

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI *MAINTENANCE FUEL OIL PURIFIER*  
UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS BAHAN BAKAR  
DI MT. HANA PIONEER**

Oleh :

**YONO**  
**NIS. 01952/T-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH**

**OPTIMALISASI *MAINTENANCE FUEL OIL PURIFIER*  
UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS BAHAN BAKAR  
DI MT. HANA PIONEER**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ATT - I**

**Oleh :  
YONO  
NIS. 01952/T-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1**

**JAKARTA**

**2023**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama : YONO  
No. Induk Siwa : 01952/T-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : TEKNIKA  
Judul : OPTIMALISASI *MAINTENANCE FUEL OIL PURIFIER*  
UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS BAHAN  
BAKAR DI MT. HANA PIONEER

Pembimbing I

**Dr., Ir. Desamen Situpang, M.M.**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19581229 199303 1 001

Jakarta, 20 Juni 2023

Pembimbing II

**Dr. Larsen Barasa, SE., M.MTr**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19720415 199803 1 002

Mengetahui :  
Ketua Jurusan Teknika

**Dr. Markus Yando, S.SiT., M.M**  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19800605 200812 1 001


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN MAKALAH**


Nama : YONO  
No. Induk Siwa : 01952/T-I  
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I  
Jurusan : TEKNIKA  
Judul : OPTIMALISASI *MAINTENANCE FUEL OIL PURIFIER*  
UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS BAHAN  
BAKAR DI MT. HANA PIONEER

  
Dr. Capt. Marihot Simanjutak.,MM  
NIP.19661110 1998031 002

  
Ir. Mauritz H.M. Sibarani, DESS, ME  
NIP.19681129 199403 1 002

  
Drs. Brenhard M. Tampubolon, M.Si.  
NIP.19641003 199403 1 001

Mengetahui  
Ketua Jurusan Teknika

  
Dr. Markus Yando, S.SiT., M.M  
Penata TK. I (III/d)  
NIP. 19800605 200812 1 001

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul :

**“OPTIMALISASI *MAINTENANCE FUEL OIL PURIFIER* UNTUK  
MENINGKATKAN KUALITAS BAHAN BAKAR  
DI MT. HANA PIONEER”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Teknik Tingkat - I (ATT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

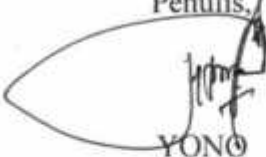
1. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Dr. Markus Yando, S.SiT.,M.M, selaku Ketua Jurusan Teknik Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Dr., Ir. Desamen Simatupang, M.M., selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Dr. Larsen Barasa, SE.,M.MTr, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Bapak Dr.Capt.Marihot S,MM Selaku Ketua penguji makalah
7. Bapak Ir.Mauritz H.M Sibarani,DESS.,ME Selaku penguji satu makalah
8. Bapak Drs.Brenhard Mangatur Simbolon M.Tampubolon.M.Si Selaku penguji dua

makalah

9. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
10. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Juni 2023

Penulis,  
  
YONO  
NIS. 01952/T-I

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>viii</b>
 <b>BAB I    PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	4
D. Metode Penelitian .....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian .....	6
F. Sistematika Penulisan .....	7
 <b>BAB II   LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pemikiran .....	21
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	22
B. Analisis Data .....	24
C. Pemecahan Masalah .....	28
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	37
B. Saran .....	37
 <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>39</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	

## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
Gambar 2.1 <i>Purifier</i> .....	12
Gambar 3.1 Perawatan <i>fuel oil purifier</i> .....	22
Gambar 3.2 <i>Dic Bowl fuel oil purifier</i> sebelum dan sesudah dibersihkan.....	23
Gambar 3.3 <i>Vertical Shaft Purifier</i> .....	23
Gambar 3.4 <i>Pilot valve Assembly</i> .....	26
Gambar 3.5 <i>Pilot valve</i> baru .....	26



## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Kapal merupakan sarana transportasi laut yang memegang peranan sangat penting dalam kemajuan industri dibidang maritim. Perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang jasa transportasi laut dituntut untuk dapat menyediakan armada kapalnya secara aman, efisien dan selalu tepat waktu disetiap pelabuhan yang akan dituju. Sehingga perusahaan pelayaran dapat terus bertahan dan tidak mengalami kebangkrutan ditengah ketatnya persaingan dunia usaha secara global.

Dewasa ini penggunaan mesin diesel sebagai tenaga penggerak utama dan mesin bantu sudah sangat banyak digunakan untuk pengoperasian kapal karena lebih efisien dan mudah dalam perawatannya. Bahan bakar yang umum digunakan untuk proses pembakaran mesin diesel kapal ada dua jenis, yaitu : MDO (*marine diesel oil*) dan HFO (*heavy fuel oil*). Akan tetapi pada umumnya kapal menggunakan bahan bakar *Marine Diesel Oil*.

Kapal-kapal bermesin diesel yang menggunakan *Marine Diesel Oil* sebagai bahan bakar untuk proses pembakaran sangat perlu menjaga dan memperhatikan kebersihan dan kualitas bahan bakarnya untuk menghasilkan proses pembakaran yang sempurna, karena kinerja mesin diesel sangat tergantung pada proses pembakaran antara bahan bakar dan udara di ruang bakar. Bila proses pembakaran itu bermasalah, maka akan mempengaruhi kinerja mesin tersebut.

Penyebab ketidaksempurnaan proses pembakaran ada beberapa hal, diantaranya saluran injektor yang kotor karena tersumbat oleh kotoran yang terbawa bahan bakar, atau karena alat *fuel oil purifier* kurang berfungsi optimal sehingga mengganggu penyediaan bahan bakar yang bersih di atas kapal. *Fuel oil purifier* itu sendiri berfungsi untuk memisahkan kotoran seperti endapan, lumpur, air dan kotoran lainnya dari minyak.

Sebagai salah satu unsur utama dalam proses pembakaran, bahan bakar yang digunakan harus memiliki kriteria dan kualitas yang baik. Bahan bakar dalam peranannya sebagai sumber energi dalam menghasilkan kerja mekanik secara terkendali. Dengan kata lain, bahan bakar adalah zat yang menghasilkan energi, terutama panas yang dapat digunakan apabila ditinjau dari sudut teknis dan ekonomis, bahan bakar diartikan sebagai bahan yang apabila dibakar dapat meneruskan proses pembakaran tersebut dengan sendirinya, disertai dengan pengeluaran kalor. Artinya, suatu bahan bakar dapat terbakar dengan sendirinya karena adanya kalor dari sumber kalor.

Dalam hal ini, kualitas bahan bakar sangat perlu diperhatikan untuk meminimalisir ketidaksempurnaan bahan bakar akibat adanya kotoran-kotoran dalam bahan bakar. Oleh karena itu, perlu adanya suatu pesawat yang dapat digunakan untuk meningkatkan kualitas bahan bakar yang akan digunakan dalam proses pembakaran atau setidaknya dapat meminimalisir kadar kotoran seperti air dan kotoran lainnya dalam bahan bakar agar proses pembakaran di dalam silinder berlangsung dengan sempurna. Mengingat pentingnya peranan *fuel oil purifier* sebagai pembersih bahan bakar yang dibutuhkan oleh mesin induk, maka diperlukan usaha untuk meningkatkan keandalannya melalui usaha perawatan.

Adapun permasalahan yang pernah penulis alami berkaitan dengan *fuel oil purifier* adalah terjadinya *over flow*. Dimana ketika itu kapal sedang berada di perairan Korea sekitar tanggal 21 Mei 2021, Masinis Jaga mendapati *service tank low alarm* berbunyi, setelah diperiksa ternyata level bahan bakar di tangki berkurang berarti ada permasalahan pada sistem produksi bahan bakar bersih. Setelah diperiksa ternyata bahan bakar terbuang ke *sludge tank* (tangki lumpur/minyak kotor) yang diketahui setelah bunyi alarm dari *sludge tank*. Selain itu juga permasalahan lainnya yaitu *disc bowl purifier* tidak bekerja pada saat membuang kotoran, dimana pada *start* awal *purifier* bekerja dengan normal tetapi sewaktu *purifier disludge* (saat membuang lumpur) tidak terbuka sehingga sebagian endapan ikut dengan minyak yang bersih. Seharusnya minyak dipisahkan lalu dialirkan ke tangki harian, sedangkan air dan lumpur dialirkan ke *sludge tank*. Gejala ini menyebabkan *filter* bahan bakar yang masuk ke motor induk, motor bantu, dan ketel bantu cepat kotor.

Masalah lainnya yaitu terjadi gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier*. Setelah bunyi alarm dan kerja *purifier* berhenti secara otomatis masinis

melakukan pemeriksaan *purifier*, dilakukan *reset* dan distart kembali namun mengalami kegagalan karena *overload* untuk elektro motor *trip*, putaran *purifier* tidak mampu melewati batas kritis setelah dijalankan, kondisi *purifier* bergetar tidak seperti biasanya. *Display* penunjukan temperatur bahan bakar yang masuk ke *purifier* melebihi batas normalnya 98 C, ada indikasi terjadi gangguan pada kelurusan *vertical shaft*, karena sebelumnya telah dilakukan pembersihan dan pemeriksaan pada bagian *bowl set*, *bearing* dan bagian lainya.

Dalam masalah gangguan kelurusan pada *vertical shaft* tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa manajemen perawatan belum terealisasi dengan baik. Dimana dalam hal ini sebelumnya sudah dilaksanakan perawatan dan perbaikan pada bagian *bowl set*, *bearing* dan bagian lainya akan tetapi kurang memperhatikan kondisi *vertical shaft*. Dalam manajemen perawatan dijelaskan bahwa pelaksanaan perawatan dapat terlaksana secara maksimal jika memperhatikan fungsi manajemen yaitu adanya perencanaan (*planning*), susunan kerja/pengorganisasian (*organizing*), pergerakan (*actuating*) dan pengawasan dalam pelaksanaannya (*controlling*) atau dikenal dengan istilah POAC.

Berdasarkan permasalahan di atas mengenai pentingnya kualitas bahan bakar, maka penulis merasa tertarik untuk menyusun makalah dengan judul: **“OPTIMALISASI MAINTENANCE FUEL OIL PURIFIER UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS BAHAN BAKAR DI MT. HANA PIONEER”**.

## **B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH**

### **1. Identifikasi Masalah**

Dari uraian latar belakang di atas, dapat digambarkan dan diidentifikasi masalah-masalah yang berkaitan dengan *fuel oil purifier*. Sebagaimana hal diatas dapat diidentifikasi beberapa masalah yang dapat menurunkan kinerja *fuel oil purifier* dalam menghasilkan bahan bakar yang bersih sebagai berikut :

- a. *Bowl purifier* tidak terbuka untuk membuang lumpur.
- b. Gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier*.
- c. Perawatan terhadap *fuel oil purifier* tidak optimal
- d. Penggunaan *gravity disc* yang tidak tepat.
- e. Kecepatan putar *bowl purifier* rendah.

## **2. Batasan Masalah**

Mengingat luasnya permasalahan yang dapat dikaji dan keterbatasan penulis dalam mengidentifikasi seluruh masalah-masalah yang ada maka dalam penulisan ini, penulis hanya membatasi permasalahan pada:

- a. *Bowl purifier* tidak terbuka untuk membuang lumpur.
- b. Gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier*

## **3. Rumusan Masalah**

Untuk memudahkan dalam pembahasan analisis ke depan, maka penulis akan mengemukakan rumusan masalah yang terjadi di atas kapal dimana penulis bekerja.

Adapun rumusan masalahnya adalah sebagai berikut :

- a. Mengapa *Dics bowl purifier* tidak bekerja dengan baik untuk membuang lumpur ?
- b. Apa yang menyebabkan gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier* ?

## **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

- a. Untuk mengetahui penyebab *Dics bowl purifier* tidak bekerja dengan baik untuk membuang lumpur dan cara mengatasinya.
- c. Untuk mengetahui penyebab gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier* dan cara mengatasinya.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat Teoritis**

- 1) Sumber referensi bagi pasis untuk belajar mengenai tata cara pelaksanaan perawatan *fuel oil purifier* di kapal.

- 2) Sebagai tambahan ilmu pengetahuan yang bisa di manfaatkan oleh pihak yang berkepentingan dengan *fuel oil purifier*

#### **b. Manfaat Praktis**

- 1) Sebagai sumbang saran bagi perusahaan agar mengawasi secara efektif pelaksanaan perawatan pada permesinan khususnya *fuel oil purifier* di kapal.
- 2) Berbagi pengalaman mengenai pentingnya mengimplementasikan prosedur perawatan di kapal serta berbagi pengetahuan mengenai beberapa kendala yang ditemui dalam pelaksanaan perawatan *fuel oil purifier* di kapal.

### **D. METODE PENELITIAN**

Dalam penyusunan makalah ini penulis menggunakan metode pengumpulan data berdasarkan diatas :

#### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penulisan makalah ini menggunakan metode pendekatan studi kasus yang dilakukan secara deskriptif kualitatif, yakni berdasarkan pengalaman yang penulis alami selama bekerja di atas MT. Hana Pioneer dalam pelaksanaan perawatan *fuel oil purifier* di kapal.

#### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data merupakan langkah yang amat penting dalam penelitian, peneliti akan menjelaskan bagaimana peneliti melakukan pengumpulan data dan mengemukakan dengan cara mendapatkan data tersebut, yang berkaitan dengan alat pengabut bahan bakar sebagai berikut :

##### **a. Observasi**

Adalah teknik pengumpulan data dengan menyimak secara langsung mengenai objek hingga dapat diperoleh data yang berhubungan dengan permasalahan di lapangan melaksanakan pekerjaan di atas kapal dan menganalisa berdasarkan teori-teori yang relavan berdasarkan penelitian

secara langsung perlu diperhatikan masalah yang akan diteliti oleh penulis selama melaksanakan perawatan *fuel oil purifier* di kapal.

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain.

#### **b. Dokumentasi**

Teknik dokumentasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang digunakan dengan melihat atau membaca arsip-arsip di atas kapal dan hasil pengamatan yang terjadi di lapangan ini merupakan salah satu arsip yang disimpan.

Dan apabila ditemukan kerusakan pada bagian-bagian tertentu sudah pasti dengan cepat diketahui kerusakan-kerusakan pada *fuel oil purifier* tersebut dan juga sebagai perbandingan kerja *fuel oil purifier* dan alat pendukung pada saat *fuel oil purifier* bekerja normal maupun tidak normal.

#### **c. Studi Pustaka**

Studi pustaka adalah teknik yang dilakukan pengambilan data dengan mengambil referensi dari buku-buku yang relevan dengan apa yang penulis bahas dalam makalah, di dalam buku tentang mesin induk yang terkandung hal yang berkaitan dengan alat pengabut yang akan dibahas dalam makalah ini.

### **E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Penelitian dilaksanakan pada tanggal 12 Juni 2020 sampai dengan 17 Agustus 2021, yaitu selama penulis bekerja sebagai *Second Engineer* di atas MT. Hana Pioneer, salah satu armada milik perusahaan Ink Marine Co. Ltd.

### **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah

penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

## **BAB I    PENDAHULUAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, serta sistematika penulisan.

## **BAB II   LANDASAN TEORI**

Pada bab ini menjelaskan tentang teori-teori yang di gunakan untuk menganalisa data-data yang di dapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga tedapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah di identifikasi sebagai masalah yang penting.

## **BAB III   ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang deskripsi data yaitu kejadian di lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di MT. Hana Pioneer. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.



#### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini menjelaskan tentang penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas di dalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, maka penulis membuat tinjauan pustaka yang akan memaparkan definisi-definisi, istilah-istilah dan teori-teori yang terkait dan mendukung pembahasan pada makalah ini. Adapun beberapa sumber yang oleh penulis dijadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

##### **1. *Fuel Oil Purifier***

###### **a. Definisi *Fuel Oil Purifier***

Menurut Wasimun (2015:45) dalam buku yang berjudul *Fuel Oil Purifier* menjelaskan bahwa pada setiap permesinan baik mesin induk ataupun *generator* yang menggunakan bahan bakar minyak sebagai sumber pembangkit tenaga, dilakukanlah perawatan bahan bakar dan minyak lumas untuk mencegah kerusakan akibat gesekan pemakaian bahan bakar, maka bahan bakar dan minyak lumas perlu diperhatikan dan dijaga kondisinya. Maksud diadakan perawatan tersebut agar bahan bakar dan minyak lumas dalam pemakaiannya bisa mempertahankan kinerja mesin.

Untuk menghindari terjadinya suatu masalah pada kinerja mesin induk dan mesin bantu maka diadakan suatu sistem pembersihan bahan bakar yang dimulai sejak bahan bakar berada dalam tangki dasar berganda (*double bottom*), pengendapan dalam *settling* dan *service tank*, sedangkan minyak lumas sejak berada di *settling* dan *crank case*.

Pada *Purifier* pembersihan dilakukan dengan sistem gerak putar (sentrifugal), jika tenaga sentrifugal diputar antara 6000-7000 putaran dalam waktu tertentu maka tenaganya akan lebih dari gaya gravitasi dan statis. Untuk menunjang kinerja *purifier* maka komponen-komponen

pendukung *purifier* seperti *bowl disc*, *ball bearing*, *poros purifier*, dan *drive gear* harus mendapatkan perawatan secara berkala.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa *purifier* merupakan suatu bagian dari pesawat yang ada di kapal yang digunakan untuk memurnikan bahan bakar dari kotoran, air dan sejenisnya yang terkandung bersama dengan bahan bakar melalui serangkaian proses tertentu, baik dengan menggunakan metode gravitasi maupun sentrifugal sehingga didapat bahan bakar yang lebih bersih dan mencegah terjadinya gangguan pada mesin induk.

#### **b. Prinsip Pemisahan Bahan Bakar**

Prinsip alat pembersih bahan bakar terdiri dari beberapa jenis, hal ini disebabkan karena perbedaan berat jenis (BJ) zat cair tersebut. Namun yang sering dipakai di kapal yaitu :

##### **1) Metode Gaya Gravitasi**

Menurut N.E Chell (2019:153) dalam bukunya yang berjudul *Operation and Maintenance of Machinery in Motorships* bahwa pemisahan dengan gaya berat/gravitasi terjadi secara bertahap untuk pertama kalinya pada bahan-bahan padat seperti lumpur, kotoran dan lainnya yang terkandung pada bahan bakar mengendap di dasar tangki pengendap (*settling tank*). Cairan-cairan yang lebih berat seperti air, akan mengendap di atas endapan bahan-bahan padat, sedangkan cairan-cairan yang lebih ringan seperti minyak/bahan bakar akan berada di bagian atas tangki. Penggunaan panas akan mempercepat proses pemisahan.

Pemisahan terjadi karena adanya perbedaan berat jenis, atau kepekatan dari cairan-cairan dan bahan-bahan padat itu. Dalam kasus ini, gaya gravitasilah yang menyebabkan terjadinya pengendapan dan hal ini terjadi dalam waktu yang agak lama. Jika gaya/kekuatan gravitasinya (*gravitational force*) dinaikan, dengan menggunakan gaya sentrifugal, dampak pemisahannya akan sangat besar.

## 2) Metode Pembersih Sentrifugal

Mesin pemisah kotoran yang lazim disebut *Separator/purifier* yaitu pemisah melalui putaran dengan melakukan pemisahan dengan pengendapan di bidang sentrifugal. Jika pengendapan dengan gaya sentrifugal bekerja sesuai dengan rpm, maka pemisahan dan pembersihannya jauh lebih besar daripada pengendapan gravitasi bumi. Dalam hal ini menurut Chris Leigh-Jones (2018:61) dalam bukunya yang berjudul *A Practical Guide To Marine Fuel Oil Handling* bahwa jika sebuah mangkok (bowl) berisi bahan bakar diputar cukup kencang, maka timbul gaya sentrifugal yang akan melemparkan partikel apapun yang memiliki berat jenis lebih besar dari bahan bakar (seperti partikel-partikel padat dan air tawar yang ada di dalam bahan bakar) ke dinding samping dari mangkok. Perbandingan antara gaya sentrifugal terhadap berat seringkali disebut “Nilai-G” yang besarannya tergantung dari kecepatan putar dan desain dari *centrifuge* dan berkisar antara 7000-9000 rpm.

Sedangkan dalam website [www.maritimeworld.web.id](http://www.maritimeworld.web.id), menyatakan bahwa keuntungan dalam penggunaan gaya sentrifugal adalah :

- a) Lumpur-lumpur dapat dipisahkan dengan mudah dan dibuang dengan cara di *blow up*.
- b) Gerakan pembuangan lumpur dilakukan dalam suatu waktu yang singkat dengan tenaga hidrolik yang tinggi.
- c) Proses pembersihan jauh lebih efisien dan ekonomis dibanding dengan metode gravitasi.

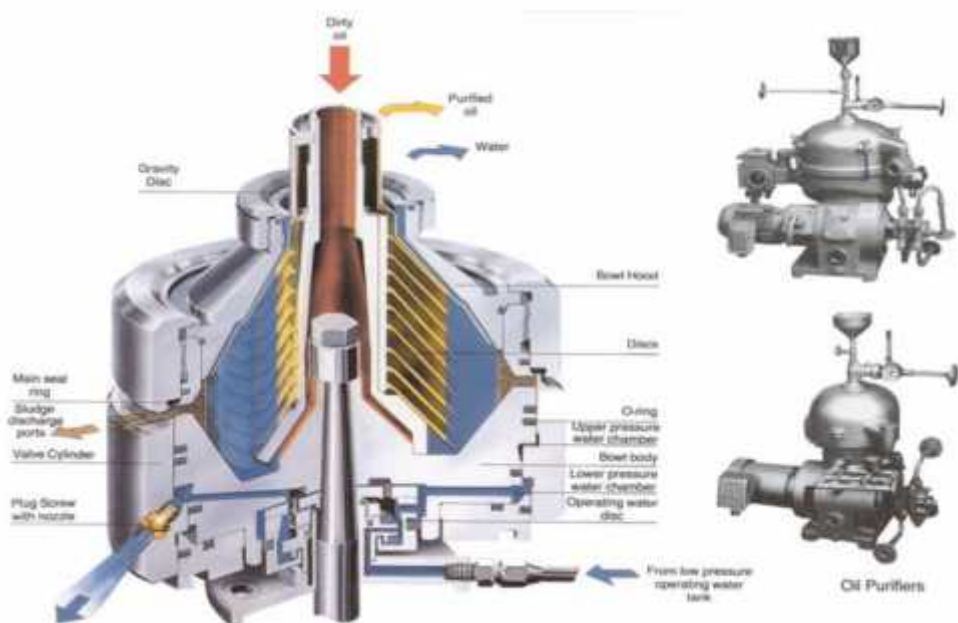
Berdasarkan uraian dari pendapat di atas, ada 2 metode yang digunakan dalam proses pemisahan bahan bakar, yaitu metode gravitasi dan metode sentrifugal. Pada dasarnya kedua metode ini hampir sama, dimana dengan menggunakan gaya gravitasi, proses pemisahan bahan bakar berlangsung berdasarkan perbedaan berat jenis, kepekatan dan cairan, sehingga bagian yang memiliki berat jenis lebih tinggi akan mengendap dan terpisah, namun dalam prosesnya metode jenis ini membutuhkan waktu yang lama. Sedangkan metode

sentrifugal dengan melakukan putaran yang kemudian akan menimbulkan daya dorong sehingga memisahkan bagian-bagian yang memiliki berat jenis lebih tinggi. Sehingga kedua metode tersebut memiliki proses pemisahan yang hampir sama, yaitu dengan berdasarkan berat jenis, kepekatan dan cairan dimana yang lebih berat akan mengendap atau terpisah dari yang lainnya.

### c. Cara Kerja *Purifier*

Menurut Thomas P.Morton Lisc Jackson (2017:34) dalam bukunya yang berjudul *General Engineering Knowledge Fpr Marine Engineers* bahwa cara kerja *purifier* sangat identik dengan gaya berat yang dalam prosesnya didukung oleh gaya sentrifugal sehingga proses pemisahannya sangat cepat. Percepatan gaya sentrifugal besarnya antara 6000-7000 kali lebih besar dari pengendapan gravitasi statis. *Purifier* tersebut terdiri dari sebuah tromol berputar dengan putaran tinggi (di atas 1000 rpm, seperti tipe SJ 2000 putaran mencapai 8000-9000 Rpm) yang diisikan secara sentral dengan bahan bakar kotor setelah terlebih dahulu diisi dengan air, pada gambar memperlihatkan bentuk bagan suatu *bowl* dari sentrifugal.

Susunan alat-alat dan cara kerjanya dapat dilihat pada gambar di bawah :



Gambar 2.1 *Purifier*  
(Sumber: <https://library.polteknepel-sby.ac.id>)

Bowl terbagi atas dua bagian, bagian atas dan bagian bawah dibagian bawah ini terletak suatu dasar yang dapat bergerak, dari gambar dapat kita terangkan bahwa mangkuk tersebut mempunyai dua saluran keluar, proses aliran cairan melalui pusat dan keluar dibawah distributor. Cairan mengalir dan dibagi sesuai dengan jarak antara mangkuk di mana fase *liquid* atau cairan dipisahkan satu sama lain oleh aksi gaya sentrifugal. Akibat gaya sentrifugal, cairan yang berat (lumpur, air, dan sedimen padat) akan terlempar lebih jauh dari titik pusatnya, karena berat jenisnya lebih besar dan menuju kebawah tempat sidemen berkumpul.

Sedangkan bahan bakar yang telah dipisahkan dari kotoran akan menjadi ringan karena perbedaan berat jenis, kemudian bahan bakar bersih tersebut akan mengalir dibagian atas plat-plat yang berbentuk kerucut selanjutnya bahan bakar tersebut akan terdorong naik menuju saluran keluar bahan bakar bersih, sedangkan air dan kotoran lainnya mengalir ke atas menuju saluran keluar yang letaknya di bawah saluran keluaran bahan bakar bersih. Dengan cara pemisahan tersebut, maka tidak akan lagi terjadi pencampuran antara bahan bakar dengan air dan kotoran-kotoran.

Pembuangan kotoran pada *purifier* bekerja secara otomatis, setelah melampaui waktu yang disetel pada sebuah jam waktu, maka dengan bantuan sebuah sistem hidrolik dasar yang dapat bergerak tertekan ke bawah sehingga lobang-lobang di sekeliling *bowl* akan terbuka, zat padat yang terkumpul di ruang kotoran (*sludge*) akan terlempar keluar melalui lubang-lubang tersebut dan selanjutnya melalui sebuah saluran pembuangan disalurkan ke dalam sebuah tangki kotoran.

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa fungsi dari pesawat *purifier* adalah untuk memisahkan antara cairan bahan bakar dari kotoran dan air, sehingga didapatkan bahan bakar yang bersih dan dapat dipergunakan dengan baik untuk pengoperasian mesin induk

#### **d. Prosedur Pengoperasian *Purifier***

Adapun petunjuk-petunjuk dalam menjalankan *purifier* menurut Wasimun (2015:45) dalam buku *Fuel Oil Purifier* menjelaskan bahwa, adalah :

- 1) Menghidupkan sumber tenaga dan papan penghubung utama yang ada dalam *Control Room*
- 2) Buka kran atau katup air tawar dari tangki air tawar ke *purifier*
- 3) Buka kran bahan bakar masuk dan keluar *purifier*.
- 4) Setelah semua kran dalam keadaan terbuka, maka langkah selanjutnya adalah periksa *lubricating oil* pada rumah *worm gear* yang dapat dilihat pada gelas duga, bila kurang segera ditambah.
- 5) Periksa rem (brake) harus dalam keadaan bebas.
- 6) *Purifier* siap untuk dioperasikan, dengan menekan tombol start maka motor dari *purifier* mulai berputar, dalam waktu lebih kurang 5 menit putaran dari *purifier* akan mencapai maksimal.
- 7) Setelah putaran normal dan maksimum maka dapat dilakukan *sludging* atau *blow up* secara manual dengan menggunakan air tawar 2-3 kali dengan tujuan membuang sisa-sisa kotoran yang menempel pada *bowl disc*.
- 8) Bila sistem air tawar sudah bekerja dengan baik maka *purifier* sudah siap untuk melaksanakan pemisahan bahan bakar dengan air dan kotoran, dengan menekan tombol on pada panel program kontrol *purifier* maka *purifier* akan bekerja secara otomatis untuk melakukan pemisahan bahan bakar.

**e. Cara Menghentikan (Stop) *Purifier***

- 1) Tutup kran bahan bakar masuk dan keluar *purifier*
- 2) *Blow up* dengan menggunakan air tawar 2-3 kali
- 3) Tekan tombol *off* pada *Panel Control Program Purifier* maka secara otomatis *purifier* akan melakukan *sludging* terlebih dahulu untuk membuang kotoran yang tersisa di dalam *bowl* (mangkuk) sebelum *purifier* tersebut stop.
- 4) Stop motor *purifier* Apabila *purifier* sedang beroperasi ada empat hal yang perlu diperhatikan yaitu :

- a) Temperatur bahan bakar
- b) Tekanannya, baik tekanan hisap dan *purifier* maupun tekanan dan dalam *purifier* ke tangki harian bahan bakar.
- c) *Lubricating Oil* (minyak lumas) pada rumah *worm gear* (roda gigi).
- d) Getaran dan suara/bunyi yang mencurigakan pada *purifier*.

Berdasarkan uraian di atas, suatu pesawat maupun permesinan di kapal telah diatur sedemikian rupa dan memiliki prosedur pengoperasian tersendiri, dengan mengikuti prosedur yang telah ada baik dalam menghidupkan (*start*) maupun menghentikannya (*stop*), sehingga mencegah pesawat atau permesinan termasuk *fuel oil purifier* dari kesalahan pengoperasian yang dapat menyebabkan kerusakan.

## **2. Bahan Bakar**

### **a. Unsur Unsur Yang Terdapat Pada Bahan Bakar**

Menurut M Nurdin (2014:55) dalam bukunya Sistem Bahan Bakar pada Motor Diesel bahwa pembakaran diartikan suatu proses kimia dari pencampuran bahan-bakar dengan zat asam dari udara. Umumnya bahan bakar mengandung beberapa unsur seperti zat Carbon (C), zat Hidrogen (H) dengan sebagian kecil zat belerang (S), biasa disebut *hydro carbon*. Zat Oksigen (O<sub>2</sub>) yang dibutuhkan didapat dari udara sebagaimana diketahui udara itu mengandung 21-22% zat Oksigen. Pembakaran didalam silinder tidak berlangsung sederhana, karena molekul-molekul bahan bakar harus dipecah kecil berbentuk kabut halus agar pembakaran berlangsung tuntas.

Beberapa persyaratan umum yang harus dipenuhi oleh bahan bakar yaitu:

- 1) Harus menyala tepat pada waktunya
- 2) Harus mempunyai kekentalan yang sesuai agar proses penyemprotan bahan bakar dapat terjadi secara merata.



- 3) Tidak mengandung kotoran-kotoran atau unsur-unsur yang dapat merusak komponen-komponen motor diesel.

Berdasarkan dari uraian di atas maka jelas betapa pentingnya pengadaan spesifikasi bahan bakar. Bahan bakar minyak yang tidak memenuhi spesifikasi yang digariskan di atas dapat menimbulkan pengaruh sangat merugikan terhadap mesin.

#### **b. Pengaruh Utama Bahan Bakar**

Pengaruh utama dari sifat bahan bakar yang tidak memuaskan dapat disebut sebagai berikut :

- 1) Residu karbon yang tinggi akan menghasilkan endapan karbon pada lapisan silinder yang dapat mengakibatkan kemacetan pada cincin torak dan tangkai katup.
- 2) Viscositas yang tinggi akan mengakibatkan buangan yang berasap sedangkan viscositas yang rendah akan memberikan keausan yang berlebihan pada plunger dari pompa injeksi.
- 3) Kandungan belerang, endapan dan abu yang berlebihan dapat mengakibatkan keausan pada torak, lapisan *cylinder* dan peralatan injeksi bahan bakar.
- 4) Titik tuang yang tinggi dapat mengganggu *start* awal mesin pada suhu yang dingin.
- 5) Sifat korosi dan keasaman akan mengakibatkan keausan yang cepat dari berbagai komponen mesin.

#### **c. Mutu Bahan Bakar**

Mutu bahan bakar kurang baik apabila tidak mempunyai komposisi sebagai berikut:

- 1) Aluminium / Vanadium

Metal ini terdapat pada setiap minyak bumi dan terikat pada zat C-H, metal ini tidak diinginkan berada dalam kandungan karbon. Vanadium

dan sodium menyebabkan korosi panas pada mesin dan hal ini akan menyebabkan keausan pada cylinder.

2) Kepekatan

Dalam hal ini diartikan dengan perbandingan antara masa dari suatu volume tertentu bahan bakar terhadap masa air dengan volume yang sama. Kepekatan ini merupakan sebuah angka tanpa dimensi kepekatan dinyatakan pada suhu  $15^{\circ}\text{C}$ .

3) Kekentalan

Suatu ukuran kekentalan bahan bakar ditentukan dengan cara, sejumlah bahan bakar tertentu dialirkan melalui lubang yang telah dikalibrasi dan menghitung waktu mengalirnya bahan bakar tersebut. Dahulu viscositas dinematis diukur melalui beberapa peralatan yang berlainan dan dinyatakan dengan satuan yang sama, satuan yang diakui pada saat ini adalah centistokes atau yang sama satuannya dengan 2 mm/detik, viscositas sangat dipengaruhi oleh suhu. Kadar belerang. Sebagian besar bahan bakar cair mengandung belerang dan sebagian molekulnya terikat pada zat C-H sehingga tidak dapat dipisahkan, kadar belerang sangat berpengaruh pada timbulnya korosi pada suhu rendah dan bagian motor lain karena pengaruh pendinginan.

4) Kadar abu

Dalam bahan bakar material anorganis sudah ada di bumi akan tetapi dapat juga terbawa suatu transportasi dan rafinasi pada umumnya berbentuk oksidametal misalnya: Nikel, Panadium, Besi dan Natrium. Zat-zat tersebut dapat mengakibatkan keausan dan korosi.

5) Kadar air

Hubungan dengan energi spesifik atau nilai opak suatu bahan bakar, air dapat mengakibatkan permasalahan pada waktu pembersihan bahan bakar dan pengabutan, air juga mengandung natrium. Proses pengurangan air dapat dilakukan melalui ceratan dari tangki harian bahan bakar dan *purifier*.

6) Residu zat arang

Pembentukan endapan zat arang pada pembakaran suatu bahan bakar sangat penting, dalam rangka pengotoran pada pengabutan, pegas torak dan alur pegas serta alur katup buang.

7) Titik nyala

Hal ini merupakan suhu terendah dalam karbon (c) yang menyebabkan suatu campuran bahan bakar dan udara dalam bejana tertutup menyala dengan sebuah nyala api. Titik nyala ditentukan dengan sebuah pesawat Pensky Martens dengan mangkok tertutup (*close up*) dan sangat penting dalam rangka persyaratan undang-undang yang menjamin perawatan bahan bakar di atas kapal.

### 3. Faktor-Faktor Penyebab Peluburan Bahan Bakar

Menurut Jusak Johan Handoyo (2017:87) bahwa pesawat *purifier* di atas kapal sangat penting sesuai dengan kegunaannya untuk membersihkan bahan bakar, dengan demikian kerusakan pada mesin akibat penggunaan bahan bakar yang tidak bersih dapat dikurangi. Adapun faktor yang memungkinkan terjadinya peluburan bahan bakar dari dalam *purifier* bahwa kemampuan *purifier* untuk memisahkan bahan bakar dari air dan kotoran (lumpur) sangat dipengaruhi oleh ukuran *gravity disc*.

Dalam *purifier* minyak yang masuk akan berputar, hal ini bertujuan untuk mengatur cara pelepasan sehingga zat cair yang mempunyai berat jenis lebih besar akan terlempar jauh, sedangkan berat jenisnya ringan dekat dengan sumbu putaran. Jika berat jenis minyak bahan bakar yang masuk ke *purifier* berubah-ubah maka perbandingan garis tengah (diameter) harus diubah. Untuk itu pada satu perangkat cincin pada setiap sentrifugal yang mana garis tengah luar dari saluran pembuangan air dapat diubah. Dan cincin tersebut adalah *gravity disc*, agar cairan minyak dan air tidak bersatu atau bercampur kembali pada waktu minyak dan air itu keluar.

Gagalnya *purifier* dihidupkan kembali setelah terjadi *automatic stop* disebabkan putarannya tidak lurus (*centre*) sehingga tidak mampu melampaui batas kritis. Pertama kali putarannya jalan pelan-pelan semakin lama putaran

semakin cepat, untuk menuju putaran normal biasanya melalui putaran yang diiringi dengan getaran, getaran inilah yang dinamakan putaran kritis.

Putaran *purifier* yang tidak lurus (*centre*) sulit bahkan tidak mungkin mencapai putaran normal, apabila putaran tidak normal, maka daya atau tenaga untuk melempar dalam gaya sentrifugal tidak tercapai sehingga bahan bakar dan air akan tercampur. Sebab-sebab *purifier* putarannya tidak lurus (*centre*) adalah :

a. *Bowl disc* kotor

Pada dinding bagian dalam *bowl* banyak kotoran-kotoran yang menempel. Agar *bowl disc* tidak kotor seperti yang dianjurkan oleh buku petunjuk *purifier* dilakukan pembersihan setiap 3000 jam pada saat pencucian *bowl* (mangkuk), *bowl hood* (kap mangkuk), *bowl body* (badan mangkuk) dan *bowl disc* (piringan mangkuk) serta dapat diperiksa bagian-bagian lainnya seperti: *O-ring packing* atau *sealring*. Bila pada bagian-bagian tersebut rusak harus segera diganti untuk mencegah kebocoran pada *purifier* tersebut.

b. *Ball bearing*

Kerusakan pada *ball bearing* ini disebabkan oleh putaran poros yang tidak lurus (*centre*). Jika *ball bearing* rusak jalan satu-satunya cara adalah diganti dengan yang baru.

c. Poros *purifier*

Poros *purifier* yang bengkok disebabkan karena terlalu lama dipakai sehingga mengalami perubahan bentuk, disamping itu ujung poros bagian yang lurus permukaannya tidak rata lagi karena termakan korosi dan aus karena gesekan. Apabila poros yang sudah bengkok atau sudah aus, jalan terbaik yaitu harus diganti.

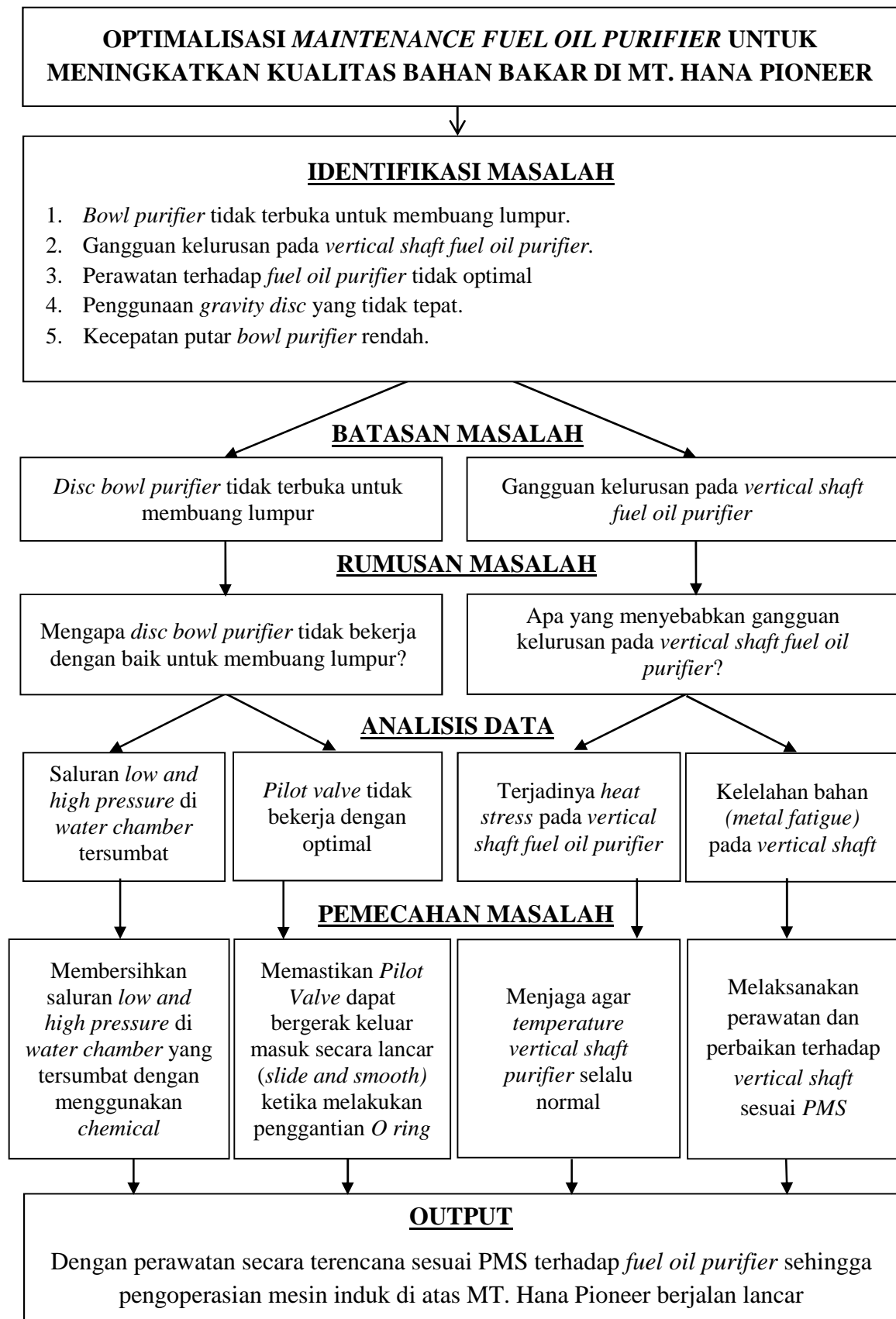
d. *Drive gear*

*Drive gear* akan cepat rusak/aus bila sistem pelumasan kurang diperhatikan penggunaan minyak lumas yang tidak sesuai di *drive gear* dapat menyebabkan *gear* menjadi aus sehingga mempengaruhi terhadap penyaluran tenaga motor secara maksimum sehingga putaran motor akan

berkurang, faktor lain yang menyebabkan *drive gear* rusak yaitu dalam pemasangan kurang hati-hati.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa gangguan maupun kerusakan yang terjadi pada bagian-bagian dari *fuel oil purifier* sebagian besar dikarenakan terjadinya perubahan bentuk. Dimana perubahan tersebut terjadi karena pemakaian yang sudah terlalu lama maupun karena adanya faktor-faktor lain seperti gesekan sehingga mengalami keausan.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

Pembahasan permasalahan pada makalah ini adalah *fuel oil purifier*, di MT. Hana Pioneer. Sebagai unsur utama dalam proses pembakaran dalam silinder, kualitas bahan bakar yang digunakan harus benar-benar menunjang terciptanya pembakaran yang sempurna, dimana kadar kotoran dan air yang terkandung di dalamnya kecil. Karena apabila kadar kotoran dan air dalam bahan bakar tinggi, dapat menyebabkan permasalahan-permasalahan seperti yang penulis alami yaitu :

##### 1. *Bowl Purifier* Tidak Terbuka Untuk Membuang Lumpur

Pada tanggal 21 Mei 2021 terjadi gangguan pada *purifier*. Hal ini berawal pada saat *start* awal *purifier* bekerja dengan normal tetapi sewaktu *purifier disludge* (saat membuang lumpur) *bowl* tidak terbuka sehingga sebagian endapan ikut dengan minyak yang bersih. Seharusnya minyak dipisahkan lalu dialirkan ke tangki harian, sedangkan air dan lumpur dialirkan ke *sludge tank*. Gejala ini menyebabkan *filter* bahan bakar yang masuk ke motor induk, motor bantu, dan ketel bantu cepat kotor. Jika minyak yang tidak bersih dialirkan ke motor induk, motor bantu, dan ketel bantu maka operasional kapal akan terganggu.



Gambar 3.1 Perawatan *fuel oil purifier*



Gambar 3.2 Dic Bowl fuel oil purifier sebelum dan sesudah dibersihkan

## 2. Gangguan Kelurusan pada *Vertical Shaft Fuel Oil Purifier*

Pada saat kapal MT. Hana Pioneer sedang dalam pelayaran, terjadi gangguan pada *purifier* sehingga proses pemisahan bahan bakar dengan kotoran menjadi tidak optimal. Hal ini penulis alami sewaktu bekerja di atas MT. Hana Pioneer. Seperti biasa pada saat kapal berada di perairan Mumbai India, *Fuel Oil Purifier* bekerja terus menerus untuk membersihkan bahan bakar mesin induk ke *service tank* (tangki penampungan bahan bakar bersih).



Gambar 3.3 *Vertical Shaft Purifier*



Gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier*, setelah bunyi alarm dan kerja *purifier* berhenti secara otomatis masinis melakukan pemeriksaan *purifier*, dilakukan *reset* dan distart kembali namun mengalami kegagalan karena *overload* untuk elektro motor *trip*, putaran *purifier* tidak mampu melewati batas kritis setelah dijalankan, kondisi *purifier* bergetar tidak seperti biasanya. *Display* penunjukan temperatur bahan bakar yang masuk ke *purifier* melebihi batas normalnya 98°Celcius, ada *indikasi* terjadi gangguan pada kelurusan *vertical shaft*, karena sebelumnya telah dilakukan pembersihan dan pemeriksaan pada bagian *bowl set*, *bearing* dan bagian lainnya. Ini terjadi pada saat kapal sedang dalam pelayaran pada tanggal 21 Mei 2021.

## **B. ANALISIS DATA**

### **1. Bowl Purifier Tidak Terbuka Untuk Membuang Lumpur**

Penyebabnya adalah :

#### **a. Saluran Low And High Pressure di Water Chamber Tersumbat**

Saluran *low and high pressure* merupakan kesatuan yang terdiri dari dua saluran di dalam *water chamber*. Saluran *low pressure* berfungsi sebagai *operating system* pada *fuel oil purifier* yang bekerja dengan mendorong *sliding disc* dengan bantuan kecepatan putaran tinggi dari *purifier*. Sedangkan *high pressure* berfungsi sebagai penggerak *pilot valve* dengan menyemprotkan air bertekanan pada suatu interval waktu tertentu biasanya 1 sampai 2 jam sekali yang disesuaikan dengan pengaturan terhadap kondisi bahan bakar. Dengan terbukanya *pilot valve* yang disebabkan oleh air bertekanan tadi, maka *bowl* juga akan ikut terbuka.

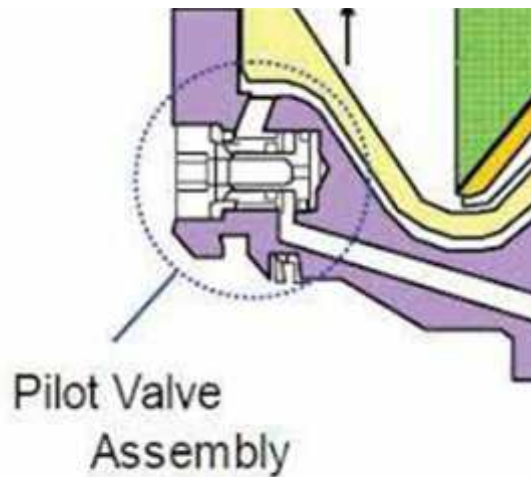
Permasalahan pada kedua saluran ini berkaitan dengan penyumbatan yang disebabkan oleh air yang mengandung kapur dan mengerak pada bagian dalam saluran tersebut. Kerak yang ditimbulkan oleh air tersebut, jika dibiarkan maka lama-kelamaan akan semakin banyak dan menutupi/menghambat jalannya aliran air. Jika hal tersebut terjadi, mungkin masih dapat diketahui dari aliran air yang sama sekali tidak keluar. Namun fakta yang biasa terjadi yaitu jika penyumbatan hanya terjadi pada sebagian saluran, dan air masih keluar meskipun kapasitasnya tidak sebanyak pada

saat saluran dalam keadaan normal.

Posisi kedua saluran yang berada di dalam *water chamber* seringkali menjadi penyebab tidak optimalnya kinerja dari *purifier*. Ketika kedua saluran tersebut mengalami penyumbatan pada sebagian saluran akibat kerak tadi, maka akan sulit sekali diketahui dan dilihat secara langsung. Hal ini dikarenakan, masinis seringkali mengira bahwa pada selagi masih ada air yang keluar dari saluran tersebut, maka saluran tersebut dalam keadaan normal, itulah yang menjadi kesulitan bagi masinis karena sering keliru dalam memperkirakan kondisi saluran yang dilihat dari air yang keluar. Sehingga untuk benar-benar mengetahuinya masinis harus membongkar / melepas bagian *water chamber*. Namun jika tidak disadari gangguannya ada pada bagian tersebut, maka sering perawatan / perbaikan yang dilakukan tidak terarah dan lebih mengarah pada bagian lainnya. Sehingga bagian tersebut seringkali terlewatkan untuk dilakukan pemeriksaan pada saat terjadi gangguan pada *fuel oil purifier*.

**b. Pilot Valve Tidak Bekerja Dengan Optimal**

Ketika *purifier* sedang beroperasi dalam sebuah proses pembersihan bahan bakar ada sebuah momen dimana terjadi proses *purifying* dihentikan untuk melakukan pembuang lumpur yang sudah menumpuk di sisi pinggir *bowl*, proses ini dinamakan “*disludge*”. Proses *disludge* akan terjadi pada waktu interval tertentu antara setiap 1 - 2 jam sekali tergantung dari kondisi bahan bakar yang dibersihkan. Apabila bahan bakar yang diterima memiliki kandungan lumpur yang sangat tinggi maka interval proses *disludge* akan diperpendek. Proses ini adalah hal yang sangat penting karena apabila proses ini tidak berjalan dengan lancar maka lumpur yang sudah menumpuk di sisi pinggir *bowl* tadi tidak akan bisa keluar dari *bowl* sehingga terjadi penumpukan di dalam *bowl*. Apabila hal ini terjadi secara terus menerus maka akan sangat mengganggu proses *purifying*. Proses *disludge* ini ditentukan oleh kinerja daripada *pilot valve* karena *pilot valve* inilah yang berfungsi untuk membuka saluran air bertekanan untuk proses buka tutup dari pada *bowl*. *Pilot valve* tidak bekerja optimal disebabkan *O-ring* pada *pilot valve* sudah melebihi jam kerja.



Gambar 3.4 *Pilot valve Assembly*



Gambar 3.5 *Pilot valve baru*

## 2. Gangguan Kelurusan pada *Vertical Shaft Fuel Oil Purifier*

Penyebabnya adalah :

### a. Terjadinya *Heat Stress* pada *Vertical Shaft Fuel Oil Purifier*

Untuk menjaga agar suatu komponen permesinan dapat bekerja dengan optimal, diperlukan usaha-usaha perawatan yang dilakukan secara berkala dan sesuai dengan prosedur yang ada. Permasalahan yang menyangkut dengan perawatan merupakan permasalahan yang kompleks karena dapat dilihat dari berbagai sisi seperti sumber daya manusia, penerapan prosedur, waktu, suku cadang dan lain sebagainya.

Adanya gangguan kelurusan *vertical shaft* dapat disebabkan oleh karena terjadinya tekanan panas (*heat stress*) pada *vertical shaft fuel oil purifier*.

Dengan menggunakan *fuel oil purifier*, dapat dipisahkan antara kotoran, air dan minyak. Untuk menjaga agar minyak dengan air dapat terpisah dengan baik maka suhu bahan bakar yang masuk harus terlebih dahulu dipanaskan. Apabila suhu bahan bakar yang masuk ke *purifier* terlalu tinggi serta secara terus-menerus akan menyebabkan terjadinya kelebihan panas pada bagian atas *vertical shaft*. Apabila terjadi perbedaan suhu yang sangat tinggi antara *shaft* bagian atas dan *shaft* bagian bawah yang cenderung lebih dingin akan menyebabkan terjadinya *heat stress* pada *vertical shaft*. Selain itu, dikarenakan putaran *vertical shaft* menggunakan RPM yang tinggi maka akan menyebabkan terjadinya gangguan kelurusan pada *vertical shaft* tersebut dengan lebih cepat.

**b. Kelelahan Bahan (*Metal Fatigue*) Pada *Vertical Shaft***

Sebagaimana diketahui bersama bahwa setiap logam mempunyai sifat mekanis yaitu kemampuan suatu logam untuk menahan beban yang dikenakan padanya, baik berupa pembebanan secara statis (beban tetap) maupun pembebanan secara dinamis (beban yang berubah-ubah). Sifat mekanis dari setiap logam tidak sama, demikian juga halnya dengan *vertical shaft* karena seringnya mengalami tegangan dan beban yang berat serta adanya getaran yang timbul akibat kerja mekanis, akhirnya *Vertical shaft* mengalami kelelahan bahan (*metal fatigue*).

Beban yang berat ataupun getaran yang *abnormal* dapat terjadi akibat putaran *bowl* terlalu berat karena banyaknya kotoran lumpur ataupun kotoran *sediment* yang telah menjadi padat. Selanjutnya akibat putaran dari *motor purifier* yang tinggi dan diteruskan dengan putaran *vertical shaft* yang jauh lebih tinggi maka seharusnya putaran *bowl* juga hampir sama dengan putaran *vertical shaft* tersebut. Akibat *bowl* terlalu berat karena banyaknya kotoran lumpur yang menempel maka gaya putar *vertical shaft* akan tertahan dan mengakibatkan terjadinya gangguan kelurusan pada *vertical shaft* tersebut. Selain itu yang menjadi penyebab bengkoknya *vertical shaft* adalah waktu pelaksanaan perawatan dan perbaikan yang dilakukan adalah tidak sesuai dengan *Planned Maintenance System* (PMS) yang berarti tidak mengikuti strategi perawatan berencana melalui

pedoman-pedoman yang tersedia di atas kapal yang menyebabkan kerusakan pada *vertical shaft*.

## C. PEMECAHAN MASALAH

### 1. Alternatif Pemecahan Masalah

#### a. *Bowl Purifier* Tidak Terbuka Untuk Membuang Lumpur

Alternatif pemecahannya adalah :

##### 1) **Membersihkan Saluran *Low And High Pressure* di *Water Chamber* Yang Tersumbat Dengan Menggunakan *Chemical***

Untuk mengatasi permasalahan pada kedua saluran ini membutuhkan suatu perhatian dan ketelitian dari seorang masinis. Ketika terjadi penyumbatan yang diketahui dari terhentinya aliran air, maka sebaiknya dilakukan pemeriksaan dengan membongkar / melepas bagian-bagian *water chamber*, biasanya disitu akan terlihat kerak-kerak yang berupa endapan kapur terdapat pada dinding-dinding saluran bagian dalam. Untuk membersihkannya, dilakukan dengan merendam dengan menggunakan *chemical* agar kerak yang mengendap terlepas. Setelah merendam dengan *chemical*, dilanjutkan dengan *blowing* menggunakan angin bertekanan tinggi.

Karena tidak ada alat khusus untuk mengukur tekanan aliran air yang keluar dari *water chamber* yang diterima di dalam *purifier*, sehingga seringkali terjadi kekeliruan dan luput dari perhatian ketika saluran tersebut tersumbat namun tidak secara keseluruhan. Dalam hal ini untuk mengatasinya, masinis perlu melakukan perawatan/pembersihan yang dilakukan secara berkala terutama ketika air yang digunakan memiliki kadar kapur yang tinggi maka interval pengecekan dan pembersihan harus diperpendek.

Pembersihan dapat dilakukan ketika *fuel oil purifier* sedang tidak digunakan atau berada dalam masa perawatan pada waktu tertentu yang sudah disediakan. Meskipun endapan kapur hanya sedikit, namun hal tersebut tetap akan berdampak pada air yang keluar. Karena ketika tekanan air kurang dari tekanan normal maka proses *disludge*

tidak akan maksimal bahkan. Oleh karena itu penting sekali ketelitian dan perhatian terhadap saluran ini untuk selalu dilakukan pemeriksaan. Apabila kondisi saluran dalam keadaan normal, tentu saja kinerja dari *fuel oil purifier* juga optimal.

Perlu adanya penekanan untuk sebaiknya tidak menunda pekerjaan. Lakukan semua pekerjaan sesuai jadwal yang telah ditentukan berdasarkan petunjuk *Planned Maintenance System* (PMS) dan buku petunjuk perawatan *fuel oil purifier*. Untuk itu perlu membersihkan kotoran lumpur pada *bowl* sehingga putaran *bowl* tidak berat pada saat *purifier* dioperasikan. Kotoran endapan lumpur dapat dibersihkan dengan menggunakan kerosene, *gas oil*, ataupun *chemical* khusus. Apabila *bowl* dapat berputar secara normal maka *vertical shaft* juga akan berputar dengan ringan. Sehingga gangguan kelurusan *vertical shaft* akibat kelelahan bahan tidak akan terjadi.

## **2) Memastikan *Pilot Valve* Dapat Bergerak Keluar Masuk Secara Lancar (*Slide And Smooth*) Ketika Melakukan Penggantian *O-Ring***

Dalam *running hours* tertentu sesuai dengan *manual book* maka *O-ring* pada *pilot valve* harus diganti. Ketika melakukan penggantian *O-ring* pada *pilot valve* maka cenderung *O-Ring* tersebut sangat kesat sehingga menghambat pergerakan dari pada keluar masuknya *cylinder pilot valve* secara *smooth*. Untuk melancarkan pergerakan *pilot valve* dapat dilakukan dengan memberikan sedikit pelumasan pada *O-ring* yang baru dipasang tersebut dan memasukkan/mengeluarkan *cylinder pilot valve* tersebut secara berulang ulang dengan tangan agar *O-Ring* yang baru dipasang beradaptasi dengan diameter *cylinder pilot valve*.

Kualitas air juga dapat menjadi pengganggu pergerakan dari *pilot valve*, dikarenakan air yang mengandung banyak kadar kapur tadi dan suhu operasional di dalam *purifier* tergolong tinggi. Hal ini akan menyebabkan terjadinya endapan atau pengapuran di dalam *pilot valve* menjadi lebih cepat. Hal ini berhubungan dengan permasalahan tersumbatnya lubang-lubang yang sangat kecil didalam *pilot valve*

dimana diameter lubang *pilot valve* tersebut hanya 1 mm saja sehingga sangat mungkin menjadi buntu. Oleh karena itu masinis harus jeli memperhatikan lubang saluran air pada *pilot valve* tersebut. Bersihkan lubang saluran tersebut dengan jarum dan lakukan blowing dengan angin bertekanan tinggi.

Ketika *purifier* menggunakan air yang memiliki kadar kapur yang cukup tinggi, maka pemeriksaan terhadap *pilot valve* harus lebih sering pula dilakukan. Sehingga dalam hal ini ketelitian dan perhatian yang tinggi diperlukan untuk menjaga agar kinerja *purifier* tetap terjaga.

**b. Gangguan Kelurusan Pada *Vertical Shaft Fuel Oil Purifier***

Alternatif pemecahannya adalah :

**1) Menjaga Agar *Temperature Vertical Shaft Purifier* Selalu Normal**

*Fuel Oil Purifier* memerlukan perawatan secara berkala sesuai *manual book* sehingga diperlukan perencanaan perawatan agar dapat berjalan dengan baik. Menjaga *temperature fuel oil purifier* agar selalu dalam keadaan normal sangat penting untuk mencegah terjadinya *heat stress* pada *vertical shaft* yang dapat menyebabkan kerusakan fatal pada bagian *vertical shaft* dan komponen *purifier* lainnya. Untuk menjaga agar *temperature fuel oil purifier* selalu normal maka dilakukan hal-hal sebagai berikut:

- a) Melaksanakan perawatan terhadap alat pemanas bahan bakar (*heater*) *fuel oil purifier*

Terjadinya gangguan kelurusan *vertical shaft* dapat disebabkan karena *heat stress*, hal ini dikarenakan perbedaan suhu yang sangat tinggi antara bagian atas dan bagian bawah *vertical shaft* dalam waktu yang lama. Panas yang sangat tinggi pada *vertical shaft* karena adanya perambatan panas bahan bakar yang masuk pada bagian *bowl* sehingga mempengaruhi panas bagian *vertical shaft*.

Untuk mencegah agar tidak terjadi panas yang sangat tinggi pada bahan bakar maka perlu menjaga agar *temperature* bahan bakar yang masuk ke *purifier* tetap dalam keadaan normal sesuai dengan buku petunjuk pengoperasian *purifier*. Adapun *temperature* bahan bakar yang normal masuk ke *purifier* adalah 95 °C - 98 °C.

Untuk menjaga agar *temperature* bahan bakar tetap stabil maka diperlukan perawatan yang optimal terhadap alat pemanas bahan bakar (*heater*) tersebut, dengan cara melakukan pembersihan pada bagian sisi *steam* (uap) dan pada bagian sisi bahan bakar yang dilakukan setiap 6 (enam) bulan sekali. Selain itu harus sesering mungkin melakukan penceratan (*drain off*) pada bagian sisi *steam* untuk memastikan tidak ada air pada bagian alat pemanas (*heater*) tersebut.

Apabila perawatan terhadap alat pemanas bahan bakar dilakukan secara rutin, maka *temperature* bahan bakar akan stabil dan tidak akan terjadi *heat stress* pada bagian *vertical shaft purifier*.

b) Pemeriksaan dan perawatan katup-katup pemanas bahan bakar *fuel oil purifier*

Gangguan kelurusan *vertical shaft* yang diakibatkan oleh *heat stress* akan berdampak sangat fatal apabila tidak ditangani dengan segera. Tindakan pencegahan sangat dibutuhkan sebelum terjadi kerusakan pada komponen tersebut. Panas bahan bakar yang sangat tinggi pada pesawat *purifier* dapat merusak bagian-bagian *fuel oil purifier*. Masinis juga harus selalu melaksanakan pemeriksaan terhadap getaran, bunyi yang tidak normal dan *temperature* bahan bakar yang masuk ke *purifier*.

Apabila pada saat *purifier* beroperasi, dan temperatur bahan bakar terlalu tinggi, padahal pembukaan katup bahan bakar sudah diatur sesuai normal maka ada kemungkinan penyebabnya adalah kerusakan pada katup pemanas bahan bakar tersebut.



Pemeriksaan dan perawatan katup pemanas bahan bakar harus dilakukan secara rutin untuk mencegah panas yang sangat tinggi pada bahan bakar yang masuk ke *purifier*. Melaksanakan perawatan terhadap katup bahan bakar dilakukan dengan cara membersihkan bagian- bagian yang kotor sehingga tidak mengganggu pembukaan dan penutupan katup. Kemudian lakukan pemeriksaan terhadap dudukan katup (*seating*) apabila permukaanya tidak rata dapat diskir (*dilapping*) kembali. Tetapi apabila sudah rusak segera laukan penggantian dengan yang baru.

## **2) Melaksanakan Perawatan dan Perbaikan Terhadap *Vertical Shaft* sesuai *PMS***

Pelaksanaan perawatan terhadap *bowl* dan *vertical shaft purifier* sesuai *Planned Maintenance Sytem* (PMS) dan *Base Condition Maintenance System* untuk menghindari kerusakan serta mempertahankan kondisi *vertical shaft* tetap baik.

Perawatan pesawat *fuel oil purifier* yang terencana sesuai *Planned Maintenance System* (PMS) dan *base condition maintenance system* dengan baik sangat diperlukan untuk mencegah gangguan kelurusan *vertical shaft fuel oil purifier*. *Planned maintenance system* (PMS) adalah sistem perawatan yang direncanakan sesuai dengan jadwal yang tertulis pada *Instruction Manual Book* yang ada diatas kapal.

Sedangkan *base condition maintenance system* adalah sistem perawatan berdasarkan kondisi yang sebenarnya terhadap permesinan di atas kapal. Sistem perawatan ini melihat pada kondisi sebelum terjadi kerusakan pada permesinan dan harus segera dilaksanakan perawatan. Sehingga perawatan tersebut sangat efisien untuk mencegah kerusakan pada permesinan.

Menerapkan sistem administrasi untuk perencanaan perawatan terhadap semua permesinan diatas kapal yang dikelola secara baik sesuai jadwal perawatan. Pengontrolan sistem ini meliputi berbagai unsur, seperti Perencanaan pekerjaan, Pengendalian suku cadang dan

Informasi dan instruksi. Hal ini harus ditunjang oleh alat pengelola yang lebih baik dengan sistem penerapan yang lebih mudah sehingga para masinis dengan cepat menjadi yakin untuk menggunakan sistem tersebut sebagai suatu sarana perawatan di atas kapal khususnya perawatan terhadap *fuel oil purifier*.

Pemeriksaan secara berkala terhadap kondisi *vertical shaft fuel oil purifier* dan komponen lainnya antara lain :

- a) Memeriksa tingkat korosi pada bagian atas dari *vertical shaft* yang berhubungan langsung dengan *bowl* dan *operating water equipment*.
- b) Memeriksa kekencangan *bowl nut* pada saat melaksanakan *overhaul*.
- c) Memeriksa permukaan tirus yang berhubungan dengan *bowl bushing*, supaya diusahakan permukaanya tetap halus dan tidak ada cacat.
- d) Memeriksa keadaan *upper-bearing* dan *lower-bearing* apakah kondisinya masih baik dan tidak terjadi slip dengan shaftnya serta mengukur tinggi *vertical shaft* apakah terjadi penurunan atau tidak
- e) Memeriksa kondisi *pinion gear* dan *spiral gear* apakah terjadi abrasi, kalau ada berapa tingkat abrasinya, bila sudah terlalu besar sebaiknya diganti dengan yang baru.
- f) Melakukan pengukuran secara berkala terhadap penyimpangan kelurusan (*Center deviation*) pada bagian *fitting* dengan *lower bearingnya*, dan bagian tengah dari *Vertical shaft*, bila sudah melebihi batas ketentuan yang diizinkan maka *shaft* harus cepat diganti.
- g) Bila kotoran pada *bowl* sudah penuh/ tebal harus distop dibersihkan, terlambat sama dengan merusak *vertical shaft*.

- h) Perawatan media bahan bakar minyak dengan *Fuel Oil Treatment* (FOT) untuk mempermudah pemisahan kotoran dan air pada bahan bakar minyak.
- i) Pemeriksaan sistem alarm, *indicator signal* keamanan (*safety device*) *purifier*.

## 2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

### a. *Bowl purifier* Tidak Terbuka Untuk Membuang Lumpur

#### 1) Membersihkan Saluran *Low And High Pressure* di *Water Chamber* Yang Tersumbat Dengan Menggunakan *Chemical*

Keuntungannya :

Putaran *bowl* tidak berat pada saat *purifier* dioperasikan. Apabila *bowl* dapat berputar secara normal maka *vertical shaft* juga akan berputar dengan ringan, sehingga gangguan kelurusan *vertical shaft* akibat kelelahan bahan tidak akan terjadi.

Kerugiannya :

Saluran *low and high pressure* harus dibersihkan secara rutin.

#### 2) Memastikan *Pilot Valve* Dapat Bergerak Keluar Masuk Secara Lancar (*Slide And Smooth*) Ketika Melakukan Penggantian *O-Ring*

Keuntungannya :

*Pilot valve* tidak bekerja dengan optimal, pergerakan dari pada keluar masuknya *cylinder pilot valve* lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan ketelitian dan pemahaman masinis saat penggantian *O-ring*.

## **b. Gangguan Kelurusan Pada Vertical Shaft Fuel Oil Purifier**

### **1) Menjaga Agar *Temperature Vertical Shaft Purifier* Selalu Normal**

Keuntungannya :

Dengan *temperature fuel oil purifier* yang normal maka dapat mencegah terjadinya *heat stress* pada *vertical shaft* yang dapat menyebabkan kerusakan fatal pada bagian *vertical shaft* dan komponen *purifier* lainnya

Kerugiannya :

Harus dilakukan perawatan terhadap alat pemanas bahan bakar (*heater*) dan katup-katup pemanas bahan bakar *fuel oil purifier*.

### **2) Melaksanakan Perawatan dan Perbaikan Terhadap *Vertical Shaft* sesuai *PMS***

Keuntungannya :

Perawatan terhadap *bowl* dan *vertical shaft purifier* sesuai *Planned Maintenance Sytem (PMS)* dan *Base Condition Maintenance System* dapat mencegah kerusakan serta mempertahankan kondisi *vertical shaft* tetap baik. Dengan demikian *fuel oil purifier* bekerja maksimal sehingga dapat berfungsi dengan baik dalam menjaga kualitas bahan bakar.

Kerugiannya :

Perawatan harus dilaksanakan secara berkala dan membutuhkan pemahaman masinis dalam pelaksanaannya.

## **3. Alternatif Pemecahan Masalah**

### **a. *Bowl purifier tidak terbuka untuk membuang lumpur***

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih yaitu membersihkan saluran *low and high pressure* di *water chamber* yang tersumbat dengan menggunakan *chemical*.

**b. Gangguan Kelurusan Pada Vertical Shaft Fuel Oil Purifier**

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih yaitu melaksanakan perawatan dan perbaikan terhadap *vertical shaft* sesuai *Planned Maintenance System* (PMS).

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya mengenai gangguan yang terjadi pada *fuel oil purifier* di MT. Hana Pioneer maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. *Disc bowl purifier* tidak terbuka untuk membuang lumpur disebabkan saluran *low and high pressure* di *water chamber* tersumbat akibat air yang mengandung kapur dan mengerak pada bagian dalam saluran tersebut. Kerak yang ditimbulkan oleh air tersebut, jika dibiarkan maka lama-kelamaan akan semakin banyak dan menutupi/ menghambat jalannya aliran air. Penyebab lainnya yaitu *pilot valve* tidak bekerja dengan optimal karena *O-ring* pada *pilot valve* sudah melebihi jam kerja sehingga mengakibatkan *disc bowl purifier* tidak berfungsi dengan baik.
2. Gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier* disebabkan terjadinya *heat stress* pada *vertical shaft fuel oil purifier*. Putaran *vertical shaft* menggunakan RPM yang tinggi maka akan menyebabkan terjadinya gangguan kelurusan pada *vertical shaft* tersebut dengan lebih cepat. Penyebab lainnya yaitu kelelahan bahan (*metal fatigue*) pada *vertical shaft* dikarenakan jam kerja yang sudah melewati batas maksimal, seringnya mengalami tegangan dan beban yang berat serta adanya getaran yang timbul akibat kerja mekanis dapat menyebabkan gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier*.

## B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas maka untuk mengatasi kendala pengoperasian *fuel oil purifier* untuk meningkatkan kualitas bahan bakar di MT. Hana Pioneer, penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk mengatasi masalah *disc bowl purifier* tidak terbuka untuk membuang lumpur sebaiknya *Engineer* melakukan pembersihan pada saluran *low and high pressure* di *water chamber* yang tersumbat. Untuk membersihkannya, dilakukan dengan merendam dengan menggunakan *chemical* agar kerak yang mengendap terlepas. Setelah merendam dengan *chemical*, dilanjutkan dengan *blowing* menggunakan angin bertekanan tinggi.

Kemudian *Engineer* juga harus memastikan *pilot valve* dapat bergerak keluar masuk secara lancar (*slide and smooth*) ketika melakukan penggantian *o-ring* dengan memberikan sedikit pelumasan pada *o-ring* tersebut. Ketika melakukan penggantian *O-ring* pada *pilot valve* maka cenderung *O-Ring* tersebut sangat kesat sehingga menghambat pergerakan dari pada keluar masuknya *cylinder pilot valve* secara *smooth*.

2. Untuk mengatasi gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier* hendaknya masinis menjaga agar *temperature vertical shaft purifier* selalu normal dengan melaksanakan perawatan terhadap alat pemanas bahan bakar (*heater*) *fuel oil purifier* dan pemeriksaan dan perawatan katup-katup pemanas bahan bakar *fuel oil purifier*.

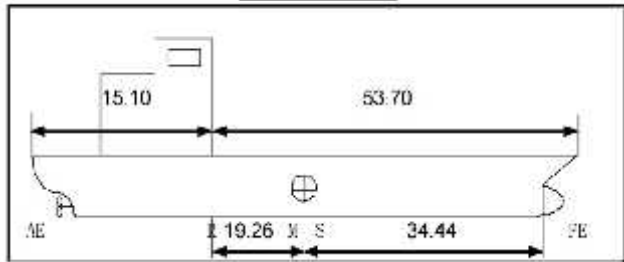
melaksanakan perawatan terhadap *vertical shaft* sesuai *Planned Maintenance System* (PMS) dan *base condition maintenance system* untuk mencegah gangguan kelurusan pada *vertical shaft fuel oil purifier*. *Planned maintenance system* (PMS) adalah sistem perawatan yang direncanakan sesuai dengan jadwal yang tertulis pada *Instruction Manual Book* yang ada diatas kapal. Sedangkan *base condition maintenance system* adalah sistem perawatan berdasarkan kondisi yang sebenarnya terhadap permesinan di atas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Chris, J.L (2018). *A Practical Guide To Marine Fuel Oil Handling* yang dialih bahasakan oleh Harsono dan D, Pranata, (2007), *Panduan Praktis Penanganan Bahan Bakar untuk Kapal. Jakarta : Asuka Bahari Nusantara*
- Ceng.C.N.E (2019). *Operation and Maintenance of Machinery in Motorships* yang dialih bahasakan oleh Harsono dan D, Pranata, (2005), *Pengoperasian dan Perawatan Instalasi Mesin di Kapal-Kapal Motor. Jakarta : Asuka Bahari Nusantara*
- Handoyo.J.J.(2017). *Mesin Diesel Penggerak Utama Kapal. Jakarta: Djangkar*
- Nurdin.M (2019). *Sistem Bahan Bakar pada Motor Diesel. Jakarta : Djangkar*
- Jackson,P.M.L.T Thomas. (2017). *General Engineering Knowledge For Marine Engineers.*
- Wasimun. (2019). *Fuel Oil Purifier. Jakarta : Rineka Cipta*



# PARTICULARS OF "HANA PIONEER"

GENERAL				COMMUNICATION EQUIPMENT				
OWNER	HANA MARINE CO., LTD.			MOBILE PHONE	010-9315-9391			
OPERATOR	HNCC CO., LTD.			TEL	070-4154-9730			
TECH. MANAGER	HANA MARINE CO., LTD.			E-MAIL	hanapioneer@sea-one.com			
SHIP BUILDER	SASAKI SHIPBUILDING CO., LTD.							
PLACE OF BUILD	HIROSHIMA, JAPAN			TONNAGE				
DATE OF BUILT	15TH JUNE 2000				ITC	KOREA		
HULL NO.	S-627			GROSS (M/T)	887	610		
DATE OF KEEL LAID	29TH DECEMBER 1999			NET (M/T)	382,00			
DATE OF LAUNCHING	22ND APRIL 2000			DEADWEIGHT (M/T)	1,238,00			
FLAG	KOREA							
PORT OF REGISTRY	JEJU			FREEBOARD, DRAFT & DEADWEIGHT				
TYPE OF SHIP	OIL/CHEMICAL TANKER(DOUBLE HULL)			FBOARD (mm)	DRAFT (m)	DWT/DISP (M/T)		
CALL SIGN	D7BV			SUMMER	665	3,957	1,238.55/1,935.70	
OFFICIAL No.	JJR-151062			WINTER	747	3,875	1,193.15/1,890.3	
CLASS & No.	KR 0051988	PRODUCT/II 2G /1.5SG(IBC)		TROPICAL	583	4,039	1,284.28/1,981.43	
IMO No.	9231066			LIGHT	3,042,00	1,58	697,15	
COMPLEMENT	12 PERSONS			NORMAL BALLAST	3,225	1,397,00	840.45/1,547.85	
SERVICE AREA	GREAT COASTAL			FWA @ SUMMER DRAFT	87 mm			
				PC immersion @ SUMMER DRAFT	5.52 M/T			
DIMENSIONS				TANK NUMBER & MATERIAL				
		MULTIPLE	MULTIPLE	CAPACITY				
L.O.A (m)	68,80			F.O TANK : NO.1(P/S)			56,430	
L.B.P (m)	64,00			D.O TANK : NO.2(C)			14,420	
BREADTH (m)	10,60			F.W TANK : F.P.T, NO.1(P/S), NO.2(C) F.W.T, A.P.T			118,500	
DEPTH (m)	4,60			B.W TANK : NO.1(P/S), NO.2,3,4,5,6,7(C), NO.8(P/S)			617,830	
MACHINERY				CARGO OIL TANK				
MAIN ENGINE AKASAKA DIESELS LIMITED / A28SR 1,600PS(1,176kW) X 340 RPM / 280B X 550S F.O.C : 143 + 3% gr/ps-hr  DYNAMO ENGINE YANMAR DIESEL / 6HAL2-HTN X 2 SE 160kW X 1,200RPM / 130B X 165S 1,360544218                      160                      217.6870748 PS  AUX. BOILER MIURA CO., LTD / VWH-1600 MAX EVAPORATION : 1,600kg/h, WORKING PRESS' : 0.7MPa				C.O.T		PUMP CAPACITY	LINE	CAPACITY
				NO.1(P/S)		100 m <sup>3</sup> /h	150A	258,02
				NO.2(P/S)		100 m <sup>3</sup> /h	150A	381,619
				NO.3(P/S)		100 m <sup>3</sup> /h	150A	388,007
				NO.4(P/S)		100 m <sup>3</sup> /h	150A	360,029
				SLOP & C.O.T (P/S)		20 m <sup>3</sup> /h	150A	46,448
				TOTAL		1,434,123		
				CARGO TANK MATERIAL : SUS 304				
				CARGO PUMP : MARFLEX DEEPWELL PUMP / ELEC. MOTOR DRIVEN				
				MTDPD-80, 52kW X 8 SET				
AIR DRAFT								
KEEL TO AERIAL MAST (m)		21,15						
AIR DRAFT IN BALLAST (m)		17,91						
AIR DRAFT IN LOADED (m)		17,04						
SPEED & ENDURANCE				DISTANCES				
MAX SERVICE SPEED@TRIAL -		12.882 KT						
FULL LOAD SPEED@CSR(WITH 15% S.		12.494 KT						
ENDURANCE		NM						
MOORING EQUIPMENT								
W/WINCH	5.0/2.5 T X 12/24 m/min X 2 SET							
S/WINCH	3.0/1.5 T X 15/30 m/min X 1 SET							
M/WINCH	3.0/1.0 T X 15/45 m/min X 2 SET							
ANCHOR	SLA / 1,152kg(P), 1,145kg(S)							
CHAIN	Grade II, 34.0mm, LENGTH : 385m, EACH 7 SHACKLES							
MOOR' ROPE	MEGAFLEX, 55.0mm X 200.00m X 10 ROLL (34.6 M/T)							

# IMO CREW LIST

■ ARRIVAL □ DEPARTURE PAGE NO( )

1.1 Name of ship		M/T. HANA PIONEER		1.2 IMO number		9231066		1.3 Call sign		D 7 B V	
2. Port of arrival / departure		CHIBA, JAPAN				3.Date of arrival / departure			2021.03.26		
4. Flag State of ship		JEJU, KOREA				5. Last port of call			BUSAN, KOREA		
6.No	7.Family name given names		7.1. M/F	8.Rank or rating	9.Nationnality and place of birth	10.Date of birth		Seaman's book		date of expire	
						Date of embarkation	Place on board	Passport			
1	PARK KWANG SUCK		M	MASTER	KOREA, BUSAN	20 Feb 1954		BS185-03110			
						2020.06.09	BUSAN	M05933817			
2	LEE SEONG JAE		M	C/O	KOREA, BUSAN	10 Agust 1948		BS177-01335			
						2020.06.18	BUSAN	M47970706			
3	FREDY FEBIAN MURSALIM		M	2/O	INDONESIA, BEKASI	06 Mei 1991		E 149460			
						2020.06.29	BUSAN	C2605925			
4	CHUSNUL CHITAM		M	3/O	INDONESIA, BANGKALAN	17 Agust 1990		F 082061			
						2020.06.29	BUSAN	B4341589			
5	KIM JAE YEONG		M	C/E	KOREA, BUSAN	20 Mar 1952		BS087-01849			
						2021.02.22	ULSAN	M23558462			
6	BANGUN JHON FITERFRANKYNABABAN		M	1/E	INDONESIA, AEK KANOPAN	18 Agust 1983		F 094491			
						2020.07.02	BUSAN	B8158699			
7	YONO AMRAN BASIM		M	2/E	INDONESIA, TEBAT BENAWA	15 Des 1990		E 054056			
						2020.06.29	BUSAN	C1472291			
8	AHKAR WIN MYAING		M	BSN	MYANMAR, YANGON	01 Mar 1979		59193			
						2020.06.30	BUSAN	MC746594			
9	ZAW NANDA		M	ABA	MYANMAR, KUNGYANGON	02 Okt 1983		96387			
						2020.06.12	BUSAN	MD596254			
10	AUNG HTET		M	ABB	MYANMAR, YANGON	28 Mei 1989		96504			
						2020.10.17	KUNSAN	MD567833			
11	KYAW WIN TUN		M	NO. 1 OILER	MYANMAR, YANGON	18 Mei 1975		45401			
						2021.02.01	YEOSU	MF189344			
12	BO BO THAN		M	C/COOK	MYANMAR, YANGON	03 Feb 1983		102736			
						2021.02.01	YEOSU	MF293997			

12. Date and signature by master authorized agent or officer



MASTER OF MT. HANA PIONEER