out in a matter of days.



However, flight tracking does not show PH-BVA as having left Beijing yet. Now, with more than two weeks of having this 777-300ER out of service, why isn't it back in the Netherlands yet? When will Orange Pride go back to the Netherlands?

Orange Pride is taking some time to repair

According to reporting in the [Aviation Herald](#), the replacement engine for the 777 was flown out to Beijing on or just after January 11th. [Luchvaart Nieuws](#) further reports that, because no replacement engine was available in Beijing, the replacement was transferred in parts by cargo plane earlier this month. This should mean that the repatriation of Orange Pride should have happened by now.

[Virgin Atlantic's blog](#) states that, from start to finish, replacing a jet engine can take up to 24 hours. Even if that was split over daylight hours only, a maximum of three days would have been required to complete the work. Usually engine replacements take around 24 work hours. Photo: [KLM Pin](#)

However, there are more factors at play here – namely, a pandemic. Because of the strict entry restrictions in China, KLM's technicians were not able to travel along with the replacement engine to fit it to the plane. Had they done so, they would have been required to spend 10 days in quarantine before being able to start work.



For this reason, KLM has been forced to contract the job to a local provider. The airline told Simple Flying, *“The plane (PH-BVA) in question is still in China and will need a new engine. Various options were considered for carrying out the engine change. It was decided to enter into a contract with a local authorised provider. This is a certified company (with a hangar) that is supported by our local KLM E&M technical staff and also receives support from our KLM E&M experts from Schiphol.”* At the present time, it is not known when the repairs will be completed or when Orange Pride will make its way back to the Netherlands

----- END -----

Sumber : Simple Flying, AVH News dengan pengantar dari [”Dunia Menyapa Negeri”](#)