

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*  
PT. BATAM AERO TECHNIC  
TANGGAL 01 APRIL – 30 JUNI 2024**



**Disusun Oleh:**

**NADHIF RAYHAN ABHISTA  
NIT. 30421016**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK PESAWAT UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2024**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING*  
PT. BATAM AERO TECHNIC  
DIVISI *BASE MAINTENANCE* BATAM**

**Tanggal 1 April – 30 Juni 2023**



**Disusun Oleh:**

**NADHIF RAYHAN ABHISTA  
NIT. 30421016**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK PESAWAT UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2024**

**LEMBAR PERSETUJUAN  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
DI BATAM AERO TECHNIC**

Oleh:

**NADHIF RAYHAN ABISTA**  
**NIT.30421016**

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



**MANAGER  
PT. BATAM AERO TECHNIC  
HANGGAR A**



**LUKMAN MULYANA**  
**ID. 63041841**

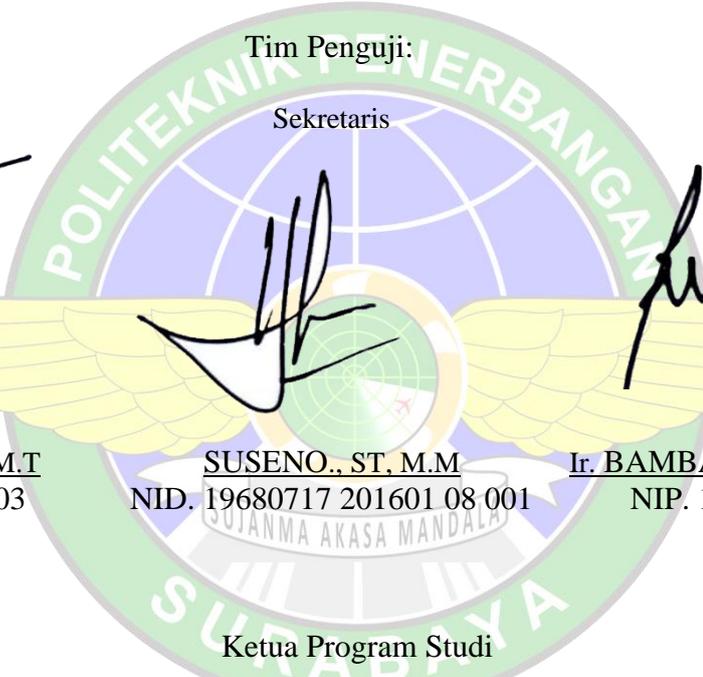
## LEMBAR PENGESAHAN

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

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 12 bulan Juli tahun 2023 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji:

Ketua Sekretaris Anggota



AJENG WULANSARI, ST, M.T  
NIP. 19881001 200912 1 003

SUSENO., ST, M.M  
NID. 19680717 201601 08 001

Ir. BAMBANG JUNIPITOYO, ST, M.T  
NIP. 19890606 200912 2 001

Ketua Program Studi

Diploma 3 Teknik Pesawat Udara

BAMBANG JUNIPITOYO, S.T., M.T  
NIP. 19780626 200912 1 001

## KATA PENGANTAR

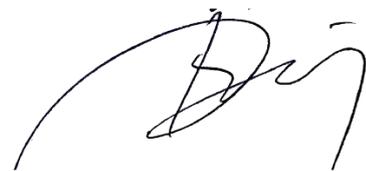
Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat rahmat dan hidayah – Nya sehingga dapat menyelesaikan laporan *On The Job Training* (OJT) yang dilaksanakan pada tanggal 1 April 2024 sampai dengan 30 Juni 2024. Penyusunan laporan ini sebagai salah satu syarat lulus, dan sebagai penilaian semester akhir Program Studi Teknik Pesawat Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.

Maksud dan tujuan dari pembuatan laporan ini adalah untuk lebih mendalami ilmu yang telah di dapatkan dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT). Penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Ahmad Barawi, S.E, M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
2. Bapak Bambang Junipitoyo S.T., M.T., selaku Kaprodi Teknik Pesawat Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Bapak Lukman Mulyana selaku Manager Hanggar
4. Bapak Bambang Junipitoyo S.T., M.T. Selaku dosen pembimbing Laporan OJT.
5. Bapak Nanang Sukandar selaku Chief Line 7
6. Bapak Prima selaku Group Leader sewaktu *On the Job Training* (OJT).
7. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi D3 Teknik Pesawat Udara Poltekbang Surabaya.

Penulis menyadari bahwa penulisan ini masih jauh dari kata sempurna dan masih banyak terdapat kesalahan di dalamnya. Untuk itu, penulis mengharapkan kritik serta saran dari pembaca laporan OJT ini supaya lebih baik lagi.

Surabaya, 14 Juli 2024

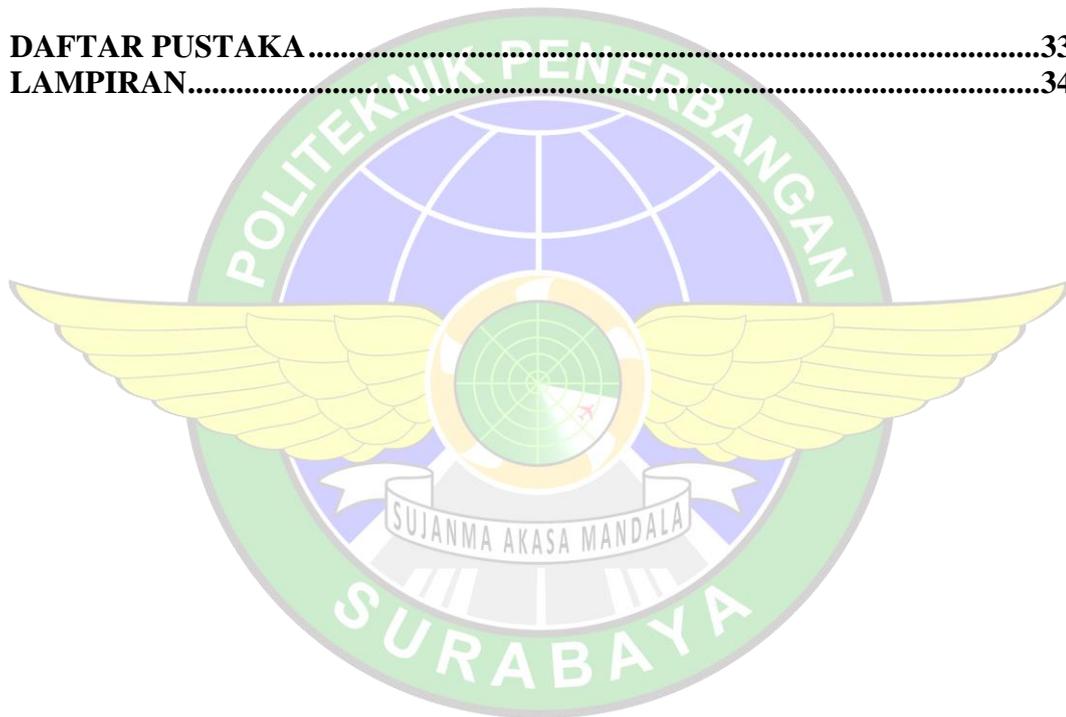


Nadhif Rayhan Abhista

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN.....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Dasar Pelaksanaan OJT .....	1
1.3 Maksud dan Tujuan .....	2
1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan.....	3
<b>BAB II PROFIL TEMPAT OJT .....</b>	<b>4</b>
2.1 Batam Aero Technic.....	4
2.2 Tentang Lion Air Group.....	5
2.3 Armada .....	5
2.4 Fasilitas.....	7
2.5 Organisasi Perusahaan.....	8
2.6 Budaya Perusahaan.....	9
<b>BAB III TINJAUAN TEORI.....</b>	<b>10</b>
3.1 Boeing 737-800 .....	10
3.2 Jadwal Perawatan Pesawat .....	11
3.2.1 <i>A check</i> .....	11
3.2.2 <i>B check</i> .....	12
3.2.3 <i>C check</i> .....	12
3.2.4 <i>D check</i> .....	12
3.2.5 <i>Phase Check</i> .....	13
3.3 <i>Low Frequency Underwater Locator Device (LF-ULD)</i> .....	13
3.4 <i>Pitot and Static System</i> .....	14
3.4.1 <i>Primary pitot and static system</i> .....	15
3.4.2 <i>Alternate pitot and static system</i> .....	15
3.4.3 <i>Air Data Computer Tester</i> .....	15
3.5 <i>Emergency lightning</i> .....	16
3.5.1 <i>Emergency lights – Exit signs</i> .....	17
3.5.2 <i>Emergency lights - Aisle lights</i> .....	17
3.5.3 <i>Emergency lights – Floor proximity lights</i> .....	18
3.5.4 <i>Emergency lights – Slide lights</i> .....	19
3.5.5 <i>Emergency lights – Power supply</i> .....	19

<b>BAB IV HASIL PELAKSANAAN OJT .....</b>	<b>18</b>
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT .....	18
4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT .....	18
4.3 Inspeksi Dan Permasalahan .....	18
4.4 Penyelesaian Masalah .....	20
4.4.1 <i>Functionally Check LF- Underwater Locator Beacon</i> .....	20
4.4.2 <i>Functional Leak Check of Standby Pitot System</i> .....	24
4.4.3 <i>At L/H Fuselage Found Slide Light not Illuminated</i> .....	27
 <b>BAB V PENUTUP .....</b>	 <b>30</b>
5.1 Kesimpulan .....	30
5.2 Saran .....	31
5.2.1 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT .....	31
 <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	 <b>33</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>34</b>

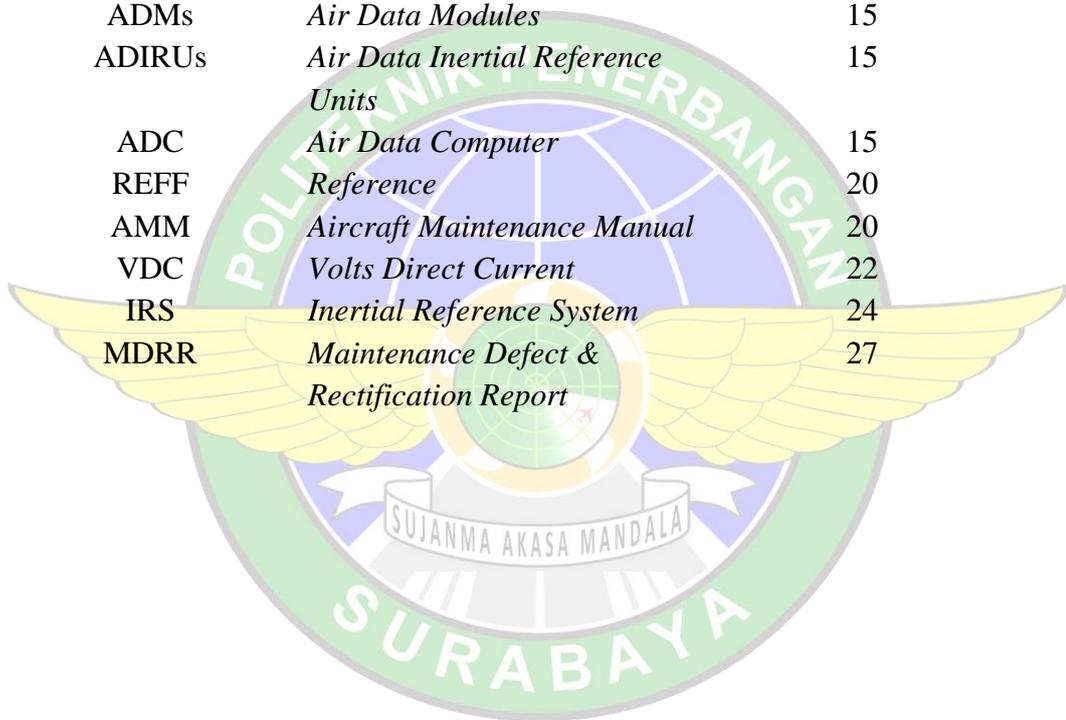


## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Perusahaan .....	5
Gambar 3.1 Visual pesawat boeing 737-800 milik Batik Air10	
Gambar 3.2 <i>Low Frequency Underwater Locator Device</i> .....	13
Gambar 3.3 <i>Pitot and static system</i> .....	14
Gambar 3.4 <i>Static And Total Air Pressure System - General Description</i> .....	15
Gambar 3.5 <i>Airdata Computer Tester</i> .....	16
Gambar 3.6 <i>Emergency lights – exit signs</i> .....	17
Gambar 3.7 <i>Emergency lights – Aisle lights</i> .....	18
Gambar 3.8 <i>Emergency lights – Floor proximity lights</i> .....	18
Gambar 3.9 <i>Emergency lights – Slide lights</i> .....	19
Gambar 3.10 <i>Emergency lights – Power supply</i> .....	20
Gambar 4.1 <i>Taskcard functionally check Low-Freq ULD</i> .....	21
Gambar 4.2 (a) <i>Bit Socket Philip</i> (b) <i>Handle Ratchet 3/8</i> .....	21
Gambar 4.3 <i>Low Frequency Underwater Locator Device</i> .....	22
Gambar 4.4 <i>Water Switch Pins pada LF – ULD</i> .....	23
Gambar 4.5 <i>AMM TASK 53-52-00-410-802</i> .....	23
Gambar 4.6 <i>Taskcard Functional Leak Check of Standby Pitot System</i> .....	24
Gambar 4.7 <i>Subtask 34-11-00-480-136 dan Subtask 34-11-00-790-092</i> .....	26
Gambar 4.8 <i>Subtask 34-11-00-790-095</i> .....	26
Gambar 4.9 <i>Maintenance Defect &amp; Recitification Report</i> .....	28
Gambar 4.10 <i>Slide/Overwing Lights – Lamp replacement</i> .....	28
Gambar 4.11 <i>Fault Isolation Manual</i> .....	29
Gambar 4.12 <i>AMM TASK 33-51-04-960-810</i> .....	29

## DAFTAR SINGKATAN

Singkatan	Nama	Pemakaian pertama pada halaman
OJT	<i>On The Job Training</i>	1
BAT	<i>Batam Aero Technic</i>	3
ER	<i>Extended Range</i>	5
AUX	<i>Auxiliary</i>	6
NG	<i>Next Generation</i>	10
LF – ULD	<i>Low Frequency Underwater Locator Device</i>	13
ADMs	<i>Air Data Modules</i>	15
ADIRUs	<i>Air Data Inertial Reference Units</i>	15
ADC	<i>Air Data Computer</i>	15
REFF	<i>Reference</i>	20
AMM	<i>Aircraft Maintenance Manual</i>	20
VDC	<i>Volts Direct Current</i>	22
IRS	<i>Inertial Reference System</i>	24
MDRR	<i>Maintenance Defect &amp; Rectification Report</i>	27



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pemenuhan materi yang selama ini dilaksanakan di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya hendaklah ditunjang oleh suatu kegiatan yang dapat membuka wawasan para taruna/i yang dituntut untuk segera dapat menerapkan ilmunya dilapangan kerja. Dari sini dapat dilihat betapa pentingnya ilmu dan praktik yang langsung terkait ruang lingkup pekerjaannya. Maka *On the Job Training* dianggap perlu untuk menambah wawasan dalam menerapkan ilmu yang telah diajarkan dikampus.

*On the Job Training* (OJT) merupakan salah satu bentuk nyata dari penerapan ilmu yang didapat dari kegiatan belajar mengajar di Poltekbang Surabaya. Kegiatan OJT bagi Taruna/i Teknik Penerbangan khususnya Diploma 3 Teknik Pesawat Udara angkatan 6 dilaksanakan berdasarkan kurikulum dan silabus yang dibuat sesuai dengan kalender akademik yang ditetapkan oleh Poltekbang Surabaya. Para taruna/i yang mengikuti kegiatan ini juga diberikan kesempatan secara langsung untuk menerapkan pengetahuan dan pelatihan di lingkungan pekerjaan yang sesungguhnya yang didapat selama mengikuti pendidikan teori maupun praktik di Politeknik Penerbangan Surabaya.

### **1.2 Dasar Pelaksanaan OJT**

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi ( Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).

4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tanggal 06 Mei 2015 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

### 1.3 Maksud dan Tujuan

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

1. Mempelajari langsung aktifitas di lapangan pekerjaan sesuai dengan disiplin ilmu yang didapat selama pembelajaran.
2. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT.
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.

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

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

#### 1.4 Waktu dan Tempat Pelaksanaan

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

Waktu Pelaksanaan : 2 Mei – 10 Juli 2023

Tempat Pelaksanaan : *PT. Batam Aero Technic*

Jadwal pelaksanaan : - Shift Pagi : 07:00 –16:00  
- Shift Siang : 14:00 –01:00



## **BAB II**

### **PROFIL TEMPAT OJT**

#### **2.1 Batam Aero Technic**

PT. Batam Aero Technic adalah perusahaan swasta yang beroperasi dalam bidang jasa transportasi udara, termasuk perawatan pesawat udara. Batam Aero Technic juga salah satu bentuk pengembangan bisnis dari perusahaan maskapai Lion Air Group. Selain fokus pada bidang jasa transportasi udara, perusahaan ini juga mendukung dalam perawatan, pemeliharaan struktur, komponen, maupun mesin, serta penyediaan suku cadang bagi pesawat terutama dalam naungan Lion Air Group, antara lain seperti Lion Air, Wings Air, Batik Air, bahkan juga Super Air Jet. Bapak Rusdi Kirana merupakan orang pertama di perusahaan penerbangan Lion Air. Melalui Lion Air, beliau mencetuskan penerbangan *low cost carrier* yang membuat semua orang bisa menikmati transportasi udara dengan biaya murah dan nyaman. Bentuk peningkatan mutu dan kualitas terus dijalankan. Bahkan pada tahun 2016, Batam Aero Technic atau yang dikenal dengan BAT resmi melakukan Kerjasama dengan perusahaan maintenance pesawat dari negara Thailand yaitu *Triumph Aviation Service Asia*.

Lima belas tahun lebih mengudara dan melayani masyarakat, hingga saat ini Lion Air telah terbang ke 183 rute penerbangan yang terbagi dalam rute domestik yang tersebar ke seluruh penjuru Indonesia dari sabang sampai merauke, dan rute Internasional menuju sejumlah negara seperti, Singapore, Malaysia, Saudi Arabia dan China. Jumlah rute tentunya akan terus bertambah karena melihat pasar penerbangan di Indonesia yang terus berkembang begitu pesat. Dengan kepemilikan pesawat sebanyak 112 armada yang terbagi dalam beberapa tipe seperti Boeing 747-400, Boeing 737-800, Boeing 737-900 ER, dan Airbus A330-300. Jumlah armada pun juga akan bertambah sesuai dengan pengiriman pemesanan pesawat yang dilakukan oleh Lion Air

## 2.2 Tentang Lion Air Group

Lion Air merupakan salah satu bagian dari Lion Air Group yang juga menaungi maskapai lainnya seperti Wings Air, Batik Air, Lion Bizjet, Malindo Air yang berbasis di Malaysia, dan Thai Lion Air yang berbasis di Thailand. Ekspansi bisnis yang agresif dan inovatif membuat Lion Air Group kini telah memiliki sarana dan fasilitas yang lengkap guna menunjang bisnis penerbangannya seperti adanya pusat pelatihan, pendidikan, perkantoran, dan tempat tinggal bagi *ground crew* maupun *flight crew*, serta pusat perawatan dan pemeliharaan armada pesawat yaitu Batam Aero Technic.

Untuk terus memperluas jaringan usahanya, Lion Air Group pun membuka bisnis dalam pengiriman paket maupun dokumen yaitu Lion Parcel dan perhotelan yaitu Lion Hotel & Plaza yang berlokasi di Manado.



Gambar 2.1 Logo Perusahaan  
(sumber <http://www.lionair.co.id/tentang-kami>)

## 2.3 Armada

Lion Air saat ini mengoperasikan pesawat Boeing 737-900ER, Boeing 737-800NG, Boeing 747-400, ATR 72-500, ATR 72-600, Airbus A320, dan Airbus 330. Untuk mengakomodasi tingginya permintaan transportasi udara, Lion Air memilih pesawat komersial dengan lorong tunggal yang sangat efisien untuk penerbangan domestik dan juga pesawat komersial dengan lorong ganda untuk penerbangan internasional yang mampu menampung banyak penumpang.

Lion Air pertama kali menerima Boeing 737-900ER pada April 2007, pesawat tiba dengan skema cat ganda khusus yang dikombinasikan lambang Lion Air pada vertical stabilizer dan design warna Boeing pada badan pesawat. Pesawat dengan penggunaan bahan bakar efisien ini mampu mengurangi emisi karbon hingga 4% sehingga kemungkinan membawa jejak karbon lebih kecil setiap kali Anda bepergian dengan B737-900ER tersebut. Pesawat perkasa ini bisa terbang sekitar 500 mil di atas laut, sampai dengan 3.200 nm (5,925km) dengan tank AUX.

Lion Air merupakan pengguna pertama armada Boeing hybrid di Asia. Lion Air lalu mengambil 15 pengiriman B737-900ER lainnya pada Desember 2008 yang keseluruhan pesawat tersebut dikonfigurasi pada kelas ekonomi dengan total 215 kursi masing-masing pesawatnya. Dan hingga saat ini Lion Air memiliki 71 unit pesawat Boeing 737-900ER.

Hingga saat ini Lion Air memiliki 32 unit pesawat Boeing 737-800NG. Dengan penambahan terbaru dari Boeing 737-800NG pada armada Lion Air, hal tersebut Lion Air saat ini mengoperasikan pesawat Boeing 737-900ER, Boeing 737-800NG, Boeing 747-400, dan pesawat Airbus A330-300. Untuk mengakomodasi tingginya permintaan transportasi udara, Lion Air memilih pesawat komersial dengan lorong tunggal yang sangat efisien untuk penerbangan domestik dan juga pesawat komersial dengan lorong ganda untuk penerbangan internasional yang mampu menampung banyak penumpang.

Lion Air pertama kali menerima Boeing 737-900ER pada April 2007, pesawat tiba dengan skema cat ganda khusus yang dikombinasikan lambang Lion Air pada vertical stabilizer dan design warna Boeing pada badan pesawat. Pesawat dengan penggunaan bahan bakar efisien ini mampu mengurangi emisi karbon hingga 4% sehingga kemungkinan membawa jejak karbon lebih kecil setiap kali Anda bepergian dengan B737-900ER tersebut.

Pesawat perkasa ini bisa terbang sekitar 500 mil di atas laut, sampai dengan 3.200 nm (5,925km) dengan tank AUX. Lion Air merupakan pengguna pertama armada Boeing hybrid di Asia. Lion Air lalu mengambil 15 pengiriman B737-900ER lainnya pada Desember 2008 yang keseluruhan pesawat tersebut dikonfigurasi pada kelas ekonomi dengan total 215 kursi masing-masing

pesawatnya. Dan hingga saat ini Lion Air memiliki 71 unit pesawat Boeing 737-900ER.

Dengan penambahan terbaru dari Boeing 737-800NG pada armada Lion Air, hal tersebut memungkinkan maskapai menawarkan lebih banyak penerbangan nonstop dengan tarif terjangkau ke banyak tujuan. Selain pesawat berbadan kecil, Lion Air juga memiliki pesawat Boeing 747-400 yang merupakan armada terbesar pertama yang dimiliki oleh Lion Air. Didatangkan pada tahun 2009, pesawat yang juga dikenal sebagai Jumbo Jet ini memiliki empat mesin dan dapat terbang pada kecepatan 0.85 mach atau 909 kilometer per jam dan mampu terbang dengan jarak maksimum 13.570 km sampai 15.000 km.

Saat ini Lion Air memiliki 2 unit pesawat Boeing 747-400, dan pesawat ini dapat membawa 506 penumpang. Armada pesawat berbadan besar terbaru milik Lion Air adalah pesawat Airbus A330-300. Pesawat berbadan besar ini menggunakan mesin RollsRoyce Trent 700 dan dikonfigurasi pada kelas tunggal yang dapat membawa penumpang sebanyak 440 orang. Didatangkan pada bulan November 2015, Lion Air memiliki 3 unit pesawat Airbus A330-300

#### **2.4 Fasilitas**

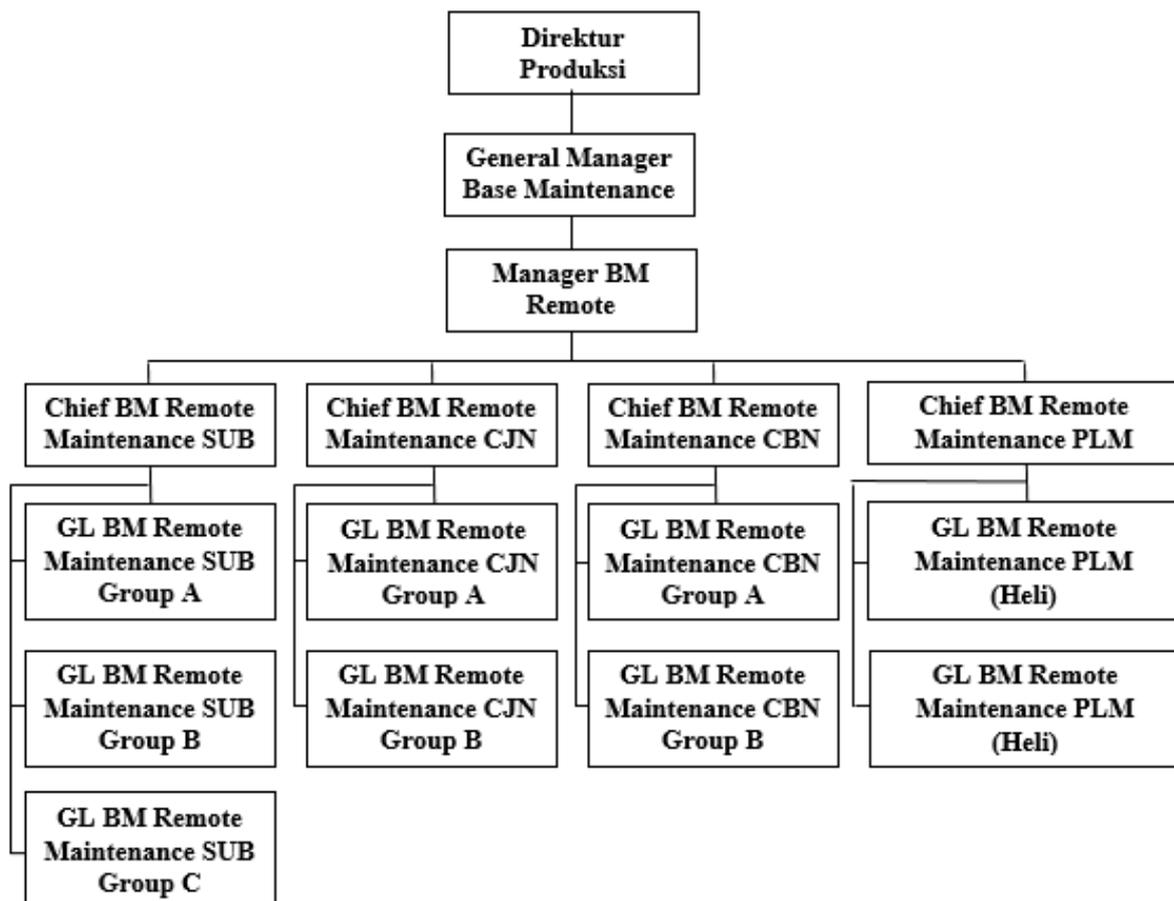
Adanya penambahan jumlah armada Lion Air, keselamatan tetap menjadi prioritas utama kami. Untuk mendukung hal ini dan juga untuk mendukung kegiatan operasional, Lion Air Group telah mendirikan Batam Aero Technic yaitu sebuah fasilitas perawatan dan pemeliharaan pesawat yang berlokasi Bandara Hang Nadim Batam. Lion Air Group juga memiliki fasilitas pelatihan bagi para pilot untuk melatih dan meningkatkan keterampilan mereka yang terletak di Lion Village, Komplek Pergudangan Bandara Mas. Untuk menunjang fasilitas pelatihan ini maka telah ditempatkan simulator pesawat Boeing 737-900ER, simulator pesawat Boeing Airbus A320-200, simulator pesawat ATR 72-500, dan simulator pesawat ATR 72-600. Seluruh fasilitas simulator tersebut disesuaikan dengan tipe-tipe pesawat yang dimiliki oleh Lion Air Group.

Untuk pelatihan awak cabin difokuskan di Lion City yang berada di Balaraja, Tangerang. Fasilitas *Training Center* yang dioperasikan oleh Angkasa *Training Center* terdapat fasilitas pelatihan bagi para awak kabin seperti *mockup*

pesawat Boeing 737-900ER, mockup pesawat Boeing 747-400, dan mockup pesawat Airbus A320-200. Pelatihan yang diadakan untuk awak kabin terdiri dari beberapa macam pelatihan yaitu: *emergency evacuation drill* dan *wet drill*.

## 2.5 Organisasi Perusahaan

Seperti halnya suatu organisasi pada umumnya, maka PT. Batam Aero Technic juga memiliki suatu pembagian tugas dan tanggung jawab, dimana masing-masing bagian memiliki kewajiban dalam mengelola dan mengerjakan kegiatan masing-masing untuk memperoleh suatu daya guna yang tinggi, kesemuanya itu tidak dapat terlepas dari sistem manajemen.



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Batam Aero Technik

## 2.6 Budaya Perusahaan

Kegiatan On the Job Training yang dilaksanakan PT. Batam Aero Technic pada *Base Maintenance* dikelompokkan menjadi unit-unit kerja, dan pada tiap-tiap unit dipecah lagi menjadi dua kelompok *shift* kerja yaitu *shift* pagi dan *shift* siang. *Shift* pagi bekerja mulai pukul 07.00 WIB sampai 16.00 WIB. *Shift* siang bekerja mulai pukul 15.00 WIB sampai 24.00 WIB. Tapi kelompok *shift* pagi tidak selamanya bekerja pada *shift* pagi dan *shift* siang tidak selamanya bekerja pada *shift* siang, karena tiap satu minggu yang *shift* pagi bergantian dengan *shift* siang. Untuk sistem kerja *shift* di perusahaan yaitu 6 hari kerja dan 3 hari libur. 6 hari kerja tersebut terbagi atas 3 hari shift pagi dan 3 hari berikutnya shift siang. Pada perusahaan ini hubungan antar karyawan 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. Karayawan 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 kanan 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 izin kepada atasan bila ingin meninggalkan tempat kersa selama jam kerja masih berlaku.

## BAB III TINJAUAN TEORI

### 3.1 Boeing 737-800

Boeing 737-800, bagian dari keluarga Boeing 737 Next Generation (NG), merupakan pesawat jet berbadan sempit yang telah menjadi primadona di industri penerbangan sejak diluncurkan pada tahun 1998. Dirancang sebagai versi yang lebih panjang dari 737-700, pesawat ini mampu menampung antara 167 hingga 189 penumpang dengan jangkauan maksimum yang mencapai 5.650 mil laut (10.460 km). Ditenagai oleh dua mesin *CFM International CFM56-7B/C* yang hemat bahan bakar dan ramah lingkungan, 737-800 menawarkan kombinasi ideal antara performa, kenyamanan, dan biaya, menjadikannya pilihan yang tepat untuk maskapai penerbangan yang melayani penerbangan jarak pendek dan menengah.



Gambar 3.1 Visual pesawat boeing 737-800 milik Batik Air

Reputasi 737-800 dalam hal keandalan tidak perlu diragukan lagi. Pesawat ini memiliki tingkat kecelakaan yang rendah dan telah terbukti aman dalam berbagai kondisi cuaca. Hal ini menjadikannya pilihan yang tepat untuk penerbangan yang aman dan terjamin. Selain itu, 737-800 juga terkenal dengan kabinnya yang luas dan nyaman, menawarkan lorong yang lebar, ruang kaki yang lega, kursi ergonomis, dan sistem hiburan dalam penerbangan yang canggih untuk memberikan pengalaman perjalanan yang menyenangkan bagi para penumpang.

### 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.

Boeing 737 seperti semua pesawat mengalami *heavy maintenance* berkala. Sebagian besar maskapai penerbangan menyewakan daripada memiliki pesawat mereka sendiri. Maskapai besar akan sering memesan pesawat besar dengan pabrikan, Salah satu syarat untuk penyerahan pesawat ke perusahaan leasing adalah bahwa pesawat dikembalikan ke lessor dalam kondisi sebaik yang diberikan. Meskipun tidak praktis untuk memiliki pesawat berusia 7 tahun dalam kondisi baru, kompromi yang diterima adalah bahwa program perawatan berat diselesaikan sebelum *handback*.

Dengan penggunaan tipikal yang tinggi dari maskapai berbiaya rendah, ini setara dengan pemeriksaan P48 yang memiliki interval pemeliharaan 24.000 *flight hours* (FH). Cek semacam itu dulunya dikenal sebagai cek "D". Macam-macam *maintenance check periods* yaitu:

#### 3.2.1 A check

Biasanya dilakukan setiap 400-600 jam terbang atau setelah 200-300 siklus penerbangan (lepas landas dan mendarat). Pemeliharaan pesawat ini umumnya membutuhkan waktu kerja sekitar 150-180 jam dan biasanya dilakukan di hanggar atau dengan penarikan selama minimal 10 jam. Selain itu, jenis pesawat juga mempengaruhi frekuensi pemeriksaan ini.

### **3.2.2 B check**

Pengecekan ini dilakukan setiap 6-8 bulan dengan estimasi waktu kerja 160-180 jam. Biasanya dapat diselesaikan dalam waktu 1-3 hari di towing. Karena termasuk dalam kategori yang sama, A check dan B check sebenarnya dapat digabungkan menjadi satu pemeriksaan berkelanjutan.

### **3.2.3 C check**

Pemeriksaan C tergolong pemeriksaan yang berat dan membutuhkan waktu yang lebih lama. Biasanya dilakukan setiap 20-24 bulan atau berdasarkan jumlah jam terbang tertentu yang ditentukan oleh pembuat pesawat. Pemeriksaan ini mencakup pengecekan hampir semua komponen pesawat.

Pemeliharaan pesawat ini juga menyebabkan pesawat tidak bisa beroperasi sementara selama proses pemeriksaan. Pesawat tidak diizinkan meninggalkan tempat pemeriksaan sebelum proses selesai. Dibandingkan dengan A dan B check, pemeriksaan ini membutuhkan tempat yang lebih luas.

Waktu yang dibutuhkan untuk pemeriksaan ini berkisar antara 1-2 minggu dan memerlukan hingga 6000 jam kerja. Jadwal pemeriksaannya dipengaruhi oleh beberapa faktor dan komponen yang diperiksa, termasuk jenis pesawat.

### **3.2.4 D check**

Pemeriksaan ini adalah yang paling luas dan berat bagi sebuah pesawat. Biasanya dilakukan setiap enam tahun, pemeriksaan ini menuntut agar setiap bagian pesawat dibongkar untuk inspeksi dan diteliti. Bahkan, catnya harus dikelupas untuk memungkinkan inspeksi lebih lanjut pada bagian lambung pesawat.

Waktu pemeriksaan ini bisa mencapai 50.000 jam kerja dan memerlukan hingga 2 bulan untuk diselesaikan. Pemeriksaan ini juga membutuhkan tempat yang cukup luas, sehingga lokasi yang paling tepat adalah di basis perawatan pesawat yang memadai.

Karena kompleksitas dan besarnya usaha yang dibutuhkan, biaya untuk melakukan pemeriksaan ini cukup mahal, mencapai puluhan miliar rupiah. Oleh karena itu, sebagian besar maskapai, terutama yang memiliki armada besar, harus merencanakan pemeriksaan ini setahun sebelumnya. Tak jarang, maskapai

membesitukan pesawatnya karena biaya pemeriksaan kadang tidak sebanding dengan nilai pesawat itu sendiri.

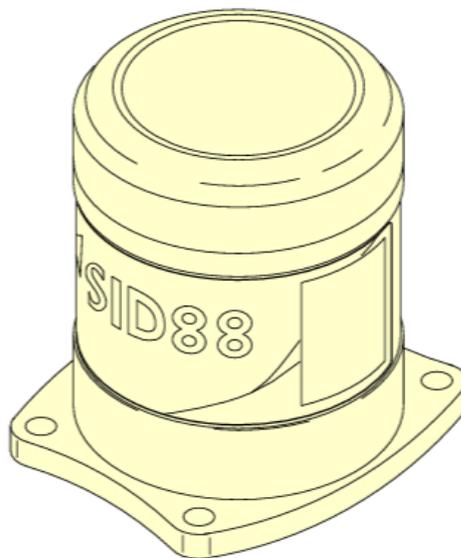
Umumnya, sebuah pesawat sipil akan menjalani tiga kali pemeriksaan D sebelum dipensiunkan. Banyak bengkel perawatan, perbaikan, pengecekan, dan pembongkaran mengalami kesulitan mendapatkan keuntungan dari pemeriksaan D di berbagai negara, sehingga hanya beberapa bengkel yang mampu melakukannya.

### 3.2.5 *Phase Check*

Pemeriksaan ini merupakan pemeriksaan tambahan di luar A, B, C, D *check*, sesuai dengan permintaan maskapai maupun divisi produksi hanggar.

### 3.3 *Low Frequency Underwater Locator Device (LF-ULD)*

*Low Frequency Underwater Locator Device* adalah perangkat yang akan aktif ketika terkena air yang berfungsi untuk memudahkan pencarian dan menemukan pesawat ketika berada di dalam air. *Low Frequency Underwater Locator Device* memancarkan sinyal *infrasonic* 8.8 kHz ketika terkena air. Ketika pesawat dengan *LF – ULD* tenggelam dalam air, tim penyelamat dapat mencari sinyal dari *LF – ULD* untuk menemukan titik lokasi pesawat.



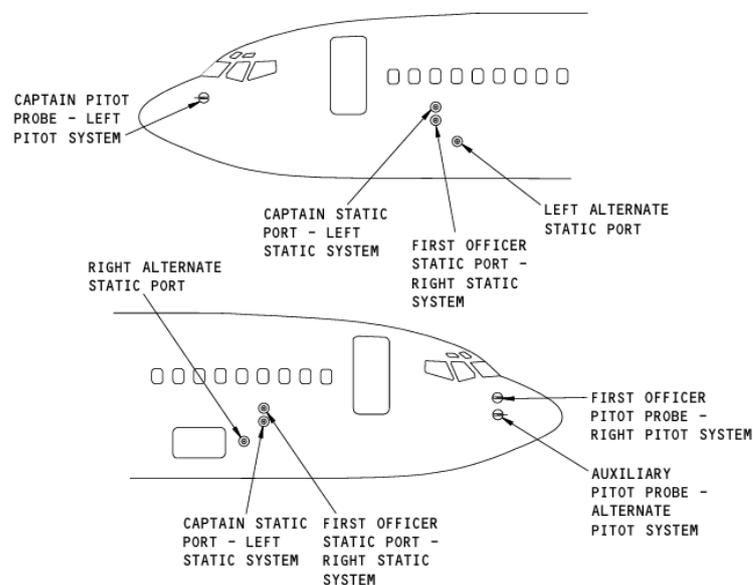
Gambar 3.2 *Low Frequency Underwater Locator Device*

*Low Frequency Underwater Locator Device* memiliki karakteristik sebagai berikut:

1. Dapat beroperasi jika terkena air
2. Dapat beroperasi pada kedalaman maksimal 20.000ft (6096 m)
3. Memiliki radius sejauh 12 nmi (22 km)
4. Memancarkan frekuensi sebesar 8.8 khz dalam 1 gelombang setiap 10 detik
5. Dapat beroperasi selama 90 hari
6. Memiliki baterai dengan masa pakai 6 tahun

### 3.4 Pitot and Static System

*Pitot and Static system* adalah alat yang dapat menghitung tekanan udara yang berfungsi untuk mengukur kecepatan dan ketinggian pesawat. *Pitot and Static* mendapatkan *input* tekanan udara dari 3 *pitot probes* dan 6 *static port* yang terdapat pada badan pesawat. Terdapat dua tipe *pressure* yaitu, *static air pressure* yang terdapat disekitar pesawat, dan *dynamic air pressure* yang didapat oleh *pitot probes* ketika pesawat melaju. *Pitot probes* menggunakan *dynamic dan static pressure* untuk mengetahui kecepatan pesawat. Berbeda dengan *Altimeter* dan *Vertical Speed Indicator* yang hanya memerlukan *static* untuk mendapat data kecepatan vertikal dan ketinggian pesawat. *Pitot and static system* dibedakan menjadi dua yaitu *Primary* dan *Alternate*.



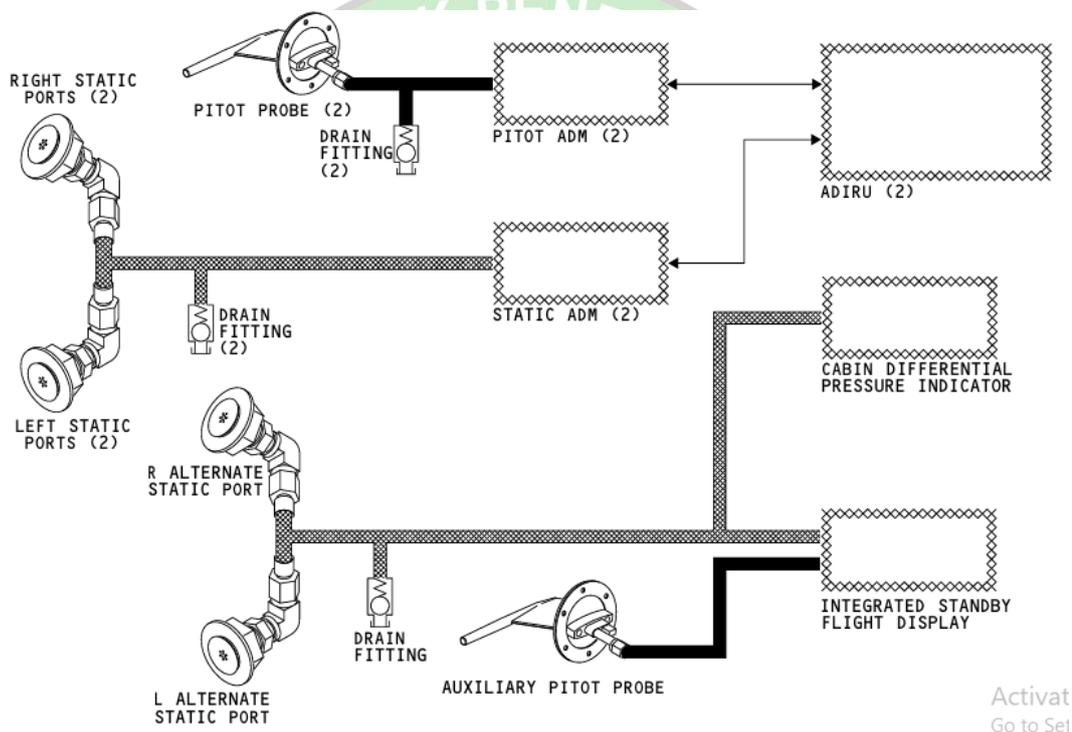
Gambar 3.3 Pitot and static system

### 3.4.1 Primary pitot and static system

Terdapat 2 *primary pitot probes* dan *static port* yang terhubung dengan *Air Data Modules (ADMs)*. *Air Data Modul* merubah tekanan udara menjadi sinyal Listrik dan mengirimnya menuju *Air Data Inertial Reference Units (ADIRUs)* melalui *data bus ARINC 429*. *Air Data Inertial Reference Units (ADIRUs)* menggunakan sinyal untuk menghitung kecepatan dan ketinggian pesawat.

### 3.4.2 Alternate pitot and static system

*Auxiliary pitot probes* terhubung dengan *Integrated Standby Flight Display*. *Alternate Static port* juga terhubung dengan *Integrated Standby Flight Display* dan *Cabin Diferential Pressure Indicator*.



Gambar 3.4 Static And Total Air Pressure System - General Description

### 3.4.3 Air Data Computer Tester

*Air Data Computer Tester (ADC – Tester)* disebut juga *Pitot – Static Tester* adalah alat yang digunakan untuk melakukan *test* pada Instrumen data udara. *Test* berupa menguji dan memeriksa Instrumen pesawat dengan mensimulasikan ketinggian dan kecepatan pesawat ketika sedang beroperasi, serta untuk menguji kebocoran sistem *Pitot – Static* pesawat. *ADC – Tester* ini memiliki dua *port* yaitu

*static pressure* dan *dynamic pressure* yang akan diolah dan digunakan untuk mensimulasikan parameter instrumen.

Prinsip kerja dari *Air Data Computer Tester* ini adalah memberikan *input* udara bertekanan yang dihasilkan oleh pompa berupa *dynamic pressure* dan *static pressure* sebagai simulasi pesawat pada saat terbang. Input tekanan yang masuk ke *master Instrument* akan diolah menjadi nilai ketinggian dan kecepatan.



Gambar 3.5 Airdata Computer Tester

### 3.5 *Emergency lightning*

*Emergency lightning system* bekerja pada bagian dalam dan luar dari pesawat. *Emergency lightning* menunjukkan jalur keluar dari pesawat. *Control switch* terdapat pada P5 *Forward overhead panel* pada *flight compartment*, dan P14 *aft attendant panel*. *Emergency lightning* digunakan ketika :

1. *Emergency lightning system* dihidupkan
2. Ketika pesawat kehilangan daya dan *Emergency light switch* pada *overhead panel* dalam posisi *armed*

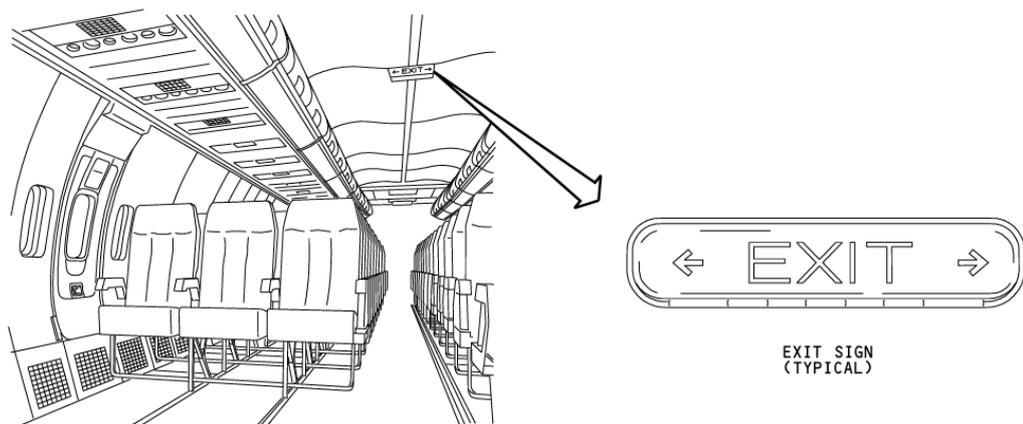
*Emergency lightning system* memiliki komponen sebagai berikut :

1. *Exit Signs*
2. *Aisle lights*
3. *Floor proximity lights*
4. *Slide lights*
5. *Power supplies.*

### 3.5.1 *Emergency lights – Exit signs*

*Exit signs* adalah sebuah penunjuk bagi para penumpang agar mengetahui dimana jalan atau jalur keluar dari pesawat. *Exit signs* aktif untuk menunjukkan jalan keluar bagi para penumpang. *Exit signs* terdapat di beberapa titik pada pesawat seperti :

1. *Passanger door*
2. *Service door*
3. *Aisle near the ceiling*
4. *Overwing hatch*

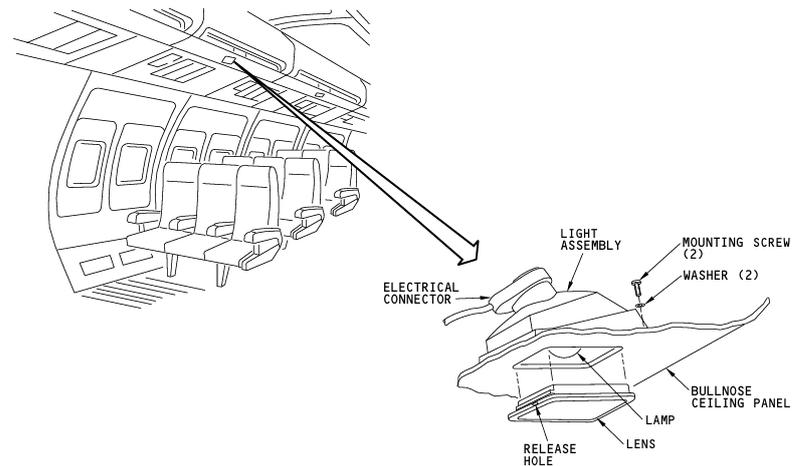


Gambar 3.6 *Emergency lights – exit signs*

### 3.5.2 *Emergency lights - Aisle lights*

*Aisle lights* memancarkan cahaya ke area lorong dari pesawat. *Aisle lights* berfungsi membantu penerangan untuk penumpang dan *cabin crew* ketika dalam keadaan darurat. *Aisle lights* terdapat pada *bullnose ceiling panel* pada seluruh kabim penumpang. *Aisle lights* terdiri dari komponen sebagai berikut :

1. Lampu
2. Lensa
3. *Light assembly*
4. *Electrical connector*

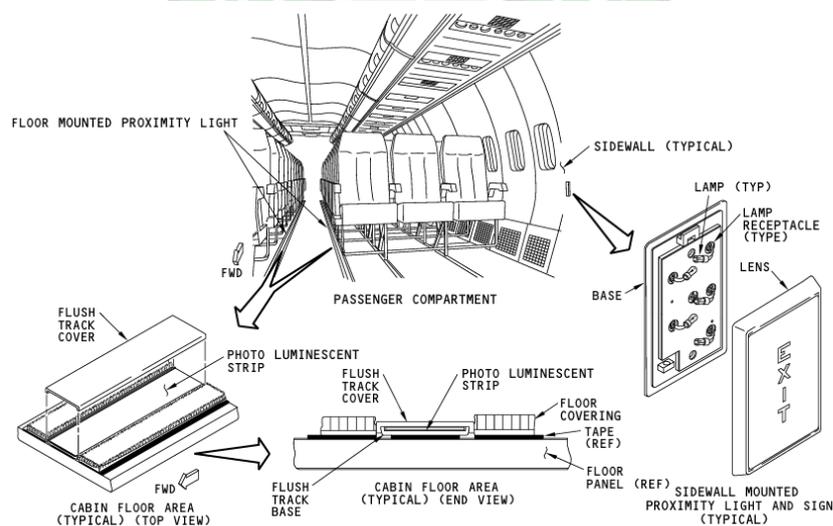


Gambar 3.7 *Emergency lights – Aisle lights*

### 3.5.3 *Emergency lights – Floor proximity lights*

*Floor proximity lights* berfungsi untuk menunjukkan kepada penumpang dan *cabin crew* arah ke seluruh pintu keluar pada pesawat. *Floor proximity lights* terdapat pada lampu “EXIT” yang dipasang pada dinding dekat pintu pesawat, dan *Photo luminescent strip* yang terdapat pada *floor* baik sisi kiri maupun kanan pesawat. *Floor proximity lights* memiliki komponen sebagai berikut :

1. Lensa
2. Lampu
3. *Photo luminescent strip*
4. *Electrical Connectors*

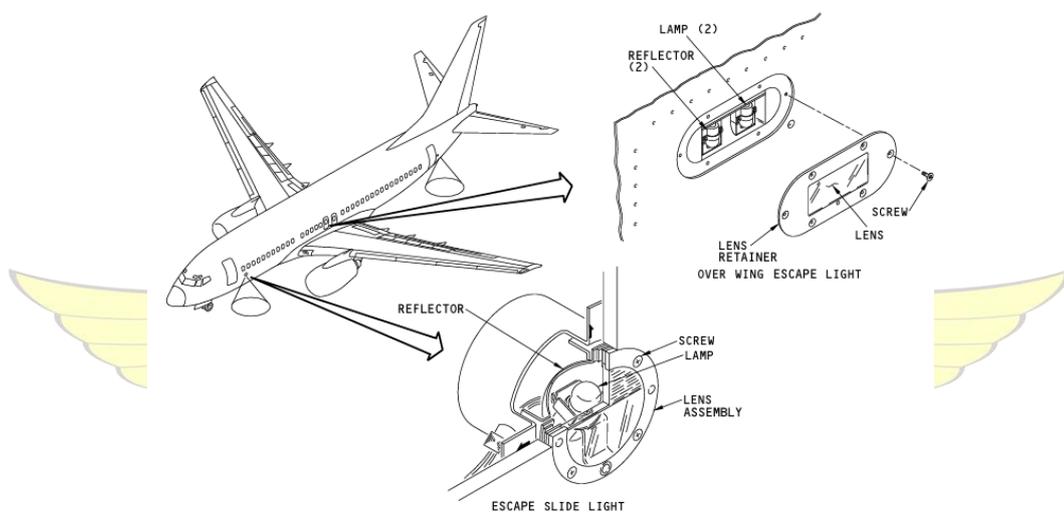


Gambar 3.8 *Emergency lights – Floor proximity lights*

### 3.5.4 *Emergency lights – Slide lights*

*Slide lights* memancarkan cahaya pada area luar pesawat di sekeliling badan pesawat. *Slide lights* terdapat pada permukaan luar pesawat. Lampu-lampu tersebut berada di belakang pada setiap pintu keluar. *Slide lights* memiliki beberapa komponen penyusun sebagai berikut :

1. Lensa
2. Lampu
3. Mounting screws
4. Lamp reflector.

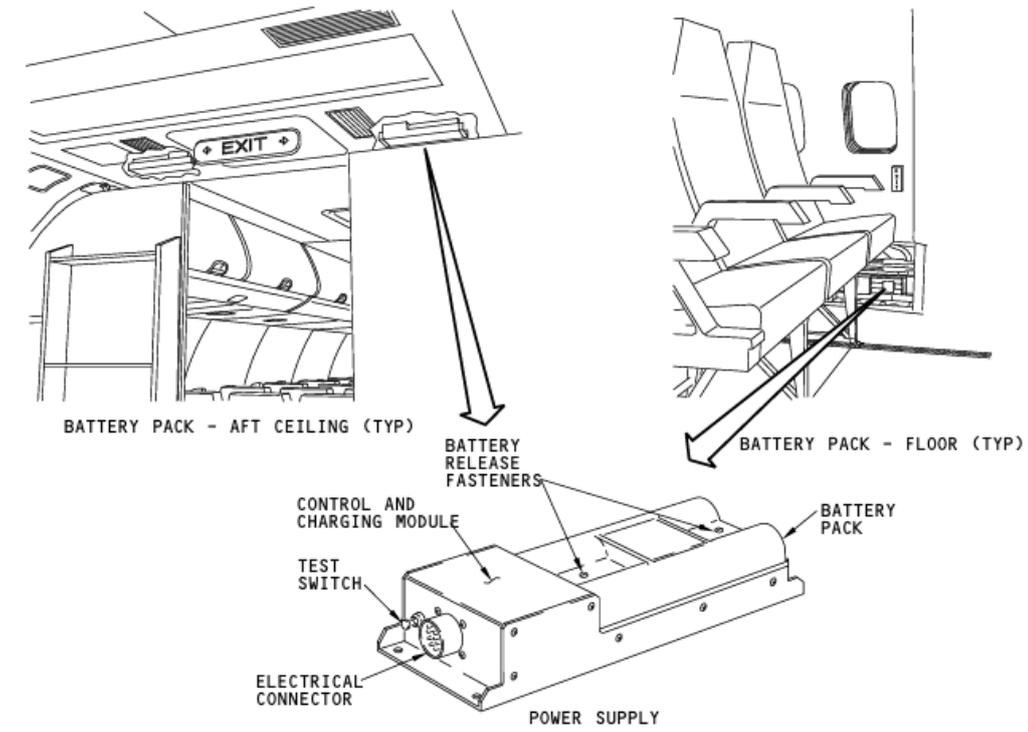


Gambar 3.9 *Emergency lights – Slide lights*

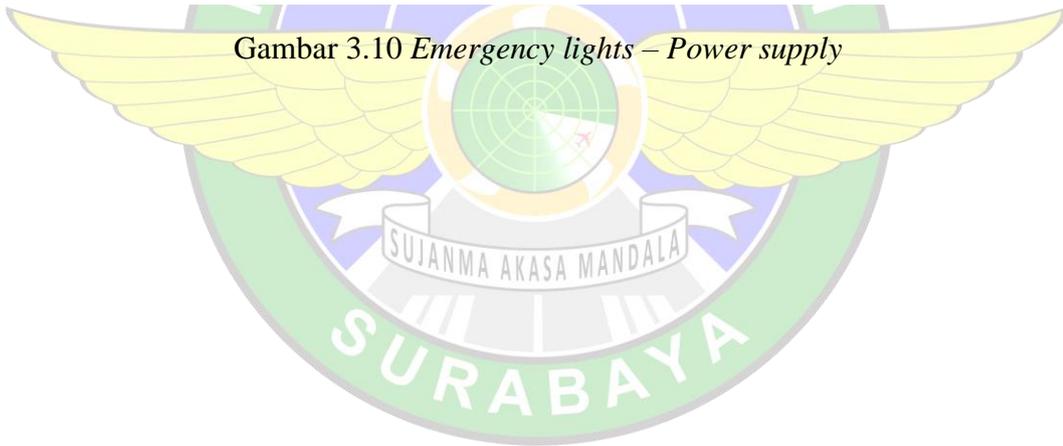
### 3.5.5 *Emergency lights – Power supply*

*Power Supply* memiliki fungsi untuk menyalurkan daya kepada *Emergency light*. *Power Supply* terdapat pada belakang *ceiling panels* di *forward and aft entry area* dan *side structure, near the floor*. *Power supply battery packs* dapat terisi penuh dalam waktu 90 menit. *Power supply* memiliki komponen sebagai berikut :

1. *Battery pack*
2. *Test switch*
3. *Electrical connector*
4. *Control logic and charging circuit*



Gambar 3.10 *Emergency lights – Power supply*



## **BAB IV**

### **HASIL PELAKSANAAN OJT**

#### **4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT**

Pelaksanaan *On The Job Training* ini dilaksanakan oleh Taruna Diploma 3 Teknik Pesawat Udara Angkatan 7 Politeknik Penerbangan Surabaya dengan jumlah 18 Taruna di PT Batam Aero Technic yang memiliki banyak wilayah kerja antara lain: *Engine Build Up, Repair, Composite Shop, Store, Painting Shop* dan *Line Production*. Wilayah kerja Taruna D3 Teknik Pesawat Udara ditempatkan di *Line Production* yang memiliki 24 Line dan masing-masing Line memiliki grup yang terbagi menjadi 2 shift. Pada bulan April 2024 *Line Production* tersebar menjadi 6 hangar di Batam Aero Technic yaitu hangar A1, hangar A2, hangar B1, hangar B2, hangar E, dan hangar G. Taruna D3 Teknik Pesawat Udara ditempatkan menyebar di beberapa line dan group. Penulis sendiri mendapatkan Line 7 Group C yang berada di Hangar B1. Khusus Line 7 berfokus pada perawatan / *maintenance* pesawat jenis Boeing 737-800.

#### **4.2 Jadwal Pelaksanaan OJT**

PT Batam Aero Technic memberlakukan jam kerja pukul 08.00 – 01.00 WIB yang terbagi menjadi 3 grup, masing-masing grup memiliki jadwal yang berbeda antara lain: 6 hari kerja shift pagi (08.00 – 17.00), 3 hari libur, 6 hari kerja shift malam (16.00 – 01.00), 3 hari libur dan kembali ke shift pagi lagi.

#### **4.3 Inspeksi Dan Permasalahan**

Selama pelaksanaan *On The Job Training* taruna dilibatkan langsung dalam kegiatan inspeksi dan perawatan pesawat Boeing 737-800 9M-LNP & 9M-LDD sehingga diharapkan taruna dapat mengaplikasikan teori yang telah didapat selama dikampus, adapun urutan kerangka kerja dijelaskan sebagai berikut :

1. Identifikasi

Sebelum melaksanakan suatu perbaikan maupun perawatan pesawat udara langkah pertama yang harus dilakukan yaitu identifikasi *troubleshooting* dimana teknisi akan mendiagnosa letak maupun sumber permasalahan sebelum masuk ke tahap selanjutnya.

2. *Disassembly*

*Disassembly* adalah kebalikan daripada proses *assembly* dimana *disassembly* merupakan kegiatan melepas komponen-komponen maupun bagian pesawat yang ada di suatu system pesawat udara. Berdasarkan buku *Aircraft Powerplant* akan proses *assembly* seperti pengadaan wadah tempat menyimpan, bagian-bagian individu harus ditata secara teratur pada meja kerja saat dipindahkan. Untuk menjaga dari kerusakan dan untuk mencegah kehilangan.

3. *Inspection*

Ketika pesawat digunakan maka umur penggunaan dari suatu komponen akan berkurang sehingga salah satu tujuan dari *aircraft inspection* adalah mengganti atau memperbaiki *part-part* tersebut serta memastikan kondisi pesawat laik terbang ketika dioperasikan. Semua kegiatan inspeksi sudah ditentukan melalui *task card* dan dilakukan berdasarkan *Aircraft Maintenance Manual Boeing 737-9*

4. *Repair/Servicing*

*Repair* didefinisikan sebagai kegiatan memperbaiki atau mengganti suatu bagian yang rusak, perbaikan biasanya meliputi penggantian suku cadang yang terdapat pada *aircraft system*.

5. *Re-assembly / installation*

*Reassembly* adalah tahap dimana teknisi memasang kembali semua komponen yang telah *servicing* maupun diperbaiki. Langkah *installation* semua bagian pesawat sudah tertulis pada *Aircraft Maintenance Manual*.

6. *Functional Test*

Setelah semua kegiatan penggantian maupun perbaikan komponen pesawat telah selesai tahap berikutnya adalah melakukan pengamatan terhadap kinerja dari pada part yang diganti ataupun diperbaiki

#### 7. *Return to service*

Ketika *maintenance* telah selesai dilaksanakan dan hasil functional test melalui *ground run* menyatakan bahwa semuanya layak, maka pesawat tersebut dikatakan RTS (*Return to Service*) sehingga dapat dioperasikan kembali.

Pada laporan *On the Job Training* ini saya mengangkat topik beberapa permasalahan yang dialami pada pesawat Boeing 737-800, 9M-LDD dan 9M-LNP diantaranya :

- 1) ***Functionally Check Low Frequency Underwater Locator Devices***
- 2) ***Functional Leak Check of Standby Pitot System***
- 3) ***At L/H Fuselage Found Slide Light not Illuminated***

#### 4.4 **Penyelesaian Masalah**

Pada sub-bab ini akan dijelaskan mengenai *maintenance* pesawat Boeing 737-800 dan *troubleshooting* disertai dengan langkah yang diambil guna mengatasi permasalahan yang ditemukan selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* di Batam Aero Technic.

##### 4.4.1 ***Functionally Check LF - Underwater Locator Beacon***

###### 1. ***Identification***

Pada tanggal 4 Maret 2024, Pesawat Boeing 737-800 dengan registrasi 9M-LDD memasuki masa *C-check 03* dan melewati beberapa *maintenance* oleh *engineer* dikarenakan pesawat tersebut kembali beroperasi. Pada masa *C-Check* ini harus dilakukan *schedule maintenance* yaitu *Functionally Check Low Frequency Underwater Locator Device*. Pada tahap ini *mechanic* dan *engineer* melakukan pekerjaan sesuai dengan *Taskcard* nomor **23-120-00-01** yang mengacu pada **AMM Ref 23-25-03-700**,

*Batik air* MAINTENANCE TASK CARD

JOB NO/ WORK ORDER NO : 1621133  
 RAISED BY : AL AZRUL  
 STATION: BTH

AIRCRAFT TYPE: B737-800	AIRCRAFT REGN: 9M-LDD	AIRCRAFT S/N: 38309	SCHEDULE DATE: 4-MAR-2024	CHECK TYPE: C03 CHECK
REVISION STATUS: AMP ISS11 R06	TRADE: AVIONICS	MPD NO: 23-120-00	TASK CARD NO: 23-120-00-01	
TITLE: FUNCTIONALLY CHECK THE UNDERWATER LOCATOR DEVICE			AMM REF: 23-25-03-700	
ZONE: 111	ESTIMATED MAN HOURS: 0.98		ACTUAL MAN HOURS: 1.07	
DESCRIPTION: FUNCTIONALLY CHECK THE LOW FREQUENCY UNDERWATER LOCATOR DEVICE.  AIRPLANE NOTE: IF INSTALLED.  ACCESS: 111			MECH (Sign, Date & ID No)	LIC/AH (Sign, Date & Stamp)

Gambar 4.1 Taskcard functionally check Low-Freq ULD

2. **Disassembly**

Pada proses ini, memerlukan beberapa *tools* sesuai dengan AMM TASK 53-52-00-010-802. Pada AMM TASK 53-52-00-10-802 ntuk membuka *nose radome* pada pesawat dapat menggunakan *tools Handle Ratchet dan Bit Socket Philip* . Sebelum membuka *nose radome*, dilakukan pencabutan pada *circuit breaker*:

<u>Row</u>	<u>Col</u>	<u>Number</u>	<u>Name</u>
D	13	C00120	WEATHER RADAR



(a)



(b)

Gambar 4.2 (a) Bit Socket Philip (b) Handle Ratchet 3/8

### 3. *Inspection*

Setelah proses *disassembly* selesai, dilanjutkan dengan tahap pemeriksaan / inspeksi. Dimana dalam kegiatan ini *Low-Freq ULD* dicek dengan teliti oleh *mechanic* dan *engineer*. Setelah dilakukan pemeriksaan ternyata tidak terdapat kerusakan fisik pada *Low-Freq ULD*. Oleh karena itu *engineer* memutuskan untuk lanjut melakukan *Functionally Check Low-Freq ULD*



Gambar 4.3 *Low Frequency Underwater Locator Device*

### 4. *Functional test*

Pada tahap ini *engineer* akan melakukan *check* pada *water switch pins* yang terdapat pada *Low-Freq ULD*. *Procedure* dalam melakukan *functional test* ini merujuk pada referensi **taskcard SUBTASK 23-25-03-710-002**

1. Set *Multimeter* pada 20 VDC
2. Tunggu selama 60 detik, lalu hubungkan *probes Multimeter* pada *ULD Water switch pins*
3. Pastikan *Multimeter* menunjukkan angka minimal 3.2 VDC, dalam *Functionally Check* ini didapatkan nilai 3.6 VDC, yang berarti LF ULD masih dalam kondisi normal
4. Lepas *Probes Pins multimeter*
5. Pastikan *Water Switch Pins* pada ULD bersih



Gambar 4.4 Water Switch Pins pada LF – ULD

Setelah dilakukan *Functionally Check Low-Freq ULD* mendapatkan hasil bahwa *Low-Freq ULD* masih dalam kondisi baik, hal itu didapat karena pada saat pengecekan menggunakan *Multimeter*, ULD menunjukkan angka 3,6 VDC dari minimum angka sesuai *taskcard* 3,2 VDC.

## 5. Reassembly

Pada proses ini *mechanic* melakukan *close access* pada *nose radome* untuk mengembalikan pesawat kedalam posisi semula sesuai dengan **AMM TASK 53-52-00-410-802**

### E. Close the Nose Radome

SUBTASK 53-52-00-410-004

- (1) Hold the radome while you remove the radome support rods [1].

SUBTASK 53-52-00-410-005

- (2) Remove the radome support rods [1].
  - (a) Lift the latches [2] to remove the radome support rods [1] from the studs [3].

SUBTASK 53-52-00-410-006

- (3) Install the radome support rods [1] in the stowed position.

SUBTASK 53-52-00-410-007

- (4) Lower the radome.

SUBTASK 53-52-00-410-008

- (5) Install the screws with compound, D50004 in the aft edge of the radome.
  - (a) Torque screws to 120 in-lb (13.6 N·m) - 150 in-lb (16.9 N·m).

SUBTASK 53-52-00-210-017

- (6) Make sure that the seal engages correctly.

Gambar 4.5 AMM TASK 53-52-00-410-802

#### 4.4.2 Functional Leak Check of Standby Pitot System

##### 1. Identification

Pada tanggal 24 Mei 2024 Pesawat Boeing 737-800 9M-LNP memasuki masa *C-Check* 05 dan melewati beberapa *maintenance* oleh *engineer* dikarenakan pesawat tersebut kembali akan beroperasi. Pada masa *C-Check* ini harus dilakukan *schedule maintenance* yaitu *Functional Leak Check of Standby Pitot System*. *Functional leak check* ini dilakukan untuk mengetahui dan mengukur apakah *standby pitot system* bekerja dengan baik. Untuk melakukan *Functional Leak Check of Standby Pitot System* menggunakan alat *ADC Tester*. Pada tahap ini *mechanic* dan *engineer* melakukan pekerjaan sesuai dengan *Taskcard* nomor **34-030-00-01** yang mengacu pada **Reff AMM 34-11-00-790**

AIRCRAFT TYPE:		AIRCRAFT REGN:	AIRCRAFT S/N:	SCHEDULE DATE:	CHECK TYPE:
B737-800		9M-LNP	39830	18-APR-2024	C05 CHECK
REVISION STATUS:	TRADE:	MPD NO:	TASK CARD NO:		
AMP ISS12 R01	AVIONICS	34-030-00	34-030-00-01		
TITLE:				AMM REF:	
FUNCTIONAL LEAK CHECK OF STANDBY PITOT SYSTEM				34-11-00-790	
ZONE:	113, 114, 121, 122, 211, 212, 221, 222			ESTIMATED MAN HOURS	ACTUAL MAN HOURS
				0.50	4.73
DESCRIPTION:	FUNCTIONAL LEAK CHECK OF STANDBY PITOT SYSTEM.			MECH	LIC/AH
				(Sign, Date & ID No)	(Sign, Date & Stamp)

Gambar 4.6 Taskcard Functional Leak Check of Standby Pitot System

##### 2. Disassemble

Pada proses ini mengacu pada **TASK 34-11-00-790-812**, *mechanic* perlu melakukan beberapa hal berikut :

1. Memastikan *ATC Transpoder* dalam *STNBY mode*
2. Atur *mode select switch* pada *ATC control panel*, **P8** dalam posisi *STBY*
3. Pastikan *Autopilot Flight Director System* “off”
4. Pastikan *IRS R* dan *IRS L switch* pada *IRS mode select unit* pada **P5-69** dalam posisi “off”

5. Buka *Circuit Breakers* berikut:

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

Tabel 4.1 *Circuit breakers P18-3*3. **Inspection**

Setelah proses *disassembly* selesai, dilanjutkan dengan tahap pemeriksaan / inspeksi. Dimana dalam kegiatan ini *Standby Pitot System* dicek dengan teliti oleh *mechanic* dan *engineer*. Setelah dilakukan pemeriksaan ternyata tidak ditemukan kerusakan fisik ataupun sumbatan pada *Standby Pitot System*. Oleh karena itu *engineer* memutuskan untuk lanjut melakukan *Functional Leak Check of Standby Pitot System*

4. **Functional Test**

Pada tahap ini *engineer* akan melakukan *functional test* pada *Standby Pitot System*. *Procedure* dalam melakukan *functional test* ini merujuk pada referensi *taskcard* **SUBTASK 34-11-00-480-136** dan **SUBTASK 34-11-00-790-092**.

1. Pasang *Pitot test adapter* pada *pitot* paling bawah bagian kanan dari *fuselage* pesawat
2. Hubungkan *Pitot test adapter* dan *ADC tester*
3. Atur *Pressure ADC tester* pada 300 knots
4. Ketika telah mencapai 300 knots, hentikan *pressure* dan tunggu sekitar 1 menit
5. Atur *ADC tester* pada mode *leak check*
6. Pastikan *pressure* tidak berkurang lebih dari 5 *knots* dalam 1 menit
7. Kembalikan pesawat dalam kondisi *normal ambient pressure*

6	<b>B. Installation of the Pitot Probe Adapter</b> SUBTASK 34-11-00-480-136 <b>CAUTION :</b> MAKE SURE THAT THE PITOT PROBE HAS NO ADDED WEIGHT ON IT FROM THE TEST HOSE. THE WEIGHT OF THE TEST HOSE CAN BEND OR TWIST THE PITOT PROBE OUT OF TOLERANCE. (1) Install the pitot test adapter, COM-1916 on the lower pitot probe on the right side of the forward fuselage. ✓	IERA  24 APR 2014	
7	SUBTASK 34-11-00-480-137 (2) Connect the air data model test set, COM-1914 or the Air Data Test Set (non RVSM), COM-13545 to the pitot test adapter, COM-1916. ✓	IERA  24 APR 2014	
8	<b>C. Alternate Pitot System Leak Test</b> SUBTASK 34-11-00-790-092 (1) Operate the air data test set to apply pressure of 4.53 ±0.16 inches Hg (gauge), (2.22 ±0.08 psig) (153.4 ±5.4 mB), or 300 ±5 knots. ✓	IERA  24 APR 2014	
9	SUBTASK 34-11-00-790-093 (2) When the test pressure is reached, stop for one minute to allow the system to stabilize.	IERA  24 APR 2014	
10	SUBTASK 34-11-00-790-094 (3) Set the air data test set for the leak check. ✓	IERA  24 APR 2014	
11	SUBTASK 34-11-00-790-095 (4) Make sure the pressure does not decrease more than 0.16 inches Hg (5.4 mB) ✓	IERA  24 APR 2014	

Gambar 4.7 Subtask 34-11-00-480-136 dan Subtask 34-11-00-790-092

Setelah dilakukan *Functional Leak Check of Standby Pitot System* mendapatkan hasil bahwa *Standby Pitot System* masih dalam kondisi baik, hal itu didapat karena pada saat pengecekan menggunakan ADC Tester, *leak* pada *Standby Pitot* sekitar 0,5 knot dalam 1 menit. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa *Standby Pitot System* masih dalam kondisi baik karena *range* berdasarkan AMM 34-11-00-790 *leak* tidak boleh lebih dari 5 knots dalam 1 menit. Jika terdapat *leak* terdapat beberapa langkah yang dapat dilakukan, seperti:

1. AMM TASK 34-11-00-170-802 Pitot Static System – Flushing
2. AMM TASK 34-11-01-000-801 Pitot Probe – Removal

TASKCARD					
WORK ORDER NO.	A/C REG.	A/C MSN.	A/C Effectivity	OPERATOR	TASK CARD NO.
					B789-34-030-00-01-IDN
ACCOMPLISHMENT					
NO.	INSTRUCTION			PERFORMED BY	INSPECTED BY
	(approximately 5 knots) in one minute. Result: 0,5 KNOTS IN ONE MINUTE			 24 APR 2014	
12	SUBTASK 34-11-00-860-149 (5) Put the system back to ambient pressure. ✓			 24 APR 2014	

Gambar 4.8 Subtask 34-11-00-790-095

## 5. *Reassembly*

Pada proses ini *mechanic* melakukan beberapa prosedur setelah melakukan *Functional Leak Check of Standby Pitot System*. Sesuai dengan **SUBTASK 34-11-00-080-073** *mechanic* harus melakukan :

1. Lepas *ADC tester* dari *pitot test adapter*
2. Lepas *pitot test adapter* dari *pitot probe*
3. Lepaskan *safety tag* pada *circuit breakers* dan *close circuit breakers* berikut:

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

Tabel 4.2 *Circuit breakers P18-3*

### 4.4.3 *At L/H Fuselage Found Slide Light not Illuminated*

#### 1. **Identifikasi masalah**

Pada tanggal 22 April 2024 pesawat Boeing 737-800 9M-LNP mengalami permasalahan yaitu tentang *At L/H Fuselage Found Slide Light Not Illuminated*. Dengan hal ini *engineer* mengambil keputusan untuk melakukan Inspeksi lanjutan.

Setelah melakukan identifikasi permasalahan maka dilanjutkan adalah inspeksi untuk mengetahui sumber permasalahan. Pelaksanaannya yaitu dengan melakukan pengecekan pada daerah *upper wing*, apabila *emergency light* dihidupkan, didapatkan hasil bahwa *At L/H Fuselage Found Slide Light Not Illuminated*. Berdasar hal tersebut, Sehingga muncul MDRR no. N/R-00246 maka, mekanik ditugaskan untuk membuka *cover* pada *Overwing Emergency Light*.

Batam  aero technic				MAINTENANCE DEFECT & RECTIFICATION REPORT CAAM		MORR NO. : N/R-00296
A/C TYPE B737-800		A/C REG GM-LHP	MSN 39830	STATION BM-1511	WORK AREA FUSELAGE	ISSUED DATE 22 APR 2024
ATA REFERENCE 33		TYPE OF INSPECTION / CHECK C-CHECK 05			TASK CARD NO. SURVEILLANCE	
DISCREPANCY AT 1/4 FUSELAGE FOUND SLIDE LIGHT NOT ILLUMINATED.					ISSUED BY  Agus Y. 	
If required, tick where applicable: Independent Inspection <input type="checkbox"/> Critical Task <input type="checkbox"/>		ESTIMATE MANHOURS	CUSTOMER DECISION, tick where applicable: Continue to rectification <input type="checkbox"/> Deferred to customer <input type="checkbox"/>		CUSTOMER APPROVAL	
RECTIFICATION			ACCOMPLISHMENT			
NO	RECTIFICATION		MANHOURS	PERFORMED BY	INSPECTED BY	
1.	PERFORM TROUBLESHOOT EMERGENCY LIGHT HAS BEEN DONE. FOUND LIGHT DOES NOT COME ON. REF AIM 33-50 TASK 801 REV: 03.		1			
2.	REPLACE SLIDE/OVERWING LIGHT HAS BEEN CARRIED OUT. TEST RESULT : ILLUMINATED. REF AMM 33-51-04-960-801 REV 33.		0.5			

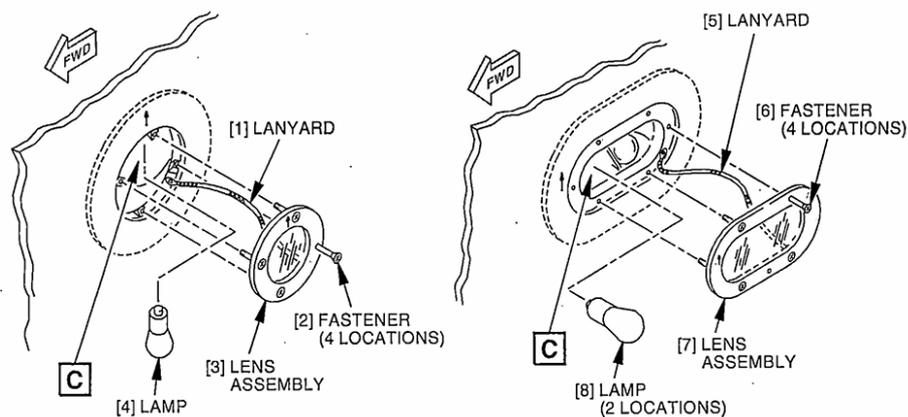
Gambar 4.9 Maintenance Defect &amp; Rectification Report

## 2. *Disassembly*

Pada proses ini, mengacu pada **AMM (Reff Task 33-51-04-960-801)** maka dilakukan *Slide/overwing light-Replacement*

### Slide/overwing light-Replacement

1. Pastikan *Pilot emergency light switch* pada **P5 Overhead panel**, dalam *OFF mode*
2. Pastikan *Attendants emergency light switch* pada *passanger compartment* dalam *NORMAL mode*
3. Buka *Fastener* dan lepas lensa lampu
4. Lepaskan lampu dari *Socket*



Gambar 4.10 Slide/Overwing Lights – Lamp replacement

### 3. *Inspection*

Setelah proses *disassembly* selesai, dilanjutkan dengan tahap pemeriksaan / inspeksi. Dimana dalam kegiatan ini lampu dicek dengan teliti oleh *engineer* dan *mekanik*. Setelah dilakukan pemeriksaan ternyata lampu mengalami kerusakan. Oleh karena itu *engineer* memutuskan untuk melakukan penggantian pada lampu.

#### I. **Fault Isolation Procedure - The Light/Sign Does Not Come On** ✓

- (1) Replace the lamp. Use the applicable task that follows:
  - (a) For an exit sign/indicator, do this task:  
Exit Sign Lamp Replacement, AMM TASK 33-51-01-960-801.
  - (b) For a handle light in the overwing exit sign, do this task: Exit Sign Lamp Replacement, AMM TASK 33-51-01-960-801.
  - (c) For an area light, use the applicable procedure below:

MLI 001, 002, 005-040, 042, 043

- 1) Do this task: Area Light - Lamp Replacement, AMM TASK 33-51-03-960-801.

MLI 041, 044-048, 050, 051, 053-057, 063-065, 067, 078, 084, 089, 092-099, 101-131, 134-141, 143-152, 156-160, 162-184, 301-999

- 2) Do this task: Emergency Aisle Light (EAL) Lens Replacement, AMM TASK 33-51-03-960-803.

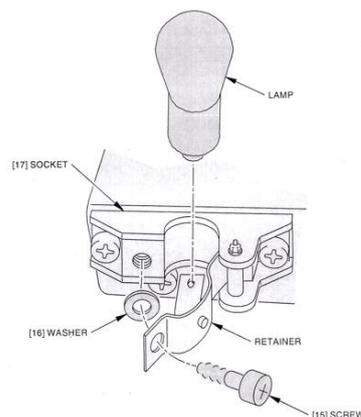
Activate Win  
Go to Settings to

Gambar 4.11 *Fault Isolation Manual*

### 4. *Servicing*

Setelah dilakukan Inspeksi pada bagian lampu, ternyata lampu mengalami kerusakan, maka mengacu pada *Fault Isoation Manual*, harus dilakukan penggantian pada lampu. Sesuai **AMM TASK 33-51-04-960-810**, Maka dilakukan sebagai berikut :

1. Buka *Fastener* dan lepas lensa lampu
2. Pasang lampu ke *socket*
3. Pasang *Screw* dan *washer*, lalu kencangkan *screw* pada *socket*
4. Pasang lensa dan kencangkan *fastener*



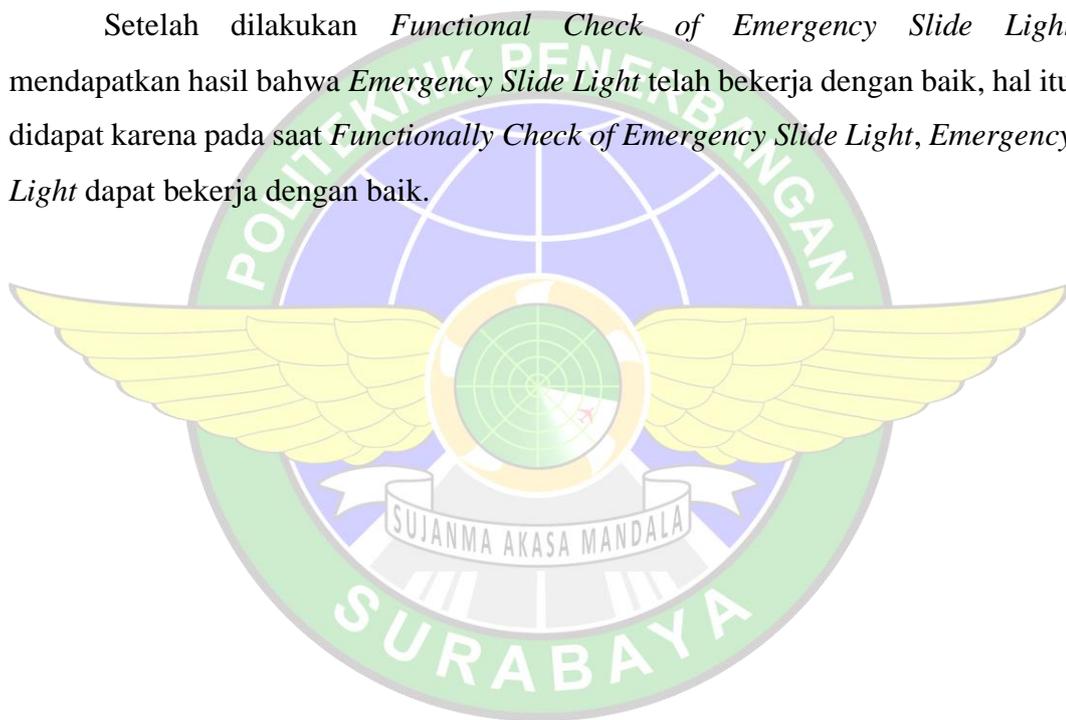
Gambar 4.12 *AMM TASK 33-51-04-960-810*

## 5. *Functional Test*

Apabila proses *cervicing* telah selesai maka dikakukan tindakan *functional test* dengan cara :

1. Pada **P5 Overhead panel, attendant panel**, atur *emergency light switch* dalam posisi *ON mode*
2. Pastikan Lampu Hidup
3. Atur *Emergency light switch*, pada **P5 Overhead panel**, dalam posisi *OFF Mode* atau *Emergency light switch on the attendant panel to NORMAL mode*
4. Pastikan *Emergency exit light* mati

Setelah dilakukan *Functional Check of Emergency Slide Light* mendapatkan hasil bahwa *Emergency Slide Light* telah bekerja dengan baik, hal itu didapat karena pada saat *Functionally Check of Emergency Slide Light*, *Emergency Light* dapat bekerja dengan baik.



## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Kesimpulan dari *troubleshoot* ini yaitu :

1. Pada *Functionally Check Low Frequency Underwater Locator Device* dilakukan *functionally check* dan didapatkan hasil bahwa *low frequency ULD* masih dalam kondisi yang normal dan tidak diperlukan untuk melakukan penggantian pada *low frequency ULD*
2. Pada *Functional Leak Check of Standby Pitot System* didapatkan hasil bahwa *Standby Pitot System* masih dalam kondisi normal dan tidak diperlukan untuk melakukan penggantian pada *Standby Pitot System*.
3. Pada permasalahan ketiga yaitu, *At L/H Fuselage Found Slide Light Not Illuminated*. Setelah dilakukan penggantian pada *Bulb, Emergency Light* Kembali dapat bekerja normal.

#### **5.1.1. Kesimpulan Pelaksanaan OJT**

Berdasarkan kegiatan *On The Job Training (OJT)* yang telah dilaksanakan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa *On The Job Training (OJT)* bermanfaat bagi taruna/taruni yang melaksanakan kegiatan tersebut. Pelaksanaan kegiatan sangat bermanfaat dilihat 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/taruni dapat mengukur kemampuan kerja masing – masing

##### **2. Pengembangan Wawasan dan Kreatifitas**

Taruna/taruni dapat mengembangkan wawasan dan kreatifitas sehingga dapat menumbuhkan profesionalisme. Oleh karena itu, kegiatan ini sangat perlu dilaksanakan oleh taruna/taruni untuk menambah gambaran dalam dunia kerja.

##### **3. Inisiatif Dari pemaparan**

Dapat disimpulkan bahwa, ketika kita mengalami pengalaman pekerjaan disuatu perusahaan dibidang apa saja, sangat menunjang kita dalam berkarir

terutama keberanian berspekulasi dengan kesempatan yang ada untuk menuju kesuksesan.

#### 4. **Disiplin dan Tanggung Jawab**

Selain itu, kegiatan ini dapat menambah kedisiplinan untuk mematuhi aturan yang berlaku serta belajar bertanggung jawab dari setiap tindakan maupun keputusan yang kita ambil.

#### 5.2 **Saran**

Beberapa saran untuk mencegah atau menangani masalah yang terjadi seperti pada laporan penulis:

1. Tidak perlu panik ketika mendapat *troubleshooting* di lapangan.
2. Cari dan temukan sumber masalah dari sebuah troubleshooting.
3. Selalu melihat referensi dari Maintenance Manual maupun Troubleshooting Manual untuk menyelesaikan masalah yang ditemukan dan dihadapi di lapangan.
4. Selalu berkomunikasi dengan Engineer maupun Inspector untuk menyelesaikan troubleshooting yang ditemukan dilapangan.
5. Jangan mengambil tindakan inisiatif tanpa diketahui engineer maupun Supervisor.

##### 5.2.1 **Saran Terhadap Pelaksanaan OJT**

1. Selalu perhatikan masalah *safety* dalam melaksanakan prosedur kerja sebaik – baiknya untuk menciptakan pesawat agar *Safe for Flight*
2. Melaksanakan pekerjaan sesuai dengan waktu yang ditentukan, baik itu waktu pengerjaan, istirahat, maupun penyelesaian.
3. Dalam mengerjakan suatu pekerjaan, gunakan *tools* seperlunya
4. Menjunjung tinggi semangat, dan *mindset* pikiran bahwa *customers* adalah prioritas utama.
5. Ikuti setiap arahan dari atasan sebelum memulai sebuah pekerjaan.
6. Bersikap disiplin dan selalu sigap serta tanggap dalam melakukan pekerjaan.
7. Mencatat setiap kegiatan yang dilakukan dan menerapkan setiap apa yang dicatat.

8. Peduli dengan kebersihan lingkungan sekitar work area.
9. Selalu *check list tools* yang akan dipakai dalam bekerja.
10. Berkonsentrasi penuh dan hindari kecerobohan dalam setiap pekerjaan. Menjalin hubungan baik antar *crew/anggota maintenance*.



## DAFTAR PUSTAKA

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

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

Technic, L. (n.d). From <https://www.modstore.aero/modification/lufthansa-technik-ag-low-frequency-underwater-location-device>

Boeing Company, *B737-600/700/800/900ER Maintenance Manual, Chapter 23. Communication Rev. 74, 15 February 2024*

Boeing Company, *B737-600/700/800/900ER Maintenance Manual, Chapter 34. Navigation Rev. 74, 15 February 2024*

Boeing Company, *B737-600/700/800/900ER Maintenance Manual, Chapter 33. Lights Rev. 74, 15 February 2024*

Boeing Company, *B737-600/700/800/900ER Aircraft Maintenance Manual, ATA Chapter 23, Low Frequency ULD TASK 23-25-03-700*

Boeing Company, *B737-600/700/800/900ER Fault Isolation Manual, ATA Chapter 33, Lights, 33-50 Task 801*

Federal Aviation Administration. *Aircraft Maintenance Technician - Volume 2.*

Fauzi, A., Prabowo, R., & Syukur, K. (n.d.). *Tinjauan Pustaka dan Landasan Teori pada pembuatan Alat Ukur Nilai Penyimpangan Instrumen Data Udara. In Tinjauan Pustaka dan Landasan Teori*

# LAMPIRAN

## Lampiran 1. Taskcard dan MDRR

### 1. Taskcard Functionally Check Low Frequency Underwater Locater Devices

JOB NO/ WORK ORDER NO : **1621133**

RAISED BY : **AL AZRUL**

STATION: **BTH**

**Batik air MAINTENANCE TASK CARD**

AIRCRAFT TYPE: B737-800	AIRCRAFT REGN: 9M-LDD	AIRCRAFT S/N: 38309	SCHEDULE DATE: 4-MAR-2024	CHECK TYPE: CO3 CHECK		
REVISION STATUS: AMP ISS11 R06	TRADE: AVIONICS	MPD NO: 23-120-00	TASK CARD NO: 23-120-00-01			
TITLE: FUNCTIONALLY CHECK THE UNDERWATER LOCATOR DEVICE			AMM REF: 23-25-03-700			
ZONE: 111	ESTIMATED MAN HOURS 0.98		ACTUAL MAN HOURS 1.07			
DESCRIPTION:  FUNCTIONALLY CHECK THE LOW FREQUENCY UNDERWATER LOCATOR DEVICE.  <u>AIRPLANE NOTE:</u> IF INSTALLED.  <u>ACCESS:</u> 111			MECH (Sign, Date & ID No)	LIC/AH (Sign, Date & Stamp)		
			 193236  13 MAR 2024	 M-889  13 MAR 2024		
<input checked="" type="checkbox"/> A GENERAL VERIFICATION HAS BEEN CARRIED OUT TO ENSURE THAT THE AIRCRAFT OR COMPONENT IS CLEARED FROM FOD AND ALL ACCESS PANEL REMOVED HAVE BEEN REFITTED.						
INDEPENDENT / CRITICAL TASK INSPECTION: (If required, tick where applicable)			1 <sup>st</sup> Inspection	N/A		
<input type="checkbox"/> INDEPENDENT INSPECTION			2 <sup>nd</sup> Inspection	N/A		
<input type="checkbox"/> CRITICAL TASK INSPECTION						
AIRCRAFT JOURNEY LOG NO. / INSPECTION CARD NO. (Raised due to defect found, access, removal etc.):			CAAM PART-145 AMO REF. :			
NIL			FAMO 12010 100			
PARTS / MATERIALS INFORMATION						
DESCRIPTION	P/N OFF	S/N OFF	P/N ON	S/N ON	BATCH NO	QTY
CERTIFIES THAT THE WORK SPECIFIED, EXCEPT AS OTHERWISE SPECIFIED, WAS CARRIED OUT IN ACCORDANCE WITH CAA MALAYSIA REQUIREMENTS AND IN RESPECT TO THAT WORK THE AIRCRAFT / AIRCRAFT COMPONENT IS CONSIDERED READY FOR RELEASE TO SERVICE.						

Form No: 00015/Rev.10/Apr22 Page 1 of 1

2. Taskcard Functional Leak Check of Standby Pitot System

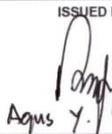
*Batik air* MAINTENANCE TASK CARD

JOB NO/ WORK ORDER NO: 1621615  
 RAISED BY: AL AZRUL  
 STATION: BTH

AIRCRAFT TYPE: B737-800	AIRCRAFT REGN: 9M-LNP	AIRCRAFT S/N: 39830	SCHEDULE DATE: 18-APR-2024	CHECK TYPE: C05 CHECK		
REVISION STATUS: AMP ISS12 R01	TRADE: AVIONICS	MPD NO: 34-030-00	TASK CARD NO: 34-030-00-01			
TITLE: FUNCTIONAL LEAK CHECK OF STANDBY PITOT SYSTEM			AMM REF: 34-11-00-790			
ZONE:	113, 114, 121, 122, 211, 212, 221, 222			ESTIMATED MAN HOURS 0.50		
DESCRIPTION:  FUNCTIONAL LEAK CHECK OF STANDBY PITOT SYSTEM.				ACTUAL MAN HOURS 4.73		
				MECH (Sign, Date & ID No)  <i>Jack</i> 100220	LIC/AH (Sign, Date & Stamp)  <i>[Signature]</i> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">M-869</span>	
<input checked="" type="checkbox"/> A GENERAL VERIFICATION HAS BEEN CARRIED OUT TO ENSURE THAT THE AIRCRAFT OR COMPONENT IS CLEARED FROM FOD AND ALL ACCESS PANEL REMOVED HAVE BEEN REFITTED.				24 APR 2024	24 APR 2024	
INDEPENDENT / CRITICAL TASK INSPECTION: (If required, tick where applicable) <input type="checkbox"/> INDEPENDENT INSPECTION <input type="checkbox"/> CRITICAL TASK INSPECTION				1 <sup>st</sup> Inspection r/A	2 <sup>nd</sup> Inspection r/A	
AIRCRAFT JOURNEY LOG NO. / INSPECTION CARD NO. (Raised due to defect found, access, removal etc.):  NIL			CAAM PART-145 AMO REF.:  FAM0 / 2018 / 08			
PARTS / MATERIALS INFORMATION						
DESCRIPTION	P/N OFF	S/N OFF	P/N ON	S/N ON	BATCH NO	QTY
CERTIFIES THAT THE WORK SPECIFIED, EXCEPT AS OTHERWISE SPECIFIED, WAS CARRIED OUT IN ACCORDANCE WITH CAA MALAYSIA REQUIREMENTS AND IN RESPECT TO THAT WORK THE AIRCRAFT / AIRCRAFT COMPONENT IS CONSIDERED READY FOR RELEASE TO SERVICE.						

Form No: 00015/Rev.10/Apr22 Page 1 of 1

3. MDRR At L/H Fuselage Found Slide Light Not Illuminated

		<b>MAINTENANCE DEFECT &amp; RECTIFICATION REPORT CAAM</b>			MDRR NO. :			
					N/P-00246			
					W/O NO. :			
					1670706			
A/C TYPE	A/C REG	MSN	STATION	WORK AREA	ISSUED DATE			
B737-800	GJM-LHP	39830	BM-BS17	FUSELAGE	22 APR 2024			
ATA REFERENCE		TYPE OF INSPECTION / CHECK		TASK CARD NO.				
33		C-CHECK 05		SURVEILLANCE				
DISCREPANCY				ISSUED BY				
AT L/H FUSELAGE FOUND SLIDE LIGHT NOT ILLUMINATED.				 Agus Y. 				
If required, tick where applicable:		ESTIMATE MANHOURS	CUSTOMER DECISION, tick where applicable:		CUSTOMER APPROVAL			
Independent Inspection <input type="checkbox"/>			Continue to rectification <input type="checkbox"/>					
Critical Task <input type="checkbox"/>			Deferred to customer <input type="checkbox"/>					
NO	RECTIFICATION			ACCOMPLISHMENT				
				MANHOURS	PERFORMED BY	INSPECTED BY		
1.	PERFORM TROUBLESHOOT EMERGENCY LIGHT HAS BEEN DONE. FOUND LIGHT DOES NOT COME ON. REF FIM 33-50 TASK 801 REV 03.			1	1670706 22 APR 2024	 22 APR 2024 		
2.	REPLACE SLIDE/OVERWING LIGHT HAS BEEN CARRIED OUT. TEST RESULT : ILLUMINATED. REF AMM 33-51-04-960-801 REV 83.			0.5	1670706 25 APR 2024	 25 APR 2024 		
<input type="checkbox"/> Repetitive Maintenance Action Required		<input type="checkbox"/> Continued to Next Page (..... of ..... )						
PART / MATERIAL REMOVAL INSTALLATION DATA								
NO	DESCRIPTION	PN OFF	SN OFF	QTY	PN ON	SN ON	BATCH NO.	MATERIAL COST
4	LAMP	767	NSN	1ea	767	NSN	390991	RM 30
TOTAL MANHOUR		MDRR RELEASE						
1.50		1, 5						
Certifies that the work specified, except as otherwise specified, was carried out in accordance with CAA Malaysia Requirements and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service.								
BT-RRF-029/R1, Issued date 30 December 2022								

4. Taskcard At L/H Fuseladge Found Slide Light Not Illuminated



**TASKCARD**

A/C TYPE	Effectivity	DESCRIPTION	WORK ORDER NO.	
737	MLI 141	AT L/H FUSELAGE FOUND SLIDE LIGHT NOT ILLUMINATE	1670706	
A/C REG.	A/C MSN.	ACCESS	TASKCARD NO.	
9M-LNP	39830		N/R-00246	
A/C TSN.	A/C CSN.	ZONE	THRESHOLD	INTERVAL
33560:50	13748		TASK	REVISION
OPERATOR	PLACE	NOTE	ATA	SKILL
MALINDO AIR	BTH-BM			
START DATE	FINISH DATE	ETOPS RVSM RNP10 RII CDCCL		
22 APR 2024	25 APR 2024			

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

TOOLS REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE

MATERIAL REQUIRED		
PART NUMBER	DESCRIPTION	QUANTITY
NONE	NONE	NONE

ACCOMPLISHMENT			
NO.	INSTRUCTION	PERFORMED BY	INSPECTED BY

START TIME(UTC)	FINISH TIME(UTC)	TOTAL MAN HOUR		DEFECT FOUND Y N <input checked="" type="checkbox"/>
		EST.	ACTUAL	
15.21	16.52	0.00	1.5	M.D.R.R. No:

TASK CARD RELEASE

DATE (UTC): 25 APR 2024      TIME (UTC): 16.52      SIGNATURE:       AUTHORIZATION NO.: M-869

BARCODE:
 1670706  N/R-00246



### Lampiran 3. Daily Activity

#### 1. Daily Activity Report

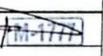
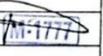
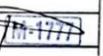
#### DAILY ACTIVITY REPORT

NAME : NADHIF RAYHAN ABHISTA  
N.I.T : 30421016  
COURSE : D3 TPU 7A  
Competency : Base Maintenance

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	2	3	4
1	2 April 2024	Installing Upper Cabin Panel	
2	3 April 2024	Cleaning Cabin Interior	
3	4 April 2024	Cleaning Cabin Interior	
4	5 April 2024	Installing Low Frequency ULD on Radome	
5	6 April 2024	Installing Bulb on E-Compartment and Cargo Compartment	
6	10 April 2024	Cleaning Aircraft Eksterior Area wing	
7	11 April 2024	Cleaning Aircraft Eksterior Area wing	
8	12 April 2024	Installing Side panel Cockpit	
9	13 April 2024	Return to Services 9M-LDD	
10	14 April 2024	Open tail and APU Exhaust Panel	
11	15 April 2024	Remove Jack Screw on tail Aircraft	
12	19 April 2024	EMI Wiring Bundle	
13	20 April 2024	Checking resistant on Wiring Bundle Using LRT Tester	
14	21 April 2024	Checking resistant on Wiring Bundle Using LRT Tester	

### DAILY ACTIVITY REPORT

**NAME** : NADHIF RAYHAN ABHISTA  
**N.I.T** : 30421016  
**COURSE** : D3 TPU 7A  
**Competency** : Base Maintenance

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	2	3	4
15	22 April 2024	Leak test on Pitot Static System using ADC Tester	
16	23 April 2024	Remove wing Panel	
17	24 April 2024	Remove Wing Panel	
18	28 April 2024	Installing wing Panel	
19	29 April 2024	Installing wing Panel	
20	30 April 2024	Remove Wire Bundle on wheel well	
21	1 May 2024	Cleaning Cabin floor and Carpet	
22	2 May 2024	Open and Inspect wing fuel tank panel	
23	3 May 2024	Applying Sealant on Outboard flap Wing panel	
24	7 May 2024	Installing Carpet on floor cabin	
25	8 May 2024	Remove Wiring Bundle	
26	9 May 2024	Remove Wiring Bundle	
27	10 May 2024	Remove Right wing Panel	
28	11 May 2024	Installing Right wing fuel panel	

### DAILY ACTIVITY REPORT

**NAME** : NADHIF RAYHAN ABHISTA  
**N.I.T** : 30421016  
**COURSE** : D3 TPU 7A  
**Competency** : Base Maintenance

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	2	3	4
29	12 May 2024	Remove Landing Gear	
30	16 May 2024	Remove Seat Cover	
31	17 May 2024	Remove Floor Carpet	
32	18 May 2024	Bottom seat cover Installation	
33	19 May 2024	Dresscover seat Installation	
34	20 May 2024	Installing Passenger MIP Cable	
35	21 May 2024	Check and functionally test Low Freq LLD	
36	25 May 2024	Cleaning Fuselage Interior	
37	26 May 2024	Cleaning Fuselage Eksterior	
38	27 May 2024	Cleaning Overwing Eksterior	
39	28 May 2024	Cleaning Overwing Eksterior	
40	29 May 2024	Up and Down Test Landing Gear	
41	30 May 2024	Nose wheel well Adjustment	
42	3 June 2024	Nose wheelwell Adjustment	

### DAILY ACTIVITY REPORT

**NAME** : NADHIF RAYHAN ABHISTA  
**N.I.T** : 30421016  
**COURSE** : D3 TPU 7A  
**Competency** : Base Maintenance

No.	Day and Date	Description of Activity	Supervisor Sign and Stamp
1	2	3	4
43	4 Juni 2021	Installing safety wire	<del>M-1777</del>
44	5 Juni 2021	Remove Right Main Flap	<del>M-1777</del>
45	6 Juni 2021	Remove Windshield	<del>M-1777</del>
46	7 Juni 2021	Installing windshield	<del>M-1777</del>
47	8 Juni 2021	Replacing Bulb on Cargo Compartment	<del>M-1777</del>
48	12 Juni 2021	Installing Right wing Main flap	<del>M-1777</del>
49	13 Juni 2021	Give Inboard spoiler	<del>M-1777</del>
50	14 Juni 2021	Give Outboard flaps	<del>M-1777</del>
51	15 Juni 2021	open Right wing Panel	<del>M-1777</del>
52	16 Juni 2021	open left wing panel	<del>M-1777</del>
53	17 Juni 2021	Remove Passenger Seat	<del>M-1777</del>
54	22 Juni 2021	Remove Floor on Wet Area	<del>M-1777</del>
55	23 Juni 2021	Remove floor on wet Area	<del>M-1777</del>
56	24 Juni, 2021	Cleaning Blanket	<del>M-1777</del>

