



**PENGARUH BENGKOKNYA LIDAH JANGKAR PADA
SAAT *HEAVE UP ANCHOR* DI AREA KARANG
JAMUANG SURABAYA MV. KEDUNG MAS**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

ICHSAN NUGROHO
NIT.531611105973.N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020



**PENGARUH BENGKOKNYA LIDAH JANGKAR PADA
SAAT *HEAVE UP ANCHOR* DI AREA KARANG
JAMUANG SURABAYA MV. KEDUNG MAS**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

ICHSAN NUGROHO
NIT.531611105973. N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH BENGKOKNYA LIDAH JANGKAR PADA SAAT *HEAVE*
UP ANCHOR DI AREA KARANG JAMUANG SURABAYA MV. KEDUNG
MAS

Disusun oleh:

ICHSAN NUGROHO

NIT: 531611105973 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 04.08.2020

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19710521 199903 1 001

NASRI, M.T., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19711124 199903 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pengaruh bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up* anchor di area karang jamuang Surabaya MV. Kedung Mas”

karya,

Nama : Ichsan Nugroho

NIT : 531611105973 N

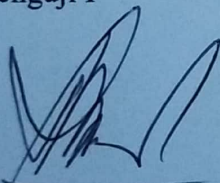
Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Semn, tanggal 14 September 2020

Semarang, 14 September 2020.

Penguji I



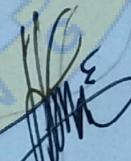
Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002

Penguji II



Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si.
Pembina Utama Tk.1 (IV/b)
NIP. 19710521 199903 1 001

Penguji III



FEBRIA SURJAMAN, MT, M.Mar.E
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19730208 199303 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ichsan Nugroho

NIT : 531611105973 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul “Pengaruh Bengkoknya Lidah Jangkar Pada Saat *Heave Up* Anchor di Area Karang Jamuang Surabaya MV. Kedung Mas”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 22 Juli2020

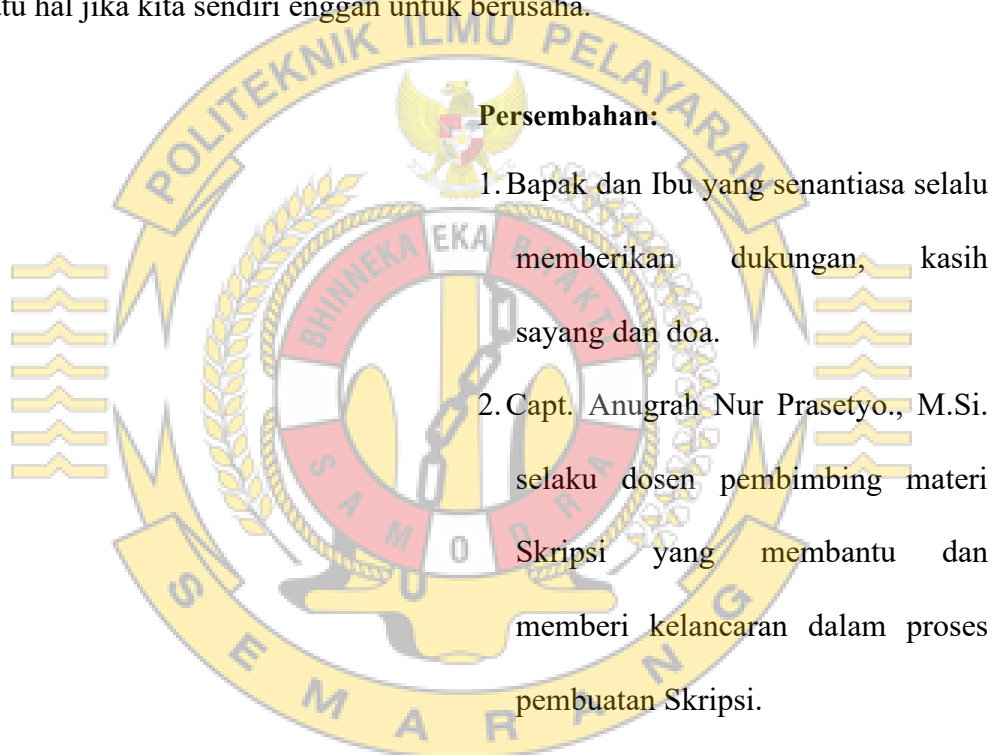
Yang membuat pernyataan,



ICHSAN NUGROHO
NIT. 531611105973 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Setiap suatu hal baik pasti ada sisi buruknya dan setiap hal buruk pasti ada sisi baiknya, cukup ambil sisi baik yang dapat bermanfaat di kehidupan kita.
2. Kita tidak harus jadi hebat terlebih dahulu untuk memulai suatu hal, tetapi kita harus mulai dulu untuk bisa menjadi hebat.
3. Ada yang bilang roda itu pasti berputar tetapi kita juga harus tahu bahwa ada pedal yang harus dikayuh supaya roda itu berputar. Jadi jangan mengharapka suatu hal jika kita sendiri enggan untuk berusaha.



Persembahan:

1. Bapak dan Ibu yang senantiasa selalu memberikan dukungan, kasih sayang dan doa.

2. Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si. selaku dosen pembimbing materi Skripsi yang membantu dan memberi kelancaran dalam proses pembuatan Skripsi.

3. Bapak Nasri, M.T., M.Mar selaku dosen pembimbing penulisan Skripsi yang selalu memberi bimbingan dan dukungan.

4. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika

5. Yang selalu memberikan arahan terhadap taruna-taruni dalam pembuatan Skripsi.

6. Segenap dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang atas bimbingan dan pembelajarannya.

7. Teman-teman kelas Nautika VIII B, rekan satu dosen pembimbing Skripsi dan seluruh teman-teman angkatan LIII, terima kasih atas dukungan dan kebersamaan selama ini.

8. Untuk semua crew MV. Kedung Mas yang dengan sabar membimbing saya dalam mempelajari kecakapan pelaut yang baik di atas kapal.



PRAKATA

Puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia yang diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi yang berjudul “Pengaruh bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor* di area karang jamuang Surabaya MV. Kedung Mas.”

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna menyelesaikan pendidikan program D.IV tahun ajaran 2019-2020 Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, juga merupakan salah satu kewajiban bagi taruna yang akan lulus dengan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Yth :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (PIP) Semarang dan dosen pembimbing dua.
2. Capt. Dwiantoro MM, M.Mar. selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt. Anugrah Nur Prasetyo., M.Si Selaku dosen pembimbing satu.
4. Nasri M.T., M.Mar.
5. Seluruh staff dan pegawai PT.TEMAS LINE, yang telah menerima penulis untuk melaksanakan praktek laut.
6. Seluruh perwira dan crew MV. Kedung Mas yang telah membimbing penulis pada saat penulis melaksanakan praktek laut dan telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.


7. Bapak Suleman dan Ibu Asmonah, serta keluarga besar yang selalu memberi motivasi untuk terus melangkah maju.
8. Yang penulis cintai dan banggakan rekan-rekan angkatan 53 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dan memberi dukungan baik secara moril maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran ataupun koreksi dari para pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan dalam penulis melakukan penelitian untuk skripsi ini atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf.

Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca. Amin.

Semarang, 29. agustus 2020

Penulis



ICHSAN NUGROHO
NIT. 531611105973.T

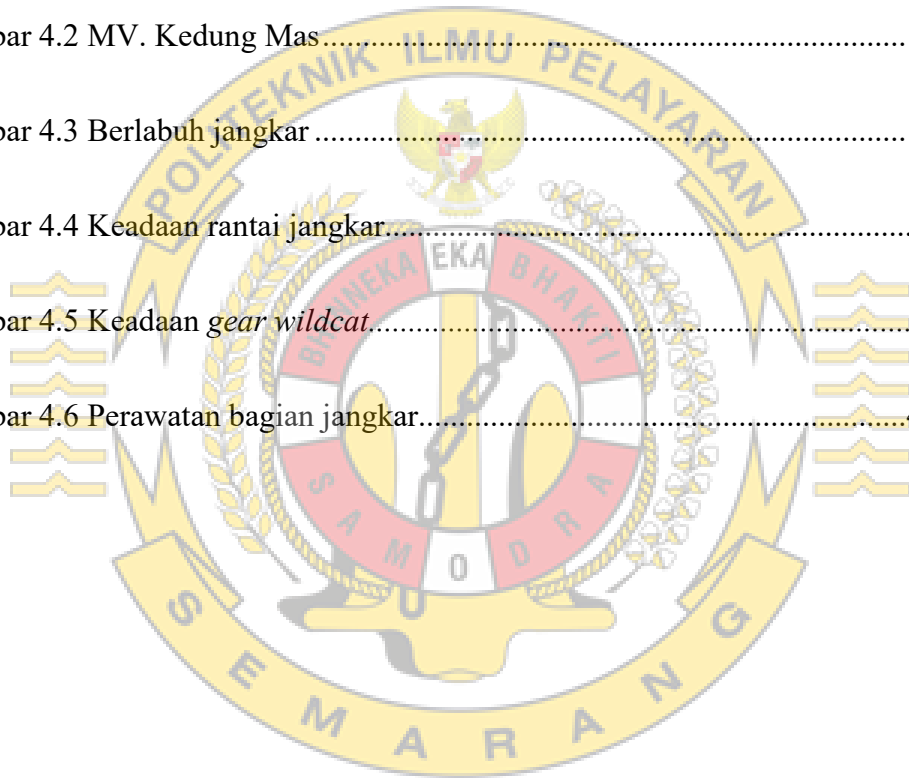
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	3
1.3 Tujuan penelitian.....	3
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Sistematika penulisan.....	5
BAB II. LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Tinjauan pustaka	8
2.2 Definisi operasional	17

2.3	Kerangka pikir.....	19
BAB III.	METODE PENELITIAN	21
3.1	Pendekatan dan desain penelitian.....	21
3.2	Fokus dan lokus penelitian.....	22
3.3	Sumber data penelitian.....	23
3.4	Teknik pengumpulan data.....	24
3.5	Teknik keabsahan data	27
3.6	Teknik analisa data.....	28
BAB IV.	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	30
4.1	Gambaran umum.....	30
4.2	Analisis Hasil Penelitian.....	36
4.3	Pembahasan Masalah	51
BAB V.	PENUTUP.....	62
5.1	Kesimpulan.....	62
5.2	Saran.....	63
	DAFTAR PUSTAKA.....	66
	LAMPIRAN.....	67
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	83

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagian-bagian Jangkar	13
Gambar 2.2 Lidah jangkar (stripper bar)	14
Gambar 4.1 Logo PT. Temas Line.....	31
Gambar 4.2 MV. Kedung Mas.....	33
Gambar 4.3 Berlabuh jangkar	36
Gambar 4.4 Keadaan rantai jangkar.....	39
Gambar 4.5 Keadaan <i>gear wildcat</i>	41
Gambar 4.6 Perawatan bagian jangkar.....	44



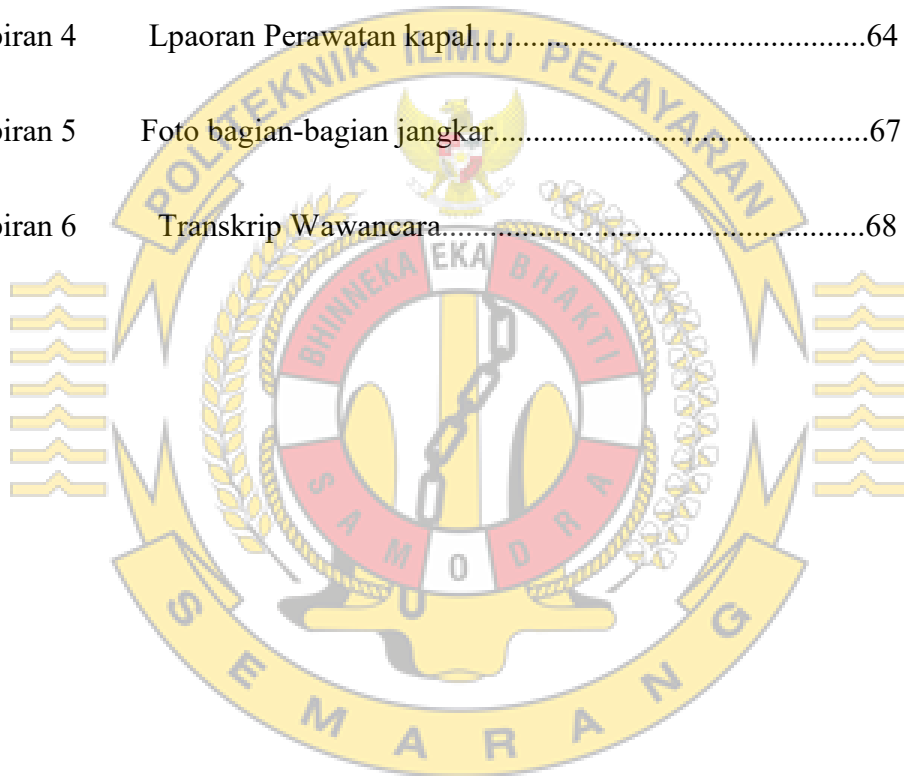
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Tabel <i>Ship Particular</i>	33
Tabel 4.2	Tabel <i>Crew List</i>	35



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>	61
Lampiran 2	<i>Crew List</i>	62
Lampiran 3	Laporan perbaikan kapal.....	63
Lampiran 4	Lpaoran Perawatan kapal.....	64
Lampiran 5	Foto bagian-bagian jangkar.....	67
Lampiran 6	Transkrip Wawancara.....	68



ABSTRAKSI

Ichsan Nugroho, 531611105973 N, 2020, “**Pengaruh bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor* di area karang jamuang Surabaya MV. Kedung Mas**”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Anugrah Nur Praesetyo.,M.Si. dan Pembimbing II: Nasri,M.T.,M.Mar

Dalam operasional sebuah kapal berlabuh jangkar merupakan salah satu operasi olah gerak yang sangat penting dibawah tanggung jawab seorang Nahkoda, adapun perlengkapan kapal yang membantu kapal pada saat berlabuh dikenal dengan nama jangkar kapal yang terdiri dari berbagai bagian yaitu mesin jangkar (windlash), rantai jangkar, chain stopper, handle brake dan lidah jangkar (stripper bar).

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci pengaruh serta upaya mengatasi bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor* di area karang jamuang Surabaya MV. Kedung Mas.

Pada bagian akhir skripsi ini dapat disimpulkan bahwa pengaruh dari bengkoknya lidah jangkar (stripper bar) mengakibatkan terpelintirnya rantai jangkar, rusaknya gear wildcat, turunnya tekanan pada mesin windlash dan terhambtanya operasional kapal. adapun dampak tersebut dikarenakan kurangnya perawatan pada bagian jangkar serta kurangnya keterampilan dan kemampuan crew kapal dalam pengoperasian berlabuh jangkar yang sesuai dengan prosedur. Saran untuk memecahkan masalah ini adalah dengan adanya perawatan rutin pada bagian-bagian jangkar dan mesin jangkar serta perlunya peningkatan keterampilan dan kemampuan crew dalam menjalankan kinerja sesuai dengan prosedur yang berlaku di atas kapal.

Kata Kunci: berlabuh jangkar, Mesin Jangkar, lidah jangkar (*Stripper bar*).

ABSTRACT

Ichsan Nugroho, 2020, NIT: 531611105973 N, " *The impact of stripper bar bent when heave up anchor at Karang Jamuang Surabaya on MV. Kedung Mas*", thesis of Nautical Study Program, Diploma IV Program, Semarang Shipping Polytechnic, Advisor I: Capt. Anugerah Nur Prasetyo, M.Si, and Advisor II: Nasri, M.T., M.Mar

In the operation of a ship, anchoring is one of the most important maneuver under the responsibility of a master, the equipment used by the ship when anchoring is ship anchor which consists of many parts, which are windlass, anchor chain, chain stopper, handle brake and stripper bar.

The method used in this thesis is descriptive qualitative by describing in detail the impacts and the efforts to overcome the bent of stripper bar when heave up anchors at Karang Jamuang Surabaya on MV Kedung Mas.

The conclusion of this thesis indicates that the impacts of stripper bar bent causes twisting on anchor chain, damage on wildcat gear, pressure drop on windlass, and delays on ship operation. The impact is due to lack of maintenance on the anchor and the lack of skills and abilities of the crew in carrying out anchoring operations based on procedures. Suggestions to solve this problems are to periodically carry out maintenance on the anchor and windlass parts, also improving the skills and abilities of the crew in carrying out performance according to procedures applied on board.

Keywords: anchor system, windlass, stripper bar

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

MV. Kedung Mas merupakan salah satu jenis kapal kontainer dengan route pelayaran tetap dari Surabaya menuju Kalimantan, Peranan transportasi yang terjadi pada era globalisasi sangatlah penting, dimana peranan tersebut mempengaruhi terpenuhinya kebutuhan barang antar negara. Adanya export import merupakan kebutuhan suatu negara dimana alat transportasi sangat dibutuhkan untuk mengangkut atau memindahkan suatu barang dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi darat laut dan udara dapat dipilih dalam melaksanakan kegiatan export import atau dalam pengangkutan suatu barang ke tempat tujuan.

Pada saat akan masuk wilayah Karang Jamuang MV. Kedung Mas terkadang harus berlabuh jangkar terlebih dahulu sebelum sandar. Berlabuh jangkar merupakan suatu keadaan saat kapal terapung tanpa berolah gerak terhadap air. Berlabuh jangkar dilakukan di daerah tertentu pada setiap pelabuhan atau di luar daerah pelabuhan, dengan memperhitungkan kedalaman air laut dan keadaan sekitar.

Berlabuh jangkar dilaksanakan pada saat menunggu waktu masuk ke pelabuhan, menunggu penyelesaian berkas untuk masuk atau keluar suatu pelabuhan, untuk menghindari penumpukan kapal di dalam pelabuhan, dan dapat juga karena kapal sedang mengalami perbaikan di atas permukaan air. berlabuh jangkar adalah mengikat kapal pada dasar perairan agar kapal tidak

hanyut karena arus atau angin untuk melaksanakan suatu kegiatan, seperti: menunggu clearance memasuki pelabuhan, menunggu pandu, maupun menunggu dermaga yang kosong agar dapat melaksanakan proses bongkar. Sering terjadi keadaan arus yang kuat maupun hujan lebat membuat proses sandar tersebut menjadi tertunda, sehingga membuat kapal harus berlabuh jangkar terlebih dahulu.

Manajemen keselamatan dan keamanan juga harus di miliki setiap kapal, karena manajemen yang baik dapat menciptakan suatu lingkungan kerja yang sangat menunjang pengoperasian kapal dalam menjalankan pelayaran. Keselamatan di atas kapal merupakan tanggung jawab seorang mualim/masinis, dimana seorang mualim harus menguasai setiap keadaan diatas kapal pada saat berlayar, sandar dan berlabuh. Berkaitan dengan berlabuh jangkar beberapa prosedur harus di perhatikan untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada saat melaksanakan *drop anchor* maupun pada saat *heave up anchor*.

Berbagai permasalahan yang terjadi pada saat berlabuh jangkar berasal dari berbagai macam faktor, diantaranya adalah disebabkan karena faktor internal maupun faktor eksternal, adapun faktor internal meliputi permasalahan pada bagian-bagian jangkar yang sangat menunjang kinerja pada saat *heave up anchor*. Perawatan serta kelengkapan *anchor* sangat penting dalam menunjang keselamatan dan kelancaran pada saat berlabuh jangkar. Permasalahan yang sering terjadi akibat kurangnya perhatian atau

perawatan pada kelengkapan jangkar adalah habisnya kampas break dan bengkoknya lidah jangkar.

Pada saat praktek laut selama 12 bulan dikapal MV. KEDUNG MAS penulis mengamati satu permasalahan pada saat berlabuh di area karang jamuang surabaya, pada tanggal 21 mei 2019 untuk menunggu waktunya sandar, dimana pada saat melakukan *heave up anchor* di area karang jamuang penulis melihat suatu permasalahan dimana pada bagian lidah jangkar mengalami pembengkokan yang berpengaruh pada saat melakukan *heave up anchor* serta upaya mengatasi bengkoknya lidah jangkar dan agar kinerja pada saat *heave up anchor* berjalan dengan baik.

Maka dari itu penulis memilih judul **“PENGARUH BENGKOKNYA LIDAH JANGKAR PADA SAAT HEAVE UP ANCHOR DI AREA KARANG JAMUANG SURABAYA DI MV. KEDUNG MAS”**

1.2 Perumusan Masalah

Dalam pelaksanaan berlabuh jangkar semua pihak yang bersangkutan pada saat melaksanakan *drop anchor* harus memperhatikan prosedur yang berlaku dan selalu memperhatikan keamanan dan keselamatan. Kurangnya perawatan serta kurangnya pengetahuan tentang prosedur dalam berlabuh jangkar terutama pada saat pelaksanaan drop anchor dapat menyebabkan kerusakan pada bagian jangkar terutama pada bagian lidah jangkar serta menyebabkan kinerja pada saat *heave up anchor* jadi terhambat.

oleh karena itu penulis akan membahas tentang upaya menangani bengkoknya lidah jangkar yang berpengaruh pada saat *heave up anchor* di

area karang jaluang surabaya. Untuk menganalisis masalah tersebut maka penulis perlu merumuskan masalah terlebih dahulu untuk dibahas, yaitu :

1.2.1 Apa pengaruh dari bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor*?

1.2.2 Bagaimana cara mengatasi terjadinya pembengkokan pada lidah jangkar?

1.3 Tujuan penelitian

1.3.1 Tujuan

Adapun tujuan penelitian tersebut yaitu pengaruh bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor* di area karang jaluang surabaya MV. Kedung mas antara lain adalah

1.3.1.1 Untuk mengetahui pengaruh dari bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor* di MV. Kedung mas

1.3.1.2 Untuk mengetahui bagaimana upaya mengatasi bengkoknya lidah jangkar di MV. Kedung mas

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan memiliki manfaat, adapun manfaat tersebut sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat teoritis

1.4.1.1 Skripsi ini dibuat agar para pembaca mengetahui prosedur berlabuh dengan baik

1.4.1.2 Dapat dijadikan sebagai sumber pengetahuan untuk memahami penyebab dari masalah tersebut dan cara penanganan agar dapat dipahami dan dilaksanakan dengan baik, khususnya mengenai bengkoknya lidah jangkar.

1.4.1.3 Sebagai wawasan untuk adik kelas atau junior tentang pengaruh dari bengkoknya lidah jangkar.

1.4.1.4 Sebagai ilmu pengetahuan khususnya mengenai penanganan dan perawatan bagian jangkar

1.4.2 Manfaat secara praktis

Diharapkan dapat menjadi pedoman atau gambaran bagi para pembaca mengenai pemahaman pada saat melaksanakan drop anchor dan khususnya mengetahui penyebab bengkoknya lidah jangkar, serta pengaruh yang di timbulkan akibat bengkoknya lidah jangkar serta pemahaman bagaimana cara mengatasi lidah jangkar yang bengkok.

1.5 Sistematika Penulisan Skripsi

Pada skripsi ini penulis menyajikan penulisan sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam buku panduan penulisan skripsi, pada sistematika penulisan skripsi ini akan diuraikan secara singkat dari masing-masing bab maka penulis akan membagi dalam 5 bab yang saling berkaitan, adapun secara keseluruhan adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada bab ini penulis menyajikan pembahasan mengenai jangkar, serta penjabaran tentang masalah yang perlu diteliti dan berkaitan dengan situasi dan kondisi yang ditemukan dikapal.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini masalah-masalah mengenai bengkoknya lidah jangkar akan diteliti diuraikan dalam perumusan masalah.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Adapun dari tujuan tersebut adalah untuk memaparkan secara garis besar agar mencapai sebuah tujuan.

1.4 Manfaat Penelitian

Ada 2 manfaat dari penulisan skripsi, yaitu :

1.4.1 Manfaat Teoritis

1.4.2 Manfaat Praktis

1.5 Sitematika Penulisan

Pada sitematika penulisan di jabarkan secara singkat mengenai urutan mengenai setiap bab dalam skripsi ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini uraian-uraian serta teori yang mendasari permasalahan didapat penulis saat melakukan penelitian di atas kapal.

2.1 Tinjauan Pustaka

Didalam tinjauan pustaka terdapat uraian sumber mengenai ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan kerelevanan yang dibahas didalam permasalahan yang berkaitan mengenai jangkar .

2.2 Definisi Operasional

Membahas penjelasan serta pengertian singkat istilah pelayaran.

2.3 Kerangka Pemikiran

Berisikan pembahasan kerangka dalam pemecahan masalah.

BAB III. METODE PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu dan tempat penelitian menjelaskan kapan dan dimana penelitian tersebut dilakukan.

3.2 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan penulis dijelaskan pada bagian ini

3.3 Data dan Sumber Data

Data-data dan sumber data dijelaskan pada bagian ini

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Penjelasan cara-cara dalam pengumpulan data dijelaskan pada bagian ini.

3.5 Teknik Analisis Data

Teknik analisa menjelaskan metode yang dituangkan dalam menganalisis permasalahan yang dituangkan didalam skripsi ini

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini berisikan tentang pembahasan gambaran secara umum pada objek yang diteliti, hasil penelitian, dan pembahasan masalah

BAB V. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan merupakan jawaban atau hasil dari sebuah penelitian yang telah dibuat berdasarkan kronologi serta analisis secara jelas.

5.2 Saran

Berisikan tentang pendapat bagi penyelesaian objek yang telah diteliti berdasarkan pada hasil



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Pengaruh

Pengaruh adalah suatu gejala atau dampak yang dapat memberikan perubahan terhadap sekelilingnya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015: 849), “Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang.

Menurut Winarno Surakhmad (2016:7) menyatakan bahwa pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari suatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan terhadap apa-apa yang ada di sekelilingnya.

2.1.2 Olah Gerak

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2019: 21) olah gerak kapal adalah teknik membawa kapal dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki secara efektif, efisien, dan aman untuk melaksanakan suatu kegiatan dengan memanfaatkan internal dan eksternal resources, sehingga pelaksanaan olah gerak kapal tidak memerlukan waktu yang lama, pemakaian bakar irit serta kapal dapat terhindar dari bahaya yang ditimbulkannya. Berikut berbagai macam kegiatan olah gerak :

2.1.2.1 Sandar (berthing)

Sandar adalah menambatkan kapal ke sebuah dermaga atau jetty yang berada di suatu pelabuhan, untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat muatan; perekrutan kru kapal; dan penaikan provision.

2.1.2.2 Berlabuh jangkar (drop anchor)

berlabuh jangkar adalah mengikat kapal pada dasar perairan agar kapal tidak hanyut karena angin/ arus untuk melakukan suatu kegiatan, seperti: menunggu *clearence* untuk memasuki pelabuhan, melaksanakan kegiatan muat bongkar barang, menunggu pandu, dll. Jangkar merupakan bagian yang tak bisa terlepas dari kapal dimana jangkar memiliki fungsi selain untuk berlabuh jangkar dalam olah gerak diatas kapal juga berfungsi untuk : Untuk mengikat kapal dengan dasar perairan, untuk mencegah tubrukan, untuk menahan kapal dilaut yang berombak besar, untuk menahan haluan kapal terhadap angin dan untuk mencegah kandasnya kapal.

2.1.3 Jangkar (anchor)

Dalam buku *Anchoring System and Procedures for Large Tankers* OCIMF (2016:1), menyatakan bahwa: *It is because experienced seamen are losing anchors and or cable, or experiencing windlass damage when anchoring vessels. This indicates that there is a need to consider the anchoring sytems and the application of techniques to assist Master and Owners in a*

better understanding of the factors involved. Yang memiliki arti bahwa pelaut yang berpengalaman dalam hal kehilangan jangkar dan rantai jangkar atau mengalami kerusakan mesin jangkar ketika akan berlabuh jangkar. Hal ini menunjukkan bahwa ada kebutuhan untuk mempertimbangkan sistem berlabuh jangkar dan menerapkan teknik untuk membantu Nahkoda dan pemilik kapal dalam pemahaman yang lebih baik tentang faktor-faktor yang terlibat.

Jangkar merupakan salah satu bagian kapal yang mempunyai bentuk dan berat khusus yang diturunkan ketika kapal berlabuh jangkar sebagai alat pemberat atau penahan kapal agar kapal tidak bergerak dan tetap dalam posisinya. Jangkar merupakan bagian dari sistem tambat kapal (mooring system), dengan berbagai perlengkapan termasuk chain, haws pipe, chain locker, chain stopper dan windlash

Jenis-jenis jangkar dibedakan menjadi menjadi dua kategori, diantaranya jenis jangkar berdasarkan peletakannya di kapal dan jenis jangkar berdasarkan bentuk dan fungsinya:

2.1.3.1 Jenis jangkar berdasarkan peletakannya

2.1.3.1.1 jangkar haluan

jangkar haluan adalah jangkar utama dimana peletakan jangkar berada di haluan kapal yang berada pada lambung kanan dan kiri kapal dengan

ukuran yang sama besar, berdasarkan pada ukuran besarnya kapal.

2.1.3.1.2 jangkar arus

jangkar arus merupakan jangkar utama yang diletakkan pada buritan kapal. Jangkar jenis ini berguna untuk menahan buritan agar kapal tidak berputar pada saat berlabuh, jangkar ini biasanya dipasang pada kapal berukuran kecil yang berlayar di perairan sungai.

2.1.3.2 Jenis jangkar berdasarkan bentuk dan fungsinya

2.1.3.2.1 Jangkar *Hall*

Jangkar tipe ini biasanya banyak dipakai untuk kapal komersil dan pengangkut.

2.1.3.2.2 Jangkar AC14

Banyak dipakai untuk kapal aquaculture dan komersil

2.1.3.2.3 Jangkar pool

Type jangkar pool biasa digunakan untuk kapal-kapal pesiar

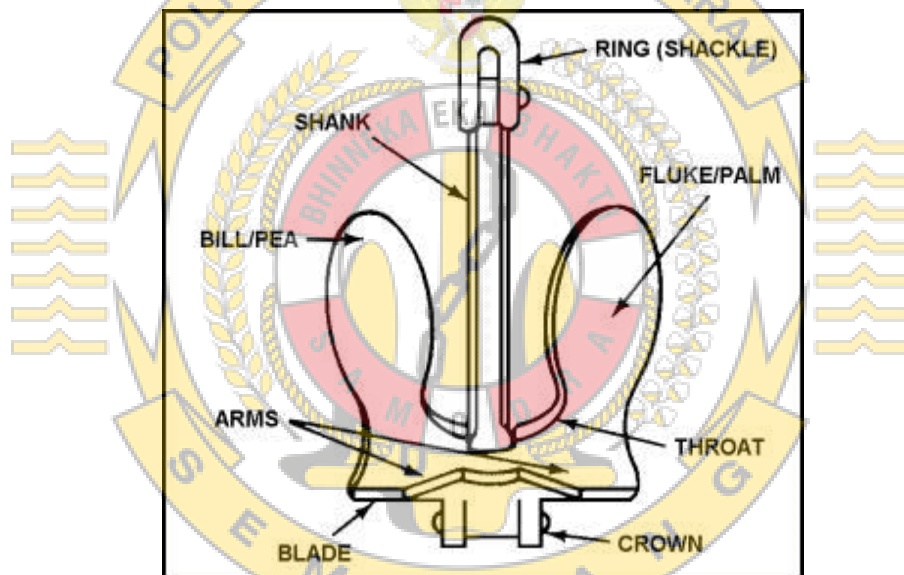
2.1.3.2.4 Jangkar danfort

Jangkar ini banyak dipakai untuk kapal boat serta kapal komersil

2.1.3.2.5 Jangkar *stevin*

Jangkar jenis ini banyak digunakan untuk kebutuhan offshore karena memiliki kemampuan dalam menahan beban yang tinggi. Jangkar jenis ini dapat dikategorikan sebagai jangkar holding high power anchor yang mempunyai keunggulan dalam mencengkeram.

2.1.3.3 Bagian-bagian jangkar :



Gambar bagian-bagian jangkar 2.1

2.1.3.3.1 *Arm* (lengan)- bagian dari jangkar membentang dari ujung jangkar (*crown*) akhir dari batang jangkar (*shank*) menghubungkan ke telapak jangkar (*palm*)

2.1.3.3.2 *Bill* sangat ujung, akhir dari lengan jangkar (*palm*)

2.1.3.3.3 *Crown* (Mahkota) ujung runcing akhir dari jangkar yang menghubungkan batang jangkar (*shank*) dengan lengan

2.1.3.3.4 *Fluke/Palm* bentuk sekop bagian dari lengan jangkar (*arm*) yang digunakan untuk menggali dasar laut untuk mengamankan kapal.

2.1.3.3.5 *Ring* bagian jangkar dimana tali atau rantai melekat menghubungkan jangkar ke kapal.

2.1.3.3.6 *Shank Shank* - batang tegak dari jangkar

2.1.3.3.7 *Throat*- bagian tebal daun jangkar

2.1.3.3.8 *Blade*- daun jangkar

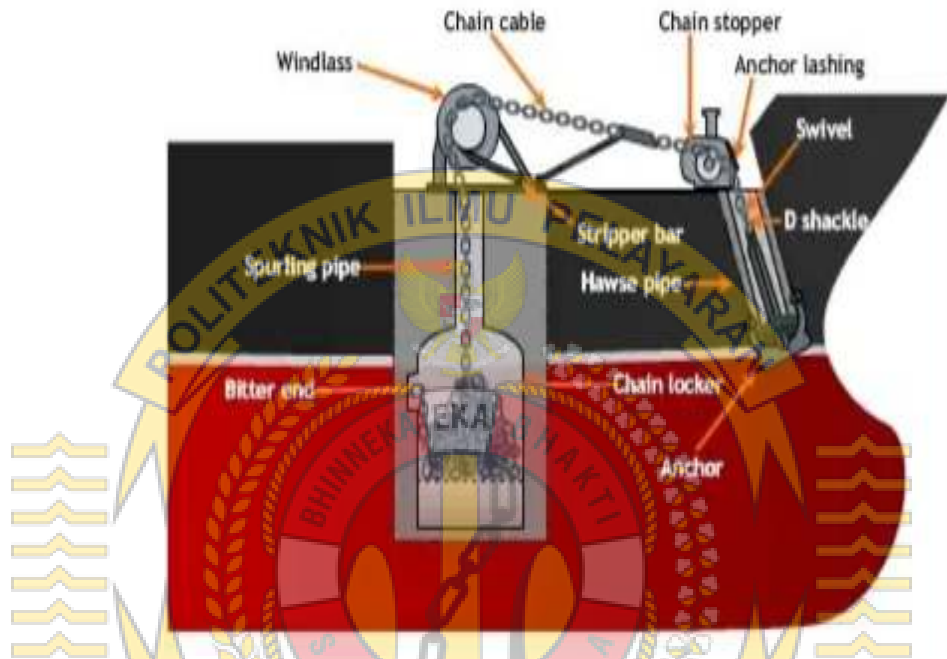
2.1.4 Lidah Jangkar



Gambar 2.2 Lidah jangkar

Lidah jangkar atau stripper bar merupakan potongan besi yang terletak di sela-sela wildcat yang berfungsi sebagai pengurai rantai jangkar agar tidak terjepit di sela-sela wildcat dan agar rantai tidak

ikut berputar pada saat heave up anchor supaya memudahkan rantai jangkar masuk ke dalam *chain locker*.



2.1.5 Mesin jangkar (*windlass*)

Mesin jangkar adalah mesin derek yang terpasang di bagian forecasle deck untuk keperluan mengulur dan menarik (*heave up*) atau mengangkat jangkar serta rantai jangkar. Dilengkapi dengan sebuah rem atau stoper yang berfungsi untuk mengendalikan perputaran drum serta didukung oleh motor listrik atau pompa hidrolis untuk mengoperasikannya.

Tipe mesin jangkar menurut peletakannya digeladak ada dua tipe yaitu horizontal windlass yang kebanyakan dipasang pada kapal barang dan tanker dan vertikal windlass yang banyak dipasang pada kapal penumpang dan kapal perang. bagian-bagian dari windlash yaitu

Mesin/motor, Spil/wildcat, Kopling atau peralatan Band rem, Roda-roda gigi, Tromol/gypsies

2.1.6 Area Karang Jamuang Surabaya

Secara geografis pelabuhan tanjung perak Surabaya terletak antara posisi geografis $7^{\circ}09'50''$ LS - $7^{\circ}13'30''$ LS dan $112^{\circ}39'03''$ BT - $112^{\circ}44'53''$ BT, tepatnya berada di selat Madura, sebelah utara kota Surabaya. Area Karang jamuang merupakan area berlabuh kapal di ambang luar alur pelayaran Surabaya terletak pada posisi $06^{\circ} - 53' - 34''$ Lintang Selatan dan $112^{\circ} - 43' - 46''$ Bujur Timur.

Area ini merupakan tempat berlabuhnya kapal-kapal yang sedang menunggu proses penyelesaian perizinan/pelayanan di Pelabuhan.

Berikut kondisi di area karang jamuang Surabaya :

2.1.6.1 Arus

Perpindahan air secara mendatar dari satu tempat ke tempat lain menyebabkan terjadinya arus di perairan karang jamuang serta radiasi panas matahari menimbulkan perbedaan temperatur udara dan temperatur air laut. Pada umumnya penyebab timbulnya arus disebabkan oleh angin, perbedaan kadar garam, akibat pasang surut.

2.1.6.2 Pasang Surut

Gerakan pasang surut yang berarah vertikal pada umumnya disertai pula dengan air secara mendatar yang lazim dinamakan dengan " arus pasang surut" (tide cur runt), serta terori pasang

surut atau gerakan permukaan air laut dengan gaya tarik yang disebabkan oleh benda-benda langit (angkasa). Di perairan Karang Jamuang mengalami pasang surut dua kali dalam sehari semalam

2.1.6.3 Dasar perairan

Dasar perairan sangat menentukan keamanan pada saat berlabuh jangkar, Area karang jamuang memiliki kedalaman perairan yang beragam berkisar antara 40m dengan jenis dasar perairan pasir bercampur karang yang sangat berpengaruh terhadap kapal yang sedang berlabuh jangkar, termasuk pada kapal MV. Kedung Mas pada saat melaksanakan labuh jangkar di area karang jamuang Surabaya.

2.2 Definisi Operasional

Menurut Sugiyono (2018:103) definisi operasional adalah definisi untuk mengukur jumlah instrumen yang akan digunakan tergantung variabel yang di teliti. Bila variabel yang di gunakan lima maka menggunakan lima instrumen. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan variabel yaitu kelengkapan produk, harga, promosi dan keputusan pembelian. Dalam penulisan skripsi ini terdapat istilah pelayaran untuk membantu dalam memberikan pengertian, istilah tersebut adalah sebagai berikut :

2.1.1 Clearance

Pemeriksaan dokumen kapal oleh Syahbandar pada saat kedatangan di pelabuhan agar pembongkaran muatan bisa segera dilaksanakan.

2.1.2 *Forecastle deck*

Deck bagian depan kapal dimana terdapat peralatan berlabuh jangkar serta perlengkapannya.

2.1.3 *Wildcat*

Merupakan tromol/gulungan sebagai lintasan yang dapat menyangkutkan rantai jangkar agar dapat dihibob pada saat kapal sedang berada pada posisi berlabuh jangkar.

2.1.4 *Chain pipe*

chain pipe merupakan tabung posisi *vertical*/tegak yang dilalui rantai jangkar yang konstruksinya terletak antara dek haluan kapal (*forecastle deck*) dan ruang rantai (*chain locker*). Tabung rantai jangkar ini secara konstruksi hampir sama dengan hawse pipe terbuat dari pipa baja dengan penguatan dibagian atas atau dibuat dengan besi cor, pada bagian bawah yang menghadap chain locker konstruksinya dapat diperlebar dan tepi pipa dipasang bentuk setengah bulat. Posisi penempatan tabung rantai jangkar ini adalah tepat dilubang rantai dibawah mesin jangkar (*windlash*)

2.1.5 *Chain Locker*

Merupakan ruangan tempat tersimpannya rantai jangkar, pada umumnya letak chain locker terletak di atas *forepeak tank*

2.1.6 *Haws pipe*

Merupakan pipa logam kuat sebagai pengikat dari rantai jangkar. diameter dari *hawse pipe* ini beragam tergantung dari diameter mata rantai yang dipakai di jangkar.

2.1.7 *Chain stopper*

Alat untuk menghentikan laju rantai jangkar saat diturunkan. Tidak mungkin juga kan jangkar kapal akan turun terus selagi rantai masih tersisa, karena pasti jangkar kapal akan berhenti saat sudah menancap di dasar laut atau perairan.

2.1.8 *Heave up anchor*

Menarik ke atas rantai jangkar beserta jangkar menggunakan windlash

2.1.9 *Ancorage Area*

Merupakan perairan dengan kedalaman tertentu dimana kapal-kapal dapat berlabuh jangkar.

2.1.10 Kopleng

peralatan yang dapat melepaskan atau menghubungkan spil dengan mesin.

2.1.11 Band rem

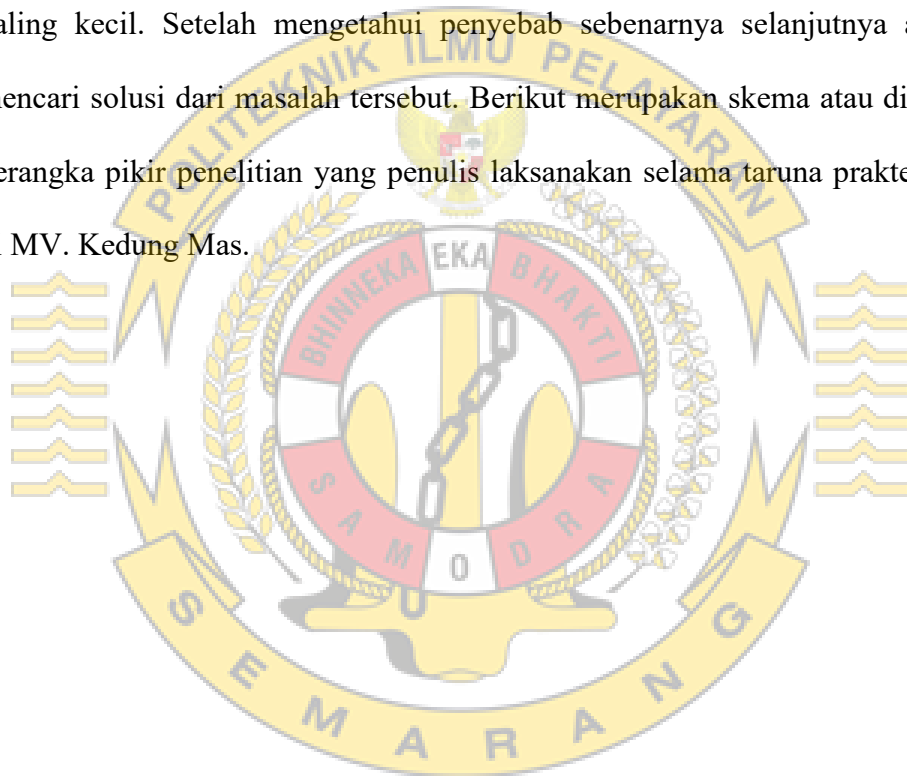
Untuk mengendalikan spil apabila tidak dihubungkan dengan mesin.

2.1.12 *Tromol/gypsies*

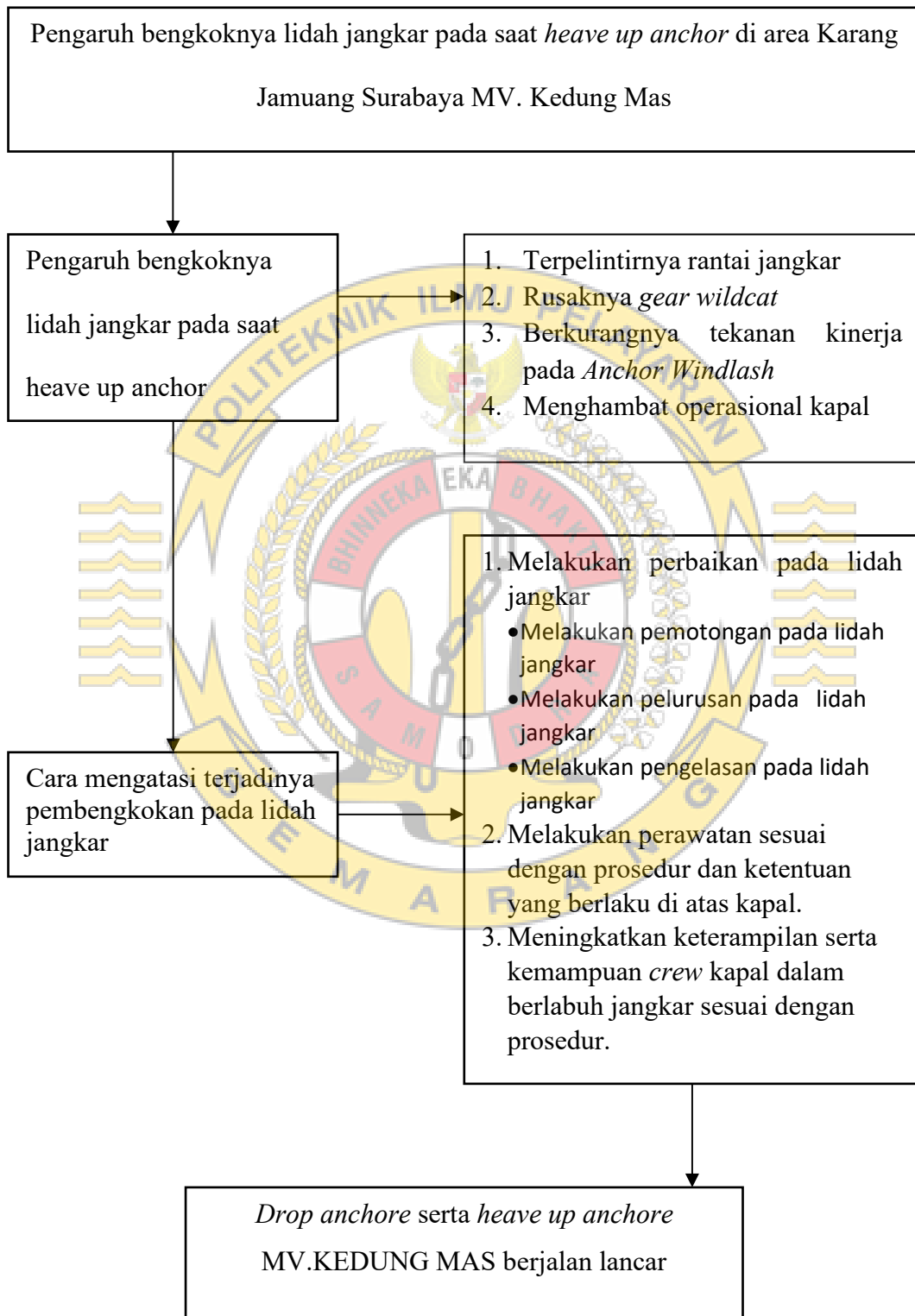
Untuk melayani tros kapal dipasang pada ujung-ujung dari poros utama.

2.3 Kerangka pikir

Pada dasarnya kerangka pemikiran diperlukan didalam penulisan skripsi agar mudah dipahami oleh semua pihak yang dituju. Kerangka pemikiran dibuat penulis dalam bentuk diagram yang membahas setiap masalah secara sistematis dari kemungkinan yang paling besar sampai kemungkinan yang paling kecil. Setelah mengetahui penyebab sebenarnya selanjutnya adalah mencari solusi dari masalah tersebut. Berikut merupakan skema atau diagram kerangka pikir penelitian yang penulis laksanakan selama taruna praktek laut di MV. Kedung Mas.



Kerangka Pikir



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari pengolahan data yang telah didapatkan Melalui suatu penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan mengenai pengaruh yang terjadi pada saat *heave up anchor* ketika lidah jangkar mengalami pembengkokan, yaitu :

5.1.1 Pengaruh bengkoknya lidah jangkar pada saat *heave up anchor*

5.1.1.1 Terpelintirnya rantai jangkar yang menyebabkan jangkar sulit untuk di *heave up*

5.1.1.2 Terjadinya kerusakan pada *wildcat*

5.1.1.3 Menurunnya tekanan hydraulic pada mesin jangkar (*windlash*)

5.1.1.4 Terhambatnya operasional kapal

Adapun dari dampak tersebut dikarenakan oleh faktor sebagai berikut :

5.1.1.4.1 Kurangnya perawatan bagian jangkar

5.1.1.4.2 Kurangnya keterampilan dan kemampuan *crew* kapal berlabuh jangkar sesuai dengan prosedur

5.1.1.4.3 Jenis dasar perairan Karang jemuang Surabaya

5.1.2 Upaya yang dilakukan untuk mengatasi bengkoknya lidah jangkar

5.1.2.1 Melakukan Perbaikan pada lidah jangkar

Dengan dilakukannya perbaikan pada lidah jangkar, dilakukan pemotongan pada lidah jangkar, pelurusan dengan cara dipanaskan lalu ditempa supaya lurus kembali, setelah itu menempelkan kembali lidah jangkar dengan cara di las/ welding, lidah jangkar yang bengkok dapat kembali menjadi baik serta dapat memperlancar kinerja pada saat melakukan kegiatan berlabuh jangkar.

5.1.2.2 Melakukan perawatan rutin terhadap bagian jangkar serta windlash

Dengan adanya perawatan secara rutin terhadap bagian jangkar serta windlash dapat mengurangi terjadinya permasalahan yang terjadi pada bagian jangkar sehingga dapat memperlancar penoperasian dalam berlabuh jangkar.

5.1.2.3 Meningkatkan Keterampilan serta Kemampuan *Crew* Kapal

Perlunya familiarisasi terhadap crew yang baru naik di atas kapal sangat mempengaruhi kinerja pada saat melaksanakan kerja diatas kapal khususnya pada saat berlabuh jangkar, serta pelaksanaan safety meeting yang dilakukan secara berkala untuk mengevaluasi kinerja crew dalam bekerja sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan diatas kapal.

5.2 Saran

Dari hasil pengamatan yang telah didapat dan permasalahan yang sudah diuraikan, penulis memberikan saran yang mungkin dapat membantu dalam upaya mengatasi permasalahan di atas kapal khususnya terhadap perlengkapan berlabuh jangkar serta pada mesin jangkar (Windlass). Adapun saran penulis yang mungkin dapat diterapkan yaitu:

5.2.1 Pengaruh yang diakibatkan pembengkokan pada lidah jangkar.

5.2.1.1 Rantai jangkar terpelintir, Apabila rantai jangkar terpelintir maka tindakan yang dilakukan oleh awak kapal yaitu dengan cara mengarea kembali rantai jangkar sampai rantai jangkar terlihat slek lalu apabila sudah terlihat slek setelah itu dihibob kembali

pelan-pelan sampei rantai jangkar yang terpelintir kembali ke keadaan semula agar dapat dihibob dengan mudah.

5.2.1.2 Terjadinya kerusakan wildcat, apabila wildcat atau tromol sebagai penggulung rantai mengalami kerusakan/ tidk dapat berputar ketika menghibob rantai sebaiknya awak kapal atau Bosun, pada area gear yang terhubung dengan wildcat dioleskan grease agar wildcat dapat dengan mudah dapat berputar ketika dioperasikan dengan windlash.

5.2.1.3 Menurunnya tekanan windlash, apabila tekanan windlash menurun sebaiknya awak kapal dalam mengoperasikan windlash dengan cara hati-hati tanpa adanya paksaan dalam pengoperasian mesin windlash.

5.2.1.4 Meningkatkan perawatan pada bagian jangkar secara terencana dan rutin. oleh karena itu seluruh crew kapal harus melakukan maintenance terhadap peralatan yang digunakan untuk melakukan perawatan bagian jangkar seuai prosedur.

5.2.1.5 Agar semua kegiatan berjalan dengan lancar sebaiknya para crew kapal khususnya deck diberikan familirisasi oleh Mualim 1 agar semua pekerjaan dilakukan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan.

5.2.1.6 Apabila hendak melakukan berlabuh jangkar sebaiknya Officer yang bertugas memantau keadaan sekitar serta mencari tahu keadaan dasar laut yang akan dibuat berlabuh jangkar.

5.2.2 Agar supaya cara mengatasi pembengkokan lidah jangkar dapat teratasi, maka hal yang harus dilakukan adalah sebagai berikut

5.2.2.1 Melakukan perbaikan pada lidah jangkar, sebaiknya Mualim 1 segera memerintahkan bosun pada saat lidah jangkar bengkok untuk segera melakukan tindakan dengan cara memotong lidah jangkar serta meluruskan kembali.

5.2.2.2 Hendaknya para perwira dapat meningkatkan pengawasan dan koordinasi dalam melakukan perawatan dan perbaikan pada lidah jangkar sesuai dengan prosedur guna menunjang kelancaran dalam proses berlabuh jangkar.

5.2.2.3 Hendaknya peranan *crew* di atas kapal dapat ditingkatkan keterampilannya dalam melakukan setiap pekerjaan dengan adanya familirisasi di atas kapal maupaun pada saat dilakukannya briefing yang dilakukan oleh perusahaan pada saat berada di kantor sebelum *crew* kapal melaksanakan *on board*, agar *crew* kapal dapat melakukan pekerjaannya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

Demikianlah kesimpulan yang dapat penulis ambil dan saran yang dapat penulis berikan. Walaupun dirasa masih sangat jauh dari kata sempurna, namun harapan penulis ini dapat menjadi sumbangsih dalam upaya mengatasi bengkoknya lidah jangkar yang berpengaruh terhadap kelancaran dalam berlabuh jangkar serta merupakan salah satu sistem yang penting dalam olah gerak kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- H.B. Sutopo (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif : Dasar teori dan Terapannya dalam Penelitian* Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Moleong, Lexy J, 2009, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Moh. Nazir. (2014). *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta
- Moleong. L.J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung Remaja Rosda Karya
- Moleong, Lexy J. 2017. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- OCIMF, 2016. *Anchoring System and Procedure: International Marine Forum* : London.
- Purwantomo, Agus Hadi., 2019, *Teknik pengendalian & olah gerak kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Surakhmad, Winarno. 2017. *Pengantar Penelitian Ilmiah, Dasar, Metode, Teknik*. Bandung: Transito.
- Danuasmoro, Goenawan. 2013. *Seri Perawatan Manajement perawatan kapal*. Yayasan Bina Citra Samudra. Jakarta.
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

LAMPIRAN 1



PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS		062 SHIP'S DAMAGE REPORT (LAPORAN KERUSAKAN KAPAL)		CS	SFT
MV : KEDUNG MAS		Date of Report : 21.05.2018		DECK	
No. Laporan / Report No :		14007.005/2018		Department :	
No.	Nama bagian yang Rusak Name of Damage of Part	Deskripsi / Deskripsi Details of Damage of Part	Lokasi / Lokasi Location of Damage of Part	Attachment photo untuk bagian yang rusak Attach photo of damaged parts	
1	steeper bar (tada panjang)	www.crook	www.crook		
Report by Chief Officer :			Checked by Master :		
Signed & Name : Avianto ankrum			Signed & Name : Capt. Triyatin Nasakusidi		

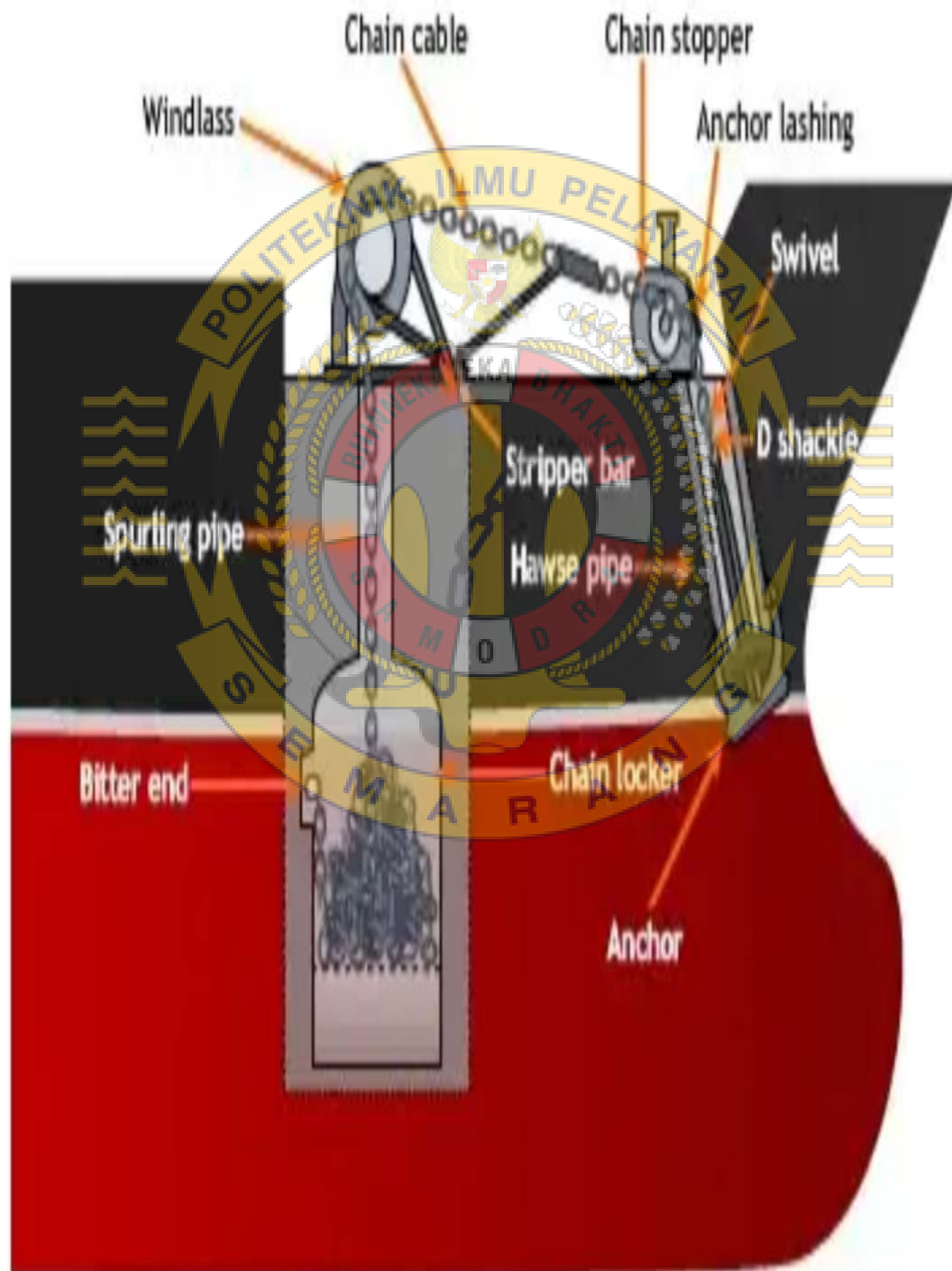
LAMPIRAN 4

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS		061 SHIP'S MAINTENANCE WEEKLY REPORT / LAPORAN PERAWATAN KAPAL MINGGUAN		CS	WKY
MV KEDUND MAS		Date of Report:	01.06.2019	Department	
Week No: 01 Mei		Year: Mei-19		DECK	
Tanggal / Date	Daerah / Pelabuhan / Port / Site	Cuaca / Weather	Uraian Pekerjaan / Work Description	Keterangan / Remarks	
01.05.2019	Seas	Fine	-De-rusting,brushing external hatch coaming- Stan - on port side - Cleaning deck during de-rusting	Wire cup brush 1 pc	Hpl primer 2 ltr
02.05.2019	Port Makassar	Fine	- Berthing, unlashng, ship watch and cargo super - vicing - Spot white painting wall of crew accommodation on starboard		Hpl white 5 ltr Hpl primer 1 ltr
03.05.2019	Port / Seas	Fine Waves	- Lashing / Unberthing - Sunday , Crew rest		
04.05.2019	Seas	Cloudy	- Crew lashing container - Sunday , Crew rest		
05.05.2019	Seas	Fine Waves	- Crew de-rusting external hatch - brushing, cleaning, side of the hatch cover - De-rusting and primer painting external hatch	Hpl primer 2 ltr	
06.05.2019	Seas	Fine waves	- brushing, cleaning and primer painting external hatch - De-rusting and primer painting external hatch - De-rusting and primer painting external hatch - brushing, cleaning, side of the hatch cover on port side	Hpl primer 2 ltr	
07.05.2019	Seas	Fine	- De-rusting and primer painting external hatch - brushing, cleaning, side of the hatch cover on starboard side	Hpl primer 3 ltr	
08.05.2019	Port Kupang	Fine	- Cleaning and gray painting external hatch - brushing, cleaning, side of the hatch cover on starboard side	Hpl gray 10 ltr	
09.05.2019	Port Kupang	Fine	- Crew holiday, due the IDUL FITRI 1438 HJ		
Report by Chief Officer / Chief Engineer,			Checked by Master,		
Signed & Name : arkamuddin akham			Signed & Name : Capt. Dedi Hartono		

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS		061 SHIP's MAINTENANCE WEEKLY REPORT / LAPORAN PERAWATAN KAPAL MINGGUAN		CS	WKY
				Release : 11 / 12 / 17	
MV :	KEDUNG MAS	Date of Report :	10.05.2019	Departement :	DECK
Week No:	2	Year :	Mei-19		
Tanggal Date	Dilaut / Pelabuhan Port / Sea	Cuaca Wheater	Uraian Pekerjaan Work Discriptions	Keterangan Remarks	
10.05.2019	Seas	Fine	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl Primer 2,5 ltr	
11.05.2019	Seas	Fine	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl Primer 3 ltr	
12.05.2019	Seas	Fine	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl Primer 5 ltr	
13.05.2019	Seas	Fine	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl primer 5ltr	
14.05.2019	Port / Sea	Cloudy	- Berthing/ unlashng, ship watch and cargo		
15.05.2019	Seas	Cloudy	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl Primer 2,5 ltr	
16.05.2019	Seas	Cloudy	- Crew cleaning all akomodasi	F.W. 2 Tons.Detj 1.5	
17.05.2019	Seas	Cloudy	-Sunday, Crew rest		
18.05.2019	Port / Sea	Fine	- Berthing/ unlashng, ship watch and cargo, painting grey cleaning hatch no 1 & 2		
19.05.2019	Seas	Fine	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl Primer 3 ltr	
20.05.2019	Seas	Fine	-chipping and brushing and primer painting external of hatch coaming, stancion, side of	Hpl Primer 3 ltr	
Report by Chief Officer / <small>Chief Engineer</small>			Checked by Master,		
Signed & Name : arkannudin arkham			Signed & Name : Capt. Thomson Napitupulu		

PT. PELAYARAN TIRTAMAS EXPRESS		061 SHIP'S MAINTENANCE WEEKLY REPORT / LAPORAN PERAWATAN KAPAL MINGGUAN			CS	WKY
WV		KEDUNG MAS		Date of Report :	21.05.2018	Departement :
Week No		3	Year :	Mei-18		
Tanggal Date	Dilaut / Pelabuhan Port / Sea	Cuaca Wheater	Uraian Pekerjaan Work Discriptions		Keterangan Remarks	
21.05.2018	Sea/Anchorage	Cloudy	Repair stripper bar anchor		steel welding	
22.05.2018	Sea/Anchorage	Fine	Repair stripper bar anchor		steel welding	
23.05.2018	Sea/Anchorage	Cloudy	Sunday crew rest			
24.05.2018	Sea/Anchorage	Cloudy	Repair stripper bar anchor		steel welding	
25.05.2018	Port	Fine	-De-rusting bulkwark of forecaste, railing on starboard side -Brushing, cleaning and primer painting -Blue-painting railing, top of bulkwark -Gray painting inner side of bulkwark		Wire cup brush 2 pc temas blue 3 ltr Hpl gray 2 ltr/Thber 1 ltr	
26.05.2018	Sea	Fine	-cleaning and white painting railing on forecaste post -De-rusting external hatch coaming, stancion, side of the hatch cover on port side - Brushing, cleaning and primer painting		hpl white 2 ltr W cup brush 2 Pcs Hpl primer 2 ltr	
27.05.2018	sea	Fine	-De-rusting external hatch coaming, stancion, side of the hatch cover on port side - Brushing, cleaning and primer painting		W cup brush 1 Pcs Hpl primer 2 ltr	
Report by Chief Officer / Chief Engineer,				Checked by Master,		
Signed & Name : arkamudin arkham				Signed & Name : Capt. Thomson nathanael		

LAMPIRAN 5



LAMPIRAN6





Lampiran 7

Transkrip Wawancara

DAFTAR WAWANCARA 1

Sumber informasi

Nama : Arkanuddin Arkham

Jabatan : Chief Officer

Tempat : MV. Kedung Mas

Daftar pertanyaan :

1. Mohon ijin bertanya chief, pengaruh apa yang disebabkan oleh adanya pembengkokan pada lidah jangkar ?

Jawab: pengaruh yang terjadi akibat dari bengkoknya lidah jangkar yaitu rantai jangkar yang terpelintir, adanya kerusakan pada *wildcat*, kurangnya tekan pada windlash, terhambatnya operasional kapal.

2. Mohon ijin bertanya chief, adakah faktor penyebab dari bengkoknya lidah jangkar?

Jawab: Faktor yang menjadi penyebab dari masalah tersebut adalah kurangnya perawatan terhadap perlengkapan berlabuh jangkar, kurangnya keterampilan serta pengetahuan prosedur yang benar dalam berlabuh jangkar

3. Mohon izin bertanya chief, bagaimana tindakan untuk mengatasi kejadian bengkoknya lidah jangkar ini?

Jawab : Saya sebagai Mualim 1 di kapal ini akan memerintahkan bosun untuk mengambil tindakan dengan cara memotong lidah jangkar yang mengalami pembengkokan lalu agar diluruskan dengan cara dipanaskan setelah itu dipasang kembali dengan cara di las bagian tersebut dengan kuat.

4. Mohon izin bertanya chief, bagaimana pengaruh kurangnya pengetahuan serta kemampuan crew deck tentang prosedur dalam berlabuh jangkar yang benar?

Jawab : Kurangnya pengetahuan tentang prosedur berlabuh jangkar yang benar sangatlah berpengaruh terhadap optimalnya berlabuh jangkar karena apabila pengetahuan crew yang lebih mengenai prosedur dapat memperlancar proses berlabuh jangkar.

DAFTAR WAWANCARA 2

Sumber informasi

Nama : Sawar khan

Jabatan : Bosun

Tempat : MV. Kedung Mas

Daftar pertanyaan :

1. Apa pengaruh yang disebabkan oleh adanya pembengkokan pada lidah jangkar?

Jawab : Pengaruhnya jangkar tidak dapat di hibob dengan lancar dikarenakan adanya tekanan windlash yang tidak maksimal terpelintirnya rantai jangkar, rusaknya *wildcat*

2. Adakah faktor penyebab dari bengkoknya lidah jangkar?

Jawab: Ada, biasanya Faktor yang menjadi penyebab dari masalah tersebut adalah kurangnya perawatan terhadap perlengkapan berlabuh jangkar, dikarenakan kesibukan crew deck dalam bekerja untuk memperbaiki permasalahan yang lain sehingga perawatan seperti halnya dalam merawat perlengkapan jangkar sering terlupakan dan kurangnya

keterampilan serta pengetahuan prosedur yang benar dalam berlabuh jangkar.

3. Bagaimana tindakan untuk mengatasi kejadian bengkoknya lidah jangkar ini?

Jawab : Selaku bosun, saya mengambil tindakan sesuai yang diperintahkan oleh mualim 1, saya diperintahkan untuk memotong lalu meluruskan dengan cara dipanaskan setelah itu memasangnya kembali dengan cara dilas.

4. Bagaimana menurut anda, pengaruh kurangnya pengetahuan serta kemampuan crew deck tentang prosedur dalam berlabuh jangkr yang benar?

Jawab : Menurut saya kurangnya pengetahuan tentang Prosedur berlabuh jangkar yang benar dapat mengakibatkan permasalahan yang terjadi terhadap perlengkapan jangkar serta terhambatnya proses berlabuh jangkar.

Tabel Observasi

Nomor	Masalah Yang Terjadi	Upaya Yang Dilakukan
1.	Pemahaman <i>crew</i> kapal tentang prosedur berlabuh jangkar yang kurang.	Familiarisasi mengenai prosedur berlabuh jangkar kepada seluruh <i>crew deck</i> kapal.
2.	Kurang nya pengawasan dan koordinasi dalam melakukan perawatan.	Mualim 1 lebih meningkatkan pengawasan terhadap anak buah kapal dalam melaksanakan kerja harian dan melakukan koordinasi mengenai perawatan perlengkapan berlabuh jangkar.
3.	Rusaknya salah satu bagian pada <i>wildcat</i> yang diakibatkan oleh pelaksanaan perawatan yang tidak sesuai	<ul style="list-style-type: none"> • Melakukan <i>maintenance</i> secara teratur dan sesuai aturan.

	dengan prosedur.	<ul style="list-style-type: none"> Dilakukan pengawasan yang lebih ketat oleh mualim 1 pada kegiatan harian dan perawatan.
4.	Tidak adanya suku cadang dan terlambatnya pengiriman suku cadang ke kapal.	Mempunyai <i>spare part</i> cadangan di kapal untuk menanggulangi terlambatnya pengiriman suku cadang.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Ichsán Nugroho
 Tempat/tgl lahir : Ujung Pandang, 13 Oktober 1996
 NIT : 531611105973 N
 Alamat Asal : Ds. Rejosari RT 01/RW 17, Kecamatan Karangawen,
 Kabupaten Demak

Agama : Islam
 Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
 Status : Belum Kawin
 Hobby : Olahraga

Orang Tua

Nama Ayah : Suleman
 Pekerjaan : Polri
 Namalbu : Asmonah
 Pekerjaan : Wiraswasta
 Alamat : Ds. Rejosari RT 01/RW 17, Kecamatan Karangawen,
 Kabupaten Demak

Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri 1 Tegowanu (2003 – 2009)
2. SMP Negeri 1 Karangawen (2009 – 2011)
3. SMA Assalaam Sukoharjo (2011 – 2015)
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2016 – Sekarang)

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Kapal : MV. Kedung Mas
 Perusahaan : PT. Temas Line
 Alamat : Jl. Yos sudarso No. Sunter, Jakarta utara.