

**LANDASAN KONSEPTUAL PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN  
PENGEMBANGAN BANDAR UDARA  
TUNGGUL WULUNG CILACAP**

**TUGAS AKHIR SARJANA STRATA – 1**

**UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN YUDISIUM UNTUK MENCAPAI DERAJAT SARJANA TEKNIK (S-1)  
PADA PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA**

**DISUSUN OLEH:**

**INDAH YULIANI  
NPM: 060112663**



**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA  
2011**

# LEMBAR PENGABSAHAN SKRIPSI

SKRIPSI  
BERUPA  
LANDASAN KONSEPTUAL PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

## PENGEMBANGAN BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

**INDAH YULIANI**  
**NPM: 060112663**

Telah diperiksa dan dievaluasi oleh Tim Penguji Skripsi pada tanggal 16 Desember 2010 dan dinyatakan telah memenuhi sebagian persyaratan menempuh tahap pengerjaan rancangan pada Studio Tugas Akhir untuk mencapai derajat Sarjana Teknik (S-1) pada Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik – Universitas Atma Jaya Yogyakarta

PENGUJI SKRIPSI

Penguji I

Penguji II

Ir. B. Sumardiyanto, MS.c

Ir. MK. Sinta Dewi, MS.c

Yogyakarta, 16 Maret 2011

Koordinator Tugas Akhir Arsitektur  
Program Studi Arsitektur  
Fakultas Teknik – Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Augustinus Madyana Putra, ST  
Ketua Program Studi Arsitektur  
Fakultas Teknik – Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Ir. F. Ch. J. Sinar Tanudjaja, MSA

# **SURAT PERNYATAAN**

Yang bertanda-tangan di bawah ini, saya:

Nama : Indah Yuliani

NPM : 060112663

Dengan sungguh-sungguhnya dan atas kesadaran sendiri,

Menyatakan bahwa:

Hasil karya Tugas Akhir—yang mencakup Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan (Skripsi) dan Gambar Rancangan serta Laporan Perancangan—yang berjudul:

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA  
TUNGGUL WULUNG CILACAP**

benar-benar hasil karya saya sendiri.

Pernyataan, gagasan, maupun kutipan—baik langsung maupun tidak langsung—yang bersumber dari tulisan atau gagasan orang lain yang digunakan di dalam Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan (Skripsi) maupun Gambar Rancangan dan Laporan Perancangan ini telah saya pertanggungjawabkan melalui catatan perut atau pun catatan kaki dan daftar pustaka, sesuai norma dan etika penulisan yang berlaku.

Apabila kelak di kemudian hari terdapat bukti yang memberatkan bahwa saya melakukan plagiasi sebagian atau seluruh hasil karya saya—yang mencakup Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan (Skripsi) dan Gambar Rancangan serta Laporan Perancangan—ini maka saya bersedia untuk menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku di kalangan Program Studi Arsitektur – Fakultas Teknik – Universitas Atma Jaya Yogyakarta; gelar dan ijazah yang telah saya peroleh akan dinyatakan batal dan akan saya kembalikan kepada Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Demikian, Surat Pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan sungguh-sungguhnya, dan dengan segenap kesadaran maupun kesediaan saya untuk menerima segala konsekuensinya.

Yogyakarta, 21 Maret 2011

Yang Menyatakan,



Indah Yuliani

## **INTISARI**

Kabupaten Cilacap, adalah salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Tengah. Ibu kotanya adalah Cilacap. Luas Wilayahnya sekitar 225.360,84 hektar. Jumlah Penduduk sekitar 1.652.019 jiwa. Kabupaten Cilacap tercatat memiliki beberapa objek wisata yang kerap dikunjungi, baik oleh wisatawan domestik dan mancanegara. Cilacap dikenal sebagai kota industri, sehingga mayoritas masyarakat Jawa Tengah mengenal Cilacap dari sektor industrinya. Cilacap mulai mendapat predikat sebagai kota industri pada tahun 1974, jumlah keseluruhan industri besar yang ada di wilayahnya sebanyak 31 unit. Mengingat begitu luasnya wilayah Kabupaten Cilacap, pernah muncul wacana pemekaran di tengah masyarakat, dengan harapan agar urusan administratif bagi warga yang bertempat tinggal jauh dari Ibukota dapat lebih ditingkatkan lagi pelayanannya. Cilacap memiliki beberapa sarana transportasi yang dapat digunakan untuk menunjang kegiatan industri dan pariwisata antara lain, moda transportasi darat berupa kereta api dan bus, moda transportasi laut berupa kapal, sedangkan moda transportasi udara berupa pesawat terbang.

Bandar Udara Tunggul Wulung di Cilacap dapat memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan kota Cilacap khususnya yang berhubungan dengan pencapaian dari suatu tempat ke tempat lain dengan jarak yang sangat jauh. Bandar Udara ini semula hanya merupakan Bandar Udara perintis yang saat ini akan dikembangkan oleh Pemerintah Kabupaten menjadi Bandar Udara komersial karena semakin meningkatnya perkembangan kebutuhan transportasi udara.

Pengembangan Bandar Udara dilakukan dengan pengolahan sirkulasi yang akan memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penumpang, dan dengan pendekatan arsitektur modern dengan salah satu alirannya yaitu fungsional, yang memiliki ciri bentuk yang mengikuti fungsi, diharapkan Bandar Udara Tunggul Wulung dapat menjadi *landmark* baru bagi kota Cilacap. Saat ini banyak masyarakat luas tidak mengenal Cilacap dengan baik, sebagian besar masyarakat mengenal Cilacap dari Pulau Nusakambangan yang beberapa tahun terakhir menjadi sorotan karena digunakan untuk menahan beberapa tawanan yang berbahaya. Tunggul Wulung yang merupakan gerbang kota justru tidak banyak dikenal oleh masyarakat luas. Dengan pengembangan yang dilakukan, Bandar Udara Tunggul Wulung ini berpeluang menjadi *landmark* baru bagi Cilacap.



## **KATA HANTAR**

Puji syukur penulis panjatkan pada Tuhan Yang Maha Esa, begitu mulia kasih, kasih setia, dan kasih karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini yang berjudul **“PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP”**

Penyusunan Laporan Tugas Akhir ini merupakan deskripsi lengkap tentang perencanaan dan perancangan yang penulis lakukan untuk memenuhi salah satu syarat dalam penyelesaian kuliah pada Program Studi Teknik Arsitektur dan meraih gelar Sarjana Teknik (S.T) dari Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Penulisan skripsi ini juga tidak lepas dari adanya campur tangan pihak lain. Penulis menyadari bahwa banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak baik doa, waktu, dana, perhatian, dukungan dan bimbingan. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus, yang tidak pernah berhenti melimpahkan berkat dan rahmat-Nya kepada penulis dalam menyusun skripsi ini.
2. Bapak Ir. F. Ch. J. Sinar Tanudjaja selaku Ketua Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta,
3. Bapak Ir. B. Sumardiyanto, M.Sc selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Ir. MK. Sinta Dewi, M.Sc selaku Dosen Pembimbing II yang telah membimbing dan mengarahkan penulis sehingga Laporan Tugas Akhir ini dapat diselesaikan,
4. Para Staff Bandar Udara Tunggul Wulung yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan informasi yang penulis butuhkan,
5. Semua Dosen pengajar Universitas Atma Jaya Yogyakarta, terima kasih atas ilmu yang telah diberikan dan bimbingannya selama penulis kuliah di Atma Jaya. Seluruh Staff Tata Usaha yang banyak membantu dalam mengurus administrasi. Seluruh Staff Perpustakaan Universitas Atma Jaya Yogyakarta yang banyak membantu dalam proses pembuatan skripsi ini,



6. Keluargaku, Papi, Mami, kakakku Mey-Mey dan adikku Ian yang telah banyak memberikan Doa, dukungan dan semangat kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan ini dengan baik,
7. Andre Satya Wibawa, terima kasih atas Doa, dukungan dan cintamu yang telah memberiku semangat untuk menyelesaikan skripsi ini,
8. Teman-teman satu angkatan (2006 Genap), Siska, Renny, Nea, dan Gilar, terima kasih atas dukungan dan kebersamaan masa kuliah yang menyenangkan,
9. Teman-teman Kampus Teknik Arsitektur UAJY, Andri, Lina Caco, Gloria, Geri, Ella, Rocky, Nanda, Tinus, terima kasih atas dukungan, masa kuliah, jalan-jalan dan makan-makan yang menyenangkan,
10. Semua pihak dan teman-teman sekalian yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, terima kasih atas segala bantuannya.

Akhir kata, penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman yang dimiliki penulis. Untuk itu, dengan kerendahan hati penulis mengharapkan kritikan dan saran yang membangun bagi terciptanya kesempurnaan skripsi ini. Kiranya Laporan Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca sekalian dan bagi perkembangan ilmu pengetahuan. Atas perhatiannya penulis mengucapkan terima kasih. Tuhan Yesus Memberkati.

Yogyakarta, Januari 2011

Penulis,

**Indah Yuliani**

NPM : 06 01 12663



## DAFTAR ISI

<b>INTISARI</b> .....	i
<b>KATA HANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xi
<b>DAFTAR BAGAN</b> .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.1.1 Latar Belakang Eksistensi Proyek.....	1
1.1.2 Latar Belakang Permasalahan.....	4
1.2 Rumusan Permasalahan.....	7
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	7
1.4 Lingkup Pembahasan.....	8
1.5 Metode Pembahasan.....	8
1.6 Sistematika Penulisan.....	10
<b>BAB II TINJAUAN PERANCANGAN BANDAR UDARA DAN ARSITEKTUR MODERN</b>	
2.1 Tinjauan Umum Mengenai Bandar Udara.....	12
2.1.1 Pengertian Bandar Udara.....	12
2.1.2 Fungsi Bandar Udara.....	12
2.1.3 Aktivitas pada Bandar Udara.....	13
2.1.4 Peralatan dan Fasilitas Bandar Udara.....	13
2.1.5 Tipe Bandar Udara.....	16
2.1.6 Klsifikasi Bandar Udara.....	17
2.1.7 Terminal Penumpang.....	18
2.1.7.1 Daerah-daerah Bangunan dan Hubungan-hubungan Kegiatan.....	20
2.1.7.2 Sistem Terminal Penumpang.....	23



2.1.7.3 Kebutuhan Sirkulasi pada Terminal .....	34
2.1.7.4 Sietem Utilitas pada Terminal Bandar Udara .....	47
2.2 Tinjauan Mengenai Arsitektur Modern .....	57
2.3 Tinjauan Mengenai <i>Landmark</i> .....	62

### **BAB III DESKRIPSI BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP**

3.1 Kota Cilacap .....	64
3.1.1 Kondisi Geografis dan Administratif .....	64
3.1.2 Kondisi Klimatologis .....	66
3.1.3 Sosial, Budaya, dan Ekonomi .....	66
3.2 Kondisi dan Perkembangan Transportasi di Cilacap .....	70
3.2.1 Transportasi Darat .....	71
3.2.2 Transportasi Laut .....	72
3.2.3 Transportasi Udara .....	72
3.3 Bandar Udara Tunggul Wulung .....	73
3.3.1 Tinjauan Lokasi Bandar Udara Tunggul Wulung .....	73
3.3.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Tunggul Wulung .....	74
3.3.3 Peran dan Fungsi .....	75
3.3.4 Kondisi Lingkungan Sekitar .....	76
3.3.5 Kondisi dan Perkembangan Bandar Udara Tunggul Wulung .....	76
3.3.6 Rencana Pengembangan oleh Pemerintah .....	77
3.3.7 Bandar Udara Tunggul Wulung Sebagai <i>Landmark</i> Kota .....	84

### **BAB IV TINJAUAN TEORI TENTANG SIRKULASI DAN AKSESIBILITAS PADA BANGUNAN TERMINAL BANDAR UDARA**

4.1 Pengertian Sirkulasi dan Aksesibilitas .....	85
4.2 Sirkulasi pada Bangunan Bandar Udara .....	85





4.2.1 Sirkulasi ke Bangunan .....	85
4.2.2 Sirkulasi Antar Ruang .....	90
4.3 Aksesibilitas dan Kenyamanan pada Bandar Udara .....	95

**BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANAGAN  
PENGEMBANGAN TERMINAL BANDAR UDARA TUNGGUL  
WULUNG**

5.1 Analisis Aktivitas Pelaku .....	99
5.1.1 Aktivitas Utama .....	99
5.1.2 Aktivitas Pendukung .....	102
5.2 Kebutuhan Ruang .....	103
5.2.1 Ruang <i>Interface</i> .....	103
5.2.2 <i>Processing</i> .....	103
5.2.3 <i>Flight Interchange</i> .....	106
5.3 Analisis Pelaku pada Bandar Udara .....	106
5.4 Analisis Pelaku, Aktivitas dan Kebutuhan Ruang .....	107
5.5 Analisis Sirkulasi pada Bangunan Terminal .....	109
5.5.1 Jalur Sirkulasi .....	109
5.5.2 Macam Sistem Sirkulasi .....	109
5.6 Analisis Hubungan Ruang .....	111
5.7 Analisis Parkir Kendaraan .....	111
5.7.1 Fasilitas Parkir Kendaraan .....	111
5.7.2 Macam Parkir Menurut Penempatannya .....	112
5.7.3 Pola Parkir .....	112
5.8 Analisis Tapak .....	119
5.9 Analisis Tata Bangunan dan Ruang Luar .....	122
5.10 Analisis Terminal Bandar Udara .....	123
5.10.1 Analisis Penekanan Studi .....	123
5.10.2 Analisis Bangunan dengan Pendekatan Arsitektur Modern .....	123



5.11 Analisis Struktur.....	129
5.12 Analisis Perencanaan dan Perancangan Utilitas.....	130
5.12.1 Sistem Sanitasi .....	130
5.12.2 Sistem Drainase .....	133
5.12.3 Sistem Transportasi.....	134
5.12.4 Sistem Mekanikal & Elektrikal .....	134
5.12.5 Sistem Aklimasi Ruangan .....	136
5.12.6 Sistem Pemadam Kebakaran .....	140
5.12.7 Sistem Komunikasi .....	140
5.12.8 Sistem Keamanan Terminal dan Audio Visual .....	141
<b>BAB VI KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP</b>	
6.1 Konsep Perencanaan .....	142
6.1.1 Konsep Programatik Perencanaan .....	143
6.2 Konsep Perancangan .....	145
6.2.1 Konsep Perancangan Penekanan Studi .....	145
6.2.2 Konsep Programatik Perancangan .....	146
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	151
<b>DAFTAR REFRENSI</b> .....	152



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Pulau Jawa.....	3
Gambar 1.2	Peta Wisata Kabupaten Cilacap.....	6
Gambar 2.1	Terminal Building Space Relationship.....	22
Gambar 2.2	Bagan Bagian Sistem Terminal Penumpang.....	26
Gambar 2.3	Denah Lantai untuk Masuk ke Pesawat bagi Terminal.....	28
Gambar 2.4	Denah Lantai untuk Kedatangan dari Pesawat bagi Terminal.....	29
Gambar 2.5	Konsep Distribusi Horizontal untuk Terminal Penumpang (A) Linear, (B) Dermaga.....	30
Gambar 2.6	Konsep Distribusi Horizontal untuk Terminal Penumpang (C) sSatelit, (D) Transporter.....	30
Gambar 2.7	(a) Satu Tingkat, (b) Kegiatan Hanya pada Tingkat ke Dua, (c) Sistim Dua Tingkat.....	33
Gambar 2.8	Sistem Satu Lantai A.....	36
Gambar 2.9	Sistem Satu Lantai B.....	36
Gambar 2.10	Sistem Multi Level.....	37
Gambar 2.11	Multipel Level D.....	37
Gambar 2.12	Multipel Level E.....	38
Gambar 2.13	Multipel Level F.....	38
Gambar 2.14	(A) Konsep Dermaga Panjang, (B) Konsep Dermaga Pendek.....	39
Gambar 2.15	(C) Konsep Satelit, (D) Konsep Kombinasi Satelit-Linear.....	39
Gambar 2.16	(E) Kombinasi Satelit Dermaga, (F) Kombinasi Konsep Gerbang Kedatangan-Dermaga-Satelit.....	40
Gambar 2.17	(G) Konsep Linear, (H) Kombinasi Dermaga Pendek-Transporter.....	40
Gambar 2.18	(1) Terminal Utama, (2) Tempat Parkir, (3) Jembatan dari Tempat Parkir ke tTerminal, (4) Satelit, (5) Satelit untuk Transit, (6) Stasiun untuk Perjalanan Pulang Pergi.....	41
Gambar 2.19	Bandar Udara Internasional San Fransisco.....	41
Gambar 2.20	Konfigurasi Meja Pelayanan Tiket Memanjang.....	43



Gambar 2.21 Konfigurasi Meja Pelayanan Tiket Memanjang dan Segiempat.....	43
Gambar 2.22 Konfigurasi Meja Pelayanan Tiket Membujur.....	44
Gambar 2.23 Denah Ruang Tunggu Keberangkatan.....	44
Gambar 2.24 Peralatan Pengambilan Bagasi Penyaluran Langsung.....	45
Gambar 2.25 Peralatan Pengambilan Bagasi Penyaluran Terpisah dengan Kemiringan Bentuk Lingkaran dan Elips.....	46
Gambar 2.26 Sistem Distribusi Listrik.....	51
Gambar 2.27 Contoh Arsitektur Futurisme.....	58
Gambar 2.28 Contoh Arsitektur De Stijl.....	59
Gambar 2.29 Bentuk Bangunan Geomedis Karya Fullers.....	60
Gambar 3.1 Peta Kabupaten Cilacap.....	64
Gambar 3.2 Kondisi Transportasi di Cilacap.....	71
Gambar 3.3 Lokasi Bandar Udara Tunggul Wulung.....	73
Gambar 4.1 Sirkulasi ke Bangunan.....	86
Gambar 4.2 Pencapaian Langsung.....	86
Gambar 4.3 Pencapaian Tersamar.....	87
Gambar 4.4 Pencapaian Berputar.....	87
Gambar 4.5 Jalan Masuk ke Dalam Bangunan.....	88
Gambar 4.6 Pintu Rata.....	88
Gambar 4.7 Pintu Menjorok ke Luar.....	89
Gambar 4.8 Pintu Menjorok ke Dalam.....	89
Gambar 4.9 Letak Pintu.....	89
Gambar 4.10 Melalui Ruang-ruang.....	90
Gambar 4.11 Menembus Ruang.....	90
Gambar 4.12 Berakhir Dalam Ruang.....	91
Gambar 4.13 Bentuk Ruang Sirkulasi Tertutup.....	91
Gambar 4.14 Bentuk Ruang Sirkulasi Terbuka pada Salah Satu Sisinya.....	92
Gambar 4.15 Bentuk Ruang Sirkulasi Terbuka pada Kedua Sisinya.....	92
Gambar 4.16 Konfigurasi Linier.....	93
Gambar 4.17 Konfigurasi Radial.....	93



Gambar 4.18 Konfigurasi Spiral .....	93
Gambar 4.19 Konfigurasi Grid .....	94
Gambar 4.20 Konfigurasi Jaringan .....	94
Gambar 4.21 Jalan Sempit dan Tertutup .....	94
Gambar 4.22 Jalan Diperlebar .....	95
Gambar 4.23 Jalan Diperbesar .....	95
Gambar 5.1 Sirkulasi Penumpang dan Bagasi .....	109
Gambar 5.2 Sirkulasi Barang/Bagasi .....	110
Gambar 5.3 Pengelompokan Area Parkir .....	112
Gambar 5.4 Site Bandar Udara .....	119
Gambar 5.5 Arah Hembusan Angin Terhadap Site .....	120
Gambar 5.6 Sinar Matahari Terhadap Site .....	121
Gambar 5.7 Bentuk Atap Memaksimalkan Masuknya Cahaya Matahari .....	121
Gambar 5.8 Tata Bangunan dan Ruang Luar .....	123
Gambar 5.9 Pencapaian Langsung Menuju ke Bangunan .....	125
Gambar 5.10 Pintu Menjorok ke Luar .....	125
Gambar 5.11 Hubungan dan Konfigurasi Jalan .....	126
Gambar 5.12 Bentuk Ruang Sirkulasi .....	126
Gambar 5.13 Pola Lantai .....	127
Gambar 5.14 Pohon Untuk Mengatasi Polusi Udara dan Suara .....	128
Gambar 5.15 Tipe Struktur Rangka Batang .....	129
Gambar 5.16 <i>Down Feed System</i> .....	131
Gambar 5.17 <i>Up Feed System</i> .....	131
Gambar 5.18 Pendistribusian Air Bersih dan Air Hujan .....	132
Gambar 5.19 Kemiringan Melintang pada Landas Pacu .....	134
Gambar 5.20 Aplikasi Material Kaca pada Bangunan .....	136
Gambar 5.21 Sistem Keamanan dengan <i>Hand Heid Metal Detector</i> dan <i>Walk-through Metal Detector</i> .....	141



## DAFTAR TABEL

Table 2.1 Klasifikasi Bandar Udara Berdasarkan Daya Tampung Terminal .....	17
Table 2.2 Klasifikasi Bandar Udara Berdasarkan Panjang <i>Runway</i> .....	18
Table 2.3 Berbagai Macam Bentuk Pengambilan Bagasi .....	45
Table 2.4 Penyaluran Terpisah dengan Kemiringan Bentuk Lingkaran .....	46
Table 2.5 Penyaluran Terpisah dengan Kemiringan Bentuk Elips .....	46
Table 2.6 Lebar <i>Runway</i> .....	48
Table 2.7 Kemiringan Memanjang (longitudinal) <i>Runway</i> .....	48
Table 2.8 Klasifikasi bahaya Api .....	52
Tabel 3.1 Spesifikasi Bandar Udara Tunggul Wulung .....	74
Tabel 3.2 Jumlah Pengguna Jasa, Jenis dan Maskapai pada Tunggul Wulung .....	78
Tabel 3.3 Luas Area Terminal dan Jumlah Penumpang .....	80
Tabel 3.4 Panjang Landasan dan Jenis Pesawat yang Dapat Mendarat .....	81
Tabel 3.5 Klasifikasi Airport, Desain Group Pesawat dan Jenis Pesawat .....	82
Tabel 3.6 Klasifikasi Airport, Desain Group Pesawat dan Jenis Pesawat (lanjutan) .....	83
Table 5.1 Aktivitas pada Bandar Udara .....	99
Tabel 5.2 Pelaku pada Bandar Udara .....	106
Tabel 5.3 Pelaku Aktivitas dan Kebutuhan Ruang pada Terminal Bandar Udara ...	107
Tabel 5.4 Program Besaran Ruang .....	114
Tabel 5.5 Kebutuhan Air pada Bandar Udara .....	131
Tabel 5.6 Luas Ruang <i>Power House</i> .....	135
Tabel 5.7 Kebutuhan Daya Genset .....	135
Tabel 5.8 Ambang Batas Pendengaran Manusia (dalam dB) .....	139
Tabel 6.1 Pelaku Aktivitas dan Kebutuhan Ruang pada Terminal Bandar Udara ...	143



## **DAFTAR BAGAN**

Bagan 5.1 Urutan Kegiatan Keberangkatan.....	100
Bagan 5.2 Urutan Kegiatan Kedatangan.....	100
Bagan 5.3 Urutan Kegiatan Pengantar.....	101
Bagan 5.4 Urutan Kegiatan Penjemput.....	101
Bagan 5.5 Urutan Kegiatan Barang dan Bagasi.....	102
Bagan 5.6 Urutan Kegiatan Pengelola Bagian Tiket.....	102
Bagan 5.7 Hubungan Ruang.....	111

