

**ANALISIS KONDISI PERKERASAN LANDAS PACU  
BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM  
MENGUNAKAN METODE PCI**

**TUGAS AKHIR**



Oleh :

**ADIFA ANJAKRAKUSUMA**  
**NIT : 30718002**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2021**

**ANALISIS KONDISI PERKERASAN LANDAS PACU  
BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM  
MENGUNAKAN METODE PCI**

**TUGAS AKHIR**

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Mendapatkan Gelar Ahli Madya (A.Md.) pada Program Studi Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan



Oleh :

**ADIFA ANJAKRAKUSUMA**  
**NIT : 30718002**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 TEKNIK BANGUNAN DAN LANDASAN  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2021**

## LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS KONDISI PERKERASAN LANDAS PACU  
BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM  
MENGUNAKAN METODE PCI

Oleh :  
Adifa Anjakrakusuma  
NIT : 30718002

Disetujui untuk diujikan pada :  
Surabaya, 3 Agustus 2021

Pembimbing I : Dr. Siti Fatimah, M.T  
NIP. 19660214 199003 2 001

Pembimbing II : Vivi Rahmawati, A.Md  
NIP. 19980122 202012 2 004

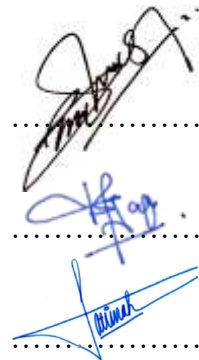

## LEMBAR PENGESAHAN

### ANALISIS KONDISI PERKERASAN LANDAS PACU BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM MENGUNAKAN METODE PCI

Oleh :  
Adifa Anjakrakusuma  
NIT : 30718002

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Tugas Akhir  
Program Pendidikan Diploma 3 Teknik Bangunan dan Landasan  
Politeknik Penerbangan Surabaya  
pada tanggal : 3 Agustus 2021

- Panitia Penguji :
1. Ketua : Ir. Bambang Wasito, MT.  
NIP. 19580706 199103 1 002
  2. Sekretaris : Ranatika Purwayudhaningsari, ST.  
NIP. 19860707 201012 2 004
  3. Anggota : Dr. Siti Fatimah, MT.  
NIP. 19660214 199003 2 001



Ketua Program Studi  
Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan



Dr. Setyo Hariyadi, S.P., ST., MT.  
NIP. 19790824 200912 1 001

## **ABSTRAK**

### **ANALISIS KONDISI PERKERASAN LANDAS PACU BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM MENGUNAKAN METODE PCI**

Oleh :

Adifa Anjakrakusuma

NIT : 30718002

Fasilitas sisi udara Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam memiliki landas pacu 1500 meter dan lebar 30 meter dengan PCN 24 F/C/X/T. Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam saat ini memiliki permasalahan yaitu adanya *Loss Material* yang terjadi pada hampir seluruh permukaan landas pacu. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kondisi perkerasan landas pacu dengan menggunakan metode PCI (*Pavement Condition Index*). PCI adalah sistem penilaian kondisi perkerasan landas pacu berdasarkan jenis, tingkat dan luas kerusakan yang terjadi, dan bisa digunakan sebagai acuan dalam upaya pemeliharaan.

Dalam menilai kondisi landas pacu dengan menggunakan metode Pavement Condition Index (PCI) ini digunakan data karakteristik landas pacu dan peninjauan kondisi lapangan secara langsung. Perhitungan dilakukan dengan membagi landas pacu menjadi beberapa segmen yaitu setiap 100 m. Kemudian, tiap segmen dilakukan pengamatan (secara visual) dan pengukuran untuk mengidentifikasi jenis kerusakan yang ada dan melakukan penilaian sesuai dengan metode PCI.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kerusakan yang terjadi berupa *Loss Material* termasuk dalam kategori berat dan meliputi area luas. Maka perlu dilakukan perbaikan yang sesuai dengan regulasi KP 94 Tahun 2015 tentang Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara yaitu dengan cara *Overlay* dengan ketebalan 5 cm dengan terlebih dahulu melakukan *Treatment* pada lapis eksisting berupa vakum atau pembersihan pada lapis permukaan agar bersih dari debu dan kotoran lain yang bisa mempengaruhi kualitas perbaikan.

Kata kunci : Landas Pacu, *Loss Material*, Analisis, *Pavement Condition Index*

## **ABSTRACT**

### **ANALYZE THE CONDITION OF THE RUNWAY PAVEMENT ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM AIRPORT USING THE PCI METHOD**

By :

Adifa Anjakrakusuma

NIT : 30718002

*The airside facility of Atung Bungsu Pagar Alam Airport has a runway of 1500 meters and a width of 30 meters with a PCN of 24 F/C/X/T. Pagar Alam Atung Bungsu Airport currently has a problem, namely the presence of Loss Material that occurs on almost the entire runway surface. The purpose of this study was to analyze the condition of the runway pavement using the PCI (Pavement Condition Index) method. PCI is a runway pavement assessment system based on the type, level, and extent of damage that occurs, and can be used as a maintenance effort.*

*In assessing the condition of the runway using the Pavement Condition Index (PCI) method, data on the characteristics of the runway and direct field conditions are used. The calculation is done by dividing the runway into several segments, namely every 100 m. Then, each segment is observed (visually) and measured to identify the type of damage that exists and conduct an assessment according to the PCI method.*

*The results of this study indicate that the damage that occurs in the form of Loss Material is included in the heavy category and covers a large area. It needs to be done by the regulation of KP 94 of 2015 concerning Maintenance of Airport Pavement Construction, namely by adding 5 cm by first carrying out maintenance on the existing layer in the form of a vacuum or repairing the surface layer to keep it clean of dust and other impurities that can affect the quality of the repair.*

*Keywords: Runway, Material Loss, Analysis, Pavement Condition Index*

## PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Adifa Anjakrakusuma  
NIT : 30718002  
Program Studi : D3 Teknik Bangunan dan Landasan  
Judul Tugas Akhir : Analisis Kondisi Perkerasan Landas Pacu Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam Menggunakan Metode PCI

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Tugas Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi mengembangkan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Surabaya, 3 Agustus 2021

Yang membuat pernyataan



Adifa Anjakrakusuma  
NIT. 30718002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul ANALISIS KONDISI PERKERASAN LANDAS PACU BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM MENGGUNAKAN METODE PCI dengan baik.

Penyusunan tugas akhir ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya dan memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md.).

Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan Tugas Akhir ini, khususnya:

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa, kasih sayang, serta dukungan kepada penulis.
3. Bapak M. Andra Aditiyawarman, MT. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Bembi Hadi Surya, A.Md. selaku Kepala Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam.
5. Ibu Dr. Siti Fatimah, MT. selaku pembimbing I, atas bimbingannya.
6. Mbak Vivi Rahmawati, A.Md. selaku pembimbing II, atas bimbingannya.
7. Bapak Dr. Setyo Hariyadi, SP., ST., MT. selaku Ketua Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya.
8. Seluruh dosen dan civitas akademika Prodi Teknik Bangunan dan Landasan Politeknik Penerbangan Surabaya atas pengajaran.
9. Seluruh teman kelas dan adik tingkat dari Program Studi Teknik Bangunan dan Landasan yang selalu memberikan dukungan dan semangat sehingga dapat terselesaikan dengan baik.
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu selama menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam pembuatan Tugas Akhir. Atas segala kesalahan dan kata – kata yang kurang berkenan, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi karya yang lebih baik. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi pembaca maupun penelitian selanjutnya.

Surabaya, 17 Februari 2021

Penulis



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
ABSTRAK .....	iv
<i>ABSTRACT</i> .....	v
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA.....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	2
1.3 Batasan Masalah.....	2
1.4 Tujuan Penelitian.....	2
1.5 Manfaat Penelitian.....	3
1.6 Sistematika Penulisan.....	3
BAB 2 LANDASAN TEORI.....	5
2.1 Teori Penunjang .....	5
2.1.1 <i>Pavement Condition Index</i> (PCI).....	5
2.1.2 Tipe Kerusakan .....	8
2.1.3 Kerusakan Pada Konstruksi Perkerasan.....	8
2.1.4 Cara Perbaikan .....	10
2.2 Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan .....	10
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	13
3.1 Desain Penelitian .....	13
3.2 Studi Literatur.....	13
3.3 Metode Yang Digunakan.....	14
3.4 Teknik Pengumpulan Data .....	14

3.5	Pengumpulan Data .....	14
3.6	Analisis Kondisi Perkerasan Menggunakan Metode PCI .....	17
3.7	Cara Perbaikan .....	19
3.8	Tempat dan Waktu Penelitian .....	19
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....		21
4.1	Tipe dan Jenis Kerusakan Landas pacu.....	21
4.2	Perhitungan PCI ( <i>Pavement Condition Index</i> ) .....	21
4.3	Cara Perbaikan .....	47
BAB 5 PENUTUP .....		49
5.1	Kesimpulan.....	49
5.2	Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA .....		50
LAMPIRAN.....		53

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Grafik Corrected Deduct Value (CDV)</i> .....	7
Gambar 2.2 Klasifikasi nilai PCI (SKEP/77/VI/2005) .....	7
Gambar 3.1 Desain Penelitian.....	13
Gambar 3.2 Kondisi Permukaan Perkerasan Landas Pacu .....	16
Gambar 4.1 Titik STA ( <a href="https://earth.google.com/web/">https://earth.google.com/web/</a> ) .....	21
Gambar 4.2 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	24
Gambar 4.3 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	24
Gambar 4.4 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	25
Gambar 4.5 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	26
Gambar 4.6 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	27
Gambar 4.7 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	27
Gambar 4.8 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	28
Gambar 4.9 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	29
Gambar 4.10 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	30
Gambar 4.11 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	30
Gambar 4.12 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	31
Gambar 4.13 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	32
Gambar 4.14 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	33
Gambar 4.15 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	33
Gambar 4.16 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	34
Gambar 4.17 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	35
Gambar 4.18 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	36
Gambar 4.19 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	36
Gambar 4.20 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	37
Gambar 4.21 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	38
Gambar 4.22 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	39
Gambar 4.23 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	39
Gambar 4.24 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	40
Gambar 4.25 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	41
Gambar 4.26 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	42
Gambar 4.27 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	42
Gambar 4.28 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	43
Gambar 4.29 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	44
Gambar 4.30 Grafik Deduct Value Weathering and Raveling (Shanin, 1994).....	45
Gambar 4.31 Grafik Corrected Deduct Value $q=1$ (Shanin, 1994).....	46
Gambar 4.32 Nilai Kondisi PCI (Shanin, 1994) .....	46

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Yang Relevan.....	11
Tabel 2.1 Penelitian Yang Relevan (Lanjutan).....	11
Tabel 3.1 Data Karakteristik Landas Pacu.....	15
Tabel 3.2 Data Karakteristik Landas Pacu.....	15
Tabel 3.3 Data Karakteristik Landas Pacu.....	16
Tabel 3.4 Penilaian PCI (Hary Christady Hardiyatmo, 2007).....	18
Tabel 3.5 Waktu Penelitian.....	20
Tabel 4.1 Jenis Kerusakan STA 0+000 - 1+500.....	21
Tabel 4.2 Survei aspal STA 0+000 - 0+100.....	23
Tabel 4.3 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	24
Tabel 4.4 Survei aspal STA 0+100 - 0+200.....	25
Tabel 4.5 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	26
Tabel 4.6 Survei aspal STA 0+200 - 0+300.....	26
Tabel 4.7 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	27
Tabel 4.8 Survei aspal STA 0+300 - 0+400.....	28
Tabel 4.9 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	29
Tabel 4.10 Survei aspal STA 0+400 - 0+500.....	29
Tabel 4.11 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	30
Tabel 4.12 Survei aspal STA 0+500 - 0+600.....	31
Tabel 4.13 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	32
Tabel 4.14 Survei aspal STA 0+600 - 0+700.....	32
Tabel 4.15 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	33
Tabel 4.16 Survei aspal STA 0+700 - 0+800.....	34
Tabel 4.17 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	35
Tabel 4.18 Survei aspal STA 0+800 - 0+900.....	35
Tabel 4.19 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	36
Tabel 4.20 Survei aspal STA 0+900 - 1+000.....	37
Tabel 4.21 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	38
Tabel 4.22 Survei aspal STA 1+000 - 1+100.....	38
Tabel 4.23 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	39
Tabel 4.24 Survei aspal STA 1+100 - 1+200.....	40
Tabel 4.25 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	41
Tabel 4.26 Survei aspal STA 1+200 - 1+300.....	41
Tabel 4.27 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	42
Tabel 4.28 Survei aspal STA 1+300 - 1+400.....	43
Tabel 4.29 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	44
Tabel 4.30 Survei aspal STA 1+400 - 1+500.....	44
Tabel 4.31 Total Deduct Value dan Corected Deduct Value.....	45
Tabel 4.32 Nilai PCI STA 0+000 - 0+100 sampai dengan STA 1+400 - 1+500..	47

## **DAFTAR LAMPIRAN**

LAMPIRAN A. Layout Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam .....	53
LAMPIRAN B. Layout Runway Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam .....	54
LAMPIRAN C. Form Inspeksi FSU bulan Agustus 2020 .....	55
LAMPIRAN D. Form Inspeksi FSU bulan November 2020 .....	56
LAMPIRAN E. Form Inspeksi FSU bulan Desember 2020 .....	57
LAMPIRAN F. Daftar Riwayat Hidup .....	58

## DAFTAR PUSTAKA

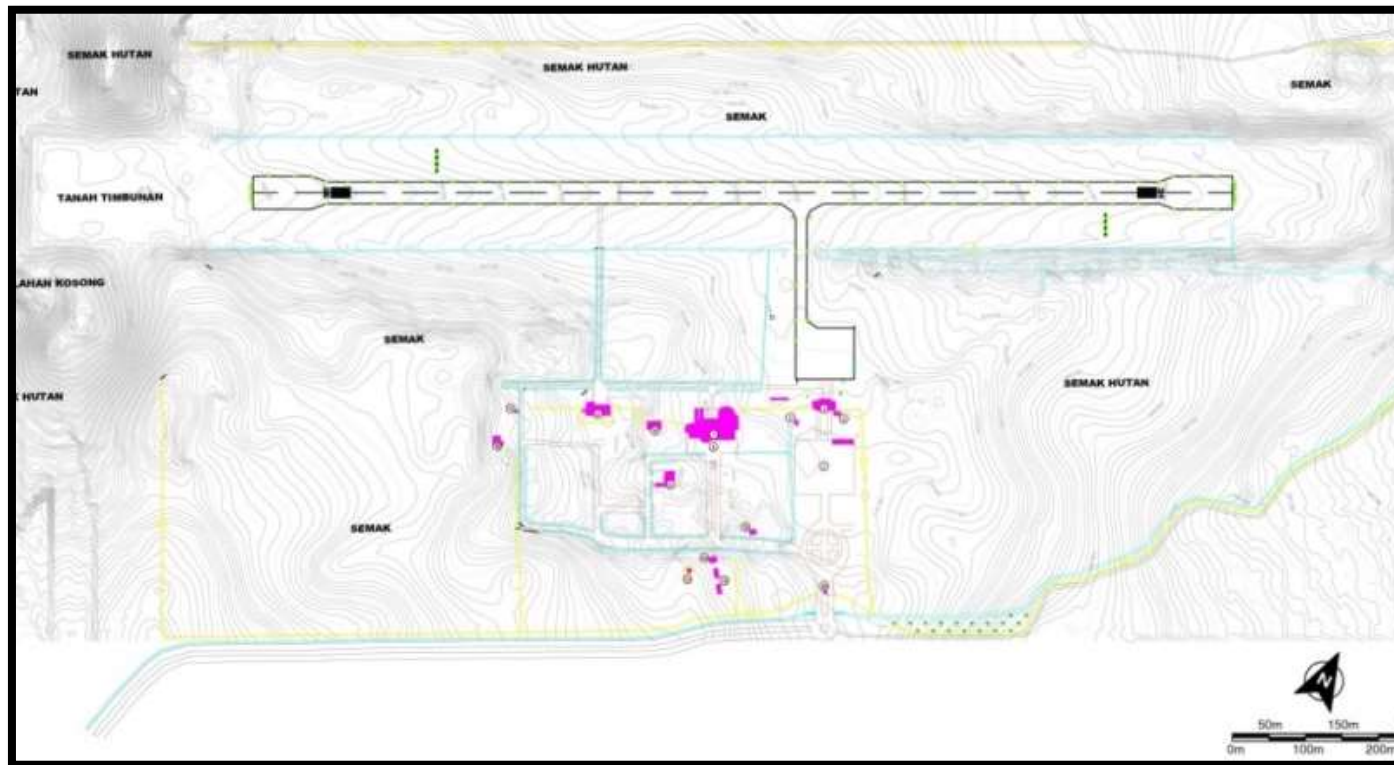
- Aeronautical Information Publication* (AIP) Unit Penyelenggara Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam.
- Aerodrome Manual* (AM) Unit Penyelenggara Satuan Pelayanan Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2005). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP 77 TAHUN 2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasioan Fasilitas Teknik Bandar Udara*. Jakarta.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 94 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-23 (Advisory Circular CASR Part 139-23), Pedoman Program Pemeliharaan Konstruksi Perkerasan Bandar Udara (Pavement Management System)*. Jakarta.
- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standard CASR – Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome)*. Jakarta.
- Fathahillah Sasmita Ashakandari. (2016). *Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Sebagai Dasar Penentuan Perbaikan Jalan (Evaluation Of Road Damage Level As a Basis For Determining Road Maintenance)*. Yogyakarta.
- Husni Mubarak. (2016). *Analisa Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan Dengan Metode Pavement Condition Index (PCI) Studi Kasus : Jalan Soekarno Hatta Sta. 11 + 150 s.d 12 + 150*. Pekanbaru.
- Margareth Evelyn Bolla. (2012). *Perbandingan Metode Bina Marga dan Merode PCI (Pavement Condition Index) Dalam Penilaian Kondisi Perkerasan Jalan*. Malang.

M. Y. Shahnin. Pavement Management For Airports, Roads, And Parking Lots, Second Edition.

Rahmat Aji Prakosa. (2018). Evaluasi kondisi perkerasan lentur dengan metode PCI dan metode lendutan balik untuk perbaikan. Yogyakarta.

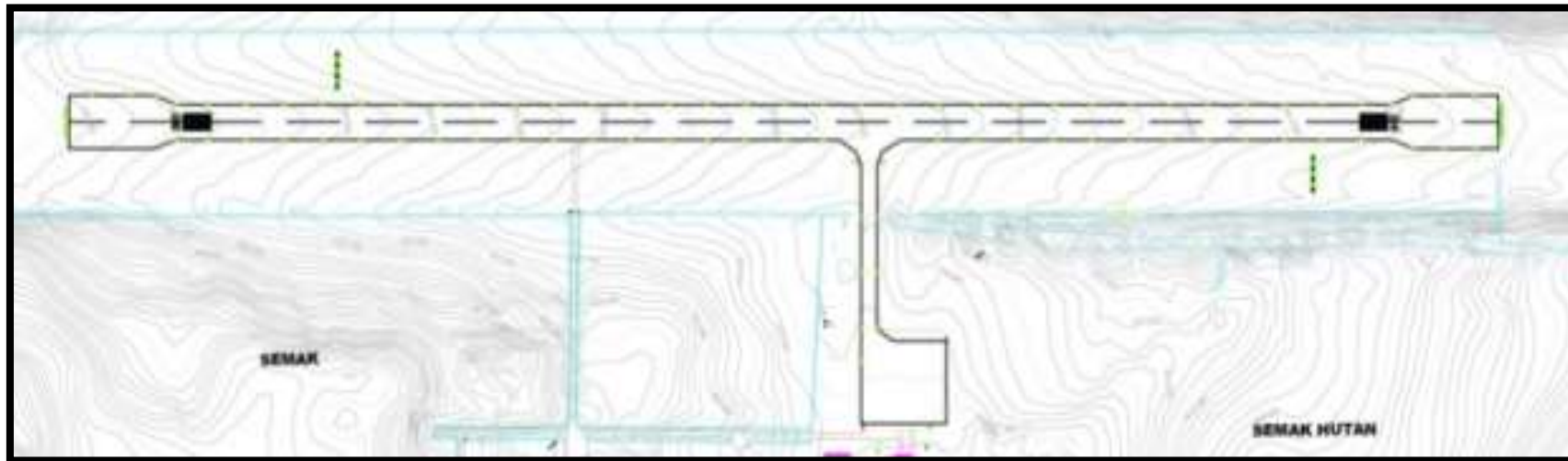
## LAMPIRAN

### LAMPIRAN A. Layout Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam





**LAMPIRAN B. Layout Runway Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam**



LAMPIRAN C. Form Inspeksi FSU bulan Agustus 2020

**LAPORAN BELANJA**  
DATA FASILITAS

**SATUAN PELAYANAN BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM TH. 2020**

BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM TH. 2020  
SATUAN PELAYANAN BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PAGAR ALAM TH. 2020  
LEMBAR I  
LEMBAR II  
LEMBAR III  
LEMBAR IV

DIREKTOR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA  
DIREKTORAT BANDAR UDARA  
- LINGKAR -

NO	URAIAN FASILITAS	DIMENSI	KEKAWATAN/ KAPASITAS	KONDISI	KONSTRUKSI	KETERANGAN
<b>A. FASILITAS LANDASAN</b>						
<b>I. RUNWAY</b>						
1	Runway 06-24	1980 x 30	PCN 24 F C X/T	BAIK	Asphalt Concrete	Terdapat dua sisi bahu di sebelah perantara runway
2	Runway 06-24	1980 x 30	PCN 24 F C X/T	BAIK	Tanah Kompak	Pemeliharaan runway setiap 6 bulan sekali
3	Runway 06-24	1980 x 30	PCN 24 F C X/T	BAIK	Tanah Kompak	Setelah dua sisi bahu pada pemeliharaan April 08. II - 1140 m
4	Runway 06-24	1980 x 30	PCN 24 F C X/T	BAIK	Asphalt Concrete	
5	Runway 06-24	1980 x 30	PCN 24 F C X/T	BAIK	Asphalt Concrete	
6	Runway 06-24	1980 x 30	PCN 24 F C X/T	BAIK	Asphalt Concrete	
<b>II. MARKING RUNWAY 06-24</b>						
1	Runway Side Stripe Marking			PUDAR		
2	Runway Designation Marking 06			PUDAR		
3	Runway Designation Marking 24			PUDAR		
4	Threshold Marking 06			PUDAR		
5	Threshold Marking 24			PUDAR		
6	Runway Centre Line Marking			PUDAR		
7	Alignment Center Marking			PUDAR		
8	Runway End Marking			PUDAR		
<b>III. TAXIWAY</b>						
1	Taxiway	100 x 15	PCN 24 F C X/T	SEDANG	Asphalt Concrete	Solang
<b>IV. MARKING TAXIWAY</b>						
1	Taxiway Centre Line Marking	120 x 0.15		PUDAR	Road Paint (Kuning)	
2	Taxiway Holding Position Marking			PUDAR	ada	
3	Taxiway Edge Marking			PUDAR	ada	
4	Taxiway Guidance Marking			PUDAR	ada	
<b>V. BESA</b>						
1	BESA 06	80 x 80		BAIK		Pemeliharaan setiap 3 bulan sekali
2	BESA 24	80 x 80		BAIK		Pemeliharaan setiap 3 bulan sekali
<b>VI. APRON</b>						
1	Apron	80 x 70	PCN 24 F C X/T	SEDANG	Asphalt Concrete	Terdapat pemeliharaan di setiap 06/08
2	Apron	80 x 70	PCN 24 F C X/T	BAIK	Asphalt Concrete	
<b>VII. MARKING APRON</b>						
1	Apron Guidance Marking			PUDAR	Road Paint (Kuning)	
2	Apron Edge Marking			PUDAR	ada	
3	Apron Centre Line			PUDAR	ada	
4	Apron Stand Marking			PUDAR	Road Paint (Kuning)	
5	Apron Number Marking			PUDAR	Road Paint (Kuning)	
<b>VIII. DRAINASE (SISI UDARA)</b>						
1	Drainase Terbuka Sisi Runway			BAIK	Pas. Batu Besi	Terdapat di setiap 100m sekali
2	Drainase Terbuka Sisi Runway			BAIK	ada	Terdapat di setiap 100m sekali
3	Drainase Terbuka Sisi Runway			BAIK	ada	Terdapat di setiap 100m sekali
4	Drainase Terbuka Sisi Runway			BAIK	ada	Terdapat di setiap 100m sekali
5	Drainase Terbuka Sisi Runway			BAIK	ada	Terdapat di setiap 100m sekali

Pagar Alam, 01 SEPTEMBER 2020

**KAPALA SUBSEKSI TEKNIK, OPERASI, KEAMANAN DAN PELAYANAN DARURAT**

**BECKI AKADINATA**  
Pengantar Muda Tk.I (II/c)  
NIP. 19770626 201212 1 002

Menggetahui  
**KAPALA KANTOR SATPEL ATUNG BUNGSU**

**BENNYADI SURYA**  
Perantara (III/c)  
NIP. 19800518 200212 1 006

LAMPIRAN D. Form Inspeksi FSU bulan November 2020

**LAPORAN BULANAN  
UNIT BANGSIAN**

**BATASAN PELAYANAN BANDAR UDARA ATUNG BUNING, BUNING, PAGAR ALAM III, IIIA**

DANSA/PT/DIRSA : DANSA/PT/DIRSA ATUNG BUNING  
 UNIT : BANGSIAN  
 BULAN / TAHUN : NOVEMBER 2020

LEMBAR I : INSPEKTOR JENDERAL PERUSAHAAN (DIRSA)  
 LEMBAR II : INSPEKTUR BANDAR UDARA  
 LEMBAR III : LOKASI

NO	URAIAN FAHATAN	DEKSI	KEKURANGAN	NO/HR	KONSTRUKSI	KETERANGAN
<b>A. PANGKALAN LANDING</b>						
<b>I. RUNWAY</b>						
1	Runway 04	140 x 30	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	Terdapat dua sisi drain di sebelah permukaan runway
2	Runway 04	140 x 30	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	Pemeliharaan runway 04 gresbering
3	Runway 04	140 x 30	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	Terdapat dua sisi drain pada permukaan runway 04 04 di
4	Runway 04	140 x 30	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	Asing
5	Runway 04	140 x 30	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	Asing
<b>II. MARKING RUNWAY 04-08</b>						
1	Runway 04 Edge Marking			PULAK		
2	Runway 04 Center Line Marking			PULAK		
3	Runway 04 Shoulder Marking			PULAK		
4	Runway 04 Taxiway Marking			PULAK		
5	Runway 04 Center Line Marking			PULAK		
6	Runway 04 Edge Marking			PULAK		
7	Runway 04 Shoulder Marking			PULAK		
BELUM DIARAKAN PENDECATAN (HANA)						
<b>III. TAXIWAY</b>						
1	Taxiway	100 x 15	PN 24 P.C.C.T	KEDANG	Asphalt Concrete	Asing
<b>IV. MARKING TAXIWAY</b>						
1	Taxiway Center Line Marking	100 x 15		PULAK	Red Paint (Kuning)	
2	Taxiway Edge Marking			PULAK	ada	
3	Taxiway Edge Marking			PULAK	ada	
4	Taxiway Shoulder Marking			PULAK	ada	
BELUM DIARAKAN PENDECATAN (ULANG)						
<b>V. BESA</b>						
1	BESA 04	90 x 90		DAK		Pemeliharaan runway 04 gresbering
2	BESA 04	90 x 90		DAK		Pemeliharaan runway 04 gresbering

11	APRON					
1	Aspal Apron	90 x 90	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	Terdapat pemeliharaan di lapangan 04
2	Aspal Apron	90 x 90	PN 24 P.C.C.T	DEKSI	Asphalt Concrete	
<b>12. MARKING APRON</b>						
1	Aspal Apron Marking			PULAK	Red Paint (Kuning)	
2	Aspal Apron Marking			PULAK	ada	
3	Aspal Apron Marking			PULAK	Red Paint (Kuning)	
4	Aspal Apron Marking			PULAK	Red Paint (Kuning)	
BELUM DIARAKAN PENDECATAN (ULANG)						
<b>13. BANGSIAN BUNING</b>						
1	Bangsian Terbang Lintas Bangsian			DEKSI	Red Paint (Kuning)	Terdapat dua sisi drain runway
2	Bangsian Terbang Lintas Bangsian			DEKSI	Red Paint (Kuning)	Terdapat dua sisi drain runway
3	Bangsian Terbang Lintas Bangsian			DEKSI	Red Paint (Kuning)	Terdapat dua sisi drain runway
4	Bangsian Terbang Lintas Bangsian			DEKSI	Red Paint (Kuning)	Terdapat dua sisi drain runway

Page No. 01 DESEMBER 2020

**KAPALA SUBSEKSI TEKNIK, OPERASI KEAMANAN DAN PELAYANAN DAMPAK**  
  
 Punggiwa (D.1) (D.1)  
 NIP. 1972080120101 1 000

**KAPALA UNIT BANGSIAN**  
  
**DECKA KADINATA**  
 Punggiwa (D.1) (D.1)  
 NIP. 19770020201212 1 002

Mengetahui  
**KAPALA KANTOR SATPEL ATUNG BUNING**  
  
**REMIWA RADE SURYA**  
 Punggiwa (D.1)  
 NIP. 19890119 200212 1 008

## LAMPIRAN E. Form Inspeksi FSU bulan Desember 2020

**LAPORAN BULANAN  
DST & PASSENGER  
SATUAN PELAYANAN BANDAR UDARA ATUNG BUNGSU PANGKALAN TELUK JERU**

BARDA UTARA : SATUAN PELAYANAN ATUNG BUNGSU  
UNIT : BANGLAND  
BULAN / TAHUN : DESEMBER 2020

LEMBAR I : DIRECTOR JENARAL PERHUBUNGAN DARAT  
LEMBAR II : DIREKTORAT BANDAR UDARA  
LEMBAR III : UTMAD

NO	URAIAN FASILITAS	DIMENSI	SITUASI/KAPASITAS	KONDISI	KOMPLEKSI	KETERANGAN
<b>A. FASILITAS LANDASAN</b>						
<b>I. RUNWAY</b>						
1	Runway 04 - 20	1200 x 30	PCN 24/FCT	BAIK	Asphalt Concrete	Terdapat sign marking di sekitar perbatasan runway
2	Runway Edge	1200 x 30		BAIK	Asphalt Concrete	Pemeriksaan runway sign marking
3	Shoulder			BAIK	Asphalt Concrete	Selanjing
4	Runway 04 (1000 x 30) x 300		PCN 24/FCT	BAIK	Asphalt Concrete	Terdapat sign external pada perbatasan awal dan akhir runway
5	Taxiway Area					
6	Taxiway 01			SEDANG	Asphalt Concrete	Selanjing
7	Taxiway 02			SEDANG	Asphalt Concrete	Selanjing
<b>II. MARKING RUNWAY 04-20</b>						
1	Runway Side Edge Marking			PUDAR		
2	Runway Designation Marking 04			PUDAR		
3	Runway Designation Marking 20			PUDAR		
4	Threshold Marking 04			PUDAR		
5	Threshold Marking 20			PUDAR		
6	Runway Center Line Marking			PUDAR		
7	Runway Edge Marking			PUDAR		
8	Runway End Marking			PUDAR		
<b>III. TAXIWAY</b>						
1	Taxiway	100 x 30	PCN 24/FCT	SEDANG	Asphalt Concrete	Selanjing
<b>IV. MARKING TAXIWAY</b>						
1	Taxiway Center Line Marking			PUDAR	Road Paint (Keramik)	
2	Taxiway Holding Position Marking			PUDAR	nila	
3	Taxiway Edge Marking			PUDAR	nila	
4	Taxiway Holding Position Marking			PUDAR	nila	
<b>V. BEA</b>						
1	BEA 08	30 x 30		BAIK		Pemeriksaan tanda tidak ada
2	BEA 24	30 x 30		BAIK		Pemeriksaan tanda tidak ada

<b>VI. LAMPUNG</b>						
1	Lampung Drivkle	30 x 30	PCN 24/FCT	SEDANG	Asphalt Concrete	Terdapat pemukiman di sebelah kanan
2	Lampung Road Apron			BAIK	Asphalt Concrete	
<b>VII. MARKING LAMPUNG</b>						
1	Lampung Designation Marking			PUDAR	Road Paint (Keramik)	
2	Lampung Edge Marking			PUDAR	nila	
3	Lampung Center Line			PUDAR	nila	
4	Lampung Holding Position Marking			PUDAR	Road Paint (Keramik)	
5	Lampung Edge Marking			PUDAR	Road Paint (Keramik)	
6	Lampung Holding Position Marking			PUDAR	Road Paint (Keramik)	
<b>VIII. DRAINASE (JALUR UDARA)</b>						
1	Drainase Terhadap Utara Runway			DURUK	Flat - Beton kali	Terdapat di sisi sebelah kanan
2	Drainase Terhadap Utara Runway			DURUK	nila	Terdapat di sisi sebelah kanan
3	Drainase Terhadap Selatan Runway			DURUK	nila	Terdapat di sisi sebelah kanan
4	Drainase Terhadap Selatan Runway			DURUK	nila	Terdapat di sisi sebelah kanan
5	Drainase Terhadap Selatan Runway			DURUK	nila	Terdapat di sisi sebelah kanan

KEPALA SUBSEKSI TEKNIK, OPERASI, KEAMANAN  
DAN PELAYANAN DARURAT

**YARNIZ**  
Pengantar Mada T.I (III/c)  
NIP. 19720310 200901 1 009

Pagar Alam, 01 JANUARI 2021  
KEPALA UNIT BANGLAND

**DECKI AKABINATA**  
Pengantar Mada T.I (III/b)  
NIP. 19170626 201212 1 002

Mengetahui  
KEPALA KANTOR SAPEL ATUNG BUNGSU

**REMBELADI SURYA**  
Pengantar (III/c)  
NIP. 19800518 200212 1 006

## LAMPIRAN F. Daftar Riwayat Hidup

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP



**ADIFA ANJAKRAKUSUMA** lahir di Surabaya, 17 Februari 2000. Anak pertama dari tiga bersaudara yang lahir dari pasangan Bapak Wijisari dan Ibu Hendriasari. Menyelesaikan pendidikan formal sekolah dasar di SD Negeri Made 1/475 pada tahun 2012, menyelesaikan pendidikan formal sekolah menengah pertama di SMP Negeri 26 Surabaya pada tahun 2015, dan menyelesaikan pendidikan formal sekolah menengah atas di SMA Negeri 13 Surabaya pada tahun 2018, selanjutnya mengikuti Pendidikan Program Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan Angkatan III pada tahun 2018 di Politeknik Penerbangan Surabaya.