

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data yang telah didapatkan melalui suatu penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis menyimpulkan penyebab dari retaknya kepala torak pada kompresor udara di MT.Dewayani yaitu :

1. Kompresor udara harus selalu dalam keadaan siap kapanpun dibutuhkan, sehingga perawatan terhadap kompresor udara harus dilakukan dengan baik terutama pada bagian bergerak seperti torak yang berguna untuk memampatkan udara dari atmosfer menjadi udara bertekanan, maka apabila torak tersebut mengalami gangguan misalnya seperti yang terjadi saat penulis melakukan praktik laut yaitu retak, maka kerja mesin kompresor udara akan terganggu pula. Penyebab retaknya kepala torak adalah kurangnya pelumasan yang bersirkulasi dalam sistem. Minyak lumas pada kompresor udara berfungsi melumasi bagian yang bergerak sehingga apabila terjadi kekurangan dalam pelumasan dapat mengakibatkan adanya gesekan yang sangat besar antara torak dengan *liner*, sehingga torak dapat retak dan mengakibatkan suhu dan tekanan akhir kompresi relatif rendah karena kurangnya kevakuman sehingga daya isap dan kompresi pada ruang kompresi tidak maksimal.

2. Kurangnya pelumasan pada kompresor udara dikarenakan terdapat kebocoran pada sistem pelumasan kompresor udara yaitu pada *packing cover* pendingin minyak lumas yang sudah melebihi jam kerja yang seharusnya.

## B. Saran

Berdasarkan permasalahan yang sudah diuraikan, maka penulis dapat memberikan saran-saran yang dapat membantu di dalam perawatan dan perbaikan permesinan yang berada di atas kapal, khususnya pada kompresor udara. Adapun saran penulis yang dapat diterapkan yaitu :

1. Untuk menghindari retak sebaiknya memperhatikan sistem pelumasan pada kompresor udara, baik dari jumlah minyak lumas maupun sistem pelumasannya agar pelumasan terus terjaga dengan baik.
2. Untuk menghindari kelebihan jam kerja tiap komponen kompresor, sebaiknya melakukan pemberian label atau tanda pada komponen bahwa telah dilakukan penggantian dan ditulis jam kerja berikutnya pada saat komponen harus diganti kembali agar *engineer* pengganti mengetahui hal tersebut serta menerapkan sistem pergantian jam kerja pada kompresor udara nomor 1 dengan kompresor udara nomor 2.

Demikianlah kesimpulan yang dapat penulis ambil dan saran yang dapat penulis berikan. Walaupun dirasa masih sangat jauh dari kesempurnaan dan perlu adanya perbaikan-perbaikan, namun harapan penulis ini dapat menjadi sumbangsih dalam perawatan dan perbaikan kompresor udara yang merupakan salah satu sistem yang penting dalam pengoperasian kapal.