

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan kepada pengumpulan data, pengolahan data, dan analisa perhitungan, maka bias ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Interval pemeliharaan berdasarkan kepada RCM II *Decession Worksheet* untuk komponen yang memiliki kegagalan potensial diantaranya adalah komponen *Side shaft* (poros samping) dengan interval perawatan selama 63 jam dan mengalami *breakdown* sebanyak 7 kali dalam 2 tahun, komponen *Crank shaft* (poros engkol) dengan interval perawatan selama 69 jam dan mengalami *breakdown* sebanyak 5 kali dalam 2 tahun, dan komponen *Electric motor* dengan interval perawatan selama 370 jam dan mengalami *breackdown* sebanyak 3 kali dalam 2 tahun.
2. Kegiatan yang harus dilakukan untuk mengurangi terjadinya kerusakan pada Bus Trans Padang untuk komponen *side shaft* (poros samping) dengan jenis kerusakan sambungan poros samping patah perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled discard task*, untuk jenis kerusakan beban *wire feeder* aus perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled restoration task*, jenis kerusakan sayap metal longgar perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled restoration task*. Untuk komponen *crank shaft* (poros engkol) dengan jenis kerusakan *bearing* longgar perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled discard task*, untuk jenis kerusakan sambungan lengan patah perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled discard task*, jenis kerusakan pelumas *bearing* habis perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled restoration task*. Untuk komponen *electric motor* dengan jenis kerusakan panas atau *overheating* perlu adanya kegiatan perawatan dengan *scheduled restoration task*.
3. Untuk tingkat keandalan bus setelah dilakukan perhitungan kendalan bahwa komponen *side shaft* (poros samping) tingkat keandalan yang didapatkan sebesar 15,2%, *crank shaft* (poros engkol) sebesar 43,7%, dan

electric motor sebesar 36%.

6.2. Saran

Ada beberapa saran yang diberikan kepada perusahaan adalah :

1. Pihak perusahaan untuk kedepannya dapat untuk mendata seluruh kerusakan yang terjadi pada bus Trans Padang. Sehingga pemeliharaan dapat dijadwalkan dengan lebih baik seperti penggantian komponen, persediaan terhadap komponen, menghitung keandalan dari suatu komponen.
2. Untuk penelitian selanjutnya bisa dilakukan pada komponen lainnya yang masih mengalami *breakdown maintenance*, untuk dilakukan pemeliharaan secara preventif sehingga komponen-komponen yang ada pada bus trans padang dapat beroperasi secara optimal.

