

ABSTRAK

Judul : Analisis Ulang Perencanaan Tebal Perkerasan Kaku Apron Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang Menggunakan Metode FAA (*Federal Aviation Administration*), Nama : Aditya Janu Saputro, Nim : 41110110016, Dosen Pembimbing : Ir. Sylvia Indriany, MT., 2014.

Seiring dengan terus meningkatnya pergerakan pesawat dan penumpang dari dan menuju Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, hal ini berpengaruh langsung terhadap tingkat pelayanan (*level of service*) fasilitas di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. Untuk meningkatkan kapasitas apron dan *level of service* Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, pada tahun 2012 PT Angkasa Pura II (Persero) selaku pengelola bandara melakukan pekerjaan perencanaan perluasan apron Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang dengan menggunakan program COMFAA 3.0. Melalui tugas akhir ini, penulis akan melakukan analisa ulang perencanaan tebal perkerasan kaku apron Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang agar dapat diketahui perbandingan hasil dari perhitungan dan efisiensi dari hasil perhitungan tersebut untuk diterapkan di lapangan.

Metode yang digunakan dalam analisa ulang perencanaan tebal perkerasan kaku apron Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang ini adalah metode FAA (*Federal Aviation Administration*) yang berdasarkan *Advisory Circular (AC) No. AC/150/5320-6E Airport Pavement Design and Evaluation, Advisory Circular (AC) No. AC/150/5320-6D Airport Pavement Design and Evaluation*, dan *Advisory Circular (AC) No. AC/150/5370-10F Standard for Specifying Construction of Airport*.

Hasil dari analisis ini adalah perhitungan menggunakan program COMFAA 3.0 menghasilkan tebal perkerasan yang lebih besar dari pada hasil perhitungan menggunakan metode FAA. Dari mutu beton yang sama yaitu K-400, metode FAA menghasilkan tebal 41 cm, sedangkan hasil perhitungan program COMFAA 3.0 (data sekunder) adalah 42 cm. Sehingga dari segi biaya pembangunan apron metode FAA akan lebih efisien. Perbedaan ini terjadi karena Program COMFAA 3.0 dalam proses perhitungannya menggunakan pendekatan rumus, sedangkan metode FAA menggunakan kurva/grafik. Namun demikian metode FAA perlu tetap digunakan sebagai pembanding tebal perkerasan program COMFAA 3.0. Sejalan dengan itu program COMFAA 3.0 tetap harus dikembangkan karena perkembangan tipe & teknologi pesawat terbang.

Kata kunci : Perencanaan Perkerasan kaku, Apron, Bandara, metode FAA (*Federal Aviation Administration*), program COMFAA 3.0