

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil analisa BAB IV diatas, berdasarkan perhitungan laju korosi maka dapat disimpulkan.

1. Prosentase pengurangan tebal plat starboard side pada lajur A sebesar 11.05 %, pada lajur B sebesar 14.23 %, pada lajur C sebesar 13.90 %, sedangkan portside pada lajur A sebesar 20.76 %, pada lajur B sebesar 20.90 %, pada lajur C sebesar 7.54 %.
2. Selisih berat plat tank top akibat laju korosi starboard side pada lajur A sebesar 139837.67 gr, pada lajur B sebesar 363427.17 gr, pada lajur C sebesar 320772.50 gr, sedangkan portside pada lajur A sebesar 272952.67 gr, pada lajur B sebesar 5199481.67 gr, pada lajur C sebesar 178753.17 gr.
3. Laju korosi pada plat tank top starboard side pada lajur A sebesar 0,005 cm/th, pada lajur B sebesar 0,006 cm/th, pada lajur C sebesar 0,005 cm/th, sedangkan portside pada lajur A sebesar 0,009 cm/th, pada lajur B sebesar 0,008 cm/th, pada lajur C sebesar 0,004 cm/th.
4. Dari hasil ketiga pembahasan diatas, bahwa yang paling berpengaruh mengakibatkan terjadinya pengurangan ketebalan plat, selisih berat dan laju korosi adalah kelalaian individu dalam menerapkan SOP yang berlaku. Maka dari itu kita harus memperbaiki dari ketaatan dalam melakukan standar

operasional prosedur (SOP) yang sudah dibuat, ketelitian dalam mengerjakan pekerjaan dan memberikan perawatan yang maksimal pada kapal khususnya pada plat tank top.

## **5.2 Saran**

Untuk meningkatkan ketepatan reparasi kapal dalam hal laju korosi pada plat tank top sehingga mampu memprediksi umur plat tank top yang digunakan, dan penelitian selanjutnya perlu dipertimbangkan juga beban yang mampu ditumpu dengan bebrat yang berubah ubah. Sehingga banyak pertimbangan yang harus diperhatikan dalam menangani laju korosi pada plat tank top.