



MENTERI PERHUBUNGAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM. 29 TAHUN 1992

TENTANG

**BATAS-BATAS KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN DI SEKITAR
BANDAR UDARA SUPADIO - PONTIANAK**

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang :**
- a. bahwa untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan di bandar udara dan sekitarnya, perlu menetapkan batas-batas keselamatan operasi penerbangan;
 - b. bahwa sesuai dengan Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1986, kawasan-kawasan di sekitar bandar udara yang merupakan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada batas-batas tertentu harus bebas dari penghalang;
 - c. bahwa sehubungan dengan huruf a dan b perlu menetapkan batas-batas kawasan keselamatan operasi penerbangan dan mengatur batas-batas ketinggian bangunan dan benda-benda tumbuh di sekitar Bandar Udara Supadio-Pontianak;
- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);
 2. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1986 tentang Penyediaan Dan Penggunaan Tanah Serta Ruang Udara Di Sekitar Bandar Udara (Lembaran Negara Tahun 1986 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3343);
 3. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
 4. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 35 Tahun 1992;
 5. Keputusan

supadio/supadio.laa

5. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor T.11/2/4-U Tahun 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT 002/Phb-80, KM 164/OT 002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 58 Tahun 1991;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 1988 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Wilayah Departemen Perhubungan;

Memperhatikan : Surat Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Kalimantan Barat Nomor : 553/3418/IV-BAPPEDA tanggal 25 Juli 1992 perihal Persetujuan Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Batas-Batas Keselamatan Operasi Penerbangan Di Sekitar Bandar Udara Supadio Pontianak.

M E M U T U S K A N

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG BATAS-BATAS KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN DI SEKITAR BANDAR UDARA SUPADIO-PONTIANAK

B A B I

K E T E N T U A N U M U M

P a s a l 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan :

1. Bandar udara adalah Bandar Udara Supadio - Pontianak;
2. Landasan adalah suatu daerah persegi panjang yang ditentukan pada bandar udara yang dipersiapkan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara;

/ 3. Landasan

3. Landasan dengan Pendekatan Presisi adalah landasan instrumen yang dilayani dengan Instrumen Landing System (ILS) dan Alat Bantu Visual untuk pengoperasian pesawat udara sampai ketinggian penentuan dari 0 m sampai dengan 60 m dan jarak visual landasan (RVR) antara 0 m sampai dengan 800 m;
4. Permukaan Utama adalah permukaan yang garis tengahnya berhimpit dengan sumbu landasan membentang sampai 60 m di luar setiap ujung landasan, yang lebarnya 300 m untuk landasan instrumen dengan ketinggian setiap titik pada permukaan utama sama dengan ketinggian titik terdekat pada sumbu landasan;
5. Bangunan adalah suatu benda bergerak maupun tidak bergerak yang didirikan atau dipasang oleh orang atau secara alamiah, antara lain gedung-gedung, menara, mesin derek, cerobong asap, gundukan tanah dan jaringan transmisi di atas tanah;
6. Batas-batas keselamatan operasi penerbangan adalah batas-batas kawasan dan batas-batas ketinggian bangunan serta benda tumbuh yang ditentukan untuk keselamatan operasi penerbangan di kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan.

BAB II

BATAS-BATAS KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN

Pasal 2

- (1) Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Di Sekitar Bandar Udara diukur dan ditentukan berdasarkan Rencana Induk Bandar Udara.

/(2) Kawasan.....

(2) Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan di sekitar Bandar Udara yaitu Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas, Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan, Kawasan di bawah Permukaan Transisi, Kawasan Di bawah Permukaan Horizontal Dalam, Kawasan di bawah Permukaan Kerucut dan Kawasan Sekitar Penempatan Alat Bantu Navigasi Udara, batas-batas tanahnya ditetapkan dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, Pasal 7, Pasal 8 dan Pasal 9.

(3) Batas-batas kawasan tersebut dalam ayat (1) ditentukan berdasarkan persyaratan permukaan batas penghalang untuk landasan dengan pendekatan presisi Kategori I Nomor Kode 4 sesuai Annex 14 ICAO Konvensi Chicago Tahun 1944 Edisi Pertama Juli 1990 dan dinyatakan dalam Sistem Koordinat Bandar Udara yang posisinya ditentukan terhadap titik-titik referensi sebagai berikut :

a. titik referensi bandar udara terletak pada koordinat geografis

$00^{\circ} - 09' - 00''$ LS

 $00^{\circ} - 24' - 00''$ BT;

b. titik sistem koordinat bandar udara (perpotongan sumbu X dan sumbu Y) terletak pada koordinat geografis

$00^{\circ} - 08' - 23,8''$ LS

 $109^{\circ} - 23' - 50''$ BT

atau koordinat

Bandar Udara : X = + 20.000 m
 Y = + 20.000 m

Sumbu X berhimpit dengan sumbu landasan dengan arah $159^{\circ} - 339^{\circ}$ geografis, sumbu Y melalui ujung landasan 33 dan tegak lurus pada sumbu X.

/ Pasal 3.....

Pasal 3

- (1) Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas ditentukan sebagai berikut :
 - a. tepi dalam dari kawasan ini berhimpit dengan ujung-ujung Permukaan Utama dengan lebar 300 m, kawasan ini meluas ke luar secara teratur, dengan garis tengah merupakan perpanjangan dari sumbu landasan, sampai lebar 4.800 m pada jarak mendatar 15.000 m dari ujung Permukaan Utama;
 - b. batas-batas kawasan yang dimaksud pada huruf a digambarkan dengan garis-garis yang menghubungkan titik-titik A.1.1, A.1.2, A.1.3, A.1.4 dan A.1.1 untuk landasan 15 serta A.2.1, A.2.2, A.2.3, A.2.4 dan A.2.1 untuk landasan 33.
- (2) Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum pada Lampiran I Keputusan ini.

Pasal 4

- (1) Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan merupakan sebagian Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landasan, ditentukan sebagai berikut :
 - a. tepi dalam dari kawasan ini berhimpit dengan ujung-ujung Permukaan Utama dengan lebar 300 m, dari tepi dalam tersebut kawasan ini meluas keluar secara teratur, dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari sumbu landasan, sampai lebar 1.200 m dan jarak mendatar 3.000 m dari ujung Permukaan Utama;
 - b. batas-batas kawasan yang dimaksud pada huruf a digambarkan dengan garis-garis yang menghubungkan titik-titik A.1.1, A.1.2, A.1.5, A.1.6 dan A.1.1 pada landasan 15 serta titik-titik A.2.1, A.2.5, A.2.6, A.2.4 dan A.2.1 pada landasan 33.
- / (2) Kawasan.....

- (2) Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum pada Lampiran II Keputusan ini.

Pasal 5

- (1) Kawasan di bawah Permukaan Transisi ditentukan sebagai berikut :
- a. tepi dalam dari kawasan ini berhimpit dengan sisi panjang Permukaan Utama dan sisi Permukaan Pendekatan, kawasan ini meluas keluar sampai jarak mendatar 315 m dari sisi panjang Permukaan Utama;
 - b. batas-batas kawasan yang dimaksud pada huruf a digambarkan dengan garis-garis yang menghubungkan titik-titik A.1.1, B.1.1, B.1.2, A.2.1 dan A.1.1 di sebelah timur landasan serta titik-titik A.1.2, A.2.4, B.2.2, B.2.1 dan A.1.2 di sebelah barat landasan.
- (2) Kawasan di bawah Permukaan Transisi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum pada Lampiran III Keputusan ini.

Pasal 6

- (1) Kawasan di bawah Permukaan Horizontal Dalam ditentukan sebagai berikut :
- a. kawasan ini ditentukan oleh lingkaran dengan radius 4.000 m dari titik tengah setiap ujung Permukaan Utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan dan kawasan ini tidak termasuk Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas serta Kawasan di bawah Permukaan Transisi;
 - b. batas-batas kawasan sebagaimana dimaksud pada huruf a digambarkan dengan garis-garis lingkaran dan garis lurus yang menghubungkan titik-titik B.1.1, C.1.1, C.1.2, C.1.3, C.1.4, B.1.2 dan B.1.1 di sebelah Timur landasan serta titik-titik B.2.1, B.2.2, C.2.2, C.2.3, C.2.4, C.2.1 dan B.2.1 di sebelah Barat landasan.

/(2) Kawasan.....

- (2) Kawasan di bawah Permukaan Horizontal Dalam sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum pada Lampiran IV Keputusan ini.

Pasal 7

- (1) Kawasan di bawah Permukaan Kerucut ditetapkan sebagai berikut :
- a. Kawasan di bawah Permukaan Kerucut ditentukan mulai dari tepi luar Kawasan di bawah Permukaan Horizontal Dalam meluas keluar dengan jarak mendatar 2.000 m;
 - b. batas-batas kawasan sebagaimana dimaksud pada huruf a digambarkan dengan garis-garis lingkaran dan garis lurus yang menghubungkan titik-titik C.1.1, D.1.1, D.1.2, D.1.3, D.1.4, C.1.4, C.1.3, C.1.2 dan C.1.1 di sebelah Timur landasan serta titik-titik C.2.1, C.2.4, C.2.3, C.2.2, D.2.2, D.2.3, D.2.4, D.2.1 dan C.2.1 di sebelah Barat landasan.
- (2) Kawasan di bawah Permukaan Kerucut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tercantum pada Lampiran V Keputusan ini.

Pasal 8

Batas-batas Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6 dan Pasal 7 secara keseluruhan tercantum pada Lampiran VI Keputusan ini.

Pasal 9

- (1) Alat Bantu Navigasi Udara yang tersedia dalam penyelenggaraan operasi penerbangan di Bandar Udara Supadio - Pontianak terdiri dari :
- a. Non Directional Beacon (NDB);
 - b. Very High Frequency Omni Range (VOR) dan Distance Measuring Equipment (DME);
 - c. Instrument....

c. Instrument Landing System (ILS)
(Localizer, Glide Path, Middle Marker
dan Outer Marker);

d. Radar;

e. Approach Lighting System.

(2) Penempatan Alat Bantu Navigasi Udara
sebagaimana dimaksud dalam ayat (1)
ditentukan sebagai berikut :

a. Non Directional Beacon (NDB) terletak
pada koordinat geografis

$00^{\circ} - 09' - 00''$ LS	dengan ukuran
$109^{\circ} - 24' - 00''$ BT	

nominal lokasi 200 m x 200 m;

b. VOR/DME titik tengahnya terletak pada
titik koordinat geografis

$00^{\circ} \quad 04' \quad 24''$ LS	dengan ukuran
$109^{\circ} \quad 22' \quad 30''$ BT	

nominal lokasi 400 m x 400 m;

c. Instrument Landing System (ILS);

1) Localizer terletak pada koordinat

geografis	$00^{\circ} - 09' - 50''$ LS
	$109^{\circ} - 24' - 10''$ BT

dengan ukuran nominal lokasi 600 m x
150 m;

2) Glide Path terletak pada koordinat

geografis	$00^{\circ} - 09' - 08''$ LS
	$109^{\circ} - 23' - 51''$ BT

dengan ukuran nominal lokasi 600 m x
200 m.

/3) Middle.....

3) Middle Marker terletak pada koordinat geografis

$00^{\circ} - 08' - 09''$ LS
----- dengan ukuran
 $109^{\circ} - 23' - 30''$ BT

nominal lokasi 25 m x 25 m;

4) Outer Marker terletak pada koordinat

geografis $00^{\circ} - 04' - 20''$ LS

 $109^{\circ} - 22' - 28''$ BT

dengan ukuran nominal lokasi 25 m x 25 m;

d. Radar (SSR) terletak pada koordinat

geografis $00^{\circ} - 09' - 10''$ LS
----- dengan
 $109^{\circ} - 24' - 01''$ BT

ukuran nominal lokasi 100 m x 100 m ;

e. Approach Lighting System dengan ukuran nominal lokasi 1066 m x 133 m.

(3) Kawasan Sekitar Penempatan Alat Bantu Navigasi Udara yang terletak di luar batas-batas Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, Pasal 7 dan Pasal 8 merupakan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan yang harus ditentukan batas-batasnya, yaitu untuk Bandar Udara Supadio-Pontianak terdiri dari :

- a. kawasan Sekitar Penempatan NDB;
- b. kawasan Sekitar Penempatan VOR/DME.

(4) Batas-batas tanah sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan (3) digambarkan berupa garis-garis yang menghubungkan titik-titik tertentu pada tepi batas lokasi dari alat yang bersangkutan yang batas-batasnya sebagaimana tercantum pada Lampiran VII Keputusan ini.

/(5) Batas.....

- (5) Batas-batas Kawasan Sekitar Penempatan Alat Bantu Navigasi Udara sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) ditentukan sesuai dengan batas-batas ketinggian sebagaimana diatur dalam Bab III Keputusan ini.

BAB III

BATAS-BATAS KETINGGIAN PADA KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN

Pasal 10

Batas-batas ketinggian bangunan dan benda tumbuh untuk setiap kawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, Pasal 7, Pasal 8 dan 9 ditetapkan dalam Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13, Pasal 14, Pasal 15, Pasal 16 dan Pasal 17 atas dasar :

- a. persyaratan Permukaan Batas Penghalang untuk landasan dengan Pendekatan Presisi Kategori I dan Nomor Kode 4;
- b. ketinggian semua titik pada Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan ditentukan terhadap ketinggian ambang landasan 33 sebagai titik referensi yaitu titik 0,00 m yang ketinggiannya + 11,600 m diatas permukaan air laut;
- c. ketinggian Permukaan Horizontal Dalam dan Permukaan Horizontal Luar ditentukan masing-masing 45 m dan 145 m di atas datum yang tingginya + 0,00 m diatas ambang landasan 33.

Pasal 11

- (1) Batas-batas ketinggian pada Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas landasan 15 ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu landasan sebagai berikut:

/a. bagian.....

- a. bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2 % (dua persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian ambang landasan 15 (= + 0,00 m) sampai jarak mendatar 2.250 m;
- b. bagian kedua dengan kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.750 m;
- c. bagian ketiga dengan kemiringan 5 % (lima persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 1.167 m;
- d. bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan keluar sampai jarak mendatar tambahan 2.333 m, pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5% (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 433 m, kemiringan kedua 2,5 % (dua setengah persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.000 m serta kemiringan ketiga 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 900 m;
- e. bagian kelima (terakhir) dengan kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7.500 m.

(2) Batas-batas ketinggian pada Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas landasan 33 ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu landasan, sebagai berikut :

- a. bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2 % (dua persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian ambang landasan 33 (= 0,00 m) sampai jarak mendatar 2.250 m;
- b. bagian kedua dengan kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.750 m;

/c. bagian.....

- c. bagian ketiga dengan kemiringan 5 % (lima persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 1.167 m;
- d. bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2 % (dua persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 2.333 m, pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5 % (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 433 m, kemiringan kedua 2,5 % (dua setengah persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.000 m serta kemiringan ketiga 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 900 m;
- e. bagian kelima (terakhir) kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7.500 m.

Pasal 12

Batas-batas ketinggian Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan ditentukan oleh kemiringan 2 % (dua persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian masing-masing ambang landasan, sampai dengan ketinggian 45 m di atas masing-masing ambang landasan sepanjang jarak mendatar 3.000 m melalui perpanjangan sumbu landasan.

Pasal 13

Batas-batas ketinggian Kawasan di bawah Permukaan Transisi ditentukan oleh kemiringan 14,3 % (14,3 persen) arah ke atas dan keluar, dimulai dari sisi panjang dan pada ketinggian yang sama seperti Permukaan Utama dan Permukaan Pendekatan menerus sampai memotong Permukaan Horizontal Dalam pada ketinggian + 45 m.

Pasal 14

Batas-batas ketinggian Kawasan di bawah Permukaan Horizontal Dalam ditentukan 45 m di atas datum atau 45 m di atas ketinggian ambang landasan 33.

/Pasal 15.....

Pasal 15

Batas-batas ketinggian Kawasan di bawah Permukaan Kerucut ditentukan oleh kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan keluar, dimulai dari tepi luar Kawasan di bawah Permukaan Horizontal Dalam pada ketinggian + 45 m sampai memotong Permukaan Horizontal Luar pada ketinggian + 145 m.

Pasal 16

Batas-batas ketinggian pada Kawasan Sekitar Penempatan Alat Bantu Navigasi Udara ditentukan sebagai berikut :

- a. batas ketinggian di sekitar alat Non Directional Beacon (NDB) ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 3° (tiga derajat) ke atas dan ke luar dari titik tengah dasar antena, dan sampai radius 1000 m dari antena tidak diperkenankan ada bangunan dari metal seperti konstruksi rangka besi, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian tersebut ;
- b. batas ketinggian di sekitar alat Marker (Middle/outer) ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 20° (dua puluh derajat) ke atas dan ke luar dari titik antena ;
- c. batas ketinggian di sekitar alat Very High Frequency Omni Range (VOR)/ Distance Measuring Equipment (DME) ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 1° (satu derajat) ke atas dan keluar dari titik antena pada ketinggian bidang counterpois, dan pada jarak radial kurang dari 600 m tidak diperkenankan adanya transmisi tegangan tinggi, bangunan dari metal seperti konstruksi rangka besi, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian sudut tersebut;

/d. batas.....

- d. batas ketinggian di sekitar alat Radar ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 1° (satu derajat) ke atas dan ke luar dari titik antena pada ketinggian dasar antena, dan dalam radius 500 m tidak diperkenankan adanya bangunan metal, tangki minyak, bangunan dan lain-lain melebihi ketinggian dasar antena;
- e. batas ketinggian di sekitar alat Glide Path dibatasi oleh bidang yang dibentuk dengan sudut 2° (dua derajat) dari titik antena Glide Path terhadap bidang horizontal dan bidang vertikal yang ditarik dengan sudut 45° (empat puluh lima derajat) terhadap garis sejajar sumbu landasan melalui titik antena Glide Path ke arah landasan dan 30° (tiga puluh derajat) ke arah luar;
- f. batas ketinggian di sekitar alat Localizer dibatasi oleh bidang yang dibentuk dengan sudut 1° (satu derajat) dari titik antena Localizer terhadap bidang horizontal dan bidang vertikal yang ditarik dengan sudut $7,5^{\circ}$ (tujuh setengah derajat) terhadap garis sejajar sumbu landasan ke arah kiri dan kanan antena Localizer.

Pasal 17

- (1) Batas-batas ketinggian, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 tercantum pada Lampiran VII Keputusan ini.
- (2) Batas-batas ketinggian, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13, Pasal 14 dan Pasal 15 tercantum pada Lampiran VIII Keputusan ini.
- (3) Dalam hal Alat Bantu Navigasi Udara ditempatkan pada Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5, Pasal 6, Pasal 7, Pasal 8 dan Pasal 9, maka batas ketinggian yang diperkenankan adalah batas ketinggian yang lebih menjamin keselamatan operasi penerbangan, yaitu batas kemiringan terendah pada kawasan yang bersangkutan.

/ Pasal 18

- (1) Tidak diperkenankan untuk mendirikan, mengubah atau melestarikan bangunan, serta tidak diperkenankan menanam atau memelihara benda tumbuh di dalam kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan, sebagaimana ditetapkan dalam Bab II Keputusan ini, melebihi batas-batas ketinggian sebagaimana diatur dalam Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13, Pasal 14, Pasal 15, Pasal 16 dan Pasal 17 Keputusan ini.
- (2) Pada Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas tidak diperkenankan mendirikan bangunan baru yang tingginya melebihi kemiringan 1,6 % (satu koma enam persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian masing-masing ambang landasan 15 dan landasan 33.
- (3) Tidak diperkenankan untuk mendirikan bangunan atau memelihara benda tumbuh dalam Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan sampai jarak mendatar 1.100 m dari ujung-ujung Permukaan Utama selain bangunan yang diperuntukkan bagi keselamatan operasi penerbangan dan benda tumbuh yang tidak membahayakan keselamatan operasi penerbangan.
- (4) Tidak diperkenankan mempergunakan tanah, air atau udara di setiap kawasan yang ditetapkan dalam Keputusan ini sedemikian rupa, sehingga :
 - a. menimbulkan gangguan terhadap isyarat-isyarat navigasi udara atau komunikasi radio antar bandar udara dan pesawat udara;
 - b. menyulitkan penerbang membedakan lampu-lampu bandar udara dengan lampu-lampu lain;
 - c. menyebabkan silau pada mata penerbang yang mempergunakan bandar udara;
 - d. mengurangi jarak pandang sekitar bandar udara;
 - e. menyebabkan

- e. menyebabkan timbulnya bahaya burung atau dengan cara lain dapat membahayakan atau mengganggu pendaratan, lepas landas atau gerakan pesawat udara yang bermaksud mempergunakan bandar udara.

Pasal 19

Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 hanya diperkenankan apabila :

- a. sesuatu hal tertentu diberi persetujuan oleh Menteri Perhubungan untuk maksud itu, setelah mendengar pertimbangan Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- b. sesuai ketentuan dan teknis keselamatan operasi penerbangan, bangunan tersebut mutlak diperlukan.

BAB IV

PEMBERIAN TANDA ATAU PEMASANGAN LAMPU

Pasal 20

- (1) Bangunan atau sesuatu benda yang ada secara alami berada di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan dan ketinggiannya masih dalam batas ketinggian yang diperkenankan, akan tetapi diduga dapat membahayakan keselamatan operasi penerbangan, harus diberi tanda atau dipasang lampu.
- (2) Bangunan-bangunan atau benda-benda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 harus diberi tanda dan atau dipasang lampu.

Pasal 21

- (1) Pemberian tanda atau pemasangan lampu, termasuk pengoperasian dan pemeliharannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dan Pasal 20 dilaksanakan oleh dan atas biaya pemilik atau yang menguasainya.

/ (2) Pemberian

- (2) Pemberian tanda atau pemasangan lampu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan pedoman yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

BAB V

PEMBERIAN REKOMENDASI

Pasal 22

- (1) Untuk mengendalikan Batas-batas Keselamatan Operasi Penerbangan tersebut dalam Bab II dan Bab III membangun dan atau menanam pohon di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan yang terletak di luar bandar udara diperlukan rekomendasi dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuknya.
- (2) Tata cara pengendalian dan pemberian rekomendasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

BAB VI

KETENTUAN LAIN-LAIN DAN PENUTUP

Pasal 23

Penggunaan setiap kawasan yang bertentangan dengan Keputusan ini diancam dengan hukuman sesuai dengan Pasal 9 dan Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1986.

Pasal 24

- (1) Semua ketentuan yang bertentangan dengan Keputusan ini dinyatakan tidak berlaku.
- (2) Hal-hal yang belum diatur dalam Keputusan ini akan diatur kemudian.

/Pasal 25.....

Pasal 25

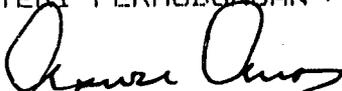
Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengawasi pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 26

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A

Pada tanggal : 27 Oktober 1992

MENTERI PERHUBUNGAN ^{KV 12/16}


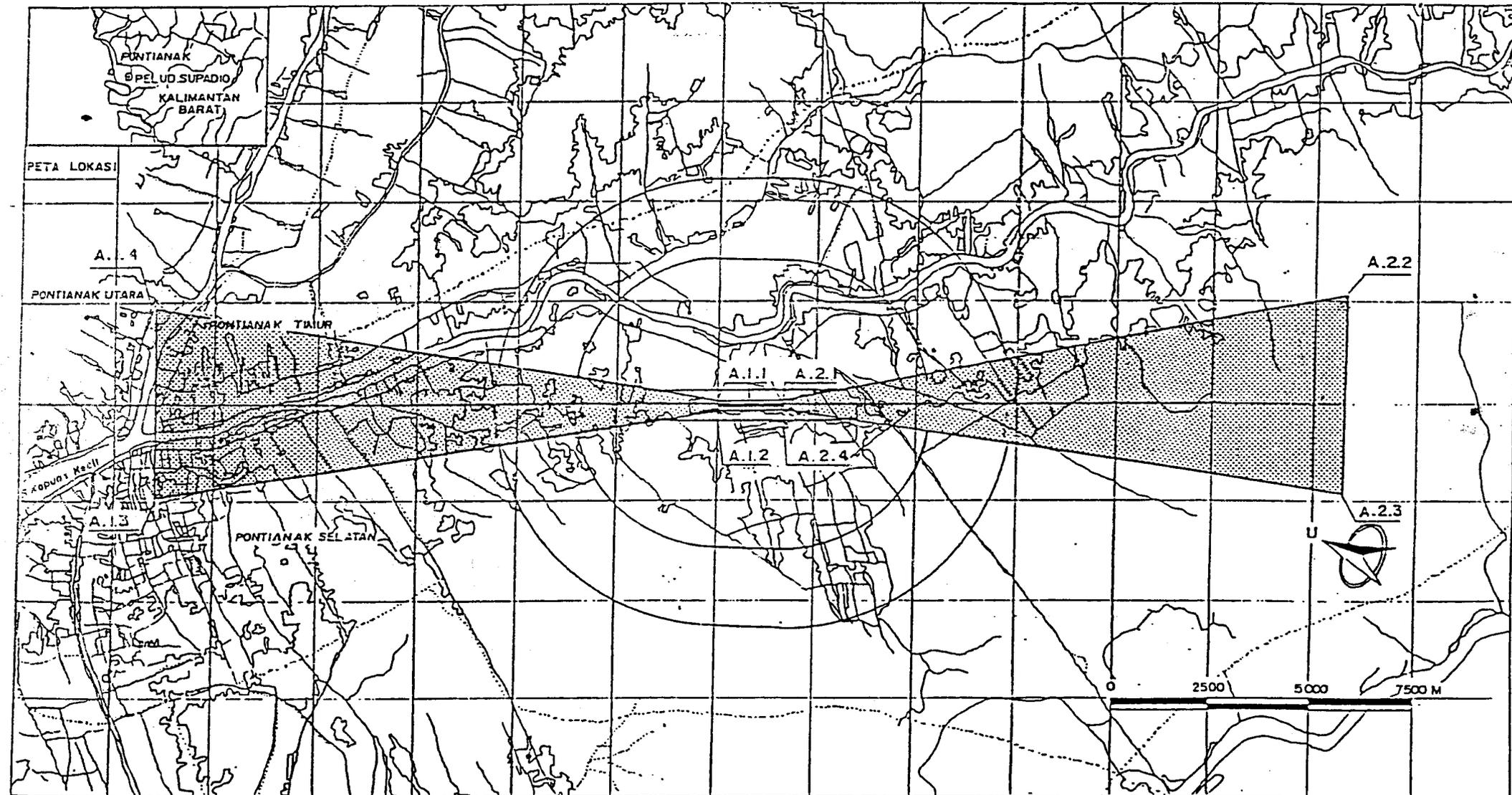
Ir. AZWAR ANAS

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator bidang EKUIN dan WASBANG;
3. Menteri Sekretaris Negara;
4. Menteri Pekerjaan Umum;
5. Menteri Pertanian;
6. Menteri Dalam Negeri;
7. Menteri Pertahanan Keamanan;
8. Panglima ABRI;
9. Menteri Kesehatan;
10. Menteri Keuangan;
11. Menteri Kehakiman;
12. Menteri Perindustrian;
13. Menteri Pertambangan dan Energi;
14. Menteri Agama;
15. Jaksa Agung RI;
16. Kepala Badan Pertanahan Nasional;
17. Gubernur Bank Indonesia;
18. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Kalimantan Barat;
19. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di lingkungan Departemen Perhubungan;
20. Para Atase Perhubungan;
21. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan;
22. Para Kepala Biro di lingkungan Departemen Perhubungan;

LAMPIRAN : I
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM 29 Tahun 1992
TANGGAL : 27 Oktober 1992

KAWASAN PENDEKATAN DAN LEPAS LANDAS



LAMPIRAN I A
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : KM.29 Tahun 1992
TANGGAL : 27 Oktober 1992

KAWASAN PENDEKATAN DAN LEPAS LANDAS

NO.	T I T I K	KOORDINAT BANDAR UDARA	
		X (METER)	Y (METER)
1.	A.1.1	+ 19.940,000	+ 20.150,000
2.	A.1.2	+ 19.940,000	+ 19.850,000
3.	A.1.3	+ 4.940,000	+ 17.600,000
4.	A.1.4	+ 4.940,000	+ 22.400,000
5.	A.2.1	+ 22.410,000	+ 20.150,000
6.	A.2.2	+ 37.410,000	+ 22.400,000
7.	A.2.3	+ 37.410,000	+ 17.600,000
8.	A.2.4	+ 22.410,000	+ 19.850,000

MENTERI PERHUBUNGAN
Azwar Anas

Ir. AZWAR ANAS