

LAMPIRAN

Cek Plagiarism



Plagiarism Checker X - Report

Originality
Assessment

8%



Overall Similarity

v 9.0.6 - WML 4 FILE - BAB 1-5
GENTA FINAL - WORD 97.DOC

Date: Jul 29, 2025 (03:26 PM)

Matches: 711 / 8447 words

Sources: 38

Verify Report:

Scan this QR Code



Remarks: Low similarity
detected, consider making
necessary changes if needed.

TRANSKIP WAWANCARA

Cadet: Selamat pagi chief, izin bertanya.

KKM: Iya dek silahkan bertanya.

Cadet: Untuk kejadian dan permasalahan pada generator 1 itu kenapa ya chief, kenapa tiba tiba tekanan oli turun secara drastis dan menyebabkan *black out*?

KKM: Untuk permasalahan pada generator itu ada 3 kemungkinan dek, yang pertama ada pada filter L.O yang tersumbat karna kotoran, yang kedua elmot pada pompa stanby yang mati, yang ketiga ada pada pompa attack nya.

Cadet: Tapi setelah di cek untuk filter oli dan elmot standby masih berfungsi dengan baik.

KKM: berarti permasalahan ada pada pompa attack, bisa jadi gearnya sudah tidak bagus atau terlepas dari shaftnya.

Cadet: apakah sepenting itu pompa attack oli chief?

KKM: sangat penting dek, Karna pompa attack yang membantu menyalurkan oli ke seluruh bagian mesin terutama pada bagian yang bergerak, kurangnya tekanan oli bisa menyebabkan panas pada benda yang bergerak di dalam mesin.

Cadet: kenapa bisa mati sendiri chief tanpa ada peringatan?

Kkm: mesin generator kita punya *Safety device*, dia akan menarik seluruh rack yang ada di bosh pump dan menghentikan pengkabutan bahan bakar ke dalam cilinder.

Cadet: seperti itu ya chief, terimakasih informasinya chief.

KKM: iyadeksamasama.

WAWANCARA

Cadet: Selamat pagi, Kapten. Saya izin bertanya terkait kejadian *blackout* yang pernah terjadi saat kapal sedang bermanuver di Sungai Musi. Apa dampak langsung yang dirasakan pada saat itu?

Captain: Selamat pagi. Ya, *blackout* saat bermanuver tentu sangat berisiko. Saat itu, semua sistem listrik mati mendadak, termasuk radar, kemudi otomatis, dan pompa-pompa pendukung. Saya harus segera alihkan ke manual mode, tapi tetap saja kapal sempat kehilangan kendali selama beberapa saat.

Cadet: Apakah *blackout* tersebut memengaruhi keselamatan kapal saat proses manuver?

Captain: Sangat mempengaruhi. Di Sungai Musi, ruang gerak terbatas, arus kuat. Ketika listrik padam, alat bantu navigasi tidak bisa digunakan. Jika tidak cepat ditangani, kapal bisa hanyut atau menabrak fasilitas dermaga, kapal lain, bahkan dasar sungai.

Cadet: Langkah darurat apa yang segera dilakukan saat *blackout* terjadi?

Captain: Pertama, saya perintahkan ke ruang mesin untuk segera hidupkan emergency generator. ABK juga juga kami arahkan untuk standby di haluan dan buritan untuk pantau jarak aman dengan kapal lain dan sisi dermaga. Koordinasi radio kami lakukan via *emergency system*.

Cadet: Menurut Kapten, apa yang seharusnya dicek atau diperhatikan agar *blackout* saat manuver tidak terjadi lagi?

Captain: Kuncinya ada di ruang mesin. Generator dan sistem kelistrikan harus dicek secara menyeluruh sebelum masuk alur sungai. Pastikan tekanan oli stabil, filter tidak kotor.

Cadet: Terima kasih atas waktunya, Kapten. Penjelasannya sangat bermanfaat untuk pembelajaran saya.

Captain: Sama-sama. Ini pengalaman penting, semoga bisa jadi bahan evaluasi ke depan.

WAWANCARA

Cadet: Selamat sore bass Ijin bertanya?

2Nd Engginer: iya det silahkan bertanya.

Cadet: untuk permasalahan terhadap generator nomor 1 kenapa begitu parah bass.

2Nd engginer: untuk permasalahan pada generator tersebut yaitu *shaft* dan pengunci pada pompa *attack* mengalami kelongaran dan haus.

Cadet: Kenapa bisa aus bass pada pompa attack nya?

2Nd Engginer: masalah nya ada pada pemasangan sebelumnya dan di tambah getaran pada generator tersebut dan mengakibatkan aus pada *shaft* nya.

Cadet: berarti sangat penting untuk perawatan secara berkala bass biar tidak terjadi masalah seperti itu.

2Nd engginer: iya det sangat penting apalagi benda bergerak seperti itu

Cadet: siap bas terimakasih ilmunya.

2Nd engginer: iyadetsamasama.

WAWANCARA

Cadet: Selamat sore, bass. Saya ingin bertanya terkait generator yang sering bermasalah di kapal ini. Sebenarnya, apa saja masalah utama yang sering terjadi?

3rd Engineer: Sore juga. Masalah yang paling sering terjadi itu biasanya terkait penurunan tekanan oli, kemudian filter yang kotor, dan *overheating* karena pendingin tidak maksimal. Kadang juga getaran berlebih menyebabkan baut-baut kendur.

Cadet: Kalau tekanan oli menurun, dampaknya seperti apa?

3rd Engineer: Tekanan oli rendah bisa mengganggu pelumasan internal mesin, terutama pada bagian *crankshaft*, *camshaft*, dan piston. Kalau dibiarkan, bisa menyebabkan kerusakan parah atau mesin terkunci. Biasanya sistem otomatis akan memutuskan operasi (*trip*) saat tekanan terlalu rendah untuk menghindari kerusakan yang lebih parah.

Cadet: Bagaimana penanganannya kalau itu terjadi saat mesin hidup?

3rd Engineer: Pertama, matikan generator secara aman, lalu lakukan pengecekan *filter*, pompa, dan *level* oli. Biasanya kalau filternya kotor, kita bersihkan atau langsung ganti.

Cadet: Apakah ada jadwal rutin untuk perawatan agar masalah ini bisa dicegah?

3rd Engineer: Ada. Kita punya jadwal mingguan dan bulanan. Setiap 250 jam operasi, kita ganti oli dan *filter*, terus periksa kebocoran dan getaran. Selain itu, kita juga rutin periksa system, dan koneksi kabel, biar tidak ada masalah saat generator sedang *running*.

Cadet: Terima kasih banyak atas waktunya dan penjelasannya, bass.

3rd Engineer: Sama-sama. Jangan ragu tanya kalau mau belajar lebih dalam. Generator itu jantungnya sistem Kelistrikan di kapal.

WAWANCARA

Cadet: Selamat pagi chief, ijin bertanya.

KKM: Iya dek silahkan bertanya.

Cadet: Untuk kejadian dan permasalahan pada generator 1 itu kenapa ya chief, kenapa tiba tiba tekanan oli turun secara drastis dan menyebabkan *black out*?

KKM: Untuk permasalahan pada generator itu ada 3 kemungkinan dek, yang pertama ada pada filter L.O yang tersumbat karna kotoran, yang kedua elmot pada pompa stanby yang mati, yang ketiga ada pada pompa attack nya.

Cadet: Tapi setelah di cek untuk filter oli dan elmot standby masih berfungsi dengan baik.

KKM: berarti permasalahan ada pada pompa attack, bisa jadi gearnya sudah tidak bagus atau terlepas dari shaftnya.

Cadet: apakah sepeenting itu pompa attack oli chief?

KKM: sangat penting dek, Karna pompa attack yang membantu menyalurkan oli ke seluruh bagian mesin terutama pada bagian yang bergerak, kurangnya tekanan oli bisa menyebabkan panas pada benda yang bergerak di dalam mesin.

Cadet: kenapa bisa mati sendiri chief tanpa ada peringatan?

KKM: mesin generator kita punya Safety device, dia akan menarik seluruh rack yang ada di bosh pump dan menghentikan pengkabutan bahan bakar ke dalam cilinder.

Cadet: seperti itu ya chief, terimakasih informasinya chief.

KKM: iya dek sama sama.

Menyetujui

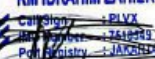

Lilik Supriyadi
Chief Engineer

Membuat


Genta Putra Ramadhan
Cadet Enggine

Mengetahui

KM IBRAHIM ZAHIER


Kapten - PLVX
Jabatan - JALAPATI
Pangkat - JALAPATI

Capt. DENNIE FRASTA
Nahkoda

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Wisma Pusri 101 lantai 2 & 3
Jl. Letjen S Parman Kav 101
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Tel (021) 567.1506

WAWANCARA

Cadet: Selamat sore bass Ijin bertanya?

2Nd Engginer: iya det silahkan bertanya.

Cadet: untuk permasalahan terhadap generator nomor 1 kenapa begitu parah bass.

2Nd engginer: untuk permasalahan pada generator tersebut yaitu *shaft* dan pengunci pada pompa *attack* mengalami kelongaran dan haus.

Cadet: Kenapa bisa aus bass pada pompa *attack* nya?

2Nd Engginer: masalah nya ada pada pemasangan sebelumnya dan di tambah getaran pada generator tersebut dan mengakibatkan aus pada *shaft* nya.

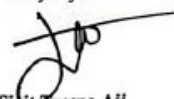
Cadet: berarti sangat penting untuk perawatan secara berkala bass biar tidak terjadi masalah seperti itu.

2Nd engginer: iya det sangat penting apalagi benda bergerak seperti itu

Cadet: siap bas terimakasih ilmunya.

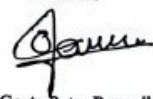
2Nd engginer: iya det sama sama.

Menyetujui



Sigit Tresno Aji
2ND Enginer

Membuat



Genta Putra Ramadhan
Cadet Engine

Mengetahui



KM IBRAHIM ZAHIER
Call Sign : PLVX
IMO Number : 7518543
Port Registry : JAKARTA
LILIK SUPRIYADI
Chief Engineer

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Wisma Pusri 101 lantai 2 & 3
Jl. Letjen S Parman Kav 101
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Tel (021) 567.1506

WAWANCARA

Cadet: Selamat pagi, Kapten. Saya izin bertanya terkait kejadian *blackout* yang pernah terjadi saat kapal sedang bermanuver di Sungai Musi. Apa dampak langsung yang dirasakan pada saat itu?

Captain: Selamat pagi. Ya, *blackout* saat bermanuver tentu sangat berisiko. Saat itu, semua sistem listrik mati mendadak, termasuk radar, kemudi otomatis, dan pompa-pompa pendukung. Saya harus segera alihkan ke manual mode, tapi tetap saja kapal sempat kehilangan kendali selama beberapa saat.

Cadet: Apakah *blackout* tersebut memengaruhi keselamatan kapal saat proses manuver?

Captain: Sangat mempengaruhi. Di Sungai Musi, ruang gerak terbatas, arus kuat. Ketika listrik padam, alat bantu navigasi tidak bisa digunakan. Jika tidak cepat ditangani, kapal bisa hanyut atau menabrak fasilitas dermaga, kapal lain, bahkan dasar sungai.

Cadet: Langkah darurat apa yang segera dilakukan saat *blackout* terjadi?

Captain: Pertama, saya perintahkan ke ruang mesin untuk segera hidupkan emergency generator. ABK juga kami arahkan untuk standby di haluan dan buritan untuk pantau jarak aman dengan kapal lain dan sisi dermaga. Koordinasi radio kami lakukan via *emergency system*.

Cadet: Menurut Kapten, apa yang seharusnya dicek atau diperhatikan agar *blackout* saat manuver tidak terjadi lagi?

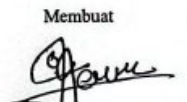
Captain: Kuncinya ada di ruang mesin. Generator dan sistem kelistrikan harus dicek secara menyeluruh sebelum masuk alur sungai. Pastikan tekanan oli stabil, filter tidak kotor.

Cadet: Terima kasih atas waktunya, Kapten. Penjelasanannya sangat bermanfaat untuk pembelajaran saya.

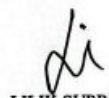
Captain: Sama-sama. Ini pengalaman penting, semoga bisa jadi bahan evaluasi ke depan.

Menyetujui

KM IBRAHIM ZAHIER
Kapten
ABK
No. 34/8549
Poli Registry : JAKARTA
CAPT. DENNIE FRASTA
Nahkoda

Membuat

Genta Putra Ramadhan
Cadet Engine

Mengetahui


LILIK SUPRIYADI
Chief Engineer

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Wisma Pusri 101 lantai 2 & 3
Jl. Letjen S Parman Kav 101
Tebet Barat 11240 Indonesia

SURAT MUTASI ON DAN MUTASI OFF PRAKTIK LAUT (PRLA)



PERINTAH MUTASI NAIK CADET (SIGN ON)

Nomor : U.0103/C002/SM/II/2024

Kepada,
Nama : Genta Putra Ramadhan
NIT : 211002009 / T
Jabatan : Engine Cadet
Kapal : KM Ibrahim Zahier

Terhitung Mulai tanggal **02 Februari 2024** Perusahaan menugaskan Saudara di **KM Ibrahim Zahier** sebagai **Engine Cadet**.

Agar Saudara :

- Membawa dokumen-dokumen pribadi yang diperlukan di atas kapal.
- Melapor ke Nakhoda Kapal dan Agen Perkapalan setempat.
- Serah Terima Jabatan secara tertulis dengan dengan sebaik-baiknya.
- Melaksanakan tugas belajar dengan sebaik-baiknya dan penuh tanggung jawab.

Jakarta, 02 Februari 2024



Agus Suhariyanto
VP Ship Management

CATATAN UNTUK AWAK KAPAL :

1. Pahami tugas-tugas sesuai " DAFTAR PERAN KEADAAN DARURAT"
2. Pahami tugas dan tanggung jawab sesuai ketentuan Perusahaan dan Akademi/Sekolah.

Tembusan :

1. Dir Operasional;
2. SVP Operasional;
3. VP SDM dan Umum;
4. VP Administrasi & Keuangan;
5. Nakhoda KM Ibrahim Zahier;
6. Agen perkapalan setempat.

PERINTAH MUTASI TURUN CADET (SIGN OFF)
Nomor : U.0055/C003/PIL/III/2025

Kepada,
Nama : Genta Putra Ramadhan
NIT : 211002009 / T
Jabatan : Engine Cadet
Kapal : KM Ibrahim Zahier

Sehubungan masa praktek berlayar saudara telah berakhir dan untuk pendidikan akhir paska PRALA, maka terhitung mulai tanggal **17 Maret 2025** saudara di sign off dari **KM Ibrahim Zahier**.

Agar melaksanakan serah terima jabatan sebaik-baiknya dengan,

Nama : Aditiya Nugraha
NIT : 2211584 / T
Jabatan : Engine Cadet
Kapal : KM Ibrahim Zahier

Jakarta, 17 Maret 2025



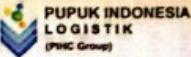
**PUPUK INDONESIA
LOGISTIK
(PIHC Group)**

Asep Tisna Hidayat
Pgs. VP Pemeliharaan

Tembusan :

1. Dir Operasional;
2. SVP Operasi dan Pemeliharaan;
3. VP SDM dan Umum;
4. VP Akuntansi & Keuangan;
5. VP Operasi;
6. Nakhoda KM Ibrahim Zahier;
7. Agen kapal setempat.

SHIP PARTICULAR

	
SHIP PARTICULAR	
1. NAME OF VESSEL	: MV. IBRAHIM ZAHIER
2. CALL SIGN	: P.L.V.X
3. INMARSAT -C ID	: 452500129
4. M.M.S.I	: 525018002
5. N.B.D.P / TELEX ID	: 71968
6. A.A.I.C	: IA-18
7. IMO NUMBER	: 7518549
8. OWNER SHIP	: PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK Gedung Pusri Lt.2 Jl. Letjen.S.Parman kav.101 Tomang, Grogol. Jakarta
9. NATIONALITY / FLAG	: I N D O N E S I A
10. PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
11. CLASIFICATION	: GL +100 A4 WITH FREEBOARD = 4.00 M(S) BULK CARRIER + MC
12. OFFICIAL NUMBER	: 1977 Ba. No.3605/L
13. TYPE OF VESSEL	: WELL DECKER (TYPE B)
14. PLYING LIMIT	: OCEAN GOING
15. LENGTH OVERALL	: 114.52 METERS
16. LENGTH B.P	: 109.4 METERS
17. BREADTH MOULDED	: 20.0 METERS
18. DEPTH MOULDED	: 10.0 METERS
19. DRAUGHT MOULDED	: 6.015 METERS
20. GROSS TONNAGE	: 7451 TONS = 25.844,70 M3
21. NETT TONNAGE	: 2344 TONS = 12.923,01 M3
22. CARGO HOLD CAPACITY	: 10.186,23 M3
23. DEADWEIGHT	: 9237.21 TONS
24. LIGHT SHIP	: 3896.6 TONS
25. NUMBER OF HATCH OPENING	: 10 (6 X 3 M)
26. BUILDER	: MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES YOKOHAMA JAPAN
27. MAIN ENGINE	: - DAIHATSU - 8 DSM - 32 WITH REDUCTION GEAR - 2 MR (BHP) EACH 2500 PS x 600/180 RPM
28. AUXILLARY ENGINE	: - 2 (TWO) SET PRIME MOTOR DAIHATSU TYPE 6 PSHTB-26D - GENERATOR 2 x 450 KW x 400 VAC, 50Hz 3 PHASE
29. SERVICE SPEED	: 12.00 KNOTS
30. DERRICK / CRANE	: 3 PCS JIBCRANE SWL = 2,5 TONS
31. FO TANK CAPACITY CONSUMABLE	: 591.0 KL - PRESENT USE HSD : 19,8 TON/DAY
32. LUB OIL CAPACITY	: 14.500 LITERS (ARGINA T-30)
33. FRESH WATER TANK CAPACITY CONSUMABLE	: 127 M3 - DAILY : 15 M3/DAY
34. LIFE BOAT	: 2 (@ 36 PERSONS)
35. LIFE RAFT	: 3 (@ 20 PERSONS) 1 (@ 25 PERSONS)
36. COMPLEMENT	: 32 PERSONS (INCLUDING MASTER)

DOKUMENTASI



Gambar 5.1 Kegiatan di kapal
Kegiatan: *Check* crank pin jurnal Generator



Gambar 5.2 Kegiatan di kapal
Kegiatan: Sogok L.O *Cooler* Generator



Gambar 5.3 Kegiatan di kapal
Kegiatan: Brushing Piston *Main Enggine*



Gambar 5.4 Kegiatan di kapal
Kegiatan: O/H *Cylinder Head* ME no.3



Gambar 5.5 Kegiatan Di kamar mesin

Kegiatan: O/H *cyilinder head* Generator No. 2



Gambar 5.6 Kegiatan di Kapal
Kegiatan: O/H *Cylinder Head* AE no. 5