



**Penghitungan Waktu Standard Pelaksanaan Inspeksi Phase 1 Pesawat
Beechcraft King Air B 200 di Balai Besar Kalibrasi Fasilitas
Penerbangan**

*The Calculation of Standard Time for The Implementation Phase 1 Inspection
Beechcraft King Air B 200 At Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan*

Reja Kurniawan¹, Lilies Esthi Riyanti², Djoko Herwanto³
lilies.esthi@ppicurug.ac.id

Politeknik Penerbangan Indonesia Curug

ABSTRAK

Penelitian dilakukan di hanggar C Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan dengan objek penelitian pada inspeksi phase 1 pesawat King Air B 200 series. Observasi menggunakan metode stopwatch time study dengan instrument Westinghouse rating dan penambahan faktor-faktor allowance. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, maka didapatkan data rata-rata yang paling tinggi nilai rata-ratanya adalah pada section outboard wing dengan waktu rata-rata 1057,5 menit dan waktu rata-rata paling rendah adalah section operational check dengan waktu rata-rata 30 menit. Setelah memproses data waktu rata-rata dari hasil observasi menggunakan metode Westinghouse rating didapat waktu normal pada setiap section pengerjaannya. Dengan memperhatikan faktor penyesuaian (p) dari metode Westinghouse maka didapat waktu normal paling tinggi pada section outboard wing dengan waktu 1194,97 menit dan waktu paling rendah pada section operational check dengan waktu 33,9 menit. Setelah melakukan observasi di hanggar C Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) pada pengerjaan inspeksi phase 1 pesawat King Air B200 diperoleh allowance pada setiap section pengerjaan task card inspeksi phase 1. Dengan nilai allowance terbesar adalah pada engine cowling area dan cabin section sebesar 40,50%. Sedangkan untuk nilai allowance terkecil adalah pada section rear fuselage and empennage sebesar 22,50%. Dari waktu normal setiap section pengerjaan inspeksi phase 1 dan penambahan faktor penyesuaian (p) dan allowance maka diperoleh waktu standard pada setiap section pengerjaan inspeksi phase 1. Dengan menjumlahkan waktu standard dari setiap section maka diperoleh total waktu standard dari inspeksi phase 1 sebesar 6208,661 menit atau 103, 5 jam.

Kata kunci: waktu standard; inspeksi phase 1; allowance; King Air B 200

ABSTRACT

The research was conducted at Hanggar C Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan. The research object was the standard time of the phase 1 inspection King Air B 200 series aircraft. The research used the stopwatch time study method with the Westinghouse rating instrument and the addition of allowance factors. Based on the research conducted, it was obtained the highest average data, the value was at the outboard wing section with the average time 1057.5 minutes and the lowest average time was at the operational check section with the average time 30 minutes. Furthermore, the average time

data from observations using the Westinghouse rating method was processed then the normal time was found for each section of the process. By observing the adjustment factor (p) of the Westinghouse method, the highest normal time was gained at the outboard wing section, it was 1194.97 minutes and the lowest time at the operational check section was 33.9 minutes. After conducting the observations at hangar C, Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) for the phase 1 inspection King Air B200 aircraft, it was obtained the allowance for each section of task card phase 1 inspection. The largest allowance value was at the engine cowling area and cabin section, it was 40.50% while the smallest allowance value was at the rear fuselage and empennage section, it was 22.50%. In order to get the standard time of the phase 1 inspection, it can be described from the normal time of each section on phase 1 inspection and the addition of the adjustment factor (p) and allowance. In addition, to get the total standard time of phase 1 inspection, it can be obtained by adding the standard time of each section. The total standard time of the inspection phase 1 was 6208.661 minutes or 103.5 hours.

Keywords: standard time, phase 1 inspection, allowance, King Air B 200

1. PENDAHULUAN

Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan merupakan lembaga pemerintah yang menyediakan layanan kalibrasi dan inspeksi untuk penerbangan sipil maupun militer, selain itu Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan juga memiliki lingkup dalam bidang pengujian alat yang mendukung transportasi udara, alat bantu pendaratan, radar, dan komunikasi. Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan memiliki kapabilitas pada pesawat Hawker 900XP, Bell 429, KingAir 200/300. Tujuan utamanya adalah operasi penerbangan yang aman dan memenuhi standar keselamatan serta efisien dalam waktu pengerjaan.

Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) menyusun maintenance planning data yang diberikan oleh manufacture menjadi program perawatan yang sesuai dengan keadaan instansi. Task card yang dikeluarkan oleh divisi engineering memiliki manhours sebagai tolak ukur bagi mechanic dan engineer yang melakukan proses maintenance. Manhours adalah waktu yang dibutuhkan dalam suatu pekerjaan yang dapat dilakukan oleh rata-rata pekerja dalam satu jam. Waktu pengerjaan merupakan satu acuan yang dapat menentukan efisien atau tidaknya suatu pekerjaan. Dari waktu pengerjaan kita dapat menentukan pembagian tugas-tugas inspeksi agar proses pelaksanaan inspeksi dapat terukur dan dapat memaksimalkan manpower yang dimiliki.

Maintenance program untuk pesawat Beechcraft KingAir B200 terbagi dalam beberapa bagian yaitu, phase 1, phase 2, phase 3, phase 4, special inspection program, lubrication program, dan continuous corrosion control inspection. Pada maintenance program tersebut tidak

memiliki standard time untuk manhours yang pasti pada setiap job card yang akan dikerjakan, yang nantinya berguna untuk perencanaan manpower yang akan bekerja pada pesawat tersebut dan juga berpengaruh pada penentuan total cost. Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) masih menggunakan sistem konvensional yakni, pengerjaan yang dikerjakan secara bersama-sama tanpa adanya waktu pengerjaan yang jelas pada suatu task atau job yang dikerjakan oleh teknisi atau mekanik yang bertugas. Hal ini menjadi sesuatu yang perlu dipertimbangkan karena akan berpengaruh pada efisiensi pengerjaan.

2. METODE

A. Metode Pengumpulan Data

Studi Pustaka pada dokumen - dokumen *task card maintenance phase 1* pesawat Kingair B200 series pada waktu sebelumnya yang dilakukan di Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) yang dapat dijadikan sebagai referensi dan data tambahan untuk mendukung penulis dalam melakukan penelitian.

Observasi waktu pengerjaan *phase 1* dengan menggunakan metode *stopwatch time study* bersamaan dengan itu penulis juga melakukan pengamatan pada kinerja dan keadaan pada saat melakukan kegiatan *phase 1 inspection* berdasarkan metode Westinghouse dan faktor *allowance* yang nantinya data tersebut akan digunakan sebagai faktor tambahan dalam penghitungan *standard time* pada pengerjaan *phase 1 inspection* pesawat Kingair B200 series di Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP).

B. Metode Analisis Data

Dalam pengolahan data hasil observasi penulis menggunakan parameter statistik dan penerapan metode *Westinghouse* serta penambahan faktor *allowance* dengan alur sebagai berikut:

Pertama, menghitung rata-rata dari data yang didapatkan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{N}$$

\bar{x} adalah rata-rata data, $\sum x$ adalah jumlah dari banyaknya data yang diperoleh, N adalah banyaknya pengamatan yang dilakukan.

Kedua, menghitung rata-rata sub group dengan rumus :

$$\bar{X} = \frac{\sum xi}{n}$$

\bar{X} adalah rata-rata ub group, $\sum xi$ adalah jumlah dari banyaknya data yang diperoleh, n adalah banyaknya sub group dari pengamatan yang dilakukan.

Ketiga, menghitung standard deviasi waktu penyelesaian dengan rumus :

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum (X_j - \bar{X})^2}{N-1}}$$

X_j adalah waktu penyelesaian yang di amati. Kemudian menghitung deviasi distribusi rata-rata dari sub group dengan rumus :

$$\sigma_x = \frac{\sigma}{\sqrt{n}}$$

Keempat, menentukan batas kendali atas dan batas kendali bawah dengan rumus :

$$BKA = \bar{X} + 3\sigma_x$$

$$BKB = \bar{X} - 3\sigma_x$$

Kelima, penghitungan waktu siklus dengan rumus :

$$\bar{X} = \frac{\sum xi}{k}$$

\bar{X} adalah waktu rata-rata, $\sum xi$ adalah jumlah dari waktu hasil pengamatan, k adalah banyaknya pengamatan yang dilakukan.

Keenam, menghitung waktu normal dengan rumus :

$$W_n = \text{Waktu siklus} \times P$$

P adalah faktor penyesuaian.

Ketujuh, penambahan faktor-faktor allowance. Setelah mendapatkan waktu normal maka selanjutnya adalah penambahan faktor-faktor *allowance*. Karena pada waktu normal yang telah dihitung masih terdapat faktor-faktor

yang dapat mempengaruhi waktu normal tersebut sehingga mengakibatkan waktu yang telah dihitung sebelumnya menjadi kurang akurat karena masih ada faktor-faktor yang mempengaruhi waktu normal tersebut. Maka dari itu penambahan faktor *allowances* akan menjadi penting untuk mendapatkan *standard time*. Faktor-faktor allowance didapat berdasarkan pengamatan langsung di lapangan sesuai dengan kriteria-kriteria dari faktor-faktor *allowance*. Setelah mendapatkan faktor *allowance* sesuai dengan kriteria maka selanjutnya faktor tersebut akan memiliki nilai kelonggaran yang akan berpengaruh pada penentuan *standard time*. Setelah didapatkan nilai presentase kelonggaran dengan melakukan pengamatan berdasarkan tabel *allowance* maka data dari tabel *allowance* akan dijumlahkan agar mendapatkan *total allowance*. Setelah itu akan dimasukkan kedalam rumus penghitungan *standard time*.

$$W_s = W_n + (W_n \times \text{total allowance \%})$$

Kedelapan, penghitungan total standard time. Setelah mendapatkan *standard time* pada setiap *section* dari *phase 1 inspection* pada pesawat King Air B 200 maka selanjutnya adalah menambahkan *standard time* dari setiap *section* yang telah dihitung sebelumnya menjadi satu kesatuan total standard time dari *phase 1 inspection* pesawat King Air B 200 berdasarkan observasi penulis menggunakan metode *stopwatch time study* dan metode *Westinghouse* serta penambahan faktor-faktor *allowances*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan dengan menghitung dan menganalisis data yaitu standard time pada *phase 1 inspection* dengan menggunakan statistik untuk mencari rata-rata data serta mencari batas-batas kendali data yang dilanjutkan dengan menentukan waktu normal dengan menggunakan metode *Westinghouse rating*. Setelah di dapatkan waktu normal maka akan dilakukan penambahan kelonggaran dengan nilai-nilai kelonggaran yang telah ditentukan dari hasil observasi. Urutan penghitungan *standard time* pada *phase 1 inspection* adalah sebagai berikut:

A. Hitung rata-rata dari data yang diperoleh

Tabel 1. Hasil rata-rata

NO	Description	X1 (menit)	X2 (menit)	$\sum xi$ (menit)	N	X (menit)
1	Nose and Avionics Bay	100	120	220	2	110
2	Nose Landing Gear Area	145	150	295	2	147,5
3	Flight Compartment	185	420	605	2	302,5
4	Cabin Section	322	300	622	2	311
5	Rear Fuslage and Empennage	170	300	470	2	235
6	Outboard Wing	975	1140	2114	2	1057,5
7	Wing Center Section	955	1050	2005	2	1002,5
8	Main Landing Gear Area	370	570	940	2	470
9	Engine and Cowling Area	545	540	1085	2	542,5
10	Landing Gear Retraction	40	60	100	2	50
11	Oprational Check	30	30	60	2	30

B. Hitung rata-rata sub grup

Dikarenakan obyek yang diobservasi tidak banyak, melainkan hanya dua obyek observasi sehingga sub grup yang diperoleh hanya satu. Hal tersebut mengakibatkan nilai rata-rata dari sub grup akan sama dengan nilai rata-rata dari data observasi yang telah dihitung pada langkah sebelumnya.

Tabel 2. Penghitungan standar deviasi penyesuaian

No	Description	x1 (menit)	x2 (menit)	X (menit)	$\sum(xj - X)^2$ (menit)	N	σ
1	Nose and Avionics Bay	100	120	110	200	2	14,14214
2	Nose Landing Gear Area	145	150	147,5	12,5	2	3,535534
3	Flight Compartment	185	420	302,5	27612,5	2	166,1701
4	Cabin Section	322	300	311	242	2	15,55635
5	Rear Fuslage and Empennage	170	300	235	8450	2	91,92388
6	Outboard Wing	975	1140	1057,5	13612,5	2	116,6726
7	Wing Center Section	955	1050	1002,5	4512,5	2	67,17514
8	Main Landing Gear Area	370	570	470	20000	2	141,4214
9	Engine and Cowling Area	545	540	542,5	12,5	2	3,535534
10	Landing Gear Retraction	40	60	50	200	2	14,1
11	Oprational Check	30	30	30	0	2	0

C. Hitung standar deviasi

Setelah didapatkan rata-rata dari data maka selanjutnya adalah melakukan penghitungan standar deviasi dari data. Pada penghitungan standar deviasi dilakukan penghitungan standar deviasi waktu penyelesaian dan standar deviasi distribusi harga grup.

Tabel 3. Penghitungan deviasi distribusi group

No	Description	σ	n	σx
1	Nose and Avionics Bay	14,14214	1	14,14214
2	Nose Landing Gear Area	3,535534	1	3,535534
3	Flight Compartment	166,1701	1	166,1701
4	Cabin Section	15,55635	1	15,55635
5	Rear Fuslage and Empennage	91,92388	1	91,92388
6	Outboard Wing	116,6726	1	116,6726
7	Wing Center Section	67,17514	1	67,17514
8	Main Landing Gear Area	141,4214	1	141,4214
9	Engine and Cowling Area	3,535534	1	3,535534
10	Landing Gear Retraction	14,1	1	14,1
11	Oprational Check	0	1	0

D. Tentukan batas kendali atas dan batas kendali bawah.

Setelah mendapatkan standard deviasi distribusi grup selanjutnya penulis akan menentukan batas kendali dari data yang diperoleh. Batas kendali data yang akan dihitung adalah batas kendali atas dan batas kendali bawah dari data.

Tabel 4. Penghitungan deviasi distribusi group

No	Description	Rata-rata data	Batas kendali bawah	Batas kendali atas
1	Nose and Avionics Bay	110	67,5736	152,4264
2	Nose Landing Gear Area	147,5	136,8934	158,107
3	Flight Compartment	302,5	180,01	801,01
4	Cabin Section	311	264,331	357,669
5	Rear Fuslage and Empennage	235	40,7716	510,772
6	Outboard Wing	1057,5	707,4821	1407,52
7	Wing Center Section	1002,5	800,9746	1204,03
8	Main Landing Gear Area	470	45,73593	894,264
9	Engine and Cowling Area	542,5	531,8934	553,107
10	Landing Gear Retraction	50	7,7	92,3
11	Oprational Check	30	0	30

E. Menghitung waktu siklus

Setelah dilakukan penghitungan pendahuluan dan dinyatakan data sudah berada pada batas kendali maka data bisa dihitung waktu siklusnya. Cara menghitung waktu siklus sama dengan menghitung rata-rata dari data yang didapatkan jadi bisa dikatakan waktu siklus adalah waktu rata-rata dari data yang didapatkan.

Tabel 5. Penghitungan waktu siklus

No	Description	x1 (menit)	x2 (menit)	Σx_i (menit)	k	Waktu siklus (menit)
1	Nose and Avionics Bay	100	120	220	2	110
2	Nose Landing Gear Area	145	150	295	2	147,5
3	Flight Compartment	185	420	605	2	302,5
4	Cabin Section	322	300	622	2	311
5	Rear Fuslage and Empennage	170	300	470	2	235
6	Outboard Wing	975	1140	2114	2	1057,5
7	Wing Center Section	955	1050	2005	2	1002,5
8	Main Landing Gear Area	370	570	940	2	470
9	Engine and Cowling Area	545	540	1085	2	542,5
10	Landing Gear Retraction	40	60	100	2	50
11	Oprational Check	30	30	60	2	30

F. Menghitung waktu normal

Setelah mendapatkan waktu siklus maka selanjutnya adalah melakukan penghitungan waktu normal dengan penambahan nilai penyesuaian dengan menggunakan metode Westinghouse rating. Pertama penulis akan menentukan penyesuaian (p) yang akan digunakan sebagai faktor tambahan.

Tabel 6. Nilai Penyesuaian

No	Description	Nilai Westinghouse rating	Nilai Penyesuaian (p)
1	Nose and Avionics Bay	1 + 0,06 + 0,02 + 0,02 + 0	1,1
2	Nose Landing Gear Area	1 + 0,06 + 0,05 + 0 + 0	1,11
3	Flight Compartment	1 + 0,06 + 0 + 0	1,06
4	Cabin Section	1 + 0,06 + 0,05 + 0 + 0	1,11
5	Rear Fuslage and Empennage	1 + 0,06 + 0 + 0,02 + 0	1,08
6	Outboard Wing	1 + 0,06 + 0,05 + 0,02 + 0	1,13
7	Wing Center Section	1 + 0,06 + 0 + 0,02 + 0	1,08
8	Main Landing Gear Area	1 + 0,06 + 0,05 + 0 + 0	1,11
9	Engine and Cowling Area	1 + 0,06 + 0,05 + 0,02 + 0	1,13
10	Landing Gear Retraction	1 + 0 + 0,05 + 0 + 0	1,05
11	Oprational Check	1 + 0,06 + 0,05 + 0,02	1,13

Tabel 7. Penghitungan waktu normal

No	Description	Waktu Siklus (menit)	Penyesuaian (p)	Waktu Normal (menit)
1	Nose and Avionics Bay	110	1,1	124,3
2	Nose Landing Gear Area	147,5	1,11	163,725
3	Flight Compartment	302,5	1,06	320,65
4	Cabin Section	311	1,11	345,21
5	Rear Fuslage and Empennage	235	1,08	253,8
6	Outboard Wing	1057,5	1,13	1194,975
7	Wing Center Section	1002,5	1,08	1082,7
8	Main Landing Gear Area	470	1,11	521,7
9	Engine and Cowling Area	542,5	1,13	596,75
10	Landing Gear Retraction	50	1,05	52,5
11	Oprational Check	30	1,13	33,9

G. Penambahan faktor-faktor *allowances*

Dalam menghitung *standard time* diperlukan penambahan *allowance* agar waktu normal yang telah dihitung sebelumnya menjadi lebih akurat dengan memasukan faktor *allowance*. Sebelum menghitung *standard time* perlu terlebih dahulu menentukan nilai dari faktor-faktor *allowance* yang dapat mempengaruhi hasil akhir dari *standard time*.

Tabel 8. Penghitungan total *allowance*

No	Description	Nilai <i>Allowance</i> yang di amati	Total <i>allowance</i>
1	Nose and Avionics Bay	10 + 2 + 3 + 15 + 3 + 0 + 0 + 2,5	32,50%
2	Nose Landing Gear Area	10 + 7 + 0 + 10 + 3 + 0 + 0 + 2,5	32,40%
3	Flight Compartment	10 + 2 + 3 + 5 + 3 + 0 + 0 + 2,5	25,50%
4	Cabin Section	10 + 7 + 3 + 15 + 3 + 0 + 0 + 2,5	40,50%
5	Rear Fuslage and Empennage	10 + 2 + 0 + 5 + 3 + 0 + 0 + 2,5	22,50%
6	Outboard Wing	10 + 2 + 0 + 15 + 3 + 0 + 0 + 2,5	32,50%
7	Wing Center Section	10 + 7 + 0 + 5 + 3 + 0 + 0 + 2,5	27,50%
8	Main Landing Gear Area	10 + 7 + 0 + 15 + 3 + 0 + 0 + 2,5	37,50%
9	Engine and Cowling Area	15 + 2 + 3 + 15 + 3 + 0 + 0 + 2,5	40,50%
10	Landing Gear Retraction	10 + 1 + 0 + 10 + 3 + 0 + 0 + 2,5	26,50%
11	Oprational Check	10 + 1 + 0 + 10 + 3 + 0 + 0 + 2,5	26,50%

H. Menghitung total *standard time*

Setelah didapatkan *standard time* pada setiap bagian, selanjutnya untuk mencari total *standard time* dari *phase 1 insepction* pesawat Kingair B200 maka *standard time* dari setiap bagian akan dijumlahkan dan nantinya akan didapatkan total dari *standard time* pengegerjaan *phase 1 inspection* pesawat Kingair B200 di Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan. Penjumlahan *standard time* dari setiap *section*.

Tabel 8. Penghitungan *standard time*

No	Description	Waktu normal (menit)	$W_n \times total allowance$ %	Standard time (menit)
1	Nose and Avionics Bay	124,3	40,3975	164,6975
2	Nose Landing Gear Area	163,725	53,0469	216,7719
3	Flight Compartment	320,65	81,76575	402,41575
4	Cabin Section	345,21	139,8101	485,02005
5	Rear Fuselage and Empennage	253,8	57,105	310,905
6	Outboard Wing	1194,975	388,3669	1583,34188
7	Wing Center Section	1082,7	297,7425	1380,4425
8	Main Landing Gear Area	521,7	195,6375	717,3375
9	Engine and Cowling Area	596,75	241,6838	838,43375
10	Landing Gear Retraction	52,5	13,9125	66,4125
11	Oprational Check	33,9	8,9835	42,8835

No	Description	Standard time (menit)
1	Nose and Avionics Bay	164,6975
2	Nose Landing Gear Area	216,771
3	Flight Compartment	402,415
4	Cabin Section	485,020
5	Rear Fuslage and Empennage	310,905
6	Outboard Wing	1583,341
7	Wing Center Section	1380,442
8	Main Landing Gear Area	717,337
9	Engine and Cowling Area	838,433
10	Landing Gear Retraction	66,412
11	Oprational Check	42,883
Total Standard Time Phase 1 Kingair B200		6208,661

observasi langsung pelaksanaan phase 1 inspection pesawat King Air B 200.

Daftar Pustaka

- European Aviation Safety Agency, "Type Certificate Data Sheet Beech Model: - B200, B200C, B200GT, B200CGT, B300 and B300C (King Air)", Issue 5, pp. 1-27, 29 Agustus 2013.
- P. D. Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Yogyakarta: ALFABETA, 2019.
- Republic Of Indonesia Ministry Of Transportation, "Civil Aviation Safety Regulation", *Definitions and Abbreviations*, vol. 1, no. 3, pp. 46-47, 2006.
- Sultalaksana, Z.I., Ruhana, A., dan Tjakraatmadja J.H., Teknik Perancangan Sistem Kerja, Bandung: ITB, 2006.
- S. Wignjosoebroto, Ergonomi Studi Gerak dan Waktu, Surabaya: Guna Widya, 2006.
- Warta Ardhia, "Jurnal Penelitian Perhubungan Udara," *Telaahan Literatur Tentang Program Perawatan Pesawat Udara*, vol. 38, no. 5, pp. 358-363, 2012.

4. KESIMPULAN

- A. Dari data yang didapat dari hasil observasi, setelah diolah didapatkan rata-rata waktu observasi pada setiap *section* pengerjaannya. Dari data rata-rata tersebut data yang paling tinggi nilai rata-ratanya adalah pada *section outboard wing* dengan waktu rata-rata 1057,5 menit dan waktu rata-rata paling rendah adalah *section operational check* dengan waktu rata-rata 30 menit.
- B. Setelah memeproses data waktu rata-rata dari hasil observasi menggunakan metode *Westinghouse rating* didapat waktu normal pada setiap *section* pengerjaannya. Dengan memperhatikan faktor penyesuaian (p) dari metode Westinghouse maka didapat waktu normal paling tinggi pada *section outboard wing* dengan waktu 1194,97 menit dan waktu paling rendah pada *section operational check* dengan waktu 33,9 menit.
- C. Setelah melakukan observasi di hanggar C Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) pada pengerjaan *phase 1 inspection* pesawat Kingair B200 diperoleh *allowance* pada setiap *section* pengerjaan *task card phase 1 inspection*. Dengan nilai *allowance* terbesar adalah pada *engine cowling area* dan *cabin section* sebesar 40,50%. Sedangkan untuk nilai *allowance* terkecil adalah pada *section rear fuselage and empennage* sebesar 22,50%.
- D. Dari waktu normal setiap *section* pengerjaan *phase 1 inspection* dan penambahn faktor penyesuaian (p) dan *allowance* maka diperoleh *standard time* pada setiap *section* pengerjaan *phase 1 inspection*. Dengan menjumlahkan *standard time* dari setiap *section* maka diperoleh total *standard time* dari *phase 1 inspection* sebesar 6208,661 menit atau 103, 5 jam.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih kepada Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (BBKFP) yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan