

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Dari hasil perancangan lapis keras lentur landas pacu bandar udara Supadio Pontianak penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Dengan menggunakan metode perancangan CBR, FAA dan LCN ternyata masing – masing metode menghasilkan tebal lapis keras lentur landas pacu yang berbeda satu sama lain.
2. Perbedaan utama dari ketiga metode perancangan CBR, FAA dan LCN yaitu pada asumsi, parameter dan prosedur perancangan yang dipergunakan dalam penelitian pengembangan permasalahan lapis keras untuk landas pacu yang dilakukan oleh masing – masing badan penerbangan yang mengeluarkan metode tersebut.
3. Persamaan dari ketiga metode perancangan CBR, FAA dan LCN adalah penentuan ketebalan lapis keras yang berdasarkan pada daya dukung tanah dasar dan bahan lapis keras yang dinyatakan dalam nilai CBR.
4. Dari perancangan tebal total lapis keras lentur landas pacu didapat tebal total lapis perkerasan terkecil (paling tipis) yang dihasilkan

oleh metode CBR dan tebal total perkerasan terbesar (paling tebal) diperoleh dari metode LCN.

7.2 Saran

Dari hasil perancangan lapis keras lentur landas pacu bandar udara Supadio Pontianak yang dilakukan, penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut :

1. Perlu adanya penelitian dan pengembangan lebih lanjut untuk suatu metode perancangan penentuan tebal lapis keras lentur landas pacu bandar udara khusus untuk kondisi Indonesia berkaitan dengan adanya perubahan cuaca dan letak geografis.
2. Perlu adanya penelitian lebih dalam perhitungan gaya – gaya yang terjadi pada struktur lapis keras untuk mendapatkan lapis keras yang tidak mudah dan cepat rusak selama umur rencana.
3. Perlu diadakan analisis untuk ramalan lalu lintas dengan memper timbangkan berkembangnya teknologi pesawat terbang, agar lalu lintas udara yang akan datang dapat dilayani oleh landas pacu yang ada.