

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Variasi Bulbous bow pada penelitian ini (M-1, M-2, dan M-3) tidak membuktikan bahwa hasil hambatan yang ditimbulkan akan lebih kecil dibandingkan dengan jenis *bulbous bow* konvensional (M-0) yang sudah ada. Hal ini dibuktikan dengan data yang menunjukkan bahwa kapal model KCS yang menggunakan bulbous bow konvensional memiliki hambatan terendah sebesar 69,45 N pada F_n 0,195. Sedangkan hambatan pada model kapal M-1 memiliki hambatan terkecil sebesar 34,609 N pada f_n 0,108. Pada model kapal M-2 hambatan terkecil bernilai sebesar 34,387 N pada f_n 0,108. Sedangkan pada kapal model M-3 hambatan terkecil bernilai sebesar 38,35 N pada f_n 0,108.
2. Dari ketiga Model kapal dengan variasi bulbous bow berbeda, didapatkan hasil analisis hambatan terendah terjadi pada kapal model M-2 dengan lebar bulbous bow sebesar 0,32m dimana hambatan terendahnya sebesar 34,387 N pada f_n 0,108 dan hambatan tertinggi terjadi pada f_n 0,282 dengan hasil hambatan sebesar 215,197 N.
3. Nilai hambatan total pada kapal model M-2 pada kondisi *Full load* pada perhitungan CFD sebesar 34,387 N. Sedangkan nilai hambatan total pada kondisi *ballast load* adalah 30,347 N.

5.2 Saran

1. Diperlukan adanya regulasi atau pengembangan rumus untuk pembentukan bulbous bow hiu martil supaya bentuk bow lebih teratur dan sesuai dengan standar yang berlaku
2. untuk menemukan hasil yang lebih baik dari hasil simulasi CFD ini bisa juga digunakan pengujian di tangki percobaan, karna hal ini memungkinkan memiliki hasil lebih akurat
3. untuk bulbous bow jenis sail fish bisa dikembangkan pada penelitian adik tingkat selanjutnya.