

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

1. Untuk kapasitas *runway* didapatkan hasil pergerakan pesawat yang ada (*annual demand*) sebesar 31.676 operasi per tahun lebih kecil dari volume pelayanan tahunan (*Annual Service Volume, ASV*) sebesar 210.000 operasi per tahun sehingga kapasitas *runway* tersebut belum terlampaui.

Sedangkan Berdasarkan dari hasil perhitungan yang mengacu pada standar *Internasional Civil Aviation Organization (ICAO)* dengan pesawat terbang rencana Boeing 747-100 dan Boeing 777-300ER maka dibutuhkan panjang landasan sebesar 3.600 m dan 3.700 m, dengan kondisi *runway* eksisting sebesar 2.600 m maka membutuhkan 1.100 m *runway* tambahan.

2. Untuk menentukan tebal perkerasan *runway* menggunakan pesawat rencana dengan beban satu roda yang paling besar yaitu pesawat B747-100 sehingga B-777-300ER tidak digunakan.

Berdasarkan dari hasil perhitungan grafik *CBR Method Flexible Pavement B-747-100* didapatkan hasil :

- a. Tebal perkerasan total sebesar 31 in \approx 89 cm.
- b. Tebal permukaan/*surface course* (P-403 HMA) sebesar 5 in \approx 13 cm.
- c. Tebal *base course* (P-304 *Cement Treat Base*) sebesar 6 in \approx 15 cm.
- d. Tebal *subbase course* (P-154 *subbase course*) sebesar 24 in \approx 61 cm.

3. Untuk perhitungan drainase didapatkan hasil saluran tertutup lingkaran (pipa) dengan dimensi inlet sebesar 0,25 m x 0,25 m dengan jarak antar inlet 50 m.

5.2 SARAN

Untuk perhitungan tebal perkerasan *runway* dapat menggunakan metode yang lebih teliti yaitu *Cumulative Damage Failure Method (CDF)* dan perlu dipertimbangkan untuk metode perhitungan *rigid pavement*.

“halaman ini sengaja dikosongkan.”