

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



MAKALAH

**ANALISA SISTEM BAHAN BAKAR GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK DI
MV. EVER CANDID**

Oleh :

SAPARUDIN
NIS. 02128/T-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I
JAKARTA
2024**

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



MAKALAH

**ANALISA SISTEM BAHAN BAKAR GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK DI
MV. EVER CANDID**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut ATT-I**

Oleh :

**SAPARUDIN
NIS. 02128/T-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT I
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SAPARUDIN
NIS : 02128/T-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : TEKNIKA
Judul : ANALISA SISTEM BAHAN BAKAR GUNA
MEMPERTAHAKAN PERFORMA MESIN INDUK DI MV.
EVER CANDID

Jakarta, 28 Mei 2024

Pembimbing I

Pembimbing II

Mohamad Ridwan, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19780707 200912 1 005

H.Kamarul Hidayat, S. PEL, M.M.
Penata Tk. 1 (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Mengetahui :
Ketua Jurusan Teknika

Dr. Markus Yando, S.Si.T., MM
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800605 200812 1 001

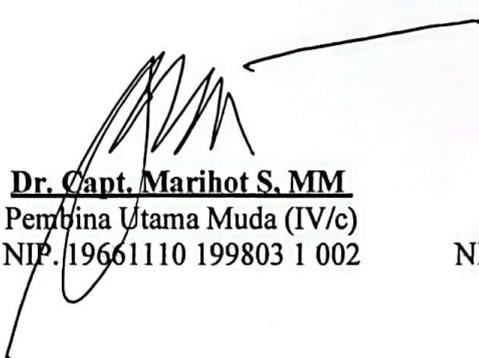
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SAPARUDIN
NIS : 02128/T-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : TEKNIKA
Judul : ANALISA SISTEM BAHAN BAKAR GUNA
MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK DI MV.
EVER CANDID

Penguji I


Dr. Capt. Marihot S. MM
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19661110 199803 1 002

Penguji II


I Malle Mariasa
Penata TK. I (III/c)
NIP. 19890416 201402 1

Penguji III


Mohamad Ridwan, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19780707 200912 1 005

Mengetahui :
Ketua Jurusan Teknika


Dr. Markus Yando, S.Si.T., MM
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19800605 200812 1 00

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatNya serta senantiasa melimpahkan anugerahNya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Teknik Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Guna memenuhi persyaratan Kurikulum Program Peningkatan ATT-I, maka semua pasis diwajibkan untuk membuat atau menulis sebuah makalah berdasarkan pengalaman selama bekerja di atas kapal dan ditunjang dengan teori-teori serta bimbingan dari pada dosen pembimbing STIP Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“ANALISA SISTEM BAHAN BAKAR GUNA MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK DI MV. EVER CANDID”

Penulis menyadari akan keterbatasan kemampuan dalam penyusunan serta penulisan makalah ini, sehingga masih banyak kekurangan-kekurangan dan hasilnya masih belum sempurna. Oleh sebab itu penulis membukakan diri untuk menerima kritik serta saran-saran yang positif guna menuju keperbaikan makalah ini. Selanjutnya segala rendah hati, bersama ini penulis menyampaikan rasa terima kasih sebesar besarnya kepada Yang Terhormat :

1. H. Ahmad Wahid, S.T.,M.T.,M.Mar.E, selaku Ketua 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. Bapak Dr. Desamen Simatupang, SE., MM, selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.

5. Bapak Ruben Louhenapessy, selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. 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.
7. Bapak Sugiono Sukanto dan Ibu Sulastri, orang tua tercinta yang doanya selalu menyertai dan memberi semangat kepada penulis selama pembuatan makalah.
8. Retno Astriani, Istri tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Ardiona Bratajaya Harbankit, anak tersayang yang telah memberikan semangat selama pengerjaan makalah.
10. Bayu Friady, Teman yang selalu membantu atas dukungan dan doa selama pembuatan makalah.
11. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Teknika Tingkat I Angkatan LXVII tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, 21 Agustus 2024

Penulis,

WINKO MAY HARBANKIT

NIS. 01989/T-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH.....	iii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH.....	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH	2
C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	3
D. METODE PENELITIAN	3
E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. TINJAUAN PUSTAKA	6
B. KERANGKA PEMIKIRAN	24
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. DESKRIPSI DATA.....	27
B. ANALISIS DATA.....	33
C. PEMECAHAN MASALAH.....	39
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. KESIMPULAN	58
B. SARAN.....	58
DAFTAR PUSTAKA	59
DAFTAR LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Desain <i>injector</i> tipe konvensional, mini dan <i>slide</i>	8
Gambar 2.2 Gambar <i>injector</i> tipe <i>slide</i>	8
Gambar 2.3 Bagian-bagian <i>injector</i> tipe <i>slide</i>	9
Gambar 2.4 <i>Spindle guide & atomizer</i>	9
Gambar 2.5 <i>Union nut</i>	10
Gambar 2.6 <i>Holder</i>	10
Gambar 2.7 <i>Pressure spring</i>	11
Gambar 2.8 <i>Thrust spindle</i>	11
Gambar 2.9 <i>Non return valve</i>	12
Gambar 2.10 <i>Thrust foot</i>	12
Gambar 2.11 <i>Valve head</i>	13
Gambar 2.12 <i>Disc</i>	13
Gambar 2.13 <i>Piping</i> diagram sistim bahan bakar	20
Gambar 2.14 <i>Fuel oil purifier</i>	25
Gambar 3.1 Kondisi suhu gas buang no.4 yang tinggi	28
Gambar 3.2 Deviasi suhu gas buang no.4 dengan silinder yang lain	29
Gambar 3.2 Kondisi p(max).....	29
Gambar 3.4 Kondisi p(comp).....	29
Gambar 3.5 Kondisi permukaan <i>piston</i> no.4 akibat <i>injector</i> yang menetes.....	30
Gambar 3.6 Kondisi <i>injector</i> yang bekas	30
Gambar 3.7 Kondisi spare <i>injector</i> yang siap dipasang	30
Gambar 3.8 kondisi suhu gas buang setelah <i>injector</i> no.4 diganti	31
Gambar 3.9 Deviasi suhu gas buang setelah <i>injector</i> no.4 diganti	31
Gambar 3.10 Kondisi p(max) setelah <i>injector</i> no.4 diganti	31
Gambar 3.11 Kondisi suhu gas buang no.2 yang rendah.....	33
Gambar 3.12 Deviasi suhu gas buang no.2 dengan silinder yang lain	33
Gambar 3.13 kondisi p(max) setelah <i>injector</i> no.4 diganti.....	34
Gambar 3.14 kondisi p(comp).....	34
Gambar 3.15 <i>Filter</i> Bahan Bakar yang Kotor	34
Gambar 3.16 <i>Filter</i> bahan bakar yang baru	35

Gambar 3.17	Kondisi suhu gas buang no.2 yang rendah.....	35
Gambar 3.18	Deviasi suhu gas buang no.2 dengan silinder yang lain	35
Gambar 3.19	kondisi p(max) setelah <i>injector</i> no.2 diganti.....	36
Gambar 3.20	Jam kerja perawatan pengabut bahan bakar (<i>injector</i>) no.2.....	37
Gambar 3.21	Jam kerja perawatan sesuai <i>instruction manual book</i>	37
Gambar 3.22	<i>atomizer</i> yang rusak.....	39
Gambar 3.23	<i>Non return valve</i>	40
Gambar 3.24	Kondisi tanki endap (<i>settling tank</i>).....	42
Gambar 3.25	<i>Fuel oil analysis report</i>	43
Gambar 3.26	<i>Injector</i> yang telah dibongkar terpisah	45
Gambar 3.27	Bagian <i>spindle guide</i>	46
Gambar 3.28	Cara memoles bagian <i>cut off shaft</i> atau <i>spindle</i>	46
Gambar 3.29	<i>Injector</i> yang telah dibongkar	47
Gambar 3.30	Penyekiran dudukan <i>valve head injector</i>	47
Gambar 3.31	Cara pengetesan tekanan pengabutan <i>injector</i>	49
Gambar 3.32	Pengabut bahan bakar (<i>injector</i>) baru.....	50
Gambar 3.33	Cara membersihkan <i>atomizer</i>	51
Gambar 3.34	Cara mengecek lubang <i>atomizer</i> yang <i>oversize</i>	52
Gambar 3.35	<i>Fuel oil treatment</i> dari Uinitor	53

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. Lab Analysis Bunker

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Keberadaan mesin diesel di atas kapal amat penting, di mana mesin diesel dalam operasinya ditujukan untuk kelancaran operasional pelayaran. Oleh karenanya perlu adanya perawatan secara berkala dan terencana untuk menjaga kestabilan operasionalnya. Operasional dari sebuah mesin diesel dikatakan stabil bila mana daya yang dihasilkan untuk tiap langkah mencapai nilai rata-rata yang telah distandarkan oleh perancang atau pembuat mesin. Daya yang diberikan pada mesin diesel bergantung dari sistem pembakaran mesin diesel tersebut, bilamana pembakaran bagus, maka akan menghasilkan daya yang baik pula begitu jugasebaliknya. Begitu juga dengan masalah bahan bakar pada kapal-kapal yang digerakkan dengan motor diesel dalam pemakaian bahan bakar harus dijaga sistemnya. Pada setiap perusahaan pelayaran tidak menghendaki kapal-kapalnya yang bergabung dalam armadanya tidak beroperasi dengan baik, yang diakibatkan oleh tidak berfungsinya salah satu sistem mesin dan komponen yang lainnya, sebagaimana penulis alami di atas kapal kapal MV. Ever Candid, penulis mengalami 2 kejadian yang berhubungan dengan pengabut bahan bakar (*injector*) dan kualitas bahan bakar yaitu pada tanggal 17 Desember 2023, pada sore hari pukul 17.00 waktu perairan setempat, saat MV. Ever Candid selesai melakukan olah gerak dari pelabuhan Kaohsiung (Taiwan) dan mulai berlayar ke Pelabuhan Batangas(Philippine), terjadi kenaikan suhu gas buang pada silinder no.4 yang diakibatkan oleh pengabut bahan bakar (*injector*) no.4. Dan juga pada tanggal pada tanggal 12 Maret 2024, pada pagi hari pukul 09.15 waktu perairan setempat saat MV. Ever Candid pada tiba berlabuh di Pelabuhan Ulsan (South Korea), terjadi masalah akibat bahan bakar ditandai adanya masalah pada saringan (*filter*) bahan bakar disusul 20 menit kemudian, terjadi penurunan suhu gas buang pada silinder no.2 yang diakibatkan oleh pengabut bahan bakar no.2.

Berdasarkan permasalahan di atas maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian melalui makalah yang berjudul : “**ANALISA SISTEM BAHAN BAKAR GUNA MEMPERTAHANKAN PERFORMA MESIN INDUK DI MV. EVER CANDID**”.

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

- a. Rendahnya kualitas bahan bakar
- b. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu
- c. Kualitas bahan bakar yang tidak baik yang masuk ke dalam pengabut bahan bakar (*injector*)
- d. Perawatan bahana bakar tidak di laksanakan dengan baik
- e. Kurangnya pemahaman ABK tentang perawaatan bahan bakar

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan yang berkaitan dengan penunjang kelancaran mesin induk, maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini hanya berkisar tentang :

- a. Rendahnya kualitas bahan bakar
- b. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada batasan masalah diatas, agar lebih mudah dalam mencari analisis pemecahannya maka penulis merumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

- a. Apa yang mengakibatkan rendahnya kualitas bahan bakar?
- b. Apa yang menyebabkan pengabut bahan bakar (*injector*) buntu?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui apa yang mengakibatkan rendahnya kualitas bahan bakar dan mencari solusi bagaimana mengatasi masalah tersebut
- b. Untuk mengoptimalkan kinerja pengabut bahan bakar (*injector*) dan mencari solusi pada pengabut bahan bakar (*injector*) yang buntu

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

- 1) Sebagai tambahan wawasan bagi para pembaca dan teman-teman seprofesi dalam hal manajemen perawatan sistem bahan bakar di atas kapal.
- 2) Sebagai bahan tambahan referensi di perpustakaan STIP mengenai optimalisasi perawatan system bahan bakar untuk menunjang kinerja mesin induk.

b. Manfaat Praktis

Sebagai bahan masukan dan sebagai bahan acuan bagi para masinis dalam hal pelaksanaan perawatan mesin induk sesuai *Planned Maintenance System (PMS)* guna pengoptimalan kinerja pengabut bahan bakar (*injector*).

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam makalah ini adalah deskriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif adalah upaya pengolahan data menjadi sesuatu yang dapat diutarakan secara jelas dan tepat dengan tujuan agar dapat dimengerti oleh orang yang tidak langsung mengalaminya sendiri, yang disajikan dalam uraian kata-kata.

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 sistem bahan bakar sebagai berikut :

a. Observasi

Adalah teknik pengumpulan data secara langsung mengenai objek hingga dapat diperoleh data terhadap permasalahan di lapangan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal dan menganalisa berdasarkan teori-teori yang relevan berdasarkan penelitian secara langsung perlu diperhatikan masalah yang akan diteliti oleh penulis selama melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

b. 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 di simpan agar menjadi laporan untuk perusahaan. Apabila ditemukan kerusakan pada bagian-bagian tertentu sudah pasti dengan cepat diketahui kerusakan-kerusakan pada mesin tersebut dan juga sebagai perbandingan kerja mesin atau pesawat dan alat pendukung pada saat mesin induk bekerja normal maupun tidak normal.

c. 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 selama penulis bekerja sebagai *2nd Engineer* di atas MV. Ever Candid sejak bulan July 2023 sampai dengan bulan April 2024.

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 penulisan ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan pendahuluan yang mengutarakan latar belakang, identifikasi, batasan dan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menjelaskan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta berdasarkan pengalaman penulis dan sebagainya termasuk pengolahan data. 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

Menjelaskan penutup yang mengemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempermudah pemahaman dalam makalah ini, 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 penulis jadikan sebagai landasan teori dalam penyusunan makalah ini adalah sebagai berikut :

1. Pengabut Bahan Bakar (*injector*)

a. Definisi Pengabut Bahan Bakar

Menurut Ir.Jusak Johan Handoyo (2017:116), pengabut bahan bakar (*injector*), sesuai namanya adalah suatu alat untuk menyemprotkan bahan bakar minyak menjadi kabut halus atau gas yang akan mempermudah gas tersebut terbakar di dalam *cylinder* mesin. Semakin halus pengabutan bahan bakar minyak tersebut sampai membentuk gas maka akan semakin sempurna pembakaran yang dihasilkannya, sehingga nilai kalor sebagai sumber tenaga mesin akan maksimal.

Banyak bentuk *fuel injector* pada mesin diesel penggerak utamakapal, tetapi cara kerjanya tetap sama yaitu mengubah bahan bakar minyak menjadi bahan bakar kabut gas, yang dimasukkan ke dalam *cylinder* mesin. Pada *fuel injector* yang cukup besar umumnya dilengkapi dengan sistem pendinginan dengan air tawar ataupun dengan bahan bakar minyak untuk melindungi komponen-komponen di dalam *fuel injector* dari rambatan panas gas pembakaran.

Menurut Sukoco dan Zainal Arifin (2008:34) dalam buku yang berjudul “Teknologi Motor Diesel”, menyatakan bahwa pengabutan bahan bakar adalah proses memecah bahan bakar menjadi butiran-butiran kecil atau sering diistilahkan sebagai proses atomisasi. Proses ini dimaksudkan

agar bahan bakar menjadi uap atau berubah bentuk, dari bentuk cair menjadi bentuk gas. Perubahan ini untuk membantu agar bahan bakardapat bereaksi dengan udara (O_2) yang menjadi syarat untuk terjadinya proses pembakaran yang baik. Disamping itu, persyaratan proses pembakaran adalah terjadinya *homogentitas* campuran udara dan bahan bakar. *Homogentitas* berarti kerataan campuran di seluruh ruangan di dalam silinder. Sementara proses bahan bakar hanya terjadi pada ujung pengabut (*nozzle*). Oleh karena itu, proses penekanan bahan bakar harus dapat mencapai dua kondisi yaitu kabutan yang memungkinkan siap menjadi uap, sedangkan kondisi yang lainnya adalah bahan bakar harus dapat dilempar hingga menyebar ke ruang silinder.

b. Komponen Utama pada pengabut bahan bakar (*injector*)

1) *Spindle Guide & atomizer*

Komponen ini berfungsi sebagai pengatur jumlah bahan bakar yang akan dikabutkan melalui *cut off shaft*. *Cut off shaft* ditekan pada bidang penutup oleh *spring* atau pegas penutup dengan tekanan yang dapat diatur dengan menambah *disc*. Oleh tekanan minyak gaya-gaya bekerja pada bidang kerucut. Komponen aksial dari gaya mengangkat *cut off shaft* berlawanan arah dengan kerja pegas penutup. Sedangkan *atomizer* berfungsi sebagai pengabut yang berbentuk seperti selongsong atau silinder dengan beberapa lubang pengabut. Minyak keluar dari *cut off shaft* dan di dalam *spindle guide* akan keluar melalui *atomizer* dan akan terbentuk kabut bahan bakar yang nantinya sifatnya akan homogen dengan udara di dalam ruang pembakaran.



Gambar 2.4 *Spindle guide & atomizer*
(sumber : www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

2) *Union Nut* (Mur Penyambung/Pengikat)

Union Nut berfungsi sebagai mur penyambung/pengikat antara bagian *holder* dengan *valve head* agar menjadi satu bagian *injector*.



Gambar 2.5 *Union Nut*

(sumber : www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

3) *Holder*

Holder merupakan salah satu komponen *injector* yang memiliki fungsi sebagai rumah dari komponen-komponen *injector* yang bekerja di dalamnya dan juga komponen ini bekerja sebagai penahan *injector* di dalam bagian *cylinder cover*.



Gambar 2.6 *Holder*

(sumber : www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

4) *Pressure Spring*

Pressure spring merupakan salah satu komponen *injector* yang memiliki fungsi untuk mengembalikan tekanan penginjeksian ketika proses penginjeksian sudah selesai. *Pressure spring* akan menekan *cut off shaft* agar kembali menutup saluran sehingga bahan bakar tidak ada yang mengalir ketika proses penginjeksian selesai.



Gambar 2.7 *Pressure Spring*
(sumber : www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

5) *Thrust Spindle*

Pressure pin merupakan salah satu komponen *injector nozzle* yang memiliki fungsi untuk meneruskan tekanan. *Thrust spindle* akan meneruskan tekanan dari bahan bakar untuk mendorong *pressure spring* sehingga *cut off shaft* dapat terbuka untuk menyalurkan bahan bakar ketika proses penginjeksian terjadi.



Gambar 2.8 *Thrust Spindle*
(sumber www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

6) *Non Return valve*

Non Return Valve merupakan salah satu komponen *injector* yang berfungsi sebagai katup tidak balik agar tekanan dari pengabut tidak kembali lagi ke bagian masuk *injector*.



Gambar 2.9 *Non Return Valve*
(sumber www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

7) *Thrust Foot*

Thrust foot merupakan salah satu komponen injector sebagaiudukan *spring* atau pegas bagian bawah dan meneruskannya tekanan dari pegas ke *cut off shaft*.



Gambar 2.10 *Thrust Foot*

(sumber www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

8) *Valve Head*

Valve Head adalah bagian kepala atau atas dari *injector* yang berfungsi untuk menghubungkan injector dengan *high pressure pipe* dan *injector* dengan *holder injector*. Bagian juga tempat dari *overflow pipe* atau jalur *return line*



Gambar 2.11 *Valve Head*

(sumber www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve)

9) *Disc*

Disc adalah plat dengan ketebalan tertentu yang digunakan untuk menambah tekanan spring dengan tujuan untuk menaikkan tekanan pengabutan injector.



Gambar 2.12 *Disc*

(sumber www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve.htm)

c. Proses Penginjeksian

1) Sebelum Penginjeksian

Bahan bakar yang bertekanan tinggi mengalir dari pompa injeksi bahan bakar masuk melalui *valve head* menuju *non return valve* dan *thrust spindle* di dalam *injector*.

2) Penginjeksian Bahan Bakar

Bila tekanan pada *thrust spindle* naik, ini akan menekan permukaan *spindle guide*. Bila tekanan ini melebihi tegangan pegas, maka *cut off shaft* terdorong keatas dan menyebabkan *atomizer* menyembrotkan bahan bakar.

3) Akhir Penginjeksian

Bila pompa injeksi berhenti mengalirkan bahan bakar, tekanan bahan bakar turun dan *pressure spring* mengembalikan *cut off shaft* ke posisi semula (menutup saluran bahan bakar). Sebagian bahan bakar yang tersisa akan bersirkulasi kembali dan melumasi semua komponen dan kembali ke *over flow pipe*.

Pada pengabut terdapat sebuah *cut off shaft* di dalam *spindle guide*, dimana ujung bawahnya terdiri atas dua bidang kerucut. Kerucut yang pertama menetap pada dudukannya, sedangkan yang kedua berbentuk seperti peluncur yang bekerja berdasarkan tekanan bahan bakar dan pegas. Jika gaya yang ditimbulkan bahan bakar melebihi gaya pegas, maka katup akan terangkat ke atas sehingga membuka lubang pengabut

atau *atomizer*.

Dengan demikian diharapkan proses pencampuran udara dan Bahan bakar di dalam ruang bakar berlangsung dengan sempurna. Apabila waktu penyemprotan bahan bakar sampai dengan penyalaan atau dikenal kelambatan penyalaan, waktu lebih lama dari ketentuan, misalnya karena bahan bakar berupa tetesan-tetesan akibat gangguan-gangguan pada pengabut, maka akan terjadi pembakaran susulan, pemakaian bahan bakar akan meningkat temperatur gas buang tinggi. Kondisi yang lebih buruk lagi menimbulkan keretakan pada *piston*, *cylinder cover*, klep buang terbakar dan lain-lain.

Pengabutan sempurna dapat di tinjau dari proses pengetesan *injector*

- 1) Bahan bakar yang keluar *nozzle* berupa *spray* (kabut)
- 2) Pengetesan tekanan *injector* sesuai *Instruction Manual Book*.
- 3) Setelah pengetesan pengabutan *injector* dengan kertas telah dilakukan, terus ditempelkan ke ujung lubang *nozzle* dan apabila masih ada minyak. Berarti *injector* masih bocor dan apabila tidak ada minyak pada kertas berarti *injector* tersebut bagus atau tidak
- 4) bocor (menetes). Setelah *injector* dipasang ke mesin induk, dapat dikontrol hasilnya dengan pengamatan asap gas buang dan pengecekan ada tidaknya ketukan (*detonasi*) pada mesin induk.

d. Pembakaran yang Sempurna

Suatu proses pembakaran bahan bakar yang berupa kabut bercampur dengan udara panas langsung terbakar sehingga suhunya meningkat 1.400°C dan tekanan maximum didalam silinder naik ± 74 bar. Dan berusaha mendorong torak kebawah untuk melakukan usaha mekanik. Syarat-syarat proses pembakaran yang sempurna antara lain :

- 1) Perbandingan bahan bakar dengan udara seimbang. Dimana 1 kg bahan bakar membutuhkan 15 kg faktor udara.
- 2) Bahan bakar harus berbentuk kabut, sehingga kinerja alat pengabut bahan bakar harus optimal.
- 3) Pencampuran kabut bahan bakar dengan udara harus merata/senyawa.

- 4) Tekanan pengabutan bahan bakar yang cukup tinggi untuk dikabutkan kedalam ruang kompresi.
- 5) Mutu bahan bakar yang digunakan bermutu baik, yaitu seimbang antara unsur C-H.
- 6) Kelambatan penyalaan (*ignition delay*) atau ID harus tepat.

2. Perawatan dalam ISM Code (*Intenational Safety Management Code*)

Menurut Muhammad Arsyad dan Ahmad Zubair Sultan, (2018:2) dalam bukunya *Management Perawatan*, pemeliharaan adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk menjaga atau memperbaiki suatu fasilitas hingga mencapai kondisi yang dapat diterima.

Dengan adanya *Planned Maintenance System* (PMS) akan membuat pemeliharaan dan perawatan terhadap perlengkapan di atas kapal menjadi lebih terarah dan terencana. Lebih jauh dalam bab yang sama (*ISM Code as Amended in 2002*, bab 10.1) dinyatakan bahwa pihak perusahaan harus menunjuk orang di kantor yang melakukan monitoring dan evaluasi hasil perawatan kapal.

ISM Code sebagai suatu standar internasional untuk manajemen pengoperasian kapal secara aman, pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan khususnya terhadap lingkungan maritim serta biotanya.

Dalam ISM Code (*As amended in 2002* Bab 10) dinyatakan, bahwa setiap perusahaan pelayaran harus membuat suatu sistem manajemen keselamatan (SMS) yang didalamnya mencakup hal-hal sebagai berikut :

a. Sub-Bab 10.1

Perusahaan harus menyusun prosedur untuk menjamin bahwa kapal dirawat sesuai dengan persyaratan dari peraturan Klasifikasi yang terkait dan persyaratan tambahan yang ditetapkan oleh perusahaan.

Sistem pemeliharaan berencana dapat mencakup dokumentasi dari

- 1) Bagian / sistem yang termasuk didalam program pemeliharaan (daftar inventaris)

- 2) Selang waktu pekerjaan pemeliharaan dilaksanakan (jadwal pemeliharaan).
- 3) Prosedur pemeliharaan yang harus diikuti (petunjuk pemeliharaan).
- 4) Tata cara pelaporan pekerjaan pemeliharaan dan hasil-hasilnya (dokumentasi & riwayat pemeliharaan).
- 5) Tata cara pelaporan hasil kinerja dan pengukuran yang diambil dalam kurun waktu tertentu untuk keperluan penyidikan mulai tanggal penyerahan perusahaan (dokumen acuan) Dokumen yang digunakan dalam sistem pemeliharaan berencana yang di buat dalam bentuk buku, perangkat kartu, dll. dapat diberikan penandaan yang khusus untuk digunakan sebagai acuan di kemudian hari. Sistem pemeliharaan harus mencakup perencanaan dan kegiatan yang sistematis untuk menjamin bahwa kondisi kapal senantiasa terpelihara dengan baik.

b. Sub-Bab 10.2

Dalam memenuhi persyaratan tersebut di atas perusahaan harus menjamin bahwa :

- 1) Pemeriksaan dilaksanakan pada kurun waktu yang tepat.

Rencana sistematis dan tindakan paling tidak harus mencakup :

- a) Pemeliharaan secara berkala bila memungkinkan (*overhaul*, pembersihan, pengecatan, penggantian dari material, dll).
- b) Pemeriksaan berkala yaitu pemeriksaan, pengukuran, uji coba dan hal lain yang dianggap perlu.
- c) Spesifikasi tentang metode yang digunakan dan bila perlu kriteria untuk pemeriksaan dini.
- d) Analisis berkala dan penijauan tentang jangka pemeriksaan dan pemeliharaan.
- e) Pendataan yang mendokumentasikan bahwa pemeriksaan yang telah dilaksanakan harus disusun dan dipelihara.
- b) Setiap ketidaksesuaian dilaporkan dengan disertai penyebabnya (bila dapat diketahui).
- c) Tindakan perbaikan yang sesuai dilaksanakan

d) Pencatatan tentang kegiatan-kegiatan tersebut di atas terpelihara.

c. Sub-Bab 10,3

Perusahaan harus menyusun prosedur dalam SMS untuk mengetahui perlengkapan dan sistem teknis di mana kemungkinan terjadi kerusakan operasional tiba-tiba sehingga dapat menyebabkan situasi berbahaya. SMS harus menyediakan tindakan khusus yang bertujuan untuk menunjukkan kehandalan perlengkapan atau sistem. Tindakan tersebut mencakup uji coba periodik dari perlengkapan atau sistem teknis cadangan yang secara normal tidak dioperasikan secara terus menerus.

d. Sub-Bab 10,4

Pemeriksaan seperti tersebut dalam 10.2 maupun tindakan-tindakan seperti tercantum pada 10.3 harus diintegrasikan dalam program perawatan operasional yang rutin dari kapal.

Jelas bahwa dengan *Planned Maintenance System* (PMS) membuat pemeliharaan dan perawatan terhadap perlengkapan di atas kapal menjadi lebih terarah dan terencana. Lebih jauh dalam Bab yang sama (ISM Code as Amendemen 2002, Bab 10) dinyatakan bahwa pihak perusahaan harus menunjuk orang di kantor yang melakukan monitoring dan evaluasi hasil perawatan kapal.

Pelaksanaan *Planned Maintenance System* (PMS) tersebut di kapal harus senantiasa dimonitor untuk mengetahui keadaan *real* di lapangan mengenai kemajuan ataupun hambatan yang ditemui, suku cadang yang diperlukan dan pemakaiannya (*spare parts and consumable*) termasuk daftar perusahaan rekanan yang melaksanakan perawatan dan *supply spareparts*.

i. Tujuan Perawatan

1) Tujuan umum Sistem Perawatan dan Perbaikan Mesin Kapal, yaitu :

a) Untuk memperoleh pengoperasian kapal yang teratur, serta meningkatkan penjagaan keselamatan awak kapal, muatan dan peralatannya.

b) Untuk memperhatikan jenis-jenis pekerjaan yang paling mahal/

penting yang menyangkut waktu operasi, sehingga sistem perawatan dapat dilaksanakan secara teliti dan dikembangkan dalam rangka penghematan /pengurangan biaya perawatan danperbaikan.

- c) Untuk menjamin kesinambungan pekerjaan perawatan sehingga *Team Work's Engine Department* dapat mengetahui permesinan yang sudah dirawat dan yang belum mendapatkan perawatan.
 - d) Untuk mendapatkan informasi umpan-balik yang akurat bagi kantor pusat dalam meningkatkan pelayanan, perancangan kapal dan sebagainya, sehingga fungsi kontrol manajemen dapat berjalan.
- 2) Tujuan khusus dilakukan perawatan dan perbaikan mesin kapal, ialah :
Untuk mencegah terjadinya suatu kerusakan yang lebih besar / berat, dengan melaksanakan sistem perawatan yang terencana.

ii. Akibat-akibat yang akan ditimbulkan bila perawatan mesin tidak dilaksanakan dengan baik, yaitu :

- 1) Kapal tabrakan, karena kerusakan mesin secara mendadak, tidak terkontrol, dan sebagainya.
- 2) Kapal tenggelam, hilangnya kapal termasuk ABK dan seluruh muatan tabrakan, pecahnya *sea chest*, kebakaran di dalam kamar mesin, dsb.
- 3) Kapal bergetar, akibat perawatan dan perbaikan Poros Engkol yang tidak tepat, sehingga dapat merusak bagian-bagian mesin lainnya.
- 4) Kapal bergetar, salah satu daun baling-baling pernah kandas atau menghantam balok keras, dapat juga merusak bagian mesin ataupun instalasi listrik kapal.
- 5) Kapal menganggur, karena terjadi kerusakan dan perbaikan yang tidak terencana dan tidak cukup suku cadangnya.
- 6) Pembengkakan biaya operasional kapal, karena kerugian terus menerus yang sulit diperkirakan.
- 7) Biro Klasifikasi tidak merekomendasikan kapal untuk berlayar karena

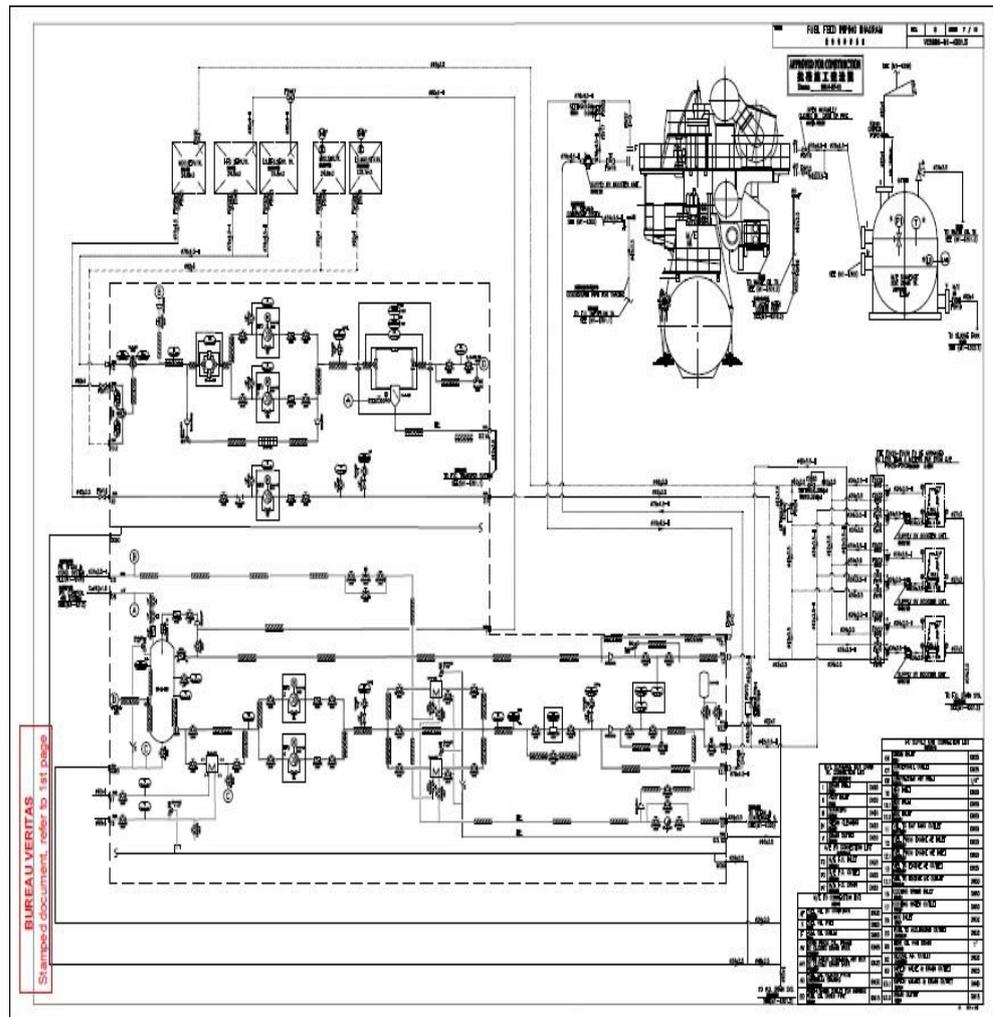
permesinan di kapal tidak memenuhi class.

- 8) Rekanan usaha perdagangan tidak merekomendasikan untuk menyewa kapal tersebut.
- 9) Asuransi akan membebankan biaya yang lebih besar kepada perusahaan, kapal secara keseluruhan tidak menjalankan perawatan dan perbaikan dengan benar (*Low Performance*)

3. Sistem Bahan Bakar

a. Sistem Bahan Bakar

Sistem bahan bakar adalah system yang digunakan untuk mensupply bahan bakar yang diperlukan mesin induk. Berikut ini adalah salah satu system bahan bakar. Mesin Induk yang didesain untuk menggunakan bahan bakar secara terus menerus, kecuali untuk keperluan olah gerak kapal. Bahan bakar dipompa dengan pompa yang digerakan oleh elektrik motor dari tanki simpan (*Storage tank*) menuju *settling tank*, pompa ini disebut *FO transfer pump*. Dari *settling tank* dipompa dengan *FO Transfer Pump* menuju *FO Service*. Pada *FO transfer pump* terdapat *filter* dan juga *heater*, *heater* ini berfungsi sebagai pemanas bahan bakar sebelum masuk ke *settling tank* biar lebih ringan dalam pengisapan dari tangki *double bottom*.



Gambar 2.13 Diagram pipa sistem bahan bakar
(sumber : Pipeline drawing MV. Ever Candid)

Dari *Settling tank* bahan bakar dipompa/transfer ke *service tank* dengan menggunakan *FO purifier* yang sebelumnya bahan bakar telah di panasi terlebih dahulu di dalam *settling tank* yang di dalamnya terdapat *heater*. Dan melalui *heater* pula bahan bakar selanjutnya masuk ke *service tank*. Kemudian bahan bakar yang berada di *service tank* dipanasi lagi dan selanjutnya bahan bakar didorong dengan *supply pump* yang bergerak secara elektrik melewati *filter* dengan menjaga tekananya pada sekitar 3,6- 6 kPa dan selanjutnya masuk ke *circulating pump*, juga melewati *heater* dan *filter* jugat dengan tekanan *circulating pump* berkisar antara 4,0-6,5 kPa.

Bahan bakar kemudian didorong ke mesin induk melalui *flow meter*, dan perlu dipastikan kapasitas *circulating pump* melebihi jumlah yang dibutuhkan oleh mesin induk, sehingga kelebihan bahan bakar yang disupply akan kembali ke *service tank* melalui *venting box* dan *de-aerating valve* yang mana pada *valve* tersebut akan melepas gas dan membiarkan bahan bakar masuk kembali ke pipa *circulating pump*.

b. Spesifikasi Bahan Bakar

Menurut P. Van Maanen (2007:35) tentang spesifikasi bahan bakar dari buku Motor Diesel Kapal bahwa bahan bakar dikatakan baik dan boleh dipergunakan adalah jika mempunyai komposisi seperti berikut :

1) Kepekatan

Dalam hal ini diartikan dengan perbandingan antara massa dari suatu volume tertentu bahan bakar terhadap massa air dengan volume yang sama. Kepekatan ini merupakan sebuah angka tanpa dimensi, dan sangat penting sekali dalam rangka ruangan simpan yang dibutuhkan, dan untuk pembersihan dengan bantuan separator sentrifugal. Kepekatan dinyatakan pada suhu 15⁰C.

2) *Viscositas*

Hal ini merupakan suatu ukuran untuk kekentalan bahan bakar. Ditentukan dengan cara sejumlah bahan bakar tertentu dialirkan melalui lubang yang telah dikalibrasi dan menghitung waktu mengalir bahan bakar tersebut. Dahulu *viscositas* kinematik diukur melalui beberapa peralatan yang berlainan dan dinyatakan dengan satuan yang sama. Satu-satunya satuan yang diakui dewasa ini adalah centistokes (Cst) $1\text{cst} = 0.01\text{ st} = 1\text{ mm}^2$ *Viscositas* sangat dipengaruhi oleh suhu.

3) Titik nyala

Hal ini merupakan suhu terendah dalam carbon (C) yang mengakibatkan suatu campuran bahan bakar dan udara dalam bejana tertutup menyala dengan sebuah nyata api. Titik nyala ditentukan dengan sebuah pesawat Pensky Martens (PM) dengan mangkok tertutup (*Close Cup*), dan sangat penting sekali dalam rangka

persyaratan undang–undang yang menjamin perawatan bahan bakar di atas kapal. Titik nyala pada bahan bakar minimal 52⁰C

4) Residu zat arang (angka conradson)

Hal ini merupakan ukuran untuk pembentukan endapan zat arang pada pembakaran suatu bahan bakar dan sangat penting dalam rangka pengotoran dari tip pengabut, pegas torak dan alur pegas torak, serta katup buang, dan turbin gas buang. Residu zat arang diukur dengan pesawat dari Conradson; dalam sebuah bak kecil dan tertutup bahan bakar dipanasi.

5) Kadar belerang

Sebagian besar dari bahan bakar cair mengandung belerang yang sebagai molekul terikat pada zat C–H sehingga tidak dapat dipisahkan. Kadar belerang sangat penting mengingat timbulnya korosi pada suhu rendah dan bagian motor karena pendinginan dan gas pembakaran.

6) Kadar abu

Hal ini menunjukkan material anorganis dalam bahan bakar material tersebut mungkin sudah ada dalam bumi, akan tetapi dapat juga terbawa sewaktu transportasi dan rafinasi. Pada umumnya berbentuk oksida metal misalnya dari Nilik, Vanadium, Aluminium, Besi dan Natrium, zat–zat tersebut dapat mengakibatkan keausan dan korosi.

7) Kadar air

Hal ini sangat penting dalam hubungannya dengan energi spesifik atau nilai opak suatu bahan bakar. Air dapat mengakibatkan permasalahan pada waktu pembersihan bahan bakar dan dapat mengakibatkan korosi pada misalnya pompa bahan bakar dan pengabut. Air (laut) dapat juga mengandung natrium.

8) Vanadium / Aluminium

Metal ini terdapat dalam setiap minyak bumi, dan terikat pada zat C–H metal ini tidak diinginkan berada dalam kandungan bahan bakar. Vanadium bersama dengan Sodium akan menyebabkan korosi panas pada bagian–bagian mesin yang bertemperatur tinggi yang

mempengaruhi katup buang. Dibagian yang panas tersebut akan terjadi persenyawaan Vanadium dan Sodium yang akhirnya akan membentuk Aluminium Silicate yang bisa menimbulkan gesekan pada bagian-bagian yang bergerak. Hal ini bisa menyebabkan keausan pada silinder.

1) Motor diesel dengan penyemprotan langsung

Bahan bakar dengan tekanan tinggi (pada motor putaran rendah hingga 100 bar dan pada motor putaran menengah yang bekerja dengan bahan bakar berat hingga 150 bar) disemprotkan ke dalam ruang pembakaran yang tidak dibagi. Tergantung dari pembuatan ruang pembakaran maka untuk keperluan tersebut dipergunakan sebuah hingga tiga buah pengabut berlubang banyak. Sistem penyemprotan langsung diterapkan pada seluruh motor putaran rendah dan motor putaran menengah dan pada sebagian besar dari motor putaran tinggi. Contohnya seperti bentuk bak.

4. Performa Mesin Induk

Performa mesin (*engine performance*) adalah prestasi kinerja suatu mesin, dimana prestasi tersebut erat hubungannya dengan daya mesin yang dihasilkan serta daya guna dari mesin tersebut. Kinerja dari suatu mesin induk umumnya ditunjukkan dalam tiga besaran, yaitu tenaga yang dapat dihasilkan, torsi yang dihasilkan dan jumlah bahan bakar yang dikonsumsi. (Arismunandar, W dan Koichi Tsuda, 2004).

Menurut Jusak Johan Handoyo (2019:65) Daya motor induk adalah salah satu parameter dalam menentukan kinerja dari suatu motor induk tersebut. Daya diklasifikasikan menjadi 2 macam yaitu :

- a. Daya *indicator* yaitu daya secara teoritis yang diambil melalui diagram *indicator* dari hasil pembakaran di dalam setiap silinder mesin induk. Daya *indicator* ini dapat diukur melalui hasil pengukuran diagram *indicator* dengan menggunakan *planimeter* dengan skala pegas yang sudah ditentukan pada saat pengambilan diagram *indicator* tersebut.

Mesin induk di kapal tidak semuanya dapat diambil diagram indikatornya, sehingga daya *indicator* dapat juga dihitung dengan menggunakan data-data mesin yang sudah ada, yang umumnya secara teoritis dilakukan pada perhitungan mesin induk dan disingkat dengan sebutan (Pi). Rumus daya indicator adalah $(P_i) = 0,785 \cdot D^2 \cdot S \cdot Z \cdot p_i \cdot n \cdot 100$.

- b. Daya efektif (Pe) yaitu daya yang benar-benar efektif menggerakkan poros engkol, yaitu daya *indicator* setelah dikurangi kerugian mekanik atau umumnya disingkat dengan sebutan rendemen mekanik (m). Berikut rumusnya : $(P_e) = 0,785 \cdot D^2 \cdot S \cdot Z \cdot p_e \cdot n \cdot 100$
- c. Daya Motor Maksimum

Daya atau tenaga dihasilkan oleh pengabutan sempurna yang menghasilkan suatu pembakaran yang sempurna pula sebagai pendorong torak ke bawah untuk melakukan usaha mekanik sebagai penghasil daya motor maksimum.

Daya motor yang maximum dipengaruhi oleh :

- 1) Banyak sedikitnya bahan bakar yang disemprotkan oleh *injector*
- 2) Tidak terjadi kebocoran pada ruang pembakaran (kebocoran klep).
- 3) Kompresi motor induk yang tinggi, *ring torak*, *cylinder liner* masih standard normal.
- 4) Mutu bahan bakar bagus.
- 5) Jumlah udara pembakaran /kg bahan bakar memenuhi standar.

5. *Fuel Oil Purifier*

Menurut Jusak Johan Handoyo (2019) 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 ataupun mesin bantu lainnya. 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 7000-9000 kali lebih besar dari pengendapan gravitasi statis.



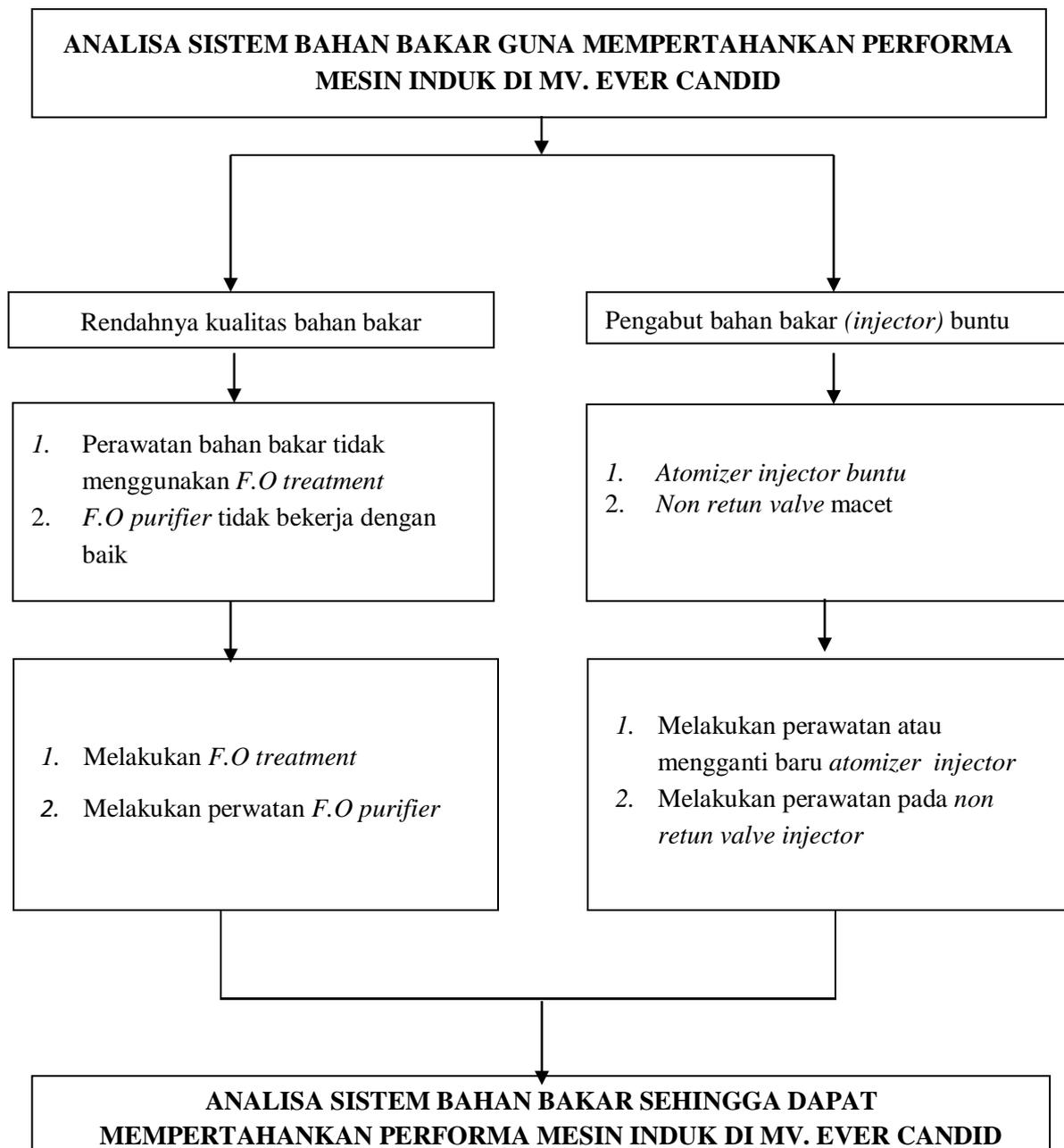
Gambar 2.14 Fuel Oil Purifier
(sumber : <https://www.man-es.com/service>)

Prinsip kerja *purifier* adalah memisahkan minyak dari air, lumpur dan kotoran lainnya dengan gaya sentrifugal berdasarkan berat jenisnya sehingga partikel yang mempunyai berat jenis yang lebih besar akan berada jauh meninggalkan porosnya, sedangkan partikel yang mempunyai berat jenis lebih kecil akan selalu berada mendekati porosnya :

- 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 pembersihan yang tinggi.
- c. Proses pembersihan jauh lebih efisien dan ekonomis.

Setelah bahan bakar melalui proses purifikasi akan dilanjutkan ke *Clarifier* untuk dijernihkan dan dipisahkan dari endapan-endapan atau lumpur-lumpur yang belum dapat dipisahkan oleh *purifier* (hanya dapat memisahkan dari kotoran padat saja). Biasanya unit ini dipasang seri dengan purifier untuk menghasilkan bahan bakar yang benar-benar murni dan jernih

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Jenis kapal yang penulis deskripsikan datanya di makalah ini adalah adalah sebagai berikut :

Nama Kapal : MV. Ever Candid

IMO number : 9890898

Tipe kapal : Container Ships

Bendera kapal : Monrovia

DWT : 22383

Tahun pembuatan : 2020

Mesin induk : HITACHI-MAN B&W 6S60ME C10.5

Daya mesin : 11720 kW

Tipe mesin induk : *Electro hyraulic sysytem (without camshaft)*

Berikut beberapa peristiwa yang penulis alami yang berkaitan dengan masalah pada bahan bakar selama penulis bekerja di atas kapal MV. Ever Candid sebagai *2nd engineer* sejak bulan September 2023 sampai dengan bulan Juli 2024 diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Rendahnya kualitas bahan bakar

Fakta I

Pada tanggal 17 Desember 2023, pada sore hari pukul 17:00 waktu perairan setempat saat MV. Ever Candid pada saat melakukan olah gerak dari pelabuhan Kaohsiung (Taiwan) dan mulai berlayar ke pelabuhan Batangas (Philippine), terjadi masalah pada saringan (*filter*) bahan bakar mesin induk yang ditandai dengan indikasi pada (modul saringan bahan bakar) *alarm filter module* mesin induk berbunyi yang mengakibatkan rpm mesin

induk turun ke maju pelan sekali atau *dead slow ahead* dan terindikasi pada layar monitor adalah *main engine fuel oil pressure low*. Maka untuk mengatasi masalah ini *1st engineer* selaku perwira jaga pada saat itu mengganti *handle* pada *filter module* ke dari no.1 ke no.2 dan mengganti filter no.1 dengan filter yang siap digunakan (*ready spare*). Beberapa saat setelah itu mesin kembali kepada putaran normal sesuai dengan set point handle dan *alarm* di kamar mesin sudah kembali normal Hal tersebut telah dilaporkan kepada anjungan dan *Chief engineer*. *Chief engineer* memberikan instruksi kepada *oiler* untuk melakukan pembersihan saringan bahan bakar yang telah kotor tadi dengan *high pressure* dan *ultrasonic cleaner*. Setelah itu *Chief engineer* dengan dibantu perwira jaga dan *oiler* melakukan pengecekan kondisi tanki *service* bahan bakar dengan cara membuka keran cerat untuk melihat kondisi bahan bakar dan didapati kondisi tanki *service* bahan bakar dalam keadaan kotor dan terdapatnya air yang ada pada bahan bakar mengganggu jalannya sistem kerja pembersih bahan bakar.



Gambar 3.15 *Filter* bahan bakar yang kotor
(sumber : dokumen pribadi)



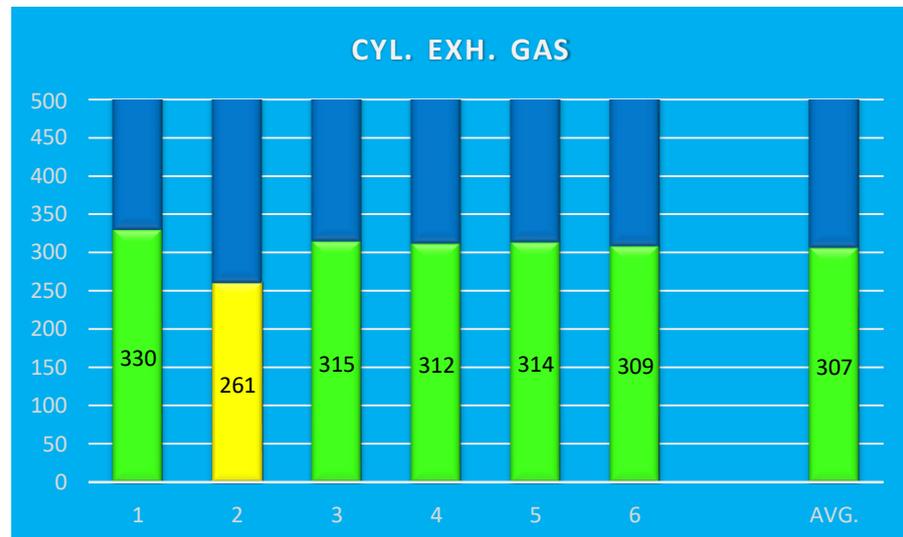
Gambar 3.16 *Filter* bahan bakar yang baru
(sumber : dokumen pribadi)

2. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu

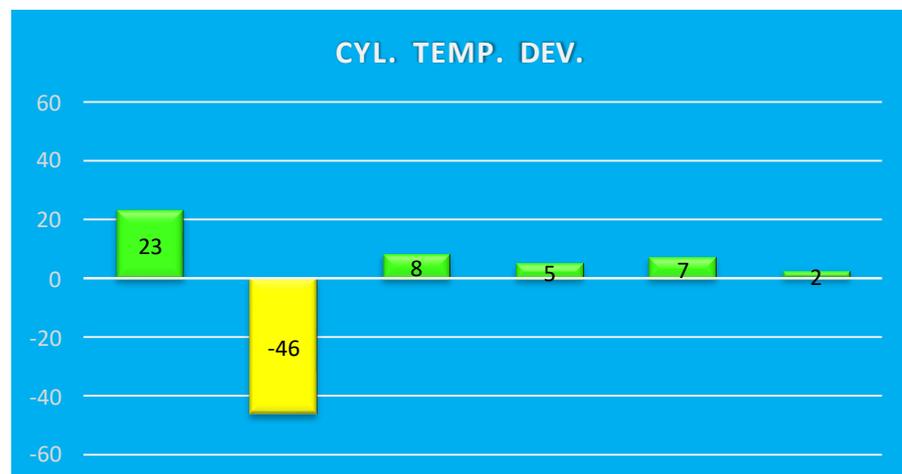
Fakta II

Setelah adanya masalah pada saringan (*filter*) bahan bakar kemudian pada tanggal 12 Maret 2024, pada pukul 09:15 saat MV. Ever Candid tiba berlabuh di pelabuhan Richards Bay (South Africa), terjadi penurunan suhu gas buang pada silinder no.2 mencapai 261°C dari suhu normalnya rata-rata tiap silinder $\pm 307^{\circ}\text{C}$ pada 77 rpm dan beban mesin 66% dengan pemakaian bahan bakar 1.027 ltr/jam. Di monitor kamar mesin dapat dilihat suhunya turun dan muncul peringatan *Main Engine exhaust gas deviation high alarm* untuk silinder no.2. Kemudian dapat dilihat pada PMI (*Performance monitoring indicator*) mengindikasikan *Pmax* dalam keadaan rendah sedangkan *Pcomp* normal untuk no.2. *Chief engineer* memerintahkan untuk menurunkan putaran mesin dan melaporkan kepada *Master* untuk meminta izin untuk mengecek keadaan mesin induk setelah mesin dalam keadaan berhenti untuk berlabuh, *Chief Engineer* memberi perintah kepada *2nd engineer* untuk mengganti pengabut bahan bakar (*injector*) no.2 sebelah kiri dan kanan dengan pengabut bahan bakar yang telah siap pakai (*ready spare*) dan memeriksa tekanan pengabut bahan bakar (*injector*) yang bekas no.2 tersebut ternyata pengabut bahan bakar

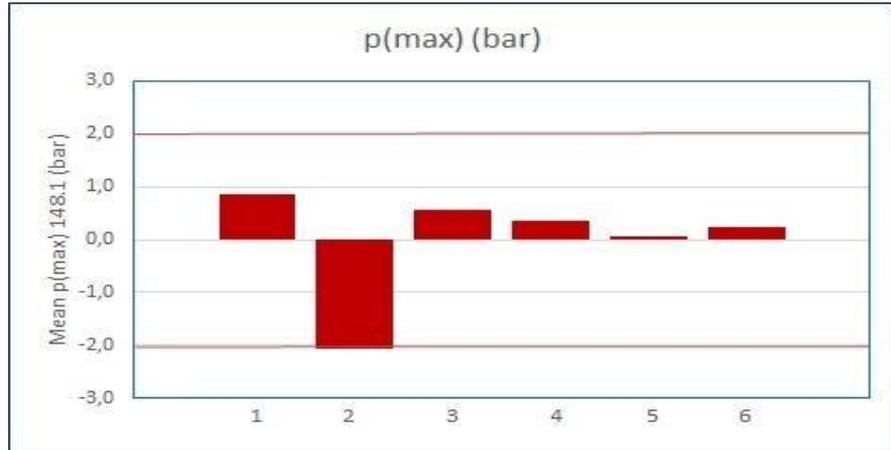
(injector) bekas silinder no.2 sebelah kanan tekanannya sedikit rendah, hanya 340 Bar dan didapati injector dalam keadaan buntu sebahagian dan pengabutan yang terjadi sedikit dan jumlah bahan bakar yang dikabutkan terlihat volumenya kecil daripada keadaan normalnya.



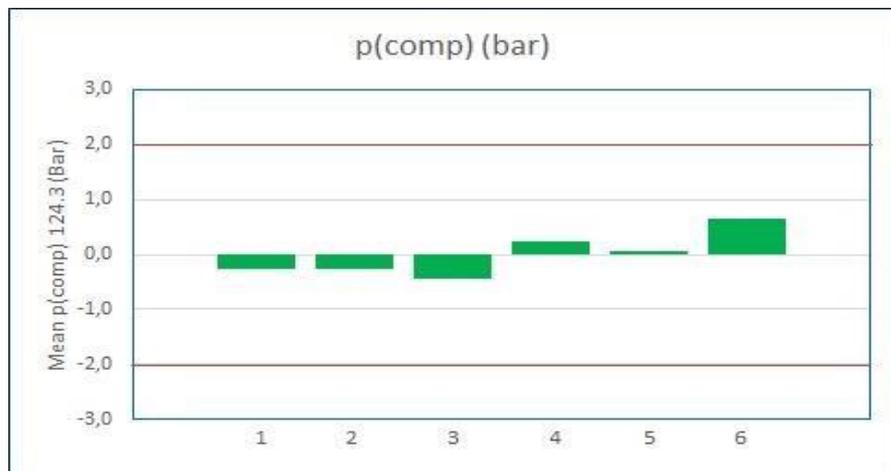
Gambar 3.11 Kondisi suhu gas buang no.2 dengan silinder yang lain (sumber : AMS MV. Ever Candid)



Gambar 3.12 Deviasi suhu gas buang no.2 dengan silinder yang lain (sumber : AMS MV. Ever Candid)



Gambar 3.13 kondisi p(max)
(sumber : PMI MV. Ever Candid)



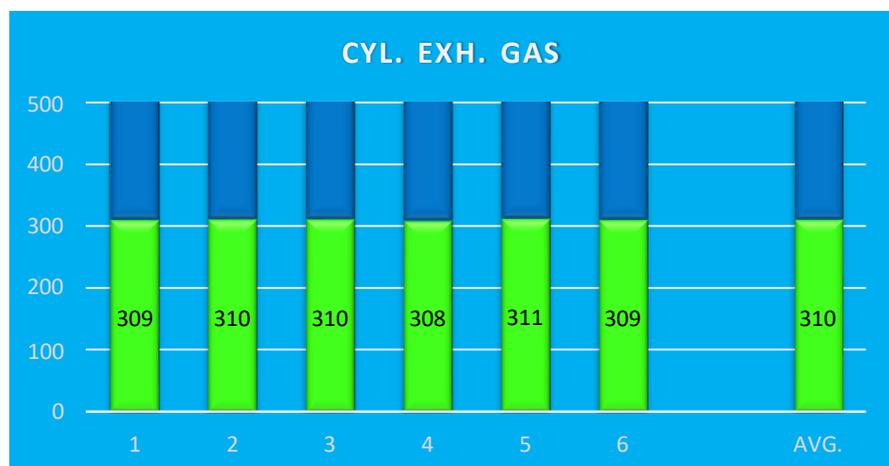
Gambar 3.14 kondisi p(com)
(sumber : PMI MV. Ever Candid)



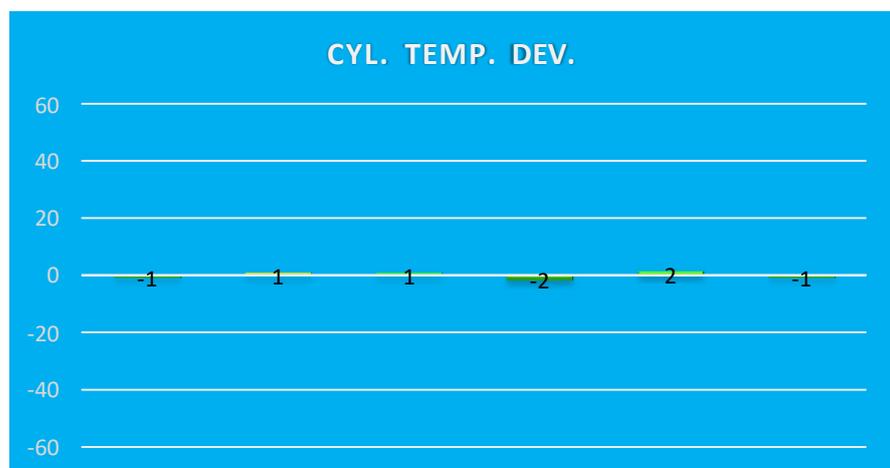
Gambar 3.6 Kondisi *injector* yang bekas
(sumber : dokumen pribadi)



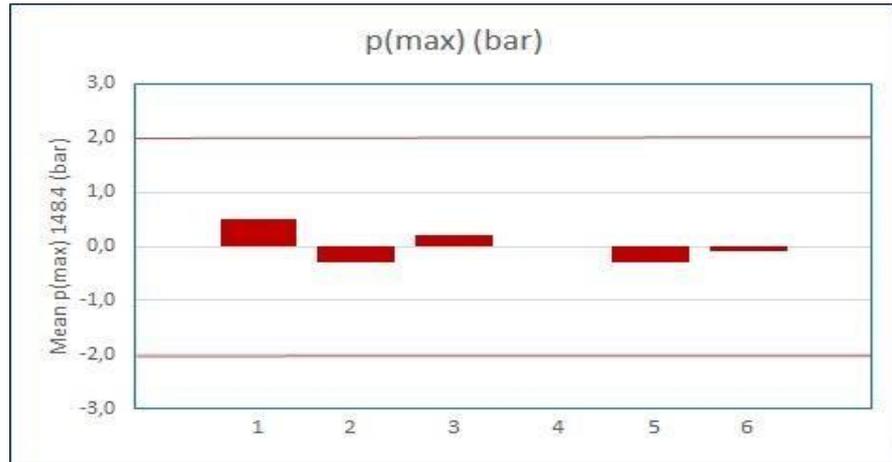
Gambar 3.7 Kondisi *spare injector* yang siap dipasang
(sumber : dokumen pribadi)



Gambar 3.17 Kondisi suhu gas buang setelah *injector* no.2 diganti
(sumber : AMS MV. Ever Candid)



Gambar 3.18 Deviasi suhu gas buang setelah *injector* no.2 diganti
(sumber : AMS MV. Ever Candid)



Gambar 3.19 kondisi $p(\max)$ setelah *injector* no.2 diganti
(sumber : PMI MV. Ever Candid)

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan uraian identifikasi permasalahan dan batasan masalah pada Bab I, maka penulis dapat menganalisisnya sebagai berikut :

1. Rendahnya kualitas bahan bakar

Hal ini disebabkan oleh:

a. Perawatan bahan bakar tidak menggunakan *F.O Treatment*

Kotoran-kotoran dan air yang terdapat dalam bahan bakar akan sangat mempengaruhi kualitas bahan bakar itu sendiri bahkan sampai kinerja mesin induk. Ada berbagai macam kotoran yang mencemari. Diantaranya berupa partikel-partikel padat dan cair. Terkadang didapati bahan bakar mengandung kadar air terlalu banyak dari prosentasenyasehingga mengakibatkan bekerjanya mesin induk tersendat-sendat. Misalnya dikarenakan ventilasi udara kurang perawatannya jadi air masuk ke tangki harian melalui ventilasi tangki harian. Mesin induk akan menghasilkan daya optimal bila proses pembakaran bahan bakar yang di injeksikan kedalam mesin dapat berlangsung sempurna. Persyaratan terjadinya pembakaran sempurna apabila :

- 1) Bahan bakar harus bersih bebas dari kotoran
- 2) Bahan bakar tepat pada kekentalan tertentu

- 3) Kecepatan bahan bakar keluar dari pengabut cukup tinggi sehingga dapat menembus udara sekelilingnya dan bersinggungan sebaik-baiknya dengan zat asam
- 4) Udara pembakaran mempunyai kecepatan demikian rupa dengan gerakan sehingga dapat bercampur dengan tiap tetes minyak

Proses yang sering terjadi dikapal adalah pencampuran antara bahan bakar dengan udara tidak homogen. Hal ini terjadi karena adanya gangguan pada sistem pengabut bahan bakar. Dengan demikian bahan bakar harus dirawat sesuai dengan PMS dengan menggunakan *Chemical Fuel Oil Treatment (FOT)* kedalam tangki harian dan tangki dasar ganda dengan mengikuti petunjuk manual book di atas kapal untuk mencapai tujuan yang diinginkan.



Gambar 3.24 Kondisi tanki endap (*settling tank*)
(sumber : dokumen pribadi)

MARITEC FUEL TESTING REPORT - EVER CANDID

NOTE - CCAI

To : SMTECH SHIP MANAGEMENT CO., LTD
 Attn To : Technical Dept/ S.W.Kim

 Report No : RPT-SH-240000076-FULL REPORT-D01
 Sample No : SH2400075
 JobNo(s) : SH2400075-MFR-0001-01

 Date Of Report : 06-Jan-2024
 Vessel Name : EVER CANDID
 IMO Number : 9890898
 Sample Type : Hsfo
 Bunker Port : Hong Kong
 Bunker Date : 30-Dec-2023
 Sampling Point : Vessel Manifold
 Sampling Method : Continuous Drip
 Supplier : CHIMBUSCO PAN NATION PETRO-CHEMICAL CO., LTD
 Supplying Barge : Guo Yuan
 Quantity : 399.98 MT
 Bottle type : MARITEC HDPE
 Seal Data : Maritec A3780660 & 012116
 Seal Condition : Seal(s) Intact
 Sent From : Shanghai - China
 AWB : CTI SHANGHAI
 Date Sent : 04-Jan-2024
 Date Received : 04-Jan-2024

B.D.N Info
 B.D.N Number : 173485
 Density @ 15 Deg C : 1001.1 kg/m3
 Viscosity @ 50 Deg C : 385.00 mm2/s
 Flash Point : Min 60 Deg C
 Sulphur : 2.42 %
 Water : 0.35 %

Please Note:

Please be informed that Maritec has Bunker Quantity Survey (BQS) services at Hong Kong. If we are appointed for BQS our surveyor will be able to send sample(s) to Maritec very promptly for testing.

PROTEST NOTE ISSUED : No

RESULTS COMPARED TO ISO 8217:2010 RMK 500 TABLE-2 SPECIFICATIONS.

			TEST RESULT	ISO SPECS
Density @ 15 Deg C	kg/m3	ISO 12185	1002.1	1010.0 Max
Specific Gravity @60/60 F	-	-	1.0027	Converted
KV 50	mm2/s	ISO 3104	299.20	500.00 Max
KV 100	mm2/s	ISO 3104	30.20	Non-spec
Flash Point	Deg C	ISO 2719	>70.0	60.0 Min
Pour Point	Deg C	ISO 3016	<9	30 Max

MARITEC PTE LTD

Member of Centre Testing International

Company Registration No. 199904554N

192 Pandan Loop, #05-26/27/28 Pantech Business Hub SINGAPORE 128381

Page 1 of 3

Gambar 3.25 Fuel analysis report
 (sumber : arsip fuel analysis)

b. FO purifier tidak bekerja dengan baik

FO Purifier merupakan komponen sistem bahan bakar yang berfungsi sebagai salah satu pembersih bahan bakar yang paling efektif dalam perawatan bahan bakar. Di kapal FO purifier berfungsi untuk membersihkan bahan bakar dari kotoran cair maupun padat (lumpur) sehingga kerusakan pada mesin induk akibat bahan bakar yang kurang baik dapat dikurangi. Apabila FO purifier tidak bekerja dengan baik akan mengakibatkan mutu bahan bakar kurang baik.

Sering terjadinya kerusakan pada *FO Purifier*, dapat mengakibatkan pengisian bahan bakar ke tangki harian terganggu. Sehingga untuk mengejar persediaan bahan bakar yang cukup untuk pemakaian mesin induk setiap masinis sering kali membuka kran *by pass* dari tangki *storage*. Seperti yang kita ketahui apabila melakukan perbaikan *disc purifier* membutuhkan waktu sekitar 3 sampai 4 jam, maka para masinis melakukan salah satu cara ini sambil menunggu selesai perbaikan *purifier*. Oleh sebab itu *FO purifier* mempunyai peranan sangat penting dalam operasional mesin induk dan mesin bantu di atas kapal.

Alat ini digunakan untuk memisahkan kotoran dan air dari bahan bakar, bila bahan bakar berada di dalam mangkuk, kemudian diputar maka bahan bakar akan mendapat percepatan sentrifugal yang tinggi, sehingga partikel-partikelnya akan terpisah sesuai dengan berat jenisnya. Partikel yang berat jenisnya lebih besar akan terlempar paling jauh dan kemudian akan menempel pada dinding mangkuk, partikel tersebut adalah kotoran mekanis endapan-endapan lumpur disusul dengan air yang beratnya lebih ringan, sedangkan partikel yang paling ringan akan mendekati pusat putaran yaitu bahan bakar yang bersih. Umumnya di kapal terdapat 4 unit *purifier*, yaitu 2 unit untuk *F.O purifier* yang bisa digunakan bergantian ataupun sebagai *clarifier*, dan 2 unit *L.O purifier* yang bisa digunakan untuk minyak lumas mesin induk maupun mesin bantu.

Dari hasil analisis yang dilakukan ditemukan bahwa *F.O fuel oil purifier* bekerja dengan baik.

2. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu

Hal ini dapat disebabkan oleh :

a) *Atomizer injector* buntu

Pada saat terjadi proses penyemprotan bahan bakar dengan tekanan yang tinggi, kadang kala dengan kualitas bahan bakar yang kurang baik seperti bahan bakar yang mengandung beberapa logam berat seperti besi, timbal dan lainnya, bisa mempengaruhi elastisitas pegas, *spindle guide* dan *atomizer*. Dengan banyaknya lumpur yang masuk pada saluran bahan bakar

pada permukaan ujung jarum *atomizer* atau lubang penyemprotan secara terus menerus maka lubang penyemprotan akan menjadi mengecil akibat tertutup sebagian kerak yang tidak dapat di kabutkan bersama bahan bakar di ruang bakar. Sehingga ujung *spindle* pada *atomizer* atau lubang penyemprotannya tidak sempurna lagi bentuknya.

Dengan ujung *atomizer* dan lubang penyemprotan yang sudah tidak sempurna lagi bentuknya, akan membuat bahan bakar menetes dan tidak terbakar dengan sempurna. Oleh karena itu *atomizer* yang sudah tertutup oleh kerak tersebut perlu di bersihkan. Sedangkan apabila *atomizer* sudah di bersihkan tapi penyemprotan masih tidak sempurna, maka satu-satunya cara adalah dengan mengganti *atomizer* dengan yang baru. Untuk pemeriksaan diharuskan dilakukan pada 8.000 jam kerja sedangkan untuk penggantian adalah pada 16.000 jam kerja.

Proses penggantian *atomizer* baru, sebelum di pasang dengan *spindle guide* ke dalam *injector* harus dioles dahulu dengan pasta agar kedudukan *atomizer* tepat pada tempatnya. Kemudian di lakukan pengetesan dengan menggunakan alat *test pump injector* yang di sebut *injection calibration process* agar mendapatkan pengabutan yang sempurna sesuai dengan *Instruction Manual Book* untuk mendapat standarisasi yang di inginkan.

Untuk memperoleh hasil penyemprotan / pengabutan yang baik harus ditunjang oleh performa yang baik dari pengabut bahan bakar. Sehingga dalam pengoperasiannya dapat menghasilkan daya mesin induk yang optimal. Untuk mempertahankan kinerja dari pengabut bahan bakar maka pengabut bahan bakar harus sering dilakukan *pressure test* dan dibersihkan secara berkala sesuai dengan *Planned Maintenance System (PMS)*.

Dari hasil analisa ditemukan *atomizer injector* dalam keadaan buntu, rusak dan retak.

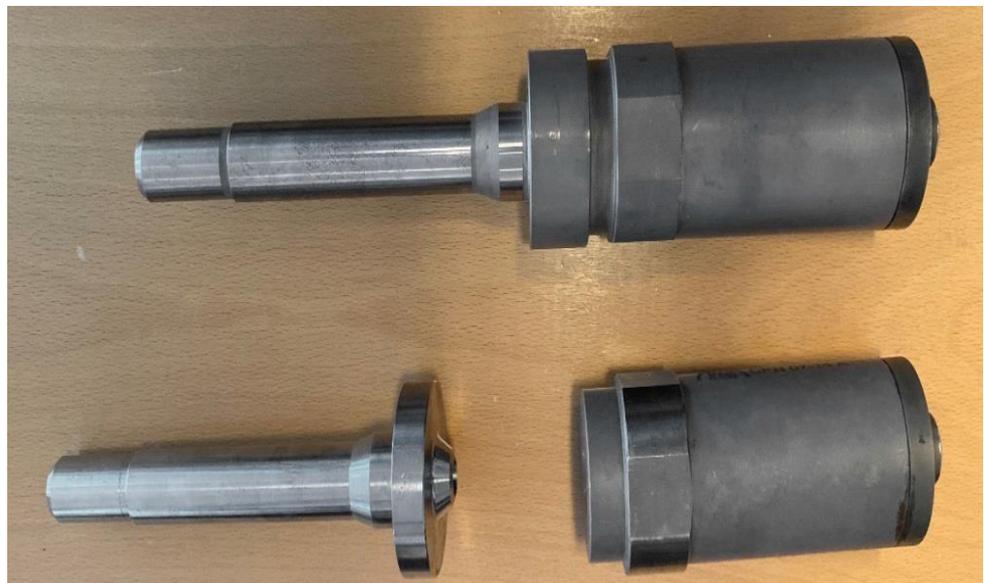


Gambar 3.22 *atomizer* yang rusak dan retak
(sumber : dokumen pribadi)

b) *Non return valve macet*

Non return valve adalah salah satu bagian yang penting di dalam *injector*. *Non return valve* yang berfungsi sebagai katup tidak balik agar tekanan dari pengabut tidak kembali lagi ke bagian masuk *injector* dan bersikulasi kembali. Bagian *non return valve* perlu dilakukan pergantian baru pada 16.000 jam kerja.

Dari hasil analisis yang dilakukan *non return valve* dalam keadaan baik.



Gambar 3.23 *Non return valve*
(sumber : dokumen pribadi)

C. PEMECAHAN MASALAH

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a) Melakukan *FO treatment* pada bahan bakar

Untuk mendapatkan bahan bakar yang berkualitas baik dapat dilakukan perawatan dengan menggunakan *Fuel Oil Treatment* (FOT). Pada beberapa kapal sebelum menerima bahan bakar baru di tangki dasar dimasukkan *chemical (Fuel Oil Treatment)* sesuai takaran perbandingan yang diinginkan, hal ini dilakukan untuk :

- (a) Memisahkan lumpur dari bahan bakar
- (b) Meningkatkan kemampuan pengabutan
- (c) Mencegah terjadinya korosi pada tangki–tangki penyimpanan dan saluran pipa-pipa bahan bakar

Dengan bereaksinya *chemical* dengan bahan bakar maka akan memisahkan Lumpur dan kotoran-kotoran berat kedasar tangki.

Hal yang harus dilakukan adalah dengan memanasi tangki-tangki dasar ini sampai temperatur 32°C diatas titik beku (*Pour Point*) untuk MFO (*Marine Fuel Oil*) titik bekunya $0-20^{\circ}\text{C}$ berarti tangki dasar yang berisi MFO tersebut harus dipanasi hingga 40°C . Hal ini dimaksudkan untuk memudahkan proses transfer bahan bakar dari tangki dasar endap (*settling tank*) agar dengan mudah dihisap / ditekan oleh pompa transfer bahan bakar.



Gambar 3.35 *Fuel oil treatment* dari Unitor
(Sumber : www.wilhelmsen.com/product-catalogue)

b) Melakukan perawatan pada F.O Purifier

Purifier memerlukan perawatan yang terarur dan diperlukan perencanaan yang baik agar dapat bekerja secara optimal . Metode perawatan terhadap pesawat Purifier adalah sangat penting untuk tercapainya umur (ketahanan) agar tetap berjalan normal dalam menghasilkan bahan bakar yang bersih , bermutu dan berkualitas baik karena dengan adanya metode perawatan akan menunjang dari pengoperasian Purifier dan dapat menekan biaya pengoperasian kapal. Metode perawatan ini adalah harus terencana dan dicatat secara sistematis supaya dapat berkesinambungan dalam kegiatan perawatan.

Metode perawatan yang terencana serta berkesinambungan merupakan suatu perawatan rutin, perawatan periodik dan pemantauan kondisi secara bertahap yang dilakukan pada saat pemeriksaan Purifier untuk menentukan apakah ada komponen yang perlu diganti serta penyetelan sesuai jangka waktu pemeriksaan yang didasarkan atas jam kerja dan pengamatan. Perawatan ini harus tetap dilaksanakan meskipun dalam keadaan operasional kapal yang sangat sibuk sekalipun, salah satu strateginya yaitu dengan melakukan perawatan disaat ada kesempatan berdasarkan pengamatan yang dilaksanakan secara rutin., meskipun jadwalnya lebih awal dari jadwal yang ditentukan pada PMS.

Adapun perawatan FO Purifier dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut :

a) Perawatan Sebelum Pengoperasian

- (1) Minyak pelumas yang berada dicarter (crank case) purifier harus baik kondisinya dan sesuai. Isi dari minyak lumas di dalam carter ini harus cukup pada batas yang tertera pada gelas duga yang terdapat pada carter. Hal ini berguna untuk melumasi bagian-bagian yang perlu dilumasi sehingga terhindar dari kerusakan-kerusakan yang fatal. Kualitas dan kondisi dari minyak lumas harus diperhatikan dari adanya kotoran-kotoran di dalam sistem pelumasan. Yang mana hal tersebut tidak diinginkan dan serta kemungkinan tercampurnya air didalam minyak lumas, sehingga mengakibatkan kadar viskositas dari minyak lumas itu

berubah. Hal ini mengakibatkan kurangnya daya gunaminyak lumas tersebut, yang dapat mengakibatkan kerusakan yang sangat fatal.

Untuk mencegah hal tersebut perlu diadakan pengecekan terhadap minyak lumas tersebut pada saat hendak di start ataupun pesawat purifier dalam keadaan beroperasi (dapat di lihat di gelas duga carter), juga harus diganti dan dibersihkan carternya sesuai dengan pola perawatan berkala yang tertera didalam instruksi manual book.

(2) Badan dari pesawat bantu purifier harus selalu dijaga kebersihannya dari minyak dan kotoran-kotoran lainnya. Terutama pada badan motor penggerak purifier agar selalu tetap kering dan bersih untuk menjaga agar tidak terjadi hubungan pendek pada motor.

(3) Pemeriksaan pada bagian-bagian dari purifier

Pengetahuan sedini mungkin dari kerusakan-kerusakan yang terjadi dapat mencegah terjadinya kerusakan yang lebih parah. Oleh karena itu, perlu diadakan pemeriksaan- pemeriksaan pada saat awal start maupun purifier sedang beroperasi. Pemeriksaan tersebut dapat diketahui dari adanya kelainan getaran, bunyi, ampere meter dan lainnya.

b) Perawatan Dalam Pengoperasian

(1) Urutan-urutan pengoperasian harus diketahui, agar purifier dapat bekerja dengan baik.

Langkah –langkah urutan pengoperasian tersebut meliputi :

- (a) Pemeriksaan minyak lumas pada carter
- (b) Masukan aliran listrik di switch box dan tekan tombol on
- (c) Perhatian ampere meter hingga sampai pada keadaan normal.

- (d) Isi air tawar pada mangkok untuk mengadakan blow agar kotoran yang berada di piringan terbawa keluar. Hal ini dilakukan untuk membersihkan piringan purifier.
 - (e) Buka kran air tekanan rendah sebagai sealing water.
 - (f) Buka kran isap bahan bakar dari tangki endap (settling tank).
 - (g) Atur temperature bahan bakar sampai batas yang ditentukan.
 - (h) Atur tekanan pengisian bahan bakar sampai batas yang diinginkan.
- (2) Jangan tinggalkan pesawat purifier bila belum bekerja secara normal. Hal ini dilakukan untuk pengetahuan sedini mungkin dari adanya kerusakan-kerusakan, sehingga tidak menimbulkan kerusakan yang lebih parah.
- (3) Adakan pengontrolan rutin terhadap pesawat purifier
- Selama pesawat purifier beroperasi, sering terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Misalnya terjadi tumpahan minyak ataupun minyak ataupun kebocoran-kebocoran lainnya pada sistem. Untuk mencegah hal-hal sedemikian perlu diadakan pengontrolan terhadap pesawat tersebut bila sedang beroperasi pada tiap-tiap jam jaga para masinis.
- (4) Adakan pengeblow-an terhadap purifier
- Hal ini untuk membersihkan kotoran-kotoran yang menempel pada piringan-piringan purifier. Lakukanlah secara manual blow-up jika perlu sesering mungkin.
- c) Perawatan Setelah Pengoperasian
- Mutu bahan bakar yang diterima dari kapal binker beda-bedadalam setiap kali bunker. Sehingga walaupun diadakan pengeblow-an setiap 2 jam sekali selama pengoperasian belum

tentu dapat membersihkan bowl-bowl dan piringan-piringan purifier. Kotoran-kotoran tersebut tetap akan melekat pada bowl dan piringan, yang mana lama kelamaan akan bertambah banyak. Oleh karena itu perlu diadakan pembersihan tersebut :

(1) Bersihkan bowl-bowl dan piringan-piringan

Kotoran-kotoran yang terbawa oleh bahan bakar setelah diproses di purifier, maka akan tertinggal oleh celah-celah piringan meskipun sudah di blow. Yang mana lama kelamaan akan mengganggu proses purifier. Untuk lancarnya kembali proses purifikasi tersebut, maka dilakukannya pembersihan pada bowl dan piringan dengan menggunakan kerosin atau bensin.

(2) Bersihkan saringan air tawar tekanan tinggi dan tekanan rendah

Dengan pembersihan ini maka akan membantu kemudahan proses sealing water dan pengeblow-an pada peralatan-peralatan purifier dalam pengoperasian.

(3) Pembersihan saringan bahan bakar secara rutin

Saringan-saringan tersebut antara lain terdapat pada pompa transfer, purifier, flow meter, tangki endap dan tangki service. Biasanya saringan-saringan ini dibersihkan pada sistem bahan bakar haruslah rutin dilakukan agar terhindar dari gangguan dalam pengoperasian mesin induk. Pasanglah saringan-saringan secara berganda agar mudah untuk perawatan, pemeliharaan dan kebersihannya.

a. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu

1) Melakukan perawatan atau penggantian pada *atomizer injector*

Atomizer yang sudah penuh dengan kerak atau kotoran bisa mengakibatkan aliran bahan bakar yang keluar tidak lancar, tersumbat atau bahkan buntu. Oleh karena itu *atomizer* yang sudah tertutup oleh kerak tersebut perlu di bersihkan. Sedangkan apabila *atomizer* sudah di bersihkan tapi penyemprotan masih tidak sempurna atau ditemukannya bagian yang rusak atau retak maka satu-satunya cara adalah dengan mengganti *atomizer* dengan yang baru. Untuk pemeriksaan diharuskan dilakukan pada 8.000 jam kerja sedangkan untuk penggantian adalah pada 16.000 jam kerja.

Langkah perawatan yang perlu dilakukan untuk *atomizer* adalah :

1. Memisahkan terlebih dahulu *atomizer* dengan bagian *spindle guide* dengan *spesial tool*.
2. Membersihkan seluruh bagian luar *atomizer*.
3. Membersihkan bagian dalam *atomizer* dengan *spesial tools*.
4. Melakukan pemeriksaan pada seluruh bagian *atomizer* dengan teliti untuk bagian dalam bila diperlukan dapat menggunakan kaca pembesar.
5. Mengukur diameter lubang *atomizer* apakah masih dalam keadaan normal dengan *spesial tool*.
6. Rakit kembali bagian *atomizer* dengan bagian *spindle guide* agar dapat digunakan kembali dan diberi label untuk memandakan jam kerjanya agar mudah dikenali bila diperlukan kembali.

Mengganti *atomizer* hanya dilakukan bila *atomizer* dalam keadaan rusak, retak atau jam kerjanya sudah melebihi batas yang ditetapkan yaitu 16.000 jam kerja.



Gambar 3.33 Cara membersihkan *atomizer*
(sumber : dokumen pribadi)



Gambar 3.34 Cara mengecek lubang *atomizer* yang *oversize*
(sumber : dokumen pribadi)

1) Melakukan perawatan pada *non return valve (injector)*

Adapun tahap-tahap perawatan *non return valve* adalah sebagai berikut:

- a) Sebelum pengerjaan pencabutan *injector* perlu diperhatikan bahwa semua semua instruksi keselamatan sebelum pekerjaan dilakukan sudah dikerjakan dengan benar. Keran masuk dan keluar bahan bakar harus dipastikan dalam keadaan tertutup dan cerat perlu dilakukan untuk membuang sisa bahan bakar yang ada di dalam *injector* dan pipa *injector*.

- b) Pengabut bahan bakar harus dicabut total dari kedudukannya pada *cylinder cover* mesin induk dengan cara melepaskan baut-baut penguncinya, lalu mencabut pipa *high pressure* dan pipa *overflownya*, kemudian *injector* dicabut dengan menggunakan *special tools*
- c) kemudian bodi *injector* dibersihkan keseluruhan, lalu dilakukan pengetesan awal dan baru kemudian dilakukan pembongkaran (*overhaul*).



Gambar 3.26 *Injector* yang telah dibongkar terpisah
(sumber : dokumen pribadi)

- d) Bagian pengabut dibuka satu persatu, mulai dari membuka bagian *head valve* dengan memisahkan dengan bagian *valve housing* dengan melonggarkan bagian *union nut*. Kemudian semua bagian yang lain dikeluarkan semua untuk dibersihkan, kemudian membuka bagian *spindle guide* dengan memisahkannya dengan bagian *atomizer*, kemudian bagian dari *non return valve* satu persatu.



Gambar 3.27 Bagian *spindle guide*
(sumber : dokumen pribadi)

- e) Lakukan pembersihan bagian *spindle guide* dan *cut off shaft* dengan memoles dengan bagian belakang *emery clothes*



Gambar 3.28 Cara memoles bagian *cut off shaft* atau *spindle*
(sumber : dokumen pribadi)

- f) Lakukan pemeriksaan pada semua bagian terutama *spindle guide* dan *atomizer*.
- g) Perakitan kembali setelah proses pembersihan bagian *spindle guide* dan *atomizer* selesai, maka proses berikutnya adalah merakit kembali dengan pemeriksaan ulang terhadap komponen yang dirakit seperti *spindle guide* dengan *atomizer* dan bagian *non returnvalve*.



Gambar 3.29 Bagian *non return valve* setelah dibongkar
(sumber : dokumen pribadi)

- h) Langkah selanjutnya adalah melakukan penyekiran terhadap dudukan-dudukan di dalam *injector dengan special tools*.



Gambar 3.30 Penyekiran dudukan *valve head injector*
(sumber : dokumen pribadi)

- i) Dalam penyetelan tekanan kerja perlu diperhatikan tebal *disc* yang digunakan sesuai dengan buku pemeliharaan, batas tinggi dan rendah untuk tekanan injector tersebut. Tahapan cara mengetes tekanan kerja dari pengabut bahan bakar (*injector*) adalah sebagai berikut :
- (1) Taruh *injector* pada dudukan tempat pengetesan pengabutan
 - (2) Pasang pipa *high pressure* dan *overflow*
 - (3) Ada 4 pengetesan yang harus dilakukan :

(a) Pengetesan pembuangan aliran dan pengontrolan tekanan

Lakukan pembuangan udara dalam system dan lakukan pengontrolan tekanan dengan menambah tekanan hingga aliran minyak keluar dari mulut pengabut tetapi tidak untuk pengabutan, hanya membuang sisa kotoran yang masih ada dan melihat apakah ada lubang pengabut yang tersumbat. Pengetesan ini dilakukan untuk melihat apakah lubang pengabut tersumbat dan apakah *spindle guide* dan *atomizer* duduk sempurna.

(b) Pengetesan tekanan kerja pengabut bahan bakar

Lakukan penambahan tekanan secara perlahan hingga digital pressure gauge mencatat berapa tekanan pembukaannya hingga tekanan harus sesuai dengan *Instruction Manual Book* yaitu 350-430 Bar

(c) Pengetesan kekedapan dan fungsi *slide*

Lakukan penambahan tekanan secara perlahan hingga 50 Bar dibawah tekanan kerja dan periksa pembacaan tekanan. Pada kondisi baik maka tekanan akan stabil dengan atomizer tidak menetes dan tekanan akan turun secara perlahan sedikit demi sedikit. Bila tekanan turun secara cepat maka perlu dilakukan pemeriksaan kembali pada bagian *spindle guide* dan *non return valve*.

(d) Pengetesan kekedapan-orang

Tutup pipa *overflow* dan lakukan penambahan tekanan secara perlahan hingga 100 Bar. Tekanan harus stabil bertahan dan lakukan pemeriksaan pada oring pada bagian *head valve*, bila ada kebocoran maka o-ring harus diganti dengan yang baru.



Gambar 3.31 Cara pengetesan tekanan pengabutan *injector* (sumber : dokumen pribadi)

- j) Setelah menyelesaikan uji tekanan kerja *injector* pada alat penguji dengan mencapai hasil pengabutan yang ideal $350-430 \text{ kg/m}^2$ dan pengujian dinyatakan baik dan tidak menetes, maka selanjutnya pengabut dapat dipasang kembali seperti semula. Setelah maka bagian nut pengunci dikencangkan dan bodi pengabut dilumasi dengan “*Molycote*” serta siap untuk dipasang kembali seperti semula pada kedudukannya di atas *cylinder cover*.
- k) Setelah membersihkan dudukan pengabut dan pengabutnya dipasang kembali padaudukannya kemudian mur penekan dan sambungan-sambungan saluran bahan bakar dipasang kembali, setelah selesai keran bahan bakar untuk tidak lupa dibuka kembali.

Dengan demikian penyemprotan bahan bakar yang baik akan menghasilkan pembakaran dalam *cylinder* sempurna sehingga menghasilkan daya yang bisa menunjang mesin induk bekerja dalam performa baik guna memperlancar pengoperasian kapal. Dalam melaksanakan perawatan pengabut bahan bakar ini di atas Dengan melaksanakan persyaratan-persyaratan, maka perawatan dapat berjalan dengan baik dan tepat pada waktunya sesuai dengan perencanaan sebelum dan setiap kegiatan perawatan harus dicatat dalam buku catatan pemeliharaan untuk mempermudah dalam rangka pembuatan rencana perawatan berikutnya.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

1) Rendahnya kualitas bahan bakar

a) *FO treatment* bahan bakar

Keuntungannya :

- (1) Dapat dilakukan oleh semua ABK Mesin.
- (2) Bahan bakar bersih dari kotoran.

Kerugiannya :

- (1) Membutuhkan waktu yang cukup lama.
- (2) Membutuhkan persediaan bahan chemical untuk perawatan.

b) Menggunakan *FO purifier* untuk membersihkan bahan bakar

Keuntungannya :

- (1) Bahan bakar bersih dari kotoran.
- (2) Proses lebih cepat dan mudah.

Kerugiannya :

- (1) Diperlukan kerja *FO purifier* yang maksimal.
- (2) Pengoperasian purifier harus sesuai prosedur yang berlaku sehingga dibutuhkan pemahaman ABK Mesin.

a. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu

1) *Atomizer injector* buntu

a) Mengganti *atomizer injector* dengan yang baru

Keuntungannya :

- (1) Hasil lebih maksimal.
- (2) Proses pengerjaan lebih cepat.
- (3) Dapat bertahan lama.

Kerugiannya :

- (1) Biaya lebih besar.
- (2) Sering terkendala persediaan suku cadang di atas kapal.

b) Merekondisi *atomizer injector*

Keuntungannya :

- (1) Hasil yang belum tentu maksimal dengan harus melihat kondisi *atomizer* terlebih dahulu.
- (2) Biaya lebih murah.

Kerugiannya :

- (1) Hasil kurang maksimal.
- (2) Cepat rusak / tidak tahan lama.

2) Melakukan perawatan pada *non return valve (injector)*

Keuntungannya :

- a) Biaya lebih murah.
- b) Dalam pengerjaannya tidak terkendala persediaan suku cadang di atas kapal.

Kerugiannya :

- a) Hasil yang belum tentu maksimal dengan harus melihat kondisi setiap bagian-bagian pengabut bahan bakar (*injector*) seperti *spindle guide*, *spring*, *non return valve* dan *atomizer* terlebih dahulu.
- b) Membutuhkan pemahaman dan ketelitian dalam pelaksanaannya.
- c) Tidak bertahan lama bila kondisi salah satu bagian *injector* seperti *spindle guide* dan *atomizer* sudah dalam keadaan tidak baik atau rusak.

2) Pemecahan Masalah yang Dipilih

a. Rendahnya kualitas bahan bakar

1) Kualitas bahan bakar kurang baik, cara mengatasinya dengan *FO treatment* bahan bakar

b. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu

1) *Atomizer injector* buntu, cara mengatasinya dengan melakukan penggantian *atomizer injector* dengan yang baru.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan tentang hasil analisa dari sistem bahan bakar guna mempertahankan performa mesin induk di kapal MV. Ever Candid sebagai berikut:

1. Rendahnya kualitas bahan bakar di sebabkan oleh :
 - a) Perawatan bahan bakar tidak menggunakan *F.O Treatment*
 - b) *F.O purifier* tidak bekerja dengan baik
2. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu di sebabkan oleh :
 - a) *Atomizer injector* buntu
 - b) *Non return valve* macet

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Rendahnya kualitas bahan bakar:
 - a) Di sarankan kepada masinis agar melakukan *F.O treatment* bahan bakar dengan rutin pada saat penerimaan bahan bakar yang baru.
 - b) Di sarankan kepada masinis agar melakukan perawatan *F.O Purifier* secara rutin supaya dapat bekerja secara optimal.
2. Pengabut bahan bakar (*injector*) buntu :
 - a) Di sarankan kepada masinis agar melakukan perawatan atau pergantian pada *atomizer injector* yang baru.
 - b) Di sarankan kepada masinis agar melakukan perawatan pada non return valve (*injector*) secara rutin.

DAFTAR PUSTAKA

Arismunandar, W dan Koichi Tsuda. (2004). *Motor Diesel Putaran Tinggi*. Jakarta:

Pradnya Paramita

Dr. Adib Sofia, S.S., M.Hum. (2023). *Metode Penulisan Karya Ilmiah*. Yogyakarta :

Adipura Books

https://mesin.ulm.ac.id/assets/dist/bahsan/Teori_Dasar_Motor_diesel_full2/

<https://www.tradekorea.com/product/detail/P349711/Fuel-Valve>

Johan, Jusak Handoyo. (2019). *Mesin Diesel Penggerak Utama Kapal*, Jakarta :

Maritime Djangkar (Sudivisi)

Karyanto. (2002). *Panduan Reparasi Meisn Diesel*. Pedoman Ilmu Jaya, Jakarta

Muhammad Arsyad dan Ahmad Zubair. (2018). *Manajemen Perawatan*. Yogyakarta :

CV Budi Utama

Man B&W. (2019). *6S60 ME-C 8.2 T-II Manual Instruction Book*. Germany

P.Van Maanen. (2007). *Motor Diesel Kapal*, Nautech

Sehwarat, M.S dan J.S Narang. (2001). *Production Management*. Jakarta : PT. Raja

Grafindo Persada

Sukoco dan Zainal Arifin. (2008). *Teknologi Motor Diesel*. Bandung : Alfabeta

_____ *International Safety Magement (ISM) Code as Amanded in 2002, IMO
Publications*

_____ *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974/1978 Chapter II Part C, D, E, IMO
Publications*

SHIP'S PARTICULARS

GENERAL		DIMENSIONS					
Ship's Name	EVER CANDID	L.O.A	171.98				
Port of Registry	PANAMA	L.B.P.	168.60				
Nationality	PANAMA	Breadth	28.40				
Official No	51968-21	Depth	14.50				
IMO No	9890898	Draught	9.517				
Call Sign	3FCI5	STRENGTH					
Ship's Type	CONTAINER SHIP	Hatch cover	20ft 80T	40ft 120T			
Hull No	S-973	Cross deck	-				
Gross Tonnage	18,658	Upper deck side	-				
Net Tonnage	7,206	Tank top	152T				
Deadweight	22,383						
VSAT Tel	+1 929 8104 204						
Inm-FBB Fax	870 783 325 215						
Inm-C	435 742 012						
DSC MMSI	357 420 000	EQUIPMENT AND OUTFIT					
Ship's Email	evercandid@smtech.dualog.net	Anchor	AC-14 TYPE STOCKLESS ANCHOR				
Classification / Class No.	Class NK / 210184	Port	11.5 SHACKLE	STBD	11.5 SHACKLE		
Built by	Imabari Shipyard	Chain	70mm x 632.5m (316.2 M x 2)				
Date of Keel Laid	03 Apr. 2020	Mooring rope	BELL MIX SOUTHERN CROSS 68mm x 200 meter 8 coil				
Date of Delivery	15 Jan. 2021	Lifeboat	5x2.26x1.10 25person				
Last dry dock	-	Life & Rescue boat	5x2.26x1.10 25person				
COMPANIES CONCERNED		ENGINE					
Registered Owners	K.T.M. CORPORATION S.A. KAWANA KAIUN CO., LTD.	Propeller type	5 BLADES SOLID HSP TYPE				
Charterers	Greencompass Marine S.A.	Bow Thruster	IDV500M 920kW 690HP				
P&I Club	UK P&I	Main Engine	HITACHI-MAN B&W 6560ME-C10.5 1SET				
Hull & Machinery Insurance	Mitsui Sumitomo Insurance	Generator Engine	YANMAR GEY 22 ALW 1180 KW (3 SET)				
Ship Management company (Korea)	SMTECH Ship Management Co.,Ltd. Tel : +82-51-441-5095 Fax : +82-51-441-5094 CSO & DP : Mr. Park, Gi-cheol Email : smtech@smtechsmc.com	DECK MACHINERY					
	Manning company (Japan)	Toeijapan Ltd. Tel : +81-78-332-6463 Fax : +81-78-391-4970 Email : crew@toeijapan.co.jp	Item	No.	Type	Capacity	
		Manning company (Indonesia)	PT. KSM Indonesia Tel : +62-21-22-454-555 Fax : +62-21-290-788-43 Email : ksm@ksmindonesia.co.id	Windlass	2	Elec. Hyd	
			Boat winch	1	Elec. Motor		
		Mooring winch	4	Elec. Hyd			
		Deck crane		Elec. Hyd			
		Acc. ladder winch	2	Elec. Motor			
		Pilot Ladder winch		Air motor			
		Steering gear	2	Elec. Hyd			
		Provision crane	2	Elec. Driven			
				Elec. Driven			
			1	Elec. Motor			
			1	Elec. Motor			
FREEBOARD TABLE							
Loadline	Item	Mark	Freeboard	Draught	Deadweight	Deadweight	
			(mm)	(m)	(MT)	(LT)	
	Tropical FW	TF	4,652	9.898	23,203	22,837	
	Fresh Water	F	4,850	9.700	22,384	22,031	
	Tropical	T	4,835	9.715	23,219	22,852	
	Summer	S	5,033	9.517	22,383	22,030	
	Winter	W	5,231	9.319	21,554	21,214	
	Winter North Atlantic	WNA	5,231	9.319	21,554	21,214	

IMO CREW LIST

Arrival Departure

Page 1 of 1

1. Name of the ship MV. EVER CANDID		1.2 IMO Number 9890898	1.3 Call sign 3FCI5	2. Port of arrival		3. Date of Arrival				
4. Nationality of ship PANAMA			5. Port arrived from							
7.No	8. Family Name/Given Name	9. Rank	10. Nationality	11. Date and place of birth		Embarkation Port Date	6.Passport Number	Passport Valid	Seaman Book	Seaman Book Valid
1	DAUZAN,MUCHAMMAD	MASTER	INDONESIA	1971-08-26	SLEMAN	HONGKONG 17-09-2023	C8676870	2027-03-31	F149339	2026-03-29
2	HALI, MOCH HERMANSYAH	C/O	INDONESIA	1970-04-20	BANGKALAN	HAKATA 18-07-2023	C7308341	2025-09-16	H069358	2025-10-31
3	AHMAD,FANDI	2/O	INDONESIA	1992-02-13	BANGKALAN	HONGKONG 17-09-2023	C7584557	2026-05-11	F198229	2025-12-06
4	SYARIF, RIDWAN MUH	3/O	INDONESIA	1995-03-03	MAKASSAR	HAKATA 18-07-2023	C8079900	2026-09-03	I002774	2026-01-06
5	BUCHYARUDDIN JAMALUDDIN	C/E	INDONESIA	1972-02-08	LAMASI	HONGKONG 17-09-2023	E3110783	26/06/2033	H099697	2025-04-11
6	TOLIB, MOCH	1/E	INDONESIA	1977-08-24	KEBUMEN	HAKATA 18-07-2023	C7932076	2026-05-07	G076109	2026-05-07
7	HADE, SAPARUDIN	2/E	INDONESIA	1993-10-09	TOBOALI	HAKATA 18-07-2023	C4973453	2024-10-14	G076589	2026-05-27
8	TONDA,ANDI FADLI	3/E	INDONESIA	1996-09-02	LAMASI	HONGKONG 17-09-2023	C7795456	2026-04-23	G075252	2026-04-16
9	RACHMAN, WAHYUDI ABUNG	BOSUN	INDONESIA	1988-04-10	LAMPUNG	HAKATA 18-07-2023	C7407556	2027-01-10	F222085	2026-04-09
10	PRASETIAWAN, IITIS HENDRIANTO	AB	INDONESIA	1980-04-08	BLITAR	HONGKONG 17-09-2023	E4411887	2033-07-31	G000247	2025-06-26
11	PAYANA, DWI KRESNA	AB	INDONESIA	1984-06-02	JAKARTA	HONGKONG 17-09-2023	C6381168	2025-08-27	G075633	2026-04-23
12	OKTO BIAN TO, POMPI EENG	AB	INDONESIA	1989-10-24	GRESIK	HAKATA 18-07-2023	C7107139	2025-10-08	F170618	2025-09-10
13	JUMAH, MUSTAMAR	OLR	INDONESIA	1990-01-05	JAKARTA	HAKATA 18-07-2023	C8100474	2026-10-04	I003891	2026-01-27
14	JAHIRUDDIN, JASRUL	OLR	INDONESIA	1987-02-26	SAMPANO	HAKATA 18-07-2023	C6584266	2026-11-18	I043817	2026-05-12
15	SALEH HASBI	OLR	INDONESIA	1985-11-23	TALLANG	HONGKONG 17-09-2023	C6584893	2027-01-17	F138514	2025-05-17
16	BAHTIAR, ERWIN	O/S	INDONESIA	1995-12-08	BONTO PENNO	HAKATA 18-07-2023	E2869528	2033-03-03	I058912	2026-07-11
17	ARIFIN, SAMSUL	O/S	INDONESIA	1997-07-06	BANGKALAN	HONGKONG 17-09-2023	E3639407	2033-06-09	G109140	2024-12-10
18	YASAI DI	C/COOK	INDONESIA	1988-06-21	BANGKALAN	HAKATA 18-07-2023	E4558157	2034-01-04	G077452	2026-06-16
19	YAMIN, MOH	M/M	INDONESIA	1995-06-23	BANGKALAN	HAKATA 18-07-2023	C7205206	2026-05-25	I020183	2026-04-14
20	SILALAH I, RIVELDON	D/CADET	INDONESIA	2001-07-03	DUMAI	HONGKONG 17-04-2023	C8426999	2027-01-19	H034497	2025-07-15

12. Date and signature by master, authorised agent or officer.



CAPT. MUCHAMMAD DAUZAN
MASTER OF M.V EVER CANDID

IMO Convention of International Maritime Traffic

IMO FAL

Form 5

MARITEC FUEL TESTING REPORT - EVER CANDID

NOTE - CCAI

To : SMTECH SHIP MANAGEMENT CO., LTD
 Attn To : Technical Dept/ S.W.Kim

 Report No : RPT-SH-240000076-FULL REPORT-D01
 Sample No : SH2400075
 JobNo(s) : SH2400075-MFR-0001-01

 Date Of Report : 06-Jan-2024
 Vessel Name : EVER CANDID
 IMO Number : 9890898
 Sample Type : Hsfo
 Bunker Port : Hong Kong
 Bunker Date : 30-Dec-2023
 Sampling Point : Vessel Manifold
 Sampling Method : Continuous Drip
 Supplier : CHIMBUSCO PAN NATION PETRO-CHEMICAL CO., LTD
 Supplying Barge : Guo Yuan
 Quantity : 399.98 MT
 Bottle type : MARITEC HDPE
 Seal Data : Maritec A3780660 & 012116
 Seal Condition : Seal(s) Intact
 Sent From : Shanghai - China
 AWB : CTI SHANGHAI
 Date Sent : 04-Jan-2024
 Date Received : 04-Jan-2024

B.D.N Info

B.D.N Number : 173485
 Density @ 15 Deg C : 1001.1 kg/m3
 Viscosity @ 50 Deg C : 385.00 mm2/s
 Flash Point : Min 60 Deg C
 Sulphur : 2.42 %
 Water : 0.35 %

Please Note:

Please be informed that Maritec has Bunker Quantity Survey (BQS) services at Hong Kong. If we are appointed for BQS our surveyor will be able to send sample(s) to Maritec very promptly for testing.

PROTEST NOTE ISSUED : No

RESULTS COMPARED TO ISO 8217:2010 RMK 500 TABLE-2 SPECIFICATIONS.

			TEST RESULT	ISO SPECS
Density @ 15 Deg C	kg/m3	ISO 12185	1002.1	1010.0 Max
Specific Gravity @60/60 F	-	-	1.0027	Converted
KV 50	mm2/s	ISO 3104	299.20	500.00 Max
KV 100	mm2/s	ISO 3104	30.20	Non-spec
Flash Point	Deg C	ISO 2719	>70.0	60.0 Min
Pour Point	Deg C	ISO 3016	<9	30 Max

MARITEC PTE LTD

Page 1 of 3

Member of Centre Testing International

Company Registration No. 199906554N

192 Pandan Loop, #05-26/27/28 Pantech Business Hub SINGAPORE 128381

Caution

MCR	%m/m	ISO 10370	14.50	20.00	Max
Ash	%m/m	ISO 6245	0.032	0.150	Max
Water	%V/V	ISO 3733	0.25	0.50	Max
Sulphur (Statutory)	%m/m	ISO 8754	2.04	3.50	Max
Vanadium	mg/kg	IP 501	55	450	Max
TSP	%m/m	ISO 10307-2	0.05	0.10	Max
AL + SI (6 + 2)	mg/kg	IP 501	8	60	Max
Zinc	mg/kg	IP 501	<1	15	Max
Phosphorus	mg/kg	IP 501	<1	15	Max
Calcium	mg/kg	IP 501	2	30	Max
Sodium	mg/kg	IP 501	24	100	Max
Hydrogen Sulphide	mg/kg	IP 570 (Proc A)	No Order	2.00	Max
Acid Number	mgKOH/g	ASTM D664	No Order	2.5	Max
CCAI	-	ISO 8217 Annex F	865	870	Max

Note: No Order was received for Hydrogen Sulphide and Acid Number test(s).

The sample results relate only to the items tested and have been compared according to the specifications listed in ISO 8217:2010 (E) Table-2 Specs under ISO-F RMK 500 and THE SPECIFICATIONS ARE MET only for the items tested.

ADDITIONAL PARAMETERS (NON-ISO)

Al	mg/kg	IP 501	6
Si	mg/kg	IP 501	2
Iron	mg/kg	IP 501	21
Lead	mg/kg	IP 501	<1
Magnesium	mg/kg	IP 501	2
Nickel	mg/kg	IP 501	20
Potassium	mg/kg	IP 501	<1
API Gravity	-		9.6
Net Specific Energy	MJ/kg		40.27

Glossary : KV50=Kinematic Viscosity @50 Deg C;
 MCR = Micro Carbon Residue; TSP = Total Sediment Potential;
 (Al+Si) = Aluminum+Silicon; CCAI = Calculated Carbon Aromaticity Index

OPERATIONAL ADVICE-

Min Transfer/Storage Temp	35	Deg C
Temp at Separator Inlet	98	Deg C
Temp for injection viscosity of 10 cSt	141	Deg C
Temp for injection viscosity of 13 cSt	130	Deg C
Temp for injection viscosity of 15 cSt	124	Deg C
Temp for injection viscosity of 18 cSt	117	Deg C

DENSITY

As your vessel is fitted with Mitsubishi, SJ60HH, a high density type centrifuge, you should be able to handle a fuel with this density of 1002.1kg/m³. Maintain constant recommended separation temperature of 98 °C at inlet.

TSP

The fuel may precipitate some petroleum sediment. Observe the fuel treatment plant, centrifuges and filters for clogging up. It is advised to conduct further analysis to check the P-Value by SMS1600 to determine if there are issues with the stability and long term storage of the fuel.

CCAI

The fuel's ignition quality may be problematic for some fuel quality sensitive engines. If so, avoid low load operation and maintain the highest scavenging air and cylinder jacket temperatures as per engine manufacturer's instructions.

The test report shall not be reproduced except in full, without the written approval of the laboratory

Thanks & Best Regards

Mr Ng Ruisen / NBA

Laboratory Manager

Maritec Pte Ltd

192, Pandan Loop, #05-27 Pantech Business Hub, Singapore 128381

Tel : (65) 6271 8622 Fax : (65) 6271 9236

Website : www.maritec.com.sg

For enquiries, pls kindly send to: admin@maritec.com.sg

"Courier New Size 10".