

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

NOMOR : **KP. 036 TAHUN 2017**

TENTANG

PERUBAHAN ATAS PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR KP 40 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR TEKNIS DAN OPERASI PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL – BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR – 139*) VOLUME II TEMPAT PENDARATAN DAN LEPAS LANDAS HELIKOPTER (*HELIPORTS*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang :
- a. bahwa ketentuan mengenai standar teknis dan operasi tempat pendaratan dan lepas landas helikopter (*heliports*) telah diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 40 Tahun 2015 tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – 139*) Volume II Tempat Pendaratan Dan Lepas Landas Helikopter (*Heliports*);
  - b. bahwa dengan berkembangnya teknologi *performance* tipe helikopter, perlu disesuaikan ketentuan penghitungan *Emergency Landing Load* helikopter terhadap daya dukung konstruksi heliport dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 40 Tahun 2015 tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – 139*) Volume II Tempat Pendaratan Dan Lepas Landas Helikopter (*Heliports*);

- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 40 Tahun 2015 tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – 139*) Volume II Tempat Pendaratan Dan Lepas Landas Helikopter (*Heliports*);

Mengingat :

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);
3. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5);
4. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tata Nacangan Kebandarudaraan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1046);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2016;

7. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 40 Tahun 2015 tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – 139*) Volume II Tempat Pendaratan Dan Lepas Landas Helikopter (*Heliports*);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA NOMOR KP 40 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR TEKNIS DAN OPERASI PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL – BAGIAN 139 (*MANUAL OF STANDARD CASR – 139*) VOLUME II TEMPAT PENDARATAN DAN LEPAS LANDAS HELIKOPTER (*HELIPORTS*).

Pasal I

Ketentuan dalam Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 40 Tahun 2015 tentang Standar Teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil – Bagian 139 (*Manual Of Standard CASR – 139*) Volume II Tempat Pendaratan Dan Lepas Landas Helikopter (*Heliports*), diubah sebagai berikut:

1. Diantara ketentuan butir 2.1.1.2. dengan butir 2.1.1.3. Bab 2, disisipkan 2 (dua) butir, butir 2.1.1.2.a dan butir 2.1.1.2.b sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.1.1.2.a Helikopter yang panjang keseluruhannya melebihi dari "D" *value* dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *surface level heliport* tersebut, dalam hal panjang keseluruhan helikopter tidak melebihi 1,05 (satu koma kosong lima) kali panjang keseluruhan helikopter yang diperbolehkan pada *surface level heliport* tersebut.

2.1.1.2.b Pemberlakuan ketinggian objek pada *limited obstacle sector* di *surface level heliport* yang dipergunakan untuk helikopter sebagaimana dimaksud pada butir 2.1.1.2.a, tidak boleh melebihi 5 cm dari permukaan *surface level heliport* yang dihitung dari tepi luar *heliport* sepanjang 0,275 dikalikan "D" *value*, kecuali untuk objek yang berhubungan langsung dengan penerbangan maksimum ketinggiannya adalah 25 cm.

2. Diantara ketentuan butir 2.1.2.4. dengan butir 2.1.2.5. Bab 2, disisipkan 1 (satu) butir, butir 2.1.2.4.a sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.1.2.4.a Helikopter yang beratnya melebihi dari *maximum allowable mass* dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *surface level heliport* tersebut, dalam hal perkalian *Symphatetic Response Factor* dengan *Emergency Landing Impact Factor* dikalikan berat maksimum helikopter tersebut tidak melebihi perhitungan total *design strength* atau tidak melebihi 2,5 (dua koma lima) kali dari berat maksimum helikopter yang diperbolehkan pada *surface level heliport* tersebut.

3. Diantara ketentuan butir 2.2.2.2. dengan butir 2.2.2.2. Bab 2, disisipkan 2 (dua) butir, butir 2.2.2.2.a dan butir 2.2.2.2.b sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.2.2.2.a Helikopter yang panjang keseluruhannya melebihi dari "D" value dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *elevated heliport* tersebut, dalam hal panjang keseluruhan helikopter tidak melebihi 1,05 (satu koma kosong lima) kali panjang keseluruhan helikopter yang diperbolehkan pada *elevated heliport* tersebut.

2.2.2.2.b Pemberlakuan ketinggian objek pada *limited obstacle sector* di *elevated heliport* yang dipergunakan untuk helikopter sebagaimana dimaksud pada butir 2.1.1.2.a, tidak boleh melebihi 5 cm dari permukaan *elevated heliport* yang dihitung dari tepi luar *heliport* sepanjang 0,025 dikalikan "D" value, kecuali untuk objek yang berhubungan langsung dengan penerbangan maksimum ketinggiannya adalah 25 cm.

4. Diantara ketentuan butir 2.2.4.5. dengan butir 2.2.4.6. Bab 2, disisipkan 1 (satu) butir, butir 2.2.4.5.a sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.2.4.5.a Helikopter yang beratnya melebihi dari *maximum allowable mass* dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *elevated heliport* tersebut, dalam hal perkalian *Symphatetic Response Factor* dengan *Emergency Landing Impact Factor* dikalikan berat maksimum helikopter tersebut tidak melebihi perhitungan total *design strength* atau tidak melebihi 2,5 (dua koma lima) kali dari berat maksimum helikopter yang diperbolehkan pada *elevated heliport* tersebut.

5. Diantara ketentuan butir 2.3.1.2. dengan butir 2.3.1.3. Bab 2, disisipkan 2 (dua) butir, butir 2.3.1.2.a dan butir 2.3.1.2.b sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.3.1.2.a Helikopter yang panjang keseluruhannya melebihi dari "D" value dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *helideck* tersebut, dalam hal panjang keseluruhan helikopter tidak melebihi 1,05 (satu koma lima) kali panjang keseluruhan helikopter yang diperbolehkan pada *helideck* tersebut.

2.3.1.2.b Pemberlakuan ketinggian objek pada *limited obstacle sector* di *helideck* yang dipergunakan untuk helikopter sebagaimana dimaksud pada butir 2.1.1.2.a, tidak boleh melebihi 5 cm dari permukaan *helideck* yang dihitung dari tepi luar *helideck* sepanjang 0,025 dikalikan "D" *value*, kecuali untuk objek yang berhubungan langsung dengan penerbangan maksimum ketinggiannya adalah 25 cm.

6. Diantara ketentuan butir 2.3.2.3. dengan butir 2.3.2.4. Bab 2, disisipkan 1 (satu) butir, butir 2.3.2.3.a sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.3.2.3.a Helikopter yang beratnya melebihi dari *maximum allowable mass* dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *helideck* tersebut, dalam hal perkalian *Symphatetic Response Factor* dengan *Emergency Landing Impact Factor* dikalikan berat maksimum helikopter tersebut tidak melebihi perhitungan total *design strength* atau tidak melebihi 2,5 (dua koma lima) kali dari berat maksimum helikopter yang diperbolehkan pada *helideck* tersebut.

7. Diantara ketentuan butir 2.4.1.2. dengan butir 2.4.1.3. Bab 2, disisipkan 2 (dua) butir, butir 2.4.1.2.a dan butir 2.4.1.2.b sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.4.1.2.a Helikopter yang panjang keseluruhannya melebihi dari "D" value dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *shipboard heliport* tersebut, dalam hal panjang keseluruhan helikopter tidak melebihi 1,05 (satu koma kosong lima) kali panjang keseluruhan helikopter yang diperbolehkan pada *shipboard heliport* tersebut.

2.4.1.2.b Pemberlakuan ketinggian objek pada *limited obstacle sector* di *shipboard heliport* yang dipergunakan untuk helikopter sebagaimana dimaksud pada butir 2.1.1.2.a, tidak boleh melebihi 5 cm dari permukaan *shipboard heliport* yang dihitung dari tepi luar *heliport* sepanjang 0,025 dikalikan "D" value, kecuali untuk objek yang berhubungan langsung dengan penerbangan maksimum ketinggiannya adalah 25 cm.

8. Diantara ketentuan butir 2.4.2.2. dengan butir 2.4.2.3. Bab 2, disisipkan 1 (satu) butir, butir 2.4.2.2.a sehingga berbunyi sebagai berikut:

2.4.2.2.a Helikopter yang beratnya melebihi dari *maximum allowable mass* dapat melakukan pendaratan atau lepas landas pada *shipboard heliport* tersebut, dalam hal perkalian *Symphatic Response Factor* dengan *Emergency Landing Impact Factor* dikalikan berat maksimum helikopter tersebut tidak melebihi perhitungan total *design strength* atau tidak melebihi 2,5 (dua koma lima) kali dari berat maksimum helikopter yang diperbolehkan pada *shipboard heliport* tersebut.

9. Ketentuan Bab 2 ditambah 2 (dua) butir, yaitu butir 2.5. dan butir 2.6. sehingga berbunyi sebagai berikut:

- 2.5. Helikopter sebagaimana dimaksud dalam Peraturan ini adalah helikopter yang memiliki kemajuan teknologi *performance*.
- 2.6. Operator helikopter wajib membuat HIRA (*Hazard Identification Risk Assesment*) dengan mitigasi terhadap kondisi arah angin menuju *heliport (wind into the deck/port)*, kecepatan angin, *visibility*, kondisi marka, dan aspek keselamatan penerbangan lainnya yang dianggap perlu.

## Pasal II

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di JAKARTA

pada tanggal 07 FEBRUARI 2017

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

ttd.

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM,

