

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Dari uraian hasil perhitungan tebal lapis keras lentur landas pacu bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru-Riau dan pembahasan pada bab sebelumnya. Penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan antara lain:

1. Dengan menggunakan metode perancangan CBR, LCN, dan FAA pada analisis ketebalan tebal lapis keras landas pacu masih mampu melayani/ menampung lalu lintas udara yang ada saat ini dengan pesawat terbesar B-737-300, tanpa adanya penambahan tebal struktur lapis keras (*overlay*).
2. Hasil akhir tebal lapis keras lentur landas pacu dari masing-masing metode perancangan didapatkan sebagai berikut:
  - Metode perancangan CBR, menghasilkan tebal total lapis keras lentur setebal 81.3 cm, setelah dikonversikan dengan lapis keras lentur yang ada, didapat tebal total 70 cm.
  - Metode perancangan LCN, menghasilkan tebal total lapis keras lentur setebal 71.5 cm, setelah dikonversikan dengan tebal lapis keras lentur yang ada, didapatkan tebal total 67 cm

- Metode perancangan FAA, menghasilkan tebal total lapis keras lentur setebal 60 cm, setelah dikonversikan dengan tebal lapis keras lentur yang ada didapat tebal total 60 cm.
3. Perbedaan utama dari ketiga metode perancangan CBR, LCN, dan FAA dalam analisis tebal lapis keras lentur landas pacu adalah 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.
  4. Dari hasil analisis perhitungan penentuan tebal lapis keras lentur landas pacu, ternyata perancangan dengan **metode FAA** menghasilkan tebal lapis keras lentur tertipis.

## 6.2 Saran

Dari hasil analisis perancangan lapis keras lentur landas pacu bandar udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru-Riau yang dilakukan, penulis mengajukan beberapa saran:

1. Pada setiap kurun waktu tertentu, supaya diadakan evaluasi terhadap kinerja landas pacu.

2. Untuk keperluan perawatan (*maintenance*) landas pacu sebaiknya dilakukan secara berkala setiap akhir tahun, sehingga apabila terjadi kerusakan segera dapat dilakukan perbaikan.
3. Perlu diadakan analisis untuk prediksi lalulintas, dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi pesawat terbang, agar lalulintas udara yang akan datang dapat dilayani oleh landas pacu yang ada.
4. Akan lebih lengkap apabila analisis struktur lapis keras lentur landas pacu ini, disertai dengan analisis kinerja lapis permukaannya, agar data yang didapat dari analisis ini lebih lengkap, sehingga evaluasi terhadap kinerja landas pacu akan lebih akurat.