http://ejournal.stipjakarta.ac.id

|  |  |
| --- | --- |
|  | *METEOR STIP MARUNDA* |
| ISSN : 1979 – 4746  EISSN : | ***JURNAL PENELITIAN ILMIAH***  ***SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN*** |

|  |
| --- |
| *-spasi -Times New Roman 11 Italic-*  PENYEBAB KAVITASI PADA POMPA SENTRIFUGA PADA KAPAL  *-spasi-Times New Roman 11 Italic-*  *Andi Hendrawan*  *Akademi Maritim Nusantara Cilacap*  *Jl Kendeng 307 Sidanegera Cilacap*  *Untuk Keperluan Blind Review, Nama, Afiliasi dan alamat tidak perlu ditulis sampai artikel dinyatakan diterima*  *Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150*  *-spasi-Times New Roman 11 Italic-* |
| *-spasi-Times New Roman 11 Italic-*  *disubmit pada : 01/01/01 direvisi pada : 01/01/01 diterima pada : 01/01/01*  *-spasi-Times New Roman 11 Italic-* |

*-spasi-Times New Roman 11 Italic-*

***Abstrak***

*kavitasi merupakan salah satu fenomena yang dapat sangat merusak pompa, merupakan akibat langsung dari kondisi pengoperasian yang tidak tepat, dan hanya dapat dideteksi dan dikurangi secara efektif. Kavitas bisa menjadi gangguan dalam operasional pompa sentrifugal. Penelitian ini merupakan penelitian kajian pustaka yang menkaji penelitian terdahulu dan dimetaanalisikan sehinga tercapai kesimpulan tentang penyebab kavitasi pada pompa sentrifugal. Penyeban kavitasi adalah Tingginya temperature cairan pada pompa, Bentuk impeller yang tidak sesuai ; Aliran turbulensi pada cairan pompa; Kotoran pada pompa ; Perawatan dan perbaikan yang tidak sesuai*

|  |
| --- |
| *-spasi-Times New Roman 11 Italic-*  *Kata Kunci : kavitasi, Pompa, Sentrifugas, gelembung*  *-spasi-Times New Roman 11 Italic-* |

*-spasi-Times New Roman 11 Italic-*

1. **PENDAHULAN > T.N Roman 11 Bold**

Pompa sentrifugal adalah jenis pompa yang paling umum digunakan di industri untuk memindahkan cairan. Hal ini dikarenakan, pemasangan dan pengoperasiannya yang mudah dan sederhana. Selama pompa beroperasi, dapat terjadinya penurunan performa. Salah satu dari penyebab turunnya performa pompa adalah terjadinya kavitas[1]

kavitasi – adalah salah satu fenomena yang dapat sangat merusak pompa, merupakan akibat langsung dari kondisi pengoperasian yang tidak tepat, dan hanya dapat dideteksi dan dikurangi secara efektif dalam lingkungan online. Karena kondisi operasilah yang menyebabkan pompa mengalami kavitasi, kondisi tersebut perlu diukur secara real time dan disampaikan kepada personel Operasi sehingga mereka dapat menghentikan pompa dari kavitasi – akibatnya, menghentikan pompa dari kerusakan itu sendiri. Pengumpulan data portabel menginformasikan Operasi setelah kavitasi terjadi. Sebaliknya, pemantauan permanen menginformasikan saat terjadi, memungkinkan personel Operasi untuk menghentikannya dan memahami kondisi di tempat lain dalam aliran proses yang menyebabkan kavitasi[2]

Kavitasi, yang merupakan fenomena fisik penting dalam pengoperasian mesin hidrolik, dapat mengakibatkan banyak efek yang tidak diinginkan seperti head dan penurunan efisiensi, kebisingan, dan getaran . Namun, aliran kavitasi dalam berbagai aplikasi, terutama pada mesin hidrolik, rumit. Mekanisme aliran kavitasi masih belum jelas; oleh karena itu, meskipun kavitasi adalah topik lama, perilaku kavitasi masih menarik banyak perhatian dari komunitas teknik[3]

Menurut [4] Salah satu sumber utama ketidakstabilan dalam pompa sentrifugal adalah, seperti yang disebutkan, kavitasi di dalam pompa. Kavitasi pompa sentrifugal adalah hasil dari kepala hisap positif bersih yang tidak mencukupi dan dapat terjadi dalam seluruh rentang kondisi operasi. Kavitasi dapat menyebabkan tiga efek yang berbeda dan tidak diinginkan: (1) penurunan head dan kurva efisiensi; (2) kerusakan impeller oleh pitting dan erosi; dan (3) getaran struktur dan kebisingan yang dihasilkan. Oleh karena itu, proses kavitasi harus dicegah dengan segala cara.

Dalam kasus aliran kavitasi, tiga kemungkinan operasi yang dibedakan menjadi:

1. Kavutasi stabil, di mana sebagian besar pompa sentrifugal kavitasi beroperasi;
2. Kavitasi tidak stabil digambarkan sebagai gelombang kavitasi yang diinduksi hidro secara dinamis; dan
3. Kavitasi transien, digambarkan sebagai Grist . bergelombang yang diinduksi secara termodinamika

Ketidakstabilan kavitasi diklasifikasikan menjadi dua kategori. Satu adalah umumnya disebut "ketidakstabilan lokal", yang disebabkan oleh interferensi timbal balik antara kavitasi dan impeller, termasuk "kavitasi berputar", "kavitasi blade alternatif", dan "kavitasi asimetris". Yang lain umumnya disebut "ketidakstabilan sistem," yang disebabkan oleh interferensi timbal balik antara kavitasi dan sistem hidrolik, yaitu, "gelombang kavitasi"[5] .

.

1. **METODE**

Penelitian ini adalah penelitian kepustakaan berdasarkan kajian pada penelitian terdahulu yang telah dipublikasikan. Kajian pada article jurnal, artikel prosiding, buku referensi, skrupisi, tesis dan disertasi yang dibupblikasi. Metode yang dipergunakan neta analisi yaitu memetakan hssil penelitian yang telag dikukan pada sebuah tabel..

1. **HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Hasil Penelitian dan pembahasan.**

Hasil penelitian ditunjukan pada tabel 1, hasil analisa meripakan analisa isi dari beberapa penelitian terdahulu.

Tabel 1 Penyebab kavitas pada pompa

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| No | Penulis | Hasil |
| 1 | [6]  T. HIDAYAT | Faktor utama yang menyebabkan terjadinya kavitasi pada pompa air pengisian ketel uap adalah gelembung-gelembung uap di dalam cairan yang dipompa akibat adalah tingginya temperature di cascade tank, penggunaan spare part yang tidak standart, serta kurangnya perawatan pada pompa |
| 2 | [7]  A. R. Al-Obaidi | Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan bertambahnya jumlah sudu impeller, terjadinya kavitasi meningkat. |
| 3 | [3]  X. Luo, W. Wei, B. Ji, Z. Pan, W. Zhou, and H. Xu | Penurunan kinerja pompa karena interaksi antara sudu impeller dan lidah selubung volute. Domain perhitungan sederhana tanpa selubung volute lebih disukai untuk prediksi kavitasi mantap dalam pompa daripada saluran aliran penuh dengan selubung volute karena yang pertama memiliki konvergensi yang lebih baik, kebutuhan sumber daya yang lebih sedikit, dan konsumsi waktu yang lebih rendah. |
| 4 | [8]  D. Del Campo, R. Castilla, G. A. Raush, P. J. Gamez Montero, and E. Codina | Kavitasi di ruang hisap sangat efektif meredam palu air yang terkait dengan perubahan posisi titik kontak yang tiba-tiba di akhir siklus persneling. Pada kecepatan rotasi tinggi, volume udara menjadi lebih stabil, mengurangi ketidakteraturan aliran. Ketika kavitasi terjadi di daerah meshing hilir dari titik kontak, volume udara yang muncul bertindak sebagai titik kontak kedua virtual, meningkatkan efisiensi volumetrik pompa. |
| 5 | [9]  A. E. Catania, A. Ferrari, and E. Spess | Variasi suhu dan pengaruhnya terhadap aliran transien dalam sistem injeksi bahan bakar bertekanan tinggi dievaluasi untuk kedua kasus aliran cairan murni dan campuran uap-cair di bawah kavitasi akustik, yaitu kavitasi yang diinduksi gelombang tekanan. Lebih khusus, efek termal karena kompresibilitas bahan bakar cair dan evolusi termodinamika tertentu dari campuran kavitasi. |
| 6 | [10]  B. C. Kim *et al* | Pelat orifice dengan rasio diameter kecil diuji untuk mengetahui pengaruh ketebalan pelat dan kavitasi pada koefisien debit orifice meter. Dimulainya kavitasi yang diukur dengan tiga metode berikut ini telah disepakati:  1. Peningkatan spektrum dari hidrofon hilir dari orifice meter  2. Peningkatan kebisingan dari pengukur tingkat suara di luar pengukur orifice  3. Angka kavitasi antara 1.0 dan 1.2 |
| 7 | [5]  D. Kang and K. Yokota, | Meningkatkan jarak antara akumulator hulu dan pompa kavitasi memperbesar daerah stabil. Di sisi lain, penurunan jarak antara akumulator hilir dan pompa kavitasi memperbesar daerah stabil. Selanjutnya, gradien negatif dari kurva kinerja hisap dan gradien positif dari kurva kinerja tekanan menyebabkan lonjakan kavitasi |
| 8 | [11]  J. Sumarjo, | Menggunakan pompa sentrifugal untuk perancangan pipa suction dan pipa press untuk mengurangi kerusakan impeller akibat kavitasi. Sebagai bahan referensi bagi pengguna pompa sentrifugal untuk mendesain ulang impeller. NPSH yang tersedia adalah 2,13 dan NPSH diperlukan 0,5 untuk menghindari kavitasi karena nilai NPSH yang tersedia lebih besar dari nilai NPSH yang dibutuhkan. |

Hasil peneltian menunjukan bahwa yang menyebabkan kavitasi pada pompa adalah gelembung-gelembung uap di dalam cairan yang dipompa akibat adalah tingginya temperature di cascade tank, penggunaan spare part yang tidak standart, serta kurangnya perawatan pada pompa. Kavitas meneybabkan kinerja pompa terganggu bahkan mati. Hal ini mengakibatkan fenomena kavitasi terhadap pompa air pengisian ketel uap yaitu tekanan NPSH (net positif suction head) berkurang, menurunnya kapasitas pompa, serta rusaknya bagian- bagian pompa[6]

Hal yang lain adalah penyebab kavitasi baling baling [12], [13]. Hal ini karena pengaruh bentuk dan besar paling baling yang tidak presisi sehiingga akan menimbulkan bunyi dan kavitasi. Presisi sangat penting sehingga bila presisi tercapai maka kinerja pompa menjadi optimal. Penggunan pipa yang sesui akan mennagulangi kerusakan akibat kavitas pada pompa[11]. Prilaku cairan dalam poma juga berbpengaruh terhadap kejadian kavitas, semakin turblensi suatu cairan maka akan semakin mudah terjadi kavitasi[14]. Kejadian kavitas disebabkan karna bnyak faktor sehingga hal yang paling utama dalam pencegahan kavitasi adalah perawatan. Menurut [15]–[19] bahwa perawatan suatu kapal menjadi sangat penting sipaya kapal bisa berjalan sesuai prosedur sehingga dapat terjamin keselamatan pelayaran dan keselamatn kerja bagi pekerja yang bekerja di atas kapal maupun penumpang[20]–[28]

1. **KESIMPULAN**

Berdasar hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa penyebab kavitas sebagai berikut:

1. Tingginya temperature cairan pada pompa
2. Bentuk impeller yang tidak sesuai
3. Aliran turbulensi pada cairan pompa
4. Kotoran pada pompa
5. Perawatan dan perbaikan yang tidak sesuai

**UCAPAN TERIMA KASIH**

Terimakasih kepada Akademi maritime Nusantara yang telah mendanai penelitian ini sehingga bisa terwujud sebuah artikel publikasi. .

**DAFTAR PUSTAKA**

[1] B. P. Kamiel and I. A. Kausar, “Deteksi Kavitasi Berbasis Getaran Pada Pompa Sentrifugal Menggunakan Principal Component Analysis (PCA) (Vibration Based Cavitation Detection In A Centrifugal Pump Using Principal Component Analysis (PCA)),” *Semesta Tek.*, vol. 21, no. 2, pp. 130–140, 2018, doi: 10.18196/st.212219.

[2] D. Jensen, Jeremy;Kenwood, “Detecting Cavitation in Centrifugal Pumps Experimental,” *Orbit*, vol. 2, pp. 26–30, 2000.

[3] X. Luo, W. Wei, B. Ji, Z. Pan, W. Zhou, and H. Xu, “Comparison of cavitation prediction for a centrifugal pump with or without volute casing,” *J. Mech. Sci. Technol.*, vol. 27, no. 6, pp. 1643–1648, 2013, doi: 10.1007/s12206-013-0411-5.

[4] I. Biluš and A. Predin, “Numerical and experimental approach to cavitation surge obstruction in water pump,” *Sens. Rev.*, vol. 29, no. 4, pp. 818–834, 2009, doi: 10.1108/09615530910984091.

[5] D. Kang and K. Yokota, “Analytical study of cavitation surge in a hydraulic system,” *J. Fluids Eng. Trans. ASME*, vol. 136, no. 10, pp. 5–10, 2014, doi: 10.1115/1.4027220.

[6] T. HIDAYAT, “ANALISA PENYEBAB TERJADINYA KAVITASI DI POMPA AIR PENGISIAN KETEL UAP DI MV KT 05,” *TAUFIQ HIDAYAT*, 2020.

[7] A. R. Al-Obaidi, “Monitoring the performance of centrifugal pump under single-phase and cavitation condition: A CFD analysis of the number of impeller blades,” *J. Appl. Fluid Mech.*, vol. 12, no. 2, pp. 445–459, 2019, doi: 10.29252/jafm.12.02.29303.

[8] D. Del Campo, R. Castilla, G. A. Raush, P. J. Gamez Montero, and E. Codina, “Numerical analysis of external gear pumps including cavitation,” *J. Fluids Eng. Trans. ASME*, vol. 134, no. 8, pp. 1–12, 2012, doi: 10.1115/1.4007106.

[9] A. E. Catania, A. Ferrari, and E. Spessa, “Temperature variations in the simulation of high-pressure injection-system transient flows under cavitation,” *Int. J. Heat Mass Transf.*, vol. 51, no. 7–8, pp. 2090–2107, 2008, doi: 10.1016/j.ijheatmasstransfer.2007.11.032.

[10] B. C. Kim *et al.*, “Effects of cavitation and plate thickness on small diameter ratio orifice meters,” *Flow Meas. Instrum.*, vol. 8, no. 2, pp. 85–92, 1997, doi: 10.1016/S0955-5986(97)00034-4.

[11] J. Sumarjo, “Analisa Simulasi Kerusakan Impeller pada Pompa Sentrifugal akibat Kavitasi,” *J. Mesin Teknol.*, vol. 11, no. 2, pp. 102–112, 2017.

[12] E. Yohana and M. F. Majiid, “Analisis Numerik Dan Validasi Kasus Kavitasi Pompa Sentrifugal Mission Magnum I Menggunakan Cfd,” *Rotasi*, vol. 18, no. 3, p. 89, 2016, doi: 10.14710/rotasi.18.3.89-92.

[13] K. D. Langga, M. Sabri, A. Hamsi, and S. Abda, “STUDI EKSPERIMENTAL DETEKSI FENOMENA KAVITASI PADA POMPA DISTILASI DENGAN MENGGUNAKAN SINYAL SPEKTRUM GETARAN,” *J. Din.*, vol. 5, no. 3, pp. 55–66, 2019.

[14] A. Adamkowski, A. Henke, and M. Lewandowski, “Resonance of torsional vibrations of centrifugal pump shafts due to cavitation erosion of pump impellers,” *Eng. Fail. Anal.*, vol. 70, pp. 56–72, 2016, doi: 10.1016/j.engfailanal.2016.07.011.

[15] A. Hendrawan, “Peran Incinerator Dalam Pencegahan Pencemaran Laut Di KM .,” *Maj. Ilm. Bahari Jogja*, vol. 20, no. 1, pp. 42–50, 2022.

[16] A. Hendrawan, L. H. Pratomo, and Siswad, “Perawatan Electro Motor Oil Max Pump pada Mesin Induk KM Dharma Kartika IX,” *Saintara J. Ilm. Ilmu-Ilmu Marit.*, vol. 5, no. 2, pp. 28–35, 2021, doi: 10.52488/saintara.v5i2.104.

[17] A. S. Dwiono, A. Hendrawan, and S. Pramono, “Perbaikan Lambung Kapal KM. Harima PT. CSFI-Cilacap,” *Din. Bahari*, vol. 2, no. 1, pp. 56–61, 2021, doi: 10.46484/db.v2i1.261.

[18] A. Hendrawan, R. Ajun, Siswadi, and Supari, “Penyebab Kerusakan Electro Motor Oil Max Pump pada Mesin Induk di KM . Dharma Kartika IX,” *J. Saintara*, vol. 5, no. 2, pp. 28–35, 2021.

[19] A. Hendrawan and A. K. Hendrawan, “Analisa Kebisingan di Bengkel Kerja Akademi Maritim Nusantara,” *J. Saintara*, vol. 5, no. 1, pp. 1–5, 2020.

[20] A. K. Hendrawan and A. Hendrawan, “Gambaran Tingkat Pengetahuan Nelayan tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja,” *J. Saintara*, vol. 5, no. 1, 2020.

[21] A. Hendrawan, “Kebisingan di Kapal KN Parajapati,” *Maj. Ilm. Bahari Jogja*, vol. 18, no. 2, pp. 19–25, 2020.

[22] A. Hendrawan and A. Yulianeu, “THE IMPACT OF PHYSICAL ENVIRONMENT OF WORK STRESS IN ABK ( CREW ) FISHING BOAT IN CILACAP,” *Proceeding ICSTIEM*, pp. 1–21, 2017.

[23] A. Hendrawan, L. Lusiani, and R. Aprilian, “Sandblasting pada kapal mv. berlian indah,” *J. Saintara*, vol. 4, no. 2, pp. 26–33, 2020.

[24] D. Suryani and A. Hendrawan, “STUDI TENTANG SANITASI KAPAL,” *J. Saintara*, vol. 4, no. 2, 2020.

[25] A. Hendrawan, “PROGRAM KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI ATAS KAPAL,” *J. Sains Teknol. Transp. Marit.*, vol. 2, no. 1, pp. 1–10, 2020.

[26] A. Hendrawan, “ANALISA PENGEBAB KEAUSAN POROS BALING BALING KAPAL,” *J. Saintara*, vol. 4, no. 1, 2019.

[27] A. Hendrawan, “Analisa Tingkat Kebisingan Kamar Mesin Pada Kapal,” *WIJAYAKUSUMA Pros. Semin. Nas. Jar. Penelit. Cilacap “Menuju Cilacap 4.C (Creativity, Crit. Thingking, Commun. Colab.*, pp. 10–15, 2020.

[28] A. Hendrawan, A. Sasongko, and S. Pramono, “Pengaruh Berbagi Pengetahuan ( Knowledge Sharing ) dalam Peningkatan Perilaku Keselamatan Pelayaran,” *Mar. Sci. Technol. J.*, vol. 2, no. 2, pp. 43–46, 2022.