

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PESAWAT BOEING 737-800
PT. BATAM AERO TECHNIC
DIVISI *BASE MAINTENANCE* BATAM



Disusun Oleh:

ALIF INDITA KRISDIANA

NIT. 30421003

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK PESAWAT UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PESAWAT BOEING 737-800
PT. BATAM AERO TECHNIC
DIVISI *BASE MAINTENANCE* BATAM



PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK PESAWAT UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PESAWAT BOEING 737-800

Oleh:

ALIF INDITA KRISDIANA

NIT. 30421003

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Pembimbing OJT



DENDY SENJAYA

ID. 83103361

Dosen Pembimbing



Dr. GUNAWAN SAKTI, ST, MT

NIP. 19790824 200912 1 001

PIC HANGGAR A
PT. BATAM AERO TECHNIC
BASE MAINTENANCE



YASIR AMRI

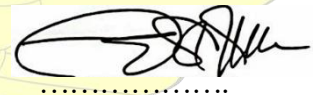
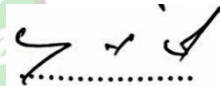
ID. 63041842

LEMBAR PENGESAHAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PT. BATAM AERO TECHNIC

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 28 bulan Juni tahun 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim Penguji:

1. Ketua : Dr. SUYATMO, S.T., S.Pd, M.T.
NIP. 19630510 198902 1 001
2. Sekertaris : CHOLIK SETIJONO., S. SiT, MM
NID. 19870624 200912 1 003
3. Anggota : Dr. GUNAWAN SAKTI, ST, M.T.
NIP. 19881001 200912 1 003



Mengetahui

Ketua Program Studi
Diploma 3 Teknik Pesawat Udara



NYARIS PAMBUDIYANTO, S.SiT, M.MTr
NIP. 19820525 200502 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT atas berkat limpahan rahmat dan hidayah – Nya sehingga dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training (OJT)* PT *Batam Aero Technic* yang dilaksanakan pada tanggal 1 April 2024 sampai dengan 30 Juni 2024. Penyusunan laporan *On the Job Training (OJT)* ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat lulus serta sebagai bentuk penilaian semester akhir Program Studi Teknik Pesawat Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.

Maksud dan tujuan dari pembuatan laporan ini adalah salah satu cara penulis untuk memahami dan mengimplikasikan ilmu yang telah di dapatkan dalam pelaksanaan *On the Job Training (OJT)*. Selain itu, diharapkan pembuatan laporan dapat bermanfaat sebagai penambah wawasan dan pengetahuan bagi penulis dan pembaca.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses penyusunan laporan *On the Job Training (OJT)* ini, terutama kepada :

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Nyaris Pambudiyanto, S.SiT, M.MTr, selaku Ketua Program Studi Diploma 3 Teknik Pesawat Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Yasir Amri selaku PIC Hanggar A di PT. *Batam Aero Technic* atas kesempatan praktik kerja lapangan yang diberikan.
4. Bapak Gunawan Sakti, ST., MT. Selaku dosen pembimbing Laporan OJT.
5. Bapak Dendy Senjaya selaku *Chief Line 2* sewaktu *On the Job Training (OJT)*.
6. Bapak Zulkifli Harto selaku *Group Leader* sewaktu *On the Job Training (OJT)*.
7. Bapak Sakti Agung Satria selaku *Engineer* PT. *Batam Aero Technic* yang sudah membantu dan membimbing penyusunan Laporan OJT.
8. Bapak Yusuf Muttaqin selaku *Engineer* PT. *Batam Aero Technic* yang sudah membantu dan membimbing penyusunan Laporan OJT.
9. Seluruh *Engineer* dan *Mechanic* PT. *Batam Aero Technic* yang sudah banyak membantu dalam pelaksanaan OJT.

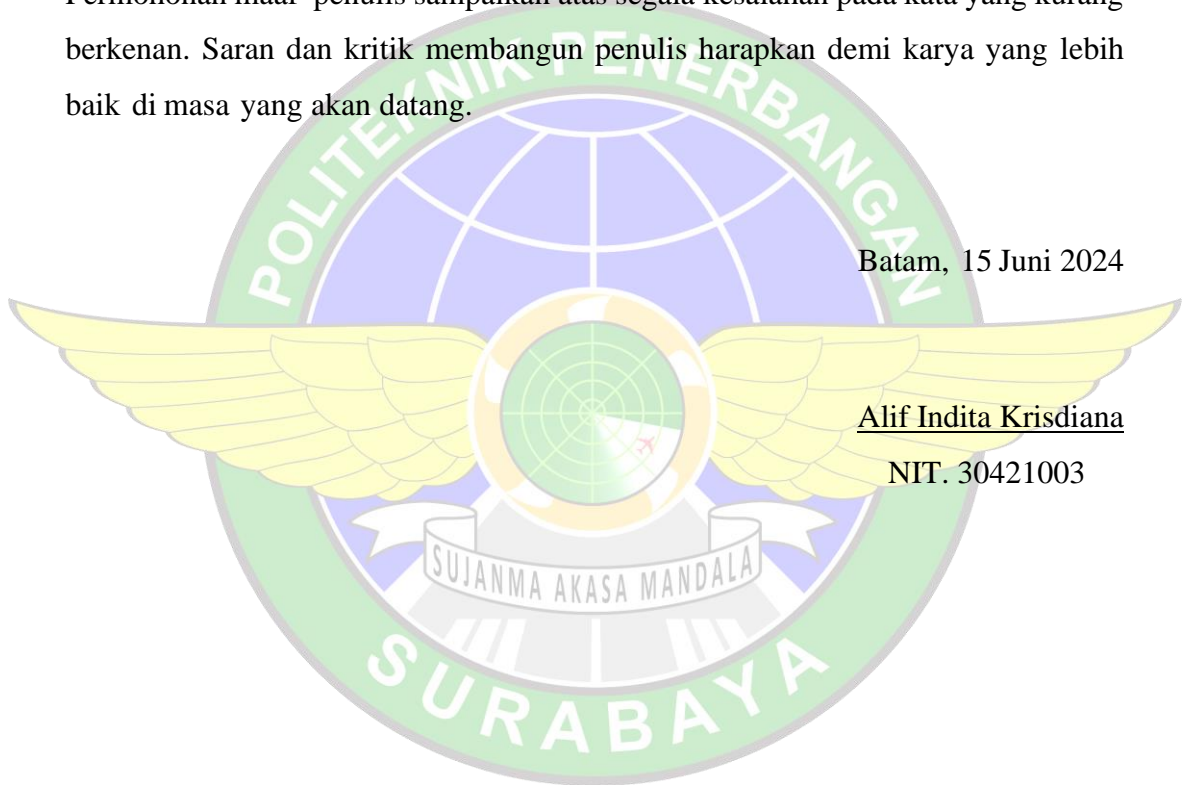
10. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Teknik Pesawat Udara Poltekbang Surabaya.
11. Ibu Erna Susana selaku orang tua saya yang tak henti-hentinya memberikan doa serta dukungan moral untuk kelancaran pelaksanaan OJT.

Rasa terima kasih juga tak lupa penulis sampaikan kepada kedua orang tua, keluarga serta rekan-rekan yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doanya sehingga semua proses *On the Job Training (OJT)* dapat berjalan dengan lancar dan terwujudnya laporan ini. Tentunya laporan ini masih jauh dari sempurna. Permohonan maaf penulis sampaikan atas segala kesalahan pada kata yang kurang berkenan. Saran dan kritik membangun penulis harapkan demi karya yang lebih baik di masa yang akan datang.

Batam, 15 Juni 2024

Alif Indita Krisdiana

NIT. 30421003



DAFTAR ISI

Halaman

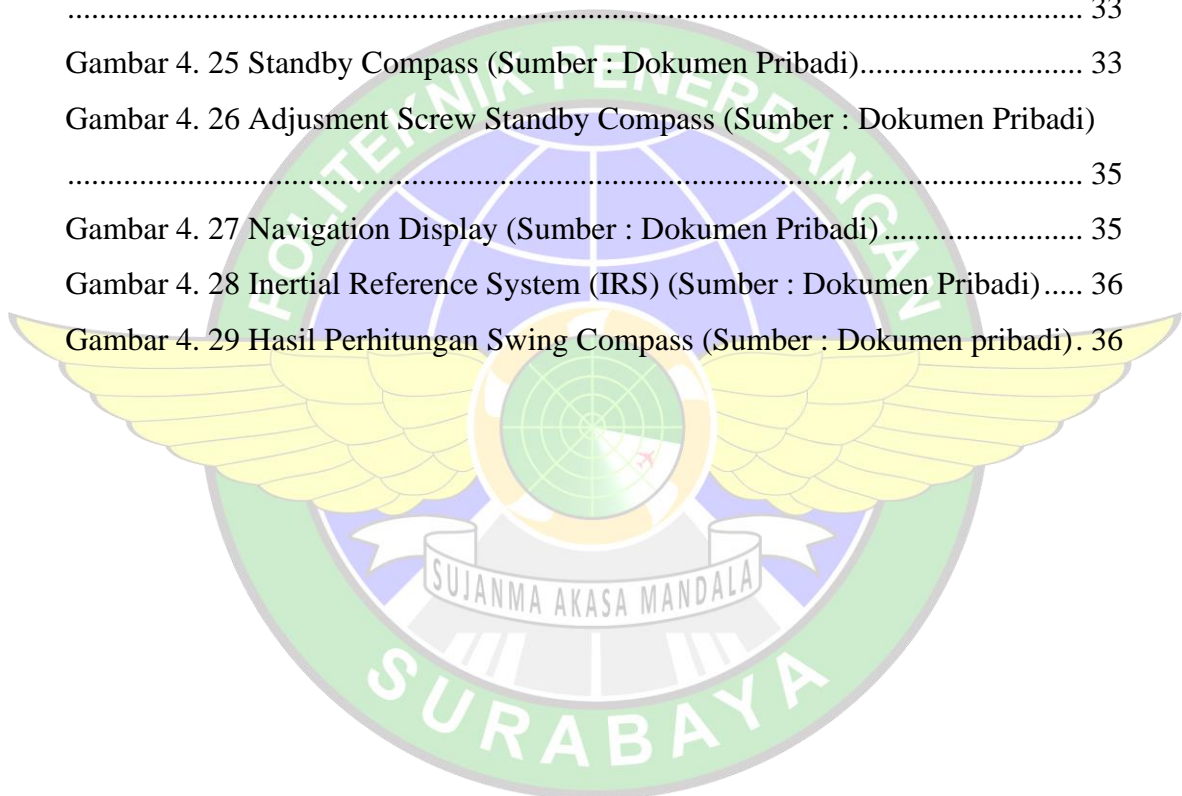
LEMBAR JUDUL.....	i
LEMBAR SAMPUL	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR SINGKATAN.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan	1
1.3 Waktu dan Tempat Pelaksanaan.....	2
BAB II PROFIL LOKASI OJT	3
2.1 <i>Batam Aero Technic</i>	3
2.2 Fasilitas.....	4
2.3 Lokasi <i>Batam Aero Technic</i>	4
2.4 Organisasi Perusahaan.....	5
2.5 Budaya Perusahaan.....	6
BAB III LANDASAN TEORI.....	8
3.1 Pengertian.....	8
3.2 Jenis Maintenance Pesawat Terbang	9
3.3 <i>Maintenance Check</i> Pesawat Terbang pada <i>THAI Lion</i>	10
BAB IV PELAKSANAAN OJT	12
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	12
4.2 Jadwal	12
4.3 Permasalahan	12

4.4	Penyelesaian Masalah.....	13
4.4.1	<i>Window Lights not Illuminate</i>	13
4.4.2	<i>Cabin Pressure Leak Test</i>	19
4.4.3	<i>Right Pitot Leak Check</i>	25
4.4.4	<i>Flap Load relief System</i>	28
4.4.5	<i>Compass Compensating</i>	33
4.4.6	<i>Daily activity</i>	37
A.	<i>Standby Static System Leak Check</i>	37
B.	<i>Change Navigation Data Base at Flight Management Computer</i>	38
C.	<i>Replace Seat Cover Dress (bottom seat cover)</i>	39
D.	<i>Area Below AFT Cargo Compartment</i>	40
E.	<i>Forward Entry Door Lubrication</i>	41
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	60
5.1	Kesimpulan.....	60
5.2	Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA		63
LAMPIRAN		65

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Certificate of Approval maintenance Organization</i> (Sumber: Data Pribadi).....	3
Gambar 2. 2 Fasilitas Hanggar Batam Aero Technic (Sumber: dokumen Pribadi)	4
Gambar 2. 3 <i>Layout Batam Aero Technic</i> (Sumber: <i>Batam Aero Technic Property Information</i>)	5
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi <i>Batam Aero Technic</i> (Sumber: <i>Organization Procedure Manual</i>)	6
Gambar 4. 1 Letak Window Lights pada Area Cabin (Sumber : AMM-33-21-00)	14
Gambar 4. 2 ACP (Attendant Control Panel) (Sumber: AMM-33-21-00)	14
Gambar 4. 3 Wiring Diagram pada Window Lights (Sumber : AMM 33-21-00)	15
Gambar 4. 4 Unserviceable Tag Window Lights (Ex. HS-LGJ) (Sumber: Dokumen Pribadi)	17
Gambar 4. 5 MDRR Window Lights Not Illuminate (Sumber : MDRR 1582700)	17
Gambar 4. 6 Screwdriver Philip PH 2 (Sumber : Dokumen pribadi)	18
Gambar 4. 7 Remove Connector Cable (Sumber : Dokumen Pribadi)	18
Gambar 4. 8 Replace Window Lights (Sumber : Dokumen Pribadi)	18
Gambar 4. 9 Location Components of Pressurization Control System (Sumber : AMM 05-51-91).....	20
Gambar 4. 10 Grafik Pressure Differential (Sumber : AMM-5-51-91)	22
Gambar 4. 11 Waiting test pada Task Card Nose Wheel Steering Control Path (Sumber: Task Card B789-32-390-00-01-TLM)	23
Gambar 4. 12 Differential Pressure Indicator (Sumber : Dokumen Pribadi).....	24
Gambar 4. 13 Engineer Perform Cabin Pressure Leak Test (Sumber : Dokumen Pribadi).....	24
Gambar 4. 14 Circuit Breaker (Sumber: AMM 24-22-00-860-813).....	26
Gambar 4. 15 Install Adapter (Sumber : Dokumen Pribadi)	26
Gambar 4. 16 Hose pada ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi)	27

Gambar 4. 17 ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi).....	27
Gambar 4. 18 Pengoperasian ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi).....	27
Gambar 4. 19 Step BITE Test (Sumber : AMM 27-51-00-860-801)	29
Gambar 4. 20 Circuit Breaker (Sumber : AMM 27-51-00-860-801).....	29
Gambar 4. 21 Flap Control Lever (Sumber : Dokumen Pribadi).....	31
Gambar 4. 22 Center Instrument Panel (Sumber : Dokumen Pribadi)	31
Gambar 4. 23 Pengoperasian ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi).....	32
Gambar 4. 24 Pengisian tanggal Perform Task Card (Sumber : Dokumen Pribadi)	
.....	33
Gambar 4. 25 Standby Compass (Sumber : Dokumen Pribadi).....	33
Gambar 4. 26 Adjustment Screw Standby Compass (Sumber : Dokumen Pribadi)	
.....	35
Gambar 4. 27 Navigation Display (Sumber : Dokumen Pribadi).....	35
Gambar 4. 28 Inertial Reference System (IRS) (Sumber : Dokumen Pribadi).....	36
Gambar 4. 29 Hasil Perhitungan Swing Compass (Sumber : Dokumen pribadi). 36	



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Tabel <i>Pressure Differential</i>	22
-----------	--	----



DAFTAR SINGKATAN

Singkatan	Nama
AMM	<i>Aircraft Maintenance Manual</i>
FIM	<i>Fault Isolation Manual</i>
PSU	<i>Passenger Service Unit</i>
ACP	<i>Attendant Control panel</i>
MDRR	<i>Maintenance Defect & Rectification Report</i>
OJT	<i>On The Job Training</i>
PPC	<i>Preparation Planing Control</i>
REF	<i>Reference</i>
ADIRU	<i>Air Data Inertial Reference Unit</i>
BITE	<i>Build In Test Equipment</i>
CPC	<i>Cabin Pressure Controller</i>
PSEU	<i>Proximity Switch Electronic Unit</i>
RCT	<i>Rotable Control Tag</i>
PIC	<i>Personil In charge</i>
ADM	<i>Air Data Module</i>
FNC	<i>Functional Check</i>
OPC	<i>Operational Check</i>
AFCS	<i>Autopilot Flight Director System</i>
IRS	<i>Inertial Reference System</i>
FSEU	<i>Flap/Slat Electronic Unit</i>

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Aircraft Maintenance Manual (AMM)</i>	65
Lampiran 2 <i>Fault Isolation Manual (FIM)</i>	77
Lampiran 3 <i>Task Card</i>	79
Lampiran 4 <i>Maintenance Defect & Rectification Report (MDRR)</i>	83
Lampiran 5 <i>Turn Over Report</i>	84
Lampiran 6 <i>Illustrated Part Catalog (IPC)</i>	85
Lampiran 7 <i>Daily Briefing</i>	87
Lampiran 8 <i>Toolbox</i>	88
Lampiran 9 <i>ADC Tetser</i>	89
Lampiran 10 <i>Daily Activity</i>	90



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembekalan materi yang selama ini diberikan di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya perlu adanya penunjang, salah satunya dari kegiatan *On the Job Training* yang dapat membuka wawasan para taruna/i dengan tujuan agar dapat menerapkan ilmu khususnya di lapangan kerja. Dapat ditarik kesimpulan bahwa ilmu dan praktik merupakan dua hal yang sangat penting dan saling berkaitan dalam ruang lingkup pekerjaan.

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu bentuk nyata dari pengaplikasian ilmu yang didapat dari kegiatan belajar mengajar di Politeknik Penerbangan Surabaya. Kegiatan OJT bagi Taruna/i Teknik Penerbangan khususnya Diploma 3 Teknik Pesawat Udara angkatan 7 dilaksanakan berdasarkan kurikulum dan silabus yang dibuat sesuai dengan kalender akademik yang ditetapkan. Para taruna/i yang mengikuti kegiatan ini juga diberikan kesempatan secara langsung untuk menerapkan pengetahuan dan pelatihan di lingkungan pekerjaan secara langsung pada pesawat yang didapat selama pelaksanaan belajar mengajar secara teori maupun praktik di Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.2 Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dari pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan kemampuan dasar yang telah diperoleh dari proses belajar mengajar di Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Mempelajari langsung aktifitas di lapangan pekerjaan sesuai dengan disiplin ilmu yang didapat selama pembelajaran di kampus.
3. Menyesuaikan diri (beradaptasi) dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studi.
4. Mendapatkan gambaran nyata tentang situasi dan kondisi perawatan pesawat udara.

5. Menerapkan dan melaksanakan pekerjaan sesuai dengan *Task Card* yang ada dan bekerja sesuai dengan panduan dari *Maintenance Manual*.
6. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

Tujuan OJT (*On the Job Training*) pada pendidikan Diploma 3 Teknik Pesawat Udara sebagai berikut :

1. Mewujudkan lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional.
2. Menciptakan lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri penerbangan.
4. Membentuk kemampuan taruna/i dalam berkomunikasi pada materi/subtansi keilmuan secara lisan dan tulisan (laporan OJT dan tugas akhir).

1.3 Waktu dan Tempat Pelaksanaan

OJT (*On the Job Training*) ini dilaksanakan pada :

Waktu Pelaksanaan : 1 April – 30 Juni 2024

Tempat Pelaksanaan : PT. *Batam Aero Technic*

Jadwal pelaksanaan : *Shift Pagi* : 08:00 – 17:00

Shift Siang : 16:00 – 01:00

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 *Batam Aero Technic*

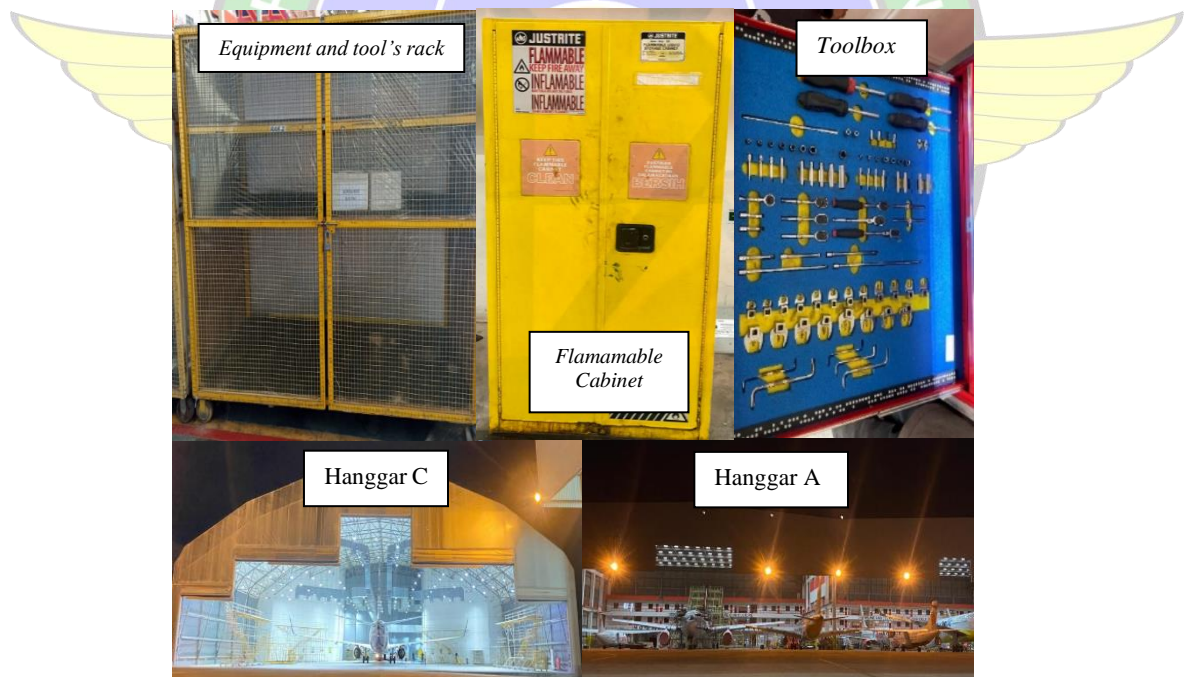
PT. *Batam Aero Technic* adalah salah satu Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) yang bergerak di bidang jasa transportasi udara, termasuk bertanggung jawab dan memiliki wewenang atas segala operasi perawatan pesawat terbang berdasarkan CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*) part 145. Gambar 2.1 merupakan sertifikat yang menunjukkan bahwa PT. *Batam Aero Technic* merupakan badan usaha yang sudah dinyatakan memenuhi segala hal sesuai dengan persyaratan CASR. CASR part 145 menetapkan aturan pelaksanaan untuk organisasi pemeliharaan yang disetujui sebagaimana sudah dipersyaratkan oleh pasal 51 undang-undang penerbangan nomor 1 tahun 2009. Selain itu, *Batam Aero Technic* harus memastikan setiap personel mengikuti peraturan dan memberikan pelayanan sesuai dengan peraturan sebagai bentuk badan usaha milik swasta yang harus patuh dan tunduk terhadap peraturan dalam melaksanakan operasionalnya dengan supervisi dari DGCA (*Directorate General of Civil Aviation*).



Gambar 2. 1 *Certificate of Approval Maintenance Organization* (Sumber : Dokumen Pribadi)

2.2 Fasilitas

Batam Aero Technic atau kerap disebut BAT melaksanakan kegiatan *maintenance* di dalam hanggar, dimana terdapat enam hanggar untuk proses pelaksanaan *maintenance* yaitu hanggar A, B, C, D, E, dan G. Selain itu, PT. *Batam Aero Technic* merupakan salah satu badan usaha milik swasta yang sudah memenuhi syarat minimal standar berdirinya sebuah perusahaan *maintenance* berdasarkan peraturan pada CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*) yang mana terdapat pada salah satu *requirement* pada *part* 145.103 yang mengatur perihal *housing and facilities requirements*. Dibuktikan dengan dilengkapinya fasilitas sebagaimana yang telah diatur dalam CASR *part* 145.103 yakni masing-masing hanggar memiliki rak yang dipergunakan untuk tempat penyimpanan peralatan dan material. Selain itu, terdapat beberapa fasilitas untuk menunjang proses perawatan pesawat diantaranya *toolbox*, tangga, *flammable cabinets*, *lighting*, *control temperature*, dan *store*.



Gambar 2.2 Fasilitas Hanggar *Batam Aero Technique* (Sumber: Dokumen Pribadi)

2.3 Lokasi *Batam Aero Technic*

PT. *Batam Aero Technic* berlokasi di Kawasan Bandar Udara Hang Nadim, Batu Besar, Nongsa, Batam, Kepulauan Riau, Indonesia. Badan usaha ini terletak

berdekatan dengan bandara Hang Nadim yang mana *runway* yang menjadi landasan pada saat pesawat *take off* maupun *landing* masih terhubung dengan area hanggar. Gambar 2.3 menggambarkan *layout Batam Aero Technic*. Secara keseluruhan, lokasi strategis *Batam Aero Technic* di Pulau Batam menawarkan berbagai keunggulan dalam hal logistik, aksesibilitas, dan keuntungan fiskal, menjadikannya pilihan yang ideal untuk layanan MRO (*Maintenance, Repair, and Overhaul*) di kawasan Asia Tenggara.

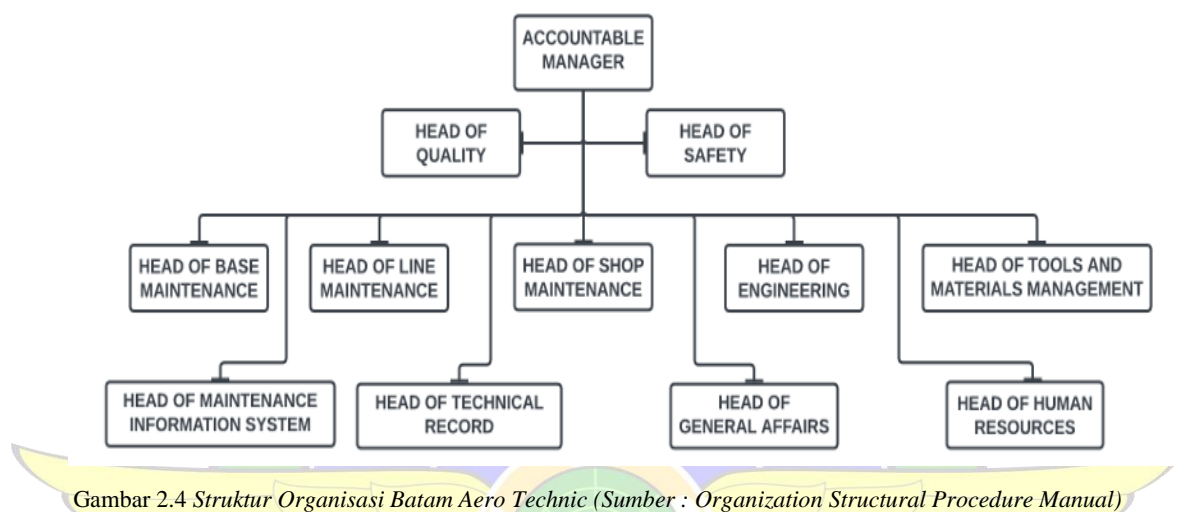


Gambar 2.3 *Layout Batam Aero Technic* (Sumber : *Batam Aero Technic Proprietary Information*)

2.4 Organisasi Perusahaan

PT. *Batam Aero Technic* memiliki tanggung jawab dan wewenang atas keseluruhan kegiatan perawatan operasi yang dilakukan berdasarkan CASR *Part 145*. Sebagai salah satu badan usaha milik swasta yang cukup besar, PT. *Batam Aero Technic* memiliki struktur organisasi yang sesuai dengan peraturan pada CASR 121.59 terkait *Management Personnel Required*, dimana dalam *safety management system* (SMS) untuk mengelola keselamatan, termasuk struktur organisasi, akuntabilitas, kebijakan, dan prosedur yang diperlukan, maka perusahaan ini memiliki *accountable manager* sebagai *accountable executive* yang memiliki tanggung jawab penuh atas *safety management system* (SMS)

organisasi dan memiliki wewenang penuh terkait sumber daya manusia, masalah keuangan utama, bertanggung jawab langsung atas pelaksanaan urusan organisasi, dan tanggung jawab akhir untuk keseluruhan masalah keselamatan. Pada gambar 2.4 menunjukkan bahwa *Accountable Manager* membawahi beberapa kepala bagian dua diantaranya yaitu *head of quality* dan *head of safety*.



Gambar 2.4 Struktur Organisasi Batam Aero Technic (Sumber : Organization Structural Procedure Manual)

2.5 Budaya Perusahaan

Kegiatan *On the Job Training* yang dilaksanakan PT. Batam Aero Technic pada *Base Maintenance* dikelompokkan menjadi unit-unit kerja, dan pada tiap- tiap unit dipecah lagi menjadi dua kelompok *shift* kerja yaitu *shift* pagi dan *shift* siang. *Shift* pagi bekerja mulai pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB. *Shift* siang bekerja mulai pukul 16.00 WIB sampai 01.00 WIB. Tapi kelompok *shift* pagi tidak selamanya bekerja pada *shift* pagi dan *shift* siang tidak selamanya bekerja pada *shift* siang, karena tiap satu minggu yang *shift* pagi bergantian dengan *shift* siang. Untuk sistem kerja *shift* di perusahaan yaitu 6 hari kerja dan 3 hari libur. Pada perusahaan ini hubungan antar karyawan selalu harmonis dan menciptakan iklim kerja yang komunikatif, konstruktif, kooperatif, dan koordinatif. Hubungan tersebut dapat terwujud karena berawal dari sikap yang saling menghormati pada profesi masing- masing tanpa memandang tinggi rendahnya status pekerjaan tersebut. Karyawan wajib mentaati tata tertib setiap masuk kerja, yaitu sebagai berikut:

- a. Mengisi absensi (sidik jari/ kartu hadir) pada waktu masuk dan pulang bekerja.
- b. Memakai tanda pengenal (ID Card) yang dipasang dibagian dada sebelah kanan atau digantung dan terlihat jelas.
- c. Memakai pakaian seragam dinas sesuai ketentuan yang berlaku.
- d. Mentaati waktu masuk kerja, waktu istirahat dan waktu pulang bekerja sesuai yang diberlakukan.
- e. Memberitahu atau meminta izin atasan apabila akan meninggalkan tempat kerja selama jam kerja masih berlaku.



BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Pengertian

Suatu perusahaan akan membeli suatu fasilitas produksi dengan harapan bahwa fasilitas yang dapat meningkatkan kapasitas untuk menghasilkan hasil produksi yang lebih baik, memiliki masa pemakaian yang lama serta biaya perawatan yang murah. Umumnya perusahaan penerbangan akan selalu meningkatkan kapasitas pesawat terbang, karena pesawat terbang memiliki masa pemakaian yang lama dan dinilai memiliki biaya perawatan yang murah.

Pesawat terbang merupakan salah satu sarana transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat seiring dengan banyaknya perusahaan penerbangan serta persaingan harga yang kompetitif. Namun perlu diingat, sebanyak apapun pesawat udara yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan, tidak menjamin bahwa pesawat tersebut bebas dari kerusakan. Akan tiba saatnya dimana pesawat terbang tersebut mengalami kerusakan. Untuk mencegah terjadinya kerusakan ini maka dilakukan upaya *maintenance*.

Maintenance adalah suatu program yang dilakukan untuk menjaga kondisi pesawat agar pesawat tetap dalam keadaan *airworthy* atau *safety for flight and conform to maintenance standart*. Sebelum dinyatakan dalam keadaan *airworthy* dan dinyatakan *return to service* maka perlu dilakukan *maintenance*, *preventive maintenance*, *rebuilding*, dan *alterations* serta mendapatkan *approval* dari pihak yang berwenang yaitu seorang *engineer* yang memegang *aircraft maintenance license*.

Saat ini banyak program *maintenance* pesawat terbang yang disusun berdasarkan *Maintenance Steering Group (MSG-3)* yang dikenal dengan istilah *task oriented*. *Boeing 737-800/900ER* sepenuhnya menggunakan metode yang telah tertera pada *task card*, semua pekerjaan mengacu dengan menggunakan konsep *task oriented*. Jadi, segala program pemeliharaan sudah tersedia pada *task card* dengan tujuan untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi selama proses perawatan.

Maintenance program ini juga memperkenalkan *maintenance planning* dan penjadwalan pemeliharaan. Dalam *MSG-3* ini mengadopsi pada (*Maintenance Significant Items*) *MSI's failures* dimana dikategorikan menjadi :

- a. *Evident-Safety*
- b. *Evident-Operational*
- c. *Evident-Economic*
- d. *Hidden-Safety*
- e. *Hidden-NonSafety*

Kategori *Evident* digunakan ketika sistem atau subsistem (termasuk komponen) memiliki *monitoring device* yang dapat langsung dilihat oleh mekanik/engineer serta *flight crew*. Sedangkan, *Hidden* merupakan kategori yang menyatakan bahwa sistem dan subsistem (termasuk komponen) memiliki efek pada operasional atau fungsional namun tidak dapat dilihat langsung oleh mekanik/engineer serta *flight crew*.

3.2 Jenis Maintenance Pesawat Terbang

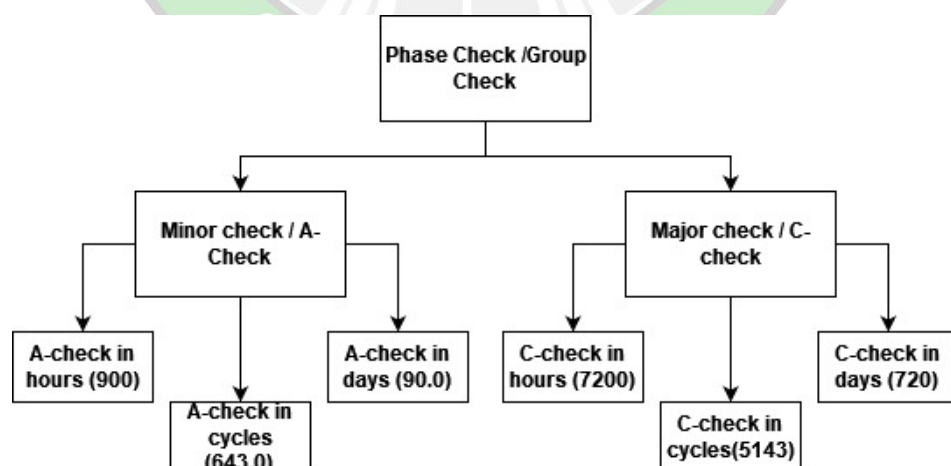
Berdasarkan *Organization Structural Procedure Manual (OSPM)* PT. Batam Aero Technic umumnya *maintenance* pada pesawat terbang dibagi menjadi 2, yaitu:

- a. *Major maintenance* merupakan salah satu bentuk perawatan atau modifikasi pada pesawat. Jenis perawatan dari *major maintenance* diantaranya adalah pemeriksaan terjadwal *phase check*, modifikasi dari pesawat atau sistem pesawat berdasarkan *service bulletin*, *airworthiness directive*, atau *engineering order*, *special inspection* yang diperlukan *airline*, *painting*, dan *aircraft interior modifications*.
- b. *Minor maintenance* merupakan perawatan pesawat yang dilakukan di *line maintenance work area*. Jenis perawatan ini dilakukan pada pesawat tanpa merubah jadwal penerbangan. *Minor maintenance* meliputi *daily*, *transit*, *weekly*, atau *preflight check* tergantung pada program pemeliharaan penerbangan dari *customer*.

3.3 Maintenance Check Pesawat Terbang pada THAI Lion

Thai Lion Air secara keseluruhan sudah menggunakan *maintenance program* berdasarkan MSG-3. Pada gambar 3.2 menunjukkan gambar pesawat Boeing 737-800 NG (*Next Generation*), kepemilikan negara Thailand dengan kode registrasi HS-LGJ yang di *maintenance* di hangar Batam Aero Technic. HS- LGJ merupakan salah satu pesawat yang sudah memasuki masa *c-check 03* dengan *total cycles* 7706. Dengan spesifikasi pesawat yaitu; panjang 39.47 m, *wingspan* 35.79 m, dan tinggi 12.57 m.

THAI Lion dapat dengan bebas menjadwalkan pemeliharaan baik secara individu maupun kelompok. *Task card* yang di lakukan secara individu disebut sebagai *Out of Phase (OOP)*, sedangkan, *task card* yang dilakukan secara berkelompok disebut *Phase Check*. *Phase Check / Group Check* dibagi menjadi dua tipe yaitu *minor check* atau *light check* yang mana hanya dapat dilakukan di *line maintenance side* disebut sebagai *A-Phase* (dalam *letter check* disebut dengan *A-Check*). *Major Check* yang hanya bisa dilakukan di hangar atau digolongkan menjadi *heavy maintenance visit* yang biasa disebut dengan *C-Phase* (dalam *letter check* disebut dengan *C-Check*). Gambar 3.1 menunjukkan spesifik *block/ phase check* pada interval *hours, cycles*, dan *days*.



Gambar 3. 1 *Specific blocked/ phased check* (Sumber: Dokumen Pribadi)



Gambar 3. 2 B737-800 NG HS-LGJ (Sumber : Dokumen Pribadi)



BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* ini dilaksanakan sebagai berikut:

Waktu Pelaksanaan : 01 April – 30 Juni 2024

Tempat pelaksanaan : *Batam Aero Technic*

4.2 Jadwal

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* ini dilaksanakan sesuai jadwal yang telah ditetapkan oleh PT Batam Aero Technic Base Maintenance. Yaitu sebagai berikut :

- Shift Pagi : 08:00 – 17:00 WIB
- Shift Siang : 16:00 – 01:00 WIB

4.3 Permasalahan

Selama pelaksanaan *On the Job Training* taruna dilibatkan langsung dalam kegiatan inspeksi dan perawatan pesawat *Boeing 737-800*. Sehingga diharapkan taruna dapat mengaplikasikan teori yang telah didapat selama dikampus. Pada laporan *On the Job Training* taruna mengerjakan perawatan interval *C-Check* yang dialami pada pesawat *Boeing 737-800*. Pada pelaksanaannya taruna melakukan *perform task card* diantaranya :

1. *Window lights not illuminate*, 6 April 2024 (HS-LUZ)
2. *Cabin Pressure Leak Test*, 22 April 2024 (HS-LUZ)
3. *Right Pitot Leak Check*, 7 Mei 2024 (HS-LGJ)
4. *Flap Load Relief System*, 9 Mei 2024 (HS-LGJ)
5. *Compass compensating* , 21 Mei 2024 (HS-LGK)

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 *Window Lights not Illuminate*

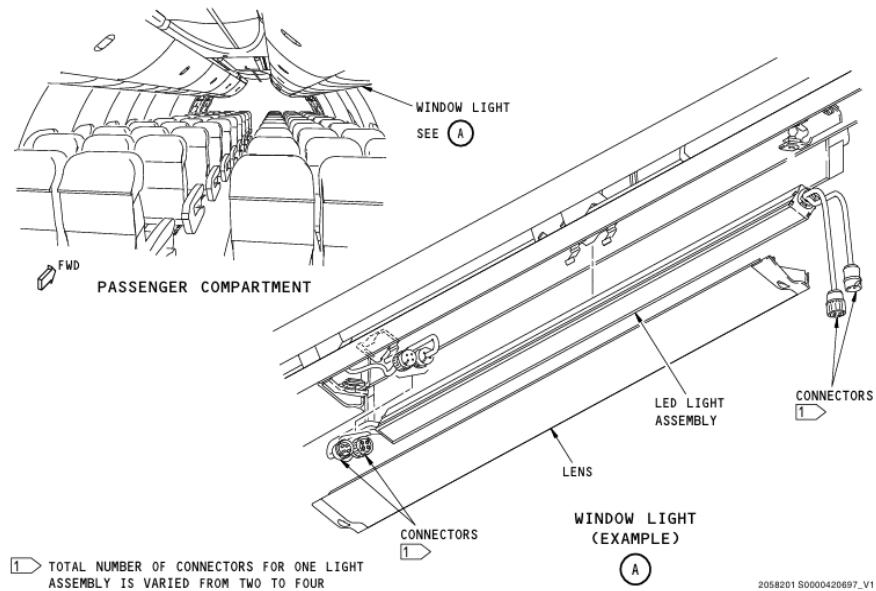
Pada sub-bab ini akan menjelaskan perihal *maintenance* pada pesawat *Boeing 737-800 HS-LUZ* dengan *troubleshooting* disertai dengan langkah yang diambil untuk menyelesaikan *trouble* yang ditemukan selama mengikuti *On the Job Training* di Hangar *Batam Aero Technic*. Pesawat *HS-LUZ* merupakan pesawat *Thai Lion* yang memasuki masa *C-Check 06* sehingga harus melewati *maintenance* untuk memastikan pesawat tetap dapat beroperasi dengan aman dan nyaman untuk penumpang.

Dalam perawatannya *Engineer* melakukan berdasarkan langkah-langkah yang ada pada *task card*, kemudian ditemukan permasalahan pada *window lights* yaitu tidak dapat menyala menerangi kabin pesawat “*window lights not illuminate*”. Untuk menindaklanjuti masalah tersebut maka dilakukan *report* dengan mengisi dokumen *MDRR* sebagai bentuk laporan ketika terjadi *defect*. *MDRR (Maintenance Defect & Rectification Repot)* merupakan dokumen yang dibuat sebagai prosedur untuk menjelaskan perihal *handling*, *controlling*, dan *monitoring* dari *item non-rutin* atau ketika ditemukan *defect* selama *maintenance check*.

Window lights merupakan lampu yang digunakan untuk memasok pencahayaan pada area kabin. Gambar 4.1 menunjukkan Letak *window lights* yang berada di antara *PSU (Passenger Service Unit)* dan *sidewall panel* diatas jendela kabin. Terdapat dua jenis *window lights* yaitu:

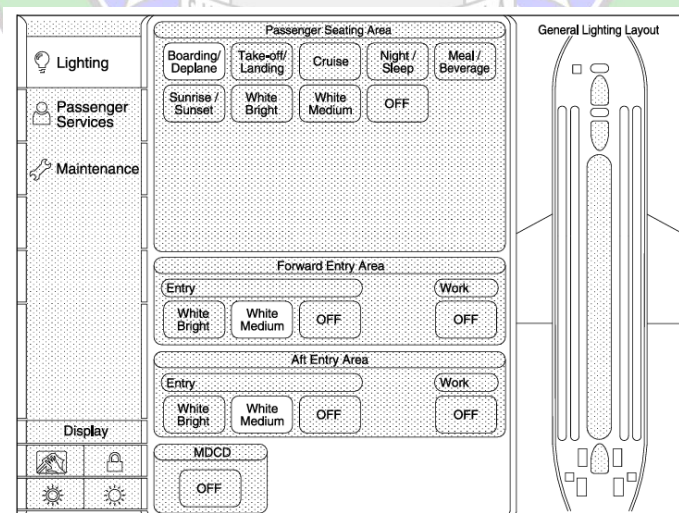
- a) *Window light* menggunakan lampu neon atau *fluorescent lamps* yang mendapat *supply power* dari komponen berupa *ballast assembly*. Komponen dari *window lights* :
 1. *Ballast assembly*
 2. *Fluorescent lamp tube*
 3. *Lens*
- b) *Window light* menggunakan lampu LED. Komponen *window lights* dengan lampu LED :
 1. *LED light assembly*

2. Lens



Gambar 4. 1 Letak Window Lights pada Area Cabin (Sumber : AMM-33-21-00)

Cara pengoperasian lampu melalui *Attendant Panel Control* (ACP) untuk mengatur intensitas dan warna lampu, dimana terdapat 3 posisi *switch* yaitu *OFF*, *BRT* (terang), *DIM* (redup). Gambar 4.2 menunjukkan *display* dari ACP (*Attendant Control Panel*).



Gambar 4. 2 ACP (*Attendant Control Panel*) (Sumber: AMM-33-21-00)

Gambar 4.3 menunjukkan *wiring diagram* pada *window lights*. Ketika mengatur *switch* pada P5-13 panel posisi ON, memberi energi:

- 

Gambar 4. 3 *Wiring Diagram pada Window Lights* (Sumber : AMM 33-21-00)

Gambar 4. 3 *Wiring Diagram pada Window Lights* (Sumber : AMM 33-21-00)

Gambar 4. 3 *Wiring Diagram pada Window Lights* (Sumber : AMM 33-21-00)

Gambar 4. 3 *Wiring Diagram pada Window Lights* (Sumber : AMM 33-21-00)

Gambar 4. 3 *Wiring Diagram pada Window Lights* (Sumber : AMM 33-21-00)

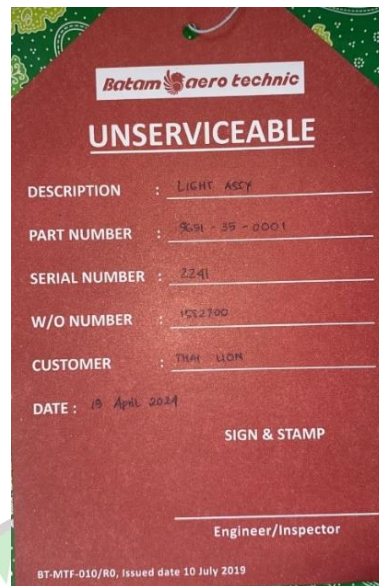
Gambar 4. 3 *Wiring Diagram pada Window Lights* (Sumber : AMM 33-21-00)

807). Dalam pelaksanaannya *engineer* menemukan *window lights not illuminate* pada *seat* 4 (D,E,F), 22 (D,E,F), dan 23 (D,E,F).

Berdasarkan FIM, *engineer* diharuskan melakukan pengecekan pada ACP terlebih dahulu dengan menekan tombol ON *mode*, kemudian melakukan *lamp test*, secara visual dapat dilihat bahwa lampu pada *seat* 4, 22, 23 (D,E,F) tidak dapat menyala. Dilanjutkan dengan melakukan pengecekan sesuai prosedur. *Engineer* melakukan *wiring check* namun tidak ditemukan masalah.

Kemudian *engineer* melakukan *troubleshooting* dengan menukar (*crosschange*) *window lights* pada *seat* kanan dan kiri, namun lampu yang dipindahkan tetap tidak dapat menyala. Disimpulkan bahwa permasalahan terletak pada *window lights*. Gambar 4.4 merupakan *unserviceable* (U/S) *tag* pada *window lights* yang dibuat sebagai tanda bahwa lampu tersebut sudah tidak dapat berfungsi dengan normal. *Part* yang diberi *unserviceable* (U/S) *tag* kemudian dikirimkan ke U/S *store*. Untuk pemesanan atau *request part* dilakukan oleh *casher* sesuai dengan *part number* dan *effectivity* yang diinformasikan oleh *engineer* yang dapat dilihat melalui IPC (*Illustrated Part Catalog*) sebagaimana ditunjukkan pada lampiran 6 di halaman 85-86.

Langkah selanjutnya, dibuat dokumen MDRR (*Maintenance Defect dan Rectification Report*) oleh *engineer*. Gambar 4.5 menunjukkan dokumen MDRR No. 122460 yang dibuat pada tanggal 11 April 2024 sebagai bentuk *report* permasalahan yang ada pada *window lights*. Dokumen N/R-00160 kemudian diterbitkan oleh PPC untuk meniadakanjuti pelaksanaan *replacement*. Pelaksanaan *replacement* pada *window light* dilakukan berdasarkan referensi dari AMM Task 33-21-00-960-804 Rev 83 ditunjukkan pada lampiran 1.



Batam aero technic

UNSERVICEABLE

DESCRIPTION : LIGHT ASSY

PART NUMBER : 9681-35-0001

SERIAL NUMBER : 2241

W/O NUMBER : 1052700

CUSTOMER : THAI LION

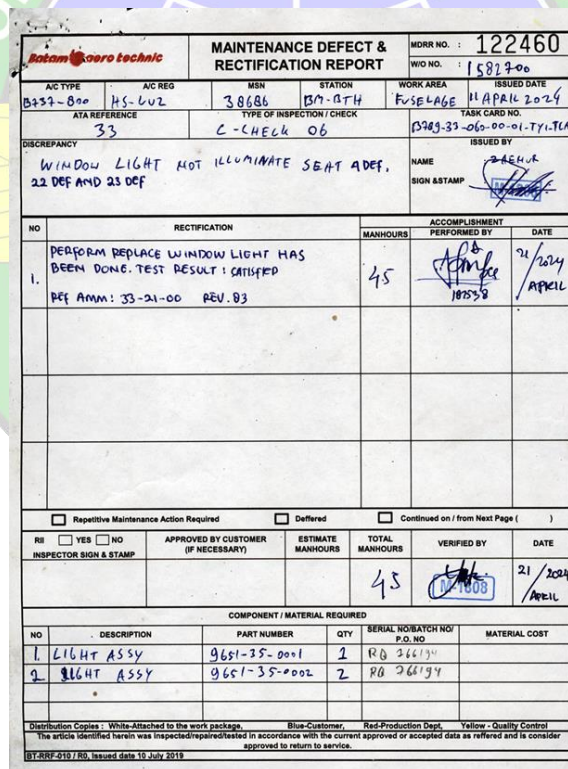
DATE : 18 April 2024






SIGN & STAMP

Engineer/Inspector

BT-MTF-010/R0, Issued date 10 July 2019

Gambar 4. 4 Unserviceable Tag Window Lights (Ex. HS-LGJ) (Sumber: Dokumen Pribadi)



Batam aero technic				MAINTENANCE DEFECT & RECTIFICATION REPORT		MDRR NO. : 122460	
A/C TYPE : B33-800		A/C REG : HS-LV2	MSN : 38686	STATION : B37-BTH	WORK AREA : FUSELAGE	ISSUED DATE : 11 APRIL 2024	
ATA REFERENCE : 33		TYPE OF INSPECTION / CHECK : C-CHECK 06		TASK CARD NO. : B283-33-06-00-01-TY1.TCA			
DISCREPANCY : WINDOW LIGHT NOT ILLUMINATE SEAT ADF, 22 DEF AND 23 DEF						ISSUED BY : 	
						NAME : 	
						SIGN & STAMP : 	
NO	RECTIFICATION			MANHOURS	ACCOMPLISHMENT PERFORMED BY	DATE	
1.	PERFORM REPLACE WINDOW LIGHT HAS BEEN DONE. TEST RESULT : SATISFIED REF AMM : 33-21-00 REV. 83			45		21 / 2024 APRIL	
<input type="checkbox"/> Repetitive Maintenance Action Required <input type="checkbox"/> Deferred <input type="checkbox"/> Continued on / from Next Page ()							
RII <input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO		APPROVED BY CUSTOMER (IF NECESSARY)		ESTIMATE MANHOURS	TOTAL MANHOURS	VERIFIED BY	DATE
INSPECTOR SIGN & STAMP				45			21 / 2024 APRIL
COMPONENT / MATERIAL REQUIRED							
NO	DESCRIPTION	PART NUMBER	QTY	SERIAL NO/BATCH NO / P.O. NO	MATERIAL COST		
1.	LIGHT ASSY	9681-35-0001	2	RB 266130			
2.	LIGHT ASSY	9681-35-0002	2	RB 266134			
Distribution Copies : White-Attached to the work package, Blue-Customer, Red-Production Dept., Yellow - Quality Control The article identified herein was inspected/inspected/checked in accordance with the current approved or accepted data as referred and is considered approved to return to service.							
BT-MRR-010/R0, Issued date 10 July 2019							

Gambar 4. 5 MDRR Window Lights Not Illuminate (Sumber : MDRR 1582700)

3. Dissassembly Window Lights

Untuk melakukan *dissassembly window lights* dilakukan langkah-langkah sesuai pada referensi AMM 33-21-00-960-804 Rev 83 pada halaman 233 poin

ke 6 sebagaimana yang ditunjukkan pada lampiran 1 pada halaman 67. Langkah pertama untuk melakukan *disassembly* yaitu melepas *lens* dengan cara *remove screw* dan *retainer* dengan menggunakan *screwdriver philip PH2* ditunjukkan pada gambar 4.6. Kemudian *remove connector cable* untuk melepas LED *window lights* dari *mounting bracket* sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.7.



Gambar 4. 6 Screwdriver Philip PH 2 (Sumber : Dokumen pribadi)



Gambar 4. 7 Remove Connector Cable (Sumber : Dokumen Pribadi)

4. Assembly Window Lights

Assembly window lights dilakukan ketika *part* baru sudah tersedia. Langkah-langkah yang dilakukan untuk memasang kembali *window light* sesuai dengan referensi AMM 33-21-00-960-804 Rev 83 pada halaman 233 poin ke 8 sebagaimana yang ditunjukkan pada lampiran 1 halaman 67. diantaranya dengan memasang *connector cable*, dilanjutkan dengan memasangkan LED *window lights* pada *mounting bracket*, menutup LED *window lights* dengan *lens*, dan *install* kembali *screw* serta *retainer* menggunakan alat *screwdriver philip PH 2*. Gambar 4.8 menunjukkan proses *replacement* (*disassembly* dan *assembly*) *window lights*.



5. *Operational Check*

Kegiatan *Functional Check* dilakukan setelah pemasangan *window lights* pada pesawat selesai dipasang. *Functional check* dilakukan oleh *engineer* berdasarkan referensi AMM 33-21-00-960-804 Rev 83 poin ke-13 yang ditunjukkan pada lampiran 1 halaman 69. *Engineer* akan melakukan *double check* dan memastikan pemasangan *window lights* sesuai dengan prosedur.

Untuk memastikan lampu dapat beroperasi dengan baik dan menyala menerangi kabin dilakukan tes *new light assembly*. *Engineer* memastikan ACP *display* aktif dan menekan tombol *BRIGHT* kemudian memastikan lampu dapat menyala dengan terang, selanjutnya menekan tombol *MEDIUM* dan memastikan lampu menyala redup, yang paling akhir menekan tombol *OFF* dan memastikan lampu harus mati.

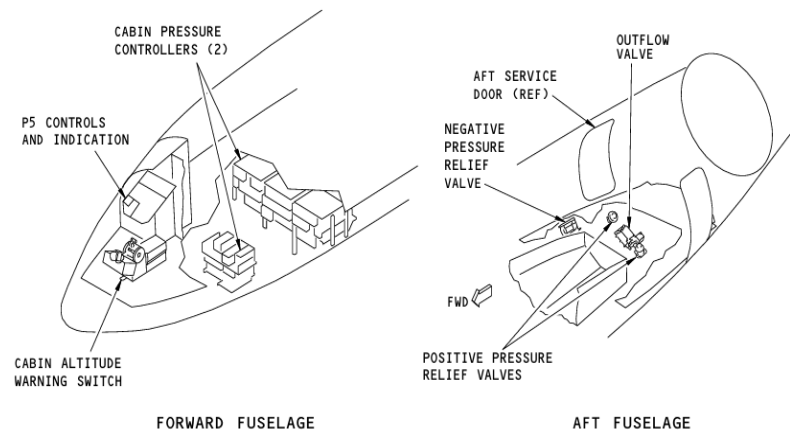
6. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card non-rutin* (N/R-00160). Setelah pelaksanaan *replacement* yang sudah dikerjakan sampai langkah paling akhir, kemudian dilanjutkan dengan memberikan tanda tangan dan *stamp engineer* pada *task card non-rutin*. Prosedur selanjutnya yaitu menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

4.4.2 *Cabin Pressure Leak Test*

Perbedaan tekanan udara yang berada didalam dan diluar kabin pesawat terjadi ketika pesawat terbang pada ketinggian tertentu. Karena adanya perbedaan tekanan udara didalam kabin pesawat dapat mengganggu sistem pernapasan manusia, dibutuhkan sistem yang dapat mengatur tekanan udara didalam kabin pesawat ketika sedang beroperasi. *Cabin pressurization system* merupakan salah satu sistem yang berperan penting dalam menjaga keselamatan dan kenyamanan selama penerbangan. *Cabin pressurization system* merupakan sebuah sistem untuk mengatur tekanan udara yang berada didalam kabin sehingga penumpang maupun awak pesawat dapat bernapas dengan normal dan melindungi penumpang serta

cabin crew dari efek hipoksia (kekurangan oksigen). Gambar 4.9 menunjukkan bagian dari sub-sistem *pressurization control* diantaranya; *Cabin Pressurization Control System*, *Cabin Pressurization Relief System*, dan *Cabin Altitude Warning System*, sehingga apabila dilakukan *perform task card* yang berkaitan dengan sub-sistem tersebut maka akan terdapat *step* untuk melakukan *cabin pressure leak test*.



Gambar 4. 9 Location Components of Pressurization Control System (Sumber : AMM 05-51-91)

Pada sub-bab ini akan menjelaskan perihal *maintenance* pada pesawat *Boeing 737-800* dengan kode registrasi *HS-LUZ* selama mengikuti *On the Job Training* di Hangar *Batam Aero Technic*. Pesawat *HS-LUZ* merupakan pesawat *Thai Lion* yang memasuki masa *C-Check 06* sehingga harus melewati *maintenance* untuk memastikan pesawat tetap dapat beroperasi dengan aman dan nyaman untuk penumpang. Dalam perawatannya *Engineer* melakukan berdasarkan langkah-langkah yang ada pada AMM. *C-check 06* mengharuskan *engineer* untuk mengerjakan “*Cabin Pressure Leak Test*” untuk mengetahui apakah sistem *pressurization* dapat beroperasi dengan normal sesuai dengan referensi AMM 05-51-91.

Langkah-langkah yang digunakan untuk melakukan FNC pada *Cabin pressure leak test* yang mengacu pada AMM 05-51-91 yaitu :

1. *Identification*

Pada tanggal 22 April 2024 Pesawat *HS-LUZ* merupakan pesawat Untuk menciptakan lingkungan yang nyaman bagi penumpang meskipun berada pada ketinggian yang tinggi maka dalam perawatan pesawat *C-check 06 engineer*

melakukan mengerjakan “*cabin pressure leak test*”. Tujuan tes ini diantaranya untuk memastikan *fuselage pressurized area* dalam kondisi rapat, serta memastikan *pressurization system* mampu bekerja secara normal demi keselamatan serta kenyamanan bagi penumpang dan *crew*.

2. *Inspection*

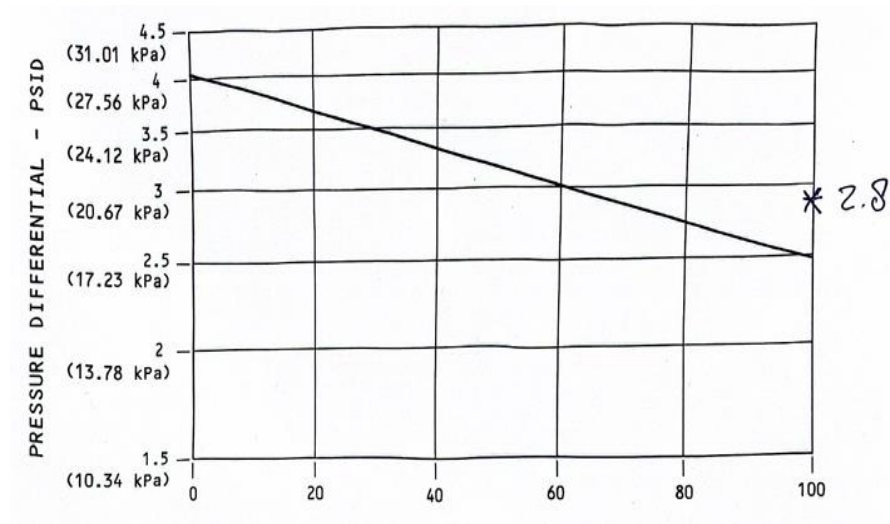
Sebelum pelaksanaan *cabin pressure leak test*, *engineer* dan mekanik menutup rapat *window* maupun *door*, selain itu dilakukan pengamatan secara visual pada bagian-bagian yang dapat mempengaruhi *pressurization system* untuk memastikan tidak terdapat celah.

3. *Functional Test*

Gambar 4.13 menunjukkan *engineer* melakukan *functional test* berupa “*cabin pressure leak test*” dengan tujuan untuk memastikan bahwa *fuselage pressurized areas* dalam kondisi rapat. Banyak area kebocoran kecil yang berpotensi menambah tingkat kebocoran pada *fuselage*. *Power* utama berasal dari APU. Langkah yang dilakukan selama pelaksanaan *test* menggunakan referensi dari **AMM 05-51-91** sebagai berikut :

- a. *Select L dan R RECIRC FAN switches* pada *Air conditioning panel P5* pada posisi *AUTO*.
- b. *Start APU*.
- c. Pastikan semua pintu tertutup.
- d. *Select pressurization mode selector P5* pada posisi *MAN*.
- e. Mencatat *cabin temperature*, *external ambient pressure*, dan *external ambient temperature*.
- f. Menutup *outflow valve* ketika *air conditioning system* telah stabil.
- g. Perlahan naikan *cabin pressure* dengan *rate 300 feet/ minute* namun tidak lebih dari *1000 feet/minute*.
- h. Naikkan *cabin pressure* hingga *differential indicator* menunjukkan perbedaan diferensial *4.0 psid*.
- i. Ketika perbedaan diferensial mencapai *4.0 psid* maka *close outflow valve* dan *air conditioning packs off*.
- j. Matikan *pressurization source* (*turn off bleed switch* pada panel *P5-10*)

- k. Setelah *air conditioning off* tunggu 5 menit kemudian catat data.
- l. Catat perbedaan diferensial dan waktu selama *cabin bleed down*.
- m. Matikan APU.



Gambar 4. 10 Grafik Pressure Differential (Sumber : AMM-5-51-91)

Tabel 4. 1 Tabel Pressure Differential

No	Detik	Differential Pressure (Psid)
1	10	3.9
2	20	3.7
3	30	3.6
4	40	3.5
5	50	3.4
6	60	3.3
7	70	3.1
8	80	3.0
9	90	2.9

10	100	2.8
----	-----	-----

Tabel 4.1 dan Gambar 4.10 menunjukkan hasil dari *perform cabin pressure leak test* bahwa perbedaan diferensial mulai dari detik ke-10 hingga 100 menurun secara stabil dari perbedaan diferensial maksimum 4.0 psid ke 2.8 psid, pada detik ke 100 perbedaan diferensial tidak kurang dari 2.5 psid maka sistem *pressurize* pada pesawat HS-LUZ dinyatakan normal sesuai dengan referensi **AMM 05-51-91. Cabin Pressure Leak Test** merupakan salah satu bentuk *maintenance waiting test* yang mana hanya dapat dilakukan ketika keseluruhan proses perawatan sudah dikerjakan, terutama setelah pengerjaan *task card* yang akan berpengaruh terhadap sistem *pressurization* pesawat misalnya *task card* “nose wheel steering control path” seperti yang ditunjukkan pada gambar 4.11.

A/C TYPE		SUBJECT			TASK CARD NO.	
B737-800/900ER		NOSE WHEEL STEERING CONTROL PATH			B789-32-390-00-01-TLM	
A/C REG.	A/C MSN.				W.O. NO.	
HS-LUZ	38686				1582700	
SKILL	INSP. TYPE	INTERVAL	EFFECTIVITY	REV.20	ATA	STA.
AP	DET	8000 FC	TYI ALL	Oct 15/2023	32	BTH
ZONE		ACCESS		REFERENCE	PAGE :	
112 113 114 115 116 211 212 710		113AC 113AW 113BW 114AW NOTE		AMM Rev.82 Oct 15/2023	1 of 13	
GENERAL						
Perform a detail visual inspection of the nose wheel steering mechanical control path and rudder pedal steering interconnect control path including rotary actuator.						
ACCESS NOTE: Access 114AW is only applicable to airplanes with a right steering wheel.						
(6) Close these access panels:						
Number	Name/Location					
113AC	Fwd Nose Wheel Well Upper Access Panel ✓					
113AW	Forward Nose Wheel Well Panel ✓					
(a) Do this task: Nose Wheel Well Access Panels - Installation, AMM TASK 53-14-01-420-801. ✓						
1) Install the new O-ring seal washers Ref, AMM TASK 53-14-01-420-801. ✓						
2) Tighten the bolts (14) to 60+10 in-lb (7+1 N.m) ✓						
3) Make sure that there are no air leaks (Cabin Pressure Leak Test, TASK 05-51-91-790-801). ✓						
Result (GOOD) (100%)						
END OF TASK						

Gambar 4. 11 Waiting test pada Task Card Nose Wheel Steering Control Path (Sumber: Task Card B789-32-390-00-01-TLM)



Gambar 4. 12 *Differential Pressure Indicator* (Sumber : Dokumen Pribadi)

Gambar 4.12 menunjukkan indikator *differential pressure* yang terhubung ke *alternate static system*. Jarum besar pada indikator menunjukkan perbedaan tekanan kabin dengan kenaikan 0,2 psid. Jarum kecil menunjukkan ketinggian kabin dengan kenaikan 1.000 kaki. Indikator laju pendakian mendeteksi perubahan tekanan dari port di bagian belakang indikator.



Gambar 4. 13 *Engineer Perform Cabin Pressure Leak Test* (Sumber : Dokumen Pribadi)

4. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara

kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

4.4.3 Right Pitot Leak Check

Total air pressure system digunakan untuk mengukur *pitot*. *Pitot* digunakan untuk menghitung parameter terbang yaitu *airspeed*. Terdapat tiga *pitot* pada pesawat, dua *pitot probe utama* terhubung dengan dua *pitot air data module* (ADM) dimana *pressure* udara akan dirubah menjadi data *digital/sinyal* elektrik dan mengirim sinyal tersebut ke *air data inertial reference unit* (ADIRU). ADIRU kemudian menggunakan sinyal tersebut untuk menghitung parameter terbang salah satunya *airspeed*. Sedangkan, *Aux pitot probe* terhubung dengan *integrated standby flight display* (ISFD).

Pada sub-bab ini akan menjelaskan perihal *maintenance* pada pesawat *Boeing 737-800 HS-LGJ* selama mengikuti *On the Job Training* di Hangar *Batam Aero Technic*. Pesawat *HS-LGJ* merupakan pesawat *Thai Lion* yang memasuki masa *C-Check 03* sehingga harus melewati *maintenance* untuk memastikan pesawat tetap dapat beroperasi dengan aman dan nyaman untuk penumpang. Dalam perawatannya *engineer* mengacu pada *task card*. Pada pelaksanaannya dilakukan “*Right Pitot System Leak Check*” dimana dilakukan *functional leak check* pada *first officer’s pitot system* untuk mengetahui apakah terdapat kebocoran pada sistem *pitot* sebelah kanan pada pesawat. Nomor *Task card* **B789-34-INT-02-01-TLM** menggunakan referensi dari **AMM 24-22-00-860-813**. Hasil menunjukkan tidak terdapat *leak* yang ditemukan. Untuk pelaksanaannya dilakukan langkah sebagai berikut:

1. Identification

Pada tanggal 7 Mei 2024 pada pesawat *HS-LGJ* dilakukan *schedule maintenance* yang sudah memasuki masa waktu *C-check 03* dimana dalam pelaksanaan *maintenance* terdapat *task card* yang mengharuskan untuk *perform functional check* (FNC) salah satunya pada *Right Pitot (First Officer / FO)*.

2. Functional Check

Kegiatan FNC dilakukan oleh *engineer* sesuai dengan *Task card inspection* dengan tipe FNC (*Functional Check*). *Perform* dilakukan pada tanggal 07 Mei 2024. Untuk langkah yang dilakukan sebagai berikut:

- a. Memastikan *ATC Transponder* pada *standby mode*.
- b. *Set mode* pada *ATC Control panel p8* ke *standby*.
- c. Memastikan *AFDS (Autopilot Flight Director System)* *off*.
- d. Memastikan *IRS (Inertial Reference System)* R dan L pada *P5-69 panel* pada posisi *off*.
- e. *Open CB*.

(4) Open these circuit breakers and install safety tags:
CAPT Electrical System Panel, P18-3

Row	Col	Number	Name
C	1	C00523	HEATERS CAPT PITOT ✓
C	2	C00238	HEATERS TEMP PROBE ✓
D	5	C00525	HEATERS F/O PITOT ✓
D	6	C00524	HEATERS AUX PITOT ✓

Gambar 4. 14 *Circuit Breaker* (Sumber: AMM 24-22-00-860-813)

- f. *Install pitot adapter* ke *pitot* sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.15.



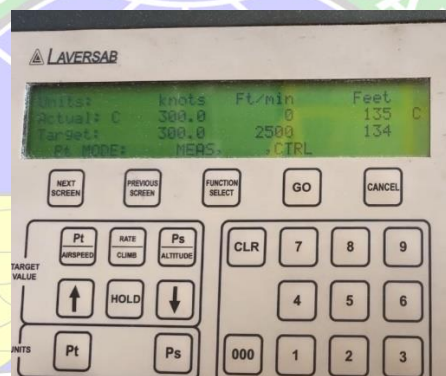
Gambar 4. 15 *Install Adapter* (Sumber : Dokumen Pribadi)

- g. Sambungkan *hose* ke *ADC tester* sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.16.



Gambar 4. 16 Hose pada ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi)

- h. Mengoperasikan ADC *tester* dengan memberikan *pressure* sebesar 300 ± 5 knots sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.17.



Gambar 4. 17 ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi)

- i. Ketika *pressure* mencapai target, tunggu 1 menit untuk *stabilize system*
 j. Melakukan tes *leak* pada ADC *tester* sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.18.



Gambar 4. 18 Pengoperasian ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi)

- k. Pastikan *pressure* tidak kurang dari 5 knots dalam 1 menit.
 l. Menurunkan *pressure* sampai *ground (ambient pressure)*.
 m. Melepaskan *hose* dari ADC *tester*.

- n. Melepaskan *adapter pitot* dan menutup kembali *pitot*.
- o. *Close CB*.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dan dinyatakan tidak terjadi *leak* pada *pitot* akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

4.4.4 *Flap Load relief System*

Flap merupakan salah satu *secondary flight control* yang berfungsi untuk meningkatkan *lift* dengan cara memperluas permukaan sayap melalui pergerakan *extend*. *Flaps* terletak pada sayap pesawat, terdapat empat *trailing edge flaps* dan empat *leading edge flap*. Untuk menggerakkan *flap* dilakukan dengan mengoperasikan *flap control lever* pada *P10 control stand*.

Pada sub-bab ini akan menjelaskan perihal *maintenance* pada pesawat *Boeing 737-800 HS-LGJ* selama mengikuti *On the Job Training* di Hangar *Batam Aero Technic*. Pesawat *HS-LGJ* merupakan pesawat *Thai Lion* yang memasuki masa *C-Check 03* sehingga harus melewati *maintenance* untuk memastikan pesawat tetap dapat beroperasi dengan aman dan nyaman untuk penumpang. Dalam perawatannya *engineer* mengacu pada *task card*. Pada pelaksanaannya dilakukan *functional test* pada *Trailing Edge Flap Load Relief System* sebagai bentuk simulasi untuk mengetahui sistem kerja dari *flap*. Nomor *Task card* **B789-27-156-00-01-TLM** menggunakan referensi dari **AMM 27-51-00-860-801**. Hasil menunjukkan tidak terdapat *defect* yang ditemukan. Untuk pelaksanaannya *engineer* melakukan 3 langkah sebagai berikut:

1. *Identification*

Pada tanggal 9 Mei 2024 pada pesawat *HS-LGJ* dilakukan *schedule maintenance* yang sudah memasuki masa waktu *C-check 03* dimana dalam

pelaksanaan *maintenance* terdapat *task card* yang mengharuskan untuk *perform functional check* (FNC) salah satunya pada *Flap Load Relief System*.

2. *Functional check*

Kegiatan FNC dilakukan oleh *engineer* sesuai dengan *Task card inspection* dengan tipe FNC (*Functional Check*). *Perform* dilakukan pada tanggal 09 Mei 2024. Untuk langkah yang dilakukan sebagai berikut:

- a. *Supply system* dari *hydraulic power*.
- b. *Turn on FSEU* dan lakukan *BITE test*.

- (2) Do the Built-In-Test Equipment (BITE) test of the load relief system:
- (a) Push the down arrow until GROUND TESTS? shows on the display. ✓
 - (b) Push the YES button to select GROUND TESTS? on the FSEU. ✓
 - (c) Push the down arrow until TE FLAP LD REL? shows on the display. ✓
 - (d) Push the YES button to select TE FLAP LD REL? from the menu. ✓
 - (e) Follow the instructions on the FSEU display to complete the test. ✓
- NOTE:** It will be necessary to operate the trailing edge flaps when the FSEU requests that they be in a different position.
- (f) Make sure that TEST PASSED shows at the end of the test. ✓

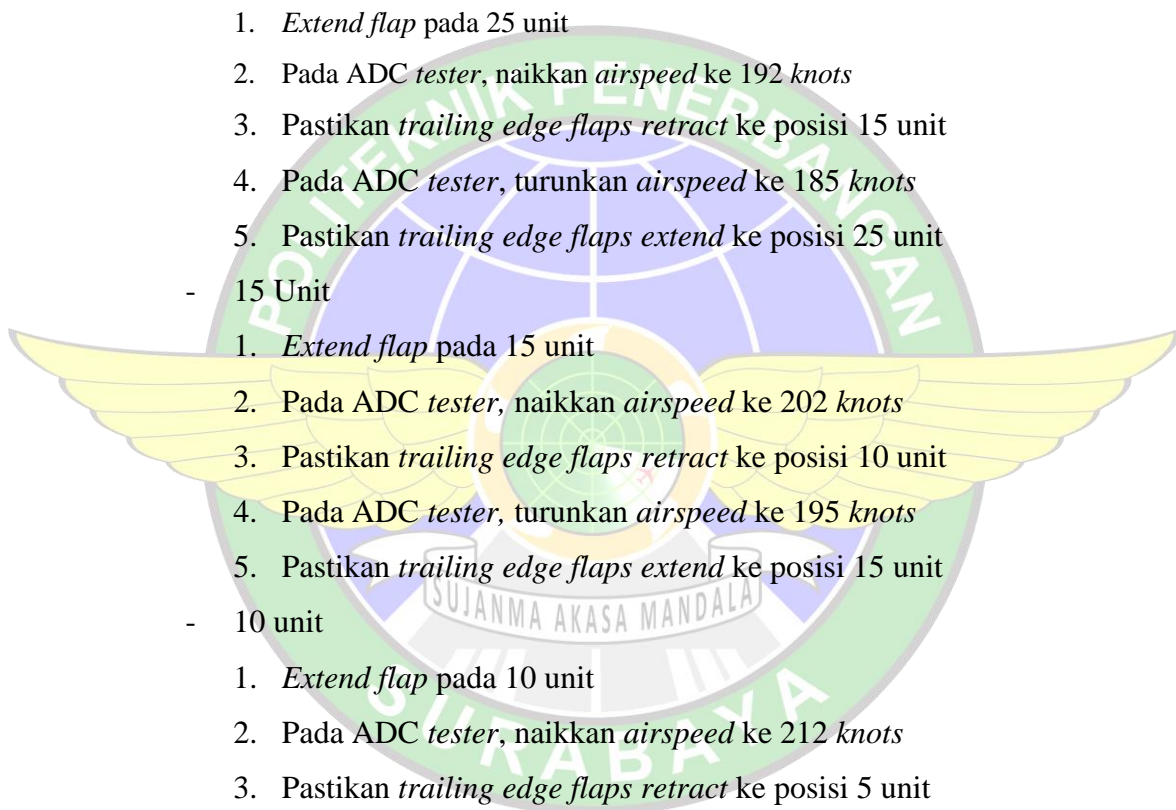
Gambar 4. 19 Step BITE Test (Sumber : AMM 27-51-00-860-801)

- c. *Turn off FSEU*.
- d. *Open CB*.

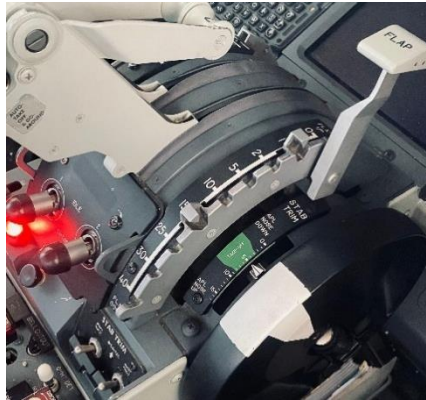
Row	Col	Number	Name
C	1	C00523	HEATERS CAPT PITOT ✓
C	2	C00238	HEATERS TEMP PROBE ✓
C	3	C01072	HEATERS ALPHA VANE LEFT ✓
D	3	C01071	HEATERS ALPHA VANE RIGHT ✓

Gambar 4. 20 Circuit Breaker (Sumber : AMM 27-51-00-860-801)

- e. Pasangkan ADC *tester* pada *left pitot probe*.
 - f. Pasangkan CB, *closed* (P6-2, Row A, Col A *Flight Control Flap Load Relief*).
 - g. Mulai pelaksanaan *test load relief system* pada *flap* menggunakan ADC *tester* sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.23.
- 40 Unit
1. *Extend flap* pada 40 unit
 2. Pada ADC *tester*, naikkan *airspeed* ke 164 *knots*
 3. Pastikan *trailing edge flaps retract* ke posisi 30 unit
 4. Pada ADC *tester*, turunkan *airspeed* ke 157 *knots*

- 
- 5. Pastikan *trailing edge flaps extend* ke posisi 40 unit
 - 30 Unit
 1. *Extend flap* pada 30 unit
 2. Pada ADC *tester*, naikkan *airspeed* ke 177 knots
 3. Pastikan *trailing edge flaps retract* ke posisi 25 unit
 4. Pada ADC *tester*, turunkan *airspeed* ke 170 knots
 5. Pastikan *trailing edge flaps extend* ke posisi 30 unit
 - 25 Unit
 1. *Extend flap* pada 25 unit
 2. Pada ADC *tester*, naikkan *airspeed* ke 192 knots
 3. Pastikan *trailing edge flaps retract* ke posisi 15 unit
 4. Pada ADC *tester*, turunkan *airspeed* ke 185 knots
 5. Pastikan *trailing edge flaps extend* ke posisi 25 unit
 - 15 Unit
 1. *Extend flap* pada 15 unit
 2. Pada ADC *tester*, naikkan *airspeed* ke 202 knots
 3. Pastikan *trailing edge flaps retract* ke posisi 10 unit
 4. Pada ADC *tester*, turunkan *airspeed* ke 195 knots
 5. Pastikan *trailing edge flaps extend* ke posisi 15 unit
 - 10 unit
 1. *Extend flap* pada 10 unit
 2. Pada ADC *tester*, naikkan *airspeed* ke 212 knots
 3. Pastikan *trailing edge flaps retract* ke posisi 5 unit
 4. Pada ADC *tester*, turunkan *airspeed* ke 205 knots
 5. Pastikan *trailing edge flaps extend* ke posisi 10 unit

Gambar 4.21 merupakan gambar *flap control lever* berada pada P10 *control stand* yang digunakan untuk mengoperasikan pergerakan *trailing edge flap control valve*, kemudian *hydraulic pressure* akan melewati *valve* dan menggerakkan *hydraulic motor*. Motor tersebut akan memasok *power* ke *flap drive system* yang akan membuat *flap* dapat bergerak baik untuk *extend* maupun *retract*.



Gambar 4. 21 *Flap Control Lever* (Sumber : Dokumen Pribadi)

Gambar 4.22 merupakan gambar instrument yang berada di P2 *center instrument panel*. Dimana dilengkapi dengan *leading edge flaps extended light* disebelah kanan indikator dan *leading edge flaps in transit light* di sebelah kiri bawah indikator (menyala pada saat *flap* berada diantara posisi up hingga 1 unit dan diantara 25 unit ke 30 unit).



Gambar 4. 22 *Center Instrument Panel* (Sumber : Dokumen Pribadi)



Gambar 4. 23 Pengoperasian ADC Tester (Sumber : Dokumen Pribadi)

- h. Pindahkan *flap control lever* pada *up position* untuk *retract flap*.
- i. Kembalikan sistem pada posisi *ground/ambient pressure*.
- j. Lepaskan *adapter* pada *ADC tester* dari *pitot probe*.
- k. *Close CB*.
- l. *Remove hydraulic power*.
- m. *Close acces panel 117A Electronic Equipment Access Door*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dengan catatan *flap* dapat beroperasi normal, akan dilengkapi dengan tanggal pengerjaan, tanda tangan dan *stamp engineer*. Gambar 4.24 menunjukkan taruna *on the job training* yang membantu dalam melengkapi tanggal pengerjaan *task card* oleh *engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.



Gambar 4. 24 Pengisian tanggal Perform Task Card (Sumber : Dokumen Pribadi)

4.4.5 Compass Compensating

Gambar 4.25 menunjukkan *Standby magnetic compass* yang digunakan sebagai cadangan apabila terjadi *fail* pada sistem navigasi pesawat. Letak *standby compass* ada pada *P5 forward overhead panel*. Terdapat dua magnet sejajar pada bidang horizontal, magnet tersebut menyelaraskan Kompas dengan garis fluks magnetic bumi. *Standby magnetic compass* memiliki *compensation screw* N-S (*north-south*) dan E-W (*east-west*) yang berfungsi untuk mengatur sudut deviasi magnetik.



Gambar 4. 25 Standby Compass (Sumber : Dokumen Pribadi)

1. Identification

Pada tanggal 21 Mei 2024 pada pesawat HS-LGK dilakukan *schedule maintenance* yang sudah memasuki masa waktu *C-check 03* dimana dalam

pelaksanaan *maintenance* terdapat *task card* yang mengharuskan untuk *perform functional check* (FNC) salah satunya pada *compass compensating*. *Compass compensating* dilakukan selama 3 tahun sekali, fungsi dari pelaksanaan *test* ini adalah untuk melakukan pengecekan pada kompas apakah dapat berfungsi dengan normal dan akurat untuk digunakan sebagai *emergency* ketika sistem utama tidak berfungsi. Kompas yang tidak berfungsi dengan baik dapat disebabkan karena beberapa faktor diantaranya adalah modifikasi yang memberi efek pada *elektromagnetic field* atau terjadinya sambaran petir.

2. *Functional Test*

Kegiatan FNC dilakukan oleh *engineer* sesuai dengan *Task card inspection* dengan tipe FNC (*Functional Check*). *Perform* dilakukan pada tanggal 21 Mei 2024. Untuk langkah yang dilakukan sebagai berikut:

- a. Posisi pesawat ketika *compass swing area* adalah dengan membawa pesawat ke *runway* dengan menggunakan *towing car*.
- b. *Supply electrical power (APU.)*
- c. *Energize* semua *electronic equipment*, *radio*, *flight compartment lights*.
- d. Pastikan pesawat dalam *Air mode*.
- e. *Set ND mode selector* pada *left EFIS control panel* ke *VOR position*.
- f. *Set heading reference switch* pada posisi *NORM*.
- g. Pastikan *captain's ND* menunjukkan *magnetic heading*.
- h. Pastikan *N-S* dan *E-W adjustment screw standby compass* pada posisi netral sebagaimana ditunjukkan pada gambar 4.26.



Gambar 4. 26 *Adjustment Screw Standby Compass* (Sumber : Dokumen Pribadi)

- i. Memposisikan pesawat sesuai *navigation display* dengan *magnetic headings* :0, 30, 60, 90, 120, 150, 180, 210, 240, 270, 300, 330 derajat. Gambar 4.27 menunjukkan *navigation display*. Sedangkan, gambar 4.28 menunjukkan *Inertial Reference System (IRS)* untuk melihat sudut *magnetic heading* dengan angka digital.



Gambar 4. 27 *Navigation Display* (Sumber : Dokumen Pribadi)



Gambar 4. 28 *Inertial Reference System (IRS)* (Sumber : Dokumen Pribadi)

- j. Membuat catatan pada masing-masing *magnetic heading (MH)* dan *standby compass heading (CH)* sebagaimana yang ditunjukkan pada gambar 4.29.

Thai Lion air

COMPASS SWING FORM

Date : 21 MAY 2024		A/C Reg : HS-LGK		Adjusted By:	
Place : BTH-BM		A/C SN :		Name: 1.	
Owner : THAI LION AIR		A/C Type : B737-800NG		2	
Reason : INTERVAL		Compass :		3	
		Type/No.		Autho. No./stamp:	

CORRECTING SWING
Ref. No.: B737NG-EQ-3400-03

HEADING	ACTUAL COURSE (MH)	STBY COMPASS (CH)	DEVIATION	COEFFICIENTS	
000 (N)	000	001	-1	"C" =	$\frac{\delta N - \delta S}{2}$
090 (E)	090	091	-1		$= \frac{() - ()}{2} =$
180 (S)	180	180	0		
COEFFICIENT "C"					
MAKE COMPASS READ					
270 (W)	270			"B" =	$\frac{\delta E - \delta W}{2}$
COEFFICIENT "B"					
MAKE COMPASS READ					
CHECK SWING	ACTUAL COURSE (MH)	STBY COMPASS (CH)	DEVIATION	FOR	ST ER
000°	000	001	-1	000°	
030°	030	031	-1	030°	
060°	060	061	-1	060°	
090°	090	092	-2	090°	
120°	120	121	-1	120°	
150°	150	152	-2	150°	
180°	180	180	0	180°	
210°	210	210	0	210°	
240°	240	240	0	240°	
270°	270	270	0	270°	
300°	300	300	0	300°	
330°	330	330	0	330°	
TOTAL DEVIATION			+14		

ENGINE : OFF	<input checked="" type="checkbox"/>	RUN	<input type="checkbox"/>	APPROVED BY (AGUS YUSUP)
RADIO : OFF	<input type="checkbox"/>	ON	<input checked="" type="checkbox"/>	
APU : OFF	<input type="checkbox"/>	RUN	<input checked="" type="checkbox"/>	
WIND : CALM	<input checked="" type="checkbox"/>	STRONG	<input type="checkbox"/>	

Form No.: LA-TF-02-32A.1

Gambar 4. 29 Hasil Perhitungan Swing Compass (Sumber : Dokumen pribadi)

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. Pada pelaksanaan *compass compensating* sudut deviasi maksimal untuk setiap arah mata angin diberi toleransi sampai dengan 10°, melebihi angka tersebut maka kompas harus diganti dengan yang baru, namun jika deviasi masih dibawah 10° maka *engineer* masih dapat menyetel ulang dengan *adjust screw* pada kompas.

Task card yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir tanpa ada yang bermasalah pada *standby compass* akan dilengkapi dengan tanggal pengerjaan, kemudian diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

4.4.6 *Daily activity*

Pada pelaksanaan dan pelaporan *daily activity* berikut tidak dilengkapi dengan dokumen yang lengkap dikarenakan kurangnya pemahaman ketika awal melaksanakan kegiatan OJT, namun seharusnya laporan kegiatan harus dilengkapi dengan referensi dokumen dalam pelaksanaannya. Dokumen yang dimaksud diantaranya MDRR (*Maintenance Defect and Rectification Report*), *Task Card*, AMM (*Aircraft Maintenance Manual*), dan FIM (*Fault Isolation Manual*).

A. *Standby Static System Leak Check*

1. *Identification*

Pada tanggal 9 Mei 2024 pesawat HS-LGJ dilakukan *schedule maintenance* yang sudah memasuki masa waktu *C-check 03* dimana dalam pelaksanaan *maintenance* terdapat *task card* yang mengharuskan untuk *perform functional check* (FNC) salah satunya pada *Standby Static System*.

2. *Functional Check*

Kegiatan FNC dilakukan oleh *engineer* sesuai dengan *Task card inspection* dengan tipe FNC (*Functional Check*). *Perform* dilakukan pada tanggal 9 Mei 2024. Pada pelaksanaan *functional leak check* dilakukan dengan *special tool* yaitu *ADC tester* yang dihubungkan ke *standby static system*. Pada pelaksanaannya *engineer* menyatakan *standby static system* tidak mengalami kebocoran dan dalam kondisi yang baik.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dan dinyatakan tidak terjadi *leak* pada *pitot* akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

B. *Change Navigation Data Base at Flight Management Computer*

Pada pesawat terdapat 14 April 2024 dua *Flight Management Computer* (FMC) yang masing-masing mendapat *supplies inertial reference* (IR) dari ADIRU. Data yang dikirimkan ke FMC diantaranya; *present position*, *groundspeed*, *true heading*, *magnetic heading*, *inertial altitude*, *inertial vertical speed*, dan *roll angle*. Data tersebut kemudian digunakan oleh FMCS untuk menampilkan *guidance*, *performance* dan *navigation calculations*.

1. *Identification*

Pada pesawat HS-LGJ dilakukan *schedule maintenance* yang sudah memasuki masa waktu *C-check 03* dimana dalam pelaksanaan *maintenance* terdapat *task card* yang mengharuskan untuk *perform* “*Change Navigation Data Base In Flight Management Computer*”.

2. *Functional check*

Untuk memastikan *navigation data base* tetap *update* maka dilakukan *change navigation*. *Engineer* menggunakan *special tools* berupa PMAT 2000,

untuk meyakinkan proses *change data base* berhasil maka harus terdapat keterangan “COMPLETED”. Selanjutnya, *engineer* melakukan *software configuration check* pada FMC. *Engineer* melakukan pengecekan pada *operational program* dan *navigational data base software*. Pengecekan dilakukan untuk memastikan *correct part number*, untuk *operational program* harus menunjukkan OP PROGRAM pada CDU. Dan pastikan *part number* untuk *navigation data base* menunjukkan NAV DATA pada CDU. Selanjutnya, pastikan CDU menunjukkan IDENT 2/2 *page*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dan dinyatakan tidak terjadi *leak* pada *pitot* akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

C. Replace Seat Cover Dress (bottom seat cover)

1. Identification

Pada tanggal 20 April 2024 dilakukan Kegiatan berupa *general visual inspection* pada kabin pesawat. Kegiatan ini merupakan bagian dari *C-check* 06 pada pesawat *Thai lion Boeing 737-800 HS-LUZ*. Pada saat dilakukan inspeksi ditemukan permasalahan pada *seat cover dress due to bad condition*.

2. Inspection

Untuk memperbaiki permasalahan tersebut maka *engineer* memastikan ulang dan mendiskusikan dengan *chief* apakah *seat* masih layak pakai. *chief* memutuskan untuk dilakukan penggantian *seat cover dress* dikarenakan sudah dinyatakan dalam kondisi yang kurang bagus. Sehingga *engineer* membuat MDRR untuk *seat cover dress due to bad condition*.

3. Replacement Seat Cover Dress

Untuk melakukan penggantian *seat cover dress (bottom seat)* maka perlu dilakukan *request seat cover* dan memerlukan waktu yang cukup lama (kurang

lebih 1 minggu). Setelah *seat cover* datang sesegera mungkin *engineer* dibantu oleh mekanik dan taruna *on the job training* untuk melepas *seat cover dress* dan mengganti dengan yang baru.

4. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dan dinyatakan tidak terjadi *leak* pada *pitot* akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

D. Area Below AFT Cargo Compartment

1. *Identification*

Pada tanggal 15 Mei 2024 pesawat *Thai Lion* dengan registrasi HS-LGJ di hangar *Batam Aero Technic* dilakukan perawatan *C-check 03* dengan sistem paket *task card* yang mana mengharuskan seorang *engineer* beserta grup untuk melakukan *perform task card* salah satunya *inspect area below aft cargo compartment*.

2. *Inspection*

Pelaksanaan *perform task card* mengharuskan *engineer* untuk melakukan prosedur secara *Enhanced Zonal Analysis Procedure (EZAP)* dimana *engineer* harus melakukan inspeksi dengan teliti yang hanya boleh dilakukan oleh *man power* tertentu.

3. *Restore (Clean) area below aft Cargo Compartment*

Untuk melakukan *perform task card* dilakukan *prepare tools* diantaranya; *speed handle* dan *screw gun*. Kemudian *remove floor* dan *sidewall* terlebih dahulu, selanjutnya dilakukan pembersihan area kargo dengan menggunakan *vacuum* hingga bersih. Dilanjutkan dengan melepas *clip blanket* dan *blanket* di area *aft cargo*. Untuk proses *cleaning* dilakukan

dengan menggunakan kuas atau majun yang dibasahi dengan *toluene*, yakinkan sudah dalam kondisi bersih, dilakukan inspeksi dan yakinkan tidak terdapat korosi atau *crack* pada *area below aft cargo compartment*, sebelum dilakukan *install panel* dilakukan *apply av 08* terlebih dahulu untuk memperlambat laju korosi.

4. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dan dinyatakan tidak terjadi *leak* pada *pitot* akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

E. Forward Entry Door Lubrication

Terdapat beberapa tipe dari pintu pesawat terbang salah satunya adalah *forward* dan *aft entry door*. Dimana, *entry door* berada di bagian kiri pesawat.

1. Identification

Pada tanggal 26 Mei 2024 pesawat *Thai Lion* dengan registrasi HS-LGJ di hangar *Batam Aero Technic* dilakukan *maintenance c-check 03* dengan sistem paket *task card* yang mana mengharuskan seorang *engineer* beserta grup untuk melakukan *perform task card* salah satunya *forward entry door lubrication*.

2. Servicing

Dalam pelaksanaan lubrikasi pada *forward entry door* untuk mendapatkan akses membuka bagian yang akan dilubrikasi diperlukan beberapa *tool* antara lain *speed handle*, *grease gun*, *handle ratchet*, *double ratchet*, *socket 5/16*, *socket 1/2*, *long nose plier*, dan *mordener*. Setelah akses terbuka dilakukan *cleaning* menggunakan *chemical*, kemudian inspeksi secara visual, selanjutnya baru dilakukan lubrikasi pada bagian tertentu yaitu *forward entry*

door handle dan *latch mechanism*, kemudian *apply AV 08* untuk memperlambat laju korosi. *Step* paling akhir adalah dilakukan *installation lining door*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir dan dinyatakan tidak terjadi *leak* pada *pitot* akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

F. Visual Inspection and rework the missed clamp

1. Inspection

Pada tanggal 2 April 2024 dilakukan *continue inspection* yang merupakan bentuk *take over* pekerjaan yang telah dikerjakan oleh grup lain. Sehingga dilakukan inspeksi secara visual oleh mekanik untuk mengetahui kondisi dari *clamp* yang ada di *emergency exit door*.

2. Assembly

Setelah selesai melakukan *visual inspection missed clamp* dilakukan *install panel*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

G. Install Passenger Seat

1. Assembly

Pada tanggal 3 April 2024 dilakukan *take over* kerja dari *shift* sebelumnya untuk memasang *passenger seat* pada area kabin pesawat.

2. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

H. Functional Check of the ATC Transponder

1. Identification

Pada tanggal 6 April 2024 dilakukan *perform task card* “*Functional Check of the ATC Transponder*” yang merupakan bagian dari *maintenance c-check*.

2. Functional Check

Engineer melakukan FNC pada ATC *transponder* dengan menggunakan *special tools* berupa IFR 6000 untuk mengetahui kondisi antenna yang berada pada bagian atas dan bawah badan pesawat. Yakinkan ATC *transponder* dapat beroperasi dengan normal.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

I. Functional Check of the Cabin Pressure Switch

1. Identification

Pada tanggal 5 April 2024 dilakukan Kegiatan berupa *perform task card* pada kabin pesawat. Kegiatan ini merupakan bagian dari *C-check* 06 pada pesawat *Thai lion Boeing 737-800 HS-LUZ*. Pada *task card* mengharuskan pelaksanaan *functional check* pada *cabin pressure switch*.

2. Functional Check

Functional check pada *task card cabin pressure switch* dilakukan dengan tujuan untuk memastikan *cabin altitude warning switch* dapat berfungsi dengan normal dan baik. Dalam pelaksanaannya dilakukan beberapa persiapan sebelum pelaksanaan tes diantaranya adalah memastikan CB pada panel P6-3 (*Landing gear latch & press warn, landing gear aural warn, indicator master DIM SECT 2 dan 6*) dalam posisi *closed*. Selanjutnya, untuk pelaksanaan tes menggunakan *ADC tester, engineer* menyambungkan *hose* dengan *cabin altitude warning switch* dan pasang *adapter fitting* pada *ADC tester*. Untuk pengoperasian *ADC tester* dilakukan dengan menaikkan *altitude* secara perlahan. *Engineer* kemudian memastikan *aural warning signal* menyala pada ketinggian diantara 9000 hingga 11000. Hasil menunjukkan *aural warning signal* menyala pada ketinggian 9998 *feet* pada *captain's instrument* dan 9957 *feet* pada *first officer's instrument*. Kemudian memastikan *red CABIN ALT indicator (P1-3) come on, press ALT HORN CUTOFF switch (P5-16)* dan memastikan *aural warning signal off*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

J. Apply Corrosion Protection of Electrical Connector (Main Wheel Well)

1. Inspection

Pada tanggal 11 dan 12 April 2024 dilaksanakan *take over* kerja oleh *shift* sebelumnya untuk melakukan *continue inspection* dan *apply corrosion protection* pada *electrical connector (main wheel well)*.

2. Assembly

Setelah melakukan *apply corrosion* pada *electrical connector (main wheel well)*, selanjutnya dilakukan *install panel*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

K. Install Sidewall Cargo Compartment

1. Assembly

Pada tanggal 13-14 April 2024 dilakukan *take over* pekerjaan dari *shift* lain untuk melakukan *install sidewall* pada area kargo depan.

2. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

L. External Cleaning and Polishing B737-800 (Wet Wash)

1. Inspection

Pada tanggal 15 April 2024 dilakukan *continue cleaning and polishing* pada area basah di kabin, untuk memastikan tidak terdapat air yang dapat mempercepat laju korosi.

2. Reporting

Dikarenakan pekerjaan tidak dapat diselesaikan oleh grup, maka dilakukan *take over* pekerjaan kepada *shift* selanjutnya dengan menuliskan pada *work turn over book report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

M. Install Panel Right Horizontal Stabilizer

1. Assembly

Pada tanggal 19 April 2024 dilakukan *continue install panel right horizontal stabilizer* yang merupakan bentuk *take over* dari *shift* sebelumnya untuk melanjutkan memasang panel.

2. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

N. Replacement Oxygen Cylinder

1. Identification

Pada tanggal 24 April 2024 dilakukan Kegiatan *perform task card* berupa *general visual inspection* pada *oxygen cylinders*. Kegiatan ini merupakan bagian dari *C-check 06* pada pesawat *Thai lion Boeing 737-800 HS-LUZ*.

2. Inspection

Pada pelaksanaan *perform task card* mengharuskan *engineer* untuk melakukan *removal* dikarenakan sudah memasuki waktu untuk dilakukannya *restoration*.

3. *Replacement of Oxygen Cylinders*

Untuk melakukan *replacement* pada *oxygen cylinder* hal yang dilakukan oleh *engineer* adalah dengan membuka *stowage compartment door* untuk mendapatkan akses melepas. Selanjutnya mengendorkan *straps* dan *remove oxygen cylinder*. Pemasangan dilakukan dengan memasang kembali *oxygen cylinder* dan pasang kembali *straps*. Tutup kembali *stowage compartment door*.

4. *Functional check*

Untuk memastikan *oxygen cylinder* dapat digunakan dan pemasangan sudah benar dilakukan, *engineer* melakukan *double check* dengan memastikan *hose* dan *outlet port* pada regulator sudah erat terpasang.

5. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

O. *Apply Corrosion Protection of Left Outboard Wing Rear Spar*

1. *Identification*

Pada tanggal 28 April 2024 dilakukan Kegiatan berupa *general visual inspection* pada *aft side rear spar*. Kegiatan ini merupakan bagian dari *C-check 06* pada pesawat *Thai lion Boeing 737-800 HS-LUZ*.

2. *Inspection*

Untuk melakukan inspeksi pada *left wing outboard rear spar* dilakukan dengan *open access panel* terlebih dahulu dilanjutkan dengan *visual inspection* pada bagian *spar*. Yakinkan dalam kondisi yang baik dan

tidak terdapat korosi, kemudian *engineer* dapat melakukan pengaplikasian AV 08 pada area *spar* dengan tujuan untuk menghambat laju korosi pada *spar*. Setelah proses selesai dilakukan dan dinyatakan pesawat dalam kondisi baik *engineer* menutup kembali akses panel.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

P. *Remove Blanket Area Below Aft Cargo Compartment*

1. *Dissassembly*

Pada tanggal 29 April 2024 dilakukan kegiatan berupa melanjutkan pekerjaan dari *shift* sebelumnya untuk melepas *blanket* pada area bawah *aft cargo compartment*.

2. *Reporting*

Dikarenakan pekerjaan tidak dapat diselesaikan oleh grup, maka dilakukan *take over* pekerjaan kepada *shift* selanjutnya dengan menuliskan pada *work turn over book report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

Q. *Install Ceiling Panel Aft Cargo*

1. *Assembly*

Pada tanggal 30 April 2024 dilakukan kegiatan berupa *install ceiling panel aft cargo* yang merupakan bentuk *take over* kerja dari *shift* sebelumnya.

2. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

R. *Cleaning and Inspect Pressure Deck above Main Landing Gear*

1. *Inspection*

Pada tanggal 1-2 Mei 2024 dilakukan kegiatan melanjutkan pekerjaan dari *take over* pada *shift* sebelumnya untuk melakukan *cleaning* dan inspeksi pada *pressure deck* dibawah *main landing gear* dengan menggunakan majun tanpa menggunakan *chemical*.

2. *Assembly*

Setelah melakukan inspeksi dan pembersihan maka dilakukan *install panel* dan *floor*.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

S. *Lubrication of Flight Control Cable*

1. *Identification*

Pada tanggal 2 Mei 2024 dilakukan Kegiatan *perform task card* berupa *lubrication* pada *flight control cables aft cargo compartment*. Kegiatan ini merupakan bagian dari *C-check* 06 pada pesawat *Thai lion Boeing 737-800 HS-LUZ*.

2. *Inspection*

Perform task card oleh *engineer* guna untuk melakukan *detail visual inspection* pada keseluruhan *internal flight control cables* untuk melihat kondisi *wires, pulleys, brackets, dan mechanism* untuk kondisi dan keamanannya bagi pesawat. Yakinkan dalam kondisi yang baik dan tidak ditemukan permasalahan apapun. Pada pelaksanaannya *engineer* tidak menemukan terdapat permasalahan sehingga menyatakan pada *perform task card detail visual inspection* untuk *flight control cables* memperoleh hasil *good condition and not found damage*.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

T. *Cleaning Floor and Install Carpet*

1. *Identification*

Pada tanggal 3 Mei 2024 ditemukan karpet di area kabin pesawat dalam kondisi yang buruk dan kotor (*bad condition*). Sehingga dibuat dokumen MDRR untuk melakukan penggantian dengan karpet yang baru.

2. *Inspection*

Kegiatan *cleaning* dilakukan untuk melanjutkan pekerjaan yang telah dilakukan oleh *shift* sebelumnya. *Cleaning* dilakukan dengan menggunakan *vacuum*.

3. *Assembly*

Setelah barang yang di *request* sudah tiba, segera dilakukan *install carpet due to bad condition*.

4. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

U. Perform Floor Surface Finish Change and Pilot Seat Position Placard

1. Assembly

Pada tanggal 7 Mei 2024 dilanjutkan pekerjaan sesuai dengan *take over* pekerjaan dari *shift* sebelumnya bahwa ditemukan *placard* yang sudah dalam kondisi buruk sehingga perlu adanya penggantian dengan *placard* yang baru.

2. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

V. Functional check of Captain, First Officer, and Standby Static System

1. Identification

Pada tanggal 8-9 Mei 2024 dilakukan kegiatan berupa *functional check* pada tiga sistem *static* berbeda yaitu *Captain*, *First Officer*, and *Standby Static System*. *Functional check* ini digunakan untuk mengetahui kondisi dari *static system* dan memastikan tidak terdapat *leak*.

2. Functional check

Pada pelaksanaan *functional check* dilakukan dengan *special tool* yaitu ADC tester yang dihubungkan ke *static system* baik pada *Captain*, *First Officer*, maupun *Standby Static System*. Pada pelaksanaannya *engineer* menyatakan *static system* tidak mengalami kebocoran dan dalam kondisi yang baik.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

W. Inspect Lavatory Waste Compartment Flapper Door, Spring, Access Door

1. Identification

Pada tanggal 11 Mei 2024 dilakukan Kegiatan *perform task card* berupa *general visual inspection* pada *Lavatory Waste Compartment Flapper Door, Spring, Access Door*. Kegiatan ini merupakan bagian dari *C-check 06* pada pesawat *Thai lion Boeing 737-800 HS-LUZ*.

2. Inspection

Inspeksi dilakukan dengan mengecek pintu apakah dapat digunakan dengan baik tanpa menyusahkan penumpang pesawat. Mekanik melakukan pengecekan dengan membuka door kemudian mulai melakukan pengecekan terhadap *flapper door*.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai

bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

X. *Apply Corrosion Protection Area Below Cargo Compartment*

1. *Identification*

Pada tanggal 15 hingga 20 Mei 2024 dilakukan *maintenance* pada pesawat *Thai Lion* dengan registrasi HS-LGJ di hangar *Batam Aero Technic*. Pelaksanaan *maintenance* pada pesawat tersebut yaitu *C-check 03* dengan sistem paket *task card* yang mana mengharuskan seorang *engineer* beserta grup untuk melakukan *perform task card* salah satunya *area below aft cargo compartment*.

2. *Inspection*

Pelaksanaan *perform task card* mengharuskan *engineer* untuk melakukan prosedur secara *Enhanced Zonal Analysis Procedure (EZAP)* dimana *engineer* harus melakukan inspeksi dengan teliti yang hanya boleh dilakukan oleh *man power* tertentu.

3. *Restore (Clean) area below aft Cargo Compartment*

Untuk melakukan *perform task card* dilakukan *remove panel* terlebih dahulu, kemudian dilakukan pembersihan area kargo dengan menggunakan *vacuum* dilanjutkan dengan melepas blanket dan klip yang ada di area *aft cargo*. Untuk proses *cleaning* dilakukan dengan menggunakan kuas atau majun yang dibasahi dengan *toluene*, yakinkan sudah dalam kondisi bersih sebelum dilakukan *install panel*.

4. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

Y. *Inspect Exit Door*

1. *Inspection*

Pada tanggal 27 sampai 30 Mei 2024 dilakukan inspeksi pada *exit door* melanjutkan pekerjaan dari *shift* sebelumnya. Dimana dilakukan visual inspeksi untuk melihat bagian dalam *exit door* dan memastikan tidak terjadi korosi maupun *crack*. Setelah meyakinkan *exit door* dalam kondisi bagus maka dilanjutkan dengan menutup *lining door*.

2. *Assembly*

Setelah selesai dilakukan inspeksi dan meyakinkan dalam kondisi yang bagus dilanjutkan dengan memasang kembali atau *install lining door*.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

Z. *Remove Window No.3 (Multiple Scratch)*

1. *Disassembly*

Pada tanggal 4 Juni 2024 dilakukan kegiatan untuk melanjutkan pekerjaan dari *shift* sebelumnya yaitu ditemukannya *scratch* pada *window No. 3* di sebelah kiri *captain*. Dikarenakan untuk menunggu *part* yang baru memerlukan waktu yang cukup lama (kurang – lebih 1 minggu) maka untuk melakukan *install* tidak dapat dilakukan pada hari yang sama.

2. *Reporting*

Dikarenakan pekerjaan tidak dapat diselesaikan oleh grup, maka dilakukan *take over* pekerjaan kepada *shift* selanjutnya dengan menuliskan

pada *work turn over book report book*, , tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

AA. Remove Lining Door (Found Paint Peel Off)

1. Identification

Pada tanggal 5 Juni 2024 ditemukan *point peel off* pada *entry lining door* bagian depan. Sehingga perlu dilakukan pengecatan ulang.

2. Disassembly

Untuk *mengirimkan ke hangar painting* maka dilakukan *remove lining door* terlebih dahulu. Kemudian akan dibuat MDRR sebagai dokumen yang menyatakan terjadi *defect* dan perlu dilakukan perbaikan. Dikarenakan proses pengecatan ulang tidak dapat selesai dalam waktu satu hari maka pekerjaan kemudian harus di *take over* pada *shift* selanjutnya.

3. Reporting

Dikarenakan pekerjaan tidak dapat diselesaikan oleh grup, maka dilakukan *take over* pekerjaan kepada *shift* selanjutnya dengan menuliskan pada *work turn over book report book*, , tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

BB. Functional Leak Check of Captain's Pitot

1. Identification

Pada tanggal 9 Juni 2024 dilakukan kegiatan berupa *functional leak check* pada *Captain pitot system*. *Functional check* ini digunakan untuk mengetahui kondisi dari *pitot system* dan memastikan tidak terdapat *leak*.

2. Functional check

Pada pelaksanaan *functional leak check* dilakukan dengan *special tool* yaitu *ADC tester* yang dihubungkan ke *Captain pitot system*. Pada

pelaksanaannya *engineer* menyatakan *pitot system* tidak mengalami kebocoran dan dalam kondisi yang baik.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

CC. Functional Leak Check of First Officer's Pitot

1. Identification

Pada tanggal 10 Juni 2024 dilakukan kegiatan berupa *functional leak check* pada *First Officer's pitot system*. *Functional check* ini digunakan untuk mengetahui kondisi dari *pitot system* dan memastikan tidak terdapat *leak*.

2. Functional check

Pada pelaksanaan *functional leak check* dilakukan dengan *special tool* yaitu *ADC tester* yang dihubungkan ke *pitot system* baik pada *First Officer's pitot system*. Pada pelaksanaannya *engineer* menyatakan *pitot system* tidak mengalami kebocoran dan dalam kondisi yang baik.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

DD. *Cleaning Inside Passenger Window (Found Insect)*

1. *Disassembly*

Pada tanggal 12 Juni 2024 dilakukan kegiatan untuk melanjutkan pekerjaan dari *shift* sebelumnya yakni melakukan *cleaning* pada *passenger window* karena ditemukan serangga di bagian dalamnya. Sebelum melakukan *cleaning*, maka perlu dilakukan *remove window* terlebih dahulu. Selanjutnya, pembersihan dilakukan dengan menggunakan pembersih kaca dan tisu, yakinkan sudah bersih dan tidak terdapat sidik jari yang menempel di area kaca. Karena cukup banyak *window* yang harus di *remove* maka pekerjaan tidak dapat diselesaikan dalam waktu satu hari.

2. *Reporting*

Dikarenakan pekerjaan tidak dapat diselesaikan oleh grup, maka dilakukan *take over* pekerjaan kepada *shift* selanjutnya dengan menuliskan pada *work turn over book report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

EE. *Functional Leak Check of Standby Pitot*

1. *Identification*

Pada tanggal 15 Juni 2024 dilakukan kegiatan berupa *functional leak check* pada *Standby pitot system*. *Functional check* ini digunakan untuk mengetahui kondisi dari *standby pitot system* dan memastikan tidak terdapat *leak*.

2. *Functional check*

Pada pelaksanaan *functional leak check* dilakukan dengan *special tool* yaitu *ADC tester* yang dihubungkan ke *standby pitot system*. Pada pelaksanaannya *engineer* menyatakan *standby pitot system* tidak mengalami kebocoran dan dalam kondisi yang baik.

3. *Reporting*

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

FF. Functional Leak Check of Standby Static

1. Identification

Pada tanggal 18 Juni 2024 dilakukan kegiatan berupa *functional leak check* pada *Standby static system*. *Functional check* ini digunakan untuk mengetahui kondisi dari *standby static system* dan memastikan tidak terdapat *leak*.

2. Functional check

Pada pelaksanaan *functional leak check* dilakukan dengan *special tool* yaitu *ADC tester* yang dihubungkan ke *standby static system*. Pada pelaksanaannya *engineer* menyatakan *standby static system* tidak mengalami kebocoran dan dalam kondisi yang baik.

3. Reporting

Kegiatan *reporting* dilakukan setelah mengerjakan *task card*. *Task card* yang sudah *closed* atau dikerjakan sampai langkah paling akhir akan diberi tanda tangan dan *stamp engineer*. Prosedur selanjutnya adalah menuliskan laporan harian pada *work turn over report book*, tujuannya adalah sebagai bentuk informasi antara kelompok kerja atau *shift* sehingga *progress* dari *task* dapat dilewati dan dipahami dengan baik.

GG. ISFD Battery

1. Identification

Pada tanggal 21 April 2024 pesawat HS-LUZ dilakukan *schedule maintenance* yang sudah memasuki masa waktu *C-check 03* dimana dalam

pelaksanaan *maintenance* terdapat *task card* yang mengharuskan untuk *perform task card* B789-34-130-00-01-TLM.

2. *Inspection*

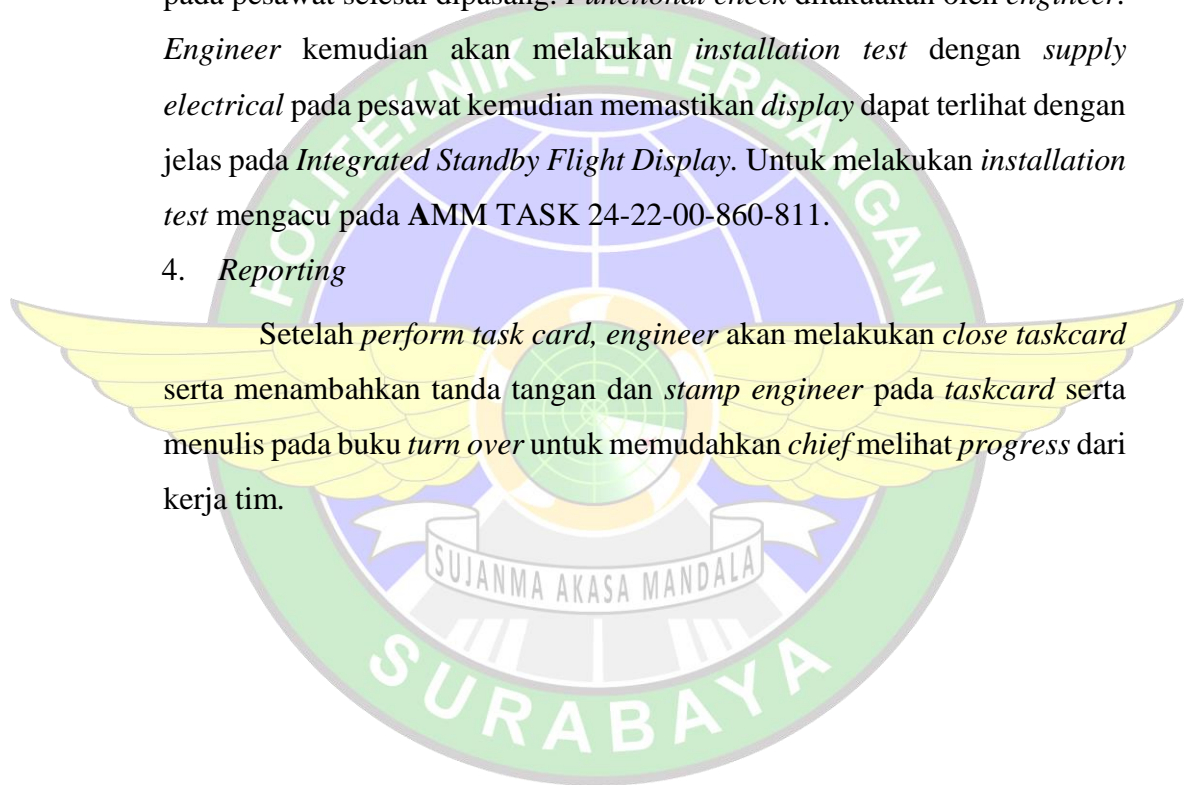
Dalam pelaksanaan inspeksi ditemukan permasalahan pada ISFD *due to bad condition (battery weak)*, sehingga *engineer* melakukan *remove* ISFD dan melakukan *robbing* dari pesawat HS-LGJ.

3. *Functional Check*

Kegiatan *Functional Check* dilakukan setelah pemasangan *battery* pada pesawat selesai dipasang. *Functional check* dilakukan oleh *engineer*. *Engineer* kemudian akan melakukan *installation test* dengan *supply electrical* pada pesawat kemudian memastikan *display* dapat terlihat dengan jelas pada *Integrated Standby Flight Display*. Untuk melakukan *installation test* mengacu pada AMM TASK 24-22-00-860-811.

4. *Reporting*

Setelah *perform task card*, *engineer* akan melakukan *close taskcard* serta menambahkan tanda tangan dan *stamp engineer* pada *taskcard* serta menulis pada buku *turn over* untuk memudahkan *chief* melihat *progress* dari kerja tim.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV

1. *Window lights not illuminate*

“*Window Lights not Illuminate*” disebabkan oleh LED yang bermasalah. Sehingga untuk proses *replacement*, *engineer* melakukan *report* masalah dengan mengisi dokumen MDRR (*Maintenance Defect & Rectification Report*), sehingga diterbitkan *Task card non-rutin* oleh PPC Hanggar A. Untuk pelaksanaan proses *maintenance* dilaksanakan dengan referensi dari AMM *Task 33-21-00-960-804 Rev 83*.

2. *Cabin Pressure Leak Test*

Pada pelaksanaan *Cabin Pressure Leak Test* menunjukkan perbedaan diferensial dengan nilai 2.8 psid pada detik ke 100, sehingga sistem *pressurization* dinyatakan bagus. Proses pelaksanaan *leak test* mengacu pada AMM 05-51-91. *Cabin pressure leak test* merupakan salah satu proses *maintenance* yang hanya dapat dilakukan ketika keseluruhan *block phase* atau *task card* yang berhubungan dengan sistem *pressurization* selesai dikerjakan.

3. *Right Pitot Leak Check*

Pada pelaksanaan *Right Pitot Leak Check* dapat disimpulkan bahwa *first officer pitot* sebelah kanan dalam kondisi baik. Hasil dari pelaksanaan tes menunjukkan angka -0.5 knots. Sehingga pitot dinyatakan masih dapat berfungsi dengan normal. Proses *maintenance* mengacu pada *task card B789-34-INT-02-01-TLM* dengan mengoperasikan ADC *tester* yang dihubungkan langsung ke pitot untuk mengetahui apakah terdapat suatu kebocoran pada sistem.

4. *Flap Load Relief System*

Pada pelaksanaan *Flap Load Relief System* disimpulkan bahwa *flap* dapat bergerak *extend* dan *retract* dengan normal pada unit 40, 30, 25, 15, dan 10 ketika *airspeed* pada ADC *tester* dinaikkan maupun diturunkan. ADC *tester* digunakan untuk membantu simulasi pada *flap* sistem ketika *airspeed* dinaikkan

atau diturunkan (pengganti *thrust*). Proses pelaksanaan *flap load relief system* mengacu pada *task card* B789-27-156-00-01-TLM.

5. *Compass compensating*

Pada pelaksanaan *swing compass* untuk *perform task card* B737NG-EO-3400-003-TLM "*compass compensating*" memperoleh hasil bahwa *standby compass* dapat beroperasi dengan normal. Dimana, hasil yang diperoleh dari masing-masing *deviation heading* tidak melebihi 10 derajat. Sehingga dinyatakan kompas masih dapat digunakan untuk *emergency* ketika sistem utama tidak berfungsi dengan baik. *Swing compass* dilaksanakan pada *runway* yang terhubung dengan bandara Hang Nadim, dimana dalam pelaksanaannya PT. *Batam Aero Technic* diharuskan bekerjasama dengan pihak bandara serta *engineer* berkomunikasi langsung dengan ATC dikarenakan *perform swing compass* harus berada di tempat yang jauh dari jangkauan benda yang bersifat *magnetic*.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Berdasarkan pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) yang telah diselenggarakan, dapat disimpulkan bahwa OJT memberikan banyak manfaat bagi taruna/taruni yang mengikutinya. Manfaat kegiatan ini terlihat dari:

1. Kemampuan Kerja.

Taruna dapat menerapkan teori yang dipelajari selama pendidikan dengan praktik langsung di lapangan. Dengan mengikuti kegiatan ini, taruna/taruni dapat menilai kemampuan kerja mereka masing-masing.

2. Pengembangan Wawasan dan Kreatifitas.

Taruna/taruni dapat memperluas wawasan dan meningkatkan kreativitas, serta mendapatkan banyak ilmu baru saat terjun langsung ke lapangan, sehingga mampu menumbuhkan profesionalisme da. Oleh karena itu, kegiatan ini sangat penting untuk dilaksanakan oleh taruna/taruni agar mereka mendapatkan gambaran lebih jelas tentang dunia kerja.

3. Inisiatif Dari Pemaparan.

Dapat disimpulkan bahwa mendapatkan pengalaman kerja di perusahaan dalam bidang apapun sangat mendukung perkembangan karir kita, terutama

dalam membangun keberanian untuk memanfaatkan peluang yang ada demi mencapai kesuksesan.

4. Disiplin dan Tanggung Jawab

Di samping itu, partisipasi dalam kegiatan ini dapat meningkatkan disiplin dalam mematuhi peraturan yang ada dan membantu kita belajar tanggung jawab dari setiap tindakan dan keputusan yang diambil.

5.2 Saran

1. Menjadikan OJT sebagai sarana untuk banyak menimba ilmu, sehingga disarankan untuk membangun relasi yang baik dengan anggota *group* untuk mempermudah menggali ilmu pengetahuan.
2. Mempelajari dokumen terkait pemeliharaan pesawat diantaranya MDRR (*Maintenance Defect & Rectification Report*), *task card*, FIM (*Fault Isolation Manual*), IPC (*Illustrated Part Catalog*), dan AMM (*Aircraft Maintenance Manual*).
3. Laporan *daily activity* dalam pelaksanaan OJT baiknya dilengkapi dengan dokumen dan referensi terkait proses *maintenance*.
4. Keseluruhan dokumen dan referensi sertakan dalam lembar lampiran sehingga isi dari laporan OJT dapat dipertanggungjawabkan.
5. Kerjakan apa yang tertulis dan tulis apa yang dikerjakan.

DAFTAR PUSTAKA

127S, M. C. (2016). *Pilot Operating Handbook (Serials 172S10468, 172S10507, 172S10640 and 172S10656 and ON) Rev 2.*

[Http://www.lionair.co.id/tentang-kami](http://www.lionair.co.id/tentang-kami)

BT-CM-02.10. Organization Structural Procedure Manual Issue 2 Rev. 0 dated 26 February 2022.

BT-CM-02.08. Aircraft Maintenance Procedure Manual Issue 2 Rev. 1 dated 26 April 2023.

B737NG 800-900ER Maintenance Program Issue 003 Revision 02 Date 20 February 2024 - Eff.10APR2024

Boeing Company, B737-600/700/800/900ER Aircraft Maintenance Manual, ATA Chapter 33. Window Lights, TASK 33-21-00.

Boeing Company, B737-600/700/800/900ER Maintenance Manual, Chapter 05. Excessive Cabin Pressure Leakage-Maintenance Practices (Conditional Inspection), TASK 05-51-91.

Boeing Company, B737-600/700/800/900ER Aircraft Maintenance Manual, ATA Chapter 21. Air Conditioning – Pressurization Control, TASK 21-30-00.

Boeing Company, B737-600/700/800/900ER Aircraft Maintenance Manual, ATA Chapter 34. Static and Total Air Pressure System, TASK 34-11-00.

Boeing Company, B737-600/700/800/900ER Aircraft Maintenance Manual, ATA Chapter 27. Trailing Edge Flap System, TASK 27-51-00..

Buku Pedoman On The Job Training. (April 2020). Surabaya: Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara.

Christina, Mulyani Sri, Priyahapsara. (2023). *Identifikasi Kegagalan Pada Komponen Pitot Probe Boeing 737-900 ER.* Institut Teknologi Dirgantara Adjisutjipto. Yogyakarta.


Fadhlullah Ghiyats Muhammad, dan Tjahyono Seto (2021). *Studi Kasus Penyebab Terjadinya Cabin Press System Fault Pada Pesawat Airbus A330-300.* Politeknik Negeri Jakarta. Jakarta.

- Silaen Rony Kristian. (2018). *Analisis Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Deviasi Performance Akibat Technical Delay Pada Pesawat Airbus 330-200/300*. PT. GMF Aeroasia. Universitas Mercu Buana. Jakarta.
- Sihombing Mangidoasi, Susanto Erwin dan Stiadi Budi (2014). *Rancang bangun Sistem Pengaturan Flap Pesawat berbasis Fuzzy Logic Menggunakan Mikrokontroller*. Universitas Telkom. Jakarta.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999

TASK 33-21-00-960-804

11. Window Light - LED Light Assembly Replacement
(Figure 207)

A. References

Reference	Title
20-40-12-000-802	ESDS Handling for Metal Encased Unit Removal (P/B 201)
20-40-12-400-802	ESDS Handling for Metal Encased Unit Installation (P/B 201)
24-22-00-860-811	Supply Electrical Power (P/B 201)
24-22-00-860-812	Remove Electrical Power (P/B 201)

B. Expendables/Parts

AMM Item	Description	AIPC Reference	AIPC Effectivity
41	Light assembly	33-21-51-74-205	MLI 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184
		33-21-51-74-210	MLI 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184
		33-21-51-74-215	MLI 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184
		33-21-51-74-220	MLI 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184
		33-21-51-74-225	MLI 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184
		33-21-51-80-300	MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 301-999
		33-21-51-80-400	MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 301-999

EFFECTIVITY

MLI ALL


33-21-00

Page 231
Jun 15/2023

D633A101-MLI

ECCN 9E901 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999 (Continued)

(Continued)

AMM Item	Description	AIPC Reference	AIPC Effectivity
41 (cont.)		33-21-51-80-500	MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 301-999
		33-21-51-80-600	MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 301-999

C. Location Zones

Zone	Area
118	Electrical and Electronics Compartment - Right
200	Upper Half of Fuselage
211	Flight Compartment - Left

D. Access Panels

Number	Name/Location
117A	Electronic Equipment Access Door

E. Window LED Light Assembly Replacement

SUBTASK 33-21-00-860-011

(1) Make sure that electrical power is supplied to the airplane, do this task: Supply Electrical Power, TASK 24-22-00-860-811.

SUBTASK 33-21-00-860-012

(2) Do these steps at the applicable attendant control panel:


- Make sure that the attendant control panel display is activated.
 - To activate it, touch the opposite corners of the display sequentially within two seconds.
- If necessary, input the password to get access to the attendant control panel.
- On the attendant control panel display, touch the Lighting tab.
- Below the Passenger Seating Area, touch the OFF button.

SUBTASK 33-21-00-010-004

(3) To get access to the P92 panel, open this access panel:

Number	Name/Location
117A	Electronic Equipment Access Door

SUBTASK 33-21-00-860-013



WARNING

WHEN YOU OPEN THE P91 AND P92 PANELS, MAKE SURE THAT THE OUTER DOOR STAYS AS OPEN AS POSSIBLE. IF THE OUTER DOOR TURNS IN, THE ATTACHED DOOR COMPONENTS COULD TOUCH THE INNER DOOR COMPONENTS. THIS CAN CAUSE AN ARC CONDITION WHEN YOU SUPPLY POWER. IF YOU DO NOT OBEY, DAMAGE TO EQUIPMENT AND INJURY TO PERSONNEL CAN OCCUR.

EFFECTIVITY

MLI ALL

33-21-00

Page 232
Jun 15/2023

D633A101-MLI
ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999 (Continued)

(WARNING PRECEDES)



WARNING

DO NOT TOUCH THE CONDUCTORS IN THE P91 AND P92 PANELS. BE CAREFUL WHEN YOU GET ACCESS TO THE CIRCUIT BREAKERS ON THE INNER SIDE OF THE P91 AND P92 PANELS (ROW F). IF IT IS POSSIBLE, REMOVE AIRPLANE ELECTRICAL POWER FIRST. THE P91 AND P92 PANELS HAVE HIGH VOLTAGES AND CURRENTS. ELECTRICAL VOLTAGE AND CURRENT CAN KILL YOU OR CAUSE INJURIES.

- (4) Open these circuit breakers and install safety tags:

Power Distribution Panel Number 2, P92

Row	Col	Number	Name
E	11	C00594	WINDOW LIGHT RIGHT
E	12	C00776	WINDOW LIGHT LEFT

SUBTASK 33-21-00-040-005



CAUTION

DO NOT TOUCH THE UNIT BEFORE YOU DO THE PROCEDURE FOR DEVICES THAT ARE SENSITIVE TO ELECTROSTATIC DISCHARGE. ELECTROSTATIC DISCHARGE CAN CAUSE DAMAGE TO THE UNIT.

- (5) Before you touch the light assembly [41], do the procedure for devices that are sensitive to electrostatic discharge (TASK 20-40-12-000-802).

SUBTASK 33-21-00-020-001

- (6) Do these steps to remove the light assembly [41]:
- Do these steps to remove the lens [45]:
 - Remove the screw [44] and retainer [43] from each end of the lens [45].
 - Remove the lens [45].
 - Disconnect the electrical connectors [42] from each end of the light assembly [41].
 - Remove the light assembly [41].
 - If there is a center mounting bracket, use a flat tool to carefully remove the light assembly [41] from the center mounting bracket.

SUBTASK 33-21-00-040-006



CAUTION

DO NOT TOUCH THE UNIT BEFORE YOU DO THE PROCEDURE FOR DEVICES THAT ARE SENSITIVE TO ELECTROSTATIC DISCHARGE. ELECTROSTATIC DISCHARGE CAN CAUSE DAMAGE TO THE UNIT.

- (7) Before you touch the light assembly [41], do the procedure for devices that are sensitive to electrostatic discharge (TASK 20-40-12-400-802).

SUBTASK 33-21-00-420-001

- (8) Do these steps to install the light assembly [41]:
- Put the light assembly [41] in position.
 - If there is a center mounting bracket, carefully push the light assembly [41] until it latches onto the mounting bracket.
 - Connect the connectors [42] from each end of the light assembly [41].

EFFECTIVITY
MLI ALL

33-21-00

D633A101-MLI

ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Page 233
Jun 15/2023

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999 (Continued)

- (c) Do these steps to install the lens [45]:
- 1) Put the lens [45] in position.
 - 2) Install the retainer [43] and screw [44] to each end of the lens [45].
 - 3) Tighten the screws [44] to 12.5 \pm 2.5 in-lb (1.4 \pm 0.3 N-m).

SUBTASK 33-21-00-860-014



WARNING

WHEN YOU OPEN THE P91 AND P92 PANELS, MAKE SURE THAT THE OUTER DOOR STAYS AS OPEN AS POSSIBLE. IF THE OUTER DOOR TURNS IN, THE ATTACHED DOOR COMPONENTS COULD TOUCH THE INNER DOOR COMPONENTS. THIS CAN CAUSE AN ARC CONDITION WHEN YOU SUPPLY POWER. IF YOU DO NOT OBEY, DAMAGE TO EQUIPMENT AND INJURY TO PERSONNEL CAN OCCUR.



WARNING

DO NOT TOUCH THE CONDUCTORS IN THE P91 AND P92 PANELS. BE CAREFUL WHEN YOU GET ACCESS TO THE CIRCUIT BREAKERS ON THE INNER SIDE OF THE P91 AND P92 PANELS (ROW F). IF IT IS POSSIBLE, REMOVE AIRPLANE ELECTRICAL POWER FIRST. THE P91 AND P92 PANELS HAVE HIGH VOLTAGES AND CURRENTS. ELECTRICAL VOLTAGE AND CURRENT CAN KILL YOU OR CAUSE INJURIES.

- (9) Remove the safety tags and close these circuit breakers:

Power Distribution Panel Number 2, P92

<u>Row</u>	<u>Col</u>	<u>Number</u>	<u>Name</u>
E	11	C00594	WINDOW LIGHT RIGHT
E	12	C00776	WINDOW LIGHT LEFT

SUBTASK 33-21-00-410-004

- (10) Close this access panel:

<u>Number</u>	<u>Name/Location</u>
117A	Electronic Equipment Access Door

SUBTASK 33-21-00-860-023

- (11) AIRPLANES WITH P4 SOFTWARE:

For loading data from the ACP to the LED lighting assemblies, do the steps that follow:

- (a) Press the "ACP to LRUs" button.
 - 1) The "ACP to LRUs" button should highlight.
- (b) Wait for the data load to finish.
- (c) Check to make sure that the Address, Scene, and Zone information are downloaded without errors.

SUBTASK 33-21-00-860-036

- (12) AIRPLANES WITH P5 SOFTWARE:

For Phase 2 Data Load, do the steps that follow:

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

ECN 95991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

33-21-00

Page 234
Jun 15/2023

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999 (Continued)

- (a) Push the "Phase 2 Data Load" button.

NOTE: When the user selects the Phase 2 Data Load button, the screen will show the LSAP selection table and control window. The current configuration is selected at default. The user can select another LSAP to load into the ACP's and the light LRU's.

- (b) Select the LSAP in the Mass Storage Area.

- (c) Push the "Start" button.

NOTE: Once the process has started, the result window will show the current progress of the file transfer. The status bar will show the approximate percent complete as the process executes.

SUBTASK 33-21-00-710-004

- (13) Do a test of the new light assembly:

- (a) Make sure that the attendant control panel display is activated. To activate it, touch the opposite corners of the display sequentially within two seconds.
- (b) If necessary, input the password to get access to the attendant control panel.
- (c) Make sure the CAB/UTIL switch at the P5-13 panel is set to the ON position.
- (d) On the attendant control panel display, touch the Lighting tab.
- (e) Below the Passenger Seating Area, touch the White BRIGHT button.
- 1) Make sure that the light comes on brightly.
- (f) Touch the White MEDIUM button.
- 1) Make sure that the light becomes medium.
- (g) Touch the Boarding/Deplane button.
- 1) Make sure that the light color in the passenger compartment is equivalent to the light type shown below the General Lighting Layout on the attendant control panel display.

NOTE: The light can take at least 15 seconds to change.

- (h) Touch the OFF button.

- 1) Make sure that the light goes off.

- (i) If it is not necessary, set the CAB/UTIL switch at the P5-13 panel to the OFF position.

SUBTASK 33-21-00-860-016

- (14) If electrical power is not necessary, then do this task: Remove Electrical Power, TASK 24-22-00-860-812.

———— END OF TASK ————

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

33-21-00

Page 235
Jun 15/2023

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

EXCESSIVE CABIN PRESSURE LEAKAGE - MAINTENANCE PRACTICES (CONDITIONAL INSPECTION)

1. **General**

- A. This procedure gives steps to do a leakage test to the airplane fuselage.

NOTE: Any pressure over 4.5 psi differential needs to be coordinated with Boeing before the test is conducted.

TASK 05-51-91-790-801

2. **Cabin Pressure Leak Test**

(Figure 201, Figure 202)

A. **General**

- (1) This test uses the airplane equipment to pressurize the airplane and monitor the procedure.
- (2) This leakage test is used to make sure the fuselage pressurized areas are tight.
- (3) Many small leakage areas can add to create an excessive fuselage leakage rate.
 - (a) It is recommended that all sources of leakage be repaired.
- (4) If leakage is found during this inspection, go to the related maintenance manual section for the repair.



OBEY ALL SAFETY STANDARDS FOR COMPRESSION AND DECOMPRESSION WHEN PERSONS ARE IN A PRESSURIZED AREA. SUDDEN PRESSURE CHANGES WILL CAUSE PAIN AND INJURY AND MUST NOT BE DONE. WHEN YOU DO NOT OBEY THE SAFETY PRECAUTIONS, INJURY TO PERSONS WILL OCCUR.

- (5) When persons are in the airplane during this test, they must be in a good physical condition. When a person feels pain during a pressure change, you must lower the rate of change of pressure, or make the absolute pressure stable immediately. Do this to make sure the person can make the pressure equal in their ears. Also, do this to remove the person from the airplane.

- (6) Pressurize the airplane with one of the steps that follow:

NOTE: A method to calculate absolute pressure is as follows:

Determine the field atmospheric pressure (in inches of mercury). Divide field atmospheric pressure by 2.036 and add the result to the gauge pressure or differential pressure inside the cabin to give the absolute pressure (PSIA). For example: If the field atmospheric pressure is 29.86 inHG and the cabin differential pressure is 4.0 psid, divide 29.86 by 2.036 which equals 14.67 psi. Add the cabin differential pressure (in psi) to the field pressure (4.0 psid + 14.67 psi = 18.67 psia) to obtain an absolute pressure of 18.67 psi.

- (a) The primary air pressure source is the Auxiliary Power Unit (APU).
- (b) You can use the engine bleed air for the pressure source.
- (c) You can use an external ground source.

NOTE: The external ground source must supply 2000 cfm (56.6 M³/minute) of air at 10 psig (69 kPa).

- (d) The cabin differential pressure and the rates of pressurization and bleed-down are monitored in the control cabin.
 - 1) They are monitored on the differential pressure indicator.

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

EOC 9281 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

05-51-91

Page 201
Oct 15/2020

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900 AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

- (e) Figure 201 shows how to get a correction factor used in connection with some test data.
- (f) Figure 202 shows the straight line curves for the permitted airplane leakage rates.
- (7) Boeing has determined that all of the following listed equipment may be susceptible to damage anytime the cabin pressure exceeds 20 psia. This list is not meant to be all inclusive since there may be additional equipment sensitive to 20 psia.
 - (a) All emergency equipment:
 - 1) All lifevests (passenger, crew, infant, etc)
 - 2) Survival packs
 - 3) Halon extinguishers
 - 4) Water extinguishers
 - 5) First aid kits
 - 6) Eyewash kit
 - 7) Megaphone Transmitter with battery
 - 8) Defibrillators.
 - (b) All pressure sensitive equipment for Oxygen System:
 - 1) Crew Oxygen Cylinders
 - 2) Crew Oxygen Regulator
 - 3) Flight Deck Oxygen Masks
 - 4) Disposable oxygen masks with pouch (leave connected to oxygen bottles)
 - 5) Smoke Hoods (Protective Breathing Equipment)
 - 6) All Portable Oxygen Bottles
 - 7) All Chemical Oxygen Generators (located in PSUs throughout main cabin; including lavatories, crew rests, attendant stations, and galleys).
 - (c) ADM Systems:
 - 1) All pitot and static lines.

B. References

Reference	Title
21-00-00-800-802	Remove Conditioned Air from the Airplane (P/B 201)
21-00-00-800-803	Supply Conditioned Air with a Cooling Pack (P/B 201)
35-12-85-000-802	Oxygen Mask/Regulator Removal (P/B 401)
35-12-85-400-802	Oxygen Mask/Regulator Installation (P/B 401)
49-11-00-860-801	APU Starting and Operation (P/B 201)
49-11-00-860-802	APU Usual Shutdown (P/B 201)
71-00-00-800-807-F00	Start the Engine Procedure (Selection) (P/B 201)

C. Tools/Equipment

NOTE: When more than one tool part number is listed under the same "Reference" number, the tools shown are alternates to each other within the same airplane series. Tool part numbers that are replaced or non-procurable are preceded by "Opt:", which stands for Optional.

Reference	Description
SPL-7626	Cup - Air Flow, Lo/Hi Blow Test 737-800, -900ER Part #: G21007-1 Supplier: 81205

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

ECN 32591 BOEING PROPRIETARY - See 100 page for details

05-51-91

Page 202
Feb 15/2023

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900 AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

(Continued)

Reference	Description
STD-836	Stopwatch

D. Prepare for the Cabin Pressure Leakage Test

SUBTASK 05-51-91-790-091

(1) Do the steps that follow to prepare the airplane for the leakage test:

- Put the L and R RECIRC FAN switches on the Air Conditioning Panel, P5 to the AUTO position.

NOTE: Equipment cooling fans work harder at cabin pressures more than 15.7 psia. Limit the operation of fans at high cabin pressure to less than 30 minutes.

- Remove the oxygen mask regulators from the oxygen system in the crew cabin, do this task: Oxygen Mask/Regulator Removal, TASK 35-12-85-000-802.

NOTE: The removal of the oxygen equipment is not necessary if the absolute pressure is not more than 20 psi (138 kPa) or if the differential pressure is not more than 7 psi (48 kPa).

NOTE: A method to calculate absolute pressure is as follows:

Determine the field atmospheric pressure (in inches of mercury). Divide field atmospheric pressure by 2.036 and add the result to the gauge pressure or differential pressure inside the cabin to give the absolute pressure (PSIA). For example: If the field atmospheric pressure is 29.86 inHG and the cabin differential pressure is 4.0 psid, divide 29.86 by 2.036 which equals 14.67 psi. Add the cabin differential pressure (in psi) to the field pressure (4.0 psid + 14.67 psi = 18.67 psia) to obtain an absolute pressure of 18.67 psi.



MAKE SURE THAT ALL OF THE PITOT-STATIC SYSTEM IS THERE AND THE LEAK TEST IS COMPLETE. ALSO, REMOVE ALL AIR DATA UNITS THAT ARE NOT CONNECTED TO THE PITOT-STATIC SYSTEM BEFORE YOU START THE FUSELAGE LEAKAGE TEST. DAMAGE TO EQUIPMENT CAN OCCUR IF THE PITOT-STATIC SYSTEM IS NOT COMPLETE AND PRESSURE TIGHT.

- Make sure the pitot-static system is fully installed and operational.
- Start the APU and use it as a pressure source, do this task: APU Starting and Operation, TASK 49-11-00-860-801.
- As an alternative, you can use one of the methods that follow:
 - You can use the engine bleed air for the pressure source, do this task: TASK 71-00-00-800-807-F00.
 - You can use the ground pneumatic cart as an air source.

NOTE: If you use a ground cart to supply pneumatic power, it must supply 2000 cfm (56.6 M³/minute) of air at 10 psi (69 kPa).
- Operate an air cycle cooling pack, do this task: Supply Conditioned Air with a Cooling Pack, TASK 21-00-00-800-803.

NOTE: You can use the left or the right air cycle cooling pack.

 - Make sure that the pressurization mode selector on the P5 forward overhead panel is in AUTO position.
 - Operate the pack in AUTO at approximately 70°F (21°C).

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

ECOM 9201 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

05-51-91

Page 203
Feb 15/2023

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

- 3) Make sure the aft outflow valve position indicator show the valve is fully open.

E. Cabin Pressure Leakage Test

SUBTASK 05-51-91-790-001

- (1) Do the cabin pressure leakage test:
- (a) Make sure all of the airplane doors are properly closed and sealed.
 - (b) Put the pressurization mode selector on the P5 forward overhead panel to MAN position to turn off the auto control for the valve.
 - (c) Record the cabin temperature, external ambient pressure, and external ambient temperature.
 - (d) Start to close the aft outflow valve when the air condition system has become stable.



DO NOT INCREASE THE PRESSURE MORE THAN 1000 FEET A MINUTE. WHEN YOU INCREASE THE PRESSURE MORE THAN 1000 FEET A MINUTE, DAMAGE TO THE AIRPLANE STRUCTURE OR INJURY TO PERSONS CAN OCCUR.

- (e) Slowly increase the cabin pressure with the manual control toggle, at a rate of approximately 300 feet a minute.
- NOTE: The rate of pressure can be more than 300 feet a minute but not more than 1000 feet a minute.

- 1) Adjust the outflow valve position to allow for a comfortable rate of change in cabin pressure.

NOTE: The increase in pressure can cause the lav or galley smoke detectors to sound an alarm when there is no smoke.



THE INDICATION ON THE CABIN DIFFERENTIAL INDICATOR MUST NOT BE MORE THAN 4.0 PSI DURING A NORMAL TEST. WHEN YOU INCREASE THE PRESSURE MORE THAN 4.0 PSI, DAMAGE TO THE AIRPLANE STRUCTURE OR INJURY TO PERSONS CAN OCCUR.

- (f) Increase the cabin pressure until the cabin differential indicator shows a differential pressure of 4.0 psi.
- NOTE: Equipment cooling fans work harder at cabin pressures more than 15.7 psia. Limit the operation of fans at high cabin pressure to less than 30 minutes.
- NOTE: If a fan overheats and stops during high cabin pressure operation, the equipment cooling OFF lights will illuminate. If this occurs, select ALTERNATE to restore the equipment cooling air flow. After a cool-down period, the internal thermostats in the overheat fan will automatically reset. The fan will become operational again.
- (g) When you have a differential pressure of 4.0 psi, fully close the outflow valve, and turn the air conditioning packs to OFF, do this task: Remove Conditioned Air from the Airplane, TASK 21-00-00-800-802.
- 1) Make sure the valve position indicator shows that the valve is fully closed.
- (h) Shutdown the APU (or other pressurization source):
- 1) Turn the APU bleed switch to OFF on the P5-10 panel.
- NOTE: The bleed switch on the P5-10 panel can be turned OFF as an alternative to completing the APU usual shutdown task.
- 2) If it is necessary, do this task: APU Usual Shutdown, TASK 49-11-00-860-802.

EFFECTIVITY
MLI ALL

05-51-91

Page 204
Feb 15/2023

D633A101-MLI

ECCH 92391 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)



737-600/700/800/900 AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

- (i) In less than five minutes after you turn off the air conditioning packs, make a record of the data.
NOTE: If the aft outflow valve did not stay fully closed during the leakage test, the pressure/time data is not correct.
- (j) Make a record of the pressure differential and the time during the cabin bleed down.
 - 1) Start the test at 4.0 psi differential (time zero).
 - 2) Stop the test at 2.5 psi differential.
- (k) Make five to ten data sets of each of the items that follow:
 - 1) The time on the stopwatch, STD-836.
 - 2) The cabin differential pressure.
 - 3) The cabin temperature
 - 4) The external ambient pressure.
- (l) If you will do the test again, make sure you do a cool down time of not less than 20 minutes.
 - 1) Do the cool down time with the equipment cooling fans operating at zero differential pressure.
NOTE: This will make sure the fans will not overheat.
- (m) If it is necessary, do this task; APU Usual Shutdown, TASK 49-11-00-860-802.
NOTE: The APU usual shutdown task must be completed when all the leak checks are completed.

F. Leakage Rate Analysis

SUBTASK 05-51-91-723-001

- (1) Do the leakage rate analysis.
 - (a) Get the correction factor from (Figure 201) to correct the time data for each data point.
NOTE: You want to use the correction factors with the bleed down time data when the ambient pressure does not equal 14.7 psi and/or the cabin temperature does not equal 70 degrees F.
 - (b) Make a graph from the points that follow:
 - 1) The differential pressure data on the vertical axis of (Figure 202).
 - 2) The time on the horizontal axis of (Figure 202).
 - (c) Plot each time and pressure data point onto the chart shown in (Figure 202).
 - (d) Make a straight line through the two axis points (Figure 202).
 - 1) If the plotted line is in the upper zone in Figure 202, the pressure leakage rate is satisfactory.

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

©2001 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

05-51-91

Page 205
Feb 15/2023

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)

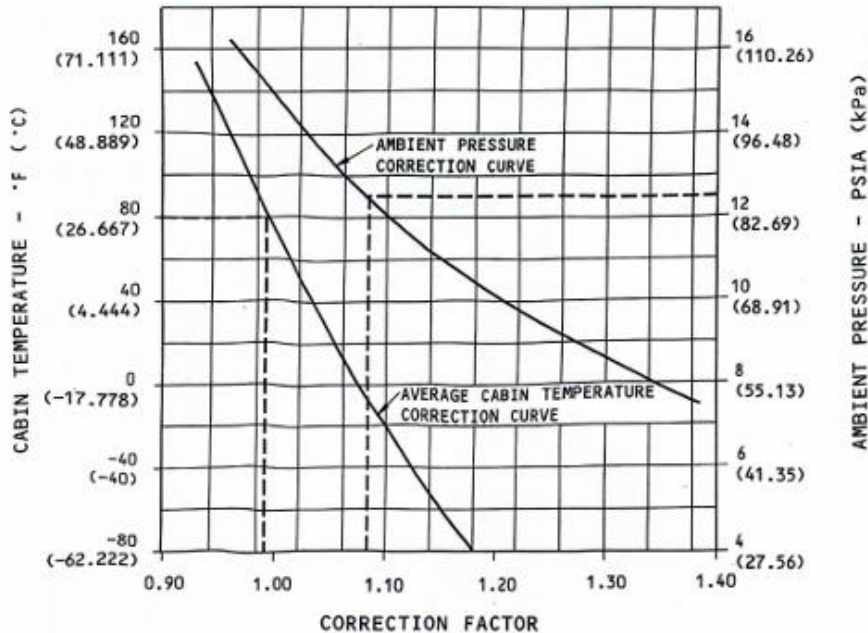


737-600/700/800/900 AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

HOW TO USE CURVE:

EXAMPLE: ASSUME A DIFFERENTIAL PRESSURE OF 3.3 PSIG (22.75 kPa) IS MEASURED AFTER 50 SECONDS THE CABIN TEMPERATURE IS 80°F (26.669°C) AND THE AMBIENT PRESSURE IS 12.50 PSIA (86.18 kPa).

THE CORRECTED TIME, TO BE PLOTTED ON THE FIGURE 202 CURVE, IS EQUAL TO THE MEASURED TIME DIVIDED BY BOTH THE TEMPERATURE AND PRESSURE CORRECTION FACTORS. FROM CURVES BELOW: TEMPERATURE CORRECTION FACTOR IS 0.99 AND PRESSURE CORRECTION FACTOR IS 1.08. THE PRODUCT OF THE TWO FACTORS IS 1.07. THUS, TIME CORRECTED TO AN AMBIENT PRESSURE OF 14.7 PSIA (101.35 kPa) AND CABIN TEMPERATURE OF 70°F (21.111°C) IS EQUAL TO 50 DIVIDED BY 1.07=47 SECONDS.



NOTE: CORRECTION FACTOR TO BE APPLIED TO BLEED DOWN TIME WHEN AMBIENT PRESSURE DOES NOT EQUAL 14.7 PSIA (101.35 kPa) AND/OR CABIN TEMPERATURE DOES NOT EQUAL 70°F (21.111°C).

Q23207 80006957959_V2

Pressure Leakage Test Correction Factor
Figure 201/05-51-91-990-801



05-51-91

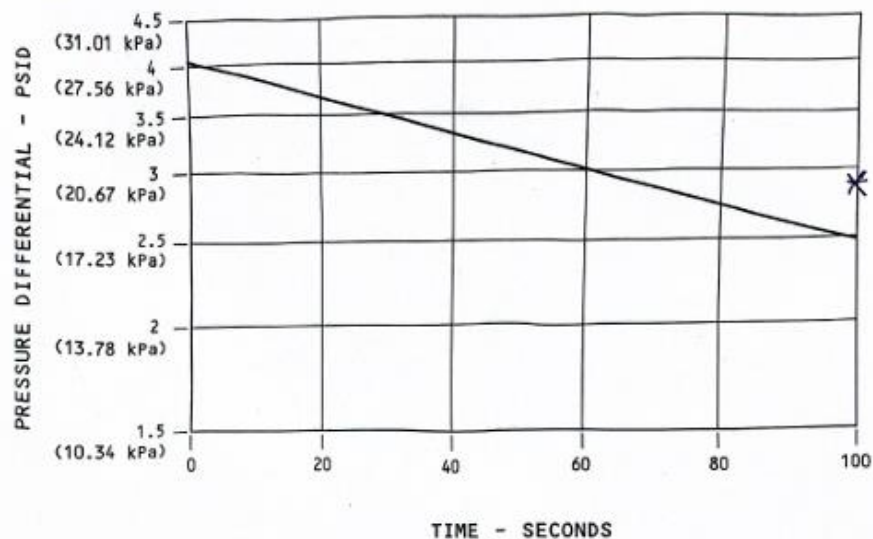
Page 208
Feb 15/2023

©2023 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

Lampiran 1 Aircraft Maintenance Manual (AMM)

BOEING
737-600/700/800/900
AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

10 3.9
20 3.7
30 3.6
40 3.5
50 3.4
60 3.3
70 3.1
80 3.0
90 2.9
100 2.8 PSID



NOTE: 2.5 PSIG (17.23 kPa) IS THE RECOMMENDED MINIMUM TEST POINT.

G23214 80006557960_V2

Pressure Leakage Rate Check Chart
Figure 202/05-51-91-990-802

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A101-MLI

EOCN 06/91 BOEING PROPRIETARY - See title page for details

05-51-91

Page 209
Feb 15/2023

Lampiran 2 Fault Isolation Manual (FIM)

737-600/700/800/900 FAULT ISOLATION MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 158, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999 (Continued)

<4> If the light operates correctly, then you corrected the fault. Set the light to its usual mode.

— END OF TASK —

806. BSI Light Power Fault - BSI Window Lights Do Not Come ON - Fault Isolation

A. Description

- (1) There are three 115V AC Power break-in points above the Sidewall Panels on each side of the airplane (STA 419, STA 616, and STA 866).
- (2) At each Power break-in point, two sets of Window Lights are connected to the 115V AC.
 - (a) Each set of Window Lights can have maximum six window lights connected in series to the 115V AC Power Bus.
 - (b) There are two 115V AC Power Bus directions for the two sets of window lights (forward direction and aft direction).
- (3) If a Window Light does not have 115V AC Power:
 - The Window Light has an inoperative Internal Power Supply.
 - The previous Window Light in the set has an Inoperative Internal Power Supply.

B. Possible Causes

- (1) Wiring
- (2) Window Light Assembly

C. Related Data

- (1) Window Lights:
 - WDM 33-21-XX
 - SSM 33-21-XX

D. Initial Evaluation

- (1) Cycle the Cabin/Utility Switch.
- (2) Make sure that the Attendant Control Panel (ACP) Display is activated.
 - (a) To activate it, touch the opposite corners of the display sequentially within two seconds.
- (3) If necessary, add the password to get access to the ACP.
- (4) At the ACP, set the lights to the ON mode.

NOTE: Use the ACP Maintenance Display. On the ACP Display, touch the MAINTENANCE Tab. When the ACP changes to the Maintenance Display, touch LAMP TESTS.

- (a) If the light comes ON, then there was an intermittent fault.
 - 1) Set the lights to their usual mode.
- (b) If the light does not come ON, then do the Fault Isolation Procedure below.

E. Fault Isolation Procedure

- (1) Do a wiring check at the light (WDM 33-21-XX, SSM 33-21-XX).
 - (a) If you find a problem with the wiring, then do these steps:
 - 1) Repair the wiring.

EFFECTIVITY
MLI ALL

D633A103-MLI

ECN 56291 B737 PROPRIETARY - See title page for details

33-20 TASKS 805-806

Page 214
Jun 15/2023

Lampiran 2 Fault Isolation Manual (FIM)



737-600/700/800/900 FAULT ISOLATION MANUAL

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053, 055, 057, 063, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-126, 128-131, 134-136, 138, 139, 141, 144-152, 156, 158-160, 162-166, 168-175, 177-184, 301-999 (Continued)

- 2) Cycle the Cabin/Utility Switch.
- 3) At the ACP, do a test of the light in the Passenger Seating Area. This is the task: Passenger Compartment Lights - Operational Test, AMM TASK 33-20-00-710-804-001.
 - a) If the light operates correctly, then you corrected the problem.
<1> Set the lights to their usual mode.
 - b) If the light does not operate correctly, then continue.
- (b) If you do not find a problem with the wiring, then continue.
- (2) Do a voltage check at the light as follows (WDM 33-21-XX , SSM 33-21-XX):
 - (a) Identify the Window Light Assembly closet to the 115V AC Power Bus that does not come ON.
 - (b) Disconnect the connector that supplies 115V AC to the Window Light Assembly.
 - (c) Do a Voltage check for 115V AC from pin B to pin A of the connector.
 - 1) If you find 115V AC, do these steps:
 - a) Replace the Window Light Assembly.
WINDOW LIGHTS - MAINTENANCE PRACTICES, AMM 33-21-00/201
 - b) Load the software to the new Light Assembly. This is the task: Attendant Control Panel (ACP) Software Loading, AMM TASK 23-42-03-470-801.
 - c) At the ACP, do a test of the light in the applicable Passenger Seating Area. This is the task: Passenger Compartment Lights - Operational Test, AMM TASK 33-20-00-710-804-001.
<1> If the lights operate correctly, then you corrected the problem. Set the lights to their usual mode.
 - 2) If you do not find 115V AC, do these steps:
 - a) Replace the LRU before the Window Light Assembly.
 - b) Load the software to the new LRU. This is the task: Attendant Control Panel (ACP) Software Loading, AMM TASK 23-42-03-470-801.
 - c) At the ACP, do a test of the light in the applicable Passenger Seating Area. This is the task: Passenger Compartment Lights - Operational Test, AMM TASK 33-20-00-710-804-001.
<1> If the lights operate correctly, then you corrected the problem. Set the lights to their usual mode.

————— **END OF TASK** —————

Lampiran 3 Task Card



TASKCARD

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
737	MLI 115	MDRR122460 WINDOW LIGHT NOT ILLUMINATE SEAT 4DEF, 22DEF AND 23DEF	1582700	
A/C REG.	A/C MSN.		TASKCARD NO.	
HS-LUZ	38686	ACCESS	N/R-00160	
A/C TSN.	A/C CSN.		THRESHOLD	INTERVAL
26123.30	18964			
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
TLM	BTH-BM			
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
21 APR 2015	21 APR 2015	ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL		

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
NONE			

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY

START TIME(UTC)	FINISH TIME(UTC)	TOTAL MAN HOUR		DEFECT FOUND M.D.R.R. No:
		EST.	ACTUAL	
09.30	13.30	0.00	4.5	Y (N)

TASK CARD RELEASE			
DATE (UTC): 21 APR 2015	TIME (UTC): 13.30	SIGNATURE:	AUTHORIZATION NO.: M-1808

BARCODE:		
	1582700	N/R-00160

Lampiran 3 Task Card

A/C TYPE		SUBJECT				TASK CARD NO.	
B737-800/900ER		RIGHT PITOT SYSTEM LEAK CHECK				B789-34-INT-02-01-TLM	
A/C REG.	A/C MSN.					W.O. NO.	
HS-LGJ	43209					1633565	
SKILL	INSP. TYPE	INTERVAL	EFFECTIVITY	REV.15	ATA	STA.	
AVION	FNC	3 YR	TYI ALL	Oct 15/2023	34	BTH	
ZONE		ACCESS		REFERENCE	PAGE :		
211 212				AMM Rev.82 Oct 15/2023	1 of 6		
GENERAL							
Functional leak check of first officer's pitot system.							
A. References :							
Reference		Title					
AMM 24-22-00-860-813		Supply External Power (P/B 201)					
B. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment							
REFERENCE		DESCRIPTION					
COM-13545		Air Data Test Set (non RVSM) used for Leak Checks 737-800, -900ER Part #: 1811HA-463 Supplier: 21844 Part #: 6005KTQA1-103 Supplier: 35012 Part #: MODEL 6150 Supplier: ORDZ5 Opt Part #: ADC800 Supplier: 41364					
COM-1916		Adapter - Pitot Test (Typically included in Air Data Accessory Kit) 737-800, -900ER Part #: CSA75700HT-3 Supplier: 3BSK6 Part #: P75701-4 Supplier: 38002 Part #: P75701M2-3 Supplier: 38002					
START TIME	FINISH TIME	TOTAL MAN HOURS		DEFECT FOUND : <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No			
09.30	12.30	Est.	Actual	M.D.R.R No. :			
		0.50	3				
R.I.I.	<input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No	RELEASED BY					
DATE	INSP. SIGN & STAMP	DATE	SIGNATURE	AUTH. NO.			
		07/may 2024		M-1903			

TLM-ENF-03-014 Rev.0 Sep/13

Lampiran 3 Task Card



TASKCARD

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
B737-800	182	COMPASS COMPENSATING	1638570	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
HS-LGK	43210		B737NG-EO-3400-003-TLM	
A/C TSN.	A/C CSN.		THRESHOLD	INTERVAL
			0	0
OPERATOR		ZONE	TASK	REVISION
		212	CAL	02
		NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	34	

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 09-11	TOWING	AMM 09-20	TAXI THE AIRPLANE
AMM 24-22-00-860-811	Supply Electrical Power (P/B 201)	AMM 24-22-00-860-812	Remove Electrical Power (P/B 201)
AMM 34-21-00-820-802	Air Data Inertial Reference System - Alignment from the ISDU (P/B 201)	AMM 32-09-00-840-801	Prepare to Put the Airplane in the Air Mode (P/B 201)
AMM 32-09-00-840-802	Return the Airplane Systems Back to Their Normal On Ground Condition (P/B 201)	AMM 32-09-00-860-801	Put the Airplane in the Air Mode (P/B 201)
AMM 34-21-00-820-801	Air Data Inertial Reference System - Alignment from the FMC CDU (P/B 201)	AMM 27-62-61-400-806	Ground Spoiler Interlock Valve Proximity Sensor Functional Test (P/B 501)



TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
SPL-1690	ACTUATORS/DEACTUATORS SET - PROXIMITY SENSOR	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE


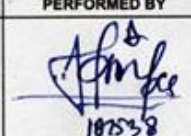
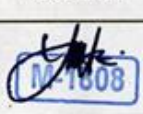
ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	<p>REASON</p> <p>This EO superseded the B737NG-EO-3400-03.</p> <p>Base on Maintenance Program, every aircraft should accomplish the swing compass every three years, and/or after modification that affects electromagnetic field, or after lightning strike occurrence.</p> <p>DESCRIPTION</p> <p>This EO provides instructions to accomplish the Compass Compensating for Magnetic Standby Compass.</p> <p>EFFECTIVITY</p> <p>B737-900ER;</p>		

BARCODE:  B737NG-EO-3400-003-TLM

Lampiran 3 Task Card

A/C TYPE		SUBJECT				TASK CARD NO.	
B737-800/900ER		FLAP LOAD RELIEF SYSTEM				B789-27-156-00-01-TLM	
A/C REG.	A/C MSN.					W.O. NO.	
HS-LGJ	43209			1633565			
SKILL	INSP. TYPE	INTERVAL	EFFECTIVITY	REV.17	ATA	STA.	
AIRPL	FNC	25000 FH	TYI ALL	Oct 15/2023	27	BTH	
ZONE		ACCESS		REFERENCE	PAGE :		
117 118		117A		AMM Rev.82 Oct 15/2023	1 of 12		
GENERAL							
Functionally check the flap load relief system.							
A. References :							
Reference		Title					
AMM 27-51-00-860-801		Trailing Edge Flap System Operation With Primary Control (P/B 201)					
AMM 29-11-00-860-801		Hydraulic System A or B Pressurization (P/B 201)					
AMM 29-11-00-860-805		Hydraulic System A or B Power Removal (P/B 201)					
AMM 34-11-00-790-803		Captain's Total Air Pressure System - Pressurization (P/B 201)					
B. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment							
REFERENCE		DESCRIPTION					
COM-1914		Test Set - Air Data Model FLMTS (Flight Line Maintenance) 737-800, -900ER Part #: ADSE 650 Supplier: 3BSK6 Part #: ADTS2000 Supplier: 52892 Part #: ADTS3350ER Supplier: 52892 Part #: ADTS405MKII Supplier: U0427 Part #: MODEL 6300 Supplier: 0RDZ5					
COM-1916		Adapter - Pitot Test (Typically included in Air Data Accessory Kit) 737-800, -900ER Part #: CSA75700HT-3 Supplier: 3BSK6 Part #: P75701-4 Supplier: 38002 Part #: P75701M2-3 Supplier: 38002					
START TIME	FINISH TIME	TOTAL MAN HOURS		DEFECT FOUND : <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No			
06.30	08.30	Est.	Actual	M.D.R.R No. :			
		0.10	2.0				
R.I.I.	<input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No	RELEASED BY					
DATE	INSP. SIGN & STAMP	DATE	SIGNATURE	AUTH. NO.			
		09 MAY 2024					

Lampiran 4 Maintenance Defect & Rectification Report (MDRR)

Batam Aero technic		MAINTENANCE DEFECT & RECTIFICATION REPORT			MDRR NO. : 122460	
					W/O NO. : 1582700	
A/C TYPE B737-800	A/C REG HS-LV2	MSN 38686	STATION BM-BTH	WORK AREA FUSELAGE	ISSUED DATE 11 APRIL 2024	
ATA REFERENCE 33		TYPE OF INSPECTION / CHECK C-CHECK 06			TASK CARD NO. B737-33-060-00-01-TY-TEL	
DISCREPANCY WINDOW LIGHT NOT ILLUMINATE SEAT A DEF. 22 DEF AND 23 DEF					ISSUED BY NAME ZAEHUR SIGN & STAMP 	
NO	RECTIFICATION	ACCOMPLISHMENT				
		MANHOURS	PERFORMED BY	DATE		
1.	PERFORM REPLACE WINDOW LIGHT HAS BEEN DONE. TEST RESULT : SATISFIED REF AMM : 33-21-00 REV. 03	45	 182538	21/2024 APRIL		
<input type="checkbox"/> Repetitive Maintenance Action Required <input type="checkbox"/> Deferred <input type="checkbox"/> Continued on / from Next Page ()						
RII <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO	APPROVED BY CUSTOMER (IF NECESSARY)	ESTIMATE MANHOURS	TOTAL MANHOURS	VERIFIED BY	DATE	
INSPECTOR SIGN & STAMP			45	 M-1808	21/2024 APRIL	
COMPONENT / MATERIAL REQUIRED						
NO	DESCRIPTION	PART NUMBER	QTY	SERIAL NO/BATCH NO/ P.O. NO	MATERIAL COST	
1.	LIGHT ASSY	9651-35-0001	1	RD 266194		
2	LIGHT ASSY	9651-35-0002	2	RD 266194		
Distribution Copies : White-Attached to the work package, Blue-Customer, Red-Production Dept, Yellow - Quality Control The article identified herein was inspected/repaired/tested in accordance with the current approved or accepted data as referred and is consider approved to return to service.						
BT-RRF-010 / R0, Issued date 10 July 2019						

Lampiran 5 Turn Over Report

Batam aero technic BASE MAINTENANCE WORK TURN OVER REPORT

A/C Registration : HS LGK
Type of Inspection : C-CHECK 03
A/C Dock In Date : 21 MAY 2024
A/C Dock Out Date : 30 JUN 2024

Date : 25 MAY 2024
Shift : DAY
Group : A LINE 2
Location : BM- BTH

No.	References	Description	Status	Work Area	Remark
1.	B780-57-834-01-01-TM-TLM	DRY BAY - LEFT WING	CLOSED	WING	
2.	B780-57-834-01-01-TM-TLM	FIXED TRAINING EDGE-LEFT WING	CLOSED	WING	
3.	B780-57-834-01-01-TM-TLM	CENTER FUEL TANK-LEFT WING	CLOSED	WING	
4.	B780-57-832-01-01-TM-TLM	SURFACE TANK - LEFT WING	CLOSED	WING	
5.	B780-57-830-01-01-TM-TLM	ALUEROH - LEFT WING	CLOSED	WING	
6.	B780-57-838-01-01-TM-TLM	MAIN FUEL TANK - LEFT WING	CLOSED	WING	
7.	B780-57-834-01-01-TM-TLM	PALENG FUEL SUPPORT NO.1 - LEFT WING	CLOSED	WING	
8.	B780-57-830-01-01-TM-TLM	PALENG FUEL SUPPORT NO.2 - LEFT WING	CLOSED	WING	
9.	B780-57-836-01-01-TM-TLM	PALENG FUEL SUPPORT NO.3 - LEFT WING	CLOSED	WING	
10.	B780-57-836-01-01-TM-TLM	PALENG FUEL SUPPORT NO.4 - RIGHT WING	CLOSED	WING	
11.	B780-57-836-01-01-TM-TLM	PALENG FUEL SUPPORT NO.7 - RIGHT WING	CLOSED	WING	
12.	B780-57-834-01-01-TM-TLM	PALENG FUEL SUPPORT NO.8 - RIGHT WING	CLOSED	WING	
13.	B780-55-834-01-01-TM-TLM	HORIZONTAL STABILIZER - STABILIZER TIP - LEFT	CLOSED	TAIL	
14.	B780-55-834-01-01-TM-TLM	HORIZONTAL STABILIZER TIP - RIGHT	CLOSED	TAIL	

BT-BMF-004/R1, Issued date 9 August 2022

Turn-over By:
Name & ID : KIM LHS1990

Relieved By:
Name & ID : SAKTI A-S/180191

Acknowledged By:
Name & ID : _____

Lampiran 6 Illustrated Part Catalog (IPC)

BOEING
737-600/700/800/900
PARTS CATALOG (MAINTENANCE)

FIG ITEM	PART NUMBER	1 2 3 4 5 6 7	NOMENCLATURE	EFFECT FROM TO	UNITS PER ASSY
74 210	9651-35-0002		. LIGHT ASSY-35 IN. TYPE C CONNECTORS SUPPLIER CODE: V59579 FUNCTIONAL DESCRIPTION: BSI GEN2 SIDEWALL LIGHT TYPE C CONN 35" ELECTRICAL EQUIP NUMBER: M02819 COMPONENT MAINT MANUAL REF: 33-20-43 MAINTENANCE MANUAL REF: 33-21-00	101300 115	14
215	9650-35-0003		. LIGHT ASSY-35 IN. TYPE D CONNECTORS SUPPLIER CODE: V59579 FUNCTIONAL DESCRIPTION: BSI GEN1 SIDEWALL LIGHT TYPE D CONN 35" ELECTRICAL EQUIP NUMBER: M02820 COMPONENT MAINT MANUAL REF: 33-20-30 MAINTENANCE MANUAL REF: 33-21-00	101120	4
215	9651-35-0003		. LIGHT ASSY-35 IN. TYPE D CONNECTORS SUPPLIER CODE: V59579 FUNCTIONAL DESCRIPTION: BSI GEN2 SIDEWALL LIGHT TYPE D CONN 35" ELECTRICAL EQUIP NUMBER: M02820 COMPONENT MAINT MANUAL REF: 33-20-43 MAINTENANCE MANUAL REF: 33-21-00	101300	4

- ITEM NOT ILLUSTRATED

ILLUSTRATION ITEMS NOT ON PARTS LIST ARE NOT APPLICABLE

33-21-51-74

ML I

ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details.

33-21-51
FIG. 74
PAGE 6
APR 15/23

Lampiran 6 Illustrated Part Catalog (IPC)

BOEING
737-600/700/800/900
PARTS CATALOG (MAINTENANCE)

FIG ITEM	PART NUMBER	1 2 3 4 5 6 7	NOMENCLATURE	EFFECT FROM TO	UNITS PER ASSY
71A 200	9650-35-0001		.LIGHT ASSY-35 IN. TYPE B CONNECTORS SUPPLIER CODE: V59579 FUNCTIONAL DESCRIPTION: BSI GEN1 SIDEWALL LIGHT TYPE B CONN 35" ELECTRICAL EQUIP NUMBER: M02818 COMPONENT MAINT MANUAL REF: 33-20-30	041041 044077 101120	1
200	9651-35-0001		.LIGHT ASSY-35 IN. TYPE B CONNECTORS SUPPLIER CODE: V59579 FUNCTIONAL DESCRIPTION: BSI GEN2 SIDEWALL LIGHT TYPE B CONN 35" ELECTRICAL EQUIP NUMBER: M02818 COMPONENT MAINT MANUAL REF: 33-20-43	041041 044999	1
205	61728-23		..LABEL-TYPE B SUPPLIER CODE: V59579 USED ON: 9650-35-0001	041041 044077 101120	1
205	61728-23		..LABEL-TYPE B SUPPLIER CODE: V59579 CONFIG CHG DATA FROM A CMM: SUPSD BY 61728-73 USED ON: 9651-35-0001	041041 044999	1
205	61728-73		..LABEL-TYPE B SUPPLIER CODE: V59579 CONFIG CHG DATA FROM A CMM: SUPERSEDES 61729-23 USED ON: 9651-35-0001	041041 044999	1
210	61813-11		..LABEL-TYPE B SIDEWALL SUPPLIER CODE: V59579	041041 044999	1
215	71290-00		..BRACKET ASSY-END MTG SUPPLIER CODE: V59579	041041 044999	2

ILLUSTRATION ITEMS NOT ON PARTS LIST ARE NOT APPLICABLE

— ITEM NOT ILLUSTRATED



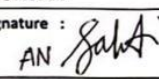
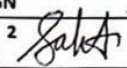
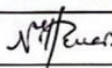








MLI

33-21-51-71A

ECCN 9E991 BOEING PROPRIETARY - See title page for details.

33-21-51
FIG. 71A
PAGE 6
OCT 15/21

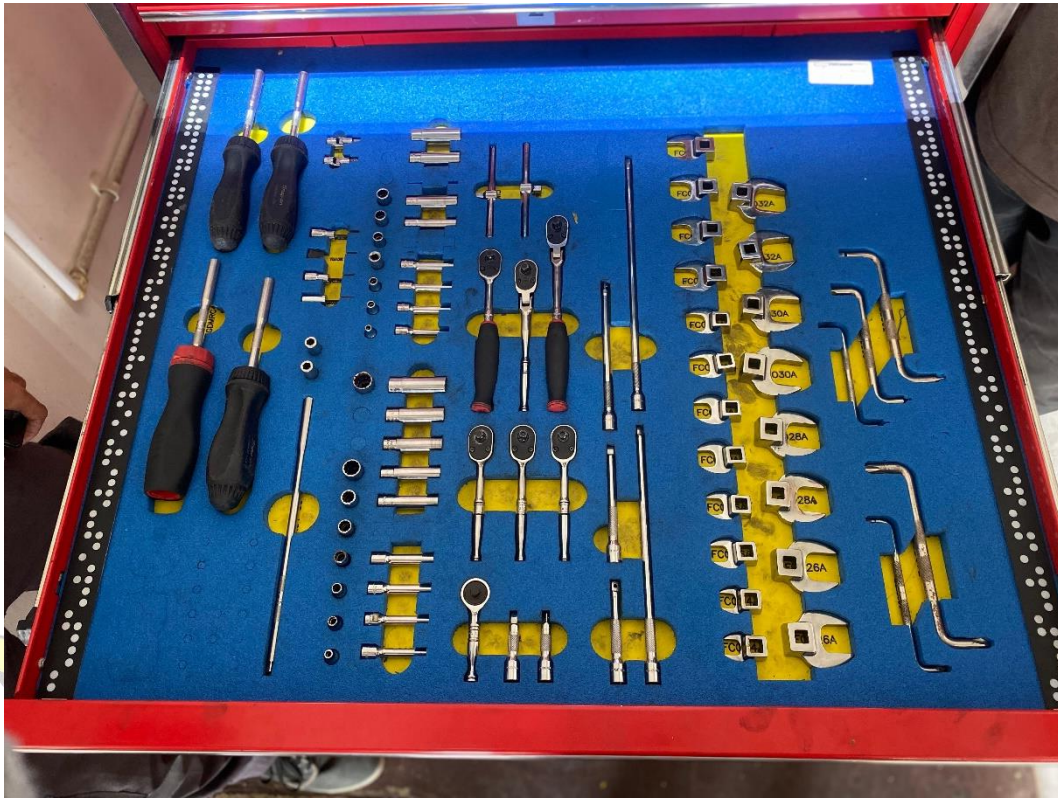
Lampiran 7 Daily Briefing

Batam  aero technic		DAILY BRIEFING	
Subject : DAILY BRIEFING GROUP C LINE 2		Prepared by : M. RIZQI	Facilitator : ZULKIFLI HARTO L TORUAN
Department : PRODUCTION	Date : 26 MAY 2024	Signature : 	Signature : 
Place : HANGAR A	Time : 08.00 WIB		
Briefing Participants :			
NO	NAME	ID NUMBER	SIGN
1.	ZULKIFLI HARTO L TORUAN	144046	1 CUTI 2 
2.	SAKTI AGUNG SATRIA	180191	
3.	WAHYUDIN	180292	3 TRAINING 4 OFF
4.	YUSUF MUTTAQIN	173430	
5.	NUARI J. PAKPAHAN	154775	5 TRAINING 6 SPD
6.	ANDRIAN AGHISTA	144978	
7.	NIRMALA NUR HEMAS	145511	7 
8.	ARWIDO B. BASKARA ADI	200662	8 
9.	SUKMA WIJAYA	181414	9 CUTI 10 
10.	DIAN LAKSONO	230049	
11.	GALANG RAMADHANI BAHAR	230480	11 
12.	NIDZOMUDDIN AULIYA	230858	
13.	APRILLIA DAMAYANTI	231292	13 
14.	DICKY MUHAMMAD RIZKY	230099	14 
15.	RIFALDY KURNIAWAN	231873	15 
16.	MUHAMMAD RIZQI PERDANA. S	240118	16 
17.	ALIF INDITA KRISDIANA	ON JOB TRAINING	17 
18.			18
19.			19
20.			20
No	Agenda	NOTE	
1.	ABSENSI PERSONIL PEMBAGIAN WORK AREA SAFETY DAN PRECAUTION DALAM BEKERJA		
2.	PEMAKAIAN/PEMINJAMAN SPECIAL TOOLS SOP PEMAKAIAN TOILET PREPARE PARKING AND TOWING A/C		
3	JADWAL PIKET CLEAN UP DAN PEMERIKSAAN KELENGKAPAN TOOL BOX PEMBUANGAN LIMBAH B3 DOA		



Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 8 Toolbox



Lampiran 9 ADC Tetser



Lampiran 10 Daily Activity

DAILY ACTIVITY REPORT

NAME : AUF INDITA KRISDIANA
 N.I.T : 30421003
 COURSE : D-3 TPU VU A
 Competency : AIRCRAFT STRUCTURE (HEAVY MAINTENANCE)

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	2	3	
1.	Tuesday, 2 April 2024	Visual inspection and rework the missed clamp	M-1246/9172
2.	Wednesday, 3 April 2024	Install passenger seat	M-1246/9172
3.	Thursday, 4 April 2024	Install sidewall forward cargo compartment	M-1956
4.	Monday, 15 April 2024	External cleaning and polishing B737-820 (wet wash)	M-1956
5.	Friday, 19 April 2024	Install panel Right Horizontal stabilizer	M-1956
6.	Saturday, 20 April 2024	Replace seat cover dress (bad condition)	M-1956
7.	Saturday, 20 April 2024	External cleaning and polishing B737-820 (wet wash)	M-1956
8.	Sunday, 21 April 2024	Apply corrosion protection of track floor cargo (AV 08)	M-1826
9.	Wednesday, 24 April 2024	Remove oxygen cylinder (portable)	M-1826
10.	Wednesday, 24 April 2024	Remove escape slide pack	M-1826
11.	Sunday, 28 April 2024	Apply corrosion protection of left outboard wing rear spar	M-1826
12.	Sunday, 28 April 2024	Remove Forward Strut Fairing - Engine	M-1826
13.	Monday, 29 April 2024	Remove Blanket area below Aft Cargo Compartment	M-1826
14.	Tuesday, 30 April 2024	Install ceiling panel Aft Cargo	M-1826
15.	Thursday, 2 April 2024	Cleaning and inspect pressure deck above main US	M-1826
16.	Thursday, 2 April 2024	Lubrication of Flight control cables	M-1826
17.	Friday, 3 May 2024	Cleaning Floor and Install carpet	M-1826
18.	Tuesday, 7 May 2024	Perform floor surface finish change and pilot seat position placard.	M-1956
19.	Thursday, 9 May 2024	Perform aft ceiling panel hook and loop tape	M-1956
20.	Saturday, 11 May 2024	Inspect lavatory waste compartment flapper door, Spring and access door	M-1956
21.	Wednesday, 15 May 2024	Apply corrosion protection (AV 08) area below aft cargo compartment	M-1956
22.	Sunday, 26 May 2024	Forward entry door lubrication	M-1956
23.	Monday, 27 May 2024	Inspect exit door	M-1956
24.	Tuesday, 4 June 2024	Remove Window No.3 (multiple scratch at window no.3)	M-1956

[illegible]

Lampiran 10 Daily Activity

DAILY ACTIVITY REPORT				
NAME		ALIF INDITA KREDIANA		
N.I.T		30421003		
COURSE		D-18 TPU V10 A		
Competency		AIRFRAME SYSTEMS		
No.	Day and Date	Description of Activity		Supervisor Sign and Stamp
1.	FRIDAY, 5 APR 2024	Functional check of the cabin pressure switch -	ATA 31	M-1956
2.	SATURDAY, 6 APR 2024	Functional check of ATC Transponder	ATA 34	M-1956
3.	SATURDAY, 6 APR 2024	Troubleshoot of window light not illuminate	ATA 23	M-1956
4.	FRIDAY, 12 APR 2024	Apply corrosion protection of the electrical connectors in the main wheel well (AW 25)	ATA 24	M-1956
5.	Monday, 14 APR 2024	Change navigation data base in flight management computer	ATA 34	M-1956
6.	Friday, 19 APR 2024	Install window light (4 DEF)		M-1956
7.	Friday, 19 APR 2024	Battery pack restoration		M-1956
8.	Sunday, 21 APR 2024	Install window light (Seat 22 DEF dan 13 DEF)		M-1826
9.	Sunday, 21 APR 2024	Cabin pressure leak test	ATA 08	M-1826
10.	Wednesday, 24 APR 2024	Remove Battery (ISFD)	ATA 34	M-1826
11.	Thursday, 9 MAY 2024	FNC of captain's static system		M-1956
12.	Thursday, 9 MAY 2024	FNC of flap load Relief system		M-1956
13.	Friday, 10 MAY 2024	Right pitot leak check		M-1956
14.	Tuesday, 21 MAY 2024	Compass Compensating		M-1956
15.	Tuesday, 4 JUNE 2024	Elevator Pitot Static Tube (Leak check)		M-1956
16.	Sunday, 9 JUNE 2024	Functional Leak check of Captain's pitot		M-1956
17.	Monday, 10 JUNE 2024	Functional leak check of First officer's pitot		M-1956
18.	Saturday, 15 JUNE 2024	Functional leak check of Standby pitot (Right)		M-1956
19.	Tuesday, 18 JUNE 2024	Functional leak check of Standby static (Right)		M-1956
20.	Sunday, 16 JUNE 24	Perform Altimetry system test (Nav)		M-1245

Lampiran 10 *Daily Activity*

No.	Tanggal	Daily activity
1.	1 April	Off
2.	2 April	Visual inspection and rework the missed clamp
3.	3 April	Install passenger seat
4.	4 April	Functional check of the ATC transponder
5.	5 April	Functional check of the cabin pressure switch
6.	6 April	Troubleshoot of window light Continue FNC ATC Transponder
7.	7 April	Off
8.	8 April	Off
9.	9 April	Off
10.	10 April	Off (Libur Idul Fitri)
11.	11 April	Apply corrosion protection of electrical connector in the main wheel well
12.	12 April	Continue apply corrosion protection
13.	13 April	Install sidewall cargo compartment
14.	14 April	Change navigation data base in flight management computer
15.	15 April	External cleaning and polishing B737-800 (wet wash)
16.	16 April	Off
17.	17 April	Off
18.	18 April	Off
19.	19 April	Install panel right horizontal stabilizer Battery pack restoration
20.	20 April	Replace seat cover dress
21.	21 April	Apply corrosion protection of track floor cargo ISFD Battery
22.	22 April	Continue replace seat cover dress Cabin Pressure Leak Test
23.	23 April	Install window light (4 DEF)
24.	24 April	Replacement oxygen cyclinder (portable) Remove ISFD Battery
25.	25 April	Off
26.	26 April	Off
27.	27 April	Off
28.	28 April	Apply corrosion protection of left outboard wing rear spar
29.	29 April	Remove blanket area below aft cargo compartment
30.	30 April	Install ceiling panel aft cargo
31.	1 Mei	Cleaning and inspect pressure deck above main landing gear
32.	2 Mei	Lubrication of flight control cable Continue cleaning and inspect pressure deck
33.	3 Mei	Cleaning floor and install carpet
34.	4 Mei	Off
35.	5 Mei	Off
36.	6 Mei	Off
37.	7 Mei	Perform floor surface finish change and pilot seat position placard Right Pitot Leak Check
38.	8 Mei	Functional check captain, first officer, and standby static system
39.	9 Mei	Perform aft ceiling panel hook and loop tape Continue Standby static system leak check Functional check of Flap Load Relief System
40.	10 Mei	Right pitot leak check
41.	11 Mei	Inspect lavatory waste compartment flapper door, spring, access door
42.	12 Mei	Continue inspect lavatory
43.	13 Mei	Off
44.	14 Mei	Off
45.	15 Mei	Area Below AFT Cargo compartment
46.	16 Mei	Functional leak check of standby pitot (Right)
47.	17 Mei	Off (Libur Lebaran Haji)
48.	18 Mei	Apply corrosion protection (AV 08) area below cargo compartment
49.	19 Mei	Apply corrosion protection (AV 08) area below cargo compartment
50.	20 Mei	Apply corrosion protection (AV 08) area below cargo compartment
51.	21 Mei	Compass compensating

52.	22 Mei	Off
53.	23 Mei	Off
54.	24 Mei	Off
55.	25 Mei	Apply corrosion protection (AV 08) area below cargo compartment
56.	26 Mei	Forward entry door lubrication
57.	27 Mei	Remove exit door
58.	28 Mei	inspect exit door
59.	29 Mei	Continue inspect exit door
60.	30 Mei	Install exit door
61.	31 Mei	Off
62.	1 Juni	Off
63.	2 Juni	Off
64.	3 Juni	cleaning area below aircraft
65.	4 Juni	Functional leak check elevator pitot static tube Remove window No. 3 (multiple scratch)
66.	5 Juni	Remove forward entry lining door (found paint peel off)
67.	6 Juni	Forward service door lubrication
68.	7 Juni	Off
69.	8 Juni	Off
70.	9 Juni	Functional leak check of captain's pitot
71.	10 Juni	Functional leak check of first officer's pitot
72.	11 Juni	Continue functional leak check of first officer's pitot
73.	12 Juni	Cleaning inside passenger window (found insect)
74.	13 Juni	Off
75.	14 Juni	Off
76.	15 Juni	Functional leak check of standby pitot (Right)
77.	16 Juni	Perform altimetry system test (Nav)
78.	17 Juni	Functional check autoslat system
79.	18 Juni	Functional leak check of standby static (Right)
80.	19 Juni	Off (Audit FAA)
81.	20 Juni	Off (Audit FAA)
82.	21 Juni	Off (Audit FAA)
83.	22 Juni	Operational check of oxygen mask mic
84.	23 Juni	Operationally check standby rudder system
85.	24 Juni	Operationally check standby rudder system
86.	25 Juni	Off
87.	26 Juni	Off

Keterangan : blok warna hijau menunjukkan *daily activity* yang dilaporkan dalam laporan OJT