

## ABSTRAKSI

*Landas pacu merupakan salah satu komponen utama dalam sistem bandar udara, yang sangat mempengaruhi kinerja dari seluruh kegiatan operasional. Pengetahuan tentang penentuan ketebalan lapis keras landas pacu sangatlah penting, agar bandar udara yang dirancang mampu memberikan pelayanan yang optimal bagi lalu lintas yang direncanakan dan dapat melayani perkembangan yang akan datang. Bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru-Riau saat ini mempunyai panjang landas pacu 2150m, lebar 30m, dan tebal total perkerasan 70 cm.*

*Penentuan tebal lapis keras landas pacu (runway) untuk bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru-Riau ditinjau dengan menggunakan beberapa metode perancangan yang telah diakui oleh International Civil Aviation Organization (ICAO). Metode ini diantaranya adalah metode CBR, LCN, dan FAA.*

*Dengan menggunakan data perancangan yang sama ditentukan tebal lapis keras landas pacu dengan menggunakan ketiga metode perancangan diatas. Perbedaan mendasar hasil perhitungan tebal lapis keras landas pacu dengan menggunakan ketiga metode tersebut terletak pada asumsi dan parameter yang digunakan pada masing-masing metode, serta prosedur perancangan yang dipergunakan dalam penelitian dan pengembangan permasalahan lapis keras landas pacu yang dilakukan oleh masing-masing badan penerbangan yang mengeluarkan metode tersebut, sedangkan persamaan dari ketiga metode adalah daya dukung tanah dasar dan bahan lapis keras (subbase dan base course) dinyatakan dalam nilai CBR. Kajian ulang hitungan ketebalan lapis keras landas pacu bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru-Riau menggunakan data yang didapat dari PT. Angkasa Pura II bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru-Riau dan PT. SURFENS.*

*Dari hasil perhitungan dengan menggunakan pesawat rencana B-737-300, untuk masing-masing metode didapat ketebalan total lapis keras landas pacu sebesar 70 cm berdasarkan metode CBR, 67 cm berdasarkan metode LCN dan 60 cm berdasarkan metode FAA. Berdasarkan pada hasil perhitungan maka dapat disimpulkan bahwa metode FAA merupakan metode yang menghasilkan ketebalan total yang paling tipis (60 cm) dan masih memenuhi persyaratan untuk keamanan dan kenyamanan selama pesawat akan melakukan tinggal landas dan pendaratan, sedangkan metode yang menghasilkan ketebalan terbesar adalah metode CBR (70 cm).*