

ABSTRAK

Hampir semua pesawat komersil menggunakan *Auxiliary Power Unit* (APU) untuk sumber energi operasional penerbangan. APU menghasilkan energi berupa *pneumatic* dan *electric* yang bisa digunakan untuk komponen dan *system* pada pesawat. Kinerja pesawat akan terganggu apabila APU tidak bisa mencapai kecepatan 100% dengan tepat waktu (*line up slowly*). Apabila suhu pada oli meningkat secara tidak wajar APU juga akan terganggu dan akan mengarah pada *autosutdown*. Maka pesawat akan mengalami kesulitan dalam memperoleh sumber energi *pneumatic* dan *electrical*.

Dilakukan perbaikan pada pesawat A dan pesawat B untuk penggantian komponen yang sudah *unserviceable* dengan komponen yang baru atau *serviceable*. Setelah melakukan proses *troubleshooting* berupa pengumpulan data dan setelah itu melakukan *visual check* dapat diketahui hasil dari komponen tersebut. Kegiatan ini menggunakan arahan dari AMM pesawat Boeing 737-300 *chapter 49*.

Ketika sudah melakukan penggantian komponen maka dapat dilakukan pengetesan akhir untuk memastikan bahwa APU sudah kembali normal. Hasil yang didapatkan dari pengetesan akhir yaitu APU dari kedua pesawat terkait didapatkan info, yaitu APU sudah normal dengan indikasi suhu oli yang sudah normal yaitu 130 °C dan kecepatan *engine* yang sudah dapat mencapai kecepatan 100% sesuai dengan waktu *starting* yaitu 90 detik. Hasil dari *troubleshooting* ini yaitu kedua pesawat kembali normal atau *serviceable*.

Kata kunci: *Auxiliary Power Unit (APU), troubleshooting, Proportional Control Valve, cooling fan*