

BAB VI

SISTEM PIPA (PIPING SYSTEM)

6.1.SISTEM PIPA

6.1.1 PENGENALAN PIPA SECARA UMUM

Pipa adalah suatu batang silinder berongga yang dapat berfungsi untuk dilalui atau mengalirkan zat cair, uap, gas ataupun zat padat yang dapat dialirkan, yaitu berjenis serbuk/tepung. Instalasi pipa di kapal digunakan untuk mengalirkan fluida dari satu tanki/*compartment* ke tanki lain, atau dari satu tanki ke peralatan permesinan di kapal, atau mengalirkan fluida dari kapal keluar kapal atau sebaliknya. Selain itu terdapat instalasi pipa yang lain berfungsi mengalirkan gas non-cair seperti pipa gas buang, pipa sistem CO₂, atau instalasi pipa yang mengalirkan udara dan uap bertekanan. *¹

Menurut **Hukum Pascal** : Ketika tekanan pada bagian manapun suatu fluida yang tertutup berubah, maka setiap bagian fluida juga berubah dengan jumlah yang sama. Peraturan dan perhitungan instalasi pipa, terdapat pada Rules BKI volume III tahun 2016 tentang *Machinery Instalation*. Sistem pipa merupakan bagian utama suatu sistem yang menghubungkan titik dimana fluida disimpan ke titik pengeluaran semua pipa baik untuk memindahkan tenaga atau pemompaan harus dipertimbangkan secara teliti karena keamanan dari sebuah kapal akan tergantung pada susunan perpipaaan seperti hanya pada perlengkapan kapal lainnya.

6.1.2 MACAM-MACAM PIPA DAN BAHANNYA

Pipa secara umum di kelompokkan menjadi dua bagian, yaitu: *²

1. Jenis pipa tanpa sambungan (pembuatan pipa tanpa sambungan pengelasan)
2. Jenis pipa dengan sambungan (pembuatan pipa dengan pengelasan)

¹ Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB I A : Sistem Instalasi

² Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB II A : Jenis Pipa

Bahan-bahan pipa secara umum :

Bahan-bahan pipa yg dimaksud disini adalah struktur bahan baru pipa tersebut yang dapat dibagi secara umum sebagai berikut:

1. *Carbon steel*
2. *Carbon Moly*
3. *Galvanees*
4. *Ferro Nikel*
5. *Stainless Steel*
6. *PVC (Paralon)*
7. *Chrom Moly*

Sedang bahan-bahan pipa secara khusus dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. *Fibre Glass*
2. Aluminium
3. *Wrought Iron* (besi tanpa tempa)
4. *Cooper* (Tembaga)
5. *Red Brass* (Kuningan Merah)
6. *Nickel Cooper / Monel* (Timah Tembaga)
7. *Nickel Chrom Iron / Inconel* (Besi Timah Chrom)

6.1.3 PIPA DI KAPAL

Untuk pembuatan pipa baja dapat dibuat dengan beberapa metoda antara lain *seamless pipe*, *butt welded pipe* dan *spiral welded pipe*. Pembuatan pipa disesuaikan dengan kebutuhan dan dibedakan dari batas kekuatan tekanan, ketebalan dinding pipa, temperatur zat yang mengalir, jenis material berkaitan dengan korosi dan kekuatan pipa tersebut. *³

Untuk instalasi pipa dikapal tentu pipa-pipa tersebut tidak hanya pipa lurus melainkan terdapat belokan , cabang, mengecil, naik dan turun. Panjang dari pipa pun beraneka ragam ada yang panjang ataupun pendek.

³ Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB II D : Sambungan Pipa

Berkaitan dengan hal ini maka kita akan mengenal beberapa jenis sambungan pipa seperti sambungan ulir, sambungan *shock*, sambungan dengan las (*butt welded*) dan sambungan dengan menggunakan flange. Selain itu dikenal juga istilah belokan atau *ellbow*, cabang T atau *tee*, cabang “Y” dan ada juga pipa yang diameternya mengecil disebut *reducer*.

Pada setiap kapal yang memiliki perlengkapan permesinan yang terdiri dari Mesin Induk, Mesin Bantu dan pompa-pompa atau kapal yang tidak dilengkapi Mesin Penggerak namun memiliki permesinan lain dan pompa-pompa, selalu dilengkapi dengan instalasi perpipaan.

Instalasi pipa di kapal digunakan untuk mengalirkan fluida dari satu tanki/kompartmen ke tanki lain, atau dari satu tanki ke peralatan permesinan di kapal, atau mengalirkan fluida dari kapal keluar kapal atau sebaliknya. Selain itu terdapat instalasi pipa yang lain berfungsi mengalirkan gas non cair seperti pipa gas buang, pipa sistem CO₂, atau instalasi pipa yang mengalirkan udara dan uap bertekanan.

Jenis pipa yang terdapat di kapal memiliki beragam jenis ditinjau dari material pipa sesuai dengan kegunaannya. Material pipa di kapal pada umumnya terbuat dari baja galvanis, baja hitam, baja campuran, stainless steel, kuningan, tembaga ataupun aluminium. Pada kegunaan tertentu terdapat pula pipa yang terbuat dari bahan non metal seperti *rubber hose*, gelas dan PVC. *⁴

Instalasi pipa di kapal memiliki beberapa sistem perpipaan sesuai dengan fungsinya.

1. Sistem Instalasi Bilga

Bilga digunakan untuk menampung air buangan dari ruang muat atau kebocoran pipa dari sistem pendingin dan digunakan untuk memompa bilga dari limpahan atau buangan air yang telah bercampur minyak pelumas atau bahan bakar di kamar mesin. Hal ini dikarenakan untuk menjaga lingkungan dengan tidak membuang limbah kelaut sesuai

⁴ Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB II A : Jenis Pipa

aturan yang ada. Pempuangan limbah hanya dilakukan ketika dalam pelayaran di daerah tertentu (sejauh mungkin dari pelabuhan >12 mil) dengan syarat kapasitas 60 liter/mil, kandungan minyak 100 ppm atau kurang. Untuk mengurangi pencemaran maka sebelum dibuang limbah dari bilga melewati separator dengan alarm, bila telah memenuhi syarat kandungan minyak yang harus dibuang maka limbah dibuang bila belum memenuhi maka aliran kembali ke separator.

2. Sistem Ballast

Ballast digunakan untuk menyesuaikan sarat kapal dalam kondisi *ballast* atau menyesuaikan keseimbangan kapal karena muatan dengan cara memindahkan air *ballast* dari tangki ke tangki pada tangki *ballast* dasar ganda, tangki depan dan belakang untuk menjaga keselamatan kapal. Pompa *ballast* selain untuk memindahkan dan mengisi air di tangki ballast juga digunakan untuk pompa bilga dan dihubungkan dengan *generator service pump* (PDU).

3. Sistem instalasi pipa bahan bakar (*Fuel oil piping system*)

Instalasi pipa Bahan Bakar/Fuel Oil digunakan untuk mengalirkan kebutuhan bahan bakar dari tanki bahan bakar ke sistim di permesinan dan dari luar ke dalam kapal pada saat pengisian bahan bakar. Pengaliran bahan bakar menggunakan sarana pompa, pompa ini disebut Pompa bahan bakar/Fuel Oil pump and Fuel Oil Transfer pump. Selanjutnya dari pompa pengaturan aliran bahan bakar juga dikontrol dengan menggunakan sistim katub/valve.

4. Lubrication Oil System

Sistem Pelumasan biasanya terdiri dari : *main lubrication oil system, turbo charge lubrication, cam shaft lubrication, cylinder oil lubrication, generator engine lubrication oil system, LO transfer system, purification system, stern tube system* dan lain-lain. Dari berbagai sistem yang ada pada sistem minyak pelumas yang akan dibahas hanyalah yang berhubungan dengan mesin induk

5. Sistem instalasi pipa air tawar (*Fresh water piping system*)

Instalasi pipa air Tawar/Fresh water digunakan untuk mengalirkan air Tawar dari satu tanki ke sistim yang dibutuhkan, dari luar ke dalam kapal pada saat pengisian Air Tawar, dari tanki ke katup-katup didaerah ruang akomodasi untuk kebutuhan orang dikapal dan lain sebagainya. Pengaliran air Tawar menggunakan sarana pompa, dapat berupa pompa hisap atau pompa tekan, pompa ini disebut Pompa air Tawar/Fresh water pump. Selain pompa pengaturan aliran instalasi air Tawar dikontrol dengan menggunakan sistim katub/valve.

6. Sistem instalasi pipa air kotor (*Sewage piping system*)

Instalasi pipa Air Kotor/sewage piping system digunakan untuk mengalirkan air kotor dan air limbah dikapal dari dan ke tanki Sewage di dalam kapal. Pengaliran sewage menggunakan sarana pompa, berupa pompa Sewage/Sewage Pump. Air kotor/Sewage berasal dari buangan water closet dari setiap ruang akomodasi, yang mengalir ke tanki sewage secara gravity atau dengan tekanan air bilas/flushing, selanjutnya dari tanki sewage akan dipompa keluar kapal sesuai dengan peraturan pembuangan limbah. Pengaturan aliran air kotor juga dikontrol dengan menggunakan sistim katub/valve. Pembuangan limbah yang tidak di treatment di perairan teritorial pada umumnya tidak dibolehkan oleh perundang – undangan. Peraturan internasional berlaku untuk pembuangan limbah dengan jarak yang ditetapkan dari daratan. Sebagai hasilnya semua kapal harus mempunyai sistem pembuangan sesuai standart yang ditemukan

7. Sistem Pemadam Kebakaran

Sistem pemadam kebakaran merupakan sistem yang sangat vital dalam sebuah kapal, sistem ini berguna menanggulangi bahaya api yang terjadi dikapal. Sistem pemadam kebakaran secara garis besar dapat dibagi menjadi dua dilihat dari peletakan sisten yang ada yaitu :

- 1) Sistem penanggulangan kebakaran pasif, sistem ini berupa aturan jelas mengenai penggunaan bahan pada daerah beresiko tinggi terjadi kebakaran dan juga pemasangan instalasi fix pada daerah beresiko kebakaran.
- 2) Sistem penanggulangan kebakaran aktif, sistem ini berupa penanggulangan kecelakaan yang bersifat lebih aktif misal, penempatan alat pemadam api ringan pada daerah yang beresiko kebakaran.

Pada dasarnya prinsip pemadaman adalah memutus segitiga api yang terdiri dari panas, oksigen, dan bahan bakar. Sehingga dengan mengetahui hal ini maka dapat dilakukan pemilihan media pemadaman sesuai dengan resiko dan kelas dari kecelakaan tersebut.

Sistem pipa pemadam kebakaran terbagi atas sistem pemadaman hidran dengan air laut untuk seluruh bagian kapal dan sistem pemadaman dengan gas CO₂ khusus untuk kamar mesin.

6.1.4 KOMPONEN INSTALASI PIPA

Sistem instalasi pipa terdiri dari komponen-komponen yang mendukung proses pemindahan fluidanya. Komponen-komponen yang diperlukan dalam instalasi sistem pipa antara lain:

a. Pipa

Pipa adalah bagian utama dari sistem pipa yang berfungsi menyalurkan fluida. Pembagian kelas pipa diatur oleh Biro Klasifikasi Indonesia yang didasarkan pada tekanan dan temperatur kerjanya. Sistem pipa harus dilaksanakan sepraktis mungkin dengan bengkakan dan sambungan las atau *brazing* sedapat mungkin dengan flens atau sambungan yang dapat dilepas dan dipindahkan jika perlu semua pipa harus dilindung sedemikian rupa sehingga terhindar dari kerusakan mekanis dan harus ditumpu / dijepit sedemikian rupa untuk menghindari getaran.

Inside Diameter (mm)	Nominal Size (inch)	Outside Diameter (mm)	SGP Tebal (mm)	Schedule 40 (mm)
6	¼	10.5	2.0	2.4
10	3/8	17.3	2.3	3.2
15	½	21.7	2.8	3.7
20	¾	27.2	3.2	3.9
25	1	34.0	3.5	4.5
32	1 ¼	42.7	3.5	4.9
40	1 ½	48.6	3.8	5.1
50	2	60.5	4.2	5.5
65	2 ½	76.3	4.2	7.0
80	3	89.1	4.5	7.6
100	4	114.3	4.5	8.6
125	5	139.8	5.0	9.5
150	6	165.2	5.8	11.0
200	8	216.3	6.6	12.7
250	10	267.4	6.9	-
300	12	318.5	7.9	-
350	14	355.6	7.9	-
400	16	406.4	-	-
450	18	457.2	-	-
500	20	508.0	-	-

Tabel 6.1. Standart Ukuran Schedule Pipa Baja Menurut Japan Interational Standart (JIS) *⁵

b. Valve

Valve atau yang biasa disebut katup adalah sebuah perangkat yang mengatur, mengarahkan atau mengontrol aliran dari suatu cairan (gas, cairan, padatan terfluidisasi) dengan membuka, menutup, atau menutup sebagian dari jalan alirannya.

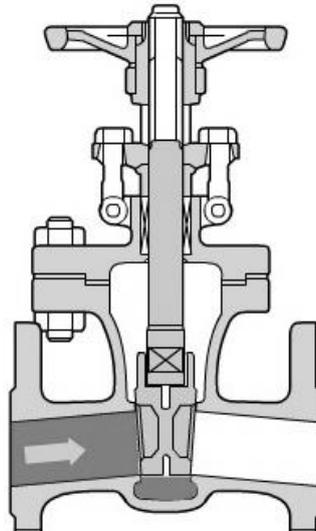
Pemilihan jenis *valve* bergantung pada:

- Jenis fluida yang mengalir
- Jumlah aliran
- Tujuan/fungsi *valvenya*

⁵ Standar Ukuran Pipa Baja. *Japan International Standar. Pipe*

Macam-macam valve :

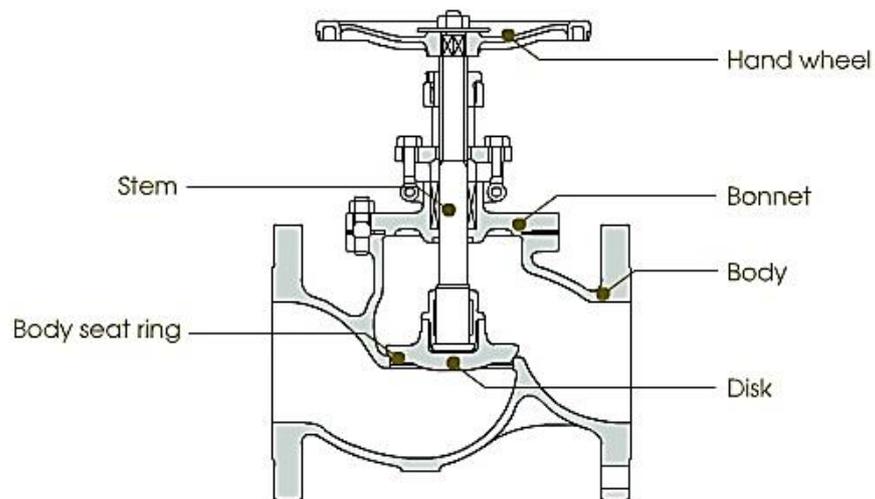
1. **Gate valve.**



Gambar. 6.1 Gate Valve

Gate Valve adalah jenis valve yang paling sering dipakai dalam sistem perpipaan. Yang fungsinya untuk membuka dan menutup aliran. Gate valve tidak untuk mengatur besar kecil laju suatu aliran fluida dengan cara membuka setengah atau seperempat posisinya, Jadi posisi gate pada valve ini harus benar benar terbuka (fully open) atau benar-benar tertutup (fully close). Gate Valve hampir diaplikasikan pada seluruh system perpipaan pada kapal seperti system instalasi ballast & fire hydrant .

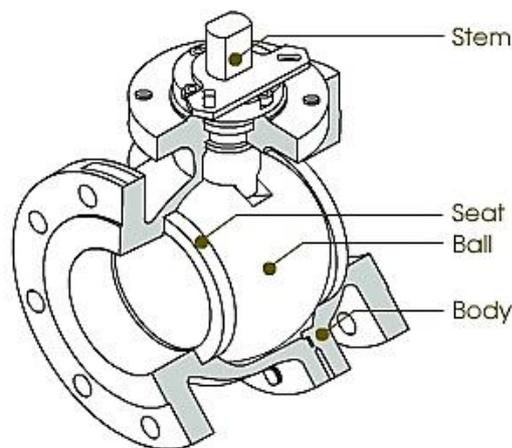
2. **Globe Valve**



Gambar 6.2 Globe Valve

Global Valve digunakan untuk mengatur besar kecilnya laju aliran fluida dalam pipa (throttling) tanpa menimbulkan turbulensi pada alirannya. Prinsip dasar dari operasi Globe Valve adalah gerakan tegak lurus disk dari dudukannya. Hal ini memastikan bahwa ruang berbentuk cincin antara disk dan cincin kursi bertahap sedekat Valve ditutup. valve jenis ini sangat cocok digunakan pada system instalasi air tawar

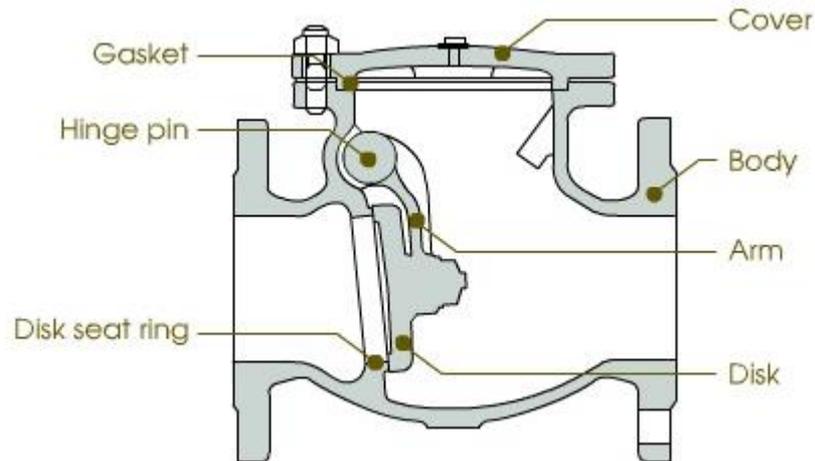
3. Ball Valve



Gambar 6.3 Ball Valve

Ball Valve adalah sebuah Valve atau katup dengan pengontrol aliran berbentuk disc bulat (seperti bola/belahan). Bola itu memiliki lubang, yang berada di tengah sehingga ketika lubang tersebut segaris lurus atau sejalan dengan kedua ujung Valve / katup, maka aliran akan terjadi. Tetapi ketika katup tertutup, posisi lubang berada tegak lurus terhadap ujung katup, maka aliran akan terhalang atau tertutup. Valve ini biasanya digunakan pada system instalasi pipa bahan bakar.

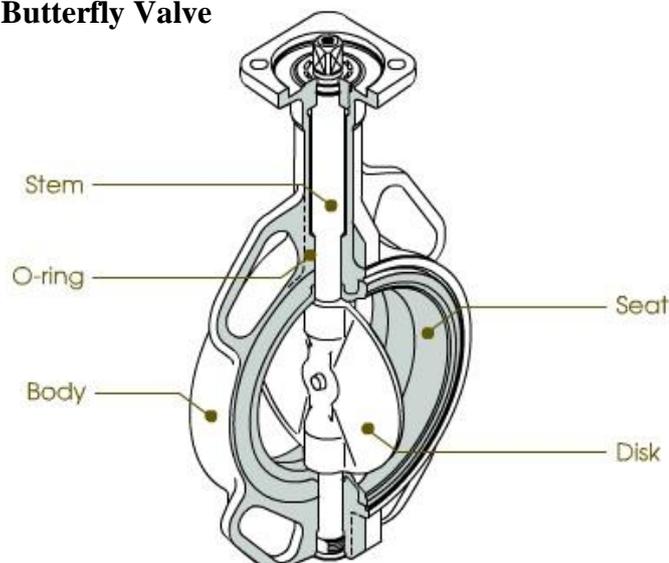
4. Swing Check Valve



Gambar 6.4 Swing Check Valve

Swing check valve terdiri atas sebuah disk seukuran dengan pipa yang digunakan, dan dirancang menggantung pada poros (hinge pin) di bagian atasnya. Apabila terjadi aliran maju atau forward flow, maka disk akan terdorong oleh tekanan sehingga terbuka dan fluida dapat mengalir menuju saluran outlet. Sedangkan apabila terjadi aliran balik atau reverse flow, tekanan fluida akan mendorong disk menutup rapat sehingga tidak ada fluida yang mengalir. Semakin tinggi tekanan balik semakin rapat disk terpasang pada dudukannya. Valve ini cocok digunakan pada system instalasi pipa sanitary & sewage.

5. Butterfly Valve



Gambar 6.5 Butterfly Valve

Butterfly Valve memiliki bentuk yang unik jika dibandingkan dengan valve-valve yang lain. Butterfly menggunakan plat bundar atau disk yang dioperasikan dengan ankel untuk posisi membuka penuh atau menutup penuh dengan sudut 90°. Disk ini tetap berada ditengah aliran, dan dihubungkan ke ankel melalui shaft. Saat valve dalam keadaan tertutup, Disk tersebut tegak lurus dengan arah aliran, sehingga aliran terbelah, dan saat valve terbuka wafer sejajar/ segaris dengan aliran, sehingga zat dapat mengalir melalui valve. Valve ini sangat cocok diaplikasikan pada system instalasi minyak lumas.

c. Valve gear

Pengatur katup (*valve gear*) adalah peralatan untuk mengontrol katup pada sistem pipa baik dari tempat itu (*local control*) maupun dari tempat yang jauh (*remote control*).

d. Flens (Flange)

Pipa sesuai dengan panjangnya dihubungkan dengan flens untuk pipa baja. Flens baja dibentuk dengan las bubut, ulir atau menambak pipa. Dimana kedua ujung pipa yang akan disambung dipasang flens kemudian diikat dengan baut (*bolt*). Flens pipa dikelompokkan menurut besarnya tekanan yang disesuaikan dengan tekanan kerja maksimum ataupun diatasnya. Tetapi tekanan kerja maksimum pada uap, udara kompresi, udara/gas, air, minyak dan lain-lain, instalasi pipa disesuaikan dengan besarnya tekanan dan kondisi fluida.

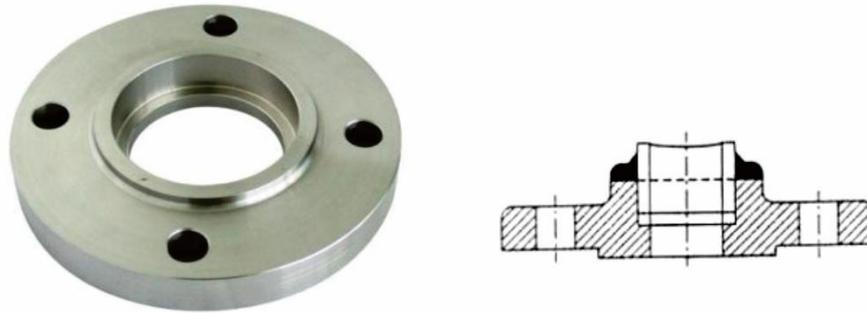
Jenis-jenis flange pipa bisa dibedakan, antara lain:

- a) Jenis flange berdasarkan ukuran (dimensi) ANSI, misalnya: ANSI#150, ANSI#300, ANSI#600 dan seterusnya.
- b) Jenis flange berdasarkan scedule, misalnya: sch 30, sch 40, sch 80, sch XS (extra strong) dan lain-lain.
- c) Jenis flange berdasarkan tipe face pada pipa, misalnya: type flat face, type raised face dan ring type joint.
- d) Jenis flange berdasarkan bentuknya menurut ANSI.

Berdasarkan ANSI (American National Standards Institute), flange dibedakan jenisnya menjadi :

1) Socket Flanges (Flange tipe soket)

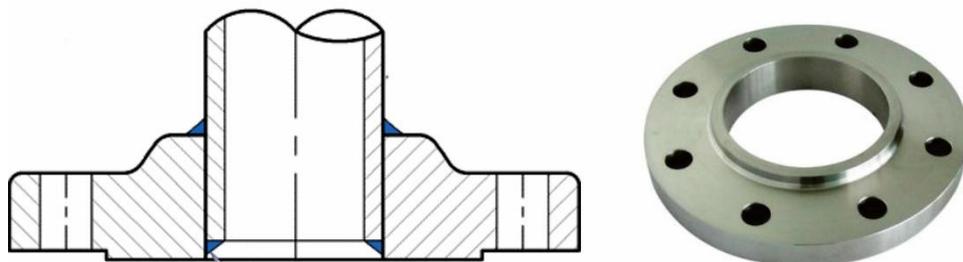
yaitu flange yang pada sisi terluar terdapat tahanan yang menyebabkan pipa yang dimasukkan ke dalamnya tidak tembus keluar.



Gambar. 6.6 Socket Flanges

2) Slip On Flanges (Flange tipe slip on)

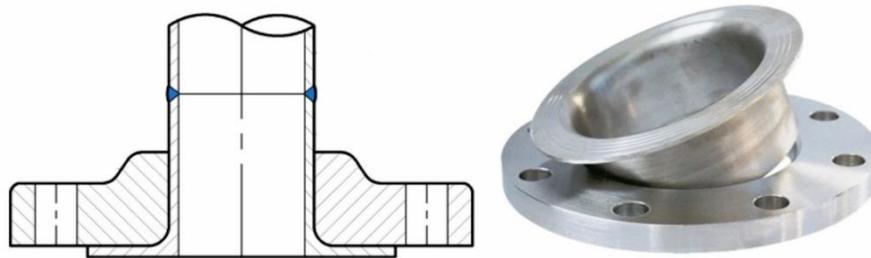
Dalam slip on, flange hanya masuk sebagian, sisi luar dan dalamnya akan di las. Oleh karena itu diameter inside flange slip on harus lebih besar daripada diameter outside pipa.



Gambar 6.7. Slip on flanges

3) Lap Joint Flanges

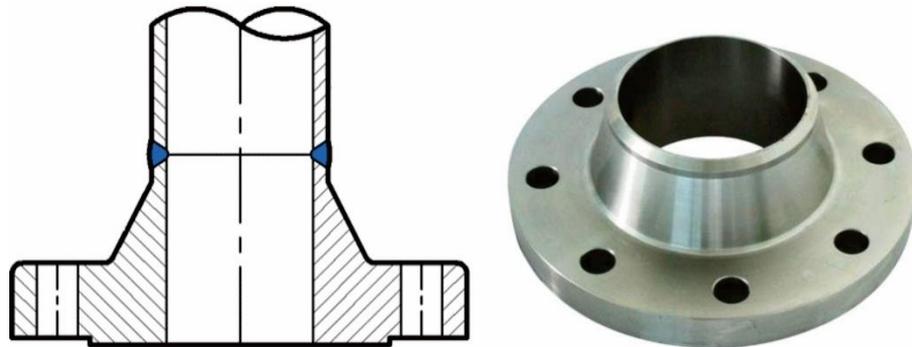
yaitu jenis flange yang bisa diputar posisi lubang bautnya. Jenis flange ini tidak disarankan untuk pressure yang tinggi.



Gambar 6.8. Lap joint flanges

4) Weldneck Flanges (Flange tipe weldneck)

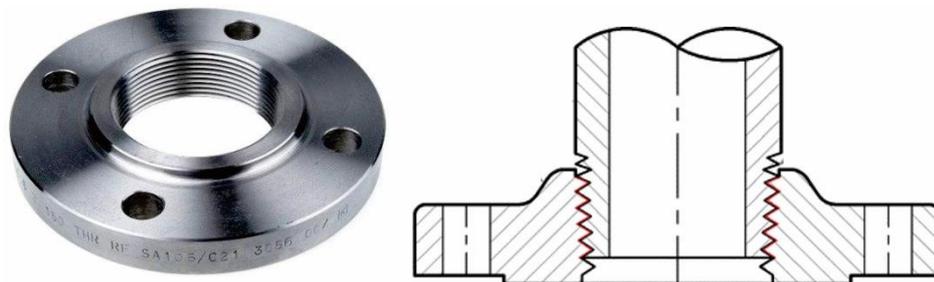
Flange jenis ini biasa dan paling banyak digunakan dalam sebuah plant, karena sifatnya mudah untuk disambungkan dengan pipa. Selain dapat digunakan untuk pressure dan temperatur yang rendah, baik juga untuk pressure dan temperature yang tinggi.



Gambar 6.9. Weldneck flanges

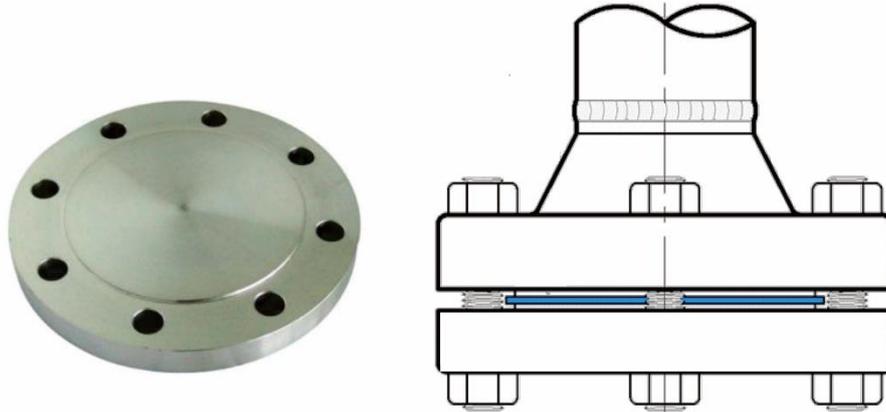
5) Threaded Flanges (Flange tipe Ulir) Seperti namanya, jenis flange ini memiliki tipe penyambungan menggunakan ulir. Biasanya digunakan untuk system yang sangat rawan kebakaran kalau menggunakan las.

Gambar 6.10. Treaded Flanges



6) Blind Flanges

yaitu flange yang berfungsi untuk menutup aliran, seperti halnya cap dalam fitting. Jenis flange ini rata, tidak berlubang karena memang berfungsi untuk menutup.



Gambar 6.11. Blind flanges

Ketentuan sambungan antar pipa dengan flens, dimana ketentuan tersebut seperti yang terdaftar di tabel di bawah ini. *⁶

D	d1	Pe	D	T	h	J
15	21,0	60	80	9	12	4
20	27,7	65	85	10	12	4
25	34,0	75	95	10	12	4
32	42,7	90	115	12	15	4
40	48,6	95	120	12	15	4
65	76,3	130	150	14	15	4
80	89,1	145	180	14	15	4
100	114,3	165	200	16	19	4
125	159,8	200	135	16	19	8
150	165,2	135	265	18	19	8
200	216,3	280	320	20	20	8

Tabel 6.2. Tabel ketentuan pipa dan flens menurut ketentuan BKI Vol III Rules for Machinery Installations 2016 Section 10

⁶ Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB II B : Pemilihan Ukuran Pipa

Keterangan :

d = Diameter dalam

d_1 = Diameter luar pipa

P_e = Diameter letak baut *flens*

D = Diameter *flens*

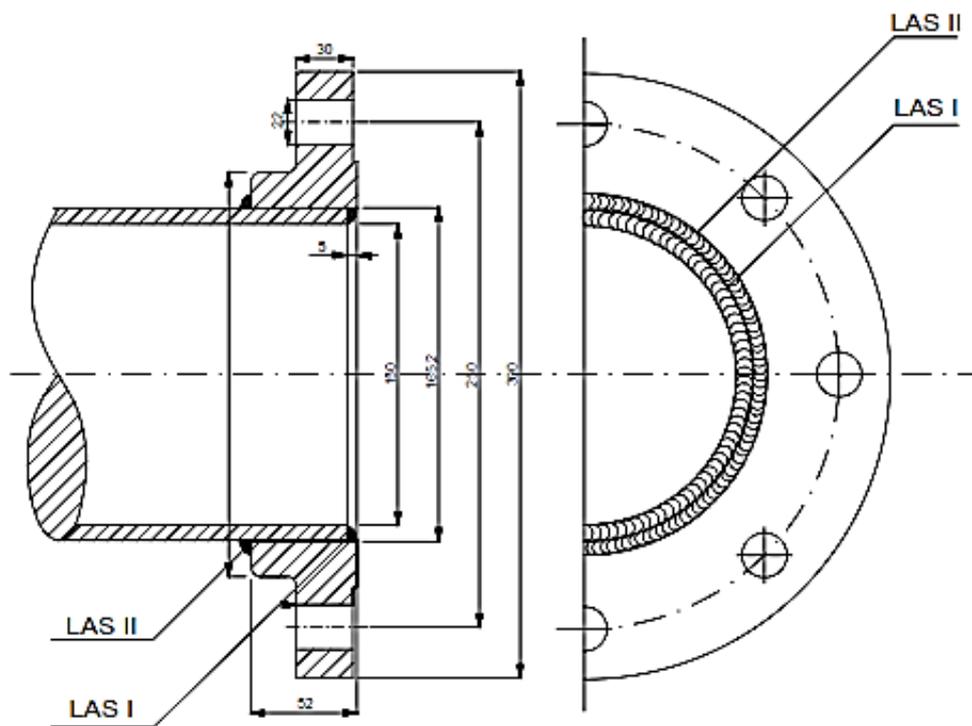
t = Tebal *flens*

H = Diameter Baut

J = Jumlah Baut

PIPA PADA FLENS

SKALA 1 : 4



Gambar 6.12 Pipa pada Flens

Flens pipa secara umum dikelompok menjadi beberapa macam menurut cara penyambungan dan tipe dari permukaan flens. Berikut ini flens yang umum digunakan. *⁷

1. *Welded Neck Flange*

Welded Neck Flange adalah flens yang ujungnya dilas pada

⁷ Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB II C : Sambungan Las

pipa dan berbentuk kerucut tipis untuk penguatan. Tipe flens seperti ini memiliki keamanan konstruksi yang lebih baik dan cocok untuk tekanan tinggi, suhu tinggi dan suhu yang rendah.

2. *Slip-on Welded Flanges*

Pada slip-on welded flens, pipa dimasukkan ke plate flens dan dilas tipis pada kedua sisi dari flens dan cocok untuk instalasi dengan tekanan dari rendah sampai dengan tekanan sedang.

3. *Composite Flange*

Flens komposit yang digunakan pada instalasi pipa *copper* atau paduan *copper* dengan diameter ≤ 50 mm atau lebih sesuai ketentuan yang ada. Sebagai contoh misalnya bagian dalam flens menggunakan *cast bronze* sedangkan bagian luar flens menggunakan baja lunak.

e. **Peralatan lain**

Peralatan lain ini biasanya digunakan dalam sistem tertentu, antara lain adalah sebagai berikut :

- 1) Pipa khusus untuk pemasukan (*pipe line*),
- 2) Kotak lumpur (*mud boxes*),
- 3) Saringan pemasukan (*grating*),
- 4) *Separator* untuk memisahkan air laut dengan lumpur, pasir dan batu
- 5) *Steam trap* untuk menampung pengembunan uap air di dalam sistem pipa,
- 6) *Sprinklers* yaitu sistem pemadam dengan menggunakan air bertekanan dalam pipa
- 7) Pompa untuk menghisap dan memindahkan fluida antar tanki, atau dari luar kapal ke dalam kapal atau sebaliknya.

f. **Pemilihan Ukuran Pipa**

Ukuran diameter dalam sebuah pipa ditentukan berdasarkan: *⁸

- 1) Jenis fluida yang mengalir di dalam pipa.
- 2) Jumlah volume fluida yang akan dipindahkan.

⁸ Buku Ajar *Sistem dalam Kapal*. BAB II B : Pemilihan Ukuran Pipa

- 3) Kecepatan aliran dari fluida yang akan dipindahkan, dimana perlu juga diperhatikan adanya tekanan akibat gesekan.
- 4) Harga pipa, dimana semakin berat pipa harganya makin mahal.

Dengan demikian dapatlah disimpulkan bahwa:

- Makin besar penampang pipa makin tinggi harganya,
- Makin kecil penampang pipa, makin banyak pipa yang dibutuhkan, makin banyak pula tempat yang dibutuhkan, tetapi hal ini memberikan keuntungan karena pada penginstalasian pipa mudah diselipkan di tempat-tempat yang tidak terpakai,
- Makin kecil aliran fluida dalam pipa, makin kecil tahanannya dan dapat memberikan aliran yang laminar.

Untuk menentukan ukuran pipa yang akan dipakai, digunakan ketentuan ukuran pipa standar berdasarkan kapasitas tangki dan ukuran untuk pipa standar Jepang (*Japan International Standart*).

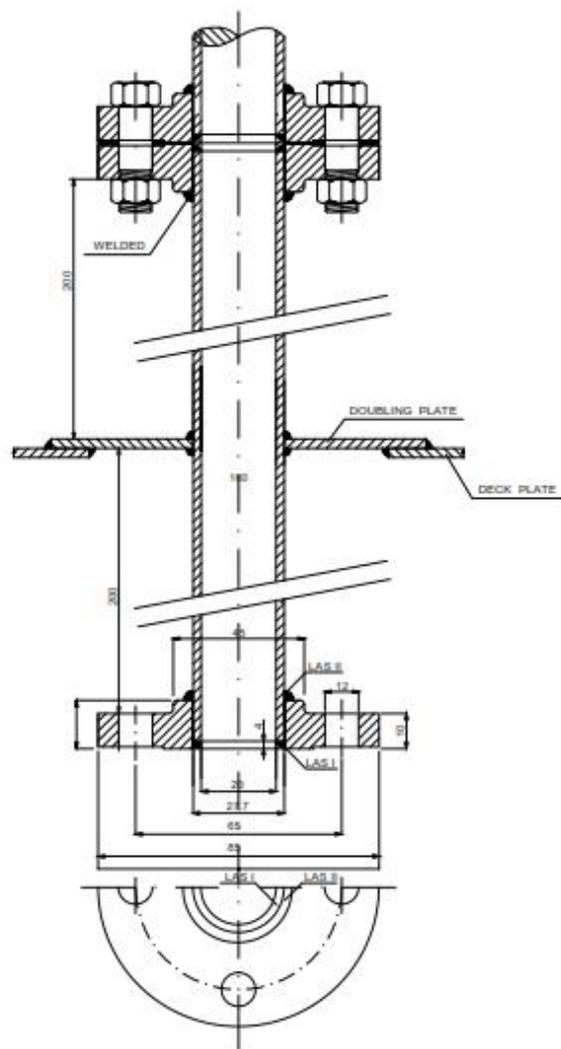
Kapasitas Tangki (Ton)	Diameter Dalam Pipa & Fitting (mm)
0 – 20	60
20 – 40	70
40 – 75	80
75 – 120	90
120 – 190	100
190 – 265	110
265 – 360	125
360 – 480	140
480 – 620	150
620 – 800	160
800 – 1000	175
1300 – 1700	215

Tabel 6.3. Tabel Diameter Dalam Pipa Terhadap Kapasitas Tangki Menurut Japan International Standart (JIS) *⁹

⁹ Standar Ukuran Pipa Baja. *Japan International Standart*. Pipe

PIPA AIR TAWAR MENEMBUS GELADAK

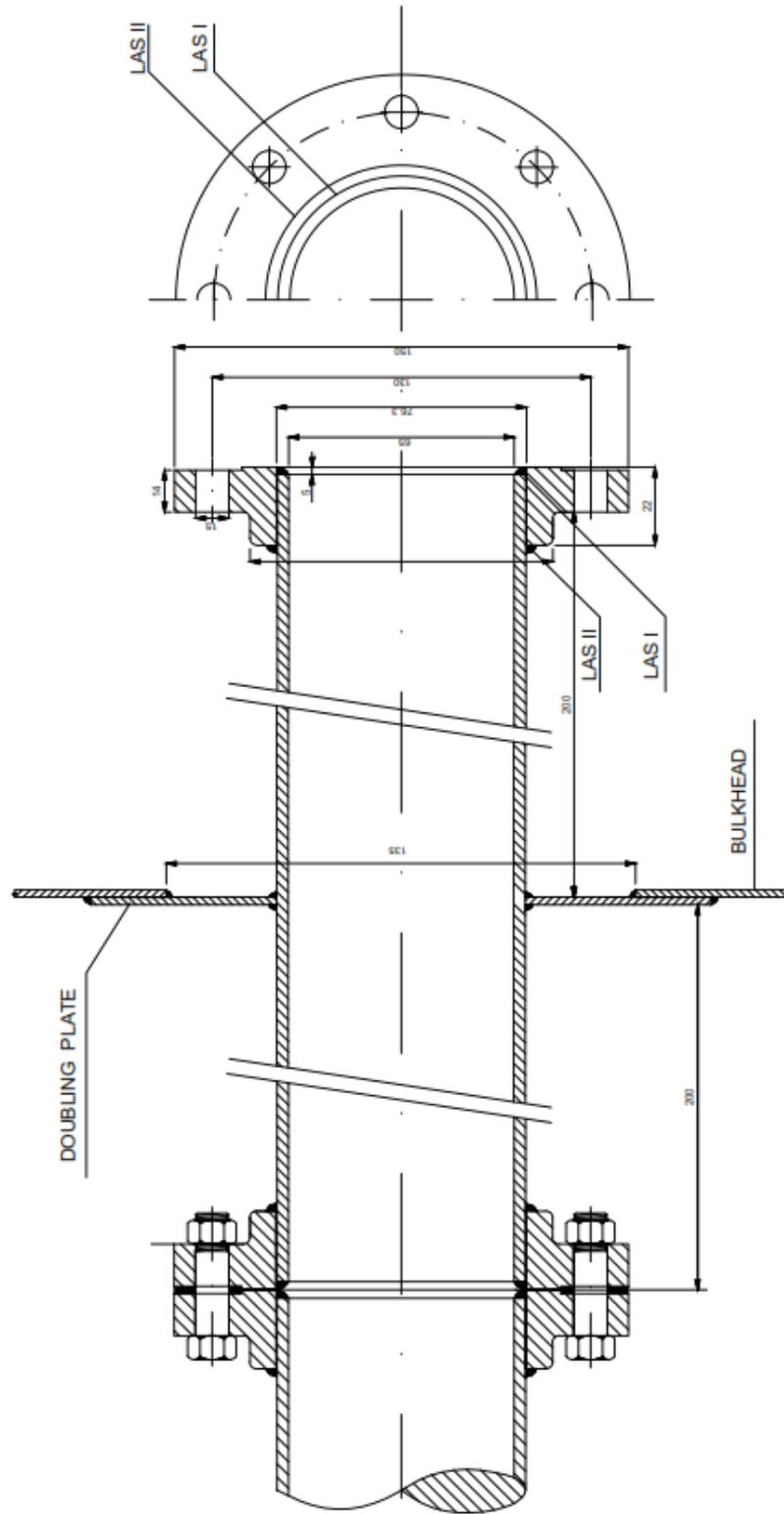
SKALA 1 : 2



Gambar 6.13 Pipa Air Tawar Menembus Pelat Geladak

PIPA AIR BALLAST MENEMBUS SEKAT KEDAP

SKALA 1 : 2



Gambar 6.14 Pipa Ballast Menembus Sekat

Detail Mur & Baut pada flens pipa ballast menembus sekat

Diketahui diameter dalam pipa ballast yang menembus sekat adalah 65 mm, maka dari diameter dalam diketahui dimensi yang terkait seperti diameter luar, Diameter letak baut flens, Diameter flens, Tebal flens, Diameter Baut & Jumlah Baut dari :

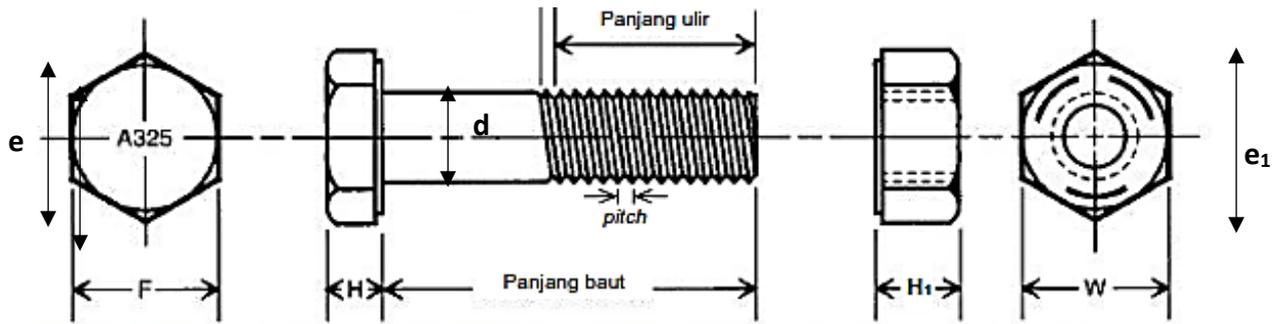
d	d1	Pe	D	t	H	J
15	21,0	60	80	9	12	4
20	27,7	65	85	10	12	4
25	34,0	75	95	10	12	4
32	42,7	90	115	12	15	4
40	48,6	95	120	12	15	4
65	76,3	130	150	14	15	4
80	89,1	145	180	14	15	4
100	114,3	165	200	16	19	4
125	159,8	200	135	16	19	8
150	165,2	135	265	18	19	8
200	216,3	280	320	20	20	8

Tabel 6.4 Tabel ketentuan pipa dan flens menurut ketentuan BKI Vol III Rules for Machinery Installations 2016 Section 10

Keterangan :

- d = Diameter dalam
- d1 = Diameter luar pipa
- Pe = Diameter letak baut *flens*
- D = Diameter *flens*
- t = Tebal *flens*
- H = Diameter Baut**
- J = Jumlah Baut

Setelah mengetahui diameter baut yang di dapatkan dari korelasi antara diameter dalam pipa dengan flens maka dapat digunakan sebagai acuan dalam menentukan dimensi detail dari Mur & Baut yang digunakan berdasarkan :



Keterangan :

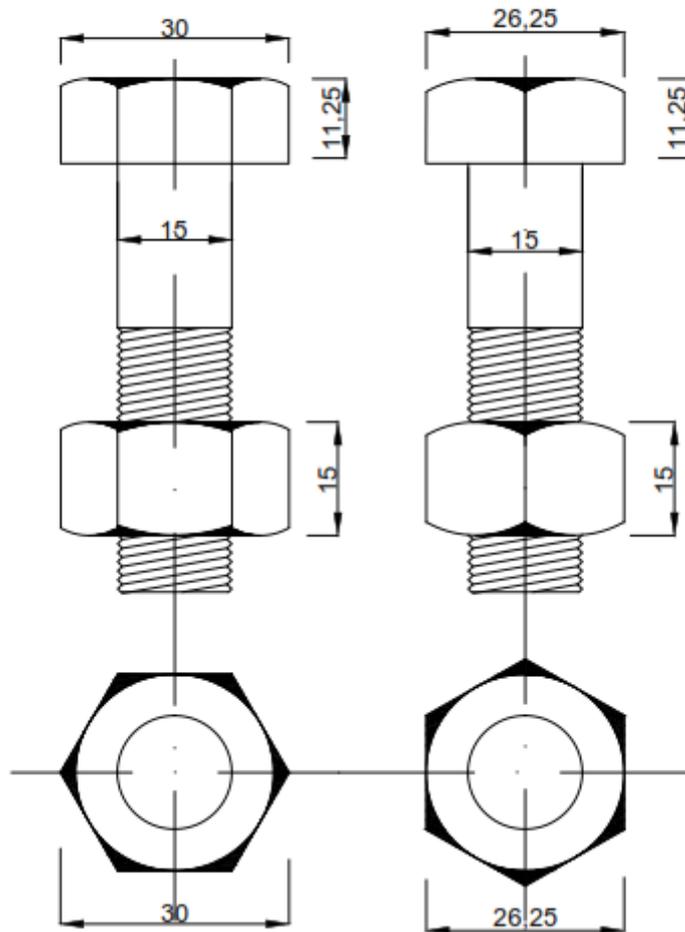
- e : Diameter Hexagonal Kepala Baut
- f : Lebar Kepala Baut
- h : Tebal Kepala Baut
- l : Panjang Baut (Minimum 2x flanges thickeness)
- H₁ : Tebal Mur
- w : Lebar Mur
- e₁ : Diameter Hexagonal mur

d	e (2D)	f (1,75D)	h (0,75 D)	H1 (D)	ei (2D)	w (1,75 D)	l
M10	20	17.5	7.5	10	20	17.5	Min 2x Flanges Thickness
M11	22	19.25	8.25	11	22	19.25	
M12	24	21	9	12	24	21	
M13	26	22.75	9.75	13	26	22.75	
M14	28	24.5	10.5	14	28	24.5	
M15	30	26.25	11.25	15	30	26.25	
M16	32	28	12	16	32	28	
M17	34	29.75	12.75	17	34	29.75	
M18	36	31.5	13.5	18	36	31.5	
M19	38	33.25	14.25	19	38	33.25	
M20	40	35	15	20	40	35	

Tabel 6.5 Tabel Detail Dimensi Mur & Baut Menurut JIS

FLANGES BOLT DETAIL

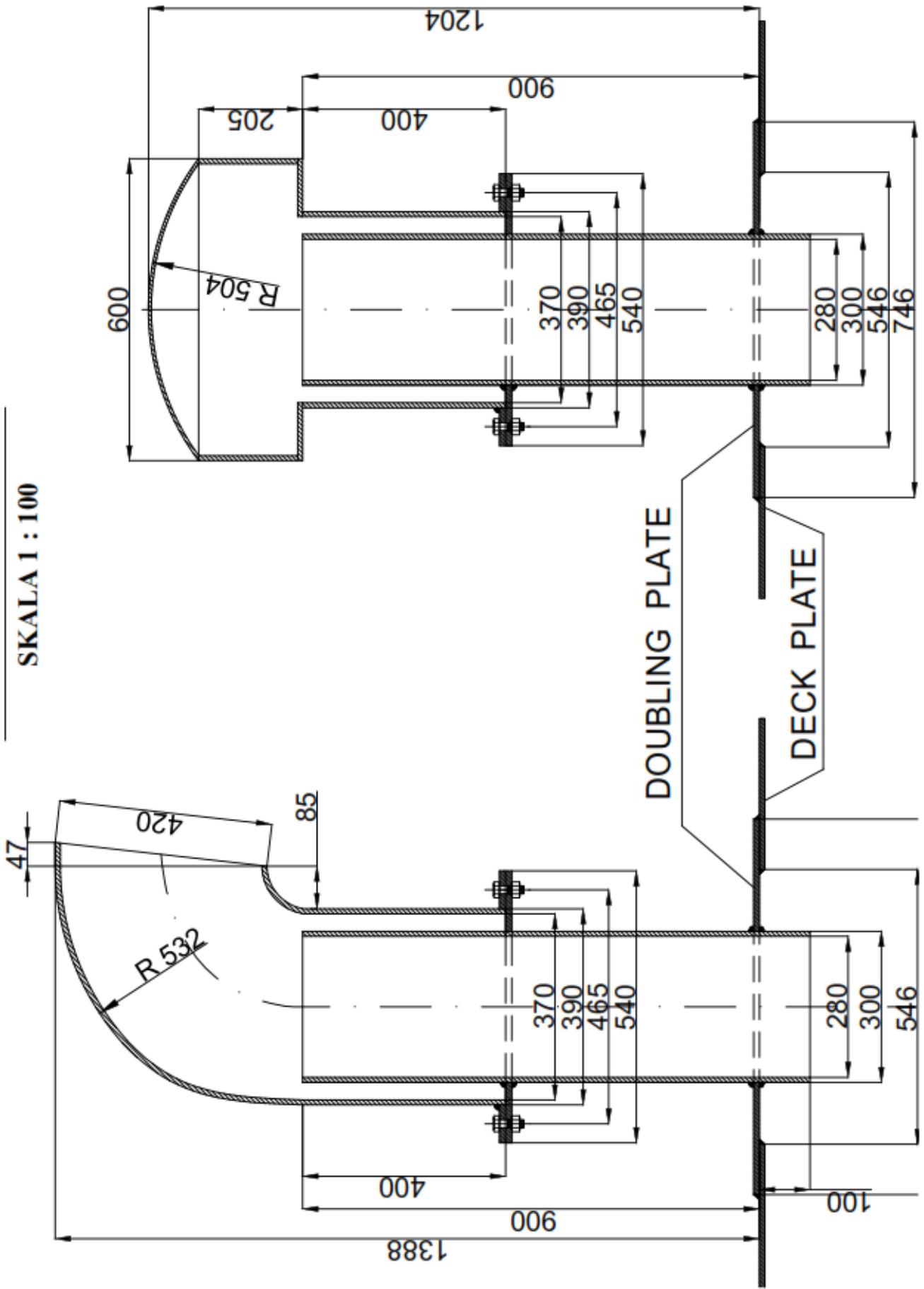
SKALA 1 : 1



Gambar 6.15 Detail Mur & Baut Pada Flange

DEFLECTOR

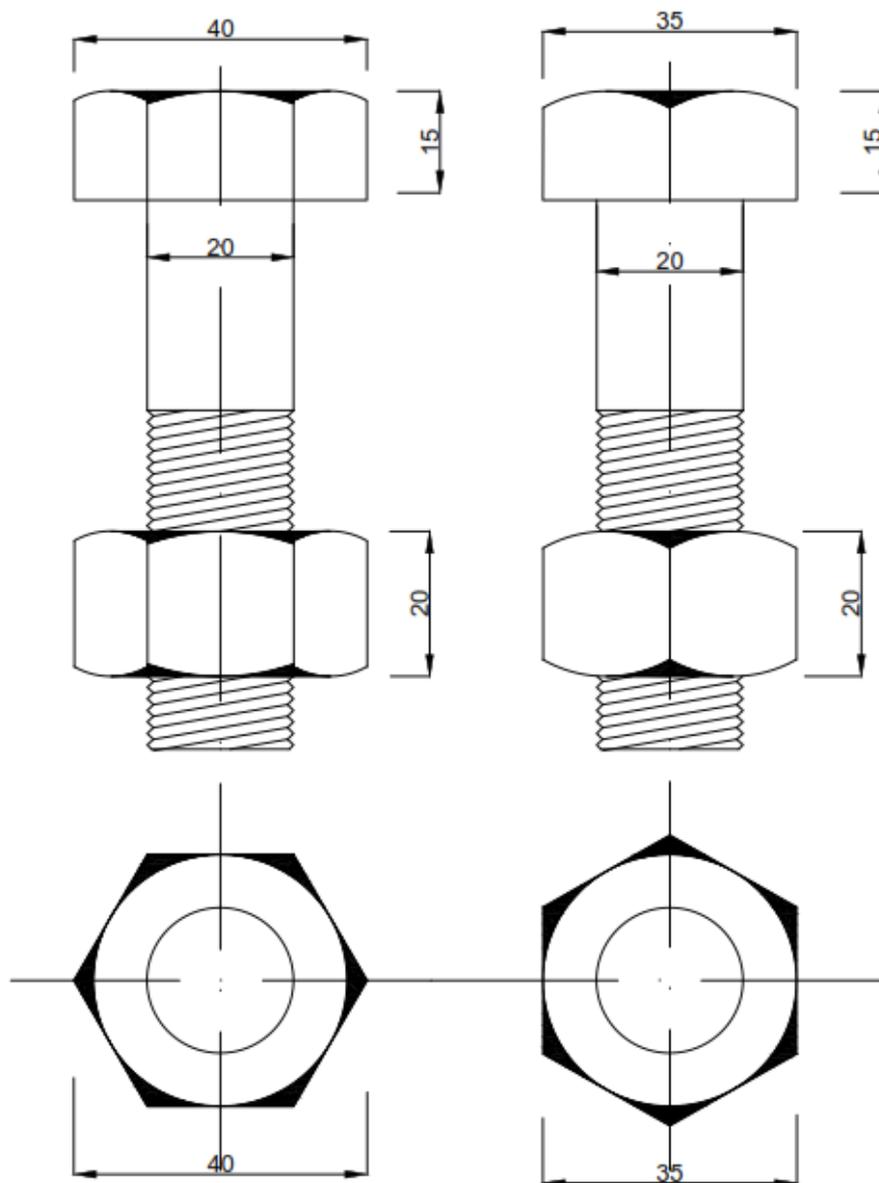
SKALA 1 : 100



Gambar 6.16 Deflektor Kamar Mesin

DEFLECTOR BOLT DETAIL

SKALA 1 : 1



Gambar 6.17 Detail Mur & Baut Pada Deflector

6.2.SISTEM INSTALASI PIPA DAN PERHITUNGANNYA

Sistem dan instalasi pipa yang menyangkut pelayanan terhadap kapal, khususnya kapal ikan “FV PRATIWI” antara lain:

6.2.1. Sistem Bilga (Clean Bilge System and Oily Bilge System)

a) Pengertian Sistem Bilga

Sistem bilga adalah sistem penguras (*drainage*) zat cair yang sudah tidak berguna diatas kapal. Seperti jika terjadi kebocoran pada kapal yang disebabkan oleh grounding (kandas) atau Collision, oleh sebab itu sistem harus mampu memindahkan air dengan cepat dari bagian dalam keluar kapal. Dengan demikian hal ini akan menyebabkan kapasitas pompa menjadi semakin besar seiring dengan bertambah besarnya ruangan, sedangkan fungsi sampingnya yaitu sebagai penampungan air yang jumlahnya relative kecil yang terkumpul pada sumur bilga (*bilge well*) sekaligus sebagai pengurasannya.

Sistem bilga dibagi menjadi dua *system* yaitu bilga bersih (*clean bilge*) dan bilga berminyak (*oily bilge*)

1) Clean bilge system

Bilga digunakan untuk menampung air buangan dari ruang muat atau kebocoran pipa dari sistem pendingin dan lainnya. Karena bilga merupakan salah satu penunjang keselamatan dari kapal maka kapasitas minimum pipa bilga dan diameter diatur oleh badan klasifikasi. Pompa *ballast* dan *general service pump* (pompa dinas umum) biasanya juga digunakan sebagai pompa bilga.

- Pipa utama dan cabang :

Dalam sistem perpipaan terdapat sumuran (*bilge well*) di kamar mesin dan ruang muat yang nantinya dihisap pompa bilga yang ada pada kamar mesin. Dalam setiap saluran hisap terdapat *rose box*. Saluran cabang dihubungkan dengan pipa utama untuk dihubungkan dengan saluran hisap pompa bilga.

- *Direct bilge pipe*

Saluran langsung dari hisapan yang terdapat dari bagian belakang kamar mesin ke pompa bilga.

- *Emergency bilge pipe*

Saluran darurat dihubungkan hisapan bilga dan dihubungkan dengan kapasitas terbesar pompa yang ada di kamar mesin, biasanya pompa utama pendingin air laut.

2) Oily bilge system

Sistem ini digunakan untuk memompa bilga dari limpahan atau buangan air yang telah bercampur minyak pelumas atau bahan bakar di kamar mesin. Hal ini dikarenakan untuk menjaga lingkungan dengan tidak membuang limbah kelaut sesuai aturan yang ada. Pempuangan limbah hanya dilakukan ketika dalam pelayaran di daerah tertentu (sejauh mungkin dari pelabuhan >12 mil) dengan syarat kapasitas 60 liter/mil, kandungan minyak 100 ppm atau kurang. Untuk mengurangi pencemaran maka sebelum dibuang limbah dari bilga melewati separator dengan alarm, bila telah memenuhi syarat kandungan minyak yang harus dibuang maka limbah dibuang bila belum memenuhi maka aliran kembali ke separator.

b) Cara Kerja

Cara kerja dari sistem bilga ini adalah menampung berbagai zat cair tersebut kedalam sebuah tempat yang dinamakan dengan *bilge well*, kemudian zat tersebut dihisap dengan menggunakan pompa bilga dengan ukuran tertentu untuk dikeluarkan dari kapal melalui *overboard*. Sedangkan zat cair yang tercampur dengan minyak yang berada pada kamar mesin akan di tampung di dalam bilga well yang biasanya terletak di bawah kamar mesin (*sluge tank*), kemudian disalurkan menuju *Incenerator* dan *Oily water separator* untuk dipisahkan antara air dan campuran minyaknya. Untuk minyak biasanya digunakan lagi dan untuk air dan kotoran langsung dikeluarkan melalui *Overboard*.

c) Bilge well

Merupakan suatu tempat dengan ukuran tertentu yang telah ditentukan untuk menampung berbagai kotoran atau dalam bentuk zat cair yang ada di kapal. Jumlah dari *bilge well* minimum dua buah untuk kiri dan kanan sepasang dan setimbang, tergantung pada jumlah tangki ballas, ditambah dengan beberapa *bilge well* yang terletak dibawah ruang mesin. Letak *bilge well* dalam tangki ballas diupayakan pada paling pinggir dan paling belakang dalam tangki tersebut. Juga berdekatan dengan *man hole*. Volume dari *bilge well* tersebut maksimal $0,57 \text{ m}^3$, sedangkan *bilge well* tersebut memiliki 0,5 tinggi *double bottom*. Pada bagian atas *bilge well* harus ditutup dengan *straining*.

d) Pipa Utama

Perpipaan pipa terdiri dari pipa bilga utama dan pipa bilga cabang, pipa bilga langsung dan pipa bilga darurat. Sistem bilga utama dan cabang, sistem ini adalah untuk memindahkan bilga yang terdapat pada tempat- tempat bilga pada kapal dengan menggunakan pipa bilga di kamar mesin. Sisi hisap bilga di kamar mesin biasanya dipasang di dalam *bilge well* di bagian depan kamar mesin (*port* dan *starboard*) bagian belakang kamar mesin, bagian belakang *shaft tunnel*. Saluran cabang bilga dihubungkan dengan saluran utama bilga yang mana dihubungkan kesisi hisap pompa bilga.

Pipa bilga langsung adalah untuk menghubungkan secara langsung *bilge well* (*port* dan *starboard*) pada bagian depan kamar mesin dengan pompa bilga. Diameter dalamnya sama dengan saluran bilga utama.

Pompa bilga darurat, adalah pipa hisap bilga yang dihubungkan kepompa yang mempunyai kapasitas terbesar di kamar mesin dan biasanya dihubungkan kepompa utama pendinginan air laut ke mesin kapal. Diameter pipa bilga darurat biasanya sama dengan diameter pipa bilga utama.

e) Rule dan Rekomendasi

- 1) Pipa-pipa bilga dan penghisapannya harus ditentukan sedemikian rupa sehingga kapal dapat dikeringkan sempurna walaupun dalam keadaan miring/ kurang sempurna.
- 2) Pipa-pipa hisap harus diatur kedua sisi kapal pada ruangan-ruangan kedua ujung masing-masing kapal cukup dilengkapi dengan satu pipa hisap yang dapat mengeringkan ruangan-ruangan tersebut.
- 3) Ruangan yang terletak di depan sekat tubrukan dan di belakang tabung poros *propeller* yang tidak dihubungkan dengan sistem pompa bilga umum harus dikeringkan dengan cara yang memadai.
- 4) Pipa Bilga yang melalui tanki-tanki :
 - Pipa bilga yang melewati tanki-tanki tidak boleh dipasang melalui tanki minyak lumas, minyak panas, dan air minum.
 - Jika pipa bilga melalui tanki bahan bakar yang terletak di atas alas ganda dan berakhir pada ruangan yang sulit dicapai selama pelayaran maka harus dilengkapi dengan katup *non-return* tambahan, tepat dimana pipa dari sisi hisap bilga tersebut masuk ke tanki bahan bakar.
- 5) Pipa Hisap Bilga dan Saringan-saringan
 - Pipa hisap harus dipasang sedemikian rupa sehingga tidak menyulitkan dalam membersihkan pipa hisap. Kotak pengering pipa hisap dilengkapi dengan saringan yang tahan karat.
 - Aliran pipa hisap bilga darurat tidak boleh terhalang dan pipa hisap tersebut terletak pada jarak yang cukup dari alas dalam.
- 6) Katup dan Perlengkapan Sistem Bilga

Katup dan perlengkapan pada pipa bilga terletak pada tempat yang strategis, sehingga efisien dalam penggunaannya.
- 7) Pompa bilga

Apabila digunakan pompa sentrifugal untuk pompa bilga, pompa

itu harus merupakan *selfpriming* atau dihubungkan kesebuah alat pemisah udara.

8) Menggunakan pompa lain untuk pompa bilga

- Pompa-pompa *ballast stand-by*, pompa pelayaran umum dapat juga digunakan sebagai pompa *independent* yang dilengkapi dengan *self-priming* dan yang diisyaratkan.
- Dalam kejadian kegagalan salah satu dari pompa bilga yang disyaratkan, salah satu pompa harus dapat bertindak sebagai pompa pemadam dan pompa bilga.
- Pompa pelumas dan bahan bakar tidak boleh dihubungkan kesistem bilga.
- Ejektor bilga dapat diterima sebagai susunan pompa bilga yang disediakan dengan sebuah suplai air laut independent.

f) **Komponen sistem bilga**

1) Pompa bilga (Clean)

1 buah pompa *vertical sentry fulgal self-priming* penggerakan listrik.

2) Pompa bilga (Oily)

Sebuah pompa piston digunakan untuk memindahkan aliran bilge well ke aliran tangki.

3) Bilge Separator

Sebuah separator memiliki kapasitas yang mampu melakukan pengolahan limbah bilga sehari-hari dengan waktu yang seminimal mungkin.

4) Bilge well (Suction)

Pompa hisap harus tetap dapat di pompa meskipun kapal dalam keadaan miring (*trim*). Lokasi dari hisapan biasanya terletak di kedua sisi kapal. Untuk bagian depan dan belakang dapat dipasang satu di tempat yang menjamin terhisapnya sebuah air pada ruang tersebut. Kapasitas *bilge well* 0.2 m^3 .

5) Bilga Tank

Tangki untuk menampung bilga bercampur minyak, untuk sehari atau dua hari pada operasi di pelabuhan.

6) Aksesoris dalam system bilga

- *Valve*
- *Strainer/Filter*
- *Change Over Valve*
- *None Return Valve*
- *Three Way Valve*

g) Perhitungan Pipa bilga dan perlengkapannya

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016 Vol – III sec.11-C 2.1, besar diameter adalah:

1) Pipa Bilga Utama

- Perhitungan Diameter Dalam Pipa

$$dH = 3,0\sqrt{(B + H) l_1} + 25 \text{ mm}$$

Dimana :

$$l_1 = 5,94 \text{ m (jarak antara sekat kedap ruang mesin dengan sekat kedap *Stern Tube*)}$$

$$B = 5,70 \text{ m (Lebar kapal)}$$

$$H = 2,65 \text{ m (Tinggi kapal)}$$

Sehingga :

$$\begin{aligned} dH &= 3,0\sqrt{(5,70 + 2,65)5,94} + 25 \text{ mm} \\ &= 46,13 \text{ mm} \end{aligned}$$

Sehingga menurut standart ukuran pipa baja (JIS) direncanakan diameter dalam pipa bilga utama (dH) = **50 mm / 2 inch** , diameter luar pipa bilga utama (da) = **60,5 mm**. Schedule 40, **5,5 mm**

- Perhitungan Tebal Pipa Utama

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016

Vol – III sec 11- C.2.1

$$S = S_o + c + b$$

Dimana:

$$S_o = \frac{(da \times pc)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + Pc} \quad (\text{mm})$$

da = Diameter Luar Pipa *¹⁰

$$= 60,5 \text{ mm}$$

Pc = Ketentuan Tekanan

$$= 16 \text{ Bar}$$

σ_{perm} = Toleransi Tegangan Max

$$= 80 \text{ N/mm}^2$$

V = Faktor Efisiensi *¹¹

$$= 1,00$$

$$S_o = \frac{(da \times pc)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + Pc} \quad (\text{mm})$$

$$= \frac{60,5 \times 16}{(20 \times 80 \times 1) + 16}$$

$$= 0,60 \text{ mm}$$

c = corrosive allowance

$$= 3,0 \text{ (for sea water line)}$$

b = allowance for bends

$$= 0$$

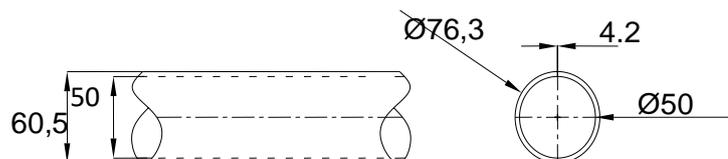
sehingga :

$$S = S_o + c + b \text{ [mm]}$$

$$= 0,60 + 3 + 0$$

$$= 3,60 \text{ mm}$$

Sehingga menurut Standart Ukuran pipa baja (JIS)
direncanakan tebal minimum pipa bilga utama (S) = 4,2 mm



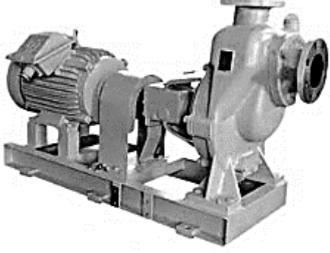
¹⁰ Standar Ukuran Pipa Baja. *Japan International Standar. Pipe*

¹¹ Biro Klasifikasi Indonesia 2016. Volume III. Section 11-10. C-2.5

2) Kapasitas Pompa Bilga

Menurut BKI Vol. III sec.11 – 3.1

$$\begin{aligned}
 Q &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot d_H^2 \text{ [m}^3\text{/h]} \\
 &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot 46,13^2 \\
 &= 26,361 \text{ m}^3\text{/h}
 \end{aligned}$$

Sea Water Pump/Bilge Pump	
	MPUS111 Series
	Type
	Capacity (m ³ /h)
	Total Head (m)
	Typical Applications

Direncanakan menggunakan pompa LANGE MPUS111 Series

6.2.2. Sistem Ballast

a. Pengertian Sistem *Ballast*

Sistem *Ballast* adalah sistem yang digunakan untuk menyesuaikan sarat kapal atau menyesuaikan keseimbangan kapal karena muatan yang bertambah atau berkurang dengan cara memindahkan air *ballast* dari tangki ke tangki pada tangki *ballast* dasar ganda, tangki depan dan belakang untuk menjaga keselamatan kapal. Pompa *ballast* selain untuk memindahkan dan mengisi air di tangki ballast juga digunakan untuk pompa bilga dan dihubungkan dengan *generator service pump*. Dalam perpipaannya diujung pipa hisap dipasang strainer untuk melindungi pompa *ballast non-return valve* juga dipasang pada saluran keluar untuk menjaga tangki baik di pompa serta aliran balik dan tangki.

b. Cara Kerja Sistem Ballast

Cara kerja sistem *ballast*, secara umum adalah untuk mengisi tanki *ballast* yang berada di *double bottom*, dengan air laut, yang diambil dari *sea chest* melalui pompa *ballast*, dan saluran pipa utama

dan pipa cabang. Seachest terletak pada bagian kamar mesin yang paling depan dan paling bawah. Hal ini dimaksudkan bahwa air yang disedot ke dalam tidak mengandung kotoran dari pembuangan atau outboard dan masih bersifat laminar. Kemudian sisa air yang tidak dipakai akan dikeluarkan melalui outboard yang letaknya harus 0,76 m dari garis air atau water line.

c. Rule dan Rekomendasi

Menurut peraturan Biro Klasifikasi Indonesia *Volume III 20136 Section 11-P* dinyatakan:

1) Jalur Pipa Ballast

Pipa hisap dalam tanki-tanki *ballast* harus diatur sedemikian rupa sehingga tanki-tanki tersebut dapat dikeringkan sewaktu kapal dalam keadaan trim atau kapal dalam keadaan kurang menguntungkan. Kapal yang memiliki tanki *double bottom* yang sangat lebar juga dilengkapi dengan sisi isap pada sebelah luar dari tanki. Dimana panjang dari tanki air *ballast* lebih dari 30 m, Kelas mungkin dapat meminta sisi isap tambahan untuk memenuhi bagian depan dari tanki.

2) Pipa yang Melalui Tanki

Pipa air *ballast* tidak boleh melalui instalasi tanki air minum, tanki air baku, tanki minyak bakar, dan tanki minyak pelumas.

3) Sistem Perpipaan

Bilamana tanki air *ballast* akan digunakan khususnya sebagai pengering palka, tanki tersebut juga dihubungkan ke sistem bilga. Katup harus dapat dikendalikan dari atas geladak cuaca (*freeboard deck*). Bilamana *fore peak* secara langsung berhubungan dengan suatu ruang yang dapat dilalui secara tetap (misalnya ruang *bow thruster*) yang terpisah dari ruang kargo, katup ini dapat dipasang secara langsung pada *collision bulkhead* di bawah ruang ini tanpa peralatan tambahan untuk pengaturannya.

4) Pompa *Ballast*

Jumlah dan kapasitas dari pompa harus memenuhi kebutuhan operasional dari kapal.

d. Komponen dalam Sistem Ballast

Pompa ballast memiliki dua buah pompa sentrifugal (*1 stand by*) dengan penggerak listrik. Untuk pompa cadangan dapat digabungkan dengan *general service pump* dan bilga.

Aksesoris dalam system ballast meliputi:

- *Manifold*
- *Filter/Strainer*
- *Valve*
- *Non Return Valve*

e. Perhitungan Pipa Ballast dan Perlengkapannya

1) Diameter Dalam Pipa

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016

Vol – III sec.11-25 N 2.1

$$dH = 1,68\sqrt{(B + H) L} + 25 \text{ mm}$$

Dimana :

$$L = 27,50 \text{ m} \quad (\text{Panjang kapal} = L_{pp})$$

$$B = 5,7 \text{ m} \quad (\text{Lebar kapal})$$

$$H = 2,65 \text{ m} \quad (\text{Tinggi kapal})$$

Sehingga :

$$\begin{aligned} dH &= 1,68\sqrt{(5,7 + 2,65)27,50} + 25 \text{ mm} \\ &= 50,46 \text{ mm} \end{aligned}$$

Sehingga menurut standart ukuran pipa baja (JIS) direncanakan diameter dalam pipa bilga utama (dH) = **65 mm / 2,5 inch** , diameter luar pipa ballast utama (da) = **76,3 mm**. Sch 40

- Perhitungan Tebal Pipa Utama

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016

Vol – III sec 11- C.2.1

$$S = S_o + c + b$$

Dimana:

$$S_o = \frac{(da \times pc)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + Pc} \quad (\text{mm})$$

da = Diameter Luar Pipa *¹²

$$= 76,3 \text{ mm}$$

Pc = Ketentuan Tekanan

$$= 16 \text{ Bar}$$

σ_{perm} = Toleransi Tegangan Max

$$= 80 \text{ N/mm}^2$$

V = Faktor Efisiensi *¹³

$$= 1,00$$

$$S_o = \frac{(da \times pc)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + Pc} \quad (\text{mm})$$

$$= \frac{76,3 \times 16}{(20 \times 80 \times 1) + 16}$$

$$= 0,755 \text{ mm}$$

c = corrosive allowance

$$= 3,0 \text{ (for sea water line)}$$

b = allowance for bends

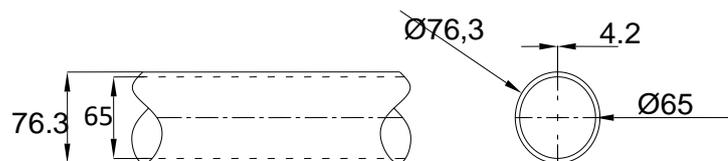
$$= 0$$

S = $S_o + c + b$ [mm]

$$= 0,755 + 3 + 0$$

$$= 3,755 \text{ mm}$$

Sehingga menurut Standart Ukuran pipa baja (JIS) direncanakan tebal minimum pipa ballast utama (S) = 4,2 mm



¹² Standar Ukuran Pipa Baja. *Japan International Standar. Pipe*

¹³ Biro Klasifikasi Indonesia 2016. Volume III. Section 11-10. C-2.5

2) Kotak Laut (Sea Chest)

Pada kapal baja maupun kapal kayu yang mempunyai instalasi mesin di dalam (*type inboard engine*), pemakaian kotak laut (*sea chest*) yang dipasang pada lambung kapal bagian bawah air mutlak diperlukan. Karena dari *sea chest* ini semua kebutuhan air laut dalam kapal di saat kapal melakukan tugasnya dapat terpenuhi. Di dalam kapal, air laut dibutuhkan untuk pendingin mesin induk dan mesin bantu, untuk keperluan *ballast*, pemadam kebakaran, dan sebagainya. Pada umumnya *sea chest* dipasang pada dua tempat yang berbeda ketinggiannya, karena bervariasinya kedalaman perairan yang dilewati.

a) Kapasitas sea chest

Kapasitas *sea chest* adalah antara 10% ~ 17% *Displacement*, diambil 13%.

$$\begin{aligned}V_{sc} &= 13\% \times D^{*14} \\ &= 13\% \times 419,73 \\ &= 54,5649 \text{ Ton}\end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan, didapat diameter pipa sebesar 80 mm

b) Tebal pelat sea chest

$$T = 12 \cdot a \cdot \sqrt{P \cdot k} + tk^{*15}$$

Dimana :

$$a = \text{Frame Spacing} = 0,54 \text{ m}$$

$$P = \text{Tekanan Blow Up} = 2 \text{ Bar}$$

$$tk = \text{Faktor Korosi} = 1,5$$

$$k = \text{Faktor Bahan} = 1$$

Sehingga :

$$\begin{aligned}T &= 12 \cdot 0,54 \cdot \sqrt{2 \times 1} + 1,5 \\ &= 10,664 \text{ mm , diambil } \mathbf{11 \text{ mm}}\end{aligned}$$

¹⁴ Sistem Dalam Kapal Hal: 31. 1982. Surabaya: ITS

¹⁵ Biro Klasifikasi Indonesia. 2016. *Volume II. Section 8-4. B-5.4.1*

c) Perhitungan lubang sea chest

→ Luas Penampang :

$$\begin{aligned} A &= \frac{1}{4} \pi \cdot d^2 \\ &= \frac{1}{4} \times 3,14 \times 65^2 \\ &= 3316,625 \text{ mm}^2 \end{aligned}$$

→ Luas Penampang Sea Greeting

Direncanakan 2 kali luas penampang pipa :

$$\begin{aligned} A_1 &= 2 \times A \\ &= 2 \times 3316,625 \\ &= 6633,25 \text{ mm}^2 \end{aligned}$$

→ Jumlah lubang *Sea Greeting* direncanakan 21 buah maka luas setiap lubang *sea greeting* :

$$\begin{aligned} a &= A_1 / 21 \\ &= 6633,25 / 21 \\ &= 315,869 \text{ mm}^2 \end{aligned}$$

→ Bentuk lubang direncanakan persegi dengan panjang 100 mm, maka :

$$\begin{aligned} L &= a / p \\ &= 315,869 / 100 \\ &= 3,15 \text{ mm} = \text{diambil } 3 \text{ mm} \end{aligned}$$

→ Ukuran kisi-kisi *sea greeting*

Panjang (P) = 100 mm dan lebar (L) = 20 mm

3) Kapasitas Pompa Ballast

Menurut BKI Vol. III sec.11 – 3.1

$$\begin{aligned} Q &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot d_H^2 \text{ [m}^3\text{/h]} \\ &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot 65^2 \\ &= 24,293 \text{ m}^3\text{/h} \end{aligned}$$

Main Cooling Sea Water Pump/Ballast Pump		
	MPUS120 Series	
	Type	Vertical, Single-stage Double-suction Centrifugal Pump
	Capacity(m ³ /h)	480-2400
	Total Head(m)	14-45
	Typical Applications	Cooling Water Ballast Circulating Water

Direncanakan menggunakan pompa MPUS120 Series merk lange

6.2.3. Sistem Bahan Bakar (Fuel Oil System)

a. Pengertian Sistem Bahan Bakar

Instalasi pipa Bahan Bakar/Fuel Oil digunakan untuk mengalirkan kebutuhan bahan bakar dari tanki bahan bakar ke sistim di permesinan dan dari luar ke dalam kapal pada saat pengisian bahan bakar

Sistem bahan bakar pada umumnya terdiri dari :

1) *Fuel oil supply*

- Sistem bahan bakar mesin induk

Sistem ini mensuplai bahan bakar untuk mesin induk, mesin bantu dan *boiler*. Sistem mesin bantu mesin induk memiliki satu saluran yaitu untuk *diesel oil*. Bahan bakar DO dihisap dari tangki harian dengan menggunakan *supply pump/pressure pump* kesaluran bahan bakar pada mesin induk. Bahan bakar disalurkan ke *fuel injection pump* pada masing-masing *cylinder* melalui sebuah katup.

Kelebihan bahan bakar yang masuk ke mesin disirkulasikan ke tanki untuk kembali dialirkan ke mesin, di tanki tersebut terdapat ventilasi untuk mengeluarkan gas dari bahan bakar. Jaminan bahan bakar yang masuk kekentalan, temperatur dan kebersihanya terjamin maka dipasang *Temperature control*, *Viscosity control* dan *duplex filter* pada saluran sebelum masuk mesin.

- Sistem bahan bakar mesin bantu

Sistem bahan bakar selain mensuplai bahan bakar untuk mesin induk juga mensuplai mesin bantu kapal, *Diesel Oil* dari tanki *service* disambung ke mesin bantu dengan pemompaan atau gravitasi. Kelebihan bahan bakar dari mesin dikembalikan ke *service tank* melalui *pressure control valve* yang dipasang disaluran utama bahan bakar. Pada *system* ini *diesel oil* tidak dapat dipompa oleh pompa *supply* ke mesin karena perencanaan peralatan pompa bahan bakar yang tersendiri

2) *Fuel oil purifying piping system*

Purifying (Pemurnian) terdiri dari pemurnian *diesel oil* dan *heavy fuel oil*. Bentuknya adalah memurnikan dan memindahkan *diesel oil* dari tanki pengendapan (*settling*) ke tanki harian melalui *purifier/separator*. Untuk jenis pemurnian ini bahan bakar dipanaskan oleh kumparan pemanas pada tanki pengendapan dan ketika keluar melalui pemanas *purifier* menuju tanki harian dengan bantuan pompa.

3) *Fuel oil transfer piping system*

Bahan bakar diisikan ketanki induk di *double bottom* melalui saluran pengisian (*filling connection*) yang terdapat di sisi kanan dan kiri deck, lalu bahan bakar diantara dua tangki tersebut dipindahkan ke tanki pengendapan. Saluran pengisian harus dapat dicapai untuk pengisian dari luar kedua sisi badan kapal tanpa menyebabkan timbulnya bahaya. Pada ujung pipa pengisian dipasang *blind flange* di *deck*.

Pompa transfer pada *diesel oil* dan *heavy fuel oil* masing- masing digunakan sebagai pompa cadangan dari kedua *system*, sehingga terdapat saluran yang berpotongan untuk saluran masuk dan keluar.

4) *Fuel oil drain piping system*

Saluran limpahan dan pembuangan dari *system* bahan bakar

dialirkan dan dikumpulkan dengan menggunakan gravitasi menuju tangki pengumpul. Saluran berawal dari mesin induk, mesin bantu, *fuel oil purifier* dan pompa, saluran memasukan, tangki-tangki dan lain-lain.

b. Cara Kerja Sistem Bahan Bakar

Cara kerja pada *system* bahan bakar yaitu semua *system* bermula pada *storage tank* menuju pada *main engine* dan *auxiliary engine*. Dengan cara dipompa dengan menggunakan pompa yang digerakan dengan elektrick motor menuju *settling tank*, dari *settling tank* bahan bakar di pompa dengan menggunakan pompa bahan bakar menuju *service tank* melalui *centrifluge* yang dipasang *parallel* untuk memisahkan bahan bakar dengan endapan yang terjadi dan juga air.

Service tank bahan bakar didorong dengan menggunakan *supply pump* yang digerakan secara elektris dengan menjaga tekanannya sebelum masuk ke *circulating pump*. Bahan bakar kemudian didorong masuk ke *main engine* melalui *heater* dan *full flow filter*, dan perlu dipastikan *circulating pump* harus melebihi jumlah yang telah dibutuhkan oleh *main engine* sehingga kelebihan bahan bakar yang di suplai akan kembali ke *service tank* melalui *venting box* dan *de aerating valve* yang mana pada *valve* tersebut akan melepaskan gas dan membiarkan bahan bakar masuk kembali ke pipa *circulating pump*.

c. Pipa Pengisi dan Pengeluaran

Pengisian pipa bahan bakar cair harus disalurkan melalui pipa yang diletakkan dari geladak terbuka/tempat-tempat pengisian bahan bakar di bawah geladak. Disarankan pada pengisian dari kedua sisi kapal. Penutupan pipa di atas geladak harus dapat dilakukan pengaliran bahan bakar menggunakan pipa pengisian.

Pipa bahan bakar tidak boleh melalui tanki air tawar maupun tanki minyak lumas.

d. Rule dan Rekomendasi

Menurut peraturan Biro Klasifikasi Indonesia *Volume III 2016 Section 11.G.* dinyatakan:

- Sistem *bunker* dari system bahan bahan bakar dimana pelatakanya berada dideck terbawah dan harus diisolasikan dari ruangan lainnya.
- Tanki harus dipisahkan oleh *cofferdam* terhadap tanki lain.
- Pipa bahan bahan bakar tidak boleh melewati tanki yang berisi *freshwater*, air minum, pelumas, dll.
- Plastik dan glass tidak boleh digunakan untuk operasi bahan bakar.
- *Transfer, feed* dan *booster* harus direncanakan untuk kebutuhan temperatur operasi pada kondisi medium.
- Untuk saluran masuk menggunakan *filter simplex*.
- *Purifier* untuk membersihkan bahan bakar dan minyak pelumas harus mendapat persetujuan klasifikasi setempat.
- Untuk penggunaan filter secara bersamaan antara bahan bakar dan minyak lumas pada *supply system* maka harus ada pemisah (pengontrol) agar bahan bakar dan minyak pelumas tidak tercampur.
- Untuk operasional dengan *heavy fuel*, dipasang system pemanas.
- *Settling tank* dan *daily tank* harus dilengkapi peralatan untuk mengeringkan. *Settling tank* yang disediakan harus berkapasitas minimal dapat menyediakan bahan bakar selama 1 hari.
- *Daily tank* harus mampu menyediakan bahan bakar selama minimal 8 jam.

e. Komponen dalam sistem Bahan Bakar

1) *Storage tank*

Merupakan digunakan untuk mensuplai bahan bakar dari

service tank ke *engine*. Yang terletak di *double bottom* dan dilengkapi dengan pemanas.

2) *Coarser Filter*

Yaitu jenis filter dengan ukuran kerapatan 1-2 mm, yang digunakan untuk menahan kotoran sebelum bahan bakar masuk ke pompa dan separator.

3) *Transfer Pump* (HFO dan DO)

Tipe pompa adalah pompa penggerak listrik, dengan jumlah masing-masing dua buah dan ditambah sebuah pompa cadangan untuk ke dua sistem.

4) *Purifier/Separator*

Sebagai alat untuk memurnikan bahan bakar dari air dengan *type sentrifugal*. Waktu pemurnian yang dibutuhkan di *settling tank* adalah 2-4 jam.

5) *Setling Tank*

Kapasitas tanki menunjang kebutuhan segala kondisi pelayaran. Fungsi dari tanki ini adalah untuk mengendap untuk mengeluarkan lumpur/kotoran. Kapasitas tanki harus dapat mensuplai bahan bakar untuk satu hari.

6) *Heater*

Secara umum fungsi dari pemanas ini adalah untuk menjaga kekentalan atau viskositas dari bahan bakar agar tetap sesuai kondisi yang diperlukan mesin untuk melakukan pembakaran.

7) *Service Tank*

Kapasitas dari tanki harus menjamin kelancaran operasi mesin baik dalam kondisi dipelabuhan maupun dalam pelayaran. Tanki berisi bahan bakar yang sudah dipersiapkan untuk digunakan oleh mesin induk.

8) *Venting Tank*

Berfungsi untuk mencampur bahan bakar yang kembali dari mesin dengan bahan bakar dari tangki harian.

9) *Viscosity control*

Mengontrol kekentalan cairan yang masuk ke mesin untuk pengoptimalan *injection nozzle*.

10) *Sludge Tank Fuel Oil*

Kebutuhan sesuai dengan mesin induk atau kapasitas *purifier*, kapasitas minimum kurang lebih 0.5 m³ dan dapat digunakan bersamaan dengan sistem pelumasan.

f. Aksesoris dalam system Bahan Bakar

- *Valve*
- *Strainer/Filter*
- *Change Over Valve*
- *None Return Valve*
- *Three Way Valve*
- *Full Flow Filter*
- *Aerating Valve*

g. Perhitungan Pipa Bahan Bakar

$$\begin{aligned} \text{BHP Mesin Induk} &= 400 \text{ BHP} \\ \text{BHP Mesin Bantu} &= 20 \% \times 400 \\ \text{Untuk 2 mesin bantu} &= 2 \times 80 \text{ BHP} \\ &= 160 \text{ HP} \\ \text{Sehingga Total HP} &= \text{BHP AE} + \text{BHP ME} \\ &= 400 + 160 \\ &= 560 \text{ HP} \end{aligned}$$

Kebutuhan Bahan Bakar tiap Jam (Q_{b1})

Jika 1 HP dimana koefisien pemakaian bahan bakar dibutuhkan 0,18

kg/HP/jam, BHP total = 560 HP

Maka , = 0,18 kg/HP/jam x 560 HP

= 100,8 kg/jam

= 0,100 Ton / jam

Q_{b1} = kebutuhan bahan bakar x spesifik

Volume berat bahan bakar

= 0,100 Ton /jam x 1,25 m³ / Ton

= 0,125 m³/jam

Direncanakan pengisian tangki pengendapan tiap 12 jam

Sehingga *Volume* Tangki = $Q_{b1} \times 1 \times h$

= 0,125 x 1 x 12

V = 1,5 m³

Pengisian tangki harian diperlukan waktu 1 jam, maka kapasitas

pompa dari tangki ke bahan bakar ke tangki harian :

$$\begin{aligned} Q_b &= \frac{V}{1 \text{ jam}} \\ &= \frac{1,5}{1 \text{ jam}} \\ &= \mathbf{1,5 \text{ m}^3/\text{jam}} \end{aligned}$$

F4B-19 - CAPACITY 48 L/MIN

Perfect for bilge pumping, deckwash, water circulation, oil and diesel refuelling at dockside service, etc.

Order No.	Description	Body	Impeller	Seal	Connection	Length	Width	Height	Weight
10-24689-01	F4B-19, 12V	Bronze	09-B24P-9	Lip seal	Hose 1" / 1/2" BSP	202 mm - 8"	120 mm - 4.72"	90 mm - 3.54"	3 kg - 6.6 lbs
10-24689-02	F4B-19, 24V	Bronze	09-B24P-9	Lip seal	Hose 1" / 1/2" BSP	202 mm - 8"	120 mm - 4.72"	90 mm - 3.54"	3 kg - 6.6 lbs

Includes Nitrile impeller



> Johnson Pump®

91

Direncanakan menggunakan pompa F4B – 19 merk Johnson Pump

1) Pipa dari tangki bahan bakar menuju tangki harian

a) Diameter Pipa

$$\begin{aligned} Db_1 &= \sqrt{Qb/5,75.10^{-3}} \\ &= \sqrt{1,5/5,75.10^{-3}} \\ &= 34,79 \text{ mm, diambil } 40 \text{ mm} \end{aligned}$$

Sehingga menurut standart ukuran pipa baja (JIS) direncanakan diameter dalam pipa bahan bakar (dH) = **40mm / 1,5 inch**, diameter luar pipa bahan bakar (da) = **48,6 mm sch sch 40**

b) Ketebalan Pipa

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016 Vol – III sec 11- C.2.1

$$S = S_o + c + b$$

Dimana:

$$S_o = \frac{(da \times P_c)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + P_c} \text{ [mm]}$$

$$\begin{aligned} da &= \text{Diameter Luar Pipa} \\ &= 48,6 \text{ mm} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} P_c &= \text{Ketentuan Tekanan} \\ &= 16 \text{ Bar} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \sigma_{perm} &= \text{Toleransi Tegangan Max} \\ &= 80 \text{ N/mm}^2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} v &= \text{Faktor Efisiensi} \\ &= 1,00 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} S_o &= \frac{(da \times P_c)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + P_c} \text{ [mm]} \\ &= \frac{(48,6 \times 16)}{(20 \times 80 \times 1) + 16} \\ &= 0,48 \text{ mm} \end{aligned}$$

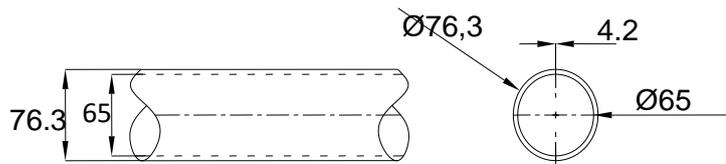
$$\begin{aligned} c &= \text{corrosive allowance} \\ &= 1,0 \text{ (for fuel line)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} b &= \text{allowance for bends} \\ &= 0 \end{aligned}$$

sehingga :

$$\begin{aligned} S &= S_o + c + b \text{ [mm]} \\ &= 0,48 + 1 + 0 \\ &= 1,48 \text{ mm} \end{aligned}$$

Sehingga menurut Standart Ukuran pipa baja (JIS)
direncanakan tebal minimum pipa bahan bakar (S) = 3,8 mm



2) Pipa tangki harian menuju mesin

a. Diameter Pipa

$$\begin{aligned} Db_1 &= \sqrt{Qb/5,75.10^{-3}} \\ &= \sqrt{1,5/5,75.10^{-3}} \\ &= 34,79 \text{ mm, diambil } 40 \text{ mm} \end{aligned}$$

Sehingga menurut standart ukuran pipa baja (JIS)
direncanakan diameter dalam pipa bahan bakar (dH) = **40mm / 1,5 inch** , diameter luar pipa bahan bakar (da) = **48,6 mm sch 40**

b. Ketebalan Pipa

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016 Vol – III
sec 11- C.2.1

$$S = S_o + c + b$$

Dimana:

$$S_o = \frac{(da \times P_c)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + P_c} \text{ [mm]}$$

$$\begin{aligned} da &= \text{Diameter Luar Pipa} \\ &= 48,6 \text{ mm} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} P_c &= \text{Ketentuan Tekanan} \\ &= 16 \text{ Bar} \end{aligned}$$

$$\sigma_{perm} = \text{Toleransi Tegangan Max}$$

$$= 80 \text{ N/mm}^2$$

$$v = \text{Faktor Efisiensi} \\ = 1,00$$

$$S_o = \frac{(d_a \times P_c)}{(20 \times \sigma_{\text{perm}} \times V) + P_c} \text{ [mm]} \\ = \frac{(48,6 \times 16)}{(20 \times 80 \times 1) + 16} \\ = 0,48 \text{ mm}$$

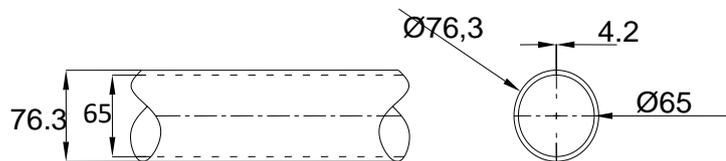
$$c = \text{corrosive allowance} \\ = 1,0 \text{ (for fuel line)}$$

$$b = \text{allowance for bends} \\ = 0$$

sehingga :

$$S = S_o + c + b \text{ [mm]} \\ = 0,48 + 1 + 0 \\ = 1,48 \text{ mm}$$

Sehingga menurut Standart Ukuran pipa baja (JIS) direncanakan tebal minimum pipa bahan bakar (S) = 3,8 mm



6.2.4. Sistem Minyak Lumas (Lubricating System)

a. Pengertian Sistem minyak lumas

Sistim minyak lumas adalah suatu sistem yang berfungsi untuk memperkecil gesekan-gesekan pada permukaan komponen-komponen yang bergerak dan bersinggungan. Selain itu minyak pelumas juga berfungsi sebagai fluida pendinginan pada beberapa motor. Karena dalam hal ini motor diesel yang digunakan termasuk dalam jenis motor dengan kapasitas pelumasan yang besar, maka system pelumasan untuk bagian-bagian atau mekanis motor dibantu dengan pompa pelumas. Sistem ini digunakan untuk mendinginkan dan melumasi

engine bearing dan mendinginkan piston.

Sistem Pelumasan biasanya terdiri dari : *main lubrication oil system, turbo charge lubrication, cam shaft lubrication, cylinder oil lubrication, generator engine lubrication oil system, LO transfer system, purification system, stern tube system* dan lain-lain. Dari berbagai sistem yang ada pada sistem minyak pelumas yang akan dibahas hanyalah yang berhubungan dengan mesin induk dan tidak secara mendetail. Berikut adalah uraian beberapa sistem diatas :

1) *Main Lubrication oil system*

Minyak lumas dihisap dari *sump tank* yang berada di bawah mesin dengan pompa oli untuk dialirkan ke mesin melalui *filter* dan *cooler*. Dan temperatur keluar minyak pelumas dari *cooler (engine inlet)* otomatis dicontrol untuk menghasilkan suhu konstan untuk mendapatkan viscositas oli yang di inginkan ketika masuk kemesin. Dan minyak pelumas yang melewati *main bearing* dan juga yang ada kembali lagi ke *sump tank*.

Selain itu, ada banyak bagian mesin seperti piston didingin kan oleh minyak pelumas, dalam hal itu minyak pelumas didistribusikan ke *main bearing LO system* dan *piston cooling oil system* oleh *distribution valve* pada *main diesel engine* dan dan kemudian minyak pelumas kembali lagi ke *sump tank*.

2) *Cylinder oil system*

Minyak pelumas untuk silinder dialirkan mulanya dari *cylinder oil storage tank* ke *measuring tank* dengan cara gravitasi. Kemudian minyak pelumas mengalir ke bagian – bagian mesin induk, *sylinder liner* melalui pompa *plunger* yang dipasang di *cylinder oil lubrication*.

3) *Rocker arm oil system*

Minyak pelumas pada awalnya mengalir dari *storage tank* ke *feeder tank* dengan jalam gravitasi dan melalui *lubricantor* untuk melumasi katup keluar, *rocker arm lubrication tank* dan juga segera melalui *distributor*.

4) *Generator lubrication oil*

Pelumas mesin bantu terdiri dari pelumas untuk *bearing* dan *rocker air system*. Pada pelumas *bearing* minyak pelumas dilirkan melalui *cooler* dari *sump tank/carter* mesin bantu dengan bantuan pompa gear dan nantinya juga kembali ke *sump tank* setelah melumasi *bearing* dan *camshaft*.

5) *Lubrication transfer oil system*

Sistem minyak pelumas dan silinder diisi masing – masing tankinya dari *upper deck* melalui saluran pengisian dan dialirkan ke masing – masing tank pelayanan dengan gravitasi atau pompa.

6) *Lubrication oil purification system*

Ada dua macam sistem pemurnian minyak pelumas yaitu *batch purification* dan *by pass purification*. *Batch purification* adalah metode pemurnian yang mana minyak pelumas awalnya dialirkan dari *sump tank* ke *settling tank* oleh pompa transfer lalu dipanaskan di tanki *settling* kemudian di kembalikan ke *sump tank* melalui separator. Pemurnian ini digunakan untuk pemurnian dalam jumlah yang besar dalam waktu pendek ketika berada di pelabuhan.

System pemurnian *by pass purifying* yaitu pemurnian dengan cara terus-menerus pada waktu mesin dijalankan normal, yang mana minyak pelumas diambil *sump tank* dan kemudian kembalikan lagi setelah melalui *purifier*.

7) *Stern tube lubrication oil system*

Sistem yang terdapat dalam pelumas *stern tube* adalah pelumas *forward* dan *aft seal* serta *stern tube*.

b. Rules Dan Rekomendasi

Menurut peraturan Biro Klasifikasi Indonesia Volume III 2016

Section 11. H.2 dinyatakan:

1) Persyaratan umum

- Sistem minyak pelumas harus dikonstruksi untuk menjamin keandalan pelumas pada semua range kecepatan dan selama mesin mengalami penurunan kerja dan untuk menjamin pemindahan panas yang cukup.
- Pompa – pompa utama harus tersedia untuk menyuplai minyak pelumas ke mesin.
- Pelumasan darurat, suplai minyak pelumas darurat yang sesuai (seperti tanki gravitasi) harus disusun sehingga secara otomatis dapat digunakan pada saat suplai dari pompa mengalami kegagalan.

2) *Lubricating oil treatment*

- Peralatan yang diperlukan untuk *treatment* yang sesuai dari minyak pelumas (*purifier*, saringan, *back-flusing* otomatis, saringan, dan *centrifuge free-jet*) harus disediakan.
- Pada kasus mesin bantu kerja pada *heavy oil* yang mana disuplai dari suatu *lubricating oil drain tank* biasa, peralatan yang sesuai harus dipasang untuk menjamin apabila terjadi kegagalan dari sistem *treatment* minyak lumas biasa.

3) Jalur pipa

- Saluran pengisian dan hisap pada tangki gravitasi, tanki setling dan tanki penyimpanan dari minyak pelumas diletakkan diatas dasar ganda yang mana dialirkan menuju tangki dibawah *tank top* harus dipasangi dengan tanki dengan katup *shutoff* yang dioperasikan dengan remote yang mana dapat juga ditutup dari luar ruangan dimana tangki disusun.
- Ketika saluran minyak pelumas harus dialirkan di sekitar mesin –mesin panas seperti turbin uap, pipa – pipa baja yang mana seharusnya panjangnya sama dan apabila perlu

dilindungi, harus digunakan.

4) Saringan

- Saringan minyak lumas harus diatur pada saluran tekan pompa.
- Ukuran mesin dan kapasitas saringan harus didasarkan pada persyaratan pembuat mesin.
- Suplai yang tidak terganggu dari minyak yang disaring harus dijamin dibawah kondisi pembersihan dan perawatan dari peralatan saringan.
- Mesin untuk suplai daya darurat dan untuk pompa kebakaran darurat disediakan dengan *simplex filters*.
- Saringan saluran pertama harus disediakan dengan monitoring tekanan yang berbeda. Sebagai tambahan, siklus *back flushing* dari saringan otomatis harus dimonitor.

5) Pendingin minyak pelumas

Pada perencanaan turbin dan mesin besar direkomendasikan untuk disediakan lebih dari satu pendingin.

6) Indikator ketinggian minyak

Mesin – mesin yang mempunyai minyak sendiri harus disediakan suatu peralatan untuk menentukan ketinggian minyak dari luar selama operasi. Persyaratan ini juga diaplikasikan pada gear reduksi, *thrust bearing* dan *shaft bearing*.

7) Pompa – pompa minyak lumas

Pompa – pompa utama dan *stand-by* yang independen harus diatur. Pompa utama yang digerakan oleh mesin induk harus didesain sehingga suplai minyak pelumas dijamin pada range operasi.

c. Komponen – komponen dalam system minyak lumas

1) *Main lubricating oil pump*

Dua buah pompa *type gear pump* yang digerakan oleh mesin. Hal ini memberi keuntungan antara lain : Melindungi roda gigi yang

masih memutar ketika aliran listrik mati, membutuhkan tempat yang sedikit, saluran hisap yang lebih pendek dari tanki, mengurangi beban tenaga dari mesin bantu.

2) *Lubricating oil thermostat*

3) *Automatic back flushing filter*

Alat ini sangat dianjurkan untuk dipasang jika mesin menggunakan bahan bakar HFO. *Automatic back flushing filter* akan bekerja sebagai kotoran dari jumlah keseluruhan pelumas.

4) *Duplex filter*

Saringan dilengkapi oleh *magnetic separator*, dan harus dipasang dekat dengan mesin.

5) *Protective strainer for main engine*

Saringan untuk melindungi mesin yang terpasang antara mesin dengan *duplex filter* dengan ukuran 0,2 mm.

6) Separator

7) *Elektric pre heater*

Untuk meningkatkan suhu minyak pelumas sebelum masuk ke separator dari 400C hingga 850C.

8) *Cooler*

9) *Lubricating oil ransfer pump*

Yaitu sebuah pompa gear yang menggunakan penggerak listrik.

10) *Lubricating oil tank (sump tank)*

Kapasitasnya harus direncanakan mampu menunjang operasi kapal meskipun di laut yang ganas untuk menghindari *back pressure*.

11) *Stern tube lubricating oil*

Dua buah pompa gear dengan penggerak listrik.

d. Aksesoris Dalam Sistem Minyak Lumas

- *Valve*
- *Strainer/Filter*
- *Change Over Valve*
- *None Return Valve*

- *Three Way Valve*
- *Full Flow Filter*
- *Viscous*

e. Perhitungan Pipa Minyak Lumas

1) Diameter Pipa Minyak Lumas

(BKI Th.2016 Vol. III Sec. 11.C.3.1)

$$\begin{aligned} \text{Volume Tangki Minyak Lumas} &= 1,036 \text{ m}^3 \\ \text{Berat Jenis minyak} &= 1,25 \text{ ton / m}^3 \\ \text{Kapasitas tangki minyak lumas} &= V \times \text{BJ minyak} \\ &= 1,036 \text{ m}^3 \times 1,25 \text{ ton/ m}^3 \\ &= 1,295 \text{ ton} \end{aligned}$$

Q_L = Kapasitas minyak lumas, direncanakan 15 menit = $\frac{1}{4}$ jam

$$\begin{aligned} &= 1,295 / 0,25 \\ &= 5,18 \text{ m}^3 / \text{jam} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} d_L &= \sqrt{\frac{Q_L}{5,75 \times 10^{-3}}} \\ &= \sqrt{5,18 / 5,75 \cdot 10^{-3}} \\ &= 30,014 \text{ mm , diambil } \mathbf{32 \text{ mm}} \end{aligned}$$

Sehingga menurut standart ukuran pipa baja (JIS) direncanakan diameter dalam pipa bahan bakar (dH) = **32 mm / 1,25 inch** , diameter luar pipa bahan bakar (da) = **42,7 mm sch 40**

2. Ketebalan Pipa Minyak Lumas

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016 Vol – III sec 11- C.2.1

$$S = S_o + c + b$$

Dimana:

$$S_o = \frac{(d_a \times P_c)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + P_c} \text{ [mm]}$$

da = Diameter Luar Pipa
= 48,6 mm

Pc = Ketentuan Tekanan
= 16 Bar

σ_{perm} = Toleransi Tegangan Max
= 80 N/mm²

v = Faktor Efisiensi
= 1,00

$S_o = \frac{(da \times Pc)}{(20 \times \sigma_{perm} \times v) + Pc}$ [mm]
 $= \frac{(48,6 \times 16)}{(20 \times 80 \times 1) + 16}$
= 0,48 mm

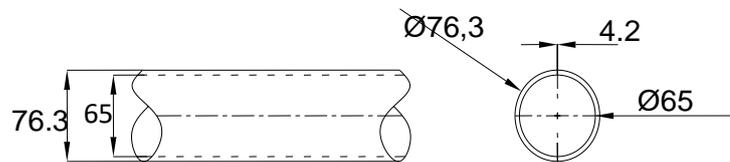
c = corrosive allowance
= 1,0 (for fuel line)

b = allowance for bends
= 0

sehingga :

S = So + c + b [mm]
= 0,48 + 1 + 0
= 1,48 mm

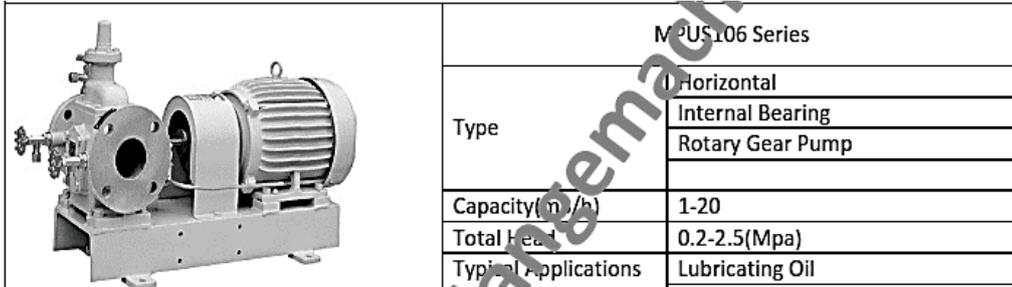
Sehingga menurut Standart Ukuran pipa baja (JIS)
direncanakan tebal minimum pipa bahan bakar (S) = 3,5 mm



3. Kapasitas Pompa Minyak lumas

Menurut BKI Vol. III sec.11 – 3.1

$$\begin{aligned} Q &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot d_H^2 \text{ [m}^3\text{/h]} \\ &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot 32^2 \\ &= 5,888 \text{ m}^3\text{/h} \end{aligned}$$



Direncanakan menggunakan pompa MPUS 106 series merk Lange

6.2.5. Fresh Water, Sanitary & Sewage System

6.2.5.1 Sistem Air Tawar (Fresh Water System)

a. Pengertian Sistem Air Tawar (Fresh Water System)

Sistem air tawar adalah system yang digunakan untuk mencukupi kebutuhan air tawar diatas kapal. Sistem pelayanan air ini biasanya terdiri dari system air tawar untuk mandi, cuci dan minum, serta *system* air laut untuk keperluan sanitari. Kedua sistem perencanaanya sama untuk otomatisasi pompa penyedia air ke tanki yang mana ditekan oleh udara bertekanan. Tekanan udara disesuaikan dengan kebutuhan penyediaan air dalam sistem. Sistem air tawar terbagi menjadi 2, yaitu :

1) *Fresh water system*

Sistem ini digunakan untuk mensuplai kebutuhan air tawar untuk pelayanan awak kapal dan permesinan. Dalam system terdapat *hydropore tank*, pompa air *start* dan *stop* dengan mendeteksi tekanan di *hydropore*. *Hydropore* digunakan untuk mengurangi kerja pompa secara terus-menerus dan untuk mendapatkan kuantitas supali air yang konstan.

2) *Hot Water Sistem*

Dalam sistem terdapat *calorifier* dan pompa sirkulasi air panas. Air tawar dan *hydropore* air tawar dipanaskan di *calorifier* dan sirkulasi dengan pompa. *Calorifie* dipanaskan dengan *heater* listrik.

b. Susunan Pipa Secara Umum

Susunan pipa air tawar secara umum adalah sebagai berikut.

- 1) Pipa-pipa yang berisi air tawar tidak boleh melalui pipa-pipa yang bukan berisi air tawar. Pipa udara dan pipa limbah air tawar boleh dihubungkan dengan pipa lain dan juga tidak boleh melewati tanki-tanki yang berisi air tawar yang dapat diminum.
- 2) Ujung-ujung atas dari pipa udara harus dilindungi terhadap kemungkinan masuknya serangga kapal ke dalam pipa tersebut, juga harus cukup tinggi dari geladak, dan terbuka serta tidak boleh melalui tanki isinya bahan cair yang bukan digunakan untuk air minum. Pipa air tawar tidak boleh dihubungkan pipa yang bukan air minum.

c. Rule dan Rekomendasi

Pada peraturan BKI 2013 Vol.III Sec. 11.K Dinyatakan :

- 1) Sistem untuk pendingin air tawar
Sistem pendingin air tawar diatur hingga motor dapat secara baik didinginkan dibawah berbagai kondisi suhu.
- 2) Menurut kebutuhan dari motor system pendingin air tawar yang di perlukan :
 - Suatu sirkuit tunggal untuk keseluruhan pembangkit.
 - Sirkuit terpisah untuk pembangkit daya induk dan bantu.
 - Beberapa sirkuit independent untuk komponen motor induk yang memerlukan pendinginan (*cylinder, piston* dan katup bahan bakar) dan untuk motor bantu.
- 3) Sirkuit pendingin diatur sehingga bila salah satu sirkuit mengalami kegagalan maka dapat diambil alih oleh sirkuit pendingin yang lain.

Bila mana perlu dibuatkan pengaturan untuk tujuan tersebut.

- 4) Sedapat mungkin pengatur suhu dari motor induk dan bantu dibuatkan sirkuit yang terpisah dan independent satu sama lainnya.
- 5) Bila mana pada motor pembangkit otomatis, penukar panas untuk bahan bakar dan pelumas melibatkan sirkuit air pendingin, sistem air pendingin di monitor terhadap kebocoran dari minyak bahan bakar dan pelumas.
- 6) Sistem air pendingin umum untuk pembangkit induk dan bantu dipasang katup *shut-off* untuk memungkinkan reparasi tetap tidak mengganggu pelayanan dari sistem tersebut.
- 7) Penukar panas dan pendingin
 - Pendingin dari sistem air pendingin, motor, dan peralatannya dipasang untuk menjamin bahwa temperatur air pendingin yang telah ditentukan dapat diperoleh dari berbagai jenis kondisi. Temperatur air pendingin dipasang sesuai untuk keperluan yang dibutuhkan oleh motor dan peralatan.
 - Penukar panas untuk peralatan bantu pada sirkuit air pendingin utama jika memungkinkan dilengkapi dengan jalur *by-pass*, bila mana terjadi gangguan pada penukar panas, untuk menjaga kelangsungan operasi sistem.
 - Dipastikan bahwa peralatan bantu dapat tetap bekerja saat perbaikan dan peralatan pendingin utama. Bila mana perlu diberikan pengalih aliran ke penukar panas yang lain, permesinan atau peralatan sepanjang suatu penukaran panas sementara dapat diperoleh.
 - Katup *shut-off* dipasang pada sisi hisap dan tekan dari semua penukar panas.
 - Tiap penukar panas dan pendingin dilengkapi dengan ventilasi dan corong kuras.
- 8) Pompa pendingin air tawar
 - Pompa air pendingin utama dan cadangan harus terdapat disetiap system pendingin air tawar.

- Pompa air pendingin dapat digerakan langsung oleh motor induk atau bantu yang mana dimaksudkan untuk mendinginkan sehingga jumlah pasok yang layak dari air pendingin dapat dicapai pada berbagai kondisi operasi.
- Pompa air pendingin cadangan digerakan secara independent oleh motor induk.
- Pompa air pendingin cadangan berkapasitas sama seperti pompa air pendingin utama.
- Motor induk dilengkapi sekurangnya oleh suatu pompa pendingin utama dan cadangan.
- Bila mana menurut konstruksi dari motor memerlukan lebih dari satu sirkuit air pendingin satu pompa cadangan dipasang untuk tiap pompa pendingin utama.
- Suatu pompa pendingin cadangan dari suatu sistem pendingin dapat digunakan sebagai satu pompa cadangan untuk sistem lain yang dilengkapi dengan lajur sambungan yang memungkinkan. Katup *shut-off* pada sambungan ini harus dilindungi dari penggunaan yang tidak diinginkan.
- Peralatan yang melengkapi sistem untuk pendinginan darurat dari sistem lain dapat disetujui jika dan pembangkitnya sesuai untuk tujuan ini.
- Pengukur suhu, sirkuit air pendingin dilengkapi dengan pengatur suhu sesuai yang diperlukan dan sesuai dengan peraturan yang ada. Alat pengatur yang mengalami kerusakan dapat mempengaruhi fungsi keandalan dari monitor yang dilengkapinya atau saat dia bekerja.

d. Komponen-komponen dalam sistem pipa air tawar

a. Fresh Water service Pump

Dua buah (*1 stand-by*) pompa *sentrifugal* berpengerak.

b. Hydropore

Sebuah tangki tekan dengan kapasitas yang disesuaikan kebutuhan

tekanan dan pemakaian.

c. Fresh Water Tank

Tangki yang berfungsi untuk menampung air tawar.

d. Hot Water Curculating Pump

Dua buah pompa sentrifugal dengan berpenggerak listrik (*1 stand-by*)

e. Calorifier

Sebuah *calorifier* dengan kapasitas yang disesuaikan kebutuhan yang dilengkapi pemanas listrik.

f. Stelizer

Digunakan bila sistem juga digunakan untuk memenuhi kebutuhan air minum, tipe yang digunakan adalah *ultra violet*.

e. Aksesoris dalam system air tawar

- *Valve*
- *Non-Return Valve*
- *Pompa*
- *Manifole*
- *Filter/Strainer*
- *Heater*

f. Perhitungan Pipa Air Tawar

1) Diameter Pipa Utama

$$Q_b = 0,565 \times db^2 \text{ (m}^3\text{/jam)}$$

Dimana :

$$\begin{aligned} Q_b &= \text{Volume Tanki Air tawar Kapasitas air tawar} \\ &= 17,10 \text{ m}^3 / 12 \text{ jam} = 1,425 \text{ m}^3 / \text{jam} \end{aligned}$$

db = Diameter pipa air tawar

Sehingga :

$$\begin{aligned} db &= \sqrt{Q_b / 0,565} \\ &= \sqrt{1,425 / 0,565} \\ &= 1,588 \text{ cm} = 15,88 \text{ mm} \end{aligned}$$

Sehingga sesuai standart ukuran pipa baja (BKI) direncanakan diameter pipa air tawar = **20 mm = 3/4 Inch**, diameter luar pipa = 27,2 mm sch 40

2) Tebal Pipa Air Tawar

Berdasarkan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia 2016 Vol – III sec 11- C.2.1

$$S = S_o + c + b$$

Dimana:

$$S_o = \frac{(da \times P_c)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + P_c} \text{ [mm]}$$

$$da = \text{Diameter Luar Pipa} \\ = 27,2 \text{ mm}$$

$$P_c = \text{Ketentuan Tekanan} \\ = 16 \text{ Bar}$$

$$\sigma_{perm} = \text{Toleransi Tegangan Max} \\ = 80 \text{ N/mm}^2$$

$$v = \text{Faktor Efisiensi} \\ = 1,00$$

$$S_o = \frac{(da \times P_c)}{(20 \times \sigma_{perm} \times V) + P_c} \text{ [mm]} \\ = \frac{(27,2 \times 16)}{(20 \times 80 \times 1) + 16} \\ = 0,269 \text{ mm}$$

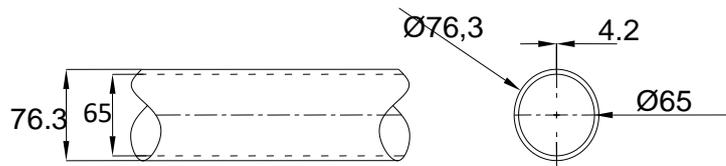
$$c = \text{corrosive allowance} \\ = 0,8 \text{ (for lubrication oil line)}$$

$$b = \text{allowance for bends} = 0$$

sehingga :

$$S = S_o + c + b \text{ [mm]} \\ = 0,269 + 0,8 + 0 \\ = 1,069 \text{ mm}$$

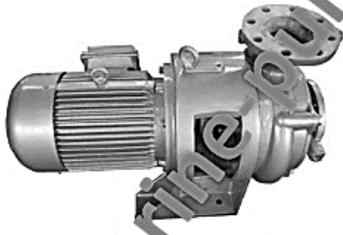
Sehingga menurut Standart Ukuran pipa baja (JIS) direncanakan tebal minimum pipa minyak lumas (S) = **3,2 mm**



3) Kapasitas Pompa Air Tawar

Menurut BKI Vol. III sec.11 – 3.1

$$\begin{aligned}
 Q &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot d_H^2 \text{ [m}^3\text{/h]} \\
 &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot 20^2 \\
 &= 2,3 \text{ m}^3\text{/h}
 \end{aligned}$$

Fresh Water Pump/Cooling Water Pump	
	MPUS108 Series
	Type
	Capacity(m ³ /h)
	Total Head(m)
	Typical Applications

Direncanakan menggunakan pompa MPUS 108 series merk Lange

6.2.5.2 Sistem Sanitary dan Sistem Sewage

a. Pengertian Sistem Sanitary dan Sistem Sewage

Sistem *sanitary & sewage* adalah sistem yang berhubungan dengan proses pembuangan limbah kotoran yang dihasilkan manusia diatas kapal. Sistem ini menjadi sangat penting mengingat ketatnya peraturan yang menjamin cairan yang keluar dari kapal haruslah sudah treatment.

Pembuangan limbah yang tidak di treatment di perairan teritorial pada umumnya tidak dibolehkan oleh perundang – undangan. Peraturan internasional berlaku untuk pembuangan limbah dengan jarak yang ditetapkan dari daratan. Sebagai hasilnya semua kapal harus mempunyai sistem pembuangan sesuai standart yang

ditemtukan.

b. Rule yang digunakan

Biro klasifikasi indonesia (BKI) Volume III 2016 Sec. 14

- 1) Pipa – pipa pembuangan dari pompa – pompa pembuangan air kotor harus dilengkapi dengan *storm valve* dan pada sisi lambung dengan *gate valve*. Katup tak balik harus diatur pada bagian hisap atau bagian tekan pada pompa air kotor yang bekerja sebagai alat pelindung aliran kembali kedua.
- 2) Pipa – pipa pengering saniter yang terletak dibawah geladak sekat pada kapal – kapal penumpang, harus dihubungkan dengan tangki –tangki pengumpul kotoran. Umumnya tangki semacam itu akan dilengkapi untuk tiap –tiap kompartmen kedap air.
- 3) Jika pipa – pipa pengering dari beberapa kompartmen kedap air dihubungkan pada satu tangki, pemisahan kompartement – kompartemen ini harus terjamin dengan *gate valve (remote control gate valve)* jarak jauh pada sekat kedap air. Katup tersebut harus dapat dilayani dari atas geladak sekat dan dilengkapi indikator dengan tanda terbuka atau tertutup.
- 4) Bahan – bahan pipa umumnya harus tahan terhadap korosi baik pada bagian dalam maupun pada bagian luar.

c. Katup - katup dari bahan *bronze (marine)*, sesuai dengan peraturan BKI Vol III Sec. 11. T

- 1) Pipa Saniter dan *Scupper* berkisar antara 50 s/d 100 mm
Direncanakan 3” (80 mm) tebal direncanakan 4,5 mm sch 7,6
- 2) Lubang Pembuangan *Scupper* dan *Saniter*
 - Lubang pembuangan dalam jumlah dan ukuran yang cukup untuk mengeluarkan air, harus dipasang pada geladak cuaca dan geladak lambung timbul dalam bangunan atas dan rumah geladak yang tertutup.
 - Pipa pembuangan di bawah garis muat musim panas harus

dihubungkan pipa sampai bilga dan harus dilindungi dengan baik.

- Lubang pembuangan dan saniter tidak boleh dipasang di atas garis muat kosong di daerah peluncuran sekoci penolong.

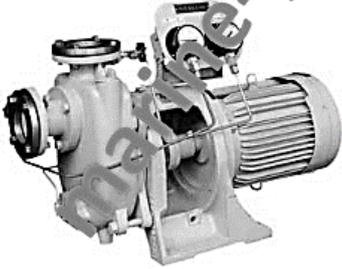
3) Pipa *Sewage* (saluran kotoran)

Diameter pipa sewage paling kecil 100 mm. Direncanakan berdiameter = 4” tebal 4,5 mm sch 40

d. Kapasitas Pompa Sewage

Menurut BKI Vol. III sec.11 – 3.1

$$\begin{aligned}
 Q &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot d_H^2 \text{ [m}^3\text{/h]} \\
 &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot 100^2 \\
 &= 57 \text{ m}^3\text{/h}
 \end{aligned}$$

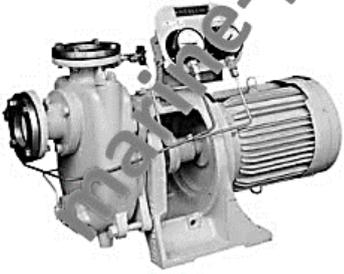
Fresh Water Pump/ Sanitary Water Pump	
	MPUS109 Series
	Type
	Capacity(m ³ /h)
	Total Head(m)
	Typical Applications

Direncanakan menggunakan pompa MPUS 109 series merk Lange

e. Kapasitas Pompa Sanitary

Menurut BKI Vol. III sec.11 – 3.1

$$\begin{aligned}
 Q &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot d_H^2 \text{ [m}^3\text{/h]} \\
 &= 5,75 \cdot 10^{-3} \cdot 80^2 \\
 &= 36,8 \text{ m}^3\text{/h}
 \end{aligned}$$

Fresh Water Pump/ Sanitary Water Pump	
	MPUS109 Series
	Type
	Horizontal, Self-priming
	Single-stage
	Single-suction
	Centrifugal Pump
	Capacity(m ³ /h)
5-130	
Total Head(m)	
20-58	
Typical Applications	
Fresh Water	
Sanitary	
Cooling Water	

Direncanakan menggunakan pompa MPUS 109 series merk Lange

6.2.6. Sistem Pemadam Kebakaran

a. Pengertian Sistem Pemadam

Sistem pemadam kebakaran merupakan sistem yang sangat vital dalam sebuah kapal, sistem ini berguna menanggulangi bahaya api yang terjadi dikapal. Sistem pemadam kebakaran secara garis besar dapat dibagi menjadi dua dilihat dari peletakan sisten yang ada yaitu :

- 1) Sistem penanggulangan kebakaran pasif, sistem ini berupa aturan jelas mengenai penggunaan bahan pada daerah beresiko tinggi terjadi kebakaran dan juga pemasangan instalasi fix pada daerah beresiko kebakaran.
- 2) Sistem penanggulangan kebakaran aktif, sistem ini berupa penanggulangan kecelakaan yang bersifat lebih aktif misal, penempatan alat pemadam api ringan pada daerah yang beresiko kebakaran.

Pada dasarnya prinsip pemadaman adalah memutus segitiga api yang terdiri dari panas, oksigen, dan bahan bakar. Sehingga dengan mengetahui hal ini maka dapat dilakukan pemilihan media pemadaman sesuai dengan resiko dan kelas dari kecelakaan tersebut.

Sistem pipa pemadam kebakaran terbagi atas sistem pemadaman hidran dengan air laut untuk seluruh bagian kapal dan sistem pemadaman dengan gas CO₂ khusus untuk kamar mesin.

b. Cara kerja

Sistem pemadam kebakaran terdapat 3 jenis pemadam kebakaran dengan menggunakan air laut, dengan menggunakan busa dan gas. Pada prinsipnya cara kerja ketiganya sama, yaitu menghilangkan salah satu dari 3 penyebab kebakaran (panas atau titik nyala, oksigen dan material). Sistem pemadam kebakaran dikapal berfungsi untuk memadamkan kebakaran baik oleh material padat dengan memakai *sea water fire system*, material minyak berupa cair (di *engine room*) yang dipadamkan dengan menggunakan busa, ataupun kebakaran oleh listrik yang dipadamkan dengan menggunakan CO₂ atau inert gas.

c. Rule dan Rekomendasi

Menurut Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) Vol III sec.12 dijelaskan bahwa :

1) Pelindung api

Semua ruangan yang diletakan motor bakar, burner, atau pengendap minyak atau tangki harian di letakan harus terjangkau dan diberikan ventilasi secara layak.

2) Peralatan dengan resiko terbakar tinggi

Sistem ini dapat merupakan bagian dari sistem pelindung api ruangan kamar mesin.

3) Unit pemadam lokal harus layak untuk pemadaman api yang efektif pada suatu area.

4) Sistem minyak dengan tekanan kerja lebih dari 15 bar yang tidak termasuk dalam permesinan bantu ataupun induk (seperti *hidrolik, steering gear*) haru dipasang diruangan yang terpisah.

5) Perlindungan dari jalur dan peralatan yang melalui temperatur yang tinggi. Pelindung harus dapat dipastikan tidak akan menjadi retak atau robek karena getaran.

6) Daerah bulkhead

Semua pipa dengan kelas A atau B menurut SOLAS 1974 harus tahan terhadap suhu yang mana telah dirancang sebelumnya. Pipa

uap, gas dan minyak termal yang termasuk *bulkhead* harus diberi isolasi tahan panas dan harus terlindungi dari pemanasan yang berlebihan.

7) Ruang darurat

Untuk ruangan permesinan dan *boiler*, kanal sirkulasi udara ke ruangan tersebut harus dilengkapi dengan *fire damper* yang dibuat dari bahan tidak mudah terbakar yang mana dekat dengan geladak.

8) Peralatan *stop* darurat (*emergency stop*)

Pompa bahan bakar dengan tenaga listrik, *purifier*, motor *fan*, *fan boiler* minyak termal dan pompa kargo harus dilengkapi dengan peralatan pemutus darurat, sepraktis mungkin, yang di kelompokkan secara bersama diluar ruangan yang mana peralatan tersebut dipasang dan harus dapat dijangkau meskipun dalam kondisi terputus akses karena api.

9) Peralatan pemutus dengan *remote control*.

Alat ini dipasang pasang pada pompa bahan bakar dengan penggerak uap, jalur pipa bahan bakar kemotor induk, motor bantu dan pipa keluaran dari tangki bahan bakar yang diletakan di double bottom.

10) Ruang pengamanan (*safety station*)

11) Disarankan bahwa peralatan pengaman berikut di kelompokkan menjadi satu, sewaktu – waktu dapat di jangkau dari luar ruangan kamar mesin.

d. Komponen Dalam Sistem Pemadam Kebakaran

1) *Hidrant*

Hidrant dek terletak diatas dek dengan jumlah yang disesuaikan.

2) *Hydropore*

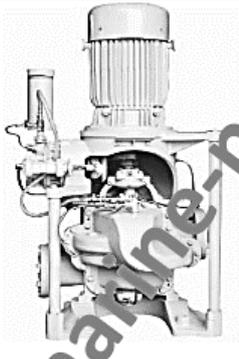
Hydropore dilengkapi dengan pompa suplai 1 buah.

3) *Sprinkle*

Digunakan sebagai alat pemadam kebakaran pada deck akomodasi, dengan jumlah yang disesuaikan.

4) *Emergency Fire Pump*

Jumlah pompa pemadam disyaratkan 2 buah, dimana salah satunya digunakan sebagai *emergency pump*.

Fire & General Service Pump/ Ballast Pump	
	MPUS122 Series
	Type
	Capacity(m ³ /h)
	Total Head(m)
	Typical Applications

Direncanakan menggunakan pompa MPUS 122 series merk Lange

6.2.7 Sistem Udara Start (*Starting Air System*)

Sistem udara start adalah suatu system yang berfungsi untuk menyalakan mesin induk dengan menggunakan bantuan botol angin. Pada umumnya, sistem *start* dibagi menjadi 2 kategori, yaitu *Direct* dan *Indirect*. *Direct* yaitu *starting* dilakukan dengan perlakuan langsung terhadap ruang bakar / piston dengan menyuplay tekanan udara ke ruang bakar sehingga piston akan bergerak. Sedangkan untuk *Indirect* yaitu *starting engine* yang dilakukan dengan perlakuan terhadap *crankshaftnya* atau *flywheelnya* yaitu dengan memutar *flywheel* menggunakan motor.

Sistem *starting* yang digunakan pada *main engine* di kapal sering menggunakan media udara bertekanan yang disuplai kedalam silinder karena kebanyakan mesin yang digunakan berukuran besar. Penginjeksian udara bertekanan ini dilakukan dengan urutan yang sesuai untuk arah putaran yang disyaratkan. Suplai udara bertekanan di simpan dalam tabung udara (*bottles*) yang siap digunakan setiap saat. Sistem *starting* umumnya dilengkapi dengan katup pembalik (*interlocks valve*)

untuk mencegah *start* jika segala sesuatunya tidak dalam kondisi kerja. Udara bertekanan diproduksi oleh kompresor dan disimpan pada tabung (*air receiver*). Udara bertekanan lalu di suplai oleh pipa menuju *automatic valve* dan kemudian ke katup udara *start* silinder. Pembukaan katup *start* akan memberikan udara bertekanan ke dalam silinder. Pembukaan katup silinder dan *automatic valve* dikontrol oleh *pilot air system*. Pilot air ini diberi dari pipa besar dan menerus ke katup pengontrol yang dioperasikan dengan lengan udara start pada engine.

Jika lengan ini dioperasikan, suplai pilot air mampu membuka *automatic valve*. Pilot air untuk arah operasi yang sesuai juga disuplai ke distributor udara. Alat ini umumnya digerakkan dengan *camshaft* dan memberi pilot air ke silinder kontrol dari katup *start*. Pilot air lalu disuplai dalam urutan yang sesuai dengan operasi *engine*. Katup udara start dipertahankan tertutup oleh pegas jika tidak digunakan dan dibuka oleh pilot air yang langsung memberi udara bertekanan ke dalam silinder. Sebuah *interlock* di dalam *automatic valve* yang menghentikan pembukaan katup jika turning gear engine menempel. Katup ini mencegah udara balik yang telah dikompresikan oleh *engine* ke dalam sistem.

a. Starting dengan Udara Bertekanan

- *Main engine* yang distart dengan udara bertekanan dilengkapi dengan paling tidak dua kompresor. Satu diantaranya berpengerak independen dari *main engine*, dan harus mampu mensuplai 50% dari total kapasitas yang diperlukan.
- Kapasitas total udara *start* dalam tabung harus dapat diisi dari tekanan atmosfer sampai tekanan kerja 30 bar dalam waktu 1 jam.
- Tabung udara disediakan dua dengan ukuran yang sama dan dapat digunakan secara independen.
- Kapasitas total tabung harus memperhatikan paling tidak dapat digunakan start 12x baik maju atau mundur untuk *engine* yang *reversibel* dan tidak kurang dari 6x start untuk *engine non-*

reversibel. Jumlah start berdasar pada engine saat dingin dan kondisi siap start.

- Jika sistem udara *start* digunakan untuk *starting auxiliary engine*, mensuplai peralatan *pneumatic*, peralatan *manoeuvering*, atau *tyfon* semuanya disuplai dari tabung udara maka harus dipertimbangkan dalam perhitungan kapasitas tabung udara.

b. Starting dengan Listrik

- Jika *Main engine* distart dengan listrik maka harus tersedia dua *battery* yang independen. Rangkaian *battery* ini direncanakan tidak dapat dihubungkan paralel antara satu dengan yang lainnya karena masing - masing *battery* harus mampu untuk starting *main engine* dalam kondisi dingin. Total kapasitas *battery* harus cukup untuk operasi selama 30 menit tanpa pengisian.
- Jika dua atau lebih *auxiliary engine* distart dengan listrik paling tidak tersedia dua *battery* yang independen. Kapasitas *battery* harus cukup paling tidak 3x operasi *start-up* untuk setiap engine. Jika hanya satu *auxiliary engine* distart dengan listrik, satu *battery* cukup.
- Baterai *start* hanya boleh digunakan untuk *starting* (pemanas mula jika perlu) dan untuk memonitor peralatan yang ada pada *engine*.

c. Jalur Udara Bertekanan

- Jalur tekanan yang terhubung ke kompresor dipasang dengan non-RV pada outlet kompresor.
- Jalur udara *start* tidak boleh digunakan sebagai jalur pengisian untuk tabung udara.
- Hanya slang/pipa dengan material yang sudah dites yang dapat dipasang pada jalur starting *diesel engine* dimana tetap terjaga tekanannya.
- Jalur udara start untuk setiap engine dilengkapi dengan *non return valve* dan penguras (*drain*).
- *Tyfans* harus disambungkan pada dua tabung udara.

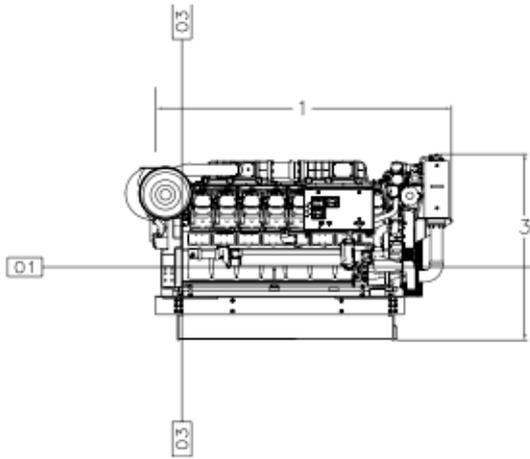
- Sebuah *safety valve* harus dipasang dibelakang pad setiap katup penurun tekanan (*reducing valve*).
- Tekanan tangki air dan tangki lainnya yang dihubungkan ke sistem udara bertekanan dipertimbangkan sebagai tabung tekan dan harus sesuai persyaratan standar.

6.3.DATA MESIN UTAMA & MESIN BANTU

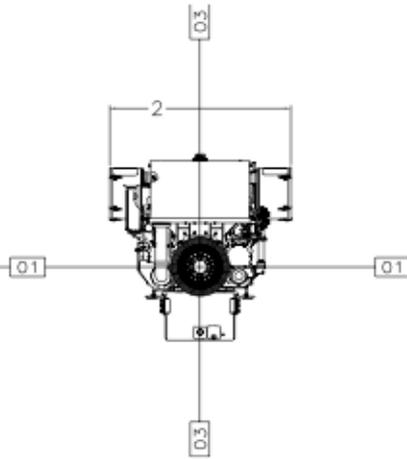
6.3.1 Mesin Utama (*Main Engine*)

1) Merk	=	CATERPILLAR
2) Type mesin	=	3512 B
3) Jenis	=	DIESEL
4) Daya mesin	=	1521 BHP
5) Putaran mesin	=	1900 Rpm
6) Jumlah Langkah	=	4 Langkah
7) Panjang mesin	=	2640 mm
8) Tinggi mesin	=	2083 mm
9) Lebar mesin	=	1988 mm

Right Side



Front



Engine Dimensions*		
(1) Length to Flywheel Housing	2640.7 mm	103.96 in
(2) Width	1988.0 mm	78.27 in
(3) Height	2083.7 mm	82.04 in
Weight, Net Dry (approx)	6531 kg	14,398 lb



Image shown may not reflect actual Engine

SPECIFICATIONS

V-12, 4-Stroke-Cycle-Diesel

Emissions.....	IMO
Displacement.....	51.8 L (3,160.84 cu. in)
Rated Engine Speed.....	1800
Bore.....	170.0 mm (6.69 in)
Stroke.....	190.0 mm (7.48 in)
Aspiration.....	Turbocharged-Aftercooled
Governor.....	Electronic
Cooling System.....	Heat Exchanger
Weight, Net Dry (approx.).....	6,531 kg (14,398 lb)
Refill Capacity	
Cooling System.....	289.3 L (76.4 Gal)
Lube Oil System.....	613.2 L (162.0 Gal)
Oil change Interval.....	1000 hrs
Caterpillar Diesel Engine Oil 10W30 or 15W40	
Deep Sump Oil Pan	
Rotation (from flywheel end).....	Counterclockwise
Flywheel and Flywheel Housing.....	SAE NO. 00
Flywheel Teeth.....	183

STANDARD ENGINE EQUIPMENT

Air Inlet System

Corrosion resistant separate circuit aftercooler core, regular duty air cleaners with service indicator, dual turbochargers

Cooling System

Auxiliary fresh water pump, centrifugal non-self-priming auxiliary sea water pump, gear driven centrifugal jacket water pump, expansion tank, engine oil cooler, thermostats and housing

Control System

Dual Advanced Diesel Engine Management (ADEM II) modules with electronically controlled unit injectors

Exhaust System

Dry gas-tight exhaust manifolds with thermo-laminated heat shields, dual turbochargers with watercooled bearings and thermo-laminated heat shields, vertical exhaust outlet

Fuel System

Electronically controlled unit injectors, RH fuel filter with service indicators, fuel transfer pump

Instrumentation

RH electronic instrument panel with analog gauges and digital display of data for oil and fuel pressure, oil and fuel filter differential, system DC voltage, exhaust and water temperature, fuel pressure, and air inlet restriction; digital display only for tachometer, service meter, and fuel consumption (total and instantaneous); engine start/stop switch

Lube System

Top mounted crankcase breather, RH oil filter with service indicators, RH oil level gauge, RH oil filler, gear type oil pump, deep sump oil pan

Mounting System

Ledge type engine mounting rails

Power Take-Offs

Accessory drive on lower RH and lower LH, two-sided front housing

Protection System

ADEM II electronic monitoring system with customer programmable engine deration strategies, emergency stop push button

General

Vibration damper and guard, Caterpillar yellow paint, lifting eyes (Engines for heat exchanger cooling do NOT include heat exchanger. Keel cooling conversion available.)



6.3.1 Mesin Bantu (*Auxiliary Engine*)

- | | | |
|------------------|---|-------------|
| 1) Merk | = | VOLVO PENTA |
| 2) Type mesin | = | D13 MG RC |
| 3) Jenis | = | DIESEL |
| 4) Daya mesin | = | 393 HP |
| 5) Putaran mesin | = | 1500 Rpm |

- 6) Jumlah Langkah = 4 Langkah
- 7) Panjang mesin = 1728 mm
- 8) Tinggi mesin = 1501 mm
- 9) Lebar mesin = 1072 mm

D13 AUXILIARY



6-cylinder, 4-stroke, direct-injected, turbocharged aftercooled marine diesel engine.

Bore x Stroke (mm): 131 x 158

Displacement (l): 12.78

AUXILIARY ENGINE

ENGINE	Rating	kW	hp	rpm	g/kWh*	lb/hph*
D13 MG (HE)	1	300	408	1500	194/203	0.314/0.329
D13 MG (HE)	1	360	490	1500	191/202	0.309/0.327
D13 MG (RC)	1	289	393	1500	194/203	0.314/0.327
D13 MG (RC)	1	349	464	1500	191/196	0.309/0.317
D13 MG (KC)	1	300	408	1500	194/203	0.314/0.329
D13 MG (KC)	1	360	490	1500	191/202	0.309/0.327
D13 MG (HE)	1	360	490	1800	200/216	0.345/0.349
D13 MG (HE)	1	400	544	1800	199/209	0.322/0.339
D13 MG (RC)	1	341	345	1800	200/216	0.325/0.349
D13 MG (RC)	1	381	518	1800	199/206	0.322/0.334
D13 MG (KC)	1	360	490	1800	200/216	0.325/0.349
D13 MG (KC)	1	400	544	1800	199/209	0.322/0.339

DIMENSIONS AND WEIGHTS**

ENGINE	L (mm)	W (mm)	H (mm)	kg	lb
D13 MG	1728	1072	1501	1520	3351