

BAB V

Kesimpulan dan Saran

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis pada pembahasan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kerusakan komponen undercarriage disebabkan oleh gesekan antara komponen-komponen yang saling bersentuhan tanpa adanya pelumas sebagai bantalan di antara mereka.
2. Dalam analisis perhitungan *MTBF*, diperoleh waktu rata-rata sebesar 18,307 jam antara setiap kali mengalami kerusakan (*breakdown*). Selanjutnya, dari data perhitungan *MTTR* ditemukan bahwa waktu rata-rata penggantian komponen saat mengalami kerusakan adalah 3,17 jam. Dalam perhitungan *availability*, diperoleh hasil bahwa *undrcarriage* memiliki tingkat ketersediaan sebesar 98,1%.
3. Hasil *Failure Mode And Effect Analysis (FMEA)* di atas menunjukkan bahwa terdapat 9 mode kegagalan dari 9 item pada komponen *undercarriage*. Dari 3 bulan dari bulan Maret, april, mei. Dibulan Maret ada 9 mode kegagalan tersebut, terdapat dua komponen yaitu *link pitch*, *bushing od* dengan nilai *RPN* 252 dan *sprocket* dengan nilai *RPN* 175. Dibulan April ada 9 mode kegagalan tersebut, terdapat dua komponen yaitu *sprocket* dengan nilai *RPN* 294 dan *carrier roller top* dengan nilai *RPN* 180. Dibulan Mei ada 9 mode kegagalan tersebut, terdapat dua komponen yaitu *sprocket* dengan nilai *RPN* 336 dan *carrier roller top* dengan nilai *RPN* 210.

5.2 Saran

1. Pastikan sebelum melakukan aktivitas yang berhubungan dengan komponen *undercarriage*,
 1. Kondisi *engine* unit sudah mati
 2. Unit berbeda pada tumpuan tanah yang stabil
 3. Kondisi komponen *undercarriage* tidak dapat bergerak
2. Lakukan penggantian beberapa komponen penunjang *system* pembakaran secara rutin mengikuti jadwal yang telah dibuat berdasarkan *manual book*.