

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Sistem Pendingin adalah Salah satu bagian penting pada sebuah kapal yang memerlukan perhatian yang cukup, karena lancar tidaknya pengoperasian kapal sangat tergantung pada hasil kerja mesin dalam pengoperasian mesin induk sering terjadi gangguan sistem pendingin air tawar, untuk itu crew mesin di atas kapal dituntut agar tanggap dalam menjaga kelancaran operasinya, adapun penyebab meningkatnya temperatur pendingin air tawar pada mesin induk.

##### **1. Sumber Panas pada Motor induk**

Ketika motor diesel bekerja terjadilah panas dari hasil pembakaran bahan bakar atau panas yang di timbulkan oleh gesekan antar komponen. Namun, kebanyakan dari panas itu merupakan akibat dari hasil pembakaran guna mendapatkan tenaga motor. Bagian atas silinder merupakan bagian motor yang paling panas dan, jika hal macam ini tidak terkontrol dengan baik, bagian ini akan mengakibatkan rusaknya bagian motor yang lain.

Sistem pendingin sangat besar manfaatnya untuk menetralkan dan mengontrol temperatur motor. Sebagian panas yang berasal dari gas pembakaran harus dipindahkan secara langsung ke fluida pendingin, sedangkan pada bagian bawah silinder pemindahan panas ke fluida pendingin secara tidak langsung. Jika tidak dapat berfungsi dengan baik, temperatur setiap bagian silinder akan naik. Keadaan ini akan mengakibatkan terjadinya kerusakan dinding ruang bakar, kemacetan cincin torak atau menguap dan terbakarnya minyak pelumas. Oleh karena itu, motor harus didinginkan dengan baik meskipun pendingin merupakan kerugian jika ditinjau dari segi pemanfaatan energi. Namun, pendingin merupakan keperluan untuk menjamin kelangsungan kinerja mesin.

##### **2. Akibat Gesekan**

Suatu pelumasan mesin yang ideal harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Memelihara film minyak yang baik pada dinding silinder sehingga mencegah keausan berlebihan pada lapisan silinder torak dan cincin torak
- b. Mencegah pelekatan cincin torak

- c. Merapatkan kompresi dalam silinder
- d. Tidak meninggalkan endapan karbon pada mahkota dan bagian atas dari torak dan dalam lubang buang serta lubang bilas
- e. Mencegah keausan bantalan
- f. Tidak melapiskan pada permukaan torak atau silinder
- g. Mencuci bagian dalam mesin
- h. Dapat digunakan dengan sembarang saringan tidak membentuk lumpur menyumbat saluran minyak lapisan dari saringan atau meninggalkan endapan dalam pendingin minyak (*oil cooler*)
- i. Penggunaannya hemat
- j. Memungkinkan selang waktu lama antara penggantian
- k. Mempunyai sifat baik pada *start* angin

Suhu minyak pada waktu memasuki mesin tidak boleh melebihi 120<sup>0</sup>F dan suhu keluar tidak boleh lebih 160<sup>0</sup>F. Kalau suhu minyak mulai menanjak ketika beban tidak melebihi yang ternilai normal dari mesin, kemungkinan penyediaan minyak telah berkurang atau telah timbul gesekan berlebihan pada beberapa bantalan atau dalam silinder. Penyebabnya harus di selidiki dan kalau masih juga belum teratasi maka mesin harus dihentikan untuk diperbaiki.

### **3. Proses Perpindahan Panas**

Pembagian dari panas yang diberikan oleh bahan bakar terhadap energi berguna yang dihasilkan dan berbagai kerugian-kerugiannya dapat diperlihatkan dalam sebuah tabel, ialah balans panas.

Perlu dikatakan bahwa balans panas demikian tersebut tidak dapat digunakan untuk perhitungan dari rendemen termis indisir atau rendemen mekanis dari motor, karena berbagai aliran panas yang dihasilkan pada proses motor, dan yang diakibatkan oleh gesekan, telah dicampur menjadi satu sehingga tidak dapat dipisahkan lagi.

Dari balans panas tersebut dapat dihitung pemakaian bahan bakar spesifik, dengan landasan nilai opak bahan bakar normal sebesar 42,0 MJ/kg ( Norma ISO )

Berbagai kerugian panas yang diperlihatkan pada balans panas tersebut untuk sebagian ditampung oleh media pendingin. Dengan demikian dapat dihitung aliran massa dari media pendingin.

#### **4. Tujuan Pendinginan**

Menjaga agar mesin mampu bekerja terus-menerus:

- a. Mencapai tenaga yang optimum,
- b. Mengurangi terjadinya kerusakan mesin,
- c. Menjaga temperatur agar bekerja dalam kondisi normal.

Dinding ruang pembakaran (tutup silinder, bagian atas torak, bagian atas lapisan silinder), katup buang dan disekitarnya, termasuk dalam antara pintu buang akan menjadi sangat panas karena gas tersebut. Untuk mencegah pengurangan besar dari kekuatan material dan perubahan bentuk secara *thermis* dari bagian motor. Maka bagian-bagian tersebut harus didinginkan. Khusus mengenai lapisan silinder berlaku pula bahwa lapisan pelumas harus tetap dijaga kondisinya yang berarti memerlukan pendinginan pula.

Bagian motor berikut, dalam rangka pembakaran, harus mendapat pendinginan :

1. Bagian dari lapisan silinder,
2. Tutup silinder,
3. Bagian atas torak,
4. Katup buang dan sejenis, termasuk juga katup buang,
5. Bagian dari katup bahan bakar di sekeliling pengabut,
6. Rumah turbin gas.

Sebagai akibat dari gesekan panas yang terjadi, jalan hantar pengisian suhu bilas dan suhu pembakaran udara akan meningkat akibat kompresi. Udara tersebut setelah mengalami kompresi, didinginkan untuk mendapatkan kepekatan udara yang sebesar-besarnya, dan untuk menurunkan suhu gas pada waktu pembakaran dan pembuangan ke turbin gas buang.

#### **5. Manfaat Pendinginan**

Sistem pendingin sangat besar manfaatnya untuk menetralkan dan mengontrol temperatur motor. Sebagian panas yang berasal dari gas pembakaran harus dipindahkan

secara langsung ke *fluida* pendingin, sedangkan pada bagian bawah silinder pemindahan panas ke *fluida* pendingin secara tidak langsung. Jika pendingin tidak dapat berfungsi dengan baik, temperatur setiap bagian silinder akan naik. Keadaan ini mengakibatkan terjadinya kerusakan dinding ruang bakar, kemacetan cincin torak atau menguap dan terbakarnya minyak pelumas. Oleh karena itu, motor harus didinginkan dengan baik meskipun pendinginan merupakan kerugian jika ditinjau dari segi pemanfaatan energi. Namun, pendinginan merupakan keperluan untuk menjamin kelangsungan kerja mesin.

gas pembakaran di dalam silinder dapat mencapai temperatur  $\pm 2500$  °C, karena proses itu terjadi berulang-ulang maka dinding silinder, kepala silinder, torak, katup dan beberapa bagian yang lain menjadi panas. Sebagian dari minyak pelumas, terutama yang membasahi dinding silinder, akan menguap dan akhirnya akan terbakar bersama-sama bahan bakar.

Kerana itu perlulah bagian tersebut mendapat pendinginan yang cukup agar temperaturnya berada dalam batas yang diperbolehkan, yaitu sesuai dengan kekuatan material dan kondisi operasi yang baik. Kekuatan material akan menurun sejalan dengan naiknya temperatur.

Proses pendinginan menggunakan *fluida* pendingin yang dialirkan ke bagian mesin di luar silinder. Motor Diesel yang besar memakai minyak pelumas untuk mendinginkan torak, yaitu dengan cara mengalirkan minyak pelumas melalui saluran di bawah kepala torak.

#### **a. Pendinginan Torak Pada Motor Kepala Silang**

Penataan pipa teleskop dari pendingin pada sebuah motor tidak dialirkan langsung ke torak, melainkan melalui pipa teleskop serta pipa penghubung dan kepala silang terlebih dahulu. Pipa penghubung dihubungkan dengan sebuah saluran dalam batang torak dan melalui tersebut air pendingin disalurkan ke torak. Pembuangan melalui sebuah pipa di dalam batang torak. Kedua pipa teleskop dipasang pada sebuah pikulan yang ditempatkan pada kepala silang. Ujung bawah pipa berada dalam dua kotak yang berdekatan letaknya tempat saluran masuk dan saluran buang dihubungkan. Saluran pipa dan kotak ditempatkan pada kolom yang menumpu balok silinder. Pipa teleskop ditempatkan dengan kedap rapat pada tutup kotak air dan untuk tujuan tersebut dipasang bus paking. Ruang di atas bus paking dipisahkan dari kotak engkol oleh sebuah tutup tinggi dan sempit di samping ruang

tersebut yang dibuat dari material tahan aus yang tinggi. Tutup dan pipa teleskop ditempatkan pada pikulan kepala silang dan ikut bergerak naik turun. Bila torak didinginkan dengan minyak pelumas, maka dapat dilaksanakan dengan menggunakan pipa engsel sederhana, kebocoran dari bahan pendingin tidak mengalami kerusakan.

#### **b. Pendinginan Lapisan Silinder Dan Tutup Silinder**

Air pendingin yang dialirkan ke bagian bawah dari balok silinder, mengalir ke atas melalui lapisan silinder dan dipaksa untuk mengalir ke dalam saluran di dalam pinggiran lapisan silinder yang dipertebal. Dari sisi atas lapisan silinder air selanjutnya mengalir melalui beberapa saluran ke tutup silinder. Mula-mula akan dilalui ruang di antara sekat tipis di bawah (plat api) dan selanjutnya plat penguat yang agak tebal. Oleh karena dinding, yang membatasi ruang pembakaran, dibuat tipis, maka tegangan panas dalam material tutup silinder terbatas. Melalui ruang keliling pengabut air mengalir ke atas di dalam tutup dan selanjutnya melalui beberapa bengkokan yang pendek dialirkan ke rumah katup buang. Pembuang berlangsung melalui slang karet yang diperkuat lebih tahan terhadap getaran dibandingkan dengan pipa metal.

Kepala silinder dalam mesin 4 langkah panas yang dibawah pergi oleh air mendinginkan kepala silinder datangnya dari 2 tempat dari plat atas, yang membentuk dinding atas dari ruang bakar, dan dari lubang ruang dan katup buang, kalau katup buang tidak berpendingin air. Meniadakan kantong udara dan uap sejauh mungkin memelihara kecepatan air yang seragam dalam seluruh bagian dari ruang air. Menghindari lubang air sempit yang cenderung untuk tertutup oleh kerak sehingga mengganggu sirkulasi yang baik.

Katup buang hanya memerlukan pendinginan dengan mesin besar. Dengan menggunakan besi tahan panas atau besi cor khusus untuk kepala tutup, mesin besar pun dibuat juga katup buang yang tidak didinginkan tetapi kemudian memiliki peti katup atau dudukan katup didinginkan air.

Torak membuang panas ke dinding silinder dan ke minyak lumas secara sangat memuaskan sehingga beberapa pembuat mesin meniadakan pendinginan khusus dengan torak sampai diameter 22 in. Tetapi pada umumnya mesin dari 6 in. keatas mempunyai torak yang didinginkan minyak.

Torak dengan didesain yang diperbaiki dari *system* sirkulasi air maka beberapa mesin besar sekarang menggunakan air untuk pendingin torak. Tetapi pada umumnya menggunakan minyak. Batang torak dalam mesin kepala silang didinginkan oleh air atau minyak yang dimasukkan melalui kepala silang ke torak.

### c. Spesifikasi Instalasi Pendingin Motor Induk

Untuk memperlancar pengoperasian motor induk diatas kapal, maka beberapa hal yang perlu diperhatikan diantaranya adalah pendingin sebagaimana dalam pembahasan ini bahwa media pendingin yang dipakai untuk mendinginkan motor induk diatas kapal adalah air tawar. Maka untuk kelancaran proses pendinginan diperlukan peralatan atau komponen pendukung seperti yang dijelaskan sebagai berikut :

#### 1. Jacket Cooling Fresh Water Pump

Pompa ini berfungsi untuk mensirkulasikan air pendingin didalam system, atau suatu pesawat yang bisa memindahkan cairan dari suatu tempat ketempat lain. Sebagian besar mesin diesel menggunakan pompa sentrifugal untuk sirkulasi air tawar pendingin pada motor induk diatas kapal, dimana pompa tersebut digerakkan dengan motor listrik.

#### 2. Instalasi pipa pipa

Instalasi pipa diatas kapal adalah suatu alat yang ditempati air pendingin untuk bersirkulasi didalam pipa tersebut. Pada setiap pipa membiarkan tahanan tertentu kepada aliran air yang disalurkan untuk itu bentuk pipa dan ukuran pipa akan mempengaruhi kenaikan tahanan aliran. Tahanan aliran air juga dapat meningkat pada setiap belokan dan katup yang dilalui oleh air tersebut.

#### 1. Tangki Ekspansi

Tangki ekspansi berfungsi sebagai tangki penampungan air tawar (*fresh water*) dan untuk menambah bila ada kekurangan didalam sistem. Tangki ini ditempatkan pada tempat yang lebih tinggi dari saluran pipa. Sehingga bisa

memelihara tekanan konstan dalam sistem dan mencegah adanya udara atau uap didalamnya.

Tangki ekspansi ini dibuat dari baja *galvanis* yang baik untuk mencegah terjadinya karat (korosi), dan ukurannya tergantung pada kapasitas air. Juga sistem keseluruhan, termasuk ruang air dalam jaket pendingin motor induk (*main engine*).

## 2. Fresh water cooler

Alat ini berfungsi mendinginkan air pendingin yang telah menyerap panas dari dalam mesin dengan menggunakan media air laut. Dikapal tempat penulis melaksanakan praktek laut (prala), jenis penukar kalornya menggunakan jenis cangkang dan tabung (*shell and tube*). Pada jenis ini air laut yang akan menyerap panas pada air tawar pendingin akan mengalir didalam pipa-pipa kapiler sedangkan air tawar pendingin mengalir diantara bagian-bagian luar pipa-pipa kapiler.

## 3. Pengukur suhu (*Thermometer*)

Alat ini berfungsi untuk mengukur suhu air pendingin yang masuk dan keluar dari motor induk (*main engine*). Umumnya suhu air pendingin diukur dengan *thermometer* jenis-jenis air raksa gelas biasa yang dibungkus dengan plat logam untuk melindungi kaca agar tidak mudah pecah.

## 4. Motor Induk

Adalah mesin penggerak utama yang berfungsi untuk menghasilkan tenaga dalam upaya menggerakkan Jacket Cooling Fresh Water Pump

Pompa ini berfungsi untuk mensirkulasikan air pendingin didalam system, atau suatu pesawat yang bisa memindahkan cairan dari suatu tempat ketempat lain.

Sebagian besar mesin diesel menggunakan pompa sentrifugal untuk sirkulasi air tawar pendingin pada motor induk diatas kapal, dimana pompa tersebut digerakkan dengan motor listrik, Selain itu, mesin induk juga merupakan mesin penggerak utama yang berfungsi untuk menghasilkan tenaga dalam upaya menggerakkan atau menjalankan kapal.

### **d. Pentingnya Pendingin pada Mesin Induk**

Telah diketahui bahwa suatu usaha akan menimbulkan energi dan dari energi tersebut ada yang dinamakan tenaga. Tenaga tersebut digunakan untuk memutar

poros baling-baling. Dari proses tersebut maka timbullah suatu panas. Listrik menjaga agar panas yang terjadi tidak melampaui batas, maka dilakukan pendinginan.

Apabila panas tersebut dibiarkan maka akan berakibat kerusakan. Kerusakan yang diakibatkan panas tersebut antara lain merusak dinding ruang bakar, kerusakan katup-katup, torak dan kemacetan cincin torak. Dan kerusakan tersebut akan mengakibatkan jalannya mesin induk tidak maksimal. Pendinginan merupakan kebutuhan tetapi juga ditinjau dan segi pemanfaatan energi panas, karena energi panas yang diserap dalam pendingintersebut hendaklah sekecil-kecilnya dan diusahakan *temperature* silinder yang optimal.

Jadi pengertian pendinginan adalah usaha dimana untuk menjaga supaya *temperature* di dalam mesin induk stabil.

Pada pembakaran yang terjadi di dalam mesin induk kapal temperatur yang sangat tinggi mencapai 1500 °C, Karena proses tersebut terjadi berulang-ulang maka pada dinding silinder, kepala silinder, piston, katup dan beberapa bagian lainnya menjadi panas, sehingga pada minyak lumas terutama yang membasahi dinding silinder akan menguap dan akhirnya terbakar bersamaan dengan bahan bakar. Karena ini pada mesin induk kapal yang mempunyai *temperature* yang tinggi maka perlulah bagian-bagian mesin tersebut mendapat pendinginan agar mesin induk temperaturnya sesuai dengan kekuatan material dan kondisi operasi agar tetap baik.

Kekuatan material tersebut akan menurun sejalan dengan naiknya *temperature*, maka agar *temperature* ini stabil maka perlu adanya pendinginan.

#### **e. Fungsi Pendinginan pada Mesin Induk**

Fungsi pendinginan pada mesin induk adalah untuk mencegah berkurangnya kekuatan material dan perubahan-perubahan bentuk dari bagian mesin induk kapal, karena adanya panas yang timbul secara terus menerus dari mesin induk, maka sering terjadi kerusakan yang selanjutnya mesin induk tidak dapat bekerja sebaik-baiknya. Bila panas dibiarkan terus-menerus dan tidak didinginkan dengan sebaik-baiknya, maka akan menyebabkan mesin menjadi rusak. Oleh karena itu perlu adanya suatu pendinginan untuk mencegah kerusakan pada bagian komponen-



komponen mesin tersebut. Meskipun demikian suhu dan bagian-bagian mesin tetap dijaga dalam batas-batas sehingga bagian-bagian mesin dapat bekerja dengan baik.

#### **f. Cara Kerja Pendingin Air Tawar Motor Induk**

Air tawar dari double bottom disuplay masuk kedalam *fresh water expansion tank*. *Expansion tank* disini berfungsi sebagai tangki penyuplay air tawar bila mengalami kekurangan pada motor induk yang diakibatkan penguapan atau kebocoran-kebocoran pada pipa tersebut.

Dari *expansion tank* air tawar dialirkan kedalam motor induk melaluipompa pendingin air tawar (*fresh water cooling pump*). Didalam motor induk air tawar tersebut dibagi-bagi kedalam tiap-tiap silinder bagian bawah, kemudian air tawar mendinginkan *silinder jacket* dan terus untuk mendinginkan bagian kepala silinder (*cylinder head*). Setelah air tawar keluar dari motor induk masuk kedalam *fresh water cooler* untuk didinginkan didalam pipa kapiler sedangkan media pendinginnya adalah air laut (*sea water*) berada diluar pipa-pipa kapiler, setelah suhu air tawar tersebut mencapai yang didinginkan atau 50 °c. air tersebut kembali lagi ke motor induk untuk mendinginkan kembali.

## **2.2 Gambaran Umum Objek Penulisan**

### **1. Sejarah Singkat Mt Project Link**



Gambar 2.1 Kapal MT. PROJECT LINK

PT. Waruna Nusa Sentana dalam pengapalan ini berperan untuk mengangkut muatan yang berupa: MFO, MDO dengan muatan mencapai 35.000 KL, kapal ini merupakan kapal berbendera Indonesia dengan daerah pelayaran kawasan Indonesia. memiliki ukuran panjang (LOA) 178.0 m serta isi kotor 28073 GT, dengan *Call Sign* PNEG ini dibuat pada tahun 1989 oleh *Germanisher Lioyd* Germany dan mempunyai daya mesin yang berkekuatan 8600 KW.

Kapal yang sudah berusia tahun ini memiliki geladak atau palka yang berjumlah dua buah dan dilengkapi dengan berbagai seftifikat, berupa surat ukur, surat kebangsaan kapal, *safe manning certificate*, *Cargo Ship Safety Construction*, *Cargo Ship Safety Equipment*, *Cargo Ship Safety Radio*, *SNPP Certificate*, *Load Line Certificate*, *Hull Certificate of Class*, *Machinery Certificate of Class*, serta dilengkapi dengan alat pemadam dan *liferaft*. (Spesifikasi kapal terlampir).

Sementara untuk proses bongkar muat MV. HOEI menggunakan dua buah crane dengan spesifikasi *2x Electro Hidroulic Tips*.

## **2. Ship Particular Mt. Project Link**

Adapun ship particular dari MT. PROJECT LINK adalah sebagai berikut:

Ship's name	: MT. PROJECT LINK
Call Sign	: P N E G
Port of registry	: BELAWAN
Type Of Vessel	: OIL TANKER
Nationality	: INDONESIA
I.M.O number	: 8717233
Owner	: PT. WARUNA NUSA SENTANA
Gross Tonnage / NRT	: 28073 / 13815
L.O.A	: 178.0 meters
L.B.P	: 170.14 meters
Breadth (moulded)	: 30.40 meters

Depth (moulded) : 19.30 meters

MAX DRAFT : 12.516 meters

BUILT YEAR : TH 1989

HOLD CAPACITY : 35.000 TON

Type of main engine : B & M 6L60 ( DERATED ) 11700 BHP @  
110 RPM 9950 BHP @ 104 RPM

Service speed : 12,00 knots

Aux. Engine : SSANGYONG

AE I AND AE II : TYPE G HAL \* HTN ( 160 PS )

Aux. Engine : SSANGYONG

Generator AE III : TYPE 4 TN 100 L\_GD ( 53 PS )

### **3. STRUKTUR ORGANISASI MT. PROJECT LINK**

