

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari fakta-fakta yang terjadi, kurangnya optimalisasi perawatan air pengisian ketel sehingga menyebabkan kebocoran pipa di kapal adalah disebabkan oleh:

1. Disiplin kerja tidak diterapkan dengan baik.

Kurangnya disiplin kerja dari anggota kamar mesin, KKM memiliki wewenang yang cukup besar terhadap bawahannya. KKM berhak mengatur dan memerintah segenap bawahannya pada bagian mesin baik berkenaan dengan apa saja yang harus dilakukan maupun bagaimana mereka harus melakukannya. Tetapi disini KKM tidak terampil/memanfaatkan pengaruhnya sehingga tidak kuat untuk membangkitkan kemitraan, semangat serta kesungguhan kerja dari segenap anak buah.

2. Kurang pengetahuan masinis-masinis junior

Kurangnya pengetahuan yang ada pada para masinis dan para bawahan lain, merupakan tantangan yang harus dihadapi oleh pemimpinnya dalam hal ini KKM. KKM dalam hal ini harus betul-betul arif dalam menghadapi bawahannya, sehingga kekurangan yang ada tidak menjadikan alasan terhadap terganggunya operasi kapal. Untuk mencapai hal tersebut memang tidaklah mudah namun seorang KKM dengan segala kemampuan yang ada pada dirinya, harus mampu menutup kekurangan yang ada pada bawahannya,

sehingga operasional kapal menjadi lancar dan baik dan selanjutnya tujuan dari perusahaan akan dicapai.

3. Terjadinya endapan dan pembentukan kerak di dalam ketel.

Tidak semua jenis air dapat digunakan sebagai air ketel. Air yang diterima dari darat, biasanya air PAM yang mengandung garam-garam mineral dalam kadar tertentu. Hal ini karena air tersebut digunakan sebagai air minum. Untuk penambahan air tawar di atas kapal saat kapal berlayar, biasanya menggunakan Evaporator yang mengubah air laut menjadi air tawar. Dari beberapa jenis air yang kita ketahui sumbernya, maka hanya 1 jenis air yang hampir mendekati air murni dalam arti mengandung kadar garam mineral yang relatif kecil sehingga dapat digunakan sebagai air ketel. Air yang dimaksud adalah air hasil evaporator dengan kadar garam tidak melebihi 2.5 ppm.

4. Terjadinya Pembentukan buih

Terjadinya buih di dalam air pengisian ketel menandakan tingginya kandungan oksigen (O_2), kandungan oksigen yang tinggi mempercepat laju korosi di dalam ketel uap sehingga sangat merugikan.

B. SARAN- SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut penulis menyampaikan saran-saran untuk perbaikan sebagai berikut :

1. Disarankan kepada seluruh perwira di atas kapal untuk meningkatkan kemampuan manajemen, agar supaya dapat mengatasi setiap permasalahan yang bersangkutan dengan kerja di kamar mesin, sehingga produktifitas kerja dapat dicapai semaksimal mungkin.

2. Untuk mempromosikan seorang masinis untuk menduduki jabatan yang lebih tinggi, sebaiknya tidak hanya mempertimbangkan ijazah yang dimiliki tetapi juga mempertimbangkan pengalaman kerja di atas kapal, serta prestasi selama kerja.
3. Terjadinya endapan lumpur dan pembentukan kerak di samping kurangnya perawatan air pengisian terutama dalam hal ketepatan penggunaan bahan kimia juga kita harus selalu membuang endapan yang ada di dasar ketel uap melalui *blow down valve* secara rutin paling tidak 3 hari sekali
4. Untuk mengurangi kandungan oksigen yang berlebihan di dalam air pengisian kita harus selalu menjaga kandungan hydrazine dalam batas normal dengan cara menambahkan bahan kimia (Untuk produksi unitor bernama *oxygen control*) secara tepat melalui pompa pengisian air ketel

