BAB VI

KESIMPULAN

Kesimpulan dan saran ini merupakan hasil analisa mengenai "Manajemen Perawatan *Auxiliary Engine* Kapal Daihatsu tipe 6 PSHtc – 26 H.750 HP Menggunakan Metode *Reliability Centered Maintenance* II (RCM II)". Berikut ini diuraikan kesimpulan dan saran penelitian ini.

6.1 Kesimpulan

a. Dari hasil perhitungan kehandalan komponen-komponen *auxiliary engine* kapal dengan merk Daihatsu tipe 6 PSHtc – 26 H.750 HP dengan mempertimbangkan frekuensi kerusakan dan harga komponen, terdapat lima komponen yang merupakan komponen kritis, yaitu *Cap, push rod; Gasket, Cyl Head-E; Gasket (2), Head Cover; Seat, Nozzle Holder dan Rocker Arm Bush.*.
b. Interval perawatan yang terbentuk untuk *Cap, push rod* 2292,00 jam; *Gasket, Cyl Head-E* 3886,41 jam*; Gasket (2), Head Cover* 4860 jam*; Seat, Nozzle Holder* 4104,00 jam dan *Rocker Arm Bush* 3595,20 jam. Pada penelitian ini menyarankan agar perawatan lebih rutin dan cepat dari sebelumnya dan dapat dilihat perbandingan interval perawatan sebelum dan sesudah penelitian pada Tabel 4.33 dan 4.34.

c. Dari hasil FMEA, LTA dan RCM II *Decision Worksheet*, komponen yang memiliki nilai RPN tertinggi hingga terendah yaitu, komponen *Oil Pump* 276, *Engine* 250, *Fuel Oil Injector* 135, *Turbo Charger* 130 dan *Cooler* 80,. Komponen dengan nilai tertinggi menunjukkan bahwa komponen tersebut harus mendapatkan perhatian yang lebih tinggi.

6.2 Saran

Saran-saran yang dapat diberikan dari peneliti yaitu:

a. Perbaikan pencatatan perawatan mesin yang lebih detail dan spesifik, agar data-data historis yang digunakan sebagai input perhitungan mendapatkan hasil yang lebih akurat.
b. Perusahaan mempunyai kebijakan tersendiri dalam penanganan mesin mesin kapal yang terbilang sudah cukup tua. Karena dengan umur mesin yang tua, memiliki kendala dan masalah diluar dari *manual book*. Penggunaan RCM II secara berkala sebagai pengganti *manual book* bisa cukup membantu.