

BAB II

KONDISI SAAT INI

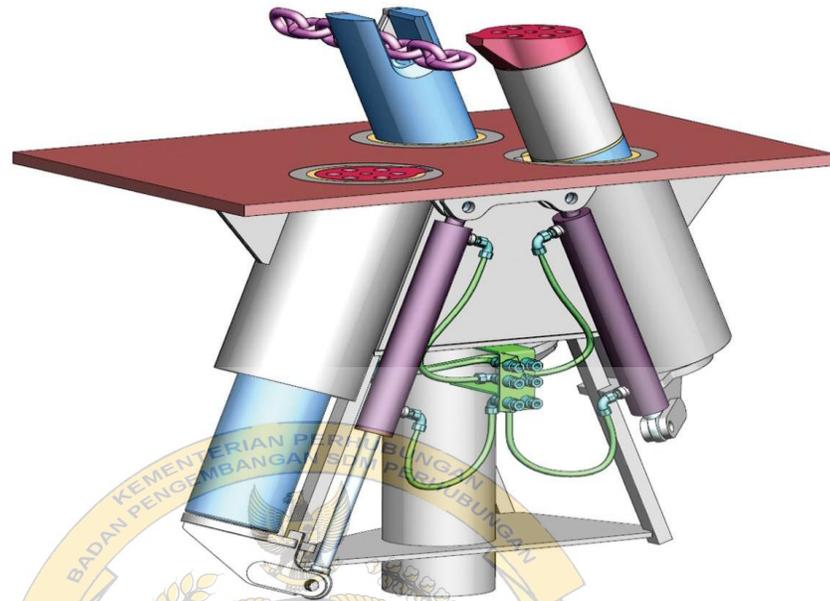
A. Fakta

Kapal *Anchor Handling Tug Supply* (*AHTS*) adalah suatu jenis kapal yang beroperasi dilaut lepas pantai yang digunakan untuk melayani pengeboran minyak lepas pantai dengan jarak tidak jauh dari garis pantai. Didalam kapal jenis *AHTS* terdapat suatu peralatan yaitu mesin *Towing Pin* yang mana sistim kerjanya digerakkan menggunakan sistim hidrolik. Perlengkapan yang terdapat dalam kapal *AHTS* memiliki sifat khusus yang mana disesuaikan dengan operasional kapal untuk melakukan pekerjaan-pekerjaan yang ada di lokasi pengeboran minyak lepas pantai. Di dalam perawatan peralatan *Towing Pin* harus dijalankan dengan tepat dengan melaksanakan *Planned Maintenance System* (PMS) yang telah ada akan menghindari kerugian yang akan timbul pada saat pelaksanaan operasional kapal.

Pemeliharaan yang baik terhadap alat-alat yang akan digunakan dalam operasional kapal sangat penting dilakukan untuk menunjang keberhasilan suatu operaional yang akan dijalankan dalam menggunakan mesin *Towing Pin* sehingga kegagalan bisa dihindari. Dalam hal ini penulis tidak akan membahas lebih jauh dikarenakan akan terfokus pada permasalahan *Upaya Pencegahan Kotoran Lumpur Menempel Pada Towing Pin Saat Melaksanakan Kerja Anchor Job atau Anchor Handling* sesuai topik penulis ambil.

Guna mendukung pembahasan dan untuk referensi selanjutnya berikut ini data dari mesin *Towing Pin* yang ada diatas Kapal *AHTS MV. WINPOSH REGEND* dimana penulis bekerja sebagai berikut :

<i>Towing pin</i>	:	<i>2 x Karmoy pin</i>
Pembuat	:	<i>Plimsoll</i>
<i>Type</i>	:	<i>PC/P1 x 18,5. AH-A</i>
Beban kerja maksimal	:	<i>200 Tons</i>
<i>Pin Capture working- height (P)</i>	:	<i>610</i>
<i>Serial number</i>	:	<i>P4517 / p1 x 18,5 – AH-A</i>
<i>Data-data electro motor</i>		
<i>Voltage</i>	:	<i>400 V</i>
Frekwensi	:	<i>50 Hz</i>
Putaran	:	<i>1465 / menit</i>
<i>Power</i>	:	<i>18,5 KW</i>
Arus	:	<i>35 A</i>
<i>Cos φ</i>	:	<i>0.84</i>
<i>Serial number</i>	:	<i>UD 0809/1170496-16-1</i>
Pembuat	:	<i>MIEZ</i>
<i>Pump</i>		
<i>Type</i>	:	<i>A10VS071DFLR / 31R-PPA 12N</i>
<i>Serial number</i>	:	<i>00099642</i>
Pembuat	:	<i>Bosch Rexroth</i>



Gambar 2.1 Towing Pin

Adapun kejadian-kejadian atau kondisi saat ini yang penulis temukan pada saat bekerja diatas Kapal *AHTS MV. WINPOSH REGEND* adalah sebagai berikut:

B. Permasalahan

Dari hasil pemaparan Bab II dengan menggunakan penilaian secara dominan dapat di ketahui bahwa masalah utama yang akan penulis bahas lebih lanjut dalam Bab ini adalah:

a. Tidak berfungsinya silinder *towing pins*

Tidak berfungsinya silinder *hydraulic towing pins* di karenakan kurangnya pengecekan secara berkala pada bagian

silinder *hydraulic towing pins* itu sendiri. Biasanya secara rutin pengecekan dilakukan pada setiap 2 (dua) minggu sekali ataupun tergantung pada saat *towing pins* melakukan pengoperasian. Jika *towing pins* dalam kondisi beroperasi, maka diwajibkan pengecekan secara berkala. Karena pada peralatan seperti silinder *towing pins* sangat mempunyai sifat cepat memudahkan terjadinya karat jika kita tidak mengadakan pengecekan secara berkala, dengan tujuan utama dikarenakan silinder *towing pins* jika dalam pengoperasian bekerja turun naik.

b. Terjadinya karat pada *towing pins*

Ketika penulis bekerja di atas kapal MV. WINPOST REGENT, penulis secara langsung menemukan pada *towing pins* terjadinya karat. Sehingga pada kejadian tersebut akan menghambat pada kelancaran pengoperasian *towing pins*. Kenyataannya perawatan pada alat tersebut tidak sesuai dengan *Planned Maintenance System*.

Sesuai dengan pengalaman yang didapat penulis di lain kapal, memberikan suatu perawatan pada *towing pins* perlu dilakukan yang bertujuan untuk memberikan kelancaran pada *towing pins* itu sendiri. *Towing pins* selalu diberikan media pendingin seperti *grease 2* (dua) minggu sekali atau itu tergantung dari *towing pins* tersebut banyak melakukan kegiatan. Fungsi dari pada *towing pins* bekerja sangat sensitif sekali karena alat tersebut bergerak naik turun sehingga mudah memberikan gesekan diantara material itu sendiri. Hal ini akan menimbulkan dampak panas pada peralatan tersebut jika terlambat memberikan pelumasan. Di sisi lain karena *towing pins*

berada di atas *deck* maka alat tersebut harus selalu diperiksa untuk mencegah masuknya air laut pada alat tersebut yang dapat menimbulkan karat.

c. Kurangnya pengetahuan masinis tentang pengoperasian *towing pins*

Terkadang di atas kapal, sistem kontrol mengalami gangguan (*error*) di karenakan fungsi dan kerja para masinis di atas kapal kurang mengerti akan pengoperasiannya. Seperti pada peralatan kontrol *towing pins* yang seharusnya di operasikan secara perlahan pada saat menaikkan *towing pins* tetapi kenyataannya dioperasikan secara tidak hati-hati. Hal tersebut mengakibatkan kerusakan pada *handle pilot pump*. Hal itu mengakibatkan pengoperasian *towing pins* terganggu dan menyebabkan kelancaran pengoperasian terganggu pada *handle pilot pump*. Karena jika sistem kontrol *towing pins* dalam keadaan rusak maka *towing pins* tidak dapat dioperasikan.

d. *Towing pins* bekerja sangat pelan

Ketika *towing pins* bekerja tidak maksimal, hal ini disebabkan turunnya tekanan minyak *hydraulic* pada sistem *towing pins*. *Towing pins* mengalami penurunan dibawah 5 bar dengan batas normal tekanan 6 - 8 bar. Hal ini di karenakan pada bagian saringan oil *hydraulic* sudah lama tidak di bersihkan, yang mana saringan tersebut kotor sekali. Akibat saringan kotor tersebut mengakibatkan terganggunya tekanan *hydraulic* ke silinder *plunger hydraulic* dan menyebabkan *towing pins* bekerja sangat lambat sekali. Hal ini di karenakan perawatan tidak dijalankan

sesuai dengan *Planned Maintenance System* pada kapal MV. WINPOST REGEND.

e. Sistem perawatan peralatan *towing pins* tidak berjalan sesuai dengan PMS (*Planned Maintenance System*)

Diatas kapal MV. WINPOST REGEND *Planned Maintenance System* terkadang diabaikan. Sehingga pada kenyataannya akan merugikan pada pihak kapal itu sendiri. Apabila sistem perawatan di atas kapal tidak mengikuti *PMS* maka akan menimbulkan sesuatu yang tidak diinginkan. Seperti yang ditemukan oleh penulis di atas kapal MV. WINPOST REGEND kenyataannya semua perawatan di atas kapal tidak sesuai dengan *PMS*. *PMS* ini bersifat mengikuti jam kerja yang ditentukan oleh suatu perusahaan yang mana harus diikuti sesuai dengan jam kerja itu sendiri. Memang pada kenyataannya *PMS* tidak semuanya benar dikarenakan jika dalam kondisi pengoperasian *anchor job* berlangsung maka *PMS* terkadang diabaikan karena tidak ada waktu untuk dikerjakan sebab semua fokus pada pengoperasian. Tetapi jika pengoperasian *anchor job* telah dilaksanakan seperti kapal tidak beroperasi, maka *PMS* harus segera mungkin dilaksanakan dengan tujuan untuk kelancaran pada pengoperasian kapal.

f. Tingginya temperatur minyak *hydraulic*

Pada saat berlangsung pengoperasian *towing pins*, terkadang pada pihak masinis kurang mengerti akan pengoperasian *towing pins*. Dengan demikian pada saat

mengoperasikan *towing pins* terjadi peningkatan temperatur minyak *hydraulic towing pins* diatas batas normal 70-80 °C dari suhu normalnya 50-60 °C. Hal ini di sebabkan terganggunya sistem pendingin pada sistem *towing pins*. Penyebab tersumbatnya saluran air laut sebagai media pendingin pada pipa-pipa *cooler*, dimana pipa-pipa *cooler* tersebut tidak mengalami perawatan. Sehingga penghantaran panas minyak *hydraulic* ke air laut pendingin tidak maksimal.

1. Permasalahan Utama

Dari 6 (enam) masalah tersebut di atas, penulis menentukan masalah utama untuk dibahas pada bab selanjutnya yaitu :

- a. **Kurangnya pengetahuan masinis tentang pengoperasian *towing pins***
- b. **Sistem perawatan peralatan *towing pins* tidak berjalan sesuai dengan PMS (*Planned Maintenance System*)**