

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PENGARUH *WINDLASS* PADA PROSES HIBOB JANGKAR DI
KAPAL MT. RHONE**



CHELVIN PUTRA PAMUNGKAS
NIT 22 36308 3 004

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PENGARUH *WINDLASS* PADA PROSES HIBOB JANGKAR DI
KAPAL MT. RHONE**



CHELVIN PUTRA PAMUNGKAS
NIT 22 36308 3 004

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2026

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : CHELVIN PUTRA PAMUNGKAS

Nomor Induk Taruna : 22 36308 3 004

Program Studi : D-IV TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

Menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya tulis dengan judul:

“PENGARUH *WINDLASS* PADA PROSES HIBOB JANGKAR DI KAPAL MT. RHONE”

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya sendiri menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 11 Agustus 2026



CHELVIN PUTRA PAMUNGKAS

NIT. 22 36308 3 036

ABSTRAK

Chelvin Putra Pamungkas, Pengaruh *Windlass* Pada Proses Hibob Jangkar di Kapal. Dibimbing oleh Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.Si.T., M.Pd dan Femmy Asdiana, SH., M.H.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh *windlass* terhadap proses hibob jangkar di kapal serta tindakan awak kapal selama proses tersebut. *Windlass* adalah peralatan mekanis yang digunakan untuk mengendalikan tali dan rantai pada saat pengangkatan dan penurunan jangkar. Penggunaan *windlass* yang efisien dan tepat sangat penting untuk memastikan operasi yang aman dan efektif. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *windlass* pada proses hibob jangkar dan tindakan *crew* kapal pada proses hibob jangkar untuk meminimalisir kesalahan saat proses hibob jangkar terjadi. Salah satunya *human error* saat melakukan proses hibob jangkar membuat terhambatnya proses kapal untuk berolah gerak. Selain itu, tindakan awak kapal yang tepat, seperti pemantauan kondisi *windlass* dan koordinasi yang baik selama operasi, juga menjadi faktor kunci dalam kesuksesan dan keselamatan proses hibob jangkar. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan panduan praktis bagi industri maritim dalam mengoptimalkan penggunaan *windlass* dan meningkatkan prosedur operasi awak kapal. Metodologi yang digunakan meliputi observasi, wawancara secara langsung pada *crew* kapal, dan dokumentasi yang berkaitan dengan judul karya ilmiah terapan ini. Penelitian ini menemukan bahwa *windlass* memiliki peran signifikan dalam menentukan kecepatan dan ketepatan proses hibob jangkar. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan panduan praktis bagi *crew* kapal untuk meningkatkan keefektifan dan kelancaran dalam proses hibob jangkar agar olah gerak kapal dalam berjalan dengan baik. Penelitian ini dilaksanakan ketika praktek laut selama 12 bulan diatas kapal untuk menunjukkan bahwa pengetahuan, kemampuan, dan kesadaran diri dalam menjalankan prosedur hibob jangkar yang sangat penting untuk memperhatikan setiap langkah standar yang seharusnya dilakukan.

Kata kunci : *Windlass*, Hibob jangkar, Prosedur standart, Keamanan dan efektivitas

ABSTRACT

Chelvin Putra Pamungkas, *Effect of Windlass on the Anchor Hibob Process on Ships.* by Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.Si.T., M.Pd dan Femmy Asdiana, SH., M.H.

This study aims to assess the effect of the windlass on the anchor hibob process on the ship as well as the crew's actions during the process. A windlass is a mechanical device used to control the rope and chain during the lifting and lowering of the anchor. Efficient and proper use of a windlass is essential to ensure safe and effective operations. This study aims to determine the effect of the windlass on the anchor hibob process and the ship's crew actions in the anchor hibob process to minimize errors when the anchor hibob process occurs. One of them is human error when carrying out the anchor hibob process which hampers the ship's process of moving. In addition, proper crew actions, such as monitoring windlass conditions and good coordination during operations, are also key factors in the success and safety of the anchor hibernation process. The results of this study are expected to provide practical guidance for the maritime industry in optimizing windlass usage and improving crew operating procedures. The methodology used includes observation, direct interviews with ship crew, and documentation related to the title of this applied scientific work. This research found that the windlass has a significant role in determining the speed and accuracy of the anchor hibob process. The results of this study are expected to provide practical guidance for ship crews to improve the effectiveness and smoothness of the anchor hibob process so that the ship's motion runs well. This research was conducted during 12 months of sea practice on board to demonstrate that knowledge, ability, and self-awareness in carrying out anchor hibob procedures are very important to pay attention to every standard step that should be done.

Keywords: *Windlass, Heaveup anchor, Standard procedure, Safety and effectiveness*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan Semesta Alam, atas segala kuasa dan rahmat-Nya yang telah diberikan-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan proposal penelitian ini dengan menerima judul:

“PENGARUH *WINDLASS* PADA PROSES HIBOB JANGKAR DI KAPAL MT. RHONE”

Untuk menyelesaikan karya ilmiah terapan ini, dengan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang berarti bagi peneliti. Pada kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan banyak banyak Terimakasih dan rasa Bangga kepada:

1. Bapak Dr. Moejiono, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberi fasilitas berupa ruang dan waktu atas terselenggaranya karya ilmiah terapan.
2. Bapak I'ie Suwondo, S.SiT., M.Pd., M.Mar. selaku kepala program studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal yang telah memberi dukungan pada kami untuk membuat karya ilmiah terapan
3. Bapak Dr. Capt. Damoyanto Purba, S.SiT., M.Pd selaku pembimbing I yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dan materi proposal karya ilmiah terapan kepada penulis.
4. Ibu Femmy Asdiana, SH., M.H. selaku pembimbing II yang telah memberikan masukan dan arahan tentang isi dan materi proposal karya ilmiah terapan kepada penulis.
5. Seluruh Bapak/Ibu Dosen dan civitas akademika Politeknik Pelayaran Surabaya, yang telah mengarahkan penulis.
6. Kedua orang tua saya yang telah mendukung berupa doa maupun materi dalam penyelesain karya ilmiah terapan ini.
7. Seluruh kru MT. Rhone yang telah membagikan ilmu, pengalaman, dan bimbingan selama pelaksanaan praktik laut.
8. Seluruh Taruna-Taruni Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan semangat sehingga dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.

Dengan penuh kerendahan hati, peneliti menyadari bahwa Karya Ilmiah Terapan ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, peneliti sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan karya ini. Peneliti juga berharap semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh civitas akademika Politeknik Pelayaran Surabaya serta para pembaca.

Surabaya, 06 Juli 2026

CHELVIN PUTRA PAMUNGKAS
NIT. 22 36308 3 004

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN PROPOSAL TUGAS AKHIR	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR.....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR	v
PENGESAHAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian.....	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	6
B. Landasan Teori	7
C. Kerangka Konsep Penelitian	11

BAB III METODE PENELITIAN	13
A. Jenis Penelitian.....	13
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	14
C. Sumber Penelitian	14
D. Teknik Pengumpulan Data	15
E. Teknik Analisis Data	16
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	18
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	18
B. Hasil Penelitian	20
C. Pembahasan.....	48
BAB V PENUTUP	56
A. Kesimpulan	56
B. Saran.....	58
DAFTAR PUSTAKA.....	61
LAMPIRAN.....	64

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	6
Tabel 4. 1 <i>Windlass Spesification</i>	20
Tabel 4. 2 Hasil Reduksi Data.....	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	11
Gambar 4. 1 Windlass Kapal MT. Rhone	19
Gambar 4. 3 Proses Hibob Jangkar di Kapal MT. Rhone	34
Gambar 4. 4 Pipa Hidrolik <i>Windlass</i> Bocor	36
Gambar 4. 5 <i>System Pressure</i> Hidrolik	37

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 013/L/III/2025	64
Lampiran 2 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 019/L/XII/2024	65
Lampiran 3 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 004/D/III/2025	66
Lampiran 4 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 001/D/I/2025	67
Lampiran 5 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 008/D2/V/2025	68
Lampiran 6 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 005/D1/III/2025	69
Lampiran 7 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 015/L/XI/2024	70
Lampiran 8 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 012/L/IX/2024	71
Lampiran 9 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 011/D2/VII/2025	72
Lampiran 10 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 013/L/X/2024	73
Lampiran 11 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 014/D1/XI/2024	74
Lampiran 12 Observasi Kondisi <i>Windlass Voyage</i> 015/L/XI/2024	75
Lampiran 13 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 014/D1/X/2024	76
Lampiran 14 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 013/L/VIII/2024	77
Lampiran 15 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 017/D/XI/2024	78
Lampiran 16 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 019/L/XII/2024	79
Lampiran 17 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 001/D/I/2025	80
Lampiran 18 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 013/L/III/2025	81
Lampiran 19 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 012/L/IX/2024	82
Lampiran 20 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 011/D2/VII/2025	83
Lampiran 21 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 008/D2/V/2025	84
Lampiran 22 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 005/D1/III/2025	85
Lampiran 23 Observasi Proses Hibob Jangkar <i>Voyage</i> 004/D/III/2025	86
Lampiran 24 Sertifikat <i>Anchor Windlass</i>	87
Lampiran 25 <i>Ship's Particular</i>	88
Lampiran 26 <i>Crew List</i>	68
Lampiran 27 Prosedur <i>Windlass</i> dan Proses Hibob Jangkar	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu mesin bantu dalam mengoperasikan *windlass* yang menyangkut jangkar pada kapal terutama pada proses hibob jangkar adalah mesin jangkar (*windlass*) untuk membantu proses hibob jangkar dengan aman dan efisien. *Windlass* yaitu mesin penggerak diatas kapal yang difungsikan dalam penarikan dan penurunan jangkar saat hendak berolah gerak. Smith (2009:358) menyebutkan *windlass* merupakan mesin derek jangkar yang dipasang di kapal guna keperluan mengangkat dan mengulur jangkar dan rantai jangkar melalui tabung jangkar (*hawse pipe*). Peraturan yang mengatur tentang *windlass* dalam proses operasional mencakup hal-hal penting yang harus dilakukan. Firnanda, A. D. I., & Ndori, A. (2021) pemasangan *windlass* pada kapal mempunyai standarisasi yang diatur dalam peraturan klasifikasi (*Classification Rules and regulation*), Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Tidak hanya diterapkan peraturan klasifikasi ketentuan dalam pemasangan alat bantu pada *windlass* tercantum dalam peraturan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) chapter II-1 mengatur tentang perlengkapan kapal untuk keselamatan di kapal. Hibob jangkar merupakan aktivitas diatas kapal yang dilakukan untuk menarik jangkar, saat jangkar berada pada posisi di dasar laut. Hibob jangkar penting dilakukan sebagai pengaturan posisi kapal, utamanya ketika kapal di dermaga maupun cuaca buruk. Hibob jangkar juga membantu dalam proses bongkar muat secara aman.

Salah satu insiden yang menggambarkan kegagalan proses hibob jangkar dari kejadian pada MT. Eternal Oil II disebabkan oleh pengoperasian *windlass* yang tidak sesuai standar yang ada. Kejadiannya berawal dari MT. Eternal Oil II yang berlabuh jangkar pada tanggal 19 Maret 2019 di Muntok, Selat Bangka mengalami masalah. Dimana jangkar kiri tidak dapat dihibob dan kapal tidak bisa beroperasi, hal itu terjadi karena tidak maksimalnya kekuatan *windlass* jangkar untuk hibob jangkar. Yang semestinya proses berlabuh jangkar dapat dilaksanakan secara efisien, efektif, aman justru terhambat dan banyak pihak yang dirugikan termasuk perusahaan. Setelah diketahui salah satu penyebabnya bahwa kelasi jaga lalai saat mengisi angin di pompa hidrolik. Kelasi yang saat itu bertugas jaga tidak memperhatikan indikator di tabung saat dilakukannya pengisian angin ke dalam tabung hidrolik yang sudah ada tanda komposisi sebagai batas pengisian udara dan minyak yang ada didalamnya di kapal MT. Eternal Oil II. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kejadian tersebut adalah memberikan pemahaman mengenai pengoperasian *windlass* sesuai *Standard Operational Procedure* (SOP) terhadap *crew* kapal yang terkait untuk kelancaran olah gerak dan keselamatan pelayaran.

Penelitian ini sangat berguna khususnya bagi pelaut dalam kelancaran proses hibob jangkar untuk memulai berolah gerak suatu kapal sehingga kegiatan penelitian ini harus dilanjutkan. Pentingnya penelitian ini dilanjutkan untuk menghindari dan mengurangi kejadian seperti diatas terulang kembali karena kurangnya pemahaman setiap *crew* akan tugas yang mereka kerjakan. Selain itu untuk mengurangi terjadinya *human error* saat dalam melakukan kegiatan seperti diatas khususnya.

Berdasarkan latar belakang diatas dan mengingat pentingnya keseluruhan data, maka penulis tertarik untuk membahas masalah ini dengan mengambil judul **“Pengaruh *Windlass* Pada Proses Hibob Jangkar Di Kapal Mt. Rhone.”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian dapat diambil pokok permasalahan yang dijadikan rumusan masalah. Adapun rumusan masalah yang dibahas yaitu:

1. Bagaimana tindakan *crew* kapal pada proses hibob jangkar saat *windlass* bermasalah?
2. Bagaimana pengaruh *windlass* pada proses hibob jangkar kapal?

C. Batasan Masalah

Agar masalah pembahasan ini tidak jauh dari rumusan masalah peneliti, maka dibuatlah batasan masalah yaitu terbatas hanya pada saat *crew* kapal melakukan hibob jangkar dengan alat bantu *windlass*, serta penggunaan *windlass* tidak dilakukan pembahasan pada bagian mesinnya.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini diantara sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui tindakan *crew* kapal pada proses hibob jangkar saat *windlass* bermasalah.
2. Untuk mengetahui pengaruh *windlass* pada proses hibob jangkar kapal.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dapat mengetahui pengaruh *windlass* pada proses hibob jangkar dan tindakan *crew* kapal pada proses hibob jangkar untuk meminimalisir kesalahan saat proses hibob jangkar terjadi.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi perusahaan pelayaran

Manfaat bagi perusahaan saat proses hibob jangkar berjalan dengan lancar yaitu perusahaan tidak akan mengalami kerugian. Hibob jangkar adalah awal dari kapal untuk berolah gerak, jika terjadinya kendala khususnya saat penggunaan *windlass* maka akan menimbulkan keterlambatan untuk mengoperasikan kapal yang akan berdampak pada perusahaan.

b. Bagi awak kapal

Menambah wawasan untuk awak kapal terkait dengan tugas dan tanggung jawab saat proses hibob jangkar untuk menghindari kesalahan. Awak kapal diharapkan bisa menggunakan *windlass* pada prosedur hibob jangkar dengan sesuai standar yang sesuai.

c. Bagi kampus

Dapat digunakan sebagai alat bantu dalam laboratorium praktikum, memberikan pengalaman langsung kepada mahasiswa tentang bagaimana *windlass* bekerja dalam proses hibob jangkar. Selain itu, dengan memahami mekanisme *windlass*, taruna dapat dilatih untuk

mengidentifikasi dan memecahkan masalah yang mungkin terjadi dalam operasi sebenarnya di kapal.

d. Bagi penulis

Menyusun karya ilmiah ini memberikan penulis kesempatan untuk mempelajari secara mendalam tentang *windlass* dan proses hibob jangkar, meningkatkan pengetahuan teknis dan keahlian di bidang tersebut. Tidak hanya itu penulis dapat menemukan cara-cara baru untuk meningkatkan efisiensi dan kinerja *windlass*, berkontribusi pada inovasi dalam teknologi maritim.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Berikut ini adalah *review* penelitian dari peneliti sebelumnya :

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Sebelumnya

No.	Penulis	Judul	Kesimpulan
1.	Firnanda, A. D. I., & A. Ndori (2 September 2021)	“Terhambatnya Proses Hibob Jangkar Pada Mt. Eternal II.”	Kurangnya pengetahuan dari kelasi jaga terhadap prosedur saat pengisian angin di pada tabung mesin pompa. Tidak memperhatikan perawatan pada mesin pompa dan <i>windlass</i> sebelah kiri. Pengisian angin yang melebihi batas yang ditentukan dan sudah ada tanda maksimal dari pengisian yaitu tidak dapat bekerjanya mesin <i>windlass</i> sehingga jangkar tidak bisa di hibob mengakibatkan terlambatnya untuk berolah gerak. Upaya yang dilakukan untuk mengatasinya yaitu memberikan pengetahuan dan pemahaman tentang akibat yang ditimbulkan saat pengoperasian <i>windlass</i> pada kelancaran olah gerak kapal.
2.	Miftahkul Hidayat (2023)	“Analisis Pecahnya <i>Windlass Hydraulic Oil Pump</i> Pada Mv.Dk 02 Guna Kelancaran Pengoperasian Saat Olah Gerak.”	Saat Proses <i>Heavy Up</i> Jangkar Tidak Bisa Terangkat, Lalu Pompa <i>Hydraulic Windlass</i> Mengeluarkan Suara Yang Tidak Biasa Dan Terjadi Getaran Yang Cukup Besar. Akibatnya Bagian <i>Cover</i> Pecah Dan Proses <i>Heavy Up</i> Jangkar Dihentikan. Hal Ini Berdampak Pada Terlambatnya Proses Olah Gerak. Penyebab Pecahnya Pompa <i>Hydraulic Windlass</i> Yaitu <i>Maintance</i> Yang Tidak Sesuai Jadwal, Kotornya <i>Filter</i> Pompa Dan Tanki <i>Hydraulic Windlass</i> . Untuk Mengatasinya Dilakukan <i>Maintance</i> Sesuai SOP, Perawatan Atau Perbaikan Pada <i>Filter</i> Pompa Dan Tanki <i>Hydraulic</i> .

Penelitian terdahulu ini untuk dipahami untuk mendukung teori dan pengambilan data-data sastra tulis dari berbagai sumber yang ada dalam penulisan karya ilmiah ini. Banyaknya kontribusi dari diskusi tersebut diharapkan untuk bisa menyempurnakan penulisan karya ilmiah ini.

Jadi dapat disimpulkan bahwa ada beberapa penelitian terdahulu yang sudah dilakukan yang berkaitan dengan pengaruh *windlass* pada proses hibob jangkar sebagai upaya memperlancar proses hibob jangkar dan olah gerak kapal. Maka dari itu penulis tertarik untuk mengembangkan penelitian mengenai pengaruh *windlass* pada proses hibob jangkar.

B. Landasan Teori

1. *Windlass*

Menurut Smith (2009:358) menyebutkan *windlass* merupakan mesin derek jangkar yang dipasang di kapal guna keperluan mengangkat dan mengulur jangkar rantai jangkar melalui tabung jangkar (*hawse pipe*). Sedangkan menurut Akbar Yudistira (2014) menyebutkan *windlass* merupakan suatu sistem derek yang digunakan untuk jangkar dan pemasangannya berada di kapal khususnya yang berguna untuk mengulur dan mengangkat jangkar termasuk rantai jangkar melalui tabung jangkar. Didik Dwi Suharso (2020:13) mengujarkan *windlass* adalah suatu mesin tempat peletakannya berada pada haluan kapal yang mempunyai fungsi untuk menurunkan dan menaikkan jangkar ketika kapal berlabuh di luar pelabuhan. Sonny Mulaksono dalam buku Konsep Dasar Kapal (2013:60) menyebutkan mesin jangkar dibuat sedemikian rupa sehingga memenuhi persyaratan yaitu mampu menarik jangkar beserta rantainya meskipun jangkarnya tertancap dalam didasar laut, dapat menarik setiap rantai, maupun kedua-duanya dalam waktu yang bersamaan, dapat mengarea (melepaskan) setiap rantai maupun kedua-duanya dalam waktu yang

bersamaan dan kecepatan pada waktu melepaskan harus dapat diatur pada setiap sisi rantai (kiri atau kanan).

Khetagurov (2009:421) mengatakan bahwa peletakan *windlass* harus berada di geladak haluan kapal yang bertujuan untuk memudahkan proses pengoperasian jangkar untuk ditarik atau diturunkan. Mesin *windlass* adalah mesin derek yang ada di atas kapal yang berguna untuk kegiatan mengangkat jangkar (*heavy up*) atau menurunkan rantai jangkar melalui tabung jangkar (*hawse pipe*). Kebanyakan mesin pengangkat dan penanganan hidrolik pengoperasiannya secara manual. Guoqiang (2019) menyebutkan mesin *windlass* adalah jenis jangkar kapal yang digerakan oleh mesin utama. Roda pemandu, pengontrol utama, roller rantai jangkar, roda gigi, motor, rem, dan lain sebagainya merupakan beberapa komponen dari mesin *windlass*. Muhammad Fatehurahman, S. O. B. A. R. I. (2019) menjelaskan mesin jangkar (*windlass*) adalah merupakan mesin derek jangkar yang dipasang dikapal guna keperluan mengangkat dan mengulur jangkar dan rantai jangkar melalui tabung jangkar.

Dari beberapa definisi para ahli, penulis menarik kesimpulan bahwa *windlass* adalah suatu mesin bantu di atas kapal berupa mesin derek yang difungsikan untuk mengangkat atau menurunkan jangkar ketika kapal berlabuh di luar pelabuhan. *Windlass* berada pada geladak haluan kapal yang mempunyai beberapa komponen yaitu roda pemandu, pengontrol utama, rem, *roller* rantai jangkar, roda gigi, motor, dan lain-lain.

2. Hibob Jangkar

Hibob jangkar adalah suatu kegiatan menarik ke atas rantai jangkar

beserta jangkar menggunakan *windlass* Ichsan Nugroho (2020). Sedangkan Fajar Gemilang (2018) menuturkan kegiatan mengangkat jangkar sampai ke lubang di haluan kapal tempat rantai sauh (jangkar). I Kadek Laju (2015) hibob jangkar merupakan kegiatan mengangkat jangkar sampai atas *deck* melalui tahap jangkar harus diangkat kembali untuk dipindahkan (reposisi). Untuk mengangkat kembali jangkar itu digunakan alat *chaser* (*system chaser*), dimana *wire* jangkar *crane barge* dimasukkan ke lobang *chaser* dan kemudian *chaser pennant* disambung ke arah jangkar yang akan diangkat sampai *chaser* menyangkut pada jangkar, bila jangkar telah terkait *anchor handling winch di heave up* (hibob) untuk mengangkat jangkar sampai atas *deck*. Suprpto (2021) berpendapat kata hibob jangkar diadaptasi dari kata *heave up* yang mempunyai arti menarik atau mengangkat. Kata ini sering dipergunakan dengan jangkar atau tali tambat kapal atau *mooring lines*. Meskipun memiliki arti menarik atau mengangkat, tidak serta merta hibob bisa diganti dengan kata yang memiliki arti sama seperti menarik atau mengangkat. Menghibob jangkar artinya menarik jangkar ke atas sampai lepas dari dasar adapun mengangkat jangkar boleh jadi membawa ke atas dari posisi di bawah, entah dengan rantai jangkar atau alat lain.

Dari beberapa definisi para ahli di atas, penulis menarik kesimpulan bahwa hibob jangkar adalah proses kegiatan di atas kapal yang memiliki tujuan untuk mengangkat atau menarik jangkar lepas dari dasar sampai kembali ke atas *deck* menggunakan mesin bantu yaitu mesin jangkar atau *windlass*.

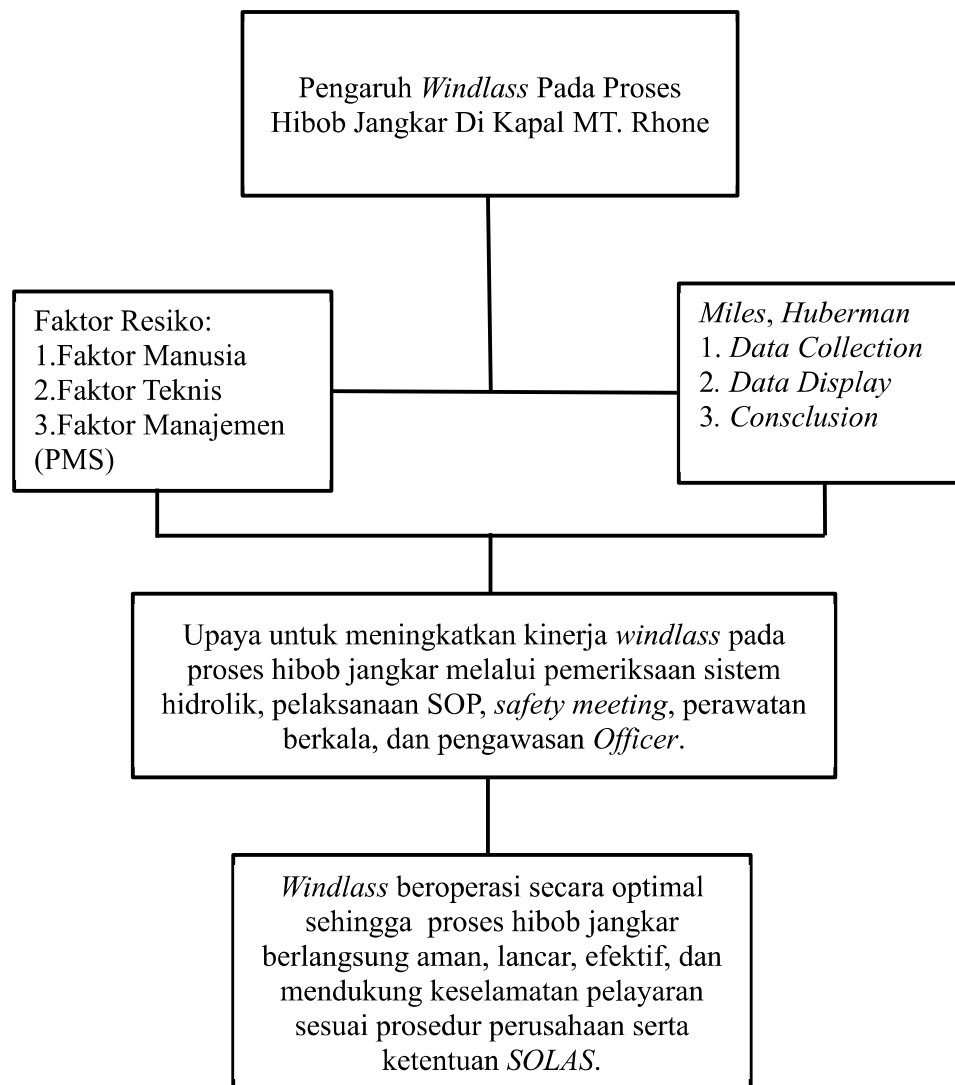
3. Pengaruh

Pengaruh adalah suatu daya atau kekuatan yang muncul dari sesuatu, yang berupa orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi apapun yang ada disekitarnya Yosin (2012:1). Sementara itu Lutfi (2014) menegaskan bahwa pengaruh adalah suatu orang, benda, atau fenomena alam yang mampu membangkitkan kekuatan atau otoritas yang kedepannya dapat memberikan perubahan wujud seseorang menjadi keyakinan atau perubahan. Menurut Sari Ade (2018) pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang muncul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda apapun yang ada di alam kemudian mempengaruhi segala sesuatu di sekitarnya. Jadi, pengaruh adalah hasil dari tindakan yang dikerjakan oleh seseorang atau golongan akibat dari seseorang atau golongan tersebut telah melakukan dan menjalankan kewajibannya kepada pihak yang memintanya untuk melaksanakan kewajiban tersebut. Augusta G. (2018) pengaruh adalah suatu reaksi seseorang terhadap suatu hal yang menyebabkan sikap yang berubah baik itu perilaku berubah ke arah positif maupun sikap yang berubah ke arah negatif. Sebuah pengaruh dapat merubah perilaku, watak serta kepercayaan seseorang terhadap suatu hal. Biasanya pengaruh diakibatkan dari dua arah, maksudnya adalah ditemukan objek yang mempengaruhi dan ditemukan objek yang dipengaruhi.

Dilihat dari beberapa pendapat di atas, penulis menyimpulkan bahwa pengaruh adalah suatu kekuatan yang muncul dari segala sesuatu bersifat baik maupun buruk yang bisa menyebabkan segala sesuatu itu menjadi baik

atau buruk. Dalam pengaruh juga ada ditemukannya sesuatu yang mempengaruhi dan ditemukannya sesuatu yang dipengaruhi.

C. Kerangka Konsep Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian
Sumber: Dokumentasi Penulis

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode jenis penelitian kualitatif deskriptif dan pendekatan lapangan yang dilakukan saat penulis melakukan praktek laut selama 1 tahun

Walidin, Saifullah & Tabrani (2015:77) penelitian kualitatif adalah suatu proses penelitian untuk memahami fenomena-fenomena manusia atau sosial dengan menciptakan gambaran yang menyeluruh dan kompleks yang dapat disajikan dengan kata-kata, melaporkan pandangan terinci yang diperoleh dari sumber informan, serta dilakukan dalam latar *setting* yang alamiah. Chariri (2009:9) penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dilakukan dengan aturan tertentu yang ada pada dunia nyata dengan tujuan investigasi dan pemahaman, apa, mengapa dan bagaimana terjadinya suatu fenomena, yang artinya riset kualitatif berdasarkan konsep *going exploring* yang melibatkan *in-depth and case-oriented study* atau sejumlah kasus atau kasus tunggal. Menurut Sugiyono (2018) metode penelitian kualitatif ialah metode penelitian yang berfungsi untuk meneliti pada suatu kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara gabungan, analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada bersifat umum. M. Sobry Sutikno, Hadi Saputra (2020) penelitian kualitatif sebagai salah satu metodologi dalam penelitian belum memiliki definisi yang baku dan disepakati penggunaannya secara

umum. Kendati demikian, definisinya dapat disimpulkan lebih komprehensif-integratif melalui penelusuran definisi-definisi yang telah dikemukakan oleh para ahli, sehingga membentuk sebuah definisi yang utuh.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat peneliti melaksanakan praktek laut (prala) di kapal MT. Rhone.

2. Waktu Penelitian

Dalam penelitian ini dilaksanakan di kapal pada saat semester V dan VI dalam waktu 12 bulan terhitung dari bulan Agustus 2024 sampai dengan Agustus 2025

C. Sumber Penelitian

1. Data primer adalah data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data ujar Sugiyono (2016). Data primer dalam penelitian ini diperoleh secara langsung dari sumber asli atau pertama yaitu, Nahkoda, mualim I, mualim II, mualim III, maupun officer lainnya
2. Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen Sugiyono (2016:225). Data sekunder dalam penelitian ini, penulis mendapatkan melalui penelitian tedahulu, jurnal perusahaan, internet, artikel, dan lain-lain.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data yang akurat dan relevan Sugiyono (2012).

1. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Melalui kegiatan observasi peneliti dapat belajar tentang perilaku dan makna dari perilaku tersebut. Observasi dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan Sugiyono (2018:229).

2. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik yang dapat digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa wawancara (interview) adalah suatu kejadian atau suatu proses interaksi antara pewawancara (interviewer) dan sumber informasi atau orang yang di wawancarai (interview) melalui komunikasi langsung Yusuf (2014) .

3. Dokumentasi

Dokumentasi berasal dari kata dokumen, yang berarti barang tertulis, metode dokumentasi berarti tata cara pengumpulan data dengan mencatat data-data yang sudah ada. Metode dokumentasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menelusuri data historis. Dokumen tentang orang atau sekelompok orang, peristiwa, atau kejadian

dalam situasi sosial yang sangat berguna dalam penelitian kualitatif Yusuf (2014).

E. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang didapatkan dari hasil wawancara, catatan yang ada di lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam jenis-jenis yang berbeda, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain Sugiyono (2020:131). Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2020:133) menjabarkan bahwa kegiatan dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai selesai, sehingga datanya sudah jenuh. Adapun langkah-langkahnya, sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dengan observasi. Wawancara mendalam, dan dokumentasi atau gabungan ketiganya (triangulasi). Pengumpulan data dilakukan sehari-hari, hingga berbulan-bulan lamanya, nantinya data yang didapatkan banyak. Pada tahap pertama peneliti melakukan penjelajahan secara umum terhadap situasi sosial/obyek yang diteliti, semua yang dilihat dan didengar direkam semua. Sehingga peneliti akan mendapatkan data yang banyak dan bervariasi.

2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Semakin lama peneliti ke lapangan, maka jumlah data akan semakin banyak, kompleks dan rumit. Untuk itu perlu segera dilakukan analisis data melalui reduksi data. Mereduksi data berarti merangkum, memilih dan memilih hal-hal yang penting dan pokoknya saja, dicari tema dan polanya. Sehingga data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah data direduksi, maka langkah setelahnya ialah menampilkan data yang sudah ada. Dalam penelitian kualitatif, data yang disajikan dalam bentuk teks yang bersifat naratif.

4. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion and Verification*)

Tahap akhir dalam analisis penelitian kualitatif adalah pembuatan kesimpulan. Sugiyono (2018:252-253) menyimpulkan dalam penelitian kualitatif dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sebelumnya, mungkin juga tidak menjawab, karena seperti telah dikemukakan bahwa masalah dan perumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah hasil temuan yang baru, yang sebelumnya belum terungkap. Temuan tersebut bisa berupa deskripsi atau gambaran dari suatu objek yang sebelumnya kurang jelas atau tidak terlihat, namun menjadi lebih terang setelah dilakukan penelitian.