

LAPORAN ON THE JOB TRAINING BATAM AERO TECHNIC (BAT)
DIVISI BASE MAINTENANCE BATAM



Disusun Oleh:

BIMA WAHYU SAPUTRA

NIT. 30421006

PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK PESAWAT UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) *DI BATAM AERO*
TECHNIC DIVISI BASE MAINTENANCE BATAM

Tanggal 01 April – 30 Juni 2024



PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK PESAWAT UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

DISAGREE OF THE PITOT PROBE DATA IN THE FCPS ON A330-300

Oleh:

BIMA WAHYU SAPUTRA

NIT.30421006

Laporan *On the Job Trainig* telah diterima dan disahkan sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training*

Disetujui Oleh:

MANAGER HANGAR A

Pembimbing OJT

Dosen Pembimbing OJT



ASEP MUHAMMAD SOFYAN

ID. 132428



Dr. GUNAWAN SAKTI S.T., M.T.

NIP.19881001 200912 1 003

BATAM AERO TECHNIC

BASE MAINTENANCE BATAM



YASIR AMRI

ID. 63041842

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*

PT. BATAM AERO TECHNIC

DIVISI MAINTENANCE BATAM


Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada hari Rabu, 31 Juli 2024 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji :


Ketua

Sekretaris

Anggota


Dr. SUYATMO, ST, S.Pd, MT
NIP. 19630510 198902 1 001


CHOLIK SETIJONO, SiT, MM
NID. 19701109 201601 08 009


Dr. GUNAWAN SAKTI S.T., M.T.
NIP. 19881001 200912 1 003

Mengetahui

Ketua Program Studi

Teknik Pesawat Udara



NYARIS PAMBUDIYATNO, S.SiT, M.MTr

NIP. 19820525 200502 1001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan Ridho, Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (*On the Job Training*) di *BATAM AERO TACHNIC* yang dilaksanakan mulai tanggal 1 April 2024 sampai dengan 30 Juni 2024 dan dapat menyelesaikan laporan *On the Job Training*.

Laporan Praktek Kerja Lapangan (*On the Job Training*) ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi setelah melaksanakan Praktek Kerja Lapangan (*On the Job Training*) maksud dari pembuatan laporan ini adalah sebagai menambah pengetahuan dalam menuntut ilmu serta keterampilan yang telah saya dapatkan selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT). Selain itu juga menambah wawasan dan pengetahuan untuk para pembaca, sehingga apa saja yang telah saya dapatkan berguna bagi saya, pembimbing dan pembaca.

Pada kesempatan kali ini saya mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah mendukung dalam terlaksananya *On the Job Training* (OJT) terselesaikannya laporan ini, diantaranya:

1. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Nyaris Pambudiyatno, S.SiT, M.MTr selaku Kepala Program Studi Teknik Pesawat Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Dr. Gunawan Sakti, S.T., M.T. selaku dosen pembimbing laporan *On the Job Training* (OJT).
4. Bapak Yasir Amri selaku Manager Hangar A di *BATAM AERO TECHNIC*
5. Bapak Buyung selaku *Chief line 3* Hanggar A di *BATAM AERO TECHNIC*
6. Bapak Asep selaku *Group Leader* Grup B line 3 Hanggar A di *BATAM AERO TECHNIC* yang senantiasa membimbing dan membantu dalam penyusunan laporan *On the Job Training* (OJT)
7. Seluruh *enginer* dan *mechanic* di *Unit Base Maintenance BATAM AERO TECHNIC*.

8. Kepada Ibu dan Bapak, serta saudara yang telah memberikan doa, kasih sayang, dukungan moril dan material serta dorongan semangat kepada saya.
9. Seluruh rekan *On the Job Training (OJT)* di *BATAM AERO TECHNIC*.

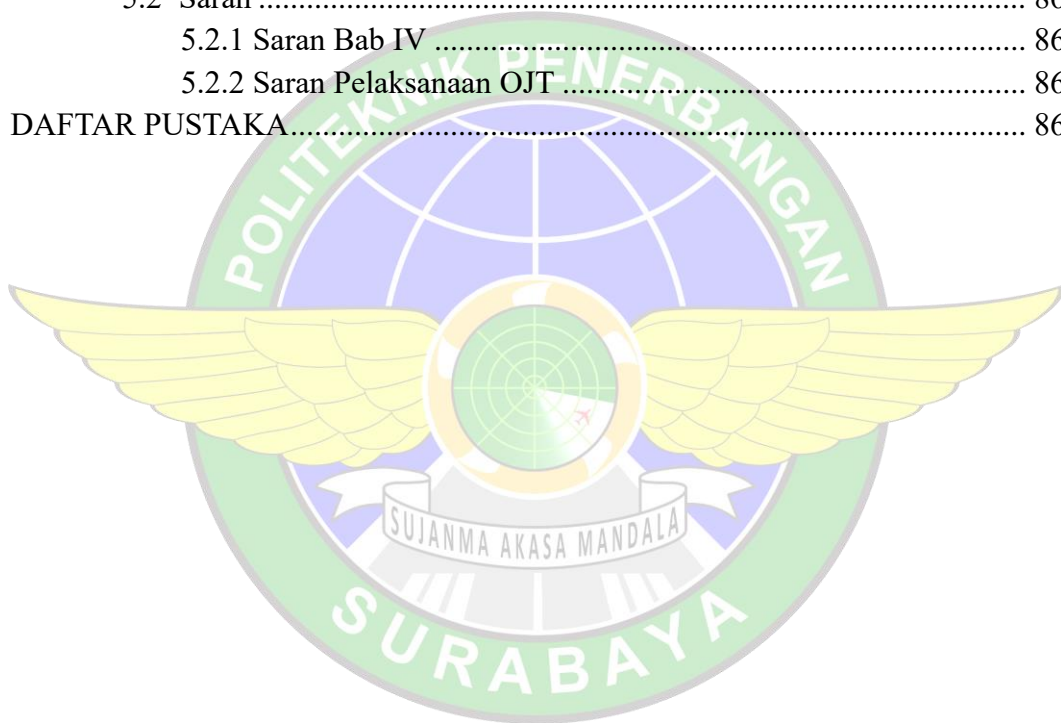
Demikian serta terima kasih, apabila terdapat salah kata dan penulisan bahasa maupun nama, penulis mohon maaf. Semoga laporan ini dapat berguna bagi seluruh yang membaca laporan ini.



DAFTAR ISI

LAPORAN ON THE JOB TRAINING BATAM AERO TECHNIC (BAT) DIVISI BASE MAINTENANCE BATAM	ii
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT) <i>DI BATAM AERO TECHNIC</i> DIVISI <i>BASE MAINTENANCE</i> BATAM	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT	1
1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan OJT	3
BAB 2	4
PROFIL LOKASI OJT	4
2.1 Sejarah Singkat	4
2.2 <i>Profil Perusahaan</i>	5
2.3 <i>Visi, Misi, dan Value Perusahaan</i>	5
2.4 <i>Fasilitas</i>	6
2.5 <i>Budaya Perusahaan</i>	8
2.6 Struktur Organisasi Perusahaan	9
BAB 3	11
TINJAUAN TEORI	11
3.1 Airbus A330-300	11
3.2 Jadwal Perawatan Pesawat	12
3.3 Pitot Static System	14
3.4 <i>Static Discharge</i>	15
BAB 4	17
HASIL PELAKSANAAN OJT	17
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	18
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT	18
4.3 Permasalahan	23
4.4 Penyelesaian Masalah	24
4.4.1 <i>Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs (Flight Control</i> <i>Primary Computer System)</i>	24
4.4.2 <i>Tire Pressure Fault On The MLG</i>	32
4.4.3 <i>General Visual Inspection Of Static Disharger</i>	36

4.4.4 Detail Visual Inspection OF Vertikal Stabilizer Trailing Edge (EWIS)	38
4.4.5 Detail Inspection Of MLG AXLE SLEEVES (R/H)	40
4.4.6 Replacement Bonding Braids of the NLG Door	43
4.5 Daily Activity	45
4.6 Overall	81
BAB 5	83
PENUTUP	83
5.1 Kesimpulan	83
5.1.1 Kesimpulan Bab IV	83
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT	85
5.2 Saran	86
5.2.1 Saran Bab IV	86
5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT	86
DAFTAR PUSTAKA	86



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pemetaan Hanggar BATAM AERO TECHNIC	7
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Perusahaan.....	9
Gambar 3. 1 Pesawat Airbus A330-300	12
Gambar 3. 2 Pitot Probe	15
Gambar 3.3 Static Discharger	16
Gambar 4. 1 Jadwal Kerja Hanggar A.....	17
Gambar 4. 2 Identification FCPS	26
Gambar 4. 3 Connector Pitot Probe	27
Gambar 4. 4 Functional Check.....	32
Gambar 4. 5 Replacement Tire Pressure Indicating system.....	34
Gambar 4. 6 Inspection TPIS	34
Gambar 4. 7 servicing TPIS	35
Gambar 4. 8 Re-assembly TPIS	35
Gambar 4. 9 Inspection Static Discharge.....	37
Gambar 4. 10 Pengukuran Static Discharger	37
Gambar 4. 11 Vertikal Stabilizer Trailing Edge	39
Gambar 4. 12 Deepcut Tire	41
Gambar 4. 13 Servicing.....	41
Gambar 4. 14 install MLG Axle Sleeves.....	42
Gambar 4. 15 Bonding Braids.....	43
Gambar 4. 16 Servicing Bonding Jumper	44
Gambar 4. 17 remove MLG Axle Sleeves	46
Gambar 4. 18 identification MLG Axle Sleeves	47
Gambar 4. 19 Inspection vertical stabilizer trailing edge.....	50
Gambar 4. 20 disassembly Aft cargo compartment	51
Gambar 4. 21 Disassembly Bonding jumper	53
Gambar 4. 22 identification Panel 344FB lower Horstab	54
Gambar 4. 23 Inspection ADS-B.....	55
Gambar 4. 24 Cleaning area Nose Landing Gear.....	57

Gambar 4. 25 Disassembly Green It not illuminate seat	57
Gambar 4. 26 Bracket Missing	59
Gambar 4. 27 Bracket Missing	60
Gambar 4. 28 Attendant seat cover found	62
Gambar 4. 29 Waste tank and waste drain lines	63
Gambar 4. 30 Ram Air Turbine	64
Gambar 4. 31 Tank Access-Panels	65
Gambar 4. 32 Taxi Light	67
Gambar 4. 33 Roller Assy	68
Gambar 4. 34 Pressure Reduced Transmitter	69
Gambar 4. 35 Roller Assy	70
Gambar 4. 36 MLG wheel	72
Gambar 4. 37 Fumigation	74
Gambar 4. 38 Cockpit Voice Recorder	74
Gambar 4. 39 Air Storage	75
Gambar 4. 40 Engine Fire-Extinguisher Bottle	76
Gambar 4. 41 Air Storage	77
Gambar 4. 42 Loop Resistance Tester	78
Gambar 4. 43 Flexible Hose	79
Gambar 4. 44 Engine Fire-Extinguisher Bottle	80

BAB 1

PENDAHULUAN

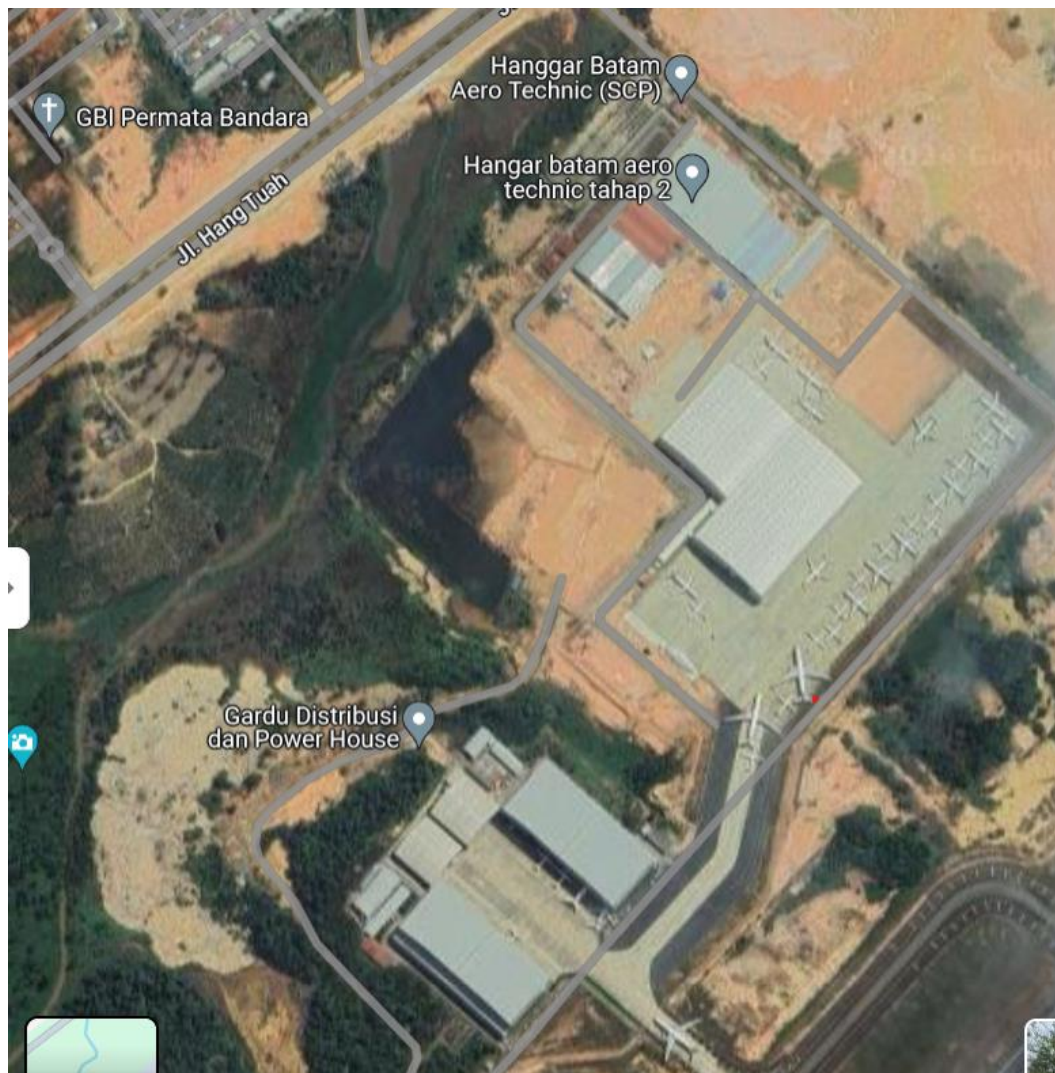
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan OJT

Sumber daya manusia merupakan salah satu tolak ukur dari kemajuan suatu negara, karena Sumber Daya Manusia (SDM) adalah pelaksana dari suatu Pembangunan. Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu institusi pendidikan dibawah Badan Balai Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) yang telah disetujui oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara bertujuan menyiapkan taruna menjadi individu yang memiliki kemampuan profesional yang dapat menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi serta memiliki karakter yang kuat dan beretika khususnya dalam bidang penerbangan.

Dalam Pelaksanaan pendidikan, pelatihan vokasional khususnya D3 Teknik Pesawat Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya untuk memiliki pengetahuan dasar dalam memahami teori dalam mata kuliah juga diperlukan praktik yang dapat diperoleh melalui kegiatan *On the Job Training (OJT)* atau praktik kerja lapangan yang merupakan salah satu program kurikulum pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya, dengan harapan agar para taruna mampu mengaplikasikan kemampuannya di dunia kerja nanti, sehingga teori yang diperoleh selama menempuh pendidikan dikampus dengan praktek sebenarnya yang ada dilapangan dapat terwujud. Kegiatan OJT ini dapat mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dari berbagai pengalaman baik pekerjaan maupun bermasyarakat.

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* merupakan kewajiban bagi peserta OJT Program Studi Teknik Pesawat Udara, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.09/BPSDMP-2016 tentang Kurikulum Program Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan di Bidang Penerbangan. Secara, tujuan diadakannya OJT untuk persyaratan menyelesaikan studi Program Diploma 3 Teknik Pesawat Udara dalam pemenuhan jam praktik lapangan dilakukan di *Base Maintenance* Hangar A Batam

Aero Technic. Untuk memenuhi jam praktik lapangan dan merealisasikan peraturan dari Kementrian Perhubungan, maka dilaksanakan OJT yang berlokasi di Batam Aero Technic, Kawasan Bandar Udara Hang Nadim, Batu Besar Nongsa Batam Kepulauan Riau. Setelah pelaksanaan OJT, sebagai bentuk pertanggung jawaban dan bukti keikutsertaan dalam kegiatan tersebut telah dilaksanakannya OJT maka, perlu disusun Laporan OJT sesuai dengan pedoman penulisan berkaitan dengan program keahlian masing-masing. Laporan OJT disusun murni berdasarkan pengalaman kerja selama masa OJT. Berikut pada gambar 1.1 merupakan peta Lokasi Batam Aero Technic.



Gambar 1. 1 Peta dan Lokasi Batam Aero Technic

Taruna Yang melaksanakan *On The Job Training* , akses untuk masuk ke Hanggar yaitu Taruna melewati SCP Dimana semua pekerja melakukan pengecekan oleh petugas AVSEC. Setelah itu para pekerja menunggu Bus untuk perjalanan ke Hanggar A,B,C,D dan untuk yang dihanggar E dan G tidak memerlukan akses Bus karena dirasa jaraknya tidak terlalu jauh untuk ditempuh dengan berjalan. Untuk menuju ke Hanggar A,B,C,D bus harus melewati hanggar E,G dan tahap pemeliharaan. Setelah itu pada Hanggar B terdapat Fingerprint untuk menandakan kehadiran para kerja, sehingga para pekerja melaksanakan fingerprint dihanggar B. setelah melakukan absen para pekerja dan Taruna yang OJT menyebar pada line masing-masing untuk perform pada pesawat masing-masing yang sudah terbagi.

1.2 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan OJT

Adapun maksud dan tujuan dari kegiatan *On the Job Training* di Hangar A BATAM AERO TECHNIC terutama di divisi *base maintenance* yaitu:

1. Meningkatkan pengetahuan dasar yang diperoleh dipendidikan Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Meningkatkan motivasi belajar untuk menyongsong tentang dunia kerja.
3. Menerapkan disiplin ilmu yang sudah diterima dipendidikan Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Melaksanakan pembelajaran yang tertuang pada kurikulum pendidikan Diploma 3 Teknik Pesawat Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Mendapatkan gambaran nyata tentang keadaan situasi dan kondisi Perawatan pesawat udara.
6. Menerapkan pengetahuan tentang perawatan pesawat udara dengan pengawasan *mechanic* dan *engineer* perusahaan perawatan pesawat udara.
7. Mengamati pola kerja perawatan pesawat udara dan standard operasional dan prosedur.
8. Menerapkan dan melaksanakan pekerjaan sesuai dengan *Task Card* yang ada dan bekerja dengan panduan *Maintenance Manual*.

BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Batam Aero Technic didirikan pada tahun 2002, merupakan kesatuan bisnis global yang mencakup kegiatan industri penerbangan yang berkompetensi melakukan perawatan, pemeliharaan, dan perbaikan pesawat yang terintegrasi. BAT melayani perbaikan dan perawatan mengenai komponen dalam pemeliharaan Mesin, Landing Gear, Roda dan Rem, Peralatan Darurat, Komponen Avionic, dan workshop Perawatan. Untuk mengerjakan perawatan atau pemeliharaan berat sampai kelas tertinggi kategori perawatan berat yaitu kelas D check untuk maskapai penerbangan lion group, serta pengecekan berat untuk customer pihak ketiga. Perawatan dan perbaikan merupakan hal yang harus dilakukan pada sebuah mesin, agar mesin dapat bekerja dengan baik dan maksimal. Faktor keselamatan dan keamanan lebih terjaga

Bentuk ekspansi guna meningkatkan mutu dan kualitas terus dilakukan. Pada Rabu 24 Februari, BAT resmi menjalin kerjasama dengan perusahaan perawatan dan perbaikan mesin pesawat yaitu Triumph Aviation Services Asia. Perusahaan yang berbasis di Bangkok, Thailand ini resmi menjalin kerja sama dengan BAT ditandai dengan dilakukannya *Signing Ceremony Partnership Agreement* yang dilakukan di Hanggar Batam Aero Technic itu sendiri yang berada di kawasan Bandar Udara Internasional Hang Nadim, Batam.

Kerja sama dengan Triumph Group merupakan suatu kebanggaan bagi kami tentunya. Sebagai Perusahaan yang menyediakan perawatan, perbaikan, dan juga penyedia suku cadang bagi kebutuhan armada pesawat yang terbesar di Asia, tentu akan menjadi sebuah dukungan yang besar bagi kami untuk terus dapat meningkatkan pelayanan dan pengembangan kualitas dalam melakukan perbaikan dan perawatan bagi armada pesawat. Dengan perjanjian kerja sama ini, Batam Aero Technic secara langsung akan mendapat dukungan dalam perbaikan dan servis secara berkala mengenai pemeliharaan dan perawatan mesin APU dan structure mesin (C-Duct), melakukan pelatihan terhadap mekanik dan engineer untuk mendapatkan sertifikasi, serta Triumph akan menyediakan suku cadang, perbaikan

komponen APU selama kontrak kerja sama berjalan,” ujar Romdani, Direktur Utama Batam Aero Technic. Pada pelaksanaan On The Job Training di Batam Aero technic Taruna dituntut untuk mempelajari dan praktik secara langsung sistem pemeliharaan untuk meningkatkan kualitas produksi pemeliharaan sehingga dapat dicapai Tingkat kehandalan dan kesiapan pesawat yang optimal dan layak terbang sesuai dengan dukungan yang tersedia.

2.2 Profil Perusahaan

BATAM AERO TECHNIC merupakan salah satu Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) yang bergerak dibidang jasa transportasi udara. Maskapai penerbangan Lion Air meresmikan hanggar pertama bagi anak perusahaannya, *BATAM AERO TECHNIC* di Batam. Anak perusahaan Lion Air ini bergerak dalam bidang *Schedule dan Unschedule Maintenance dan Repair*.

Kode organisasi : 145D-914

Nama Perusahaan : *BATAM AERO TECHNIC*

Doing business : *BATAM AERO TECHNIC*

Alamat perusahaan : Kawasan Bandar Udara Hang Nadim, Batu Besar Nongsa Batam Kepulauan Riau

Nomor telepon : +627788073188

Fax : +627788073188

Alamat email : -

Status operasi : VALID

2.3 Visi, Misi, dan Value Perusahaan

Adapun visi perusahaan adalah *To be A “World Class MRO” providing service with Highest standard of Quality and Safety*.

Misi perusahaan adalah *Maintaining airworthiness of our products, with excellent quality and placing Safety as first Priority, we are committed to provide the Best Service to our Customer*.

BATAM AERO TECHNIC merupakan perusahaan yang bergerak dibidang usaha perawatan pesawat termasuk *engine* dan komponen pesawat terbang. Dengan sertifikasi DGCA dan FAA, *BATAM AERO TECHNIC* memiliki kapabilitas untuk merawat pesawat jenis ATR 72, Boeing 737 Series, Airbus : A320, A300, dan beberapa pesawat kecil.

2.4 Fasilitas

BATAM AERO TECHNIC merupakan perusahaan yang bergerak dibidang usaha perawatan pesawat termasuk *engine* dan komponen pesawat terbang. Dengan sertifikasi DGCA dan FAA, *BATAM AERO TECHNIC* memiliki kapabilitas untuk merawat pesawat jenis ATR 72, Boeing 737 Series, Airbus : A320, A300, dan beberapa pesawat kecil.

Adanya penambahan jumlah armada Lion Air, keselamatan tetap menjadi prioritas utama kami. Untuk mendukung hal ini dan juga untuk mendukung kegiatan operasional, Lion Air Group telah mendirikan Batam Aero Technic yaitu sebuah fasilitas perawatan dan pemeliharaan pesawat yang berlokasi Bandara Hang Nadim Batam. Merujuk pada regulasi dari CASR 145 yaitu *Aproved Maintenance Organization* pada *subpart C Housing and facilities requirtment* *BATAM AERO TECHNIC* mempunyai fasilitas yang sesuai dengan prosedur dan layak untuk digunakan. Adapun fasilitas yang dapat penunjang kegiatan perawatan pesawat terbang yang terdapat di Hanggar *BATAM AERO TECHNIC*, seperti berikut:

BATAM AERO TECHNIC memiliki 2 tempat untuk perawatan pesawat terbang yang terletak di Lanud AL Juanda *Airport* –Surabaya dan Hang Nadim *Airport* – Batam. *BATAM AERO TECHNIC* di Surabaya berdiri diatas lahan 97805.5 m2 dan untuk di Batam berdiri diatas lahan 120.000 m2 fasilitasnya termasuk Hanggar, *shop*, *apron*, *management building* dan gudang. Batam Aero Technic di Batam memiliki 3 hanggar perawatan pesawat terbang, yaitu Hanggar A1, A2, B1, B2, C yang dikhususkan untuk painting dan cleaning dan hanggar D,E,G. untuk dapat dipahami dan mengulas fasilitas yang ada di Batam Aero Technic terdapat pada gambar 2.1 sebagai berikut.



Gambar 2. 1 Pemetaan Hanggar BATAM AERO TECHNIC

- Kode A : Hanggar A1 dan A2 dalam hanggar tersebut terdapat fasilitas yaitu shop, management building, store, mobile office, meeting room, manager room, staff room, chemical storage, loker room, quality room, ruang kelas, musholla dan toilet. Di hanggar A dapat ditempati Maximal Pesawat Airbus A330 sejumlah 2 dan juga 4 pesawat Boeing seri 737.
- Kode B : Hanggar B1 dan B2 dalam hanggar tersebut terdapat fasilitas yaitu shop, management building, mobile office, tools store, HRD room, Manager room, Locker room, engine storage, Avionic Shop, rest room, NDT shop, PIC room, meeting room, musholla dan toilet. Dihanggar B1 dan B2 dapat ditempati Maximal pesawat Airbus A330 sejumlah 2, seri Boeing 737 sejumlah 2 dan ATR- 700
- Kode C : Hanggar C dan D dalam hanggar tersebut terdapat fasilitas untuk Hanggar C yaitu *PIC room, Manager room, Rest room* dan toilet. Dihanggar E

hanya dapat ditempati Cessna 172 sejumlah 6 unit. Untuk hanggar D dikhususkan untuk Painting shop.

- Kode D : Hanggar E terdapat fasilitas yaitu Manager room, meeting room, mobile office, musholla, PIC room, dan toilet. Di hanggar D dapat ditempati maksimal sejumlah 6 pesawat seri airbus A320/ Boeing 737.
- Kode E : Hanggar G terdapat fasilitas yaitu *Manager room, Meeting room, Mobile office, Manager room, Rest room* dan toilet. Di hanggar G hanya dapat ditempati sejumlah 4 pesawat seri Airbus A320/ Boeing 737.
- Kode F : Apron merupakan fasilitas yang disediakan sebagai tempat pesawat untuk parkir, pengisian bahan bakar dan juga *maintenance*. Untuk kapasitasnya Max 5 pesawat seri Airbus A330, 10 pesawat Airbus A320/Boeing 737, dan 10 pesawat ATR-600/700/800
- Kode G : Tahap 2 pemeliharaan terdapat beberapa fasilitas yaitu *Landing Gear Build Up Workshop, Engine Build Up Workshop, Cabin Maintenance and Apperance Workshop*.

2.5 Budaya Perusahaan

Kegiatan *On the Job Training* di Hangar A *BATAM AERO TECHNIC* terutama di divisi *base maintenance*. Jumlah Taruna yang melaksanakan *On the Job Training* adalah 14 Taruna dan 4 Taruni. Taruna *On the Job Training* dibagi pada masing masing Line dan Grub. Taruna Mendapatkan gambaran nyata tentang keadaan situasi dan kondisi Perawatan pesawat udara. Tentunya dengan interaksi antara mechanic, engineer dan chief sesuai dengan arahan dan peraturan yang diberlakukan. Pada perusahaan ini hubungan antar mechanic, engineer, staff manajemen selalu harmonis dan menciptakan iklim kerja yang komunikatif, kontributif, 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.

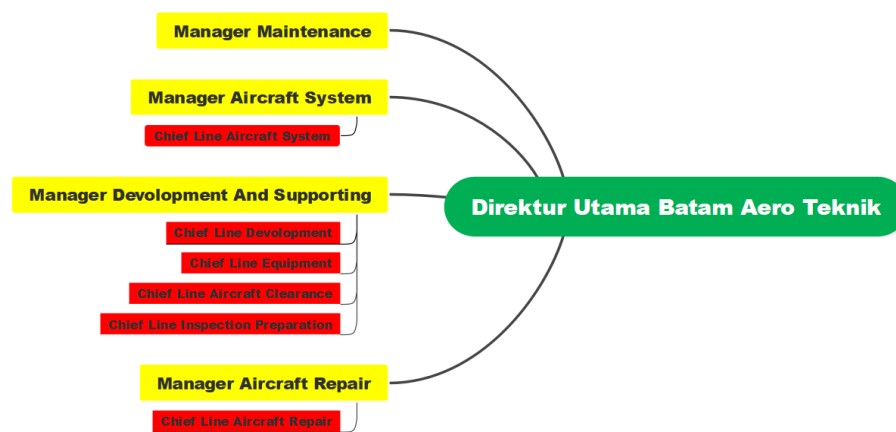
Karyawan wajib mentaati tata tertib setiap masuk kerja, yaitu sebagai berikut:

1. Mengisi absensi (sidik jari/ kartu hadir) pada waktu masuk dan pulang bekerja.

2. Memakai tanda pengenal (ID Card) yang dipasang dibagian dada sebelah kiri atau digantung dan terlihat jelas.
3. Memakai pakaian seragam dinas sesuai ketentuan yang berlaku.
4. Mentaati waktu masuk kerja, waktu istirahat dan waktu pulang bekerja sesuai yang diberlakukan.
5. Memberitahu atau meminta ijin kepada Atasan bila akan meninggalkan tempat bekerja selama jam kerja masih berlaku.
6. Mentaati prosedur tata tertib yang berlaku di lingkungan perusahaan.
7. Wajb menggunakan peralatan safety selama bekerja.
8. Tidak melanggar tata tertib yang berlaku di perusahaan..

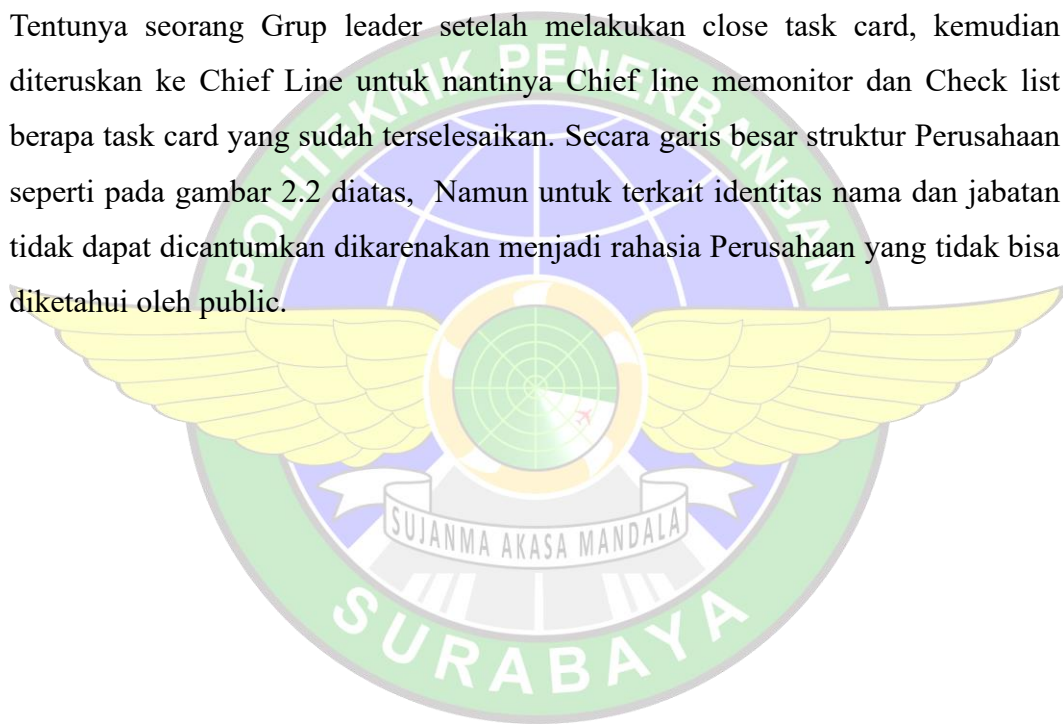
2.6 Struktur Organisasi Perusahaan

Seperti halnya suatu organisasi pada umumnya, maka *BATAM AERO TECHNIC* juga memiliki suatu pembagian tugas dan tanggung jawab, dimana masing-masing bagian memiliki kewajiban dalam mengelola dan mengerjakan kegiatan masingmasing untuk memperoleh suatu daya guna yang tinggi, semuanya itu tidak dapat terlepas dari sistem manajemen. Adapun struktur organisasi tersebut adalah sebagai berikut :



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Perusahaan

Pada saat pelaksanaan On The Job Training, penulis mendapat bagian yaitu di hanggar A Base maintenance tepatnya pada Line 3 Grup B. pada setiap Line di pimpin oleh Chief Line yang menaungi 3 grub yaitu Grup A,B,C. Chief line merupakan pimpinan tertinggi pada Line. Chief Line 3 bernama Buyung merupan seorang engineer yang memiliki AMEL yang lengkap dan Type rating khusus pesawat yang dibawahhi. pada masing masing Grub dipimpin oleh Grup Leader yang Dimana tugasnya adalah membagi pekerjaan pada mechanic, grup leader Grub B Bernama Asep Muhammad Sofyan, tentunya sudah engineer dan juga memiliki stamp dan peran untuk mendampingi dan ikut membantu maintenance. Tentunya seorang Grup leader setelah melakukan close task card, kemudian diteruskan ke Chief Line untuk nantinya Chief line memonitor dan Check list berapa task card yang sudah terselesaikan. Secara garis besar struktur Perusahaan seperti pada gambar 2.2 diatas, Namun untuk terkait identitas nama dan jabatan tidak dapat dicantumkan dikarenakan menjadi rahasia Perusahaan yang tidak bisa diketahui oleh public.



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Airbus A330-300

Airbus A330-300 Merupakan sebuah pesawat terbang jet sipil komersial bermesin ganda yaitu *General Electric CF6-80E1*, *Pratt & Whitney PW4000*, atau *Rolls-Royce Trent 700* jarak menengah hingga jauh berkapasitas besar, berbadan lebar. A330-300 yang melakukan penerbangan perdananya pada 1993, dibangun sebagai pengganti A300. Terdapat dua varian utama A330. A330-300 diluncurkan pada 1987 dengan penerbangan perdana pada 1993. A330-200 diluncurkan pada 1995, diperkenalkan pada 1998 dan muncul dengan versi penumpang, kargo dan tanker. Airbus tanpa henti melakukan inovasi pada pengembangan lebih lanjut. Perkembangan signifikan lainnya yaitu ditahun 2016 adalah penyerahan pesawat regional A330-300 pertama, yang diterima oleh Saudi Arabian Airlines pada bulan agustus. Didesain khusus untuk operasi regional dan domestic, versi A330 ini dioptimalkan untuk rute hingga 2700 nm. Meliputi rute jarak pendek hingga menengah dengan waktu penerbangan five hours flight time.

Fitur utamanya adalah *Aerial Refueling Boom System (ARBS)* dibagian Tengah pesawat, yang dikendalikan dengan *fly-by-wire* dan menghasilkan laju aliran bahan bakar yang cepat- generasi baru yang paling mumpuni dan telah teruji dalam penerbangan. Sistem *fly-by-wire* pesawat dikonfigurasi di *Flight Control Primary Computer* dan *Flight Control Secondary Computer (FCPC dan FCSC)*, yang semuanya beroperasi secara terus menerus. .Sistem ini terdapat diantara kendali pilot (sidestick, rudder pedal) dan control surfaces pesawat yang pergerakannya bisa dikendalikan dan dipantau. Airbus telah mengembangkan sistem navigasi udara masa depan yaitu *Future Air Navigation System - A (FANS-A)* yang mengintegrasikan sistem kontrol dan tampilan digital Smith dan sistem manajemen penerbangan *Honeywell*. Sistem *FANS-A* dipasang pada pesawat A330 dan A340 versi baru dan dapat dipasang pada pesawat A330/340 yang sudah ada.

Pesawat Airbus A330-300 yang dipesan oleh maskapai penerbangan asal Indonesia Lion Air yang tergabung dalam Lion Group telah resmi datang di bandara Internasional Soekarno Hatta, Tangerang. Airbus 330 seri 300 ini merupakan pesawat Widebody pertama yang dimiliki oleh Lion Air, Sebanyak 3 pesawat yang diperkirakan akan selesai pada akhir tahun 2015. Kapasitas A330-300 mencapai 440 seat kelas ekonomi.



Gambar 3. 1 Pesawat Airbus A330-300

3.2 Jadwal Perawatan Pesawat

Pemerintah sebagai regulator, telah mengatur seputar keamanan dan keselamatan penerbangan melalui PP Nomor 3/2001. Pesawat harus mempunyai sertifikat perusahaan perawatan pesawat udara, yakni tanda bukti terpenuhinya standar dan prosedur dalam perawatan pesawat, mesin pesawat, baling-baling pesawat, dan komponen-komponen lain oleh suatu perusahaan perawatan. Untuk perawatan rutin, interval yang sudah ditetapkan harus diulang dalam interval waktu tersebut. Sementara itu, perawatan nonrutin akan dilakukan berdasarkan temuan yang didapat saat pengoperasian pesawat.

Contoh perawatan interval dan penamaan perawatan, misalnya pada pesawat A330 yang dioperasikan oleh PT LION MENTARI AIRLINES yang perawatannya :

- Equalized Check/ Light Check melalui Phase 1 hingga phase 48. Interval yang disarankan adalah 1000 (Flight Hour) atau 6 (Month) mana yang lebih dulu memenuhi Maintenance Program.

- C-Check/ Base maintenance Check C1 sampai C6. Interval yang disarankan adalah 12.000 (Flight Hour) atau 24 (Month) mana yang lebih dulu memenuhi Maintenance Program.
- Note : A-Phased Check dan C-Check terintegrasi dalam Maintenance Program Supplement (MPS) Manual No. LA-DE-02-01.

Batam Aero Technic menggunakan konsep MSG-2 (Maintenance Steering Group) untuk melakukan maintenance pada pesawat-pesawatnya. Konsep MSG-2 ini diterapkan pada pesawat dengan jenis B737, Airbus 320, Airbus 330, dll. MSG-2 ini dikenal dengan istilah 'process oriented' karena untuk suatu komponen berdasarkan tipe maintenance yang berupa proses nya saja seperti *HardTime (HT)*, *On Condition (OC)*, *Condition Monitoring (CM)*.

Batam Aero Technic juga menggunakan Konsep MSG-3, konsep MSG-3 lebih dikenal dengan '*taskoriented*' dimana bentuk maintenance nya langsung berdasarkan tipe pekerjaannya seperti servicing, lubrication, cleaning, replace, dsb. Pada MSG-3 konsep seperti HT, CM, OC sudah tidak digunakan lagi. Pada perawatan umumnya yang berdasarkan MSG-3 Semua taskcard diberikan interval berdasarkan *Flight Hour (FH)*, *Flight Cycle (FC)*, atau waktu kalender (*DY = Day*, *MO = Month*, *YR = Year*). Jumlah taskcard di MSG-3 lebih sedikit daripada MSG-2 memudahkan sehingga maskapai penerbangan dalam melakukan perawatan pesawat, persyaratannya lebih namun rumit dibandingkan MSG-2/letter check.

Proses MSG-3 mendefinisikan tiga jenis teknik inspeksi struktural, yakni: *General Visual Inspection*, *Detailed Inspection* & *Special Detailed Inspection* yang akan dijelaskan di bawah ini :

1. *General Visual Inspection*: Pemeriksaan visual yang akan mendeteksi kondisi atau kecacatan atau kekurangan lainnya yang dapat dilihat secara jelas. Jenis pemeriksaan ini mungkin memerlukan pelepasan atau pembukaan akses panel. Dudukan dan tangga kerja mungkin diperlukan untuk memfasilitasi akses ke beberapa komponen.
2. *Detailed Inspection*: Inspeksi visual yang intensif dari detail tertentu, perakitan, atau instalasi. Ini adalah pencarian bukti kerusakan menggunakan pencahayaan

yang memadai dan bila perlu, alat bantu inspeksi seperti cermin, lensa tangan, dll. Pembersihan permukaan dan prosedur lainnya juga mungkin diperlukan.

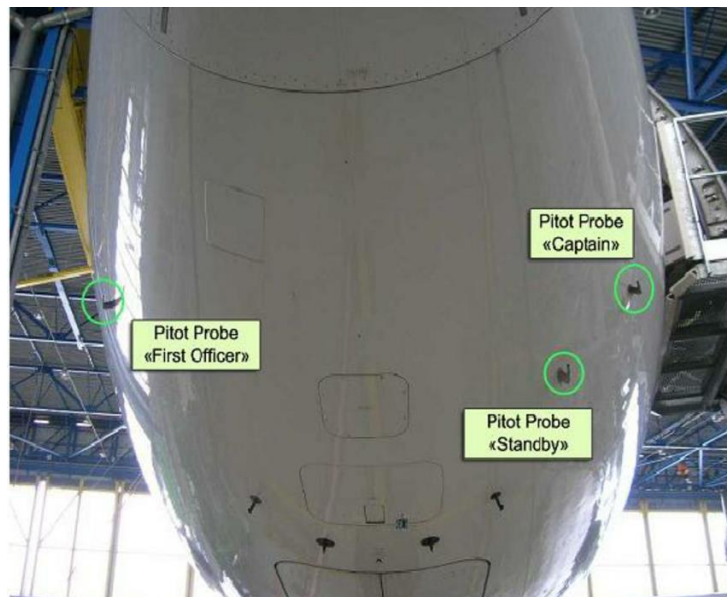
3. *Special Detailed Inspection*: Pemeriksaan intensif dari lokasi tertentu. Ini mirip dengan *detailed inspection* tetapi dengan penambahan teknik khusus. Pemeriksaan ini mungkin memerlukan teknik seperti *nondestructive inspection (NDIs)*: *dye penetrant*, *high-powered magnification*, *magnetic particle*, *eddy current*, dan lain-lain. Inspeksi rinci khusus juga mungkin perlu melepas komponen atau *part* tertentu.

3.3 Pitot Static System

Sistem pitot-static adalah suatu sistem yang digunakan untuk mengukur tekanan udara, yang masuk melalui pitot tube dan static port kemudian dikalkulasi sebagai flight parameter seperti kecepatan dan ketinggian. Sistem ini terdiri dari pitot tube, static port, Air Data Module (ADM), Air Data Inertial Reference Unit (ADIRU). Sistem ini sangat berpengaruh pada instrument yang menggunakan tekanan udara sebagai inputnya. Kegagalan pada sistem ini dapat mengakibatkan bahaya yang sangat fatal. Terutama pada instrument airspeed indicator, altimeter, dan vertical speed indicator. Saat terbang, 3 instrument itu sangat berperan penting untuk menentukan ketinggian dan kecepatan pesawat. ketika mengalami kegagalan, instrument tidak bisa menentukan berapa kecepatan dan ketinggiannya. Kegagalan yang sering terjadi pada sistem ini yaitu kebocoran, penyumbatan, dan icing. Pitot static system adalah salah satu system didalam pesawat terbang yang berfungsi untuk masuknya udara static melalui static port dan udara dinamis melalui pitot tube dan berfungsi sebagai penggerak instrument/indicator pada pesawat terbang. System pitot static terdiri dari :

- *Pitot tube*
- *Static vent*
- *Altimeter*
- *Air Speed Indicator*
- *Vertical Speed Indicator*

- *Machmeter (untuk pesawat supersonic)*



Gambar 3. 2 Pitot Probe

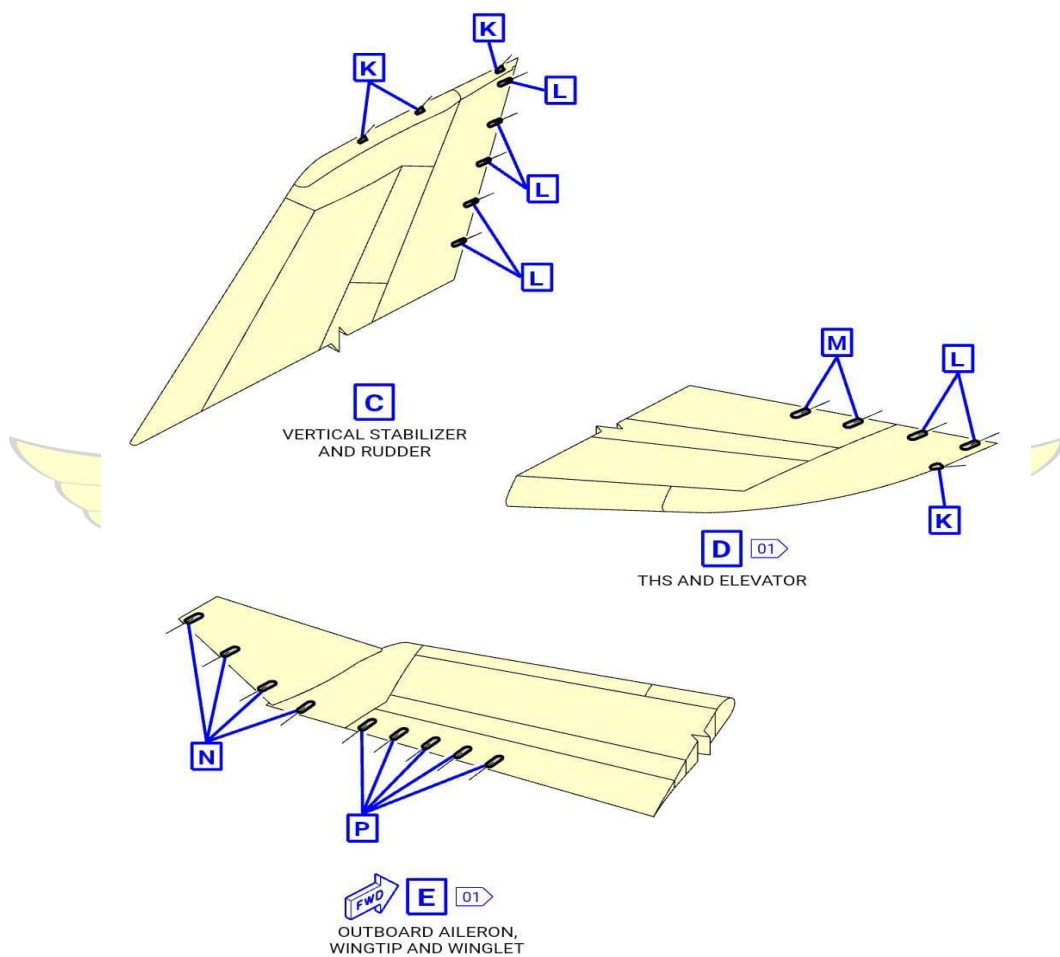
3.4 Static Discharge

Static discharge adalah alat penetralisir listrik statis maupun sambaran petir pada pesawat terbang sehingga pesawat terbang akan baik-baik saja jika terjadi timbulnya Listrik statis maupun saat terkena sambaran petir, karena listrik statis maupun sambaran petir akan dilepaskan kembali ke udara melalui *static discharge*, oleh karena itu berbagai komponen yang ada didalam pesawat terbang hingga sistem komunikasi maupun navigasi pesawat terbang akan bekerja dengan normal akibat adanya kinerja dari komponen *static discharge* ini.

Static Discharge adalah suatu alat yang digunakan dipesawat terbang supaya systemnavigasi dan sistem komunikasi pesawat tetap aman dan lancar digunakan karena pesawat terbang memiliki berbagai sistem navigasi dan komunikasi yang sangat sensitif dan untuk menetralisir listrik statis yang diakibatkan oleh adanya gesekan antara pesawat terbang dengan udara maupun awan. Muatan listrik yang timbul ini dapat terbentuk pada area antenna komunikasi pesawat terbang yang terpasang dibadan pesawat terbang. *Static discharge* ini akan membuang kembali muatan-muatan listrik yang terbentuk ke udara dan *static discharge* ini terletak dibagian

Static Discharge ini terletak di beberapa bagian berikut ini memiliki beberapa:

- *Trailing edge*
- *Horizontal stabilizer*
- *Vertical Stabilizer*



NOTE:

01 LH SHOWN, RH SYMMETRICAL

F_MM_236100_6_MAM2_02_00

Figure 23-61-00-991-00100-00-G (SHEET 2/6) - Static Dischargers

**** ON A/C FSN 101-150**

Gambar 3.3 Static Discharger

BAB 4

HASIL PELAKSANAAN OJT

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. 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. Kegiatan *On the Job Training* tersebut dilakukan pada waktu dan tempat berikut. Pada 2 bulan berjalan yaitu bulan April dan Mei pelaksanaan *On the Job Training* di Hanggar A yaitu dilaksanakan kelompok shift pagi dan shift siang dengan sistem kerja *shift* di perusahaan yaitu 6 hari kerja dan 3 hari libur pada bulan April- Mei. Jumlah shift masuk pada bulan April-Mei yaitu 49 hari masuk dan 21 libur. Akan tetapi pada bulan Juni kebijakan baru dikeluarkan oleh Perusahaan khususnya untuk di Hanggar A hanya sistem kerja shift pagi yaitu 4 hari kerja dan 2 hari libur sehingga jumlah shift masuk yaitu 17 hari masuk, 6 hari libur, 3 hari libur karena pada tanggal 19-21 Juni ada kegiatan Audit FAA, sehingga Taruna yang melaksanakan OJT untuk sementara waktu diliburkan pada tanggal tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.1 berikut.

April 2024						
Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

May 2024						
Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

June 2024						
Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Gambar 4. 1 Jadwal Kerja Hanggar A

4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

OJT ini dilaksanakan selama 3 bulan, terhitung mulai tanggal 01 April 2024 sampai dengan 30 Juni 2024. Karena keterbatasan waktu yang dimiliki, maka pada *OJT* ini hanya dilaksanakan pada divisi yang tetap tidak berpindah pindah unit. Dalam hal ini penulis mendapatkan unit Base Maintenance yang ada di hangar *BATAM AERO TECHNIC*.


4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan *On the Job Training (OJT)* ini dilaksanakan dengan data sebagai berikut.

Peserta : Taruna Diploma III Teknik Pesawat Udara Angkatan VII A
Politeknik Penerbangan Surabaya.

Jumlah : 18 Taruna

Shift : Pagi (08.00-17.00) dan Siang (16.00-01.00)

no	day and date	description of activity	Pesawat	Check List Task Card
1	1/4/2024	off		
2	2/4/2024	Off		I 
3	3/4/2024	Off		
4	4/4/2024	DETAIL INSPECTION OF MLG AXLE SLEEVES (L/H)	A330 PK-LEK	V
5	5/4/2024	Tire Pressure Fault On the MLG	A330 PK-LEK	V
6	6/4/2024	General Visual Inspection of <u>vertikal</u> stabilizer Trailing edge (EWIS)	A330 PK-LEK	V
7	7/4/2024	Functional Check of pressure reduction	A330 PK-LEK	V
8	8/4/2024	Drain and flush stand by pneumatic circuits	A330 PK-LEK	V
9	9/4/2024	<u>Bounding Jumber</u> found broken at panel <u>325KL</u>	A330 PK-LEK	V
10	10/4/2024	Off	A330 PK-LEK	
11	11/4/2024	Off	A330 PK-LEK	
12	12/4/2024	Off	A330 PK-LEK	
13	13/4/2024	Found Screw stuck at panel 344Fb Lower Horstab (R/H)	A330 PK-LEK	V
14	14/4/2024	To Record Actual Part Number, Serial Number and quantity of the ADS-B	A330 PK-LEK	V
15	15/4/2024	Wheel well Nose Landing Gear Found dirty	A330 PK-LEK	V
16	16/4/2024	Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPS	A330 PK-LEK	V
17	17/4/	Green Lt for seat indication not illuminate	A330	V

	2024	seat 2dg, 1Hk, 2Hk, 3Hk	PK-LEK	
18	18/4/ 2024	<ol style="list-style-type: none"> 1. Broken Cover Rub Strip on attendance Seat 2. Updating nav data base in flight management guidance computer perform updating nav data in flight management <u>guidance</u> computer cycle 2404 	A330 PK-LEK	V
19	19/4/ 2024	Off	A330 PK-LEK	
20	20/4/ 2024	Off	A330 PK-LEK	
21	21/4/ 2024	Off	A330 PK-LEK	
22	22/4/ 2024	No 2 engine drain line (near Cna) bracket missing	A330 PK-LEK	V
23	23/4/ 2024	Inboard slat seal damage (R/H)	A330 PK-LEK	V
24	24/4/ 2024	FWD attendant seat seat cover found torn near D1L	A330 PK-LEK	V
25	25/4/ 2024	Toilet system cleaning of liquid level sensors, waste tank and waste drain lines	A330 PK-LEK	V
26	26/4/ 2024	<ul style="list-style-type: none"> - Operational check of manual rat deployment followed by functional check of rat operation - Inspection of filter element by reference to differential pressure indicator 	A330 PK-LEK	V
27	27/4/ 2024	General Visual Inspection of inner fuel tank EWIS (RIB 1 TO RIB 7) (L/H)	A330 PK-LEK	V
28	28/4/ 2024	Off		
29	29/4/ 2024	Off		
30	30/4/ 2024	Off		
31	01/0 5/24	L83 Door Lock Marking	A330 PK-LEK	V
32	02/0 5/24	replacement Taxi Light at nose landing gear	A330-900 neo PK-LES	V

33	03/0 5/24	replacement Taxi Light at nose landing gear	A330-900 neo PK-LES	V
34	04/0 5/24	Remove Roller Assy PK-LES for Support PK-LEL	A330-900 neo PK-LES	V
35	05/0 5/24	Remove Pressure Reduced Transmitter for in shop Functional Check Special Note	A330-900 neo PK-LES	V
36	06/0 5/24	Please Remove Roller Assy Pn: 129320-05 for support PK-LES	A330-900 neo PK-LES	V
37	07/0 5/24	Off		
38	08/0 5/24	Off		
39	09/0 5/24	Off		
40	10/0 5/24	DETAIL INSPECTION OF MLG AXLE SLEEVES (L/H)	A330-900 neo PK-LES	V
41	11/0 5/24	Aircraft Fumigation	A330-900 neo PK-LES	V
42	12/0 5/24	Download Cockpit Voice Recorder	A330-900 neo PK-LES	V
43	13/0 5/24	Storage periodic ground check at 7-day	A330-900 neo PK-LES	V
44	14/0 5/20 24	Engine fire extinguishingWeight check of the engine extinguisher	A330-900 neo PK-LES	V
45	15/0 5/20 24	Record Pn and Sn valve both engine 1 and 2	A330-900 neo PK-LES	V
46	16/0 5/20 24	Off		
47	17/0 5/20 24	Off		
48	18/0 5/20 24	Off		
49	19/0 5/20	Functionally Check of the lighting on the right wing leading edge to front spar	A330-900 neo PK-LES	V

	24			
50	20/0 5/20 24	Functionally Check of the lighting on the left wing leading edge to front spar	A330-900 neo PK-LES	V
51	21/0 5/20 24	Discard of flexible hose from ACM between compressor and turbine	A330-900 neo PK-LES	V
52	22/0 5/20 24	Please install valve shutoff, atmospheric Vacuum Lavatory L62	A330-900 neo PK-LES	V
53	23/0 5/20 24	-Hydraulic Fluid Analysis - Spare adult life vest found expired found exp58ired at fwd and aft cabin	A330-900 neo PK-LES	
54	24/0 5/20 24	Cleaning wing spairing		
55	25/0 5/20 24	Off		
56	26/0 5/20 24	Off		
57	27/0 5/20 24	Off		
58	28/0 5/20 24	Rooting Cable	A330-900 neo PK-LES	
59	29/0 5/20 24	Install Headtrack 1ABC	A330-900 neo PK-LES	
60	30/0 5/20 24	To perform installation of Portable IDE power supply on 9M-LRD	A330-900 neo PK-LES	
61	31/0 5/20 24	To perform installation of Portable IDE power supply on 9M-LRD	A330-900 neo PK-LES	
62	01/0 6/20 24	Install Headtrack 1ABC	A330-900 neo PK-LES	
63	02/0	Install Headtrack 10ABC, 12 DEF	A330-900 neo	

	6/20 24		PK-LES	
64	03/0 6/20 24	OFF		
65	04/0 6/20 24	OFF		
66	05/0 6/20 24	Cleaning of the seat covers	A330-900 neo PK-LES	
67	06/0 6/20 24	Inspection of seat beams	A330-900 neo PK-LES	
68	07/0 6/20 24	Bottom diagram loop material installation	A330-900 neo PK-LES	
69	08/0 6/20 24	Please removed elevator output torque tube	A330-900 neo PK-LES	
70	09/0 6/20 24	Off		
71	10/0 6/20 24	Off		
	11/0 6/20 24	Please install vacuum generator for completed PK-LES	A330-900 neo PK-LES	
	12/0 6/20 24	Please install vacuum generator for completed PK-LES	A330-900 neo PK-LES	
	13/0 6/20 24	Operational Check Found Vacuum Generator for not operate	A330-900 neo PK-LES	
	14/0 6/20 24	Download DFDR (DIGITAL FLIGHT DATA RECORDER)	A330-900 neo PK-LES	
	15/0 6/20 24	Off		

	16/0 8/20 24	Off		
	17/0 8/20 24	Replacement of Elevator Output Torque	A330-900 neo PK-LES	
	18/0 8/20 24	Flight Controls - Rudder pedal shroud Assemblies and upper cover	A330-900 neo PK-LES	
	19/0 8/20 24	Off (Audit FAA)		
	20/0 8/20 24	Off (Audit FAA)		
	21/0 8/20 24	Off		
	22/0 8/20 24	off		
	23/0 8/20 24	Please Remove Cylinder Oxygen Bottle from PK-LES to support PK-LEQ	A330-900 neo PK-LES	

4.3 Permasalahan

Pada saat melaksanakan on the job training di Batam Aero Technic, taruna mengerjakan perawatan interval C Check pada pesawat A330-300 PK-LEK dan A330-300 PK- LES. Pada Perawatan interval C Check ini, taruna melakukan beberapa Inspeksi dan menemukan beberapa permasalahan berikut.:

1. *Disagree of the Pitot Probe Data in the FC*
2. *Tire Pressure Fault on the MLG*
3. *Replacement Bonding Braids of the NLG Door*
4. *Detail Visual Inpection Vertikal Stabilizer Trailing Edge (EWIS)*
5. *Detail Visual Inspection Of MLG Axle Sleeves (R/H)*

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs (Flight Control Primary Computer System)

Pada tanggal 16 April 2024 saat setelah dilakukan *Return to service* dan setelah itu *Test Flight*, Pilot dan Co-pilot mendapat permasalahan pada Pitot Probe Data In The FCPS karena hasil pada *stand by pitot probe* berbeda dengan Pitot Probe *Captain* dan *FO*. kemudian pilot menuliskan troubleshoot pada *AFML* (*Aircraft Maintenance Logbook*) yang kemudian dilaporkan kepada PPC (*Production Planning Control*) setelah itu dikeluarkan *MDDR* (*Maintenance Defect Rectification Report*) lalu keluar *TASK CARD* Dimana pada *Task card* tersebut berisikan tentang Prosedur *AMM* (*Aircraft Maintenance Manual*) yang referensinya merujuk pada *TSM* (*Troubleshooting Manual*).

Indonesian Aero Technic		MAINTENANCE DEFECT & RECTIFICATION REPORT				MDRR NO 128895	
						WID NO 1202917	
AC TYPE A320-300	AC REG PK-LER	MSN 1828	STATION Bm-BTH	WORK AREA Usage	ISSUED DATE 16 April 2024		
ATA REFERENCE 39		TYPE OF INSPECTION / CHECK C-CHECK			TASK CARD NO A320-324000-19-1-01-10N		
DISCREPANCY Disagree of the pitot probe data in the FCPS					NAME Asep		
					SIGN & STAMP		
NO	RECTIFICATION			MANHOURS	ACCOMPLISHMENT PERFORMED BY DATE		
1.	Perform flushing of Principal Total Pressure Lines Has been done. Test result: Satisfied Ref AMM: 34-11-00-170-001-A			60	20/2024 April		
2.	Perform functional check of heater insulation Resistance of the Pitot Probes Ref AMM: 30-31-00-720-802-A			60	20/2024 April		
<input type="checkbox"/> Repetitive Maintenance Action Required <input type="checkbox"/> Deferred <input type="checkbox"/> Continued on / from Next Page ()							
R/S <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO		APPROVED BY CUSTOMER (IF NECESSARY)		ESTIMATE MANHOURS	TOTAL MANHOURS	VERIFIED BY	DATE
INSPECTOR SIGN & STAMP					60		20/2024 April
COMPONENT / MATERIAL REQUIRED							
NO	DESCRIPTION	PART NUMBER	QTY	SERIAL NO/BATCH NO/ P.O. NO	MATERIAL COST		
1.	Air Data System Flushing	98039103002000	1				
Distribution Copies: White-Attached to the work package, Blue-Customer, Red-Production Dept, Yellow - Quality Control The article identified herein was inspected/repairs/tested in accordance with the current approved or accepted data as referred and is consider approved to return to service.							
BY: KRP-019/R9, Issued date 16 July 2019							

CS Dipindai dengan CamScanner

Gambar 4. 2 MDDR Disagree of the pitot Probe Data in the FCPCS

PPC memberikan pekerjaan *TASK CARD* kepada *Engineer* yang nantinya dikerjakan oleh mechanic dengan bantuan dan pengawasan oleh engineer. untuk itu pada *engineer* dan *mechanic* melaksanakan *maintenance* pada pesawat Airbus A330-300 PK-LEK. Untuk memastikan bahwa pesawat siap untuk terbang Kembali,. Yang mana *engineer* dan *mechanic* harus menyelesaikan masalah dari *Disagree of the pitot Probe Data in the FCPCS* yang terjadi pada pesawat Airbus A330-300 PK-LEK.



Gambar 4. 3 Identification FCPCS

1. Identification

Pada saat dilakukan *identification* Merujuk pada *Troubleshooting Manual TASK 27-91-00-810-822-A* terdapat pada lampiran task card 1, faktor penyebab terjadinya *Disagree of the Pitot Probe Data In FCPCS (Flight Control Primary Computer System)* yang output datanya ditampilkan pada layer *ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitor)* adalah Pitot Probes sehingga dilakukan *maintenance*. Pada gambar 4.4 merupakan tampilan *Airbus A330 Cockpit* yang mengharuskan untuk sesuai dengan *Possible Cause* yang ada pada *Troubleshooting Manual* .



Gambar 4. 4 Airbus A330 Cockpit

2. Remove

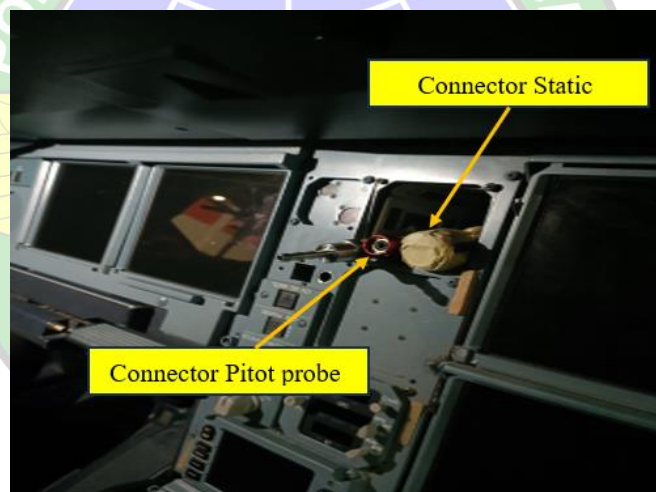
Engineer harus melakukan *remove* pada *Protective Cover Pitot*, *connector*, *quick-disconnect coupling* dan juga *cleaning* pada area *Pitot Probe* dengan menggunakan *Majune* dan *sunshine*. Proses ini dikerjakan sesuai dengan *AMM SUBTASK 34-11-15-020-050-A*.

3. Inspection

Inspection pada area *Pitot Probe* dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui adakah faktor lain yang menyebabkan *Pitot Probe* tersebut mengalami permasalahan yang terletak pada *fuselage* sebelah kiri yang menyebabkan data pada *FCPS* berbeda. Proses ini dikerjakan sesuai dengan *AMM TASK 34-11-15-208-801*.

4. Servicing

Tindakan servicing dilakukan dengan melakukan *test of heater insulation resistance of the Pitot Probe* dengan menggunakan megger test. Pada saat dilakukan pengukuran *Resistance* pada Pitot Probe hasil sesuai dengan pada *AMM TASK 30-31-00-720-802* pada gambar 4.6 dan gambar 4.7 yaitu *resistance* lebih dari 100 megaohms maka *pitot probe* dalam kondisi baik, Langkah selanjutnya dilakukan *Flushing* pada *pitot Probe*. pada saat dilakukan flushing sesuai dengan *AMM TASK 34-11-00-170-801-A* pada gambar 4.8 dan gambar 4.9 +dengan pressure 29 psi selama 3 menit, output pada *Pitot Probe* tidak menunjukkan *pressure* yang keluar sehingga dilakukan *cleaning* dengan menggunakan *wire* dengan diameter 0,7 mm sesuai dengan *substask 34-11-00-170-059-A* pada gambar , pada *output pitot probe* keluar tekanan dan kotoran yang menyebabkan tersumbatnya *Pitot Probe*. Pada gambar 4. 3 Setelah dilakukan flushing engineer dan mechanic melakukan pemasangan *connector*.



Gambar 4. 5 Connector Pitot Probe

AIRBUS

Print

CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE
LNI	A330 A340	AMM	01-Jul-2024	40	30-31-00-720-802-A - Functional Check of Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes
TAIL NUMBER - MSN - FSN: PK LES - 01933 - 057					
Print date: 2024-08-03 16:21:10					

** ON A/C FSN ALL

TASK 30-31-00-720-802-A

Functional Check of Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes

FIN: [9DA1](#) [9DA2](#) [9DA3](#)

WARNING:

WHEN YOU DO THIS TASK, MAKE SURE THAT:

- YOU OPEN THE AIR DATA PROBE CIRCUIT BREAKERS BEFORE YOU OPEN THE PHC, LGCIU AND/OR EIU CIRCUIT BREAKERS
- YOU CLOSE THE AIR DATA PROBE CIRCUIT BREAKERS AFTER YOU CLOSE THE PHC, LGCIU AND/OR EIU CIRCUIT BREAKERS.

IF YOU DO NOT OBEY THIS SEQUENCE, THE PROBES WILL BECOME HOT. THEY CAN CAUSE INJURY TO MAINTENANCE PERSONNEL AND DAMAGE TO EQUIPMENT.

WARNING:

DO NOT TOUCH THE PROBES DURING OR IMMEDIATELY AFTER THIS PROCEDURE.
THE PROBES ARE HOT AND CAN BURN YOU.



CAUTION:

REMOVE THE PROTECTIVE COVERS FROM THE PROBES BEFORE YOU DO THE TEST.

- Reason for the Job
[Refer to the MPD TASK 303100-01](#)
FUNCTIONAL CHECK OF HEATER INSULATION RESISTANCE OF THE PITOT PROBES.

2. Job Set-up Information



A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment

REFERENCE	QTY	DESIGNATION
No specific	1	AIR SOURCE - REGULATED, FILTERED, DRY
No specific	1	MEGOHMMETER 100 MOHMS - 500 VDC, 0.001 A MAX
No specific	AR	SAFETY CLIP - CIRCUIT BREAKER

B. Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
Ref. 24-42-00-861-801-A	Energize the Ground Service Network
Ref. 24-42-00-862-801-A	De-energize the Ground Service Network
Ref. 30-31-00-710-801-A	Operational Test of the Probe Ice Protection
Ref. 34-11-00-040-801-A	Deactivation of the Air Data Probes for Maintenance
Ref. 34-11-00-440-801-A	Reactivation of the Air Data Probes after Maintenance
Ref. 34-11-15-000-801-A	Removal of the Pitot Probe
Ref. 34-11-15-400-801-A	Installation of the Pitot Probe
Ref. Fig. Functional Test of Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes	

Gambar 4. 6 AMM Functional Check of heater insulation resistance of the pitot probes

4. Procedure

Ref. Fig. Functional Test of Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes

SUBTASK 30-31-00-720-052-A

A. Functional Check of the Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes (Part Number (PN) type: 0851)

- (1) Make sure that the external surfaces are clean and dry.
- (2) Before you start the test, make sure that the pitot probes are at ambient temperature for a minimum of one hour.
- (3) Disconnect the electrical connector (1) from the pitot probe (2).
- (4) Use the AIR SOURCE - REGULATED, FILTERED, DRY to blow air into the electrical connector (1).
- (5) Attach one bridge lead of the MEGOHMMETER 100 MOHMS - 500 VDC, 0.001 A MAX to terminal pin B and the other bridge lead to the pitot tube case.
- (6) Apply 500 +/- 10 VDC for 2 minutes:
 - (a) If the insulation resistance is less than 100 megohms, replace the pitot probe (2) [Ref. AMM TASK 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM TASK 34-11-15-400-801](#).
 - (b) If the insulation resistance is more than 100 megohms, attach one bridge lead of the MEGOHMMETER 100 MOHMS - 500 VDC, 0.001 A MAX to terminal pin C and the other bridge lead to the pitot tube case.
- (7) Apply 500 +/- 10 VDC for 2 minutes:
 - (a) If the insulation resistance is less than 100 megohms, replace the pitot probe (2) [Ref. AMM TASK 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM TASK 34-11-15-400-801](#).
 - (b) If the insulation resistance is more than 100 megohms, connect the electrical connector (1) to the pitot probe (2).

SUBTASK 30-31-00-720-053-A

B. Functional Check of the Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes (P/N type: C16195)

- (1) Make sure that the external surfaces are clean and dry.
- (2) Before you start the test, make sure that the pitot probes are at ambient temperature for a minimum of one hour.
- (3) Disconnect the electrical connector (1) from the pitot probe (2).
- (4) Use the AIR SOURCE - REGULATED, FILTERED, DRY and blow air into the electrical connector (1).
- (5) Attach one bridge lead of the MEGOHMMETER 100 MOHMS - 500 VDC, 0.001 A MAX to terminal pin B and the other bridge lead to the pitot tube case.
- (6) Apply 50 ± 2 VDC for two minutes:
 - (a) If the heater insulation resistance is less than 20 megaohm, replace the pitot probe (2) [Ref. AMM TASK 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM TASK 34-11-15-400-801](#).
 - (b) If the heater insulation resistance is more than 20 megaohm, attach one bridge lead of the MEGOHMMETER 100 MOHMS - 500 VDC, 0.001 A MAX to terminal pin C and the other bridge lead to the pitot tube case.
- (7) Apply 50 ± 2 VDC for two minutes:
 - (a) If the heater insulation resistance is less than 20 megaohm, replace the pitot probe (2) [Ref. AMM TASK 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM TASK 34-11-15-400-801](#).
 - (b) If the heater insulation resistance is more than 20 megaohm:

CAUTION: YOU MUST MAKE SURE THAT THE ELECTRICAL CONNECTORS ARE CLEAN BEFORE YOU CONNECT THEM. CONTAMINATION ON THE ELECTRICAL CONNECTORS CAN CAUSE DAMAGE TO THE EQUIPMENT.

1. Connect the electrical connector (1) to the pitot probe (2).

Gambar 4. 7 Procedure subtask

TASK NUMBER - MSN - FSN: PKLES - 01933 - 057
Print date: 2024-09-03 16:00:09

Print

** ON A/C FSN ALL

TASK 34-11-00-170-801-A

Flushing of Principal Total Pressure Lines

FIN: 19FP1 19FP2

CAUTION: IF THERE WAS AN AIRSPEED OR ALTITUDE DISCREPANCY REPORT ON THE PREVIOUS FLIGHT, DO A RESET OF THE THREE FCPCs (OFF-ON OF THE PRIM 1, 2 AND 3 PUSHBUTTON SWITCHES ON THE OVERHEAD PANEL) WITH THE THREE HYDRAULIC SYSTEMS DEPRESSURIZED.

CAUTION: BE VERY CAREFUL WITH THE PITOT PROBES:

- DO NOT LET THEM FALL
- DO NOT BEND THEM
- DO NOT CAUSE SCRATCHES.

THE PITOT PROBES ARE FRAGILE.

1. **Reason for the Job**
 Refer to the [MDD TASK 341300-03](#)
 FLUSHING OF PRINCIPAL TOTAL PRESSURE LINES.
 - To remove dust and particles from the CAPT (F/O) principal total-pressure line.
2. **Job Set-up Information**
 - A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment

REFERENCE	QTY	DESIGNATION
No specific	AR	ACCESS PLATFORM 3M (10 FT)- ADJUSTABLE
No specific	AR	NITROGEN COMPRESSED SOURCE 2 BAR (29 PSI) - DRY
No specific	AR	WIRE - NYLON
98D34103002000	1	ADAPTERS - AIR DATA SYSTEM FLUSHING
98D34103004001	1	CLEANER-PITOT PROBE
 - B. Work Zones and Access Panels

ZONE/ACCESS	ZONE DESCRIPTION
120	AVIONICS COMPARTMENT
811	FORWARD AVIONICS COMPARTMENT DOOR
811	
 - C. Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
Ref. 10-11-00-555-814-A	Installation of Aircraft Protection Equipment
Ref. 10-11-00-555-819-A	Removal of Aircraft Protection Equipment
Ref. 24-42-00-861-801-A	Energize the Ground Service Network
Ref. 24-42-00-862-801-A	De-energize the Ground Service Network
Ref. 34-11-00-790-801-A	Low Range Leak Check of Principal Pneumatic Circuits
Ref. 34-11-15-000-801-A	Removal of the Pitot Probe
Ref. 34-11-15-400-801-A	Installation of the Pitot Probe
Ref. 52-41-00-010-801-A	Opening of Avionics-Compartment Access Door 811
Ref. 52-41-00-410-801-A	Closing of Avionics-Compartment Access Door 811
	Ref. Fig. Routing of the Principal Total-Pressure Lines
	Ref. Fig. Connection of the Quick-Disconnect Coupling
	Ref. Fig. Check of the Quick-Disconnect Coupling
3. **Job Set-up**
 Refer to the [Ref. Fig. Routing of the Principal Total-Pressure Lines](#)
 Refer to the [Ref. Fig. Connection of the Quick-Disconnect Coupling](#)
 SUBTASK 34-11-00-861-050-A
 A. Energize the ground service network
 Refer to the [Ref. AMM TASK 24-42-00-861-801](#).
 SUBTASK 34-11-00-860-074-A
 B. Aircraft Maintenance Configuration
 (1) Remove the aircraft protection equipment, if installed [Ref. AMM TASK 10-11-00-555-819](#).
 SUBTASK 34-11-00-010-050-A
 C. Get access to the avionics compartment.
 (1) Put the ACCESS PLATFORM 3M (10 FT)- ADJUSTABLE in position below access door 811.
 (2) Open access door 811 [Ref. AMM TASK 52-41-00-010-801](#).
 SUBTASK 34-11-00-210-059-A
 D. Inspection of the Quick-Disconnect Coupling Connected to the Pitot Probes
 (1) Disconnect the quick-disconnect coupling from the pitot probes (9DA1 and 9DA2).
 (2) Do a visual inspection of the quick-disconnect coupling and make sure that there is no unwanted material blockage in it.
 (3) Connect the quick-disconnect coupling again to the pitot probes (9DA1 and 9DA2).
 (4) Make sure that you can see the blue ring on the quick-disconnect coupling.
 (5) Pull the quick-disconnect coupling to make sure that it is correctly attached.
 (6) Make sure that the quick-disconnect coupling is correctly engaged (the pin in the quick-disconnect male part is fully engaged in the groove of the quick-disconnect female part).
 Refer to the [Ref. Fig. Check of the Quick-Disconnect Coupling](#).
 SUBTASK 34-11-00-860-054-A
 E. Connection of the Dry Nitrogen Source
 (1) Disconnect the quick-disconnect coupling from total pressure ADM1 (19FP1) or total pressure ADM2 (19FP2).
 (2) Connect the ADAPTERS - AIR DATA SYSTEM FLUSHING ([98D34103002000](#)) 3-pin adapter ([98D34103002100](#)) to the quick-disconnect coupling. Then, connect it to the NITROGEN COMPRESSED SOURCE 2 BAR (29 PSI) - DRY.
 (3) Attach the hose to prevent movement.

CAUTION: IF THERE WAS AN AIRSPEED OR ALTITUDE DISCREPANCY REPORT ON THE PREVIOUS FLIGHT, DO A RESET OF THE THREE FCPCs (OFF-ON OF THE PRIM 1, 2 AND 3 PUSHBUTTON SWITCHES ON THE OVERHEAD PANEL) WITH THE THREE HYDRAULIC SYSTEMS DEPRESSURIZED.

Gambar 4. 8 AMM Flushing of principal total pressure lines

- (5) Pull the quick-disconnect coupling to make sure that it is correctly attached.
- (6) Make sure that the quick-disconnect coupling is correctly engaged (the pin in the quick-disconnect male part is fully engaged in the groove of the quick-disconnect female part).

Print

[Ref. Fig. Check of the Quick-Disconnect Coupling](#)

SUBTASK 34-11-00-860-054-A

E. Connection of the Dry Nitrogen Source

- (1) Disconnect the quick-disconnect coupling from total pressure ADM1 (19FP1) or total pressure ADM2 (19FP2).
- (2) Connect the ADAPTERS - AIR DATA SYSTEM FLUSHING (98D34103002000) 3-pin adapter (98D34103002100) to the quick-disconnect coupling. Then, connect it to the NITROGEN COMPRESSED SOURCE 2 BAR (29 PSI) - DRY.
- (3) Attach the hose to prevent movement.

CAUTION: IF THERE WAS AN AIRSPEED OR ALTITUDE DISCREPANCY REPORT ON THE PREVIOUS FLIGHT, DO A RESET OF THE THREE FCPCs (OFF-ON OF THE PRIM 1, 2 AND 3 PUSHBUTTON SWITCHES ON THE OVERHEAD PANEL) WITH THE THREE HYDRAULIC SYSTEMS DEPRESSURIZED.

4. Procedure

SUBTASK 34-11-00-170-058-A

A. Flushing of the Principal Total-Pressure Lines (for the Pitot Probes (Part Number (P/N) Type C16195))

- (1) Do the steps that follow at the same time:

WARNING: USE EYE PROTECTION WHEN YOU USE COMPRESSED AIR, ARGON OR NITROGEN. PARTICLES CAN CAUSE AN INJURY TO YOUR EYES. DO NOT POINT COMPRESSOR AIR AT YOURSELF OR OTHER PERSONS.

- (a) Blow the pressurized nitrogen gas into the hose at a pressure of 2 bar (29 psi) for approximately three minutes.

CAUTION: DO NOT USE SHARP AND/OR METAL TOOLS OR OBJECTS TO CLEAN THE PITOT PROBE. SUCH TOOLS OR OBJECTS CAN CAUSE DAMAGE TO THE PITOT PROBE.

- (b) Clean the drain holes of pitot probe 1 (2) with:

- The CLEANER-PITOT PROBE ([98D34103004001](#))

- The WIRE - NYLON, which is 0.7 mm (0.028 in.) in diameter and the WIRE - NYLON, which is 0.8 mm (0.031 in.) in diameter.

- (2) Make sure that the length of the WIRE - NYLON is 5 mm (0.20 in.) for the metal tool element not to touch pitot probe 1 (2).
 - (3) Make sure that there is no contamination of the pressurized nitrogen gas at the outlet of pitot probe 1 (2).
 - (4) Make sure that the pressurized nitrogen gas comes out of the inlet of pitot probe 1 (2) (there is no internal blockage).
 - (5) If the pressurized nitrogen gas does not come out of the inlet of pitot probe 1 (2), replace pitot probe 1 (2) [Ref. AMM TASK 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM TASK 34-11-15-400-801](#).
 - (6) Stop the flow of pressurized nitrogen gas.
 - (7) Disconnect the NITROGEN COMPRESSED SOURCE 2 BAR (29 PSI) - DRY.
 - (8) Remove the 3-pin adapter.
 - (9) Connect the quick-disconnect coupling to total pressure ADM1 (19FP1) or total pressure ADM2 (19FP2).
- [Ref. Fig. Connection of the Quick-Disconnect Coupling](#)
- (10) Make sure that you can see the blue ring on the quick-disconnect coupling.
 - (11) Pull the quick-disconnect coupling to make sure that it is correctly attached.
 - (12) Make sure that the quick-disconnect coupling is correctly engaged (the pin in the quick-disconnect coupling male-part is fully engaged in the groove of the quick-disconnect coupling female-part).
- [Ref. Fig. Check of the Quick-Disconnect Coupling](#)

Gambar 4. 9 Subtask 34-11-00-170-059-A

5. Install

Pada kegiatan *install*, *engineer* dan *mechanic* memasang Kembali *connector* dan *quick-disconnect coupling*. Pemasangan ini harus dilakukan sesuai dengan procedure yang ada pada AMM. Saat melakukan proses pemasangan *connector* dan *quick-disconnect coupling* harus memperhatikan ketepatan dan kesesuaian.

6. Functional check

Kegiatan *functional check* dilakukan setelah seluruh bagian pitot probe telah terpasang, Pada gambar 4.4 berikut kegiatan ini dilakukan oleh *engineer* yaitu dengan cara *mengecheck* Kembali apakah semua komponen/part pada *Pitot Probe* sudah terpasang Kembali, sehingga dapat berfungsi dengan baik.



Gambar 4. 10 Functional Check

7. *Return to service*

Engineer akan melakukan *close task card* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp engineer pada *task card* tersebut, kemudian membuat resume book dan dilaporkan pada *chief line*.

Disagree of the Pitot Probe Data In FCPCS adalah kondisi dimana pada saat pesawat dilakukan *test flight*, ditemukan pada Tampilan *FCPCS* ketidaksesuaian antara *output data Pitot Probe Captain, FO* dan yang berbeda pada *Stand By*. Jika pesawat dibiarkan dalam kondisi tersebut, akan membahayakan penerbangan, maka dari itu *engineer* harus menyelesaikan troubleshooting tersebut agar pesawat dapat *return to service*.

Pada permasalahan Ini taruna telah mempelajari bagaimana cara *maintenance troubleshooting* pada pesawat, yang mana akan dijadikan sebagai *experience* dan pengetahuan jika bekerja dalam dunia penerbangan dimasa mendatang, akan tetapi pada permasalahan ini penulis tidak dapat menunjukkan dokumen RTS, untuk pelaksanaan on the job training selanjutnya agar dilengkapi.

4.4.2 *Tire Pressure Fault On The MLG*

Pada saat mendekati *return to service*, *engineer* dan *mechanic* melaksanakan *Operational Check* untuk memastikan bahwa pesawat siap untuk

terbang kembali, namun pada bagian *Tire* sebelah kiri nomor 6 pada *MLG* (*Main Landing Gear*) terjadi *Tire Pressure Fault on the MLG*. Untuk menyelesaikan masalah dari *Tire Pressure Fault on The MLG* yang terjadi pada pesawat Airbus A330-300 PK-LEK engineer dan mechanic harus menyelesaikan *Troubleshooting* tersebut sesuai dengan *Troubleshooting Manual TASK 32-49-00-810-814-A* terdapat pada lampiran Task Card 2. Menurut *Troubleshooting Manual* terdapat 2 possible cause yaitu:

- *Tire Pressure Sensor*
- *Tire Pressure Transmitter*

1. Identification

Pada saat *Operational check* ditemukan bahwa ada *Tire Pressure fault on the MLG* tepatnya pada *Tire* no 6 sebelah kiri. Merujuk pada *Troubleshooting manual*, faktor penyebab terjadinya *Tire Pressure Fault* adalah ada 2 kemungkinan yaitu pada *Tire Pressure Sensor* dan *Tire Pressure Transmitter*. Pada Gambar 4.2 berikut Setelah dilakukan *identification* faktor penyebabnya ada pada kerusakan *Tire Pressure Transmitter*.



Gambar 4. 2 *Tire Pressure Transmitter*

2. Remove

Sebelum replacement *Tire Pressure Indicating system*, engineer harus melakukan disassembly pada *Brake Fan Housing*, untuk dapat *TPIS transmitter* bisa terlihat. Pada gambar 4.3 Proses ini dikerjakan sesuai dengan *AMM SUBTASK 32-41-11-010-051-H*.



Gambar 4. 11 Replacement Tire Pressure Indicating system

3. *Inspection*

Inspection pada area *Main Landing Gear* dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui adakah faktor lain yang menyebabkan *Tire Pressure Fault* pada *MLG* yang terletak pada *MLG* sebelah kiri no 6. Pada gambar 4.4 Proses ini dilakukan dengan cara *Detailed Inspection* pada seluruh *MLG wheel*. Sesuai dengan *AMM TASK 24-92-00-210-813-A*.



Gambar 4. 12 Inspection TPIS

4. *Servicing*

Tindakan *servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti *Tire Pressure Transmitter* yang menyebabkan *Tire Pressure Fault* pada *output* tampilan *ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitor)*. *Tire Pressure Transmitter* yang baru akan dipasang pada *Tire Pressure sensor* sesuai dengan part number. Setelah dilakukan pemasangan *Tire Pressure Transmitter*, *enginerr* dan *mechanic* melakukan pemasangan *connector Tire Pressure Transmitter* pada *Tire Pressure Sensor*. Selanjutnya *Tire Pressure Transmitter* dapat berfungsi

dengan baik. Pada Gambar 4.5 Proses ini dilakukan sesuai dengan *AMM SUBTASK 32-49-00-740-060-A*.



Gambar 4. 13 servicing TPIS

5. *Install*

Pada kegiatan *install*, *engineer* dan *mechanic* memasang *Brake Fan Housing*. Pemasangan ini harus dilakukan sesuai dengan *procedure* yang ada pada *AMM TASK 32-49-16-400-801*. Saat melakukan proses pemasangan *Brake Fan Housing*, *engineer* dan *mechanic* harus memperhatikan ketepatan dan kesesuaian *Safety wire*.



Gambar 4. 14 Re-assembly TPIS

6. *Functional check*

Kegiatan *functional check* dilakukan setelah seluruh bagian *MLG Wheel* terpasang, kegiatan ini dilakukan oleh *engineer* yaitu dengan cara *Bite Test of the TPIS* sehingga pada tampilan *ECAM Wheel* berwarna hijau, menandakan bahwa Tire Pressure Transmitter berfungsi dengan baik. Proses ini dilakukan sesuai dengan *AMM SUBTASK 32-49-00-740-801*.

7. *Return to service*

Engineer akan melakukan *close task card* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada *task card* tersebut, kemudian membuat *resume book* dan dilaporkan pada *chief line*. Pada kegiatan tersebut tidak dapat melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Tire Pressure Fault on the MLG adalah kondisi dimana pada saat pesawat dilakukan *Operational Check*, ditemukan pada Tampilan *ECAM wheel* berwarna merah yang disebabkan oleh rusaknya *Tire Pressure Transmitter*, jika pesawat dibiarkan dalam kondisi tersebut, akan membahayakan penerbangan, maka dari itu *engineer* harus menyelesaikan *Troubleshoot* tersebut agar pesawat dapat *return to service*. Pada permasalahan ini, Taruna telah mempelajari bagaimana cara maintenance *Troubleshooting* pada pesawat, yang mana akan dijadikan *experience* dan pengetahuan jika sudah bekerja dalam industry penerbangan yang akan datang.

4.4.3 *General Visual Inspection Of Static Discharger*

Pada Subab ini *mechanic* melaksanakan *Structural Inspection* berdasarkan Taskcard yang terlampir pada lampiran Task card 3 (TASK 23-61-00-210-801-A) pada tanggal 9 April 2024, yang terdiri dari beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. *Identification*

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu C-Check yang harus dilakukan *general inspection* pada *Static Discharger* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.

2. *Structural Inspection*

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan *mechanic* ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah terdapat *korosi*, *crack*, maupun *damage* yang lain. Pada gambar 4.5 *Inspection Static Discharge* dibawah ini

Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada (SUBTASK 23-61-00-210-051-A).



Gambar 4. 15 Inspection Static Disharge

3. Servicing

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan mengukur *Resistance* pada *Static Discharger*. Dengan menggunakan alat ukur *Megger Test* untuk mengukur resistansinya.. untuk menunjukkan Static Disharge dalam kondisi baik maka hasil penngukuran Resistance harus dalam batas toleransi antara 6- 200 Mega - ohms. Sesuai Dengan *Ref TASK (AMM-20-28-00-869-801)* Untuk mendapatkan pembacaan *Resistance* yang akurat maka yang dapat dilakukan yaitu dengan membasahi *Static discharger* dengan air lalu di lap dengan kain halus. Setelah dilakukan pengukuran Resistance didapatkan hasil yaitu 76,4 Mega-ohms. Sehingga *Static Discharger* dalam kondisi baik dan dapat bekerja dengan maksimal.



Gambar 4. 16 Pengukuran Static Discharger

4. *Functional Check*

Pada gambar 4.6 *Pengukuran Static Discharge* Kegiatan *functional check* dilakukan oleh *Engineer*. *Engineer* akan melakukan *Double check* setelah *mechanic* melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan *maintenance*. *Double check* dilakukan untuk memastikan *Servicing* sesuai dengan *taskcard*.

5. *Return To Service*

Pada *Return To Service* *engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada *taskcard* dan membuat resume book laporan sesuai *taskcard* yang akan dilaporkan kepada *chiefline* masing-masing. Pada kegiatan tersebut tidak dapat melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Saat melakukan *inspection Static Discharger* taruna dapat mempelajari cara proses *inspection* dengan mengikuti instruksi dari *taskcard*. Proses *inspection* memastikan part yang terdapat di *Static Discharger* is good condition serta tidak ada *crack*, *corosion* dan *loosen part*.

4.4.4 *Detail Visual Inspection OF Vertikal Stabilizer Trailing Edge (EWIS)*

Pada Subab ini *mechanic* melaksanakan *Structural Inspection* berdasarkan *Taskcard (TASK 05-23-20-200-806-A)* pada tanggal 6 April 2024 terdapat pada lampiran task card 5, yang terdiri dari beberapa kegiatan sebagai berikut

1. *Identification*

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu C-Check yang harus dilakukan general *inspection* pada *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.

2. *Remove*

Kegiatan *remove* yaitu membuka acces *Vertikal Stabilizer Trailing Edge Procedure* membuka *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* tersebut yang sudah

tertera pada *Task Card* (Ref.AMM TASK 55-33-13-000-801) dan mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *Vertikal Stabilizer*.

3. *Structural Inspection*

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan mechanic ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah terdapat *korosi*, *crack*, *leaks* maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* .Sesuai pada gambar 4.10 Langkah-langkah pada *subtask 05-23-20-210-055-B*.



Gambar 4. 17 *Vertikal Stabilizer Trailing Edge*

4. *Install*

Pada Kegiatan *install* dilakukan setelah proses *inspection* telah selesai, komponen yang harus di *re-assembly* adalah *close the Vertikal Stabilizer Trailing Edge Acces panels* sesuai dengan (Ref. AMM TASK 55-33-13-400-801-A) .

5. *Functional Check*

Kegiatan *functional check* dilakukan oleh engineer. *Engineer* akan melakukan *double check* setelah mechanic melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan penutupan panel. *Double check* dilakukan untuk memastikan reassembly sesuai dengan takscard .

6. *Return To Service*

Pada *return to service engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada *taskcard* dan membuat *resume book* laporan sesuai *taskcard* yang akan dilaporkan kepada chief line masing-masing. Pada kegiatan tersebut penulis tidak dapat melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Saat melakukan *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* taruna dapat mempelajari cara proses *inspection* dengan mengikuti instruksi dari *taskcard*. Proses *inspection* memastikan part yang terdapat di *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* *is good condition* serta tidak ada *crack*, dan *loosen part*.

4.4.5 Detail Inspection Of MLG AXLE SLEEVES (R/H)

Pada Subab ini *mechanic* melaksanakan *Structural Inspection* berdasarkan *Taskcard* pada lampiran *task card 4 (TASK 32-40-00-220-803-A)* pada tanggal 4 April 2024, yang terdiri dari beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. Identification

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu *C-Check* yang harus dilakukan general *inspection* pada *MLG Axle Sleeves* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.

2. Disassembly

Kegiatan *disassembly* yaitu membuka *acces MLG Wheel*. Procedure membuka *MLG Wheel* tersebut yang sudah tertera pada *Task Card (Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801-A)* dan membuka *MLG Axle Sleeves* sesuai dengan *Task card (Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801-A)* lalu mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *MLG Axle Sleeves (R/H)*.

3. Structural Inspection

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan *mechanic* ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah terdapat *korosi*, *crack*, maupun *damage* yang lain. Pada gambar 4.8 *Deepcut Tire* dilakukan *Structural Inspection*

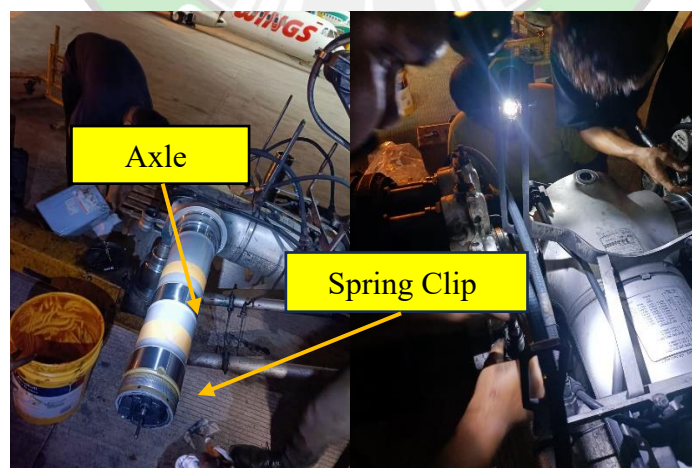
Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada (SUBTASK 32-40-00-220-052-A).



Gambar 4. 18 Deepcut Tire

4. Servicing

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti *Tire* yang berlubang/sobek menyebabkan meletusnya *Tire* pada MLG Sleeves (R/H) dan sangat membahayakan penumpang. *Tire* yang baru akan dipasang sesuai dengan *part number* dari *Tire* tersebut dan dilakukan *lubrication* juga pada MLG. Setelah dilakukan pemasangan dengan *Tire* yang baru, *Main Landing Gear* dapat beroperasi dengan maksimal dan *safety*.



Gambar 4. 19 Servicing

5. Install

Pada Kegiatan Re-assembly yaitu memasang dan menutup *access* pada bagian *MLG Axle Sleeves* sesuai *Task card* (Ref. AMM TASK 32-41-14-400-8 . Saat melakukan proses pada Gambar 4.10 *install MLG Axle Sleeves* , *engineer* dan *mechanic* harus memperhatikan ketepatan dan kesesuaian agar tidak terjadi kesalahan yang tidak diinginkan.



Gambar 4. 20 *install MLG Axle Sleeves*

6. *Functional Check*

Kegiatan *functional check* dilakukan oleh *engineer*. *Engineer* akan melakukan *double check* setelah *mechanic* melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan pemasangan. *Double check* dilakukan untuk memastikan *reassembly* sesuai dengan *taskcard*.

7. *Return To Service*

Pada *return to service* *engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada *taskcard* dan membuat *resume book* laporan sesuai *taskcard* yang akan dilaporkan kepada chief line masing-masing. Pada kegiatan tersebut tidak dapat melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Saat melakukan *inspection MLG Sleeves (R/H)* taruna dapat mempelajari cara proses *inspection* dengan mengikuti instruksi dari *taskcard*. Proses

inspection memastikan part yang terdapat di *MLG Sleeves (R/H) is good condition* serta tidak ada *crack, corrosion* dan *loosen part..*

4.4.6 Replacement Bonding Braids of the NLG Door

Pada Subab ini *mechanic* melaksanakan Structural Inspection berdasarkan Taskcard (TASK 32-21-11-960-801-A) pada tanggal 9 April 2024, yang terdiri dari beberapa kegiatan sebagai berikut:

1. Identification

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu C-Check yang harus dilakukan general inspection pada *Nose Landing Gear* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.

2. Remove

Kegiatan *remove* yaitu membuka *Acces Nose Landing Gear Door*. Procedure membuka *Nose Landing Gear Door* tersebut yang sudah tertera pada *Task Card (Ref. AMM TASK 52-82-00-220-805-A)* dan mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *Nose Landing Gear Door*.

3. Structural Inspection

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan *mechanic* ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah *terdapat korosi, crack*, maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part *is good condition* Sesuai Langkah-langkah pada (*subtask 05-27-10-210-055-A*).



Gambar 4. 21Bonding Braids

4. *Servicing*

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti Bonding Jumper yang putus menyebabkan kurang maksimalnya *Grounding* disekitar *Nose Landing Gear*. *Bonding Jumper* yang baru akan dipasang sesuai dengan part number dari *Bonding Jumper* tersebut. Pada gambar 4.5 *Servicing Bonding jumper* Setelah dilakukan pemasangan dengan *Bonding Jumper* yang baru sehingga dapat bekerja dengan maksimal.



Gambar 4. 22 *Servicing Bonding Jumper*

5. *Install*

Pada Kegiatan *Install* yaitu memasang dan menutup *access door* pada bagian *Nose Landing Gear* sesuai *Task card*. pemasangan dan menutup *Nose Landing Gear Door* telah selesai melakukan *Detail Visual Inpection*.

6. *Functional Check*

Kegiatan *functional check* dilakukan oleh *Engineer*. *Engineer* akan melakukan *Double check* setelah *mechanic* melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan penutupan panel. *Double check* dilakukan untuk memastikan *reassembly* sesuai dengan *takscard*.

7. *Return To Service*

Pada *Return To Service* *engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada *taskcard* dan membuat resume book laporan sesuai *taskcard* yang akan dilaporkan kepada *chief line* masing-masing. Pada kegiatan tersebut tidak dapat

melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Saat melakukan *inspection Nose Landing Gear Door* taruna dapat mempelajari cara proses inspection dengan mengikuti instruksi dari taskcard. Proses inspection memastikan part yang terdapat di *Nose Landing Gear Door* is good condition serta tidak ada *crack, corrosion* dan *loosen part*.

4.5 Daily Activity

1. Pada tanggal 4 April 2024 dilakukan *Detail Inspection Of MLG Axle Sleeves (L/H)* dilakukan Kegiatan disassembly yaitu membuka *Acces Nose Landing Gear Door*. Procedure membuka *Nose Landing Gear Door* tersebut yang sudah tertera pada (Ref. AMM TASK 52-82-00-220-805-A) dan mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *Nose Landing Gear Door*.

a. Identification

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu *C-Check* yang harus dilakukan general inspection pada *MLG Axle Sleeves* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.

b. Remove

Kegiatan *remove* yaitu membuka *acces MLG Wheel* . Procedure membuka *MLG Wheel* tersebut yang sudah tertera pada *Task Card* (Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801-A) dan membuka *MLG Axle Sleeves* sesuai dengan *Task card* (Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801-A) lalu mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *MLG Axle Sleeves (R/H)*.



Gambar 4. 23 remove MLG Axle Sleeves

c. *Inspection*

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan mechanic ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah *terdapat korosi, crack, leaks* maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada *subtask 05-23-20-210-055-B*.

d. *Servicing*

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti Bonding Jumper yang putus menyebabkan kurang maksimalnya *Grounding* disekitar *Nose Landing Gear*. *Bonding Jumper* yang baru akan dipasang sesuai dengan part number dari *Bonding Jumper* tersebut.. *Servicing Bonding jumper* Setelah dilakukan pemasangan dengan *Bonding Jumper* yang baru sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

e. *Install*

Pada Kegiatan *Install* yaitu memasang dan menutup *access door* pada bagian *Nose Landing Gear* sesuai *Task card* . pemasangan dan menutup *Nose Landing Gear Door* telah selesai melakukan *Detail Visual Inpection*

f. *Functional check*

Kegiatan *functional check* dilakukan oleh *Engineer*. *Engineer* akan melakukan *Double check* setelah *mechanic* melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan penutupan panel. *Double check* dilakukan untuk memastikan *reassembly* sesuai dengan *takscard*.

g. *Return to service*

Pada *return to service engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada taskcard dan membuat *resume book* laporan sesuai taskcard yang akan dilaporkan kepada chief line masing-masing. Pada kegiatan tersebut tidak dapat melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Saat melakukan *inspection MLG Sleeves (R/H)* taruna dapat mempelajari cara proses inspection dengan mengikuti instruksi dari taskcard. Proses inspection memastikan part yang terdapat di *MLG Sleeves (R/H)* is *good condition* serta tidak ada *crack, corrosion* dan *loosen part*..

2. Pada tanggal 5 April 2024 dilakukan Detail Inspecton Of MLG Axle Sleeves (L/H) dilakukan Kegiatan *remove* yaitu membuka *Acces Nose Landing Gear Door*. Procedure membuka *Nose Landing Gear Door* tersebut yang sudah tertera pada *Ref. AMM TASK 52-82-00-220-805-A)* dan mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *Nose Landing Gear Door*.

a *Identification*

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu *C-Check* yang harus dilakukan general inspection pada *MLG Axle Sleeves* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.



Gambar 4. 24 identification MLG Axle Sleeves

b *Remove*

Kegiatan *remove* yaitu membuka *aces MLG Wheel* . Procedure membuka MLG Wheel tersebut yang sudah tertera pada *Task Card (Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801-A)* dan membuka *MLG Axle Sleeves* sesuai dengan *Task card (Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801-A)* lalu mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *MLG Axle Sleeves (l/H)*.

c *Inspection*

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan mechanic ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah *terdapat korosi, crack*, maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada (*subtask 05-27-10-210-055-A*).

d *Servicing*

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti Bonding Jumper yang putus menyebabkan kurang maksimalnya *Grounding* disekitar *Nose Landing Gear*. *Bonding Jumper* yang baru akan dipasang sesuai dengan part number dari *Bonding Jumper* tersebut.. *Servicing Bonding jumper* Setelah dilakukan pemasangan dengan *Bonding Jumper* yang baru sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

e *Install*

Pada Kegiatan *install* yaitu memasang dan menutup access door pada bagian *Nose Landing Gear* sesuai *Task card* . pemasangan dan menutup *Nose Landing Gear Door* telah selesai melakukan *Detail Visual Inpection*

f *Functional check*

Kegiatan *functional check* dilakukan oleh *Engineer*. *Engineer* akan melakukan *Double check* setelah *mechanic* melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan penutupan panel. *Double check* dilakukan untuk memastikan *reassembly* sesuai dengan *taskcard*.

g *Return to service*

Pada *return to service engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada taskcard dan membuat *resume book* laporan sesuai taskcard yang akan dilaporkan kepada chief line masing-masing. Pada kegiatan tersebut tidak dapat melampirkan dokumen RTS, untuk selanjutnya agar diperhatikan dan dilengkapi semua kegiatan dengan dokumen terkait.

Saat melakukan *inspection MLG Sleeves (R/H)* taruna dapat mempelajari cara proses inspection dengan mengikuti instruksi dari taskcard. Proses

inspection memastikan part yang terdapat di *MLG Sleeves (l/H)* is *good condition* serta tidak ada *crack, corrosion* dan *loosen part*..

3. Pada tanggal 6 April 2024 dilakukan *General Visual Inspection of vertikal stabilizer Trailing edge (EWIS)* Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan mechanic ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah terdapat *korosi, crack, leaks* maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada *subtask 05-23-20-210-055-B*.

- a. Identification

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu C-Check yang harus dilakukan general inspection pada *Vertikal Stabilizer Trailling Edge* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.

- b. Disassembly

Kegiatan *disassembly* yaitu membuka acces *Vertikal Stabilizer Trailing Edge Procedure* membuka *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* tersebut yang sudah tertera pada *Task Card (Ref.AMM TASK 55-33-13-000-801)* dan mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *Vertikal Stabilizer*.

- c. Inspection

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan mechanic ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah terdapat *korosi, crack, leaks* maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada *subtask 05-23-20-210-055-B*.



Gambar 4. 25 Inspection vertical stabilizer trailing edge

d. Servicing

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti Bonding Jumper yang putus menyebabkan kurang maksimalnya *Grounding* disekitar *Nose Landing Gear*. *Bonding Jumper* yang baru akan dipasang sesuai dengan part number dari *Bonding Jumper* tersebut.. *Servicing Bonding jumper* Setelah dilakukan pemasangan dengan *Bonding Jumper* yang baru sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

e. Reassembly

Pada Kegiatan *Re-assembly* dilakukan setelah proses *inspection* telah selesai, komponen yang harus di *re-assembly* adalah *close the Vertikal Stabilizer Trailing Edge Acces panels* sesuai dengan (Ref. AMM TASK 55-33-13-400-801-A) .

f. Functional check

Pada *return to service engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada *taskcard* dan membuat *resume book* laporan sesuai *taskcard* yang akan dilaporkan kepada chief line masing-masing.

Saat melakukan *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* taruna dapat mempelajari cara proses *inspection* dengan mengikuti instruksi dari *taskcard*. Proses *inspection* memastikan part yang terdapat di *Vertikal Stabilizer Trailing Edge* is good condition serta tidak ada *crack*, dan *loosen part*.

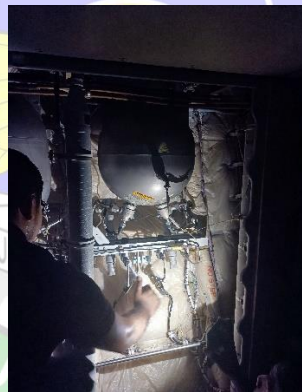
4. Pada tanggal 7 April 2024 dilakukan *Functional Check of pressure reduction* setelah pengerjaan tersebut harus dilakukan *functional test* guna melihat apakah setelah dilakukan pengerjaan tersebut, menghasilkan hasil yang sempurna atau setelah dilakukanya pengerjaan tersebut tidak didapatkan hasil yang sempurna. Pengerjaan sesuai AMM 26-23-18-000-801-A.

a. *Identification*

Visual check dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *cargo compartment*, dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Pressure Reduction*.

b. *Remove*

Pada proses ini, sebelum melakukan *Functional check of pressure reduction*², harus dilaksanakan *open Aft Cargo Compartment* dengan referensi AMM TASK 52-30-00-410-801-A.



Gambar 4. 26 disassembly Aft cargo compartment

c. *Inspection*

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *Aft Cargo compartment* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *acetone*, *solvent*, dan *majun*.

d. *Install*

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan pada *Aft Cargo Compartment* yaitu sesuai dengan AMM TASK 52-30-00-410-801-A, dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika

tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

5. Pada tanggal 8 April 2024 dilakukan *Drain and Flush Stand by pneumatic circuits*. Kegiatan yang dilakukan adalah *remove water from the standby static pressure-lines* dan *To remove dust and particles from the standby static and standby total pressure-lines*. Sesuai dengan Langkah-langkah pada *AMM TASK 34-22-25-170-801-A*, setelah dilakukan drain and flush komponen pada stand by pneumatic dapat bekerja dengan baik.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *Stand by static dan total pressure lines*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada stand by pneumatic.

b. remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *Drain and flush stand by pneumatic*, harus dilaksanakan *open integrated Stand by instrument system* dengan referensi *34-22-05-000-801-A*.

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *integrated Stand by instrument system* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *WD 40*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan pada *open integrated Stand by instrument system* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 34-22-25-400-801-A*, dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *integrated Stand by instrument system* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 29-11-11-710-801*, *result* dari *operational check static and pressure lines*.

6. Pada tanggal 9 April 2024 dilakukan Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti *Bonding Jumper* yang putus menyebabkan kurang maksimalnya *Grounding* disekitar *Nose Landing Gear*. *Bonding Jumper* yang baru akan dipasang sesuai dengan part number dari *Bonding Jumper* tersebut. Dengan prosedur pada lampiran Task Card 8 AMM 32-21-11-960-801-A. Setelah dilakukan pemasangan dengan *Bonding Jumper* yang baru sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *Nose Landing Gear*, dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Nose landing Gear*.

b. remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *remove* pada bonding jumper , harus dilaksanakan *open Nose Landing Gear* dengan referensi 34-22-05-000-801-A.



Gambar 4. 27 Disassembly Bonding jumper

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *Nose Landing gear* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu toluene.

d. install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan pergantian part baru yaitu sesuai dengan AMM TASK 34-22-40-400-801-A, dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan

dengan urut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Bonding jumper* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 30-11-11-710-801, *result* dari *operational check Bonding Jumper*..

7. Pada tanggal 13 April 2024 dilakukan Tindakan *install Found Screw stuck at panel 344Fb Lower Horstab*. Pada kegiatan tersebut dilakukan remove Foun screw yang rusak dan selanjutya diganti yang baru. Dengan install Found Screw sesuai dengan prosedur pada AMM 55-30-00-210-A.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *Panel 344FB lower Horstab*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification pada Horizontal Stabilizer*.



Gambar 4. 28identification Panel 344FB lower Horstab

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *identification* , harus dilaksanakan *open Panel 344FB Lower Horstab* dengan referensi AMM TASK 55-30-00-210-A..

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *Panel 344FB Lower Horstab* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *Sunshine*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan pada *Panel 344FB Lower Horstab* yaitu sesuai dengan dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM *AMM TASK 55-31-00-210-A.* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 55-31-10-210-A.*

8. Pada tanggal 14 April 2024 dilakukan *To Record Actual Part Number, Serial Number and quantity of the ADS-B.* untuk memastikan data pada komponen part sesuai dengan *Actual Part Number, Serial Number and quantity of the ADS-B.* sehingga bisa ditemukan actual yang tidak sesuai dan harus diganti dengan yang sesuai prosedur.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *ADS-B* dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Automatic Dependent Surveillance.*

b. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *Automatic Dependent Surveillance* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *sunshine.*



Gambar 4. 29 Inspection ADS-B

c. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *part* pada *Automatic Dependent Surveillance* sesuai dengan actual partnya dan dapat berfungsi dengan baik. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi dan prosedur..

9. Pada tanggal 15 April 2024 dilakukan Tindakan cleaning pada *Wheel well nose Landing gear found dirty* . Pada kegiatan tersebut dilakukan *Cleaning* dan inspection pada Nose landing gear. sesuai dengan prosedur *AMM 12-21-11-615-802-A*

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *Nose landing gear* , dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Nose landing gear*.

b. Visual Inspection

Visual check dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *Nose Landing Gear*. Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *integrated Stand by instrument system* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *AV and toulune*.

c. Cleaning

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* memastikan bahwa pada area Nose Landing gear , untuk mengetahui apakah terdapat *korosi, crack, leaks* maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada *AMM Ref 32-21-00-100-801-A*. dengan dilakukan *cleaning* pada part yang ada paa area *Nose Landing Gear*.



Gambar 4. 30 Cleaning area Nose Landing Gear

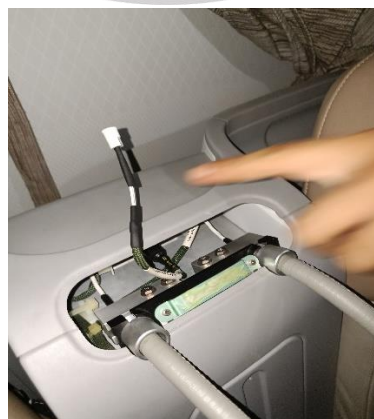
10. Pada tanggal 17 April 2024 dilakukan Replacement Green Lt for seat indication not illuminate seat 2dg, 1Hk, 2Hk, 3Hk Pada kegiatan tersebut dilakukan remove Green Lt for seat indication not illuminate / yang rusak dan selanjutnya diganti yang baru. Dengan install Green Lt seat sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 13 AMM 33-25-00-00.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *Cabin Attendant Lights*.

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *Disassembly pada illuminate seat* , harus dilaksanakan *open cover seat light*. Setelah itu dilakukan pergantian *part* baru yaitu *light* dengan referensi AMM TASK 33-22-05-100-801-A.



Gambar 4. 31 Disassembly Green Lt not illuminate seat

c. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan pada *Cover seat* yaitu sesuai dengan AMM TASK 33-23-05-100-801-A, dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Green Lt for seat indication* berfungsi dengan baik yaitu menyala. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 35-23-00-710-808-A, *result* dari *operational of in seat*.

11. Pada tanggal 18 April 2024 dilakukan *Broken Cover Rub strip on attendance Seat* Pada kegiatan tersebut dilakukan *remove Cover Rub Strip* yang rusak dan selanjutnya diganti yang baru. Dengan install *Green Lt seat* sesuai dengan prosedur AMM. Ref 25-11-00-200-801-A.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada pada *Area seat structure and seat attachment*. Selanjutnya kita lakukan *identification* apabila terdapat *damaged, worn/ cracked*

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *Disassembly Cover Rub Strip*, harus dilaksanakan *open cover seat*. Setelah itu dilakukan *pergantian part baru* yaitu *Cover Rub Strip* dengan referensi AMM TASK 25-11-00-00-370-801.

c. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan pada *Cover Rub seat* yaitu sesuai dengan AMM TASK 25-11-00-00-371-801, dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah Cover Rub Strip terpasang dengan baik berfungsi dengan baik. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 24-41-00-862-801* , *result* dari *operational of in seat* .

12. Pada tanggal 22 April 2024 dilakukan *No 2 Engine drain line bracket Missing* Pada kegiatan tersebut dilakukan *Install Bracket* yang rusak dan selanjutnya diganti part baru. Dengan *install Engine Drain Line Bracket* sesuai dengan prosedur pada *AMM TASK 49-31-55-400-801-A* .

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Engine Drain Line Bracket*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada *Bracket No 2* di *Engine Drain*.

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *disassembly* pada *Engine Drain Line Bracket* harus dilaksanakan *open cover* pada *engine 2* dengan referensi *AMM TASK 75-11-11-000-801-A* .



Gambar 4. 32 Bracket Missing

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *area engine* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *WD 40* dan *majun*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install bracket* baru pada *Cover engine* yaitu sesuai dengan *AMM*

TASK 75-11-11-000-801-A . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Engine Drain Line Bracket* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 71-21-41-210-801-A, *result* dari *operational check engine*.

13. Pada tanggal 23 April 2024 dilakukan *Inboard Slat Seal Damage (R/H)* Pada kegiatan tersebut dilakukan *Install Bracket* yang rusak dan selanjutnya diganti yang baru. Dengan *install Engine Drain Line Bracket* sesuai dengan prosedur pada AMM TASK 49-31-55-400-801-A .

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Engine Drain Line Bracket*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada *Bracket No 2* di *Engine Drain*.

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *remove* pada *Engine Drain Line Bracket* , harus dilaksanakan *open cover* pada *engine 2* dengan referensi AMM TASK 75-11-11-000-801-A .



Gambar 4. 33 Bracket Missing

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *area engine* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu WD 40 dan majun.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan install bracket baru pada *Cover engine* yaitu sesuai dengan AMM TASK 75-11-11-000-801-A . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan denganurut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Engine Drain Line Bracket* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 71-21-41-210-801-A, *result* dari *operational check engine*.

14. Pada tanggal 24 April 2024 dilakukan *FWD attendant seat cover found torn near DIL* Pada kegiatan tersebut dilakukan *Install Cover found* yang rusak dan selanjutya diganti yang baru. Dengan *install the comfort and safety of the cabin* sesuai dengan prosedur pada AMM TASK 25-22-00-00.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada part, dan apabila ditemukan kerusakan crack,damaged, and corosi maka akan dilakukan *maintenance* pada komponen tersebut sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 17 AMM TASK 32-43-14-200-802-A.

b. Remove

Pada proses ini melakukan *Remove* pada *Attendant seat cover found* , harus dilakukan *cleaning area* pada *seat frame* , dengan referensi AMM TASK 25-22-00-00 .



Gambar 4. 34 Attendant seat cover found

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *area seat* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *sunshine* dan *majun*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install Attendant seat cover found* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 25-22-00-00 ..* dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 24-92-00-210-831-A*, *result* dari *operational check*.

15. Pada tanggal 25 April 2024 dilakukan *Toilet system cleaning of liquid level sensors, waste tank and waste drain lines* Pada kegiatan tersebut dilakukan *cleaning* pada *area waste tank and waste drain lines* sesuai dengan prosedur pada *AMM TASK 38-31-00-680-801-A*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada part, dan apabila ditemukan kerusakan *crack, damaged*, and *corosi* maka akan dilakukan *maintenance* pada komponen tersebut sesuai dengan prosedur pada *AMM TASK 38-31-00-100-808*.

b. Remove

Pada proses ini melakukan disassembly pada Attendant seat cover found , harus dilakukan cleaning area pada seat frame , dengan referensi AMM TASK 25-22-00-00 .



Gambar 4. 35 Waste tank and waste drain lines

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *area seat* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *sunshine* dan *majun*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install of the waste tank*, yaitu sesuai dengan AMM TASK 38-31-12-400-801-A dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan denganurut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 12-16-38-613-801-A, *result* dari *operational check waste tank*.

16. Pada tanggal 26 April 2024 dilakukan *Operational check of manual RAT deployment*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *functional check of RAT operation* sesuai dengan prosedur pada AMM TASK 29-24-00-720-801-A01.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada part, dan apabila ditemukan kerusakan crack,damaged, and corosi maka akan dilakukan maintenance pada komponen tersebut sesuai dengan prosedur pada *AMM TASK 29-24-00-720-801-A*.



Gambar 4. 36 Ram Air Turbine

b. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi *RAT (Ram Air Turbine)* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *sunshine,toulune dan majun*.

c. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* pada *RAT (Ram Air Turbine)* untuk melihat apakah berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 29-24-57-400-805-A*, *result* dari *operational check waste tank*.

17. Pada tanggal 27 April 2024 dilakukan *General Visual Inspection of inner fuel tank EWIS (RIB 1 to RIB 7) (L/H)*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *Inspection pada area RIB 1 TO RIB 7*. sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 20 *AMM TASK 05-25-40-200-801*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada part, dan apabila ditemukan kerusakan crack,damaged, and

corosi di area *inner fuel tank EWIS (RIB 1 to RIB 7) (L/H)* maka akan dilakukan maintenance pada komponen tersebut sesuai dengan prosedur pada *AMM SUBTASK 05-25-40-941-053-A*.

b. Remove

Pada proses ini melakukan *remove* pada *Underwing Tank Access-Panels*, harus dilakukan clear area dan harus dipastikan diarea tersebut tidak ada Flammable Liquid, selanjutnya lakukan disassembly sesuai dengan referensi *AMM TASK 57-27-11-000-802-A*.



Gambar 4. 37 Tank Access-Panels

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi area pada *Tank Access-Panels* dan pastikan *Not to operate the fuel system, not to refuel aircraft, not to operate the flight control*, harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *Avtur dan majun*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install of Underwing Tank Access-Panels* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 57-27-11-400-801-AA*, setelah dilakukannya *inspection* dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urutan, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 28-00-00-610-801-A*, result dari *operational check fuel tank*.

18. Pada tanggal 1 Mei 2024 dilakukan *L63 Door Lock Marking*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *Inspection* pada area *Door Lock Marking*. sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 21 *AMM TASK 05-25-40-200-801*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada part, dan apabila ditemukan kerusakan crack,damaged, and corosi di area *Door Lock Marking* maka akan dilakukan maintenance pada komponen tersebut sesuai dengan prosedur pada *AMM TASK 52-10-00-860-801*.

b. Remove

Pada proses ini melakukan *Remove* pada *Passenger/crew door*, harus dilakukan clear area dan harus dipastikan diarea tersebut tidak ada damage, selanjutnya lakukan disassembly sesuai dengan referensi *AMM TASK 52-10-00-080-801-A*.

c. Inspection

Sebelum dilakukan *inspection*, kondisi area pada *L63 Door Lock Marking* harus dilakukan *cleaning* terlebih dahulu dengan menggunakan *consumable material* yaitu *Sunshine,toulune* dan *majun*.

d. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install of Passenger/crew door* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 52-10-00-410-801-A*, setelah dilakukannya *inspection* dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

e. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 52-71-00-710-801-A*, result dari *operational check of door*.

19. Pada tanggal 2-3 Mei 2024 dilakukan *Replacement Taxi Light AT Nose Landing Gear*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *Replacement Taxi Light AT Nose Landing Gear* sesuai dengan prosedur pada *AMM TASK 33-46-11-960-801-A*

a. Remove

Pada proses ini melakukan *Remove* pada *Taxi Light AT Nose Landing Gear*, harus dipastikan di area tersebut tidak ada *damage*, *consumable material* selanjutnya lakukan *disassembly* sesuai dengan referensi *AMM TASK 33-46-11-000-801-A*.



Gambar 4. 38 Taxi Light

b. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install of the Taxi/Take off Light* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 33-36-11-400-801-A*, setelah dilakukannya *inspection* dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi karena pada Lampu terdapat *Pressure* dan mudah meledak.

c. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Lamp Taxi Light* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai

dengan referensi *AMM TASK 24-41-00-861-801-A0*, result dari *operational check of Lamp Taxi/Take off Light*.

20. Pada tanggal 4 Mei 2024 dilakukan *Remove Roller Assy PK-LES for support PK-LEL* . Pada kegiatan tersebut dilakukan *Remove Roller Assy* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 22 *AMM TASK 25-51-26-000-802-A*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Aft Cargo Compartment*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada *Roller Assy* .

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *Remove* pada *Roller Assy* harus dilaksanakan *open the Forward cargo compartment* dengan referensi *AMM TASK 52-30-00-010-801* .



Gambar 4. 39 Roller Assy

c. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install Roller Assy* baru pada *floor cargo compartment* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 25-53-26-000-801-A* . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urutan, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Roller Assy* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan

referensi AMM TASK 24-42-00-861-801-A , *result* dari *operational check Roller Assy*.

21. Pada tanggal 5 Mei 2024 dilakukan *Remove Pressure Reduced Transmitter for in shop functional Check Special Note* . Pada kegiatan tersebut dilakukan *Remove Pressure Reduced Transmitter for in shop functional Check Special Note* sesuai dengan prosedur pada lampiran 23 AMM TASK 35-13-15-920-801-A.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Pressure Reduced Transmitter* , dalam hal ini adalah *dilakukan identification pada Part area Pressure Reduced Transmitter* .

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *Pressure Reduced Transmitter* pada harus dilaksanakan *open the NLG Doors* dengan referensi AMM TASK 32-22-00-010-801-A .



Gambar 4. 40 Pressure Reduced Transmitter

c. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install Pressure Reduced Transmitter* baru yaitu sesuai dengan

AMM TASK 35-13-15-400-801-A . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Roller Assy* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 26-23-00-720-803-A , *result* dari *operational check of Pressure Reducer* .

22. Pada tanggal 6 Mei 2024 dilakukan *Remove Roller Assy Pn 129320-05 for support PK-LES.* Pada kegiatan tersebut dilakukan *Remove Roller Assy* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 24 AMM TASK 25-51-26-000-802-A.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Aft Cargo Compartment*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada *Roller Assy* .

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *disassembly* pada *Roller Assy* harus dilaksanakan *open the Forward cargo compartment* dengan referensi AMM TASK 52-30-00-010-801 .



Gambar 4. 41 Roller Assy

c. Install

Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan install *Roller Assy* baru pada *floor cargo compartment* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 25-53-26-000-801-A* . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada AMM tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urutan, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

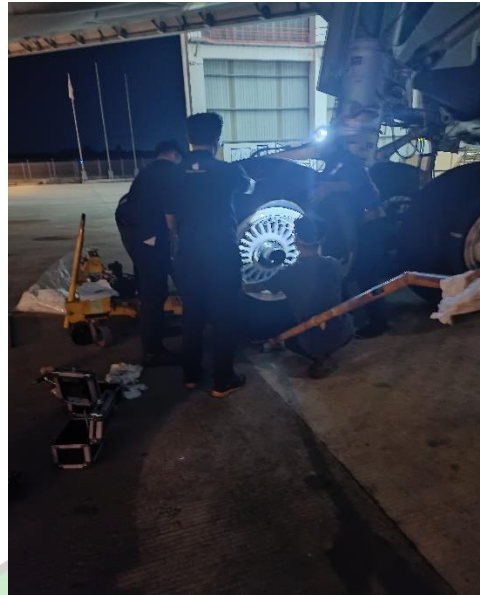
d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Roller Assy* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 24-42-00-861-801-A* , *result* dari *operational check Roller Assy*.

23. Pada tanggal 10 Mei 2024 dilakukan Detail Inspection Of MLG Axle Sleeves (L/H) pada pesawat A330-900 neo PK-LES dilakukan Kegiatan disassembly yaitu membuka *Acces Nose Landing Gear Door*. Procedure membuka *Nose Landing Gear Door* tersebut yang sudah tertera pada lampiran *Task Card 25 (Ref. AMM TASK 52-82-00-220-805-A)* dan mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada *Nose Landing Gear Door*.

a. Identification

Pada pesawat PK-LEK dilakukan *schedule maintenance* sudah memasuki waktu *C-Check* yang harus dilakukan general inspection pada *MLG Axle Sleeves* yang dilakukan dengan tujuan untuk melakukan *Inspection* pada area tersebut.



Gambar 4. 42 MLG wheel

b. remove

Kegiatan *remove* yaitu membuka *aces* MLG Wheel . Procedure membuka MLG Wheel tersebut yang sudah tertera pada *Task Card* (Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801-A) dan membuka MLG Axle Sleeves sesuai dengan *Task card* (Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801-A) lalu mekanik melakukan *Detail Visual Inspection* pada MLG Axle Sleeves (I/H).

c. Inspection

Kegiatan *Structural Inspection* ini yang dilakukan mechanic ini digunakan untuk melihat kelengkapan bagian dari struktur yang mudah dilihat, untuk mengetahui apakah terdapat *korosi*, *crack*, maupun *damage* yang lain. Memastikan semua part is *good condition* Sesuai Langkah-langkah pada (*subtask 05-27-10-210-055-A*).

d. Servicing

Tindakan *Servicing* dilakukan dengan melepas dan mengganti Bonding Jumper yang putus menyebabkan kurang maksimalnya *Grounding* disekitar *Nose Landing Gear*. *Bonding Jumper* yang baru akan dipasang sesuai dengan part number dari *Bonding Jumper* tersebut.. *Servicing Bonding jumper* Setelah dilakukan pemasangan dengan *Bonding Jumper* yang baru sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

e. *Install*

Pada Kegiatan *install* yaitu memasang dan menutup access door pada bagian *Nose Landing Gear* sesuai *Task card* . pemasangan dan menutup *Nose Landing Gear Door* telah selesai melakukan *Detail Visual Inpection*

f. *Functional check*

Kegiatan *functional check* dilakukan oleh *Engineer*. *Engineer* akan melakukan *Double check* setelah *mechanic* melakukan *cleaning* dan setelah menyelesaikan penutupan panel. *Double check* dilakukan untuk memastikan *reassembly* sesuai dengan *takscard*.

g. *Return to service*

Pada *return to service engineer* akan melakukan *close taskcard* sesuai permasalahan serta menambahkan tanda tangan dan stamp *engineer* pada taskcard dan membuat *resume book* laporan sesuai taskcard yang akan dilaporkan kepada chief line masing-masing.

24. Pada tanggal 11 Mei 2024 dilakukan *Aircraft Fumigation* . Pada kegiatan tersebut dilakukan *Aircraft Fumigation* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 26 AMM TASK 12-21-12-670-804-A.

a. *Identification*

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah terdapat hewan serangga seperti semut,nyamuk,dll yang ada di *dalam Cabin*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada *Pada area Cabin*, pastikan tidak ada orang didalam cabin , beri petunjuk didoor untuk orang dilarang masuk pada saat proses fumigation berlangsung. Fumigation berlangsung selama 24 jam, fumigation menggunakan gas CO2 .



Gambar 4. 43 Fumigation

b. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah didalam cabin tidak ada orang, beri petunjuk orang agar tidak masuk dalam cabin pada saat *fumigation* berlangsung. Setelah berlangsung *fumigation* selama 24 jam, bersihkan area dalam cabin dari FOD (semut,nyamuk,dll). Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *TASK 12-21-12-670-804-A*.

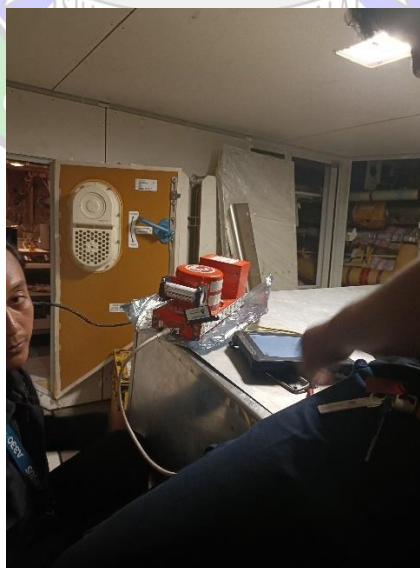
25. Pada tanggal 12 Mei 2024 dilakukan *Download Cockpit Voice recorder* . Pada kegiatan tersebut dilakukan *Download Cockpit Voice recorder* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 27 AMM *TASK 23-71-00-710-801-A*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area BULK cargo compartment*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification* pada *Download Cockpit Voice recorder*.

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *disassembly* pada *Cockpit Voice Recorder* harus dilaksanakan *open the BULK Cargo-compartment door* dengan referensi *AMM TASK 52-30-00-010-803-A* .



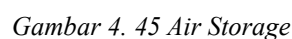
Gambar 4. 44 Cockpit Voice Recorder

c. Install

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *Cockpit Voice Recorder* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 23-71-00-710-802-A* , *result* dari *operational check of Cockpit Voice recorder*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah terdapat Part Number dan serial Number yang tidak sesuai, dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Pada area Cabin*, pastikan pada part yang ada didalam cabin khususnya distorage seperti tabung oksigen, *Life Vest attendat*, *life vest passenger* sesuai dengan *Part Number*, *Serial Number*, dan tidak Kadaluarsa.



b. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah didalam Storage cabin sesuai dengan *Part Number* dan *Serial Number* . lakukan check list Kembali agar tidak terjadi kesalahan, dan pastikan apabila sudah kadaluarsa ganti dengan yang baru Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 15-12-00553-009-A*.

27. Pada tanggal 14 Mei 2024 dilakukan *Engine fire extinguishing weight check of the engine Exntinguisher Bottle*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *Engine fire extinguishing weight check of the engine Exntinguisher Bottle* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 29 *AMM TASK 26-21-00-040-808-A*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Engine Fire Extinguisher*, dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Weight Check of the engine fire Extinguisher Bottle*.

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *remove* pada *Fire extinguisher Bottle* harus dilaksanakan *open the panel engine fire extinguisher* dengan referensi *AMM TASK* .



Gambar 4. 46 Engine Fire-Extinguisher Bottle

c. Install

Setelah dilakukan *remove* dan *check of the engine fire extinguisher bottle* Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan

install of the engine fire extinguisher bottle yaitu sesuai dengan *AMM TASK 26-21-41-400-804* . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *engine fire extinguisher bottle* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 29-10-00-720-803-A* , *result* dari *operational check of Cockpit Voice recorder*.

28. Pada tanggal 13 Mei 2024 dilakukan *Record Part Number and serial number both engine 1 and 2* . Pada kegiatan tersebut dilakukan *Record Part Number and serial number both engine 1 and 2* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 30 *AMM TASK 36-11-51-701-803-A*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah terdapat *Part Number* dan *serial Number* yang tidak sesuai, dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *Pada area valve both engine*, pastikan pada part yang ada didalam area *both engine* sesuai dengan *Part Number*, *Serial Number*, dan tidak Kadaluarsa.



Gambar 4. 47 Air Storage

b. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah didalam Storage cabin sesuai dengan *Part Number dan Serial Number* . lakukan check list Kembali agar tidak terjadi kesalahan, dan pastikan apabila sudah kadaluarsa ganti dengan yang baru Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 15-12-00553-009-A*.

29. Pada tanggal 19-20 Mei 2024 dilakukan *Functionally check the lightning/HIRF Protection componens oh the leftwing leading edge to front spar*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *Loop resistance and joint resistance measurement* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 31 *AMM TASK 05-56-05-200-801*.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area leftwing leading edge* , dalam hal ini adalah *dilakukan identification pada leftwing leading edge to front spar*. Lalu dilakukan pengukuran dengan menggunakan alat LRT (Loop Resistance Tester) digunakan Loop resistance dan Joint resistance. Setelah itu perform A Loop Resistance test on the leftwing leading edge to front spar. Hasil yang didapat resistance pada leftwing leading edge sesuai dengan nilai yang ada pada *AMM TASK 05-56-04-200-801*.



Gambar 4. 48 Loop Resistance Tester

b. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *The lightning/HIRF protection componenst* berfungsi dengan baik. Pekerjaan ini

dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 05-56-02-200-801* , *result* dari *operational check of The lightning/HIRF protection component*.

30. Pada tanggal 21 Mei 2024 dilakukan *Discard of flexible hose from Air Cycle Machine between compressor and turbine*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *Discard of flexible hose from Air Cycle Machine between compressor and turbine* sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 32 *AMM TASK 21-52-00-960-802-A*.

- a. *Identification*

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Air cycle Machine*, dalam hal ini adalah dilakukan *identification* pada *flexible hose from Air Cycle Machine between compressor and turbine*..

- b. *Remove*

Pada proses ini, sebelum melakukan *disassembly* pada *Flexible hose* harus dilaksanakan *open access door* dengan referensi *AMM TASK 52-41-00-010-801* .



Gambar 4. 49 Flexible Hose

- c. *Install*

Setelah dilakukan *remove flexible hose* dan *cleaning pack water injector nozzles*. Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah dilakukan *install of the flexible hose* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 21-53-00-100-802* . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM*

tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cidera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *flexible hose* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi AMM TASK 24-42-00-862-801 , *result* dari *operational check of Cockpit Voice recorder*.

31. Pada tanggal 22 Mei 2024 dilakukan *Please install valve shutoff, atmospheric vacuum lavatory L62*. Pada kegiatan tersebut dilakukan *install valve shutoff, atmospheric vacuum lavatory L62*. sesuai dengan prosedur pada lampiran task card 33 AMM TASK 25-42-42-400-801.

a. Identification

Identification dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada kerusakan pada suatu *part* yang ada di *area Vacuum Lavatory L62*, dalam hal ini adalah *dilakukan identification pada Lavatory L62 sesuai dengan AMM*.

b. Remove

Pada proses ini, sebelum melakukan *disassembly* pada *Lavatory L62* harus dilaksanakan *open sidewall panel* dengan referensi AMM TASK 25-23-43-000-802 .



Gambar 4. 50 Engine Fire-Extinguisher Bottle

c. Install

Setelah dilakukan *remove valve shuteoff* dan *cleaning* pada *area lavatory*. Pada proses ini, *engineer* dan *mechanic* melakukan penutupan setelah

dilakukan *install of the shutoff valve* yaitu sesuai dengan *AMM TASK 30-71-46-000-801-A* . dan wajib dilakukan sesuai urutan, karena disebutkan pada *AMM* tersebut bahwa jika tidak dilakukan dengan urut, maka cedera pada seseorang ataupun kerusakan pada peralatan dapat terjadi.

d. Functional check

Engineer diwajibkan melakukan *functional check* untuk melihat apakah *shutoff valve* berfungsi dengan semestinya. Pekerjaan ini dilakukan sesuai dengan referensi *AMM TASK 26-17-00-710-802-A* , *result* dari *operational check of the lavatory*.

4.6 Overall

Terdapat beberapa kesimpulan point yang tercantum, dan dikerjakan oleh penulis sebagai peserta OJT divisi *Batam Aero Technic* Hanggar A Line 3 Group B sebagai berikut:

1. Remove

Terdapat banyak taskcard yang dikerjakan selama taruna melaksanakan OJT di BAT dengan melakukan kegiatan disassembly contoh nya yaitu pada taskcard *Detail Visual Inspection OF Vertikal Stabilizer Trailing Edge (EWIS)* yaitu melakukan *disassembly* pada bagian Panel yang terletak pada *Vertikal Stabilizer Trailing edge* untuk menjangkau system Hydraulic yang terdapat pada area tersebut yang akan dilakukan *inspection* pada bagian tersebut

2. Inspection

Inspeksi merupakan salah satu elemen yang sangat penting. *Inspection* (Inspeksi) diperlukan untuk memastikan kualitas produk yang dihasilkan sesuai dengan ketentuan dan standarnya sehingga kepuasan pelanggan dapat terjaga dengan baik. Seperti pada *taskcard Detail Inspection Of MLG AXLE SLEEVES (R/H)* dan *General Visual Inspection of Static Discharger* itu bertujuan dilakukannya inspeksi untuk mengecek apakah terdapat crack, korosi, maupun *damage* yang dialami pada *area* tersebut. Biasanya kegiatan inspeksi dilakukan

para *mechanic* setelah melakukan kegiatan *cleaning*, agar mempermudah jalanya proses inspeksi.

3. *Repair and Replacement*

Replacement adalah suatu kegiatan mengganti sebuah part/komponen pada sebuah pesawat yang sudah tidak bisa lagi untuk diperbaiki/*repair*. *Replacement* yang pernah penulis lakukan adalah mengganti part dari sebuah *TPIS Transmitter* dimana pada pesawat tersebut ditemukan bahwa part *TPIS Transmitter* tersebut harus digantikan dengan part yang baru.

4. *Installation*

Kegiatan ini merupakan kegiatan memasang Kembali part-part yang pernah kita lepaskan/*remove*. Kegiatan ini dilakukan pada banyak *taskcard* *Detail Visual Inspection OF Vertikal Stabilizer Trailing Edge (EWIS)*, *Detail Inspection Of MLG AXLE SLEEVES (R/H)* sesuai dengan Procedure AMM.

5. *Operational Test*

Operational Test dilakukan biasanya setelah para *mechanic* menyelesaikan pengerjaannya seperti pada *taskcard TSM (Troubleshooting Manual)* yang dimana setelah pengerjaan tersebut harus dilakukan *functional test* guna melihat apakah setelah dilakukan pengerjaan tersebut, menghasilkan hasil yang sempurna atau setelah dilakukanya pengerjaan tersebut tidak didapatkan hasil yang sempurna pada *Operational Test* ini terdapat TSM yaitu *Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs dan Tire Pressure Fault On The MLG*.

6. *RTS (Return To Service)*

RTS hanya dilakukan oleh *engineer* yang sudah memiliki AMEL dan memiliki stamp khusus untuk digunakan pada saat pelaksanaan *close taskcard*. Sebelum memberikan stamp pada *taskcard* yang akan diclose, para *engineer* wajib untuk melakukan *double check* apakah pengerjaan pada *taskcard* yang akan diclose sudah sesuai atau belum, dan setelah dilakukanya *double check* para *engineer* bisa melakukan stamp pada *taskcard* yang akan di *close*.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Bab IV

1. *Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs* ini dilakukan *nya replacement part* dari *Pitot probe 1*, karena setelah dilakukanya pengecekan sesuai dengan *Trobleshooting Manual (TSM)* ditemukanya kerusakan sesuai pada *Possible Causenya* yang berasal dari *Pitot probe 1*, dan harus digantikan dengan part yang baru.
2. *Tire Pressure Fault On The MLG* ini dilakukan *nya replacement part* dari *TPIS Transmitter*; karena setelah dilakukanya pengecekan sesuai dengan *Trobleshooting Manual (TSM)* ditemukanya kerusakan sesuai pada *Possible Causenya* yang berasal dari *TPIS Transmitter* dan harus digantikan dengan part yang baru. .
3. *General Visual Inspection Of Static Discharger* pada bagian ini para *mechanic* melakukan *cleaning* di area tersebut untuk dilanjutkanya kegiatan *inspection* yang akan dilakukan pada *Static Discharger* pada area tersebut yang harus dipastikan bahwa pada bagian tersebut tidak mengalami kerusakan seperti korosi, dan *Static Discharger* yang rusak. Setelah dilakukan *inspection* dan dilakukan Pengukuran *Resistance* pada *Static discharger* . hasil yang didapatkan dari Pengukuran *Resistance* yaitu 76,4 Mega-ohms, menunjukkan *Static Discharger* dalam kondisi baik . serta dilakukanya pengecekan ulang agar *Static Discharger* dapat berfungsi sebagaimana mestinya.
4. *Detail Visual Inspection OF Vertikal Stabilizer Trailing Edge (EWIS)* yaitu melakukan *disassembly* pada bagian *Panel* yang terletak pada *Vertikal Stabilizer Trailing edge* untuk menjangkau *System Hydraulic* yang terdapat pada area tersebut yang akan dilakukan *inspection* pada bagian tersebut . Hasil *Inspection* yaitu dalam keadaan baik dan berfungsi dengan normal .
5. *Detail Inspection Of MLG AXLE SLEEVES (R/H)* pada bagian ini para *mechanic* melakukan *cleaning* di area tersebut untuk dilanjutkanya kegiatan *inspection* yang akan dilakukan pada *Axle Sleeves* pada area tersebut yang harus

dipastikan bahwa pada bagian tersebut tidak mengalami kerusakan seperti korosi, crack/damage. Setelah dilakukan inspection di area tersebut ditemukan



Tire yang mengalami Deepcut/berlubang sehingga sesuai AMM diganti dengan part baru . serta dilakukanya pengecheckan ulang agar *Main Landing Gear* dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

6. *Replacement Bonding Braids of the NLG Door* pada bagian ini para *mechanic* melakukan cleaning di area tersebut untuk dilanjutkannya kegiatan inspection yang akan dilakukan pada *Bonding Braids* pada area tersebut yang harus dipastikan bahwa pada bagian tersebut tidak mengalami kerusakan seperti korosi, dan Bonding yang putus/rusak. Setelah dilakukan inspection ditemukan bonding braids ada yang putus sehingga sesuai AMM diganti dengan part baru. serta dilakukanya pengecheckan ulang agar *Bonding Braids* dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan OJT

Berdasarkan kegiatan *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa *On the Job Training* bermanfaat bagi taruna yang melaksanakan kegiatan tersebut. Pelaksanaan kegiatan sangat bermanfaat ditinjau dari:

1. Kemampuan Kerja

Taruna dapat mengaplikasikan teori yang diperoleh dari pendidikan dengan praktek sebenarnya yang ada di lapangan. Jadi, dengan mengikuti kegiatan tersebut, taruna dapat mengukur kemampuan kerjanya masing – masing sesuai dengan instruksi dan arahan dari grup leader.

2. Pengembangan Wawasan dan Kreatifitas

Dengan kegiatan ini, taruna dapat mengembangkan wawasan dan kreatifitas sehingga dapat menumbuhkan profesionalisme. Oleh karena itu, kegiatan ini sangat perlu dilaksanakan oleh taruna untuk menambah gambaran dan pengalaman dalam dunia kerja. Tentunya kita juga tahu bagaimana proses maintenance, dokumen yang diperlukan, dan proses pelaksanaan kegiatan.

3. Inisiatif dan Kreatifitas

Dari pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa ketika mengalami pengalaman pekerjaan disuatu perusahaan dibidang apapun, sangat menunjang

dalam berkarir terutama keberanian berspekulasi dengan kesempatan yang ada untuk menuju kesuksesan. Kreatifitas untuk memperoleh ilmu harus diterapkan supaya mendapatkan pengetahuan yang luas dalam dunia penerbangan terutama saat terjun di lapangan. Rasa ingin tahu dan apabila ada yang kurang paham langsung meminta arahan dan bimbingan pada engineer yang ada dilapangan

4. Disiplin dan Tanggung Jawab

Selain itu, kegiatan ini dapat menambah kedisiplinan, disiplin dalam waktu, efisiensi kerja dan digunakan untuk mematuhi aturan yang berlaku, serta belajar bertanggung jawab dari setiap tindakan maupun keputusan yang diambil. Disiplin menjadi aspek utama untuk pekerja dan yang melaksanakan ojt karena tentunya urgensi pada pesawat apabila kita tidak disiplin dan tidak bertanggung jawab maka resiko kecelakaan penerbangan akan sering terjadi.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Bab IV

1. Selalu berkomunikasi baik dengan *engineer*, *mechanic*, maupun *inspector* dalam menyelesaikan suatu masalah.
2. Selalu melihat referensi dari *Maintenance Manual* dan *Trobleshooting manual* untuk menyelesaikan masalah yang ditemukan dan dihadapi di lapangan.
3. Jangan mengambil inisiatif sendiri dalam mengerjakan sesuatu tanpa sepengetahuan dari *mechanic*, *engineer*, maupun *inspector*.

5.2.2 Saran Pelaksanaan OJT

1. Selalu memerhatikan tingkat ke safetyan dalam setiap pekerjaan.
2. Membentuk team work agar pekerjaan dapat berjalan dengan efektif.
3. Ikuti setiap arahan dari *mechanic*, maupun *engineer* di tempat OJT.
4. Selalu melakukan check tools yang akan dipakai untuk bekerja.
5. Bersikap disiplin dan selalu sigap serta tanggap dalam melakukan pekerjaan.
6. Mencatat setiap kegiatan yang dilakukan dan menerapkan setiap apa yang dicatat.
7. Selalu peduli dengan kebersihan di lingkungan kerja.

8. Hindari pekerjaan tanpa pengawasan dari atasan.
9. Berkonsentrasi penuh dan hindari kecerobohan dalam setiap pekerjaan.



DAFTAR PUSTAKA

- Batam Aero Technic. (2019). Sejarah Batam Aero Technic. Batam, Indonesia.*
- Batam Aero Technic. (2019). Visi Dan Misi Perusahaan. Batam, Indonesia.*
- Word, A. (2021). Troubleshooting Manual (TSM) TASK 27-91-00-810-822-A. Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs.
- World, A. (n.d.). Troubleshooting Manual (TSM). TASK .
- World, A. (n.d.). Aircraft Maintenance Manual (AMM) TASK 23-61-00-210-801-A. General Visual Inspection of Static Discharger.
- World, A. (2021). TroubleShooting Manual (TSM) TASK 27-91-00-810-822-A. Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs.
- World, A. (2021). Troubleshooting Manual (TSM) TASK 32-49-00-810-827-A. Tire Pressure Sensor Failure on the MLG.
- World, A. (2021). Aircraft Maintenance Manual (AMM) TASK 23-61-00-210-801-A. General Visual Inspection of Static Discharger.
- World, A. (2021). Aircraft Maintenance Manual (AMM) TASK 05-23-20-200-806-A. General Visual Inspection of Vertical Stabilizer Trailing Edge (EWIS).
- World, A. (2021). Aircraft Maintenance Manual (AMM) TASK 32-40-00-220-803-A. Detailed Inspection of MLG Axle Sleeves.
- World, A. (2021). Airbus World. Troubleshooting Manual (TSM) TASK TASK 32-49-00-810-827-A. Tire Pressure Sensor Failure on the MLG.

LAMPIRAN 1
INSPECTION/CHECK



Flushing of Principal Pressure Lines



Detail Visual Inspection Of MLG Axle Sleeves



Replacement Bonding Braids of the
NLG



Detail Visual Inspection Of Versteb
Trailing edge



Functional Check of pressure
reduction



Cleaning wheel well NLG found dirty

LAMPIRAN 2

TROUBLESHOOTING MANUAL

AIRBUS

Print

CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE
LNI	A340 A330	TSM	01-Apr-2024	39	27-91-00-810-822-A - Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs
TAIL NUMBER - MSN - FSN:					
Print date: 2024-05-26 06:42:39					

**** ON A/C FSN ALL**

TASK 27-91-00-810-822-A
Disagree of the Pitot Probe Data in the FCPCs

1. Possible Causes:



- pitot probe

2. Job Set-up Information



A. Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
Ref. AMM 30-31-00-720-802	Functional Check of Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes
Ref. AMM 34-11-00-170-801	Flushing of Principal Total Pressure Lines
Ref. AMM 34-11-15-000-801	Removal of the Pitot Probe
Ref. AMM 34-11-15-200-801	Inspection of the Pitot Probes
Ref. AMM 34-11-15-400-801	Installation of the Pitot Probe

3. Fault Confirmation

SUBTASK 27-91-00-700-070-A

A. Test

- (1) Not applicable, you cannot confirm this fault on the ground.

4. Fault Isolation

SUBTASK 27-91-00-810-071-A

- A. If the crew made a report that the F/CTL ALTN LAW or F/CTL DIRECT LAW warning was shown on the EWD for some seconds only:
- no trouble shooting is necessary.

SUBTASK 27-91-00-810-072-A

- B. If the F/CTL ALTN LAW or F/CTL DIRECT LAW warning is shown and stays on during the flight:

- (1) Do the inspection of the pitot probe (9DA1, 9DA2, 9DA3) [Ref. AMM 34-11-15-200-801](#)
 - replace the defective pitot probe (9DA1 or 9DA2 or 9DA3) [Ref. AMM 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM 34-11-15-400-801](#).
- (2) Do the functional test of heater insulation resistance of the pitot probes [Ref. AMM 30-31-00-720-802](#).
 - replace the defective pitot probe (9DA1 or 9DA2 or 9DA3) [Ref. AMM 34-11-15-000-801](#) and [Ref. AMM 34-11-15-400-801](#).
- (3) If no pitot probe is defective:
 - Do the flushing of the principal total pressure lines [Ref. AMM 34-11-00-170-801](#).

AIRBUS
Print

CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE
LNI	A340 A330	TSM	01-Apr-2024	39	32-49-00-810-814-A - Tire Pressure Fault on the MLG

TAIL NUMBER - MSN - FSN:

Print date: 2024-05-26 06:46:51

**** ON A/C FSN 001-050, 101-200**

TASK 32-49-00-810-814-A
Tire Pressure Fault on the MLG

- Possible Causes:
 - TPIC (2GV)
 - TIRE PRESSURE TRANSMITTER
 - aircraft wiring
- Job Set-up Information
 - Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
Ref. AMM 32-49-00-740-801	BITE Test of the TPIS
Ref. AMM 32-49-00-750-801	Test of the Tire Pressure Indicating System (TPIS) Sensor and the Rotating Mechanism for Faults
Ref. ASM 32-49-01	
Ref. ASM 32-49-02	
Ref. AMM 32-49-18-000-801	Removal of the MLG TPIS Transmitter
Ref. AMM 32-49-18-400-801	Installation of the MLG TPIS Transmitter
Ref. AMM 32-49-34-000-801	Removal of the TPIC
Ref. AMM 32-49-34-400-801	Installation of the TPIC
- Fault Confirmation

SUBTASK 32-49-00-740-063-A

 - Test
 - Do a BITE test of the TPIS [Ref. AMM 32-49-00-740-801](#).

NOTE: Unwanted messages can be shown during a BITE test. Ignore other class 1 or class 2 maintenance messages shown on the MCDU.
- Fault Isolation

SUBTASK 32-49-00-810-063-A

 - Procedure
 - If the MCDU shows the message 324918 TIRE PRESS XMTR (xGVy)/TPIC (2GV) class 1:
 - Replace the applicable TIRE PRESSURE TRANSMITTER, [Ref. AMM 32-49-18-000-801](#) and [Ref. AMM 32-49-18-400-801](#).

NOTE: In the FIN given above: x = 5,7,9 or 11, y = 1 or 2.

 - Make sure that the ECAM WHEEL page shows the gas pressure of each tire in green.
 - If the fault continues:
 - Do a test of the Tire Pressure Transducer and Rotating Mechanism [Ref. AMM 32-49-00-750-801](#).
 - If the fault continues:
 - Replace the TPIC (2GV), [Ref. AMM 32-49-34-000-801](#) and [Ref. AMM 32-49-34-400-801](#).
 - If the fault continues:
 - Do a check of the aircraft wiring from the applicable transmitter (xGVy) to the TPIC (2GV) [Ref. ASM 32-49-01](#) and [Ref. ASM 32-49-02](#).
 - Repair all the unserviceable wiring and connectors.
 - Do the test in Para. 3.A.(1).

LAMPIRAN 3

AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL

7/29/24, 10:16 PM

LNI - A330 - AMM - FSN: 057 - 01-Jul-2024 - 34-11-00-170-801-A - Flushing of Principal Total Pressure Lines

AIRBUS

CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE
LNI	A340 A330	AMM	01-Jul-2024	40	34-11-00-170-801-A - Flushing of Principal Total Pressure Lines
TAIL NUMBER - MSN - FSN: PK-LES - 01933 - 057					
Print date: 2024-07-29 17:15:41					

**** ON A/C FSN ALL**

TASK 34-11-00-170-801-A
Flushing of Principal Total Pressure Lines
FIN: [19FP1](#) [19FP2](#)

CAUTION: IF THERE WAS AN AIRSPEED OR ALTITUDE DISCREPANCY REPORT ON THE PREVIOUS FLIGHT, DO A RESET OF THE THREE FCPCs (OFF-ON OF THE PRIM 1, 2 AND 3 PUSHBUT TON SWITCHES ON THE OVERHEAD PANEL) WITH THE THREE HYDRAULIC SYSTEMS DE PRESSURIZED.

CAUTION: BE VERY CAREFUL WITH THE PITOT PROBES:

- DO NOT LET THEM FALL
 - DO NOT BEND THEM
 - DO NOT CAUSE SCRATCHES.
- THE PITOT PROBES ARE FRAGILE.

1. Reason for the Job

Refer to the MPD TASK: 341300-03

FLUSHING OF PRINCIPAL TOTAL PRESSURE LINES.

- To remove dust and particles from the CAPT (F/O) principal total-pressure line.

2. Job Set-up Information

A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment

REFERENCE	QTY	DESIGNATION
No specific	AR	ACCESS PLATFORM 3M (10 FT)- ADJUSTABLE
No specific	AR	NITROGEN COMPRESSED SOURCE 2 BAR (29 PSI) - DRY
No specific	AR	WIRE - NYLON
98D34103002000	1	ADAPTERS - AIR DATA SYSTEM FLUSHING
98D34103004001	1	CLEANER-PITOT PROBE

B. Work Zones and Access Panels

ZONE/ACCESS	ZONE DESCRIPTION
120	AVIONICS COMPARTMENT
811	FORWARD AVIONICS COMPARTMENT DOOR
811	

C. Referenced Information

© AIRBUS S.A.S. ALL RIGHTS RESERVED. CONFIDENTIAL AND PROPRIETARY DOCUMENT.

about:blank

1/8

Lampiran AMM 1 Flushing of principal Total Pressure Lines

AIRBUS

Print

CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE
LNI	A330 A340	AMM	01-Apr-2024	39	32-49-18-000-801-A - Removal of the MLG TPIS Transmitter

TAIL NUMBER - MSN - FSN:

Print date: 2024-05-26 06:56:06

**** ON A/C FSN 001-050, 101-200**

TASK 32-49-18-000-801-A

Removal of the MLG TPIS Transmitter

FIN: 11GV1 11GV2 5GV1 5GV2 7GV1 7GV2 9GV1 9GV2

WARNING: MAKE SURE THAT THE GROUND SAFETY-LOCKS ARE IN POSITION ON THE LANDING GEAR. THIS WILL PREVENT UNWANTED MOVEMENT OF THE LANDING GEAR, AND THUS POSSIBLE INJURY TO PERSONS AND DAMAGE TO THE AIRCRAFT AND/OR EQUIPMENT.

WARNING: MAKE SURE THAT THE WHEEL CHOCKS ARE IN POSITION. MOVEMENTS OF THE AIRCRAFT COULD BE DANGEROUS.

WARNING: LET THE BRAKES AND THE WHEELS BECOME COOL BEFORE YOU GO NEAR THE LANDING GEAR. DO NOT APPLY A LIQUID OR GAS FIRE EXTINGUISHER DIRECTLY ON A HOT WHEEL OR BRAKE UNIT. THIS CAN CAUSE A TIRE EXPLOSION AND/OR A WHEEL RIM BURST.

1. Reason for the Job

Self explanatory

2. Job Set-up Information

A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment

REFERENCE	QTY	DESIGNATION
No specific	2	CAP - BLANKING
No specific	AR	SAFETY CLIP - CIRCUIT BREAKER

B. Work Zones and Access Panels

ZONE/ACCESS	ZONE DESCRIPTION
731	LEFT MAIN GEAR
741	RIGHT MAIN GEAR

C. Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
Ref. 32-48-52-000-801-A	Removal of the MLG Axle-Equipment Carrier
Ref. 32-48-53-000-801-A	Removal of the MLG-Wheel Brake Fan
Ref. 32-49-16-000-801-A	Removal of the MLG-Wheel Tire Pressure Indicating System (TPIS) Sensor
Ref. Fig. MLG TPIS Transmitter - Location and Detail	

3. Job Set-up

SUBTASK 32-49-18-865-053-A

A. Get access to the avionics compartment. Then open, safety and tag this(these) circuit breaker(s):

PANEL	DESIGNATION	FIN	LOCATION
721VU	TYRE PRESS IND	1GV	T09

SUBTASK 32-49-18-010-051-J

B. Get Access

- (1) Remove the brake cooling fan [Ref. AMM TASK 32-48-53-000-801](#).
- (2) Disconnect the TPIS sensor cable from the transmitter (1) [Ref. AMM TASK 32-49-16-000-801](#).
- (3) Remove the carrier from the axle [Ref. AMM TASK 32-48-52-000-801](#).

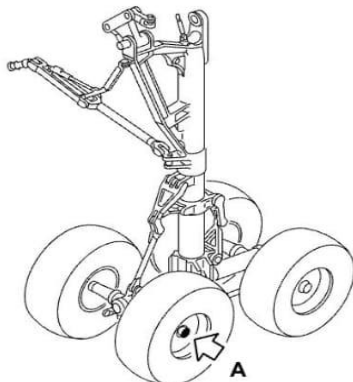
4. Procedure

[Ref. Fig. MLG TPIS Transmitter - Location and Detail](#)

SUBTASK 32-49-18-020-050-B

A. Removal of the MLG TPIS Transmitter

- (1) Remove the self-locking nuts (2).
- (2) Disconnect the electrical connector (3).
- (3) Remove the transmitter (1) from the carrier.
- (4) Put a CAP - BLANKING on the disconnected electrical connectors.
- (5) Temporarily install the carrier in the axle.



Lampiran AMM 2 Removal of the MLG TPIS Transmitter

[Print](#)

AIRBUS					
CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE
LNI	A340 A330	AMM	01-Apr-2024	39	23-61-00-210-801-A - General Visual Inspection of Static Discharger
TAIL NUMBER - MSN - FSN: PK-LEK - 01828 - 102					
Print date: 2024-06-06 15:08:50					

** ON A/C FSN ALL

TASK 23-61-00-210-801-A

General Visual Inspection of Static Discharger

WARNING: MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR:

- THE FLIGHT CONTROLS
- THE FLIGHT CONTROL SURFACES
- THE LANDING GEAR AND THE RELATED DOORS
- COMPONENTS THAT MOVE

MOVEMENT OF COMPONENTS CAN KILL OR CAUSE INJURY TO PERSONS AND/OR CAN CAUSE DAMAGE TO THE EQUIPMENT.

WARNING: MAKE SURE THAT THE GROUND SAFETY-LOCKS ARE IN POSITION ON THE LANDING GEAR. THIS WILL PREVENT UNWANTED MOVEMENT OF THE LANDING GEAR, AND THUS POSSIBLE INJURY TO PERSONS AND DAMAGE TO THE AIRCRAFT AND/OR EQUIPMENT.

WARNING: BEFORE YOU START WORK, YOU MUST PUT ON A SAFETY HARNESS AND ATTACH IT TO THE ACCESS PLATFORM. WITHOUT A SAFETY HARNESS, YOU CAN FALL. THIS CAN KILL YOU OR CAUSE YOU INJURY.

1. Reason for the Job
[Refer to the MPD TASK 236100-02](#)
 GENERAL VISUAL INSPECTION OF STATIC DISCHARGER.
2. Job Set-up Information
 - A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment

REFERENCE	QTY	DESIGNATION
No specific	AR	ACCESS PLATFORM 17M (56 FT) - ADJUSTABLE
No specific	AR	SAFETY BARRIER(S)
No specific	AR	SAFETY CLIP - CIRCUIT BREAKER
No specific	AR	WARNING NOTICE(S)
 - B. Work Zones and Access Panels

ZONE/ACCESS	ZONE DESCRIPTION
320	VERTICAL STABILIZER AND RUDDER
330	THS LEFT SIDE AND LEFT ELEVATOR
340	THS RIGHT SIDE AND RIGHT ELEVATOR
530	FLAP TRACK FAIRINGS AND WING TIP LH
535	WING TIP
592	OUTBOARD AILERON
630	FLAP TRACK FAIRINGS AND WING TIP RH
635	WING TIP
692	OUTBOARD AILERON
 - C. Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
** ON A/C FSN 101-150	
Ref. Fig. Static Dischargers	

** ON A/C FSN ALL

3. Job Set-up

SUBTASK 23-61-00-040-050-A

A. Deactivation of the Broadband Antenna

WARNING: BEFORE YOU DO MAINTENANCE WORK WITHIN A RADIUS OF 29 METERS (96 FEET) AROUND AND ABOVE THE BROADBAND ANTENNA, MAKE SURE THAT THE ANTENNA IS DE-ENERGIZED. THE ANTENNA USES HIGH POWER WHEN IT TRANSMITS AND CAN CAUSE INJURY TO PERSONS.

(1) If the broadband antenna is installed, do its deactivation for maintenance
[Ref. AMM TASK 44-33-00-040-803](#)

SUBTASK 23-61-00-941-051-A

B. Safety Precautions

 - (1) Put the WARNING NOTICE(S) in the cockpit to tell persons not to operate the applicable controls.
 - (2) Put the ACCESS PLATFORM 17M (56 FT) - ADJUSTABLE adjacent to the applicable static discharger.
 - (3) As necessary, use the applicable SAFETY BARRIERS, specified by the operator's instructions and your local regulations.

SUBTASK 23-61-00-865-054-A

C. Get access to the avionics compartment. Then open, safety and tag this(these) circuit breaker(s):

PANEL	DESIGNATION	FIN	LOCATION
722VU	SFCC 2 FLAP	2CV	T43
722VU	RUD TRIM ACTR MOT2	30CS2	T40
722VU	THS ACTR MOT 3	5CS3	V44
722VU	THS ACTR MOT2 NORM	5CS2	V43
742VU	RUD TRIM ACTR MOT1	30CS1	L78
742VU	THS ACTR MOT 1	5CS1	L77

535	WING TIP	Print
592	OUTBOARD AILERON	
630	FLAP TRACK FAIRINGS AND WING TIP RH	
635	WING TIP	
692	OUTBOARD AILERON	

C. Referenced Information

REFERENCE	DESIGNATION
** ON A/C FSN 101-150	
	Ref. Fig. Static Dischargers

**** ON A/C FSN ALL**3. Job Set-up

SUBTASK 23-61-00-040-050-A

A. Deactivation of the Broadband Antenna

WARNING:

BEFORE YOU DO MAINTENANCE WORK WITHIN A RADIUS OF 29 METERS (96 FEET) AROUND AND ABOVE THE BROADBAND ANTENNA, MAKE SURE THAT THE ANTENNA IS DE-ENERGIZED. THE ANTENNA USES HIGH POWER WHEN IT TRANSMITS AND CAN CAUSE INJURY TO PERSONS.

- (1) If the broadband antenna is installed, do its deactivation for maintenance
[Ref. AMM TASK 44-33-00-040-803.](#)

SUBTASK 23-61-00-941-051-A

B. Safety Precautions

- (1) Put the WARNING NOTICE(S) in the cockpit to tell persons not to operate the applicable controls.
- (2) Put the ACCESS PLATFORM 17M (56 FT) - ADJUSTABLE adjacent to the applicable static discharger.
- (3) As necessary, use the applicable SAFETY BARRIERS, specified by the operator's instructions and your local regulations.

SUBTASK 23-61-00-865-054-A

C. Get access to the avionics compartment. Then open, safety and tag this(these) circuit breaker(s):

PANEL	DESIGNATION	FIN	LOCATION
722VU	SFCC 2 FLAP	2CV	T43
722VU	RUD TRIM ACTR MOT2	30CS2	T40
722VU	THS ACTR MOT 3	5CS3	V44
722VU	THS ACTR MOT2 NORM	5CS2	V43
742VU	RUD TRIM ACTR MOT1	30CS1	L78
742VU	THS ACTR MOT 1	5CS1	L77
742VU	SFCC 1 FLAP	1CV	L61

4. Procedure**** ON A/C FSN 101-150**[Ref. Fig. Static Dischargers](#)**** ON A/C FSN ALL**

SUBTASK 23-61-00-210-051-A

A. General Visual Inspection of Static Discharger

- (1) Do a general visual inspection of the static dischargers. Make sure that:
 - They are not missing
 - They are serviceable.

NOTE: The static dischargers are worn or damaged, when their tips do not have cylindrical shape.

5. Close-up

SUBTASK 23-61-00-410-050-A

A. Close Access

- (1) Make sure that the work area is clean and clear of tools and other items.
- (2) Remove the access platform(s).

SUBTASK 23-61-00-865-055-A

B. Get access to the avionics compartment. Then remove the safety clip(s) and the tag(s) and close this(these) circuit breaker(s):

PANEL	DESIGNATION	FIN	LOCATION
722VU	SFCC 2 FLAP	2CV	T43
722VU	RUD TRIM ACTR MOT2	30CS2	T40
722VU	THS ACTR MOT 3	5CS3	V44
722VU	THS ACTR MOT2 NORM	5CS2	V43
742VU	RUD TRIM ACTR MOT1	30CS1	L78
742VU	THS ACTR MOT 1	5CS1	L77
742VU	SFCC 1 FLAP	1CV	L61

SUBTASK 23-61-00-942-051-A

C. Removal of the Equipment

- (1) Remove the safety barriers.
- (2) Remove the warning notice(s).
- (3) Remove the ground support and maintenance equipment, the special and standard tools and all other items.

SUBTASK 23-61-00-440-050-A

D. Reactivation of the Broadband Antenna

- (1) If the broadband antenna is installed, do its reactivation after maintenance
[Ref. AMM TASK 44-33-00-440-803.](#)

AIRBUS						Print
CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE	
LNI	A340 A330	AMM	01-Apr-2024	39	05-23-20-200-806-A - General Visual Inspection of Vertical Stabilizer Trailing Edge (EWIS)	
TAIL NUMBER - MSN - FSN: PKLEK - 01828 - 102						
Print date: 2024-06-06 15:13:40						
** ON A/C FSN ALL						
TASK 05-23-20-200-806-A General Visual Inspection of Vertical Stabilizer Trailing Edge (EWIS)						
WARNING: MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR: <ul style="list-style-type: none"> - THE FLIGHT CONTROLS - THE FLIGHT CONTROL SURFACES - THE LANDING GEAR AND THE RELATED DOORS - COMPONENTS THAT MOVE. MOVEMENT OF COMPONENTS CAN KILL OR CAUSE INJURY TO PERSONS AND/OR CAN CAUSE DAMAGE TO THE EQUIPMENT.						
WARNING: MAKE SURE THAT THE GROUND SAFETY-LOCKS ARE IN POSITION ON THE LANDING GEAR. THIS WILL PREVENT UNWANTED MOVEMENT OF THE LANDING GEAR, AND THUS POSSIBLE INJURY TO PERSONS AND DAMAGE TO THE AIRCRAFT AND/OR EQUIPMENT.						
WARNING: BE CAREFUL WHEN YOU USE CONSUMABLE MATERIALS. OBEY THE MATERIAL MANUFACTURER'S INSTRUCTIONS AND YOUR LOCAL REGULATIONS.						
1. Reason for the Job Refer to the MPO TASK_ZL-325-01 GENERAL VISUAL INSPECTION OF VERTICAL STABILIZER TRAILING EDGE (EWIS). NOTE: This is an EWIS (Electrical Wiring Interconnection System) procedure. EWIS is defined in ESPM 20-33-11.						
2. Job Set-up Information						
A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment						
REFERENCE		QTY	DESIGNATION			
No specific		1	ACCESS PLATFORM 15M (49 FT) - ADJUSTABLE			
No specific		AR	WARNING NOTICE(S)			
B. Consumable Materials						
REFERENCE		DESIGNATION				
05BAB9		Adhesive Film Tape- Aluminium Foil -				
08BAA9		Non Aqueous Cleaner-General - -				
14SBA1		Textile-Lint free Cotton -				
C. Work Zones and Access Panels						
ZONE/ACCESS		ZONE DESCRIPTION				
325		VERTICAL STABILIZER TRAILING EDGE				
325DL						
D. Referenced Information						
REFERENCE		DESIGNATION				
Ref_51-78-00-916-801-A		Application of Temporary Protection System (TPS)				
Ref_55-33-13-000-801-A		Removal of the Vertical-Stabilizer Trailing-Edge Access-Panels				
Ref_55-33-13-400-801-A		Installation of the Vertical-Stabilizer Trailing-Edge Access-Panels				
		Ref_Fig_Vertical-Stabilizer Trailing-Edge Area				
3. Job Set-up SUBTASK 05-23-20-860-061-A A. Aircraft Maintenance Configuration						
WARNING: BEFORE YOU DO MAINTENANCE WORK WITHIN A RADIUS OF 29 METERS (96 FEET) AROUND AND ABOVE THE BROAD BAND ANTENNA, MAKE SURE THAT THE ANTENNA IS DE-ENERGIZED. THE ANTENNA USES HIGH POWER WHEN IT TRANSMITS AND CAN CAUSE INJURY TO PERSONS.						
(1) If the broadband antenna is installed, do its deactivation for maintenance Ref_AMM TASK 44-33-00-040-803						
SUBTASK 05-23-20-941-055-A B. Safety Precautions (1) Put the WARNING NOTICE(S) in the cockpit to tell persons not to operate the flight controls.						
SUBTASK 05-23-20-010-055-A C. Get Access (1) Put the ACCESS PLATFORM 15M (49 FT) - ADJUSTABLE in position below the vertical-stabilizer trailing edge (zone 325). (2) Remove access panel 325DL Ref_AMM TASK 55-33-13-000-801.						
SUBTASK 05-23-20-110-058-A D. Preparation of the Inspection Area (1) Make sure that the inspection area is sufficiently clean to do a satisfactory inspection of the area. (2) If not, clean the inspection area with Non Aqueous Cleaner-General - - (Material Ref. 08BAA9) and Textile-Lint free Cotton - (Material Ref. 14SBA1). (3) If you cannot do a satisfactory inspection because of the Temporary Protection System (TPS) layer, remove the TPS layer Ref_AMM TASK 51-78-00-916-801.						
4. Procedure SUBTASK 05-23-20-210-055-B A. Inspection Ref_Fig_Vertical-Stabilizer Trailing-Edge Area (1) Do a general visual inspection of the vertical-stabilizer trailing edge (zone 325). (2) Make sure that: <ul style="list-style-type: none"> - There is no damage (corrosion, leaks or cracks) on all the parts of the components and the structure that you can see. - All the installations (wiring and piping) are attached correctly. 						

Lampiran AMM 4 General Visual inspection of vertical stabilizer trailing edge (EWIS)

AIRBUS

Print

CUSTOMIZATION	AIRCRAFT TYPES	DOCTYPES	REVISION DATE	REVISION NUMBER	TITLE																						
LNI	A340 A330	AMM	01-Apr-2024	39	32-40-00-220-803-A - Detailed Inspection of MLG Axle Sleeves																						
TAIL NUMBER - MSN - FSN: PK-LEK - 01828 - 102																											
Print date: 2024-06-06 15:14:53																											
** ON A/C FSN ALL																											
TASK 32-40-00-220-803-A																											
Detailed Inspection of MLG Axle Sleeves																											
<div><div>WARNING:</div><div>MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR:</div><div><div>- THE FLIGHT CONTROLS</div><div>- THE FLIGHT CONTROL SURFACES</div><div>- THE LANDING GEAR AND THE RELATED DOORS</div><div>- COMPONENTS THAT MOVE.</div></div><div>MOVEMENT OF COMPONENTS CAN KILL OR CAUSE INJURY TO PERSONS AND/OR CAN CAUSE DAMAGE TO THE EQUIPMENT.</div></div>																											
<div><div>WARNING:</div><div>BE CAREFUL WHEN YOU USE CONSUMABLE MATERIALS. OBEY THE MATERIAL MANUFACTURER'S INSTRUCTIONS AND YOUR LOCAL REGULATIONS.</div></div>																											
1. Reason for the Job																											
Refer to the MPD TASK: 324000-19																											
DETAILED INSPECTION OF MLG AXLE SLEEVES.																											
2. Job Set-up Information																											
A. Fixtures, Tools, Test and Support Equipment																											
<table><tr><th>REFERENCE</th><th>QTY</th><th>DESIGNATION</th></tr><tr><td>No specific</td><td>3</td><td>WARNING NOTICE(S)</td></tr><tr><td>98D27803000000</td><td>1</td><td>LOCKING TOOL-FLAP SLAT LEVER,INT. POSITION</td></tr></table>						REFERENCE	QTY	DESIGNATION	No specific	3	WARNING NOTICE(S)	98D27803000000	1	LOCKING TOOL-FLAP SLAT LEVER,INT. POSITION													
REFERENCE	QTY	DESIGNATION																									
No specific	3	WARNING NOTICE(S)																									
98D27803000000	1	LOCKING TOOL-FLAP SLAT LEVER,INT. POSITION																									
B. Consumable Materials																											
<table><tr><th>REFERENCE</th><th>DESIGNATION</th></tr><tr><td>08BAA9</td><td>Non Aqueous Cleaner-General - -</td></tr><tr><td>14SBA1</td><td>Textile-Lint free Cotton -</td></tr></table>						REFERENCE	DESIGNATION	08BAA9	Non Aqueous Cleaner-General - -	14SBA1	Textile-Lint free Cotton -																
REFERENCE	DESIGNATION																										
08BAA9	Non Aqueous Cleaner-General - -																										
14SBA1	Textile-Lint free Cotton -																										
C. Work Zones and Access Panels																											
<table><tr><th>ZONE/ACCESS</th><th>ZONE DESCRIPTION</th></tr><tr><td>731</td><td>LEFT MAIN GEAR</td></tr><tr><td>741</td><td>RIGHT MAIN GEAR</td></tr></table>						ZONE/ACCESS	ZONE DESCRIPTION	731	LEFT MAIN GEAR	741	RIGHT MAIN GEAR																
ZONE/ACCESS	ZONE DESCRIPTION																										
731	LEFT MAIN GEAR																										
741	RIGHT MAIN GEAR																										
D. Expendable Parts																											
<table><tr><th>FIG.ITEM</th><th>DESIGNATION</th><th>IPC-CSN</th></tr><tr><td>1</td><td>MLG AXLE SLEEVE</td><td>32-41-14-01 ITEM 001</td></tr></table>						FIG.ITEM	DESIGNATION	IPC-CSN	1	MLG AXLE SLEEVE	32-41-14-01 ITEM 001																
FIG.ITEM	DESIGNATION	IPC-CSN																									
1	MLG AXLE SLEEVE	32-41-14-01 ITEM 001																									
E. Referenced Information																											
<table><tr><th>REFERENCE</th><th>DESIGNATION</th></tr><tr><td>Ref. 32-00-00-481-801-A</td><td>Installation of the Safety Devices on the Landing Gears</td></tr><tr><td>Ref. 32-00-00-916-801-A</td><td>Additional Corrosion Protection for the Landing Gear (L/G) Axles</td></tr><tr><td>Ref. 32-41-11-000-801-A</td><td>Removal of the MLG Wheel</td></tr><tr><td>Ref. 32-41-11-400-801-A</td><td>Installation of the MLG Wheel</td></tr><tr><td>Ref. 32-41-14-000-801-A</td><td>Removal of the MLG Axle Sleeve</td></tr><tr><td>Ref. 32-41-14-400-801-A</td><td>Installation of the MLG Axle Sleeve</td></tr><tr><td>Ref. 32-42-27-000-801-A</td><td>Removal of the Wheel Brake</td></tr><tr><td>Ref. 32-42-27-400-801-A</td><td>Installation of the Wheel Brake</td></tr><tr><td>Ref. ACMM 32-41-58 (97153)</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">Ref. Fig. MLG Axle Sleeves - Location and Detail</td></tr></table>						REFERENCE	DESIGNATION	Ref. 32-00-00-481-801-A	Installation of the Safety Devices on the Landing Gears	Ref. 32-00-00-916-801-A	Additional Corrosion Protection for the Landing Gear (L/G) Axles	Ref. 32-41-11-000-801-A	Removal of the MLG Wheel	Ref. 32-41-11-400-801-A	Installation of the MLG Wheel	Ref. 32-41-14-000-801-A	Removal of the MLG Axle Sleeve	Ref. 32-41-14-400-801-A	Installation of the MLG Axle Sleeve	Ref. 32-42-27-000-801-A	Removal of the Wheel Brake	Ref. 32-42-27-400-801-A	Installation of the Wheel Brake	Ref. ACMM 32-41-58 (97153)		Ref. Fig. MLG Axle Sleeves - Location and Detail	
REFERENCE	DESIGNATION																										
Ref. 32-00-00-481-801-A	Installation of the Safety Devices on the Landing Gears																										
Ref. 32-00-00-916-801-A	Additional Corrosion Protection for the Landing Gear (L/G) Axles																										
Ref. 32-41-11-000-801-A	Removal of the MLG Wheel																										
Ref. 32-41-11-400-801-A	Installation of the MLG Wheel																										
Ref. 32-41-14-000-801-A	Removal of the MLG Axle Sleeve																										
Ref. 32-41-14-400-801-A	Installation of the MLG Axle Sleeve																										
Ref. 32-42-27-000-801-A	Removal of the Wheel Brake																										
Ref. 32-42-27-400-801-A	Installation of the Wheel Brake																										
Ref. ACMM 32-41-58 (97153)																											
Ref. Fig. MLG Axle Sleeves - Location and Detail																											
3. Job Set-up																											
SUBTASK 32-40-00-941-064-A																											
A. Safety Precautions																											
<div><div>(1)</div><div>Make sure that the landing gear lever is in the DOWN position.</div></div> <div><div>(2)</div><div>Make sure that the safety devices are installed on the landing gear Ref. AMM TASK 32-00-00-481-801.</div></div> <div><div>(3)</div><div>Install the LOCKING TOOL-FLAP SLAT LEVER,INT. POSITION (98D27803000000) on the slat/flap lever on the panel 114VU.</div></div> <div><div>(4)</div><div>Put a WARNING NOTICE(S) in these positions:</div><div><div>- On the applicable MLG door ground-opening handles, to tell persons not to operate them</div><div>- On the panel 114VU, to tell persons not to operate the flaps/slats</div><div>- On the panel 312VU, to tell persons not to operate the landing gear.</div></div></div> <tr><td colspan="6">SUBTASK 32-40-00-010-053-A</td></tr> <tr><td colspan="6">B. Get Access</td></tr> <tr><td colspan="6"><div><div>(1)</div><div>Remove the wheels from each MLG Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801.</div></div><div><div>(2)</div><div>Remove the brake units from each MLG Ref. AMM TASK 32-42-27-000-801.</div></div><div><div>(3)</div><div>Remove the MLG axle sleeve (1) from each MLG axle Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801.</div></div></td></tr>						SUBTASK 32-40-00-010-053-A						B. Get Access						<div><div>(1)</div><div>Remove the wheels from each MLG Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801.</div></div> <div><div>(2)</div><div>Remove the brake units from each MLG Ref. AMM TASK 32-42-27-000-801.</div></div> <div><div>(3)</div><div>Remove the MLG axle sleeve (1) from each MLG axle Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801.</div></div>									
SUBTASK 32-40-00-010-053-A																											
B. Get Access																											
<div><div>(1)</div><div>Remove the wheels from each MLG Ref. AMM TASK 32-41-11-000-801.</div></div> <div><div>(2)</div><div>Remove the brake units from each MLG Ref. AMM TASK 32-42-27-000-801.</div></div> <div><div>(3)</div><div>Remove the MLG axle sleeve (1) from each MLG axle Ref. AMM TASK 32-41-14-000-801.</div></div>																											

SUBTASK 32-40-00-100-050-A					
C. Cleaning					
(1) Make sure that the surface of the inspection area is clean. Clean the surface of the inspection area with Non Aqueous Cleaner-General - - (Material Ref. 08BAA9) and a Textile-Lint free Cotton - (Material Ref. 14SBA1).					
4. Procedure					
SUBTASK 32-40-00-220-052-A					
A. Detailed Inspection of the MLG Axle Sleeves					
Ref. Fig. MLG Axle Sleeves - Location and Detail					
(1) Examine the inner and outer surfaces of the MLG axle sleeve (1) to make sure that: - The inner and outer surfaces are in good condition - The inner and outer surfaces are not worn - The anti-rotation lugs are in good condition - There are no cracks or distortion - There is no corrosion.					

Lampiran AMM 5 Detailed Inspection of MLG Axle Sleeves

LAMPIRAN 4

TASK CARD



TASKCARD

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
A330		DISAGREE OF THE PITOT PROBE DATA IN THE FCPCS	1302917	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
PK-LEK	1828		A330-324000-19-1-01-01-DN	
A/C TSN.	A/C CSN.	NONE	THRESHOLD	INTERVAL
14018 45	3453		0	0
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR	BTH-BM	731	RST	01
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	34-22	IERA

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 30-31-00-720-802-A	Functional Check of Heater Insulation Resistance of the Pitot Probes	AMM 30-31-00-701-801-A	Operational Test of the Pitot Probe
AMM 34-11-00-170-801-A	Flushing of Principal Total Pressure Lines	AMM 24-42-00-861-801-A	Energization the Ground Service Network
AMM 34-11-15-000-801-A	Removal of the Pitot Probe		
AMM 34-11-15-200-801-A	Inspection of the Pitot Probe		
AMM 34-11-15-400-801-A	Installation of the Pitot Probe		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
98D34103002000	ADAPTERS – AIR DATA SYSTEM FLUSHING	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
LINT-FREE CLOTH	WIRE – NYLON (0,80MM)	1
5001340-1	TAG - DO NOT OPERATE	3
LOTOXANE	CLEANING AGENT SOLVENT - M.E.K	1

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	<p>** ON A/C ALL</p> <p>TASK 27-91-00-810-822-A</p> <p>Disagree Of The Pitot Probe Data In The FCPCS</p> <p>PREP : AIR DATA TESTER; MEGAOHMMETER ; AIR SOURCE- REGULATED; SAFETY CLIP- CIRCUIT BREAKER;</p> <p>WARNING : DO NOT TOUCH THE PROBES DURING OR IMMEDIATELY AFTER THIS PROCEDURE. THE PROBES ARE HOT AND CAN BURN YOU:</p>		

BARCODE:		
	1302917	A330-324000-19-1-01-01-DN



TASKCARD

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
A330		TIRE PRESSURE FAULT ON THE MLG	1302922	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
PK-LEK	1828		A330-324000-19-1-10-1DN	
A/C TSN.	A/C CSN.	NONE	THRESHOLD	INTERVAL
14018 50	3431		0	0
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR	BTH-BM	731	DET	02
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	32-40	A/P

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 32-40-00-220-803-A	Detailed Inspection Of MLG Axle Sleeves	AMM 30-31-00-701-801-A	Installation of the MLG Wheel
AMM 32-41-14-400-801-A	Installation of the MLG Axle Sleeves	AMM 32-49-00-740-801-A	BITE Test of the TPIS
AMM 32-42-14-400-801-A	Installation of the Wheel Brake	AMM 32-49-16-000-801-A	Removal Of the MLG-Wheel Tire Pressure Indicating System (TPIS) Sensor
AMM 32-00-00-481-801-A	Installation of the safety Devices	AMM 32-49-16-400-801-A	Installation Of the MLG-Wheel Tire Pressure Indicating System (TPIS) Sensor
AMM 32-41-11-000-801-A	Removal of the MLG Wheel		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
98D278030000000	LOCKING TOOL-FLAP SLAT LEVER, INT POSITION	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
LINT-FREE CLOTH	CLOTH-CLEAN, DRY, LINT-FREE, WHITE, COTTON	1
5001340-1	TAG - DO NOT OPERATE	3
LOTOXANE	CLEANING AGENT SOLVENT - M.E.K	1

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	<p>ON A/C ALL</p> <p>TASK 27-91-00-810-822-A</p> <p>Tire Pressure Fault on the MLG</p> <p>PREP: AIRCRAFT JACKING; MLG BRAKES; MLG SLEEVES; MLG WHEELS; TIRE PRESSURE TRANSMITTER; TIRE PRESSURE SENSOR;</p> <p>WARNING: MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR:</p>		

BARCODE:		
	1302917	A330-324000-19-1-01-1DN



TASKCARD

Activity	DESCRIPTION		WORK ORDER NO.	
	GENERAL VISUAL INSPECTION OF STATIC DISCHARGER.		1302917	
A/C MSN.	ACCESS		TASKCARD NO.	
1828			A330-236100-02-1-03-IDN	
A/C CSN.			THRESHOLD	INTERVAL
3351			0	0
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR	BTH-BM	300	GVI	00
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	23-61	A/P

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 236100-210-801	General Visual Inspection of Static Discharger (AMM JAN 01, 2021)		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
296050002-1	CIRCUIT BREAKER LOCK	1
5001003-1	SAFETY BARRIER(S)	1
HA 260 PX	ARTICULATING BOOM	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
5001001-1	TAG - DO NOT OPERATE	1

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	<p>** ON A/C ALL</p> <p>TASK 23-61-00-210-801-A</p> <p>GENERAL VISUAL INSPECTION OF STATIC DISCHARGER</p> <p>WARNING : MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - THE FLIGHT CONTROLS - THE FLIGHT CONTROL SURFACES - THE LANDING GEAR AND THE RELATED DOORS - COMPONENTS THAT MOVE. <p>MOVEMENT OF COMPONENTS CAN KILL OR CAUSE INJURY TO PERSONS AND/OR CAN CAUSE DAMAGE TO THE EQUIPMENT.</p> <p>WARNING : MAKE SURE THAT THE GROUND SAFETY-LOCKS ARE IN POSITION ON THE LANDING GEAR. THIS WILL PREVENT UNWANTED MOVEMENT OF THE LANDING GEAR, AND THUS POSSIBLE INJURY TO PERSONS AND DAMAGE TO THE AIRCRAFT AND/OR EQUIPMENT.</p> <p>WARNING : BEFORE YOU START WORK, YOU MUST PUT ON A SAFETY HARNESS AND ATTACH IT TO THE ACCESS PLATFORM. WITHOUT A SAFETY HARNESS, YOU CAN FALL. THIS CAN KILL YOU OR CAUSE YOU INJURY.</p>		

BARCODE:		
	1302917	A330-236100-02-1-03-IDN



TASKCARD

C TYPE	Effectvity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
A330		GENERAL VISUAL INSPECTION OF VERTICAL STABILIZER TRAILING EDGE (EWIS)	1302917	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
PK-LEK	1828		A330-ZL-325-01-1-IDN	
A/C TSN.	A/C CSN.		THRESHOLD	INTERVAL
13371.03	3351	325DL	0	0
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR	BTH-BM	325	GVI	01
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL		A/P

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 05-23-20-200-806-A	General Visual Inspection of Vertical Stabilizer Trailing Edge (EWIS)	AMM 55-33-13-400-801.	Installation of the Vertical-Stabilizer Trailing-Edge Access-Panels
AMM 55-33-13-000-801	Removal of the Vertical-Stabilizer Trailing-Edge Access-Panels		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
TECHNICLEAN AS58	CLEANING AGENT SOLVENT - M.E.K	1
VV-P-236A	ANTI-SEIZE LUBRICANT	1
MAJUN	CLOTH - CLEAN, DRY, LINT-FREE, WHITE, COTTON	1
MIL-PRF-81733 TYPE II	SEALANT - PRESSURE AND ENVIRONMENTAL - CHROMATE TYPE	1
MS24665-151	PIN	3

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	<p>** ON A/C FSN ALL</p> <p>TASK 05-23-20-200-806-A</p> <p>General Visual Inspection of Vertical Stabilizer Trailing Edge (EWIS)</p> <p>WARNING: MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - THE FLIGHT CONTROLS - THE FLIGHT CONTROL SURFACES - THE LANDING GEAR AND THE RELATED DOORS - COMPONENTS THAT MOVE. <p>MOVEMENT OF COMPONENTS CAN KILL OR CAUSE INJURY TO PERSONS AND/OR CAN CAUSE DAMAGE TO THE EQUIPMENT.</p> <p>WARNING: MAKE SURE THAT THE GROUND SAFETY-LOCKS ARE IN POSITION ON THE LANDING GEAR. THIS WILL PREVENT UNWANTED MOVEMENT OF THE LANDING GEAR, AND THUS POSSIBLE INJURY TO PERSONS AND DAMAGE TO THE AIRCRAFT AND/OR EQUIPMENT.</p>		

BARCODE:


1302917



A330-ZL-325-01-1-IDN



TASKCARD

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
A330		FUNCTIONAL CHECK OF PRESSURE REDUCER	1575113	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
PK-LEK	1828		A330-262300-05-1-IDN	
A/C TSN.	A/C CSN.	132SW 821	THRESHOLD	INTERVAL
14018:45	3430			
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR		130	FNC	02
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	26-23	A/P

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 24-41-00-861-801-A	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A	CMM 26-20-10	
AMM 24-41-00-861-801-A-03	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A and B	AMM 24-41-00-861-801-A-04	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU (APU started with External power A)
AMM 24-41-00-861-801-A-05	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power B	AMM 24-41-00-862-801-A	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A
AMM 24-41-00-862-801-A-01	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU	AMM 24-41-00-862-801-A-03	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A and B
AMM 24-41-00-862-801-A-04	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power B	AMM 25-52-00-000-801-A	Removal of the Ceiling Panels, the Partition Panels and the Sidewall Panels in the Forward Cargo Compartment
AMM 25-52-00-400-801-A	Installation of the Ceiling Panels, the Partition Panels and the Sidewall Panels in the Forward Cargo Compartment	AMM 26-23-18-000-801-A	Removal of the Pressure Reducers
AMM 26-23-18-400-801-A)	Installation of the Pressure Reducers	AMM 262300-720-803	Functional Check of Pressure Reducer
AMM 52-30-00-010-801-A	Opening of the FWD and Aft Cargo-Compartment Doors with the Yellow Electric Pump	AMM 52-30-00-410-801-A	Closing of the FWD and Aft Cargo-Compartment Doors with the Yellow Electric Pump
AMM 24-41-00-861-801-A-01	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU (APU Started with APU BAT)		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
296050002-1	CIRCUIT BREAKER LOCK	1
TECH1R240	TECHWRECH TORQUE WRENCH (1/4" DRIVE FIXED HEAD (1-20 FT-LB))	1
2001070-1	SCISSOR LIFT	1
98A24403000000	CABLE HOLDING STRAP	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
CARECLEAN AS1	CLEANING AGENT SOLVENT - M.E.K	1
E61751-00-0001	PRESSURE REDUCER	1
LINT-FREE CLOTH	CLOTH - CLEAN, DRY, LINT-FREE, WHITE, COTTON	1
MIL-PRF-81733 TYPE II	SEALANT - PRESSURE AND ENVIRONMENTAL - CHROMATE TYPE	1

BARCODE:		
	1575113	A330-262300-05-1-IDN



TASKCARD

Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.
REG. A/C MSN.	TOILET SYSTEM CLEANING OF LIQUID LEVEL SENSORS, WASTE TANKS AND WASTE DRAIN LINES.	1302917
K-LEK 1828	ACCESS	TASKCARD NO.
A/C TSN. A/C CSN.	161XW 161YW 162YW 171AL	A330-383100-05-1-IDN
13371.03 3351		THRESHOLD INTERVAL
		10000 H 10000 H
OPERATOR	PLACE	ZONE
LION AIR	BTH-BM	
START DATE	FINISH DATE	NOTE
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL
		38-31 A/P

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 12-15-38-613-801-A	Fill the Potable Water System (Aircraft Electrical Power Available)	AMM 52-30-00-410-803-A	Closing of the BULK Cargo-Compartment Door
AMM 24-41-00-862-801-A	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A	AMM 24-41-00-862-801-A-01	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU
AMM 24-41-00-862-801-A-03	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A and B	AMM 24-41-00-862-801-A-04	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power B
AMM 24-42-00-861-801-A	Energize the Ground Service Network	AMM 25-54-00-000-801-A	Removal of the Ceiling Panels, the Partition Panels and the Sidewall Panels in the Bulk Cargo-Compartment
AMM 25-54-00-400-801-A	Installation of the Ceiling Panels, the Partition Panels and the Sidewall Panels in the Bulk Cargo-Compartment	AMM 38-10-00-614-801-A	Pressurization of the Potable Water System
AMM 38-31-00-100-808	Cleaning of Liquid Level Sensors, Waste Tanks and Waste Drain Lines (AMM 01/JAN/21)	AMM 38-31-00-680-801-A	Draining of the Waste Holding Tanks
AMM 38-31-00-790-801-A	Leak Check of the Vacuum Toilet System	AMM 38-31-12-000-801-A	Removal of the Waste Level Sensor
AMM 38-31-12-400-801-A	Installation of the Waste Level Sensor	AMM 38-31-47-000-801-A	Removal of the Waste Separator
AMM 38-31-47-100-802-A	Remove Filter of Polar Cap Assy for In Shop Cleaning	AMM 38-31-47-400-801-A	Installation of the Waste Separator
AMM 38-31-57-000-801-A	Removal of the Tank Rinse Nozzles	AMM 38-31-57-100-801-A	Cleaning of Rinse Nozzles
AMM 38-31-57-400-801-A	Installation of the Tank Rinse Nozzles	AMM 52-30-00-010-803-A	Opening of the BULK Cargo-Compartment Door
AMM 12-16-38-613-801-A	Servicing of the Toilet System		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
2001070-1	SCISSOR LIFT	2
DEV-495-1400L	CART - LAVATORY SERVICE	3
STD-1253	HYDRAULIC PUMP WITH MANOMETER	1
KUAS 1 INCH	BRUSH 1 INCH	1
9501501-4000	VACUUM TOILET-LEAK TESTER	1

BARCODE:


1302917



A330-383100-05-1-IDN



TASKCARD

Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
	GENERAL VISUAL INSPECTION OF INNER FUEL TANK (EWIS) (RIB 1 TO RIB 7) (L/H)	1302917	
A/C MSN.		TASKCARD NO.	
1828	ACCESS	A330-ZL-541-01-1-01-10N	
A/C CSN.		THRESHOLD	INTERVAL
003		0	0
OPERATOR	PLACE	TASK	REVISION
LION AIR	BTH-BM	GVI	00
START DATE	FINISH DATE	ATA	SKILL
		05-25	A/P
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 052540-200-801	AMM: 052540-200-801		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
5001003-1	SAFETY BARRIER(S)	1
S4933959-521	CIRCUIT BREAKER LOCK	1
3M FF-403	RESPIRATOR - FULL-FACE, AIR PURIFYING (WITH FILTERS/CARTRIDGES)	1
2001016-1	ARTICULATING BOOM	1
THC-07A-OD	CONTAINER - PLASTIC, POLYETHYLENE OR POLYPROPYLENE	1
1314	GAS MONITOR - FUEL VAPOR, PORTABLE (ANALOG DISPLAY)	1
KW1300138	SOURCE-AIR, REGULATED, DRY FILTERED 0-30 PSIG	1
4160798	MILLIOHM METER TEST CABLE SET	1
QD1200	1/4" DRIVE SAE ADJUSTABLE CLICK-TYPE FIXED RATCHET TORQUE WRENCH (40-200 IN-LB)	1
301LDINSS	DIAL TORQUE WRENCHES - SINGLE SCALE 0-30 IN.LB.	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
VV-P-236	ANTI-SEIZE LUBRICANT	1
AI937901-2	LABEL IDENTIFICATION	1
RELEASE QZ 5111	RELEASE AGENT - LIQUID WAX	1
LINT-FREE COTTON CLOTH	CLOTH - CLEAN, DRY, LINT-FREE, WHITE, COTTON	1
PS 890 CLASS A	SEALANT	1
SHERLOCK 5	OXYGEN LEAK DETECTOR	1
3M EC-776SR	COATING SEALANT-FUEL TANK BRUSHABLE	1
4186A53G0411	SCRAPER TEFLON	1
7453-MAG	EXPLOSION PROOF FLASH LIGHT	1
BT-MTF-003/R0	WARNING TAG	1
PR 1782 CLASS C	SEALANT - PRESSURE AND ENVIRONMENTAL - CHROMATE TYPE	1

BARCODE:


1302917



A330-ZL-541-01-1-01-10N

CS Dipindai dengan CamScanner

Lampiran Task Card 7 General Visual Inspection of inner fuel tank EWIS (RIB 1 TO RIB 7) (L/H)



TASKCARD

Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
	DETAILED INSPECTION OF MLG AXLE SLEEVES (L/H)	1302917	
A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
1828		A330-324000-19-1-01-1DN	
A/C CSN:	NONE	THRESHOLD	INTERVAL
3351		0	0
PLACE	ZONE	TASK	REVISION
BTH-BM	731	DET	00
FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
	ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	32-40	A/P

REFERENCE			
	Doc Description	Doc No.	Doc Description
PR/17	Detailed Inspection of MLG Axle Sleeves	AMM 32-00-00-481-801-A	Installation of the Safety Devices on the Landing Gears
32-00-916-801-A	Additional Corrosion Protection for the Landing Gear Axes	AMM 32-41-11-000-801-A	Removal of the MLG Wheel
32-41-58		AMM 32-41-14-000-801-A	Removal of the MLG Axle Sleeve
32-41-14-400-801-A	Installation of the MLG Axle Sleeve	AMM 32-42-27-000-801-A	Removal of the Wheel Brake
32-42-27-400-801-A	Installation of the Wheel Brake	AMM 32-41-11-400-801-A	Installation of the MLG Wheel

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
68D27803000000	LOCKING TOOL-FLAP SLAT LEVER,INT. POSITION	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
LOTOXANE	CLEANING AGENT SOLVENT - M.E.K	1
5001340-1	TAG - DO NOT OPERATE	3
LINT-FREE CLOTH	CLOTH - CLEAN, DRY, LINT-FREE, WHITE, COTTON	1

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	<p>ON A/C ALL</p> <p>TASK 32-40-00-220-803-A</p> <p>Detailed Inspection of MLG Axle Sleeves</p> <p>PREP : AIRCRAFT JACKING; MLG BRAKES; MLG SLEEVES; MLG WHEELS;</p> <p>WARNING : MAKE SURE THAT THE SAFETY DEVICES AND THE WARNING NOTICES ARE IN POSITION BEFORE YOU START A TASK ON OR NEAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - THE FLIGHT CONTROLS - THE FLIGHT CONTROL SURFACES - THE LANDING GEAR AND THE RELATED DOORS 		

BARCODE:		
	1302917	A330-324000-19-1-01-1DN



TASKCARD

TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
A330		DOWNLOAD COCKPIT VOICE RECORDER (CVR)	1334049	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
PK-LES	1933		A330NEO-EA-23-103-IDN	
A/C TSN.	A/C CSN.	742VU	THRESHOLD	INTERVAL
6390 27	1111		0	0
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR			INSP	00
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL	23-71	IERA

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
DGCA DSKU/0216/REK/2007	Cockpit Voice Recorder	AMM 23-71-00-710-801-A	Operational Check of CVR and CVR Channel Recording
AMM 23-71-00-710-802-A	Operational Check of CVR Recording Logic Including Time Delay Relay	AMM 23-71-35-000-801-A	Removal of the Cockpit Voice Recorder (CVR)
AMM 23-71-35-400-801-A	Installation of the Cockpit Voice Recorder (CVR)	AMM 24-41-00-861-801-A	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A
AMM 24-41-00-861-801-A01	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU (APU Started with APU BAT)	AMM 24-41-00-861-801-A03	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A and B
AMM 24-41-00-861-801-A04	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU (APU started with External power A)	AMM 24-41-00-861-801-A05	Energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power B
AMM 24-41-00-862-801-A	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A	AMM 24-41-00-862-801-A01	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the APU
AMM 24-41-00-862-801-A03	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power A and B	AMM 24-41-00-862-801-A04	De-energize the Aircraft Electrical Circuits from the External Power B
AMM 52-30-00-010-803-A	Opening of the BULK Cargo-Compartment Door	AMM 52-30-00-410-803-A	Closing of the BULK Cargo-Compartment Door

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
FDS400-247	L3 CVR DOWNLOAD	1
FDS400-322	PWR ADAPTOR KIT - GLOBAL	1
FDS400-301	PORTABLE INTERFACE UNIT	1
FDS400-302	USB KEY (1-2G)	1
FDS400-202	INTERFACE CABLE (SSFDR) FA2100	1
FDS400-107	USB CABLE	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	REASON OF REVISION NONE		

BARCODE:


1334049



A330NEO-EA-23-103-IDN



TASKCARD

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
A330		ENGINE FIRE EXTINGUISHINGWEIGHT CHECK OF THE ENGINE FIRE EXTINGUISHER BOTTLE SPECIAL NOTE: TIME CONTROLLED ITEMS. SEE CHAPTER 3 COMPONENT & EQUIPMENT	1587886	
A/C REG.	A/C MSN.		TASKCARD NO.	
PK-LES	1933		A330-262100-99-1-IDN	
A/C TSN.	A/C CSN.		THRESHOLD	INTERVAL
6390 27	1111			
OPERATOR	PLACE	ZONE	TASK	REVISION
LION AIR			CHK/INSP	02
START DATE	FINISH DATE	NOTE	ATA	SKILL
		ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL		

REFERENCE			
Doc No.	Doc Description	Doc No.	Doc Description
AMM 26-21-41-000-804-A	Removal of the Engine Fire-Extinguisher Bottle	AMM 26-21-41-000-804-B	Removal of the Engine Fire-Extinguisher Bottle
AMM 26-21-41-000-805-A	Removal of the Discharge Head of the Engine Fire-Extinguisher Bottle	AMM 26-21-41-400-806-A	Installation of the Cartridge of the Engine Fire-Extinguisher Bottle
AMM 26-21-41-400-804-B	Installation of the Engine Fire-Extinguisher Bottle	AMM 26-21-41-400-805-A	Installation of the Discharge Head of the Engine Fire-Extinguisher Bottle
AMM 26-21-41-400-804-A	Installation of the Engine Fire-Extinguisher Bottle		

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
83000346	CRADLE - FIRE EXTINGUISHER BOTTLE	2
30840002-1	CAP-PROTECT, DISCH OUT	1
STD-1184	SCALE - SPRING, 0-100 LBS, TENSION	1
M83723-60-110AN	PROTECTIVE CAP-FIRE EXTINGUISHER CARTRID	1

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
MS9226-04	OXIDIZED INCONEL LOCKWIRE DIA 0.032 INCH	1
MS25988-1-905	PACKING	1
53100269-1	SCREEN	2
MIL-L-23398	SOLID FILM LUBRICANT AIR DRYING	1
NSA8203-219	O-RING	2
MS9068-029	PACKING	2

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY
1	** ON A/C FSN ALL TASK 26-21-00-040-808-A Weight Check of the Engine Fire Extinguisher Bottle FIN: 1WE1 1WE2 2WE1 2WE2		
2	1.Reason for the Job		

BARCODE:


1587886

















A330-262100-99-1-IDN

LAMPIRAN 5
DAILY ACTIVITY

DAILY ACTIVITY REPORT

NAME : Brian Whitey Capitan
 N.I.T : 20210006
 COURSE : TPI 7A
 Competency : PAW MAINTENANCE

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	4 April 2024	Detail Inspection of MLG AXLE SLIDERS (L/H)	
2	5 April 2024	Tire Pressure fault On The MLG	
3	6 April 2024	General Visual Inspection of Vertical Sliding Trailing Edge (EWLS)	
4	7 April 2024	Functional Check of Pressure Reduction	
5	8 April 2024	Drain and flush stand by Pneumatic Circuits	
6	9 April 2024	Banding Jumper found broken at Panel 325K-L	
7	13 April 2024	Found screw stuck at Panel 344 Fb Lower Horstob (R/H)	
8	14 April 2024	TO Record Actual Part Number, Serial Number and Quality of the ADS-B	
9	15 April 2024	Wheel Well Nose Landing Gear found dirty	
10	16 April 2024	Disagree of the pilot probe Data in The FCPS	
11	17 April 2024	Green Lt for Seat Indication not illuminate Seat 2 DG, 1HK, 2HK, 3HK	
12	18 April 2024	Updating Nav Data base in-flight Management Guidance Computer Cycle 2409	
13	22 April 2024	No 2 Engine Drain Line (Rear Chn) bracket Missing	
14	23 April 2024	Inboard Ski Seal damage (R/H)	















DAILY ACTIVITY REPORT

NAME : Bima Wahyu Saputra
 N.I.T : 30921006
 COURSE : TP 7A
 Competency : IBASE MAINTENANCE

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	2	3	
15	24 April 2024	FWD attendant seat seat cover found torn near D/L	M-716
16	25 April 2024	Toilet system cleaning of Liquid level sensor Waste tank and Waste drain Lines	M-716
17	26 April 2024	Operational check of Manual PAT Deployment followed by functional check of PAT Operation	M-716
18	27 April 2024	General Visual Inspection of Inner fuel Tank (EWLS) (RIB 1 TO RIB 7) (L/H)	M-716
19	1 Mei 2024	LG3 Door Lock Marking	M-716
20	2 Mei 2024	Run up PK-LEK	M-716
21	3 Mei 2024	Replacement Taxi light at Nose Landing Gear	M-716
22	4 Mei 2024	Remove Roller Assy PK-LEs For Support PK-LEL	M-716
23	5 Mei 2024	Remove Pressure Reducer Transmitter for In shop functional Check Special Note	M-716
24	6 Mei 2024	Please Remove Roller Assy Pn: 129320-05 for support PK-LEs	M-716
25	10 Mei 2024	Detail Inspection of MLG Axle Struts (LH)	M-716
26	11 Mei 2024	Aircraft Fumigation	M-716
27	12 Mei 2024	Download Cockpit Voice Recorder	M-716
28	13 Mei 2024	Storage Periodic Ground check at 7th	M-716

DAILY ACTIVITY REPORT

NAME : Brian Wayne Siquera
 NLT : 221006
 COURSE : TR 7A
 Competency : Basic Maintenance

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
29	14 May 2024	Engine fire extinguishing agent check of the engine	
30	15 May 2024	Record P/N and SN Valve Body Engine 1 and 2	
31	19 May 2024	Functionality check of the lighting on the right wing leading edge to port spar	
32	20 May 2024	Functionality check of the lighting on the left wing leading edge to port spar	
33	21 May 2024	Discard of flexible hose from ACM between compressor and turbine	
34	23 May 2024	Please install three dot off atmospheric vacuum lavatory LG2	
35	23 May 2024	Hydraulic fluid Analysis	
36	24 May 2024	Spare adult life vest found expired found expired at fuel and aft cabin	
37	28 May 2024	Routing Cable	
38	29 May 2024	Install Headtrack 1 ABC	
39	30 May 2024	TO perform installation of portable IFE power supply on GM-LRP	
40	31 May 2024	TO perform installation of portable IFE power supply on GM-LRP	
41	1 Jun 2024	Install Headtrack 30 DEF	
42	2 Jun 2024	Install Headtrack 10 ABC, 12 DEF	

LAMPIRAN 6
JADWAL KERJA

HANGAR A

ITE

01 Jun

02 Jun

03 Jun

04 Jun

05 Jun

06 Jun

07 Jun

08 Jun

09 Jun

10 Jun

11 Jun

12 Jun

13 Jun

14 Jun

15 Jun

16 Jun

17 Jun

18 Jun

19 Jun

20 Jun

21 Jun

22 Jun

23 Jun

24 Jun

25 Jun

26 Jun

27 Jun

28 Jun

29 Jun

30 Jun

JUS

Sat

Sun

Mon

Tue

Wed

Thu

Fri

Sat

Sun

Mon

Tue

Wed

Thu

Fri

Sat

Sun

Mon

Tue

Wed

Thu

Fri

Sat

Sun

Mon

Tue

Wed

Thu

Fri

Sat

Sun

JOYEE

OFF

P71

P71

OFF

OFF

P71

P71

OFF

P71

OFF

OFF

P71

P71

P71

P71

P71

OFF

OFF

OFF

P71

P71

P71

OFF

OFF

OFF

P71

P71

P71

P71

P71

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

JOYEE

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

OFF

OFF

OFF

P40

P40

P40

P40

OFF

OFF

<