

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Bandar Udara

2.1.1 Pengertian Bandar Udara

Menurut ketentuan yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Bandar Udara, bandar udara diartikan sebagai area di darat atau air yang mempunyai batasan tertentu yang digunakan untuk keperluan pendaratan dan lepas landas pesawat udara, kegiatan naik-turun penumpang, pengangkutan dan pemindahan barang, serta sebagai sarana transportasi intra dan antarmoda. Bandar udara juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas keselamatan dan keamanan selama penerbangan serta fasilitas yang diperlukan selama operasional penerbangan.

Sedangkan menurut PT (Persero) Angkasa Pura I Indonesia, bandara merupakan lapangan udara, yang terdiri dari bangunan bangunan dan peralatan dengan kelengkapan minimal, serta fasilitas angkutan udara untuk menjamin tersedianya pelayanan angkutan udara bagi masyarakat.

Di area aerodrome, terdapat berbagai fasilitas utama dengan satu sebutan kawasan pergerakan dan dibagi menjadi:

1. Runway (landasan pacu) adalah wilayah yang memiliki fungsi untuk take-off atau lepas landas pesawat dan landing pesawat terbang yang sedang beroperasi.
2. Taxiway (Landasan Hubung) adalah jalur yang menghubungkan apron dan runway. Jadi fungsi utama adalah untuk jalan keluar masuk pesawat dari runway (landasan pacu) ke bangunan terminal atau ke hanggar pemeliharaan.
3. Apron adalah bagian dari bandar udara yang disediakan untuk keperluan menaikan dan menurunkan penumpang, muatan pengambilan barang, parkir atau pemeliharaan pesawat. Apron direncanakan untuk dua sampai tiga pesawat ukuran terbesar yang diramalkan akan mendarat dilapangan.

2.1.2 Klasifikasi Bandar Udara

(Menurut horonjeff ,2015 :175) Untuk menetapkan standar desain geometris dari berbagai jenis bandara dan fungsi yang mereka layani, surat dan kode numerik dan deskriptor lainnya telah diadopsi mengklasifikasikan bandara. Kode referensi bandara adalah sistem pengkodean yang digunakan untuk menghubungkan karakteristik desain bandara dengan operational dan fisik, karakteristik pesawat yang dimaksudkan untuk beroperasi di bandar udara. Airplane Design Group (ADG) adalah pengelompokan berdasarkan pesawat terbang lebar sayap atau tinggi ekor.

Tabel 2.1 Aircraft Approach Categories

| Kategori | Approach speed, kn |
|----------|--------------------|
| A | <90 |
| B | 90-120 |
| C | 121-140 |
| D | 141-165 |
| E | >165 |

(Sumber : horonjeff, 2010:175)

Tabel 2.2 Aircraft Design Groups

| Group Number | Tail height, ft | Wingspan, ft |
|--------------|-----------------|--------------|
| I | <20 | < 49 |
| II | 20 - < 30 | 49 - < 79 |
| III | 30 - < 45 | 79 - < 118 |
| IV | 45 - < 60 | 118 - < 171 |
| V | 60 - < 66 | 171 - < 214 |
| VI | 66 - < 80 | 214 - < 262 |

(Sumber : horonjeff, 2010:175)

Tabel 2.3 ICAO Aerodrome Reference Code

| Code number | Reference field length, m | Code letter | Wingspan, m | Distance between outside edges of main wheel gear, m |
|-------------|---------------------------|-------------|-------------|------------------------------------------------------|
| 1 | <800 | A | < 16 | < 4.5 |
| 2 | 800 - < 1200 | B | 16 - < 24 | 4.5 - < 6 |
| 3 | 1200 - < 1800 | C | 24 - < 36 | 6 - < 9 |
| 4 | ≥ 1800 | D | 36 - < 52 | 9 - < 14 |
| | | E | 52 - < 65 | 9 - < 14 |
| | | F | 65 - < 80 | 14 - < 16 |

(Sumber : horonjeff, 2010:176)

2.2 Karakteristik Pesawat

Sebelum merencanakan pengembangan sisi udara sebaiknya harus mengetahui karakteristik pesawat rencana terlebih dahulu ,karakteristik pesawat rencana dibagi menjadi :

a. Weight

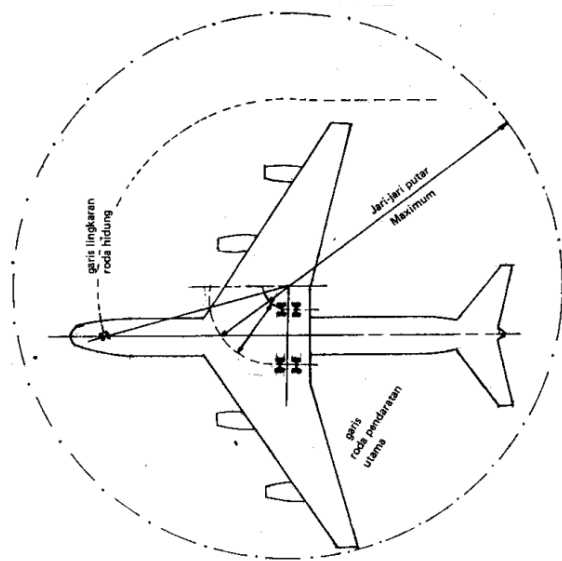
Berat pesawat tolak ukur beban maksimal yang dapat diterima oleh permukaan perkerasan, berat pesawat sangat berpengaruh terhadap tebal perkerasan yang akan direncanakan pada runway, taxiway, dan apron.

b. Dimensi pesawat

Dimensi pesawat ini mencakup lebar sayap pada pesawat ,panjang badan pesawat,tinggi pesawat,panjang as roda depan sampai as roda utama, radius minimum yang mampu dijangkau pesawat saat melakukan belokan di permukaan perkerasan yang ada di bandara.

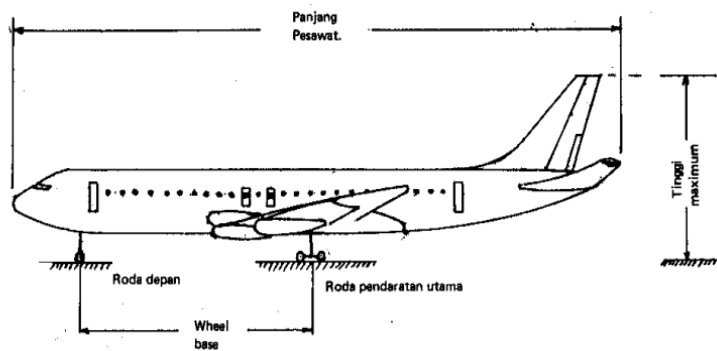
c. Panjang runway

Panjang runway ini juga sangat mempengaruhi untuk kebutuhan luas tanah suatu bandara yang akan dikembangkan .kebutuhan tiap pesawat tentang panjang landas pacu minimum berbeda beda, oleh karena itu panjang runway sangat berpengaruh dengan karakteristik pesawat rencana.



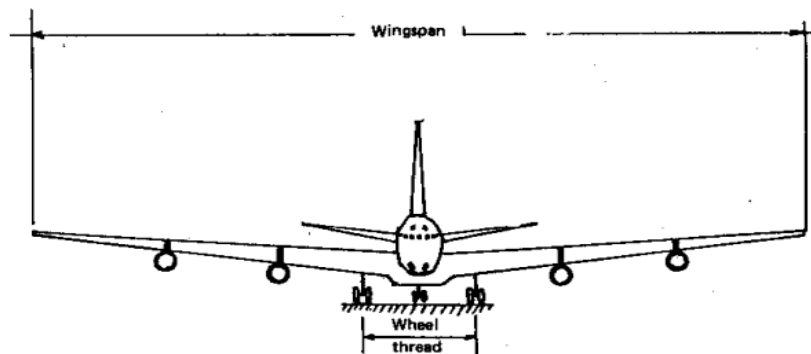
Gambar 2.1 Radius Putar Pesawat

(sumber: Mahyuddin,dkk 2021:23)



Gambar 2.2 Tampak Samping Pesawat Terbang

(sumber: Mahyuddin,dkk 2021:23)



Gambar 2.3 Tampak Depan Pesawat Terbang

(sumber: Mahyuddin,dkk 2021:23)

2.2.1 Konfigurasi Roda Pendaratan Pada Pesawat

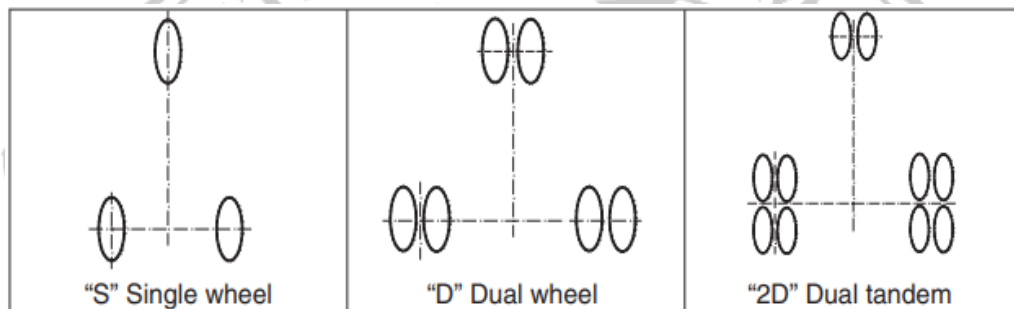
(Menurut horonjeff ,2010:59) Pesawat yang saat ini beroperasi di bandara penggunaan sipil dunia memiliki telah dirancang dengan berbagai konfigurasi roda pendaratannya. baling pesawat didesain Dengan salah satu dari tiga pengaturan dasar roda pendaratan, yaitu konfigurasi roda tunggal, yang diartikan sebagai roda utama dengan total dua roda, satu pada setiap dudukan; konfigurasi dua roda, yang dijelaskan sebagai roda utama dengan total empat roda, dengan masing-masing dua roda penyangga; dan konfigurasi dual-tandem, yang diartikan sebagai dua roda terpasang pada setiap penyangga.

Tabel 2.4 Radius Putar Minimum untuk Pesawat Penumpang Biasa

| aircraft | Max.steering Angle,deg | Radius .ft | | |
|-------------|---------------------------|------------|-------|-------|
| | | wingtips | Nose | tall |
| MD-81/83/88 | 82 | 65.9 | 80.7 | 74.3 |
| MD-90 | 82 | 66.5 | 85.5 | 74.6 |
| B 737-800 | 78 | 69.4 | 65.4 | 73.6 |
| A-320 | 78 | 71 | 79.5 | 80 |
| B 757-200 | 70 | 72.2 | 60 | 71.9 |
| A-310 | 65 | 92 | 84 | 91 |
| A 300-600 | 65 | 98 | 75.6 | 94.9 |
| B 747-200 | 65 | 112 | 92 | 97 |
| B 767-300 | 70 | 116.3 | 96.1 | 108.3 |
| DC 10-30 | 68 | 118.2 | 104 | 100.7 |
| MD-11 | 70 | 121.4 | 113.7 | 102 |
| B 767-400 | 65 | 129.4 | 108.2 | 119.5 |
| A340 | 78 | 130.6 | 109.9 | 120.4 |
| B 777-300 | 70 | 132 | 125 | 142 |

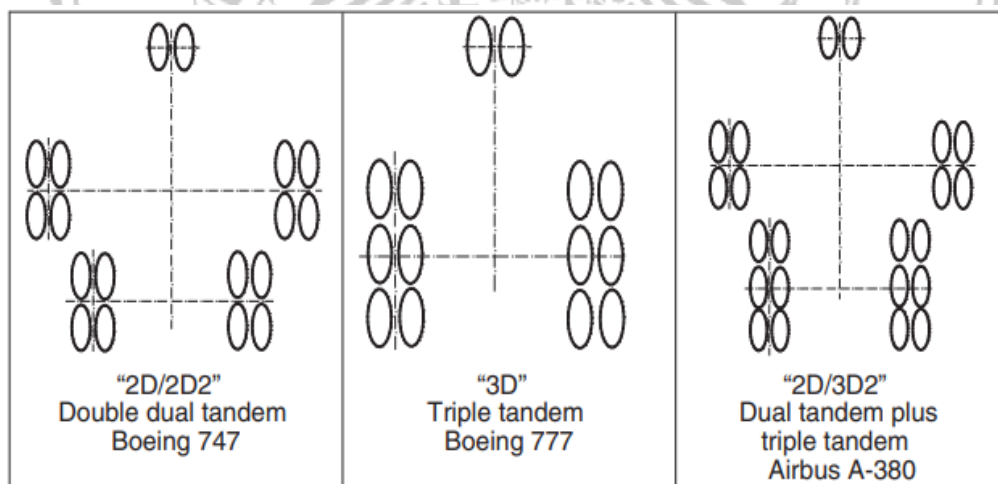
(Sumber : horonjeff, 2010:60)

Konfigurasi pendaratan layanan komersial terbesar pesawat telah menjadi lebih kompleks daripada konfigurasi sederhana. Misalnya, Boeing 747, Boeing 777, kompleksitas konfigurasi pendaratan mendorong FAA untuk mengadopsi konvensi penamaan standar untuk konfigurasi roda pendaratan pesawat. Konfigurasi roda pendaratan memainkan peran penting dalam mendistribusikan berat sebuah pesawat di tanah yang didudukinya, dan dengan demikian pada gilirannya dampak yang signifikan pada desain perkerasan lapangan terbang. Terutama, peningkatan jumlah roda pada roda yang terpasang menyebabkan peningkatan berat pesawat, sementara pesawat masih menerima gaya ini di jalan raya, taxiway, atau landasan pacu dari permukaan yang diberikan.



Gambar 2.4 Konfigurasi Dasar Roda Pesawat

(Sumber : horonjeff, 2010:61)



Gambar 2.5 Konfigurasi Kompleks Roda Pesawat

(Sumber : horonjeff, 2010:61)

2.2.2 Bobot Pesawat Terbang

a. Operating Weight Empty (OWE)

Bobot pesawat terbang kosong adalah berat dasar pesawat terbang, termasuk didalamnya awak dan peralatan pesawat terbang, tetapi tidak termasuk bahan bakar dan penumpang atau barang (Horonjeff and McKelvey, 2010)

b. Maximum Landing weight (MTOW)

Berat Maksimum Saat Mendarat (MTOW) merupakan berat maksimum yang diizinkan untuk pesawat saat melakukan lepas landas atau dalam kondisi lepas landas, dihitung sebagai selisih antara Berat Kosong Operasional (OWE), bahan bakar, cadangan bahan bakar, dan muatan. Merancang pesawat hanya untuk menahan berat struktural maksimum saat lepas landas tidaklah ekonomis. Sangat jarang pesawat mendarat dengan beban berat struktural maksimum yang harus ditopang.

c. Maximum Landing Weight (MLW)

Berat Pendaratan Maksimum adalah berat maksimal pesawat terbang pada saat roda menyentuh lapis landasan pacu (mendarat) sesuai dengan bobot pesawat dan persyaratan kelayakan penerbangan.

d. Maximum Ramp Weight

Berat Ramp maximum Adalah beban maksimum pesawat yang diizinkan untuk melakukan gerakan, atau berjalan dari area parkir pesawat serta landasan pacu. Selama melakukan gerakan ini, maka akan terjadi pembakaran bahan bakar sehingga pesawat akan sedikit kehilangan berat. (Horonjeff and McKelvey, 2010).

e. Pay Load

Muatan adalah beban pesawat yang diperbolehkan untuk diangkut oleh pesawat sesuai dengan persyaratan angkut pesawat. Umumnya beban / muatan ini menghasilkan pendapatan (beban yang dikenai biaya). Secara teoritis beban maksimum ini merupakan perbedaan antara berat bahan bakar kosong dan berat operasi kosong. (Horonjeff and McKelvey, 2010).

2.2.3 Pengaruh Kemampuan Pesawat Pada Runway Dalam Perencanaan Geometrik

- a. Kecepatan awal untuk melakukan manuver pemanjangan saat mendaki (Initial Climb Out Speed) adalah kecepatan minimum di mana pilot diizinkan memulai pemanjangan setelah pesawat mencapai ketinggian 10,4 meter di atas permukaan landasan pacu.
- b. Kecepatan putusan (Decision Speed) ditentukan ketika mesin mengalami kegagalan sebelum mencapai kecepatan V_1 . Jika kegagalan mesin terjadi setelah mencapai V_1 , pilot harus melanjutkan penerbangan tanpa berhenti atau mengurangi kecepatan.
- c. Kecepatan Rotasi adalah kecepatan di mana pilot mulai mengangkat hidung pesawat untuk lepas landas dengan menarik handle ke belakang.
- d. Kecepatan Angkat adalah kecepatan di mana pesawat mulai terangkat dari landasan, bergantung pada kemampuan pesawat.
- e. Jarak Lepas Landas adalah jarak horizontal yang ditempuh pesawat saat lepas landas dengan mesin non-aktif, tetapi pesawat sudah mencapai ketinggian 10,5 meter di atas permukaan landasan pacu.
- f. Clearway adalah area di luar ujung landasan pacu dengan lebar minimal 500 kaki. Fungsi ini sebagai perpanjangan landasan yang masih dikontrol oleh pengelola bandara, dengan batas maksimum setengah panjang jalur lepas landas.
- g. Stop way digunakan untuk menahan pesawat jika terjadi kegagalan selama proses lepas landas.

Tabel 2.5 Karakteristik Pesawat Udara

| Jenis pesawat | Ref code | Karakteristik pesawat | | | | | |
|---------------------------|----------|-----------------------|-----------------|-----------|-------------|-----------|----------|
| | | ARFL (m) | Lebar Sayap (m) | OMGWS (m) | Panjang (m) | MTOW (kg) | TP (Kpa) |
| Airbus A320 | 3C | 2090 | 34.1 | | 37.6 | 73500 | 1140 |
| Airbus A319 | 3C | 1520 | 34.1 | | 33.8 | 64000 | 1070 |
| CESSNA CAR-206 | 1A | 274 | 10.9 | 2.6 | 8.6 | 1639 | |
| DASH 6 | 1B | 695 | 19.8 | 4.1 | 15.8 | 5670 | 220 |
| CN-235-300 | 1C | 1200 | 25.81 | 7.0 | 21.4 | 16500 | |
| DASH 7 | 1C | 910 | 28.3 | 7.8 | 24.6 | 19505 | 626 |
| C 208 | 1A | 274 | 10.9 | 2.6 | 8.6 | 1639 | |
| CASSA 212-300 | 2B | 866 | 20.3 | 3.6 | 16.1 | 8100 | |
| Domier 328-100 | 2B | 1090 | 20.1 | | 21.3 | 13988 | |
| Domier-328-300 | 2B | 1087 | 21 | | 21.3 | 13988 | |
| ATR 42-500 | 2C | 1160 | 24.6 | 4.1 | 22.7 | 18600 | 790 |
| DASH 8(300) | 2C | 1100 | 27.4 | 8.5 | 25.7 | 18642 | 805 |
| MA 60 | 2C | 1100 | 29.2 | | 24.71 | 21800 | |
| Challenger 605 | 3B | 1780 | 19.61 | | 20.85 | 21900 | |
| Snort 330-200 | 3B | 1310 | 22.76 | | 17.69 | 10387 | |
| ATR 72-500 | 3C | 1220 | 27.0 | 4.10 | 27.2 | 22500 | 1150 |
| ATR 72-600 | 3C | 1290 | 27.05 | 4.10 | 27.16 | 22800 | 828 |
| Bombardier Global Express | 3C | 1774 | 28.7 | 4.9 | 30.3 | 42410 | 920 |
| Embraer EMB 120 | 3C | 1560 | 19.78 | 7.3 | 20 | 11500 | 540 |
| Fokker F100 | 3C | 1820 | 28.2 | 5.0 | 35.5 | 44450 | 779 |
| Foker F27-500 | 3C | 1670 | 29.0 | 7.9 | 25.1 | 20412 | 552 |

(Sumber : KP No. 39 Tahun 2015)

Tabel 2.5 Karakteristik pesawat udara (lanjutan)

| Jenis pesawat | Ref code | Karakteristik pesawat | | | | | |
|-----------------------------|----------|-----------------------|-----------------|-----------|-------------|-----------|----------|
| | | ARFL (m) | Lebar Sayap (m) | OMGWS (m) | Panjang (m) | MTOW (kg) | TP (Kpa) |
| Fokker F28-4000 | 3C | 1680 | 25.1 | 5.8 | 29.6 | 32205 | 779 |
| Fokker F50 | 3C | 1760 | 29 | 8.0 | 25.2 | 20820 | 552 |
| McDonnell Douglas DC-3 | 3C | 1204 | 28.8 | 5.8 | 19.6 | 14100 | 358 |
| McDonnell Douglas DC9-20 | 3C | 1551 | 28.5 | 6.0 | 31.8 | 45360 | 972 |
| RJ-200 | 3C | 1600 | 26.34 | 4.72 | 30.99 | 44226 | |
| SAAB SF-340 | 3C | 1300 | 21.4 | 7.5 | 19.7 | 12371 | 655 |
| Airbus A300 B2 | 3D | 1676 | 44.8 | 10.9 | 53.6 | 142000 | 1241 |
| C 130 H (hercules) | 3D | 1783 | 39.7 | 4.3 | 29.3 | 70300 | 95 |
| EMB 145 LR | 4B | 2269 | 20 | 4.1 | 29.87 | 22000 | 999.74 |
| Airbus A320-200 | 4C | 2090 | 34.1 | 8.7 | 37.6 | 72000 | 1360 |
| Boeing B717-200 | 4C | 1680 | 28.5 | 6.0 | 37.8 | 51710 | 1048 |
| Boeing B737-200 | 4C | 1990 | 28.4 | 6.4 | 30.53 | 52400 | 1145 |
| Boeing B737-300 | 4C | 1940 | 28,9 | 6,4 | 33,4 | 61230 | 1334 |
| Boeing B737-400 | 4C | 2540 | 28,9 | 6,4 | 36.5 | 63083 | 1400 |
| Boeing B737-500 | 4C | 1830 | 28,9 | 5,2 | 31 | 60560 | - |
| Boeing B737-600 | 4C | 1750 | 34,3 | 5,72 | 31,2 | 65090 | - |
| Boeing B737-700 | 4C | 1600 | 34,3 | 5,72 | 33,6 | 70143 | - |
| Boeing B737-800 | 4C | 2256 | 34,3 | 6,4 | 39,5 | 70535 | 1470 |
| Boeing B737-900 | 4C | 2240 | 34,3 | 7 | 42,1 | 66000 | 1470 |
| Bombardier CRJ 1000 Nextgen | 4c | 1996 | 26,2 | - | 39,1 | 40824 | 1060 |

(Sumber : KP No. 39 Tahun 2015)

Tabel 2.5 Karakteristik pesawat udara (lanjutan)

| Jenis pesawat | Ref code | Karakteristik pesawat | | | | | |
|--------------------------------|----------|-----------------------|-----------------|-----------|-------------|-----------|----------|
| | | ARFL (m) | Lebar Sayap (m) | OMGWS (m) | Panjang (m) | MTOW (kg) | TP (Kpa) |
| Bombardier CRJ 1000 Nextgen EL | 4c | 1882 | 26,2 | - | 39,1 | 38995 | 1060 |
| Bombardier CRJ 1000 Nextgen ER | 4c | 2079 | 26,2 | - | 39,1 | 42640 | 1060 |
| McDonnell Douglas DC9-30 | 4c | 1800 | 32,9 | 6,0 | 36,4 | 48988 | 1050 |
| McDonnell Douglas DC9-80 | 4c | 2553 | 32,8 | 6,2 | 45,1 | 72575 | 1390 |
| McDonnell Douglas MD82 | 4c | 2270 | 32,8 | 6,2 | 45,1 | 67812 | 1268,6 |
| McDonnell Douglas MD83 | 4c | 2550 | 32,8 | 6,2 | 45,1 | 72574 | 1268,6 |
| McDonnell Douglas MD87 | 4c | 1860 | 32.8 | 6.2 | 39.7 | 63503 | 1268.64 |
| McDonnell Douglas MD88 | 4c | 2550 | 32.8 | 6.2 | 45.1 | 67812 | 1268.64 |
| Sukhoi SJ-100-95LR | 4c | 1800 | 27.80 | | 29.8 | 492150 | |
| Airbus A300-600 | 4D | 2332 | 44.8 | 10.9 | 54.1 | 165000 | 1260 |
| Airbus A310-200 | 4D | 1860 | 43.9 | 10.9 | 46.7 | 132000 | 1080 |
| Boeing B707-300 | 4D | 3088 | 44.4 | 7.9 | 46.6 | 151315 | 1240 |
| Boeing B757-200 | 4D | 2350 | 38.0 | 8.7 | 47.3 | 108860 | 1172 |
| Boeing B767-200ER | 4D | 2600 | 47.6 | 10.8 | 48.5 | 156500 | 1310 |
| Boeing B767-300ER | 4D | 2400 | 47.6 | 10.8 | 54.9 | 172365 | 1310 |

(Sumber : KP No. 39 Tahun 2015)

2.3 Perencanaan Sisi Udara (Air side)

2.3.1 Konfigurasi Landas Pacu

Konfigurasi landasan pacu mengacu pada jumlah dan relatif orientasi satu atau lebih landasan pacu disebuah bandar udara, banyak macam landas pacu yang ada (Horonjeff, 2010 :178).

a. Single Runway

Runway tunggal adalah konfigurasi landasan pacu yang paling dasar. Diperkirakan bahwa kapasitas per jam dari satu landasan pacu dalam kondisi Visual Flight Rules (VFR) berkisar antara 50 dan 100 operasi per jam, sementara dalam kondisi Instrument Flight Rules (IFR) kapasitas ini berkurang menjadi 50 hingga 70 operasi per jam, tergantung pada campuran pesawat dan ketersediaan alat bantu navigasi.

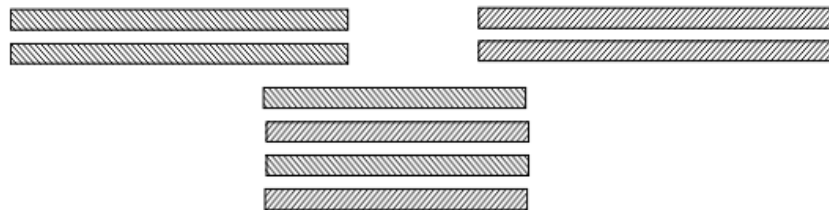


Gambar 2.6 *Single Runway*

(sumber : Mahyuddin, 2021)

b. Parallel Runways

Kapasitas sistem landasan pacu paralel tergantung pada jumlahnya landasan pacu dan Jarak antara landasan pacu dapat bervariasi, dengan umumnya terdapat dua, tiga, atau empat landasan pacu yang berjajar sejajar. Spasi antara landasan pacu tersebut dapat dikategorikan sebagai dekat, menengah, atau jauh, tergantung pada seberapa jauh garis tengah antara dua landasan pacu paralel.



Gambar 2.7 *Pararell Runways*

(sumber : Mahyuddin, 2021)

c. **Intersecting Runways**

Banyak bandara Memiliki dua atau lebih landasan pacu yang saling bersilangan dengan arah yang berbeda disebut sebagai landasan pacu berpotongan. Persimpangan landasan pacu diperlukan ketika angin yang cukup kuat bertiup dari lebih dari satu arah, sehingga hanya satu landasan pacu yang dapat menangani angin silang yang signifikan. Ketika terjadi angin kencang, hanya satu landasan pacu yang bersilangan yang dapat digunakan, yang secara substansial mengurangi kapasitas lapangan terbang.. Jika angin relatif ringan, kedua jalur lari dapat digunakan secara bersamaan. Kapasitas dua berpotongan landasan pacu tergantung pada lokasi persimpangan (yaitu, di tengah jalan atau dekat ujungnya), cara pengoperasian landasan pacu lepas landas dan pendaratan, disebut sebagai strategi penggunaan landasan pacu, dan campuran pesawat Semakin jauh persimpangan dari ujung lepas landas landasan pacu dan ambang pendaratan, semakin rendah kapasitasnya. Kapasitas tertinggi dicapai ketika persimpangan dekat dengan lepas landas.

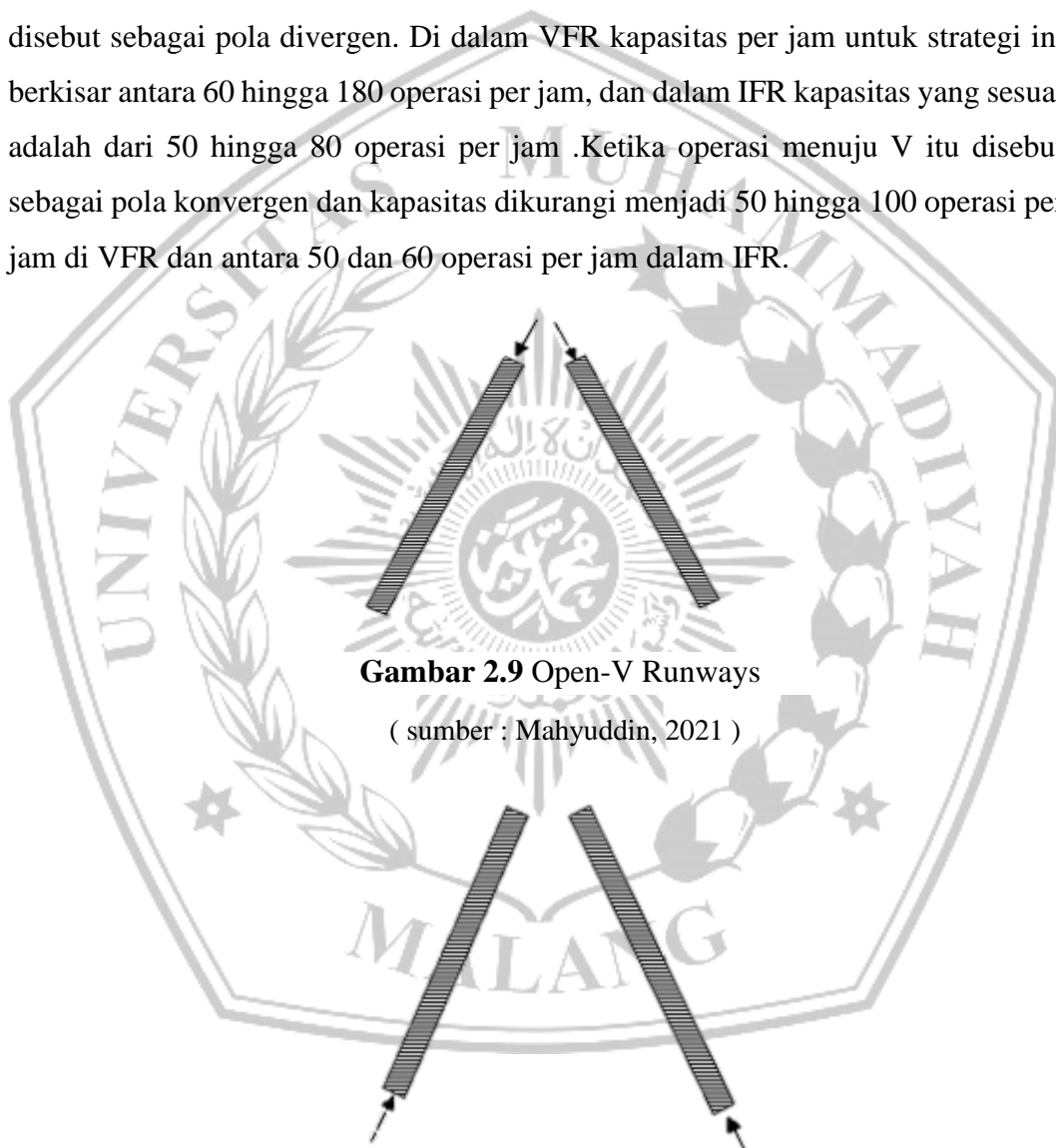


Gambar 2.8 *Intersecting Runways*

(sumber : Mahyuddin, 2021)

d. Open-V Runways

Landasan pacu dalam arah yang berbeda yang tidak berpotongan disebut sebagai landasan pacu V terbuka. memotong landasan pacu, landasan pacu V terbuka kembali ke landasan pacu tunggal, ketika angin kencang dari satu arah. Saat angin ringan, kedua landasan pacu dapat digunakan secara bersamaan. Strategi yang menghasilkan kapasitas tertinggi adalah saat operasi jauh dari V dan ini disebut sebagai pola divergen. Di dalam VFR kapasitas per jam untuk strategi ini berkisar antara 60 hingga 180 operasi per jam, dan dalam IFR kapasitas yang sesuai adalah dari 50 hingga 80 operasi per jam. Ketika operasi menuju V itu disebut sebagai pola konvergen dan kapasitas dikurangi menjadi 50 hingga 100 operasi per jam di VFR dan antara 50 dan 60 operasi per jam dalam IFR.



Gambar 2.9 Open-V Runways

(sumber : Mahyuddin, 2021)

Gambar 2.10 Close-V Runways

(sumber : Mahyuddin, 2021)

2.3.2 Karakteristik Runway

Adapun karakteristik landasan pacu dapat dilihat sebagai berikut :

1. Lebar Perkerasan Structural landasan

Tabel 2.6 Lebar Perkerasan *Runway*

| Nomor | A | B | C | D | E |
|-------|------|------|------|------|------|
| 1 | 18 m | 18 m | 23 m | - | - |
| 2 | 23 m | 23 m | 30 m | - | - |
| 3 | 30 m | 30 m | 30 m | 45 m | - |
| 4 | - | - | 45 m | 45m | 45 m |

(Sumber : Basuki,1986 :182)

2. Kemiringan memanjang Runway

Tabel 2.7 Kemiringan Memanjang Landasan Pacu

| kriteria | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-------------------------------|------|-----|-----|-----|
| Max.effective slope | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| Max longitudinal slope | 1.25 | 1.5 | 2.0 | 2.0 |
| Max longitudinal slope change | 1.5 | 1.5 | 2.0 | 2.0 |
| Slope change per 30 m | 0.1 | 0.2 | 0.4 | 0.4 |

(Sumber : Basuki,1986 :182)

3. Kemiringan melintang runway

Tabel 2.8 Kemiringan Melintang *Runway*

| Nomor Kode | Kemiringan melintang |
|------------|----------------------|
| A | 2% |
| B | 2% |
| C | 1.5% |
| D | 1.5% |
| E | 1.5% |

(sumber : buku panduan kuliah Universitas 17 agustus 1945 semarang)

2.3.3 Faktor-Faktor yang berpengaruh pada Panjang Runway

(Basuki , 1986 : 35) Menurut ICAO, ARFL adalah panjang landasan pacu minimum yang diperlukan untuk melakukan lepas landas pada berat maksimum saat lepas landas, elevasi di atas permukaan laut tertentu, kondisi atmosfer standar, tanpa adanya angin, dan landasan pacu tanpa kemiringan, yaitu kemiringan sama dengan nol.

ARFL (Airfield Reference Field Length) pada tiap-tiap tipe pesawat pasti berbeda tergantung pada pabrik atau tangan pertama yang memproduksi pesawat itu. Setelah ARFL Diketahui bahwa penyesuaian dilakukan terhadap karakteristik demografis area bandara, termasuk koreksi untuk ketinggian, suhu udara, kemiringan landasan pacu, dan kecepatan angin di bandara. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perhitungan panjang landasan pacu menurut ICAO adalah sebagai berikut:

1. Panjang landas pacu dasar (Basic Actual Length) menentukannya dengan dasar asumsi kondisi bandara seperti
 - a. Ketinggian bandara dengan acuan pada ketinggian dimuka air laut
 - b. Temperatur bandara yang merupakan temperatur standard
 - c. Runway bidang yang tidak mempunyai kemiringan kearah longitudinal
2. Panjang landas pacu yang disyaratkan, bisa diketahui dengan memakai basic runway length atau panjang runway dasar setelah itu dikalkulasikan dengan angka koreksi supaya dapat mengubah elevasi,suhu juga kelandaian landas pacu ditempat perencanaan runway tersebut.

a. Temperature

Pada suhu yang relatif lebih tinggi, dibutuhkan landasan pacu yang lebih panjang. Menurut ICAO, panjang landasan pacu harus disesuaikan dengan suhu, yaitu diberikan koreksi sebanyak 1% untuk setiap kenaikan 1°C. ICAO merekomendasikan perhitungan koreksi temperatur dengan menggunakan rumus tertentu.

$$F_t = 1 + 0,01 (T - (15 - 0,0065 \times h) \text{ metric 2.1}$$

$$F_t = 1 + 0,0056 (T - (59 - 0,0036 \times h) \text{ imperial 2.2}$$

Ket :

F_t = koreksi untuk temperature

T = suhu bandar udara

h = elevasi bandar udara

b. Ketinggian altitude

Ketika terjadi meningkatnya elevasi landas pacu, kerapatan udara akan turun dan mengurangi gaya angkat sayap pesawat , untuk atasi peningkatan elevasi maka dibuat koreksi elevasi dengan kenaikan 7% setiap 300 m diatas permukaan air laut :

$$F_e = 1 + 0,07 \frac{h}{300} \text{ metrik..... 2.3}$$

$$F_e = 1 + 0,07 \frac{h}{300} \text{ imperial..... 2.4}$$

Ket :

F_e = koreksi elevasi

H = elevasi bandara

Kemiringan landasan (Runway Gradient) dibatasi oleh standar perencanaan lapangan terbang, yang membatasi kemiringan hingga 1 ½ persen. Dalam merancang bandara, FAA memperkenalkan konsep "Effective Gradient," yang mencakup perbedaan ketinggian antara titik tertinggi dan titik terendah pada penampang memanjang landasan, dibagi dengan panjang total landasan

$$F_s = 1 + 0,1 S (\text{metrik atau imperial })..... 2.5$$

Ket :

F_s = koreksi kemiringan bandara

S = gradien efekif runway

c. Menghitung ARFL

Untuk mendapati angka minimal panjang landas pacu yang dibutuhkan oleh pesawat rencana .adapun persamaan yang dipakai dalam perhitungan ARFL sebagai berikut:

$$L_a = ARFL \times F_t \times F_e \times F_s \dots\dots\dots 2.6$$

Ket :

L_a = panjang rencana landasan pacu

ARFL = panjang landas pacu minimum

F_t = faktor koreksi suhu

F_s = faktor koreksi kemiringan

F_e = faktor koreksi elevasi

2.3.4 Struktur Perkerasan Landas Pacu

Menurut basuki (1986:269) Perkerasan memiliki peran sebagai penopang rata-rata untuk pesawat, dan permukaan yang rata menciptakan jalur pesawat yang seimbang. Dari segi fungsinya, sangat penting untuk memastikan bahwa setiap lapisan dari atas ke bawah memiliki kekerasan dan ketebalan yang memadai guna mencegah "Distress" (kerusakan akibat ketidakmampuan menahan beban).

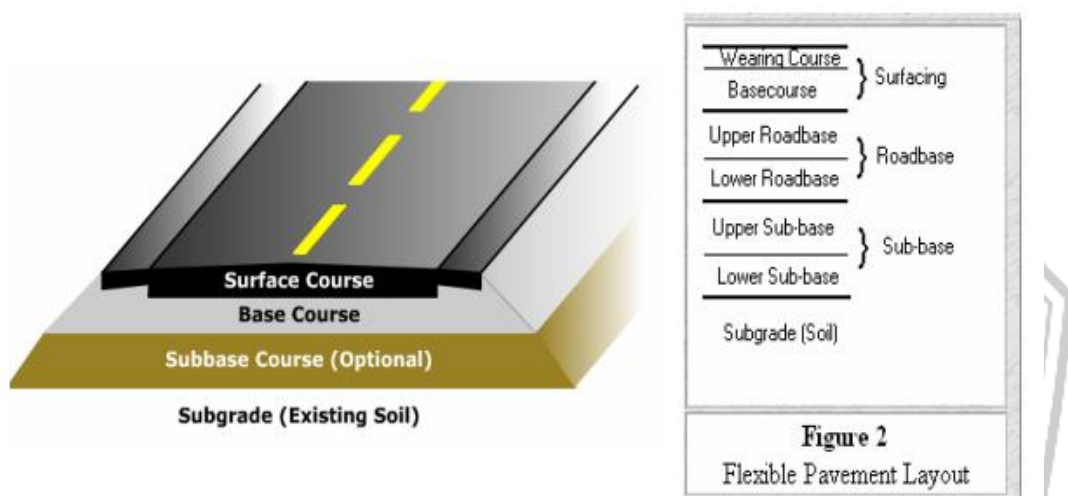
Struktur perkerasan fleksibel terdiri dari beberapa lapisan, seperti surface course, base course, dan sub base course, yang semuanya ditempatkan di atas tanah asli yang telah dipadatkan, yang disebut sebagai sub grade. Sistem perkerasan fleksibel melibatkan penggunaan aspal pada lapisan permukaan yang ditempatkan di atas base course, dan bila diperlukan sesuai kondisi tanah dasar, sub base.

Seluruh struktur perkerasan fleksibel pada akhirnya didukung oleh tanah dasar. Surface course Mencegah air permukaan meresap ke lapisan dasar, memberikan ikatan yang halus dan efektif tanpa adanya partikel yang lepas, menanggung tegangan geser yang dihasilkan oleh beban pesawat, serta memberikan tekstur nonskid yang berkualitas tanpa menyebabkan keausan ban yang tidak seharusnya. Selain itu, jalur juga harus tahan terhadap tumpahan bahan bakar dan pelarut lainnya di daerah di mana pemeliharaan mungkin terjadi.

Surface adalah elemen struktural utama perkerasan; itu memiliki fungsi mendistribusikan beban roda ke sub base dan tanah dasar. Itu harus dirancang untuk mencegah kegagalan di tanah dasar, menahan tegangan yang dihasilkan pada base course, menahan vertikal tekanan yang cenderung menghasilkan konsolidasi dan

deformasi memakai saja, dan menahan perubahan volume yang disebabkan oleh fluktuasi kandungan kelembabannya.

Fungsi sub base, bila diperlukan, mirip dengan base course, tapi karena sub base lebih lanjut dihapus dari area aplikasi beban, itu mengalami intensitas tegangan yang lebih rendah. Sub base biasanya diperlukan ketika perkerasan lentur harus ditopang oleh tanah dengan nilai CBR kurang dari 20. Sub base course perkerasan fleksibel tersedia dalam berbagai jenis.



Gambar 2.11 Struktur Perkerasan Fleksibel

(sumber : wahyudi : 48)

2.4 Metode Perencanaan Perkerasan Lapangan Terbang

Menurut horronjeff (2010 : 273) sebelum tahun 2008, metode standar FAA untuk perkerasan lentur desain dikenal sebagai metode CBR. Metode CBR didasarkan pada grafik perkiraan yang memperhitungkan nilai CBR dari tanah dasar dan jumlah dan berat kotor keberangkatan tahunan yang setara dari pesawat desain. Bagan aproksimasi terpisah disediakan oleh FAA untuk konfigurasi roda pendaratan pesawat umum yang berbeda, dan untuk pesawat dengan berat kotor maksimum lebih dari 300.000 lb. berat, pesawat individu tertentu.

Menurut Basuki (1986 : 271) Beberapa pendekatan digunakan dalam perencanaan perkerasan lapangan terbang, walaupun tidak diakui sebagai standar oleh lembaga-lembaga penerbangan internasional seperti ICAO. Beberapa metode tersebut melibatkan :

2.4.1 Metode FAA

Menurut Basuki (1983 :288) Secara prinsip, analisis statistik membandingkan kondisi lokal seperti tanah, sistem drainase, dan metode bebanan untuk perilaku beban. FAA telah mengklasifikasikan tanah menjadi 13 bagian sebagai dasar analisis tersebut.

- Klas E1 adalah tanah yang memiliki gradasi baik, kasar dan butirannya tetap stabil, biasanya terdiri dari pasir yang mempunyai gradasi baik, dan juga kerikil tidak ada butiran halus.
- Klas E2 merupakan jenis tanah yang mirip dengan E1 namun kandungan pasir didalamnya relatif sedikit lebih mengandung lumpur ataupun tanah liat yang banyak.
- Klas E3 dan E4 keduanya terdapat dari tanah berbutir halus dan tanah berpasir namun gradasinya relatif lebih buruk dibandingkan dengan E1 dan E2
- Klas E5 terdiri dari tanah yang memiliki gradasi jelek mempunyai kandungan lumpur dan tanah liat campuran $> 35\%$ dan $< 45\%$.
- Klas E6 terdiri dari lumpur yang berpasir, jenis tanah ini stabil bila kondisi kering dan juga sebaliknya bila pada kondisi basah stabilitasnya akan menghilang.
- Klas E7 didalamnya adalah tanah yang terdiri dari tanah liat berlumpur, pasir berlempung, dan lumpur berlempung memiliki karakteristik yang berkisar dari kaku hingga lunak ketika dalam kondisi kering, tetapi menjadi plastis saat dalam kondisi basah.
- Klas E8 hampir sama dengan E7 namun liquid limitnya yang tinggi akan menghasilkan derajat pemampatan yang relatif lebih besar.
- Klas E9 terdiri dari Pencampuran tanah liat dengan lumpur menghasilkan kondisi yang sangat elastis dan sulit untuk dipadatkan.
- Klas E10 kondisi tanah yang berlumpur dan tanah liat yang membentuk gumpalan keras pada saat kondisi kering, namun akan plastis pada kondisi basah.

- Klas E11 hampir sama dengan E10 namun memiliki liquid limit yang relatif tinggi.
- Klas E12 tanah ini mempunyai Liquid Limit diatas 80 . bisa terbentuk oleh tanah liat dengan plasticitas yang tinggi namun sangat tidak stabil karena kelembapannya yang berlebihan.
- Klas E13 jenis tanah ini meliputi semua jenis tanah rawa organik, yang sangat lemah dan sangat lembab di tempat aslinya.

Tabel 2.9 Hubungan CBR dan Klasifikasi Subgrade Menurut FAA

| Klasifikasi | CBR |
|-------------|----------------|
| Fa | 20(atau lebih) |
| F1 | 16-20 |
| F2 | 13-16 |
| F3 | 11-13 |
| F4 | 9-11 |
| F5 | 8-9 |
| F6 | 7-8 |
| F7 | 6-7 |
| F8 | 5-6 |
| F9 | 4-5 |
| F10 | 3-4 |

(Sumber : basuki ,1983 :293)

Kemudian penentuan pesawat rencana yang memiliki beban hasil ketebalan perkerasan paling dominan, disitulah dikonversikan menjadi pesawat rencana beserta Equivalent Annual Departure dari pesawat itu lalu memprediksi jumlah penerbangan tahunan dan juga konfigurasi roda pendaratan ,dengan menggunakan rumus

$$W1 = \text{MTOW Pesawat rencana} \times 95\% \times \frac{1}{\text{jumlah roda pesawat utama}} \dots\dots 2.7$$

$$W2 = \text{MTOW Pesawat operasi} \times 95\% \times \frac{1}{\text{jumlah roda pesawat utama}} \dots\dots 2.8$$

$R2 = \text{keberangkatan tahunan} \times \text{faktor pengkali keberangkatan tahunan} \dots\dots\dots 2.9$

$$R1 = 10^{\text{Log}R2} \left(\frac{W2}{W1}\right)^{0.5} \dots\dots\dots 2.10$$

Ket :

$R1 = \text{Equivalent annual departure pesawat rencana}$

$R2 = \text{Annual departure pesawat, dalam roda pendaratan pesawat rencana}$

$W1 = \text{Bobot roda dari pesawat rencana}$

$W2 = \text{Bobot roda dari pesawat yang ingin diketahui}$

Pesawat yang memiliki dimensi badan yang luas, dengan perkiraan berat sekitar 300.000 lbs dan dilengkapi dengan roda pendaratan dual tandem, memerlukan konversi khusus untuk perhitungan equivalent annual departure. Selain itu, karena roda pendaratan pesawat memiliki jenis yang beragam, perlu dilakukan konversi khusus sebelum perhitungan dapat dilakukan.

Tabel 2.10 Konversi Roda Pendaratan

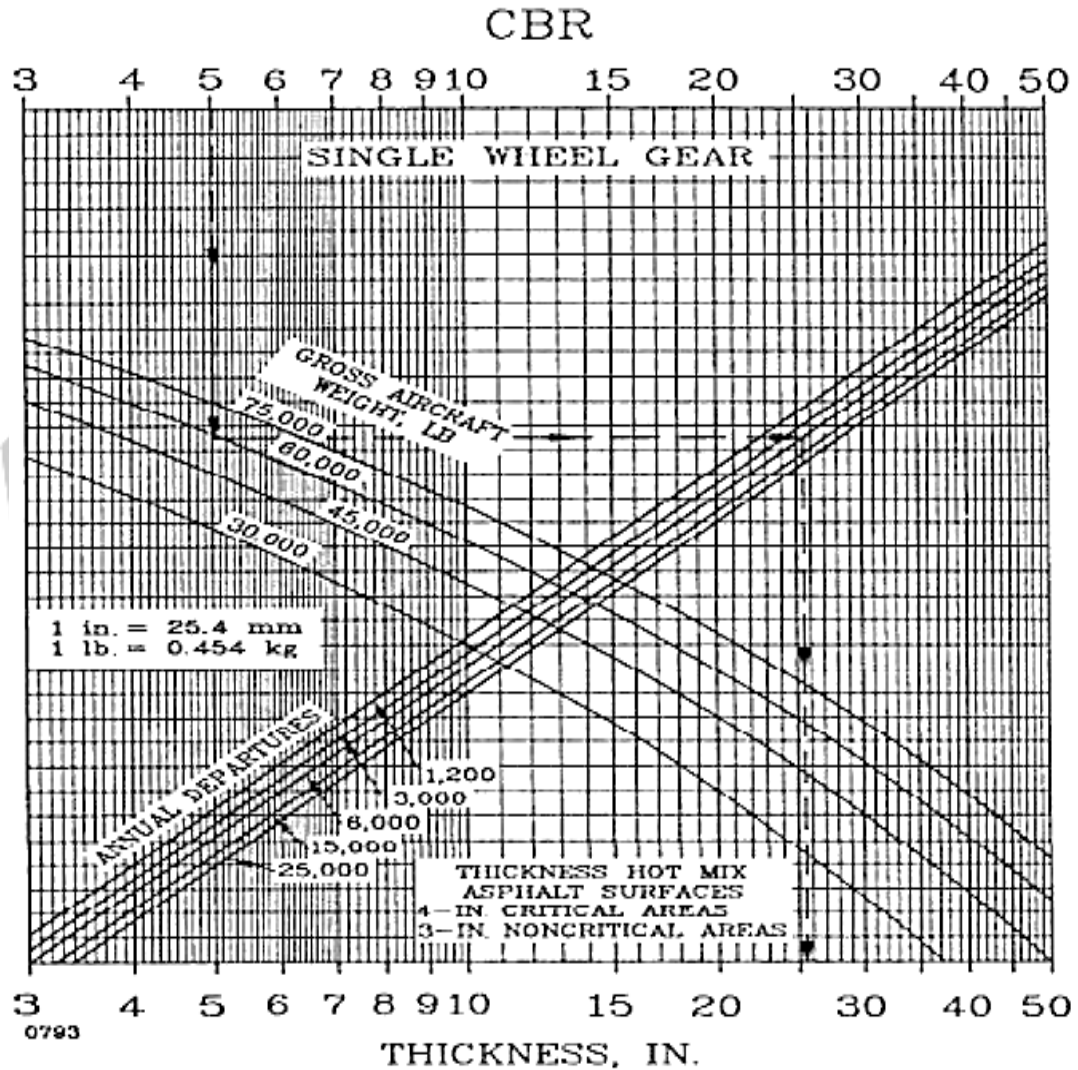
| Konversi dari | ke | Faktor pengali |
|--------------------|--------------|----------------|
| Single wheel | Dual wheel | 0.8 |
| Single wheel | Dual tandem | 0.5 |
| Dual wheel | Dual tandem | 0.6 |
| Double dual tandem | Dual tandem | 1.00 |
| Dual tandem | Single wheel | 2.00 |
| Dual tandem | Dual wheel | 1.70 |
| Dual Wheel | Single wheel | 1.30 |
| Double Dual Tandem | Dual wheel | 1.70 |

(Sumber :Basuki, 1983 : 295)

2.4.2 Grafik FAA Untuk Perencanaan Perkerasan Lentur

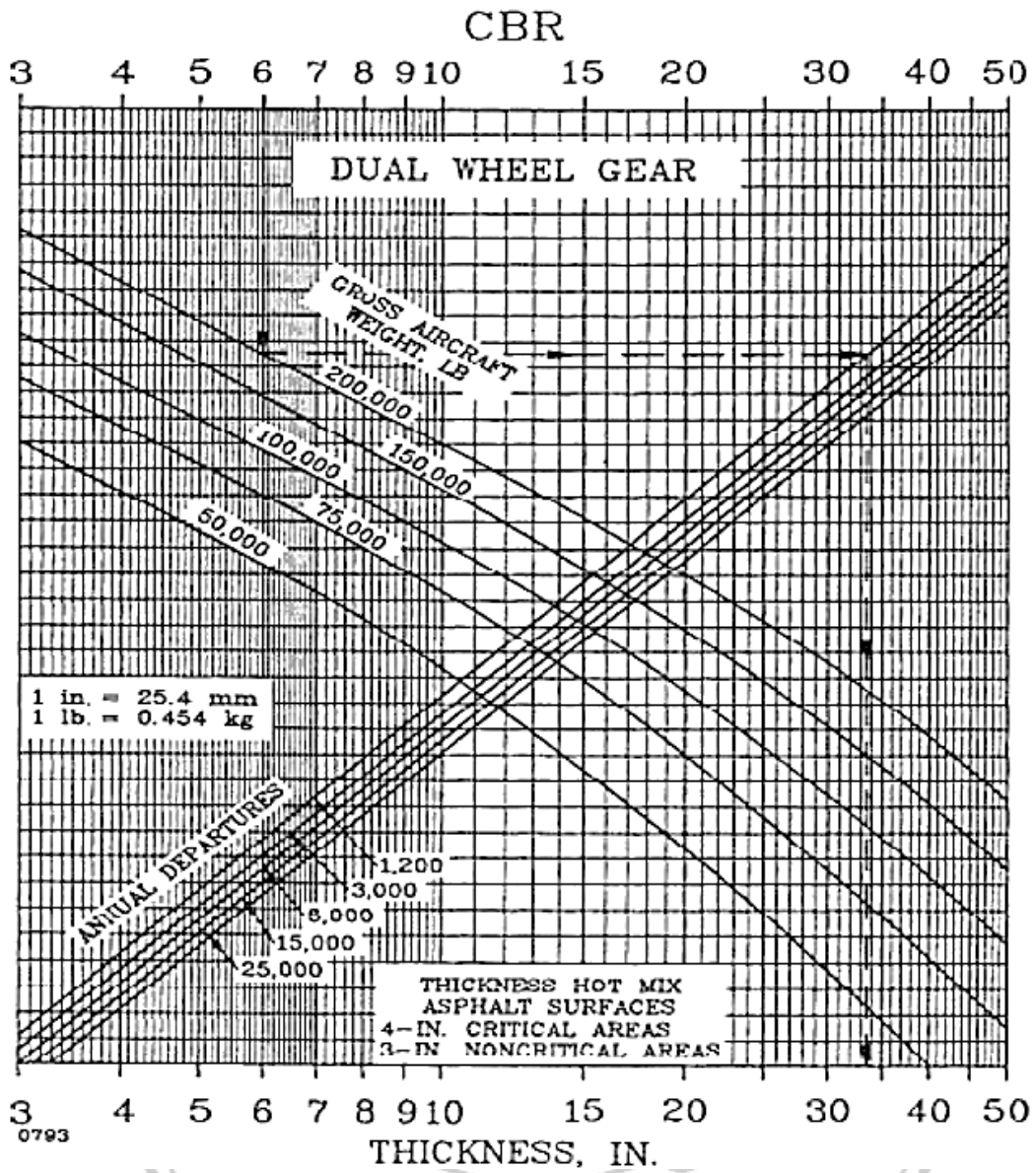
Perencanaan menggunakan metode FAA menggunakan grafik perencanaan perkerasan berdasarkan referensi corp of engineer, yang diadopsi dari metode CBR yang telah terbukti. Perhitungannya menggunakan grafik FAA dapat dipakai untuk

umur perencanaan hingga 20 tahun tanpa perlu perbaikan besar dengan pengecualian perubahan lalu lintas pesawat. Penggunaan grafik ini membutuhkan nilai CBR sub base, subgrade, MTOW pesawat rencana dan juga Equivalent annual departure pesawat rencana lalu diaplikasikan menggunakan kurva pada grafik agar menemukan tebal total perkerasan yang akan dibutuhkan.



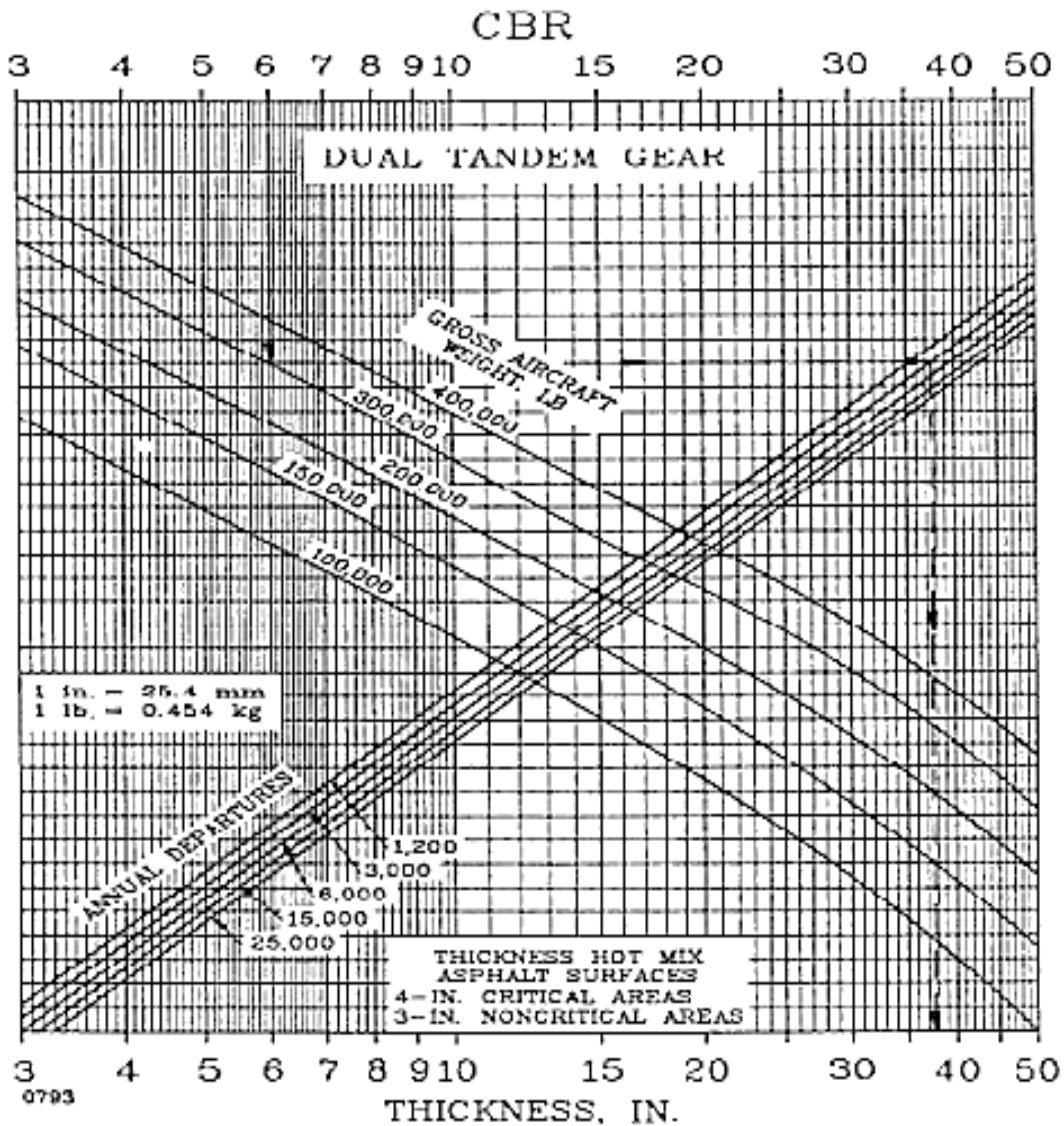
Gambar 2.12 Grafik Perencanaan Perkerasan Lentur untuk *Single Wheel*

(Sumber : Basuki ,1986:305)



Gambar 2.13 Grafik Perencanaan Perkerasan Lentur untuk *Dual Wheel*

(Sumber : Basuki ,1986:306)

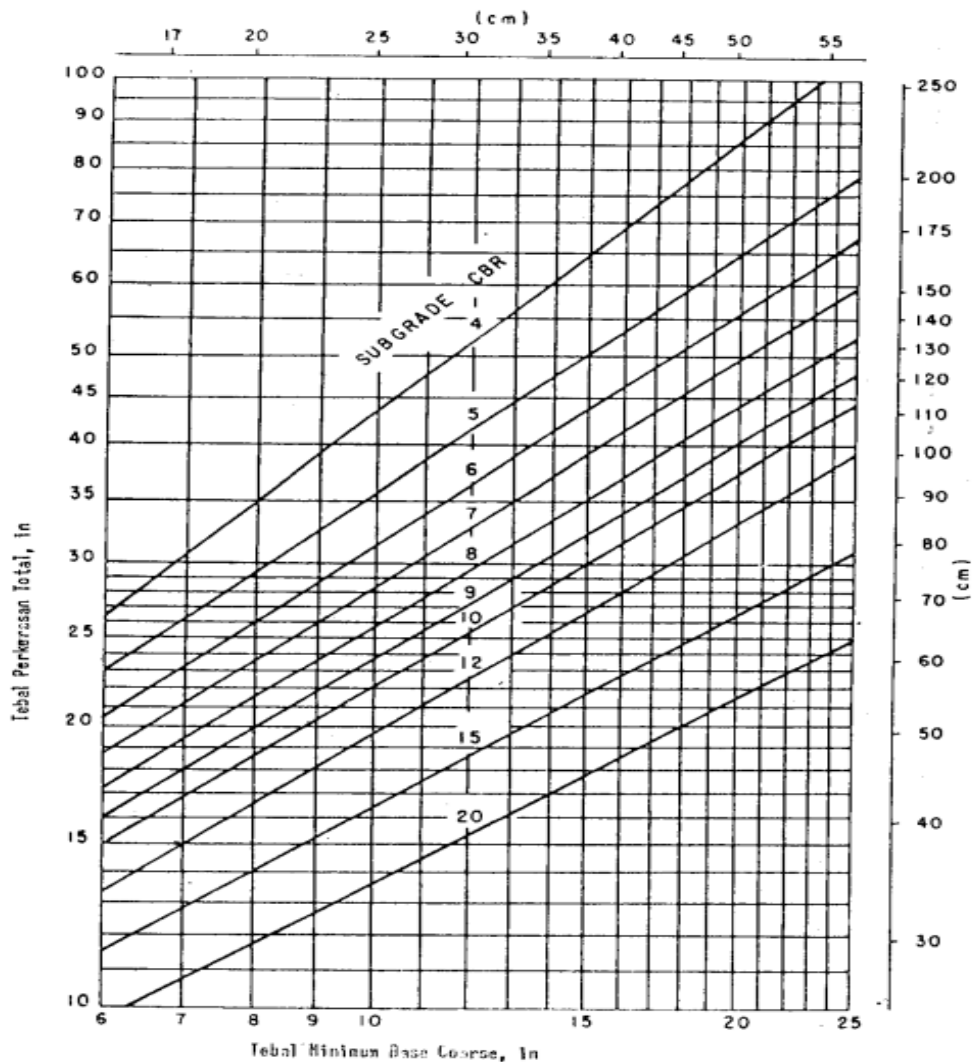


Gambar 2.14 Grafik Perencanaan Perkerasan Lentur untuk Dual Tandem

(Sumber : Basuki ,1986:307)

2.4.3 Menentukan Tebal Base Course

Menentukan ketebalan Base Course melibatkan pengurangan total ketebalan perkerasan dari hasil perhitungan ketebalan sub base dan ketebalan surface. Kemudian, ketebalan yang diperoleh diperiksa dengan membandingkannya dengan ketebalan minimal Base Course dari grafik. Jika hasil ketebalan minimal Base Course dari grafik lebih besar daripada hasil perhitungan atau analisis ketebalan Base Course, selisihnya diambil dari lapisan sub base course sehingga mengubah ketebalan sub base course.



Gambar 2.15 Grafik Perencanaan Tebal *Base Course*

(Sumber : Basuki ,1986:314)

2.4.4 Metode CBR

Mengenai tahap-tahap dari merencanakan tebal perkerasan fleksibel menggunakan metode CBR sebagai berikut :

- Menyiapkan tanah dasar untuk tes CBR dalam laboratorium proses eksperimennya dilakukan dengan pemadatan menggunakan kadar air tertentu.
- Menentukan nilai equivalent single wheel load berupa bobot roda tunggal dalam menentukan ESWL didasari oleh tegangan arah vertikal, lengkungan dan regangan.

- c. Menentukan pesawat rencana, dengan melihat nilai MSTOW (*maximum structural take off weight*) serta jumlah data keberangkatan tiap tipe pesawat udara yang beroperasi, dan juga dapat ditentukan tipe pesawat yang memberikan tebal perkerasan paling dominan atau optimal.
- d. Menentukan daftar lalu lintas pesawat, dalam metode ini banyak total repetisi bobot pesawat rencana yang dihitung menggunakan bentuk ESWL dalam mengkalkulasi tebal total perkerasan dengan menggunakan rumus :

$$\text{Log(ESWL)} = \text{LOG pd} + \frac{0,31 \log(2xd)}{\text{Log}\left(\frac{2xz}{d}\right)} \dots\dots\dots 2.11$$

- e. Menghitung tebal total perkerasan menggunakan rumus:

$$t = \sqrt{\text{ESWL} \left(\frac{1}{8.1 \text{ CBR}} - \frac{1}{P \pi} \right)} \dots\dots\dots 2.12$$

Ket :

T = tebal perkerasan yang dibutuhkan

ESWL = beban pesawat yang dipikul roda

P = tekanan udara terhadap roda (psi)

2.5 Rencana Anggaran Biaya

Estimasi biaya dapat dilakukan dengan dua pendekatan, yaitu pendekatan umum dan pendekatan rinci. Pendekatan rinci digunakan untuk memahami biaya keseluruhan suatu pekerjaan secara terperinci. Biasanya, pendekatan ini digunakan saat menyusun dokumen penawaran untuk proyek dan akan diajukan pada tahap tertentu saat pelelangan. Berikut merupakan cara yang harus dilakukan untuk merencanakan suatu estimasi mendetail.

1. Membuat Work Breakdown Structure
2. Membuat Bill of Quantity
3. Menentukan metode pelaksanaan
4. Menghitung produktivitas alat dan pekerja
5. Membuat Analisa Harga Satuan
6. Membuat Rencana anggaran biaya

Menurut Agus B (2019:39) Konsep penyusunan Perencanaan anggaran biaya proyek didasarkan pada analisis komponen penyusunnya, seperti bahan, upah, dan peralatan. Hasil analisis komponen tersebut akhirnya akan menghasilkan HSP

(Harga Satuan Pekerjaan). Rencana anggaran biaya memiliki manfaat, antara lain, sebagai rincian harga penawaran yang disusun oleh kontraktor saat mengajukan penawaran untuk pekerjaan suatu proyek.

$$RAB = \sum[(Volume) \times \text{Harga Satuan Pekerjaan}] \dots \dots \dots 2.13$$

Adapun penjelasan komponen penyusun RAB sebagai berikut :

1. Komponen biaya langsung (Direct Cost)

a. Biaya bahan atau material: Merupakan harga dari bahan yang digunakan selama proses pelaksanaan konstruksi.

b. Upah tenaga kerja: Merupakan biaya yang dibayarkan kepada pekerja berdasarkan keahliannya. Upah tenaga kerja ini harus disesuaikan dengan produktivitas kerja masing-masing pekerja, walaupun produktivitas tiap pekerja bisa bervariasi, oleh karena itu, nilai satuan upah pekerja ditentukan berdasarkan jumlah jam kerja dalam satu hari (8 jam). Jenis-jenis tenaga kerja dapat dibedakan menjadi:

1. Pekerja
2. Pekerja terampil
3. Tukang (kayu, besi, batu, dan sebagainya)
4. Kepala tukang
5. Mandor
6. Operator alat berat

c. Biaya peralatan: Diperlukan untuk kegiatan sewa-menyewa, pemindahan, dan pembongkaran. Biaya peralatan ini memiliki dampak besar dalam perencanaan biaya karena berperan sebagai pendorong utama dalam terlaksananya suatu proyek. Beberapa jenis alat berat yang dapat digunakan dalam setiap proyek meliputi:

1. Dozer
2. Excavator
3. Loader

2. Komponen biaya tidak langsung (*Indirect Cost*)

a. Overhead umum: sewa kantor, peralatan kantor.

- b. Overhead proyek : adalah biaya yang dapat dialokasikan ke proyek tetapi tidak dapat diatribusikan langsung ke biaya bahan atau upah kerja. Profit: keuntungan yang didapat oleh pelaksana kegiatan sebagai nilai imbal jasa.
- c. Pajak : berbagai macam pajak seperti PPN, PPh dan lainnya atas hasil operasi perusahaan.

2.5.1 Unsur-Unsur Rencana Anggaran Biaya

Dalam melaksanakan perencanaan anggaran biaya ada sebaiknya mengetahui berupa unsur-unsur penyusun yang ada dalam perencanaan anggaran biaya

- a. Besar pekerjaan Besar pekerjaan dapat dihitung dengan menilai objek yang ada pada gambar kerja atau dengan menghitung langsung di lokasi pekerjaan di lapangan. Tanpa satuan ukur, pekerjaan tidak akan memenuhi persyaratan dan tidak akan memiliki arti, dan akan mempengaruhi hasil analisis biaya pekerjaan.
- b. Analisis Harga Satuan Dasar melibatkan elemen-elemen harga satuan dasar, yang terdiri dari harga satuan dasar tenaga kerja, harga satuan dasar bahan, dan harga satuan dasar peralatan. Kementerian Pekerjaan Umum menyajikan langkah-langkah untuk menentukan harga satuan dasar dan harga satuan pekerja, yaitu:
 1. Tahap perhitungan menentukan harga satuan alat :
 - Membutuhkan data gaji atau upah operator alat berat.
 - Menyelidiki secara rinci tentang alat, termasuk usia alat, jam kerja, kemampuan alat, dan harga alat.
 - Biaya yang diperlukan mencakup biaya alat, biaya yang telah ditetapkan, biaya aktivitas alat, dan biaya pelaksanaan. Semua biaya ini perlu dihitung dan dipertimbangkan dengan baik agar dapat menyusun rencana anggaran biaya yang akurat.
 2. Tahap perhitungan harga satuan tenaga kerja melibatkan:
 - Penentuan kualifikasi tenaga kerja, mulai dari kepala tukang, tukang, hingga mandor.

- Pemahaman tentang harga satuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah tempat proyek dilaksanakan.
 - Perkiraan kebutuhan tenaga kerja dari luar daerah dengan mempertimbangkan perhitungan biaya tempat tinggal, konsumsi, dan transportasi.
 - Analisis biaya pekerja per jam untuk setiap individu.
 - Penentuan harga rata-rata biaya per jam untuk upah setiap pekerja.
 - Harga rata-rata upah tenaga kerja harus sejalan dengan Upah Minimum Regional (UMR) di daerah tempat proyek dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Kementerian Pekerjaan Umum.
3. Tahapan perhitungan harga satuan bahan :
- Memerlukan pengetahuan harga satuan dasar suatu bahan atau material, yang juga mencakup estimasi anggaran untuk transportasi.
 - Menghitung kapasitas produksi per jam dengan menggunakan teknik input data alat dan efisiensi alat tersebut.
 - Menganalisis biaya satuan dasar bahan yang digunakan, yang melibatkan bahan baku seperti batu, pasir, dan sejenisnya, serta material hasil produksi seperti agregat kasar, agregat halus, dan sebagainya.