

## Jangan Ragu untuk Konsultasi dan Diskusi



Beberapa waktu yang lalu, sebuah pesawat dengan tipe Boeing 737-800 NG mengalami AOG di station UPG. Apa penyebabnya? Pesawat tersebut mengalami structural damage pada area yang **critical** dan **non allowable** untuk di-dispatch yaitu di area cargo door cutout. Damage tersebut ditemukan oleh Engineer di station SRG yang kemudian melakukan assesment terhadap damage tersebut dengan merefer ke Sturctural Repair Manual (SRM). Engineer kemudian menyatakan pesawat dapat direlease dengan pertimbangan damage still within limit. Namun ternyata, referensi tersebut tidak sesuai untuk damage pada pesawat tersebut karena Engineer tidak familiar terhadap structural damage sehingga pesawat tersebut dinyatakan AOG di station berikutnya.

Berkaca dari kejadian tersebut, dapat diambil pelajarannya bahwa apabila memiliki kesulitan, jangan ragu untuk konsultasi dengan para expert atau bisa melalui MCC. Hal tersebut juga dijelaskan pada GMF Quality Procedure (QP) **601-25 Managing and Controlling Aircraft Structure Damage**, ada beberapa hal yang dapat dilakukan oleh Ground Engineer apabila menemukan finding Aircraft Structural Damage, antara lain:

1) To record in AML Book and Aircraft Structural Damage Control Sheet (MZ-2-07) any damage of external structure found during inspection with Actual Data, Station, and Sequence number of the damage as well as on aircraft drawing.

2) Review the existing damage against manufacturer maintenance manual (Structure Repair Manual/SRM) or consult to MCC whether the aircraft can be dispatched with deferred repair action or should be repaired immediately before next departure.

3) Arrange the accomplishment of repair by concerned unit as soon as possible.

4) Record rectification action or temporary repair of the damage performed in AML Book and ASDCS.

5) Create Techlog (D2 Notification) and Raise ADD ASDCS (D3 Notification) for any aircraft structure damage which has an "open" status with cyclic condition (for repetitive inspection) or offset condition (for one time). When creating the Techlog begins with word "ASDCS" and followed by the finding.

Pada point kedua dijelaskan bahwa Engineer dapat berdiskusi atau berkonsultasi dengan MCC apabila menemui kesulitan dalam menentukan keputusan airworthy atau tidaknya suatu pesawat. Jangan lupa untuk memberikan informasi yang detail terkait structural repair difficulties pada saat maintenance agar membantu proses handling aircraft structure damage secara proper dan memastikan pesawat release dalam kondisi airworthy.