

BABV

PENUTUP

V.1 KESIMPULAN

Setelah melakukan kerja praktek di PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari (Persero) galangan II, maka penulis dapat menyimpulkan hal – hal sebagai berikut:

1. Pada dasarnya proses produksi pembangunan kapal baru untuk semua jenis kapal adalah sama, hanya saja regulasi setiap kapal yang membedakannya.
2. Proses pembangunannya menggunakan system blok, yaitu dengan system pembuatan kapal dimana badan kapal terbagi oleh beberapa blok, dimana tiap - tiap blok sudah siap pakai (lengkap dengan system perpipaannya).
3. Adapun tahap- tahap pembuatan kapal yaitu:

- Tahap pembuatan awal

Dalam tahap ini pekerjaan yang utama adalah pembentukan plat yang dilakukan dengan pembersihan, penandaan, pemotongan, pembengkokan dan lain sebagainya.

- Tahap perakitan awal

Sebagian dari plat dinding setelah dibuat biasanya langsung dikirimkan ke tempat perakitan. Tetapi konstruksi dalam seperti kerangka geladak atau dasar biasanya dirakit tersendiri lebih dahulu dalam tahap perakitan mula atau awal. Dalam tahap ini biasanya digunakan cara pengelasan tangan, pengelasan gaya berat, pengelasan rendam dan sebagainya.

- Tahap perakitan

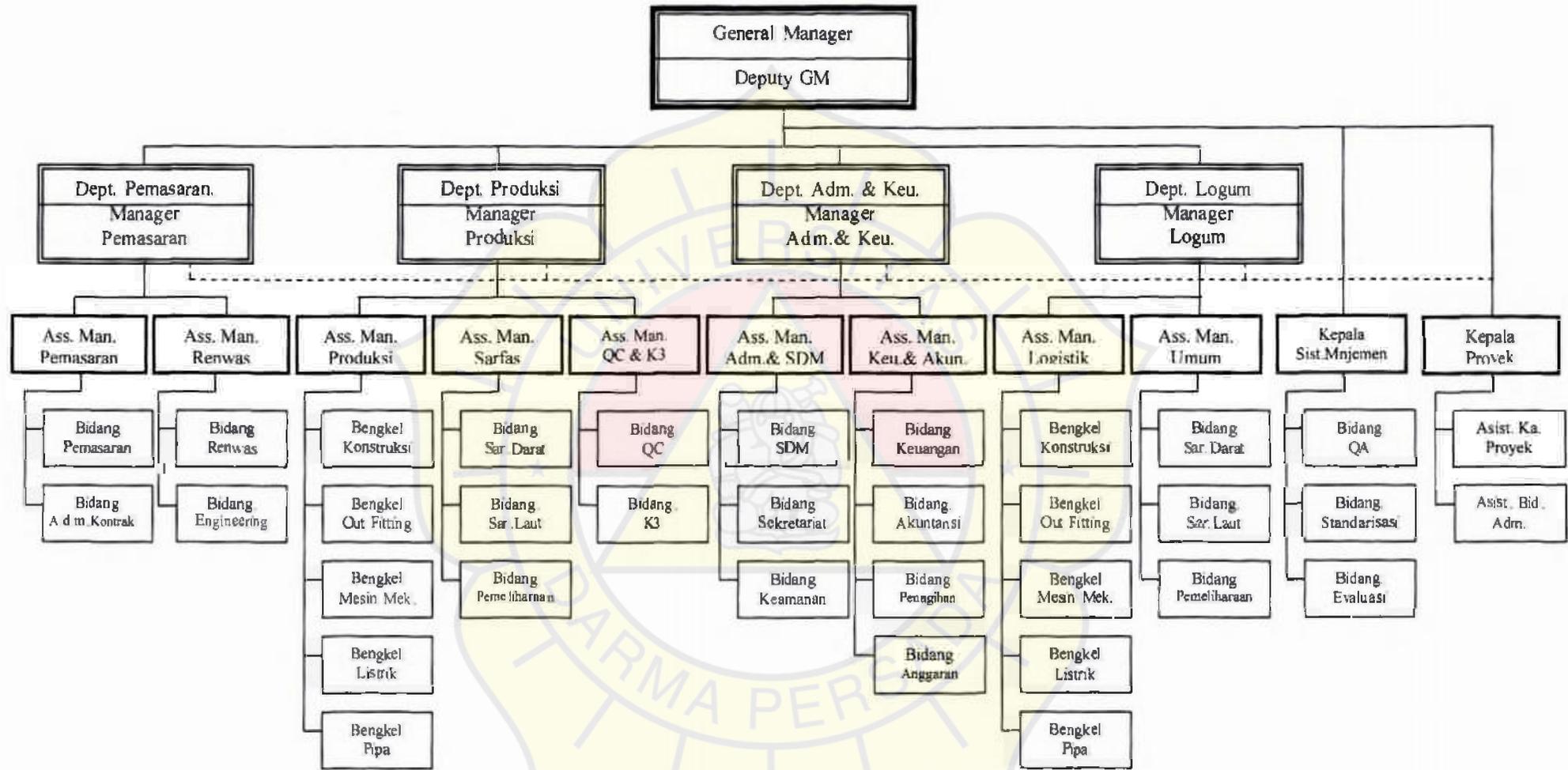
Adalah tahap dimana semua komponen baik yang datang dari pembuatan maupun dari perakitan awal dirakit menjadi blok – blok perakitan (dilas/dilem). Pada kapal baja penyambungan antara blok – blok perakitan dilakukan dengan menggunakan las busur rendam otomatis. Dalam hal mengikat kerangka dan plat dinding digunakan las tangan atau las gaya berat dengan elektroda khusus untuk pengelasan datar.

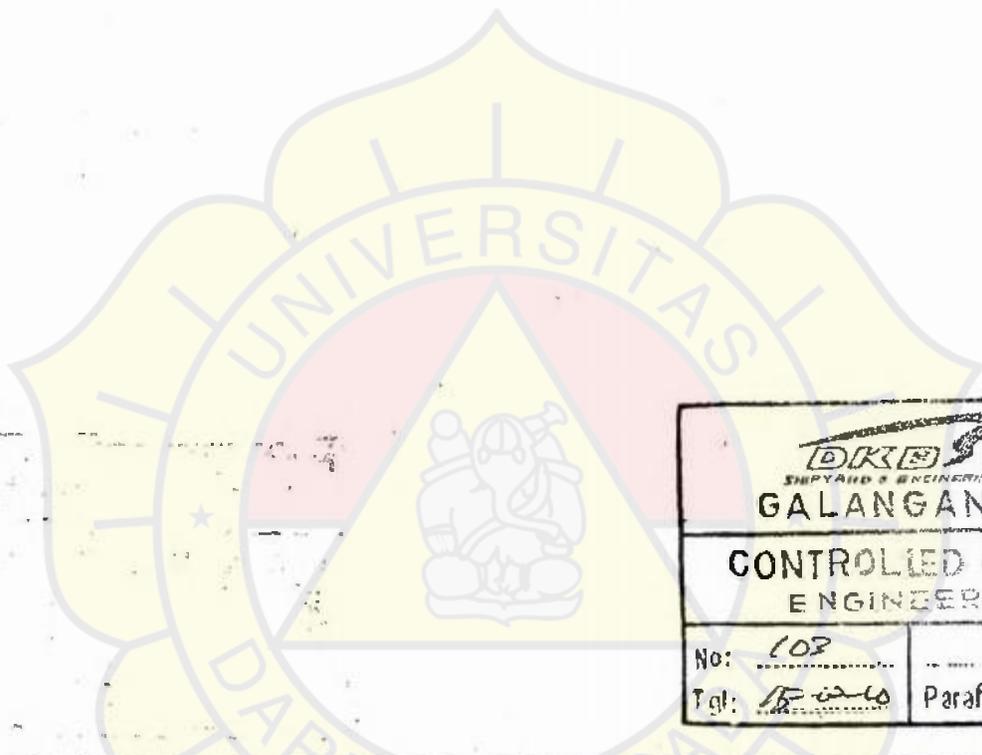
- Tahap pembangunan

Blok – blok yang sudah dirakit kemudian disusun diatas galangan dengan bantuan mesin angkat (crane). Setelah diatur blok blok tersebut kemudian dilas dengan menggunakan dua macam pengelasan baik dengan las biasa maupun dengan las otomatis khusus.

4. Kendala yang dihadapi yaitu sebagian besar karena persediaan material yang tidak meneukupi dalam pembangunan kapal secara parallel, sehingga untuk mengatasi hal itu sering kali orang lapangan melakukan system pinjam material dari proyek kapal lainnya. Hal ini dapat memperlambat proses produksi kapal tersebut, sehingga mempengaruhi jadwal produksi bagi proyek lainnya.

STRUKTUR ORGANISASI GALANGAN II





 GALANGAN II	
CONTROLLED COPY ENGINEERING	
No: 103	Paraf: <i>[Signature]</i>
Tgl: 15/03/03	

A	ADDITIONAL LC CIRCULATING PIPE ON M/E ND100	☼		20/08/03	
	NO.	ALTERATION	DATE	APP.	
	PROJECT :		SCALE	APPROVED	<i>[Signature]</i>
	LANDING CRAFT UTILITY 1000 DWT			CHECKED	SWJ
TITLE :		1:40	DRAWN	W2N	
(LOW FLOOR)			DATE	18/03/03	
APPROVED		SHEET : 1/5			
PT. DOK & PERKAPALAN KODJA BAHARI (PERSERO)		YARD NO.			
 SHIPYARD & ENGINEERING		DKB/1310-1311/J			
Head office : Jl. Si ndang Laut No. 107 Jakarta Phone : (021) 4302228 , 4302232 Fax : (021) 495232, 4303007, 4302185 Telex : 64025 PT.KODJA IA		DRAWING NO. M-3165-			
		 			

tema 4.9 ke II

DAFTAR PUSTAKA

1. Barabanov, "*Shipbuilding Technology*", Rusia, Mir Publisher, 1986.
2. D. Benkovsky, "*Technology of Ship Repairing*", Rusia, Mir Publisher, 1986.
3. G. Takeshi Sato, N Sugiarto H (1999). *Menggambar Mesin menurut Standar ISO*
Jakarta : PT. Pradnya Paramitha
4. Moyn Marbun (1993). *Menggambar Teknik Mesin* Jakarta: M2S Bandung.
5. Drs Sirod Hantoro, MSIE, Drs Pardjono, Msc, Phd (2002), *Menggambar Mesin*
Yogyakarta: ADICITA KARYA NUSA.
6. Ir. Soejitno, "*Diktat Sistem Reparasi Kapal*", Teknik Perkapalan FT. Kelautan --
ITS.

