

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Semakin besar rasio lebar dan sarat, lengan stabilitas akan semakin besar. Rasio lebar dan sarat kapal minimum untuk kapal ini disarankan tidak kurang dari 2,50. Kapal dengan sarat yang lebih besar akan mempunyai stabilitas yang lebih baik untuk rasio lebar dan sarat kapal yang sama. Rasio lambung timbul dan lebar berbanding lurus dengan rasio lebar dan sarat. Jika rasio lebar dan sarat besar, maka rasio lambung timbul dan lebar juga besar. Begitu juga sebaliknya. Nilai KG berbanding terbalik dengan nilai GM. Jika nilai KG besar, Nilai GM akan kecil. Nilai KG merupakan hal yang paling penting dalam stabilitas, Karena merupakan titik berat dari kapal. Jika nilai KG yang mendekati tinggi kapal, maka stabilitas menjadi tidak baik. Rasio lebar dan sarat kapal minimum untuk kapal ini disarankan tidak lebih dari 0,14.
2. Makin Besar B/T kapal makin kecil hambatan yang dialami kapal jika hanya draft sebagai pengubah rasionya. Kecilnya hambatan yang disebabkan memiliki WSA yang kecil karena draftnya kecil. Volume displacement juga berpengaruh pada hambatan yang dialami kapal, semakin kecil volumenya maka hambatan makin kecil dan sebaliknya.
3. Stabilitas dengan penampang berbentuk U lebih baik dibandingkan dengan berbentuk V.
4. Hambatan kapal tipe V lebih baik dibandingkan dengan tipe U. Kecilnya hambatan yang dialami tipe V dikarenakan bentuknya yang ramping dan memiliki WSA yang kecil dibandingkan kapal tipe V.
5. *Seakeeping* kapal dengan lambung tipe U lebih baik dari pada tipe V saat beroperasi di tinggi gelombang yang sama. Kapal dengan sarat yang lebih besar akan mempunyai *seakeeping* yang lebih baik untuk rasio lebar dan sarat kapal yang sama.

5.2 Saran

1. Untuk mendapatkan pengaruh karakteristik geometri yang lain khususnya koefisien bentuk kapal, disarankan untuk penelitian lanjutan dengan sampel kapal yang bervariasi dari segi tipe, ukuran dan bentuk lambung lain.

