

BAB VIII

PENUTUP

VIII.1. Kesimpulan

Dari perencanaan yang telah dilakukan terhadap kapal **supply vessel** dengan ukuran :

- Panjang seluruhnya (LOA) = 46,00 m
- Panjang antara garis tegak (LPP) = 40,00 m
- Lebar kapal (B) = 11,00 m
- Tinggi kapal (H) = 5,00 m
- Sarat air (T) = 4,00 m
- Koefisien blok (Cb) = 0,67
- Kecepatan (Vs) = 14,23 Knot
- Kasifikasi = BKI
- Jarak pelayaran = 5000 mil

Maka dapat diambil kesimpulan, sebagai berikut Besarnya Daya Continuous Rating (MCR) yang diperlukan agar kapal dapat mencapai kecepatan 14,23 knot adalah 1710 kW / 2330 HP. Motor penggerak utama dipilih mesin diesel empat langkah dengan merek : MAK, Type 9M20C dengan daya 2330 HP/1710 kW dan putaran 1000 rpm dan 2 unit mesin generator dengan merek Yanmar Type 4HAL – 2TN. Mesin – mesin pendukung kerja mesin induk antara lain :

- Kompresor udara
Merek : Tanabe Marine Compressors
Type : H-63
- Fuel Oil Pump
Merek : Naniwa
Type : Double acting
- Fuel Oil Service Pump
Merek : Naniwa
Type : Double Acting
- L.O Pump
Merek : Taiko Kikai
Type : HHC-4MA
- Sistem Pendingin Air Laut
Merek : Taiko Kikai pump
Type : TMC-65B
- Sistem pendingin Air Tawar
Merek : Taiko Kikai Pump
Type : TMC-50B

- Sistem Bilga
 - Merek : Taiko Kikai Pump
 - Type : VS-100
- Sistem Balllast
 - Merek : Taiko Kikai Pump
 - Type : TMS-65C
- Pompa Air Tawar
 - Merek : Taiko Kikai Pump
 - Type : TMC-32
- Pompa Air laut
 - Merek : Taiko Kikai Pump
 - Type : TMC – 32
- Sistem Pemadam Kebakaran
 - Merek : Taiko Kikai pump
 - Type : EHCV – 65BE
- Sistem Pendingin pada Cold Storage
 - Merek : Bitzer
 - Type : 4DC-5.F1Y
- Mesin Kemudi
 - Merek : Taiyo
 - Type : ITS
- Mesin Jangkar
 - Merek : Nautiservo B.V
 - Type : 721. 16E
- Mesin Capstan
 - Merek : Nautiservo B.V
 - Type : 2000 E

Didalam perencanaan kamar mesin, tidak terlepas dari asumsi- asumsi yang diberikan untuk mempermudah dalam perhitungan dengan tidak mengabaikan tanggung jawab secara teknis, ekonomis dan peraturan- peraturan yang ada, sehingga hasil perhitungan dapat mendekati keadaan yang sebenarnya.

VIII.2. Saran

Terlepas dari sistem yang dipelajari selama ini ada beberapa hal yang perlu diberikan perhatian yaitu :

- Adanya kepercayaan dan kesempatan dari pemerintah terhadap galangan kapal yang masuk kategori menengah sehingga pembuatan kapal tidak dimonopoli oleh perusahaan besar dan melalui tender terbuka.
- Adanya peningkatan sumber daya manusia dalam dunia perkapalan, melalui media pendidikan dan pelatihan-pelatihan sehingga diharapkan tidak menggunakan tenaga asing.



- Pihak Jurusan mengadakan pusat informasi tentang Regulasi – regulasi terbaru khususnya tentang perencanaan kapal supply, maupun kapal-kapal lain pada umumnya.



DAFTAR PUSTAKA

1. Biro klasifikasi Indonesia. 2009. *Rule for Classification And Construction of Seagoing Steel Ship, Volume II and III.*
2. Harvald S.V.Aa. 1992. *Tahanan dan Propulsi Kapal.* Airlangga University Press.
3. Khetagurav, M. 1983. *Marine Auxiliary Machinery and System* Peace Publisher. Moscow.
4. Phoehls. 1979. *Lecturos Ship Design and Theory.*
5. Sastrodiwongso, Teguh. 1999. *Ship Propulsion.* Fakultas Teknologi Kelautan Universitas Darma Persada.
6. Soekarsono NA. 1993. *Sistem Pipa Dalam Kapal.* Fakultas Teknologi Kelautan.
7. Soekarsono NA. 1993. *Sistem dan perlengkapan kapal.* Jakarta, Dermatur Press.
8. Sularso, Tahara H. 1996. *Pompa & Kompresor.* PT PRADNYA PARAMITA: Jakarta.
9. Wilber F Soecker. 1992. *Refrigerasi dan Pengkondisi Udara.*
10. Yanmar, *Marine Auxiliary Diesel Engine*