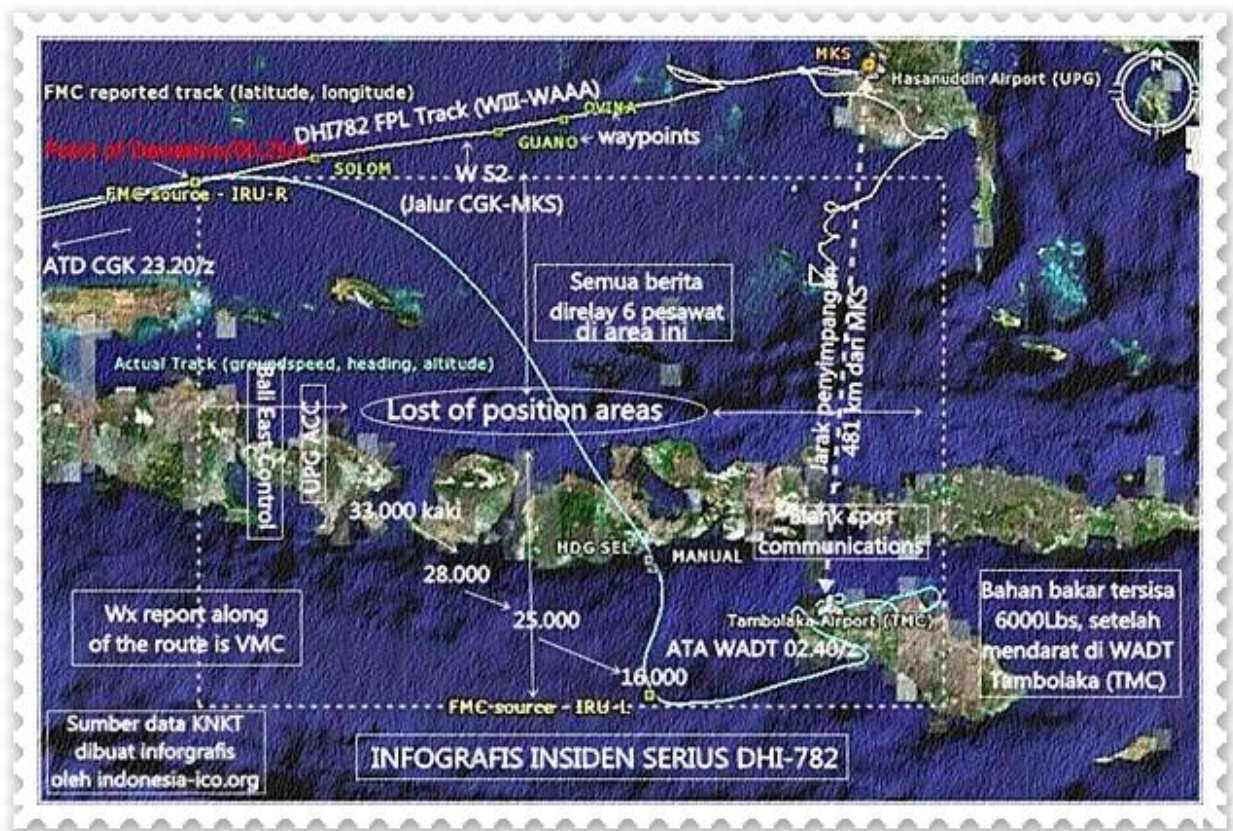


Insiden Serius (Lost Position) DHI782

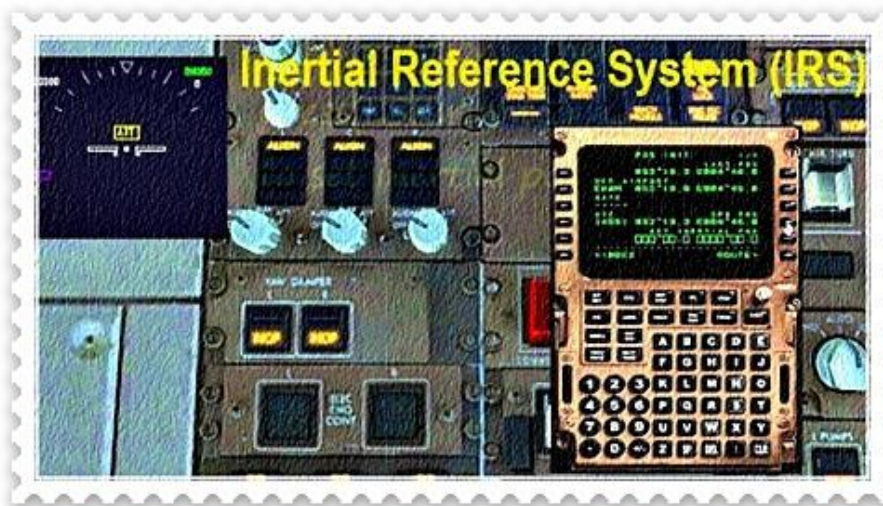


Pesawat dari maskapai Adam Air dengan registrasi PK-KKE jenis B737-329, lepas landas dari bandara Soekarno-Hatta (CGK) pada 11 Februari 2006 pukul 23.20/z (UTC) untuk tujuan Ujung Pandang Hasanuddin Airport (UPG). Penerbangan dengan nomor penerbangan DHI782 membawa 146 penumpang dan 9 awak pesawat. Awak pesawat terdiri dari 2 pilot, 4 awak kabin dan 3 awak kabin berkualifikasi B737-300. Dilaporkan dalam Final Report NTSC bahwa dalam pre-flight check, PiC (pilot in command = kapten pilot) sempat menemukan adanya kerusakan pada alat navigasi IRS (Inertial Reference System) yang segera diperbaiki oleh Line Maintenance, sampai dapat berfungsi kembali dengan normal. Ternyata, berdasarkan catatan laporan di log book, kerusakan IRS pesawat ini, bukan hanya kali itu saja, namun sudah beberapa kali terjadi dan diperbaiki.

IRS (terdiri dari IRU-L dan IRU-R) adalah salah satu dari sekian banyak alat penting yang harus dalam keadaan berfungsi sebelum pesawat dinyatakan

laik beroperasi berdasarkan MEL. MEL (Minimum Equipment List) dibuat berdasarkan MMEL (Master MEL) dari pabrik pesawat, akan dibuat oleh maskapai dengan pengesahan dari otoritas, sebagai petunjuk kepada pilot dan teknisi untuk menentukan apakah pesawat boleh terbang atau tidak (GO/NO GO Item), bila salah satu perangkat yang terdaftar dalam MEL dalam keadaan inoperative = inop (rusak). Infografis di atas diharapkan dapat membantu untuk memperjelas kejadian ini. Ketika di fase terbang jelajah sebelum waypoint SOLOM, pada pukul 00.25/z sistem navigasi IRS PK-KKE mulai mengalami kegagalan fungsi dan mendapat masukan data yang salah dari IRU-R sehingga secara otomatis pindah ke IRU-L.

Data yang salah itu kemudian diterima oleh FMC pesawat itu (Flight Management Computer), sehingga menjadikan manuver DHI-782 mulai menyimpang dari jalur yang seharusnya. Dalam waktu 20 menit yang seharusnya segera teramati oleh PiC, namun karena beberapa alasan yang



salah satunya adalah kesibukan PiC melakukan tugas yang lain yang bukan merupakan tugas pilot, namun dikerjakan oleh nya, menjadikan kondisi itu tidak terkoreksi segera. DHI-782 terus menyimpang kearah jalur yang

tidak seharusnya, yaitu ke arah tenggara dan akhirnya masuk ke wilayah blank spot (tidak terliput) oleh jangkauan navigasi dan komunikasi petugas ATS baik di Ujung Pandang maupun Bali. Kejadian penyimpangan ini terus berlangsung selama beberapa jam (sekitar 1-2 jam) tanpa bisa diatasi oleh kedua pilot. Pesawat terus menjauhi tujuan seharusnya (bandara Hasanuddin dengan patokan MKS VOR) sampai akhirnya mencapai sejauh 481 km (259 NM) ke arah tenggara. Awalnya, kesulitan berkomunikasi masih dapat diatasi dengan melakukan relay dari beberapa pesawat yang berada di jarak jangkauan VHF, antara lain adalah pesawat dari Republic Express 811 (REP-811) dan Hercules TNI Air Force (A-1326). Dengan bertambah jauhnya kedua pesawat yang merelay berita tersebut akhirnya komunikasi radio itu tidak efektif juga, dan PiC masih belum dapat mengetahui sama

sekali posisinya di mana dan pesawat terus terbang menjauhi bandar udara tujuan, Ujung Pandang. Penerbangan ini terasa seperti terbang “buta” di wilayah perjalanannya. Transkripsi percakapan pilot DHI-782 dengan pilot REP-811 dan Hercules A-1326 yang disampaikan dalam bahasa Indonesia, dapat diyakini bahwa kapten pilot DHI-782 (yang berstatus PNS DGCA), beserta seluruh awak pesawat mengalami kepanikan karena tidak mengetahui sama sekali kearah mana dan di mana posisinya di saat sisa bahan bakar sudah kritis (tersisa untuk kurang dari 1 jam penerbangan lagi = starvation). Di beberapa negara, penerbangan yang mengalami keadaan semacam ini, sesuai prosedur internasional sudah harus mengirimkan berita distress MAYDAY atau urgensi PAN PAN (sesuai tingkatannya).

Di saat itu, kapten pilot DHI-782 sudah mempersiapkan pendaratan (ditching) di permukaan air laut yang mengelilingi di sepanjang jalur penerbangannya. Untungnya di saat situasi yang sangat kritis ini, awak pesawat melihat adanya landasan yang tidak diketahui namanya. Diiringi dengan kepanikan para penumpang pesawat yang sudah mulai menyadari dan terus bertanya kepada awak kabin tentang kapan waktu pendaratan di Ujung pandang, dan apa yang terjadi dengan penerbangan itu, pesawat mulai mengelilingi landasan dan menurunkan ketinggiannya dan mencoba untuk melakukan pendaratan di bandar udara yang tidak tidak diketahui sama sekali kemampuan kapasitasnya. Cuaca cerah (VMC = visual meteorological condition) yang mendukung penerbangan, di sepanjang rute dari titik deviasi sampai dengan di wilayah tenggara menjadikan pilot sangat tertolong sehingga



dapat melihat secara visual kondisi dan panjangnya bandar udara itu. Bandar udara itu baru diketahui namanya adalah Tambolaka, setelah pesawat melakukan pendaratan yang dipaksakan dengan selamat di landasan yang panjang x lebarnya hanya 1.920x 150m. Kemampuan bandar udara itu sebenarnya adalah hanya untuk sekelas pesawat jet jenis F-28 (Fokker 28). Walaupun pesawat berhasil mendarat tanpa mengalami kerusakan, dengan seluruh penumpang dan awak pesawat selamat, keputusan pilot ini tetap merupakan sebuah pelanggaran berat di penerbangan sipil. Tindakan berikutnya, adalah tanpa menunggu kedatangan tim penyelidik dari KNKT (NTSC), namun hanya dengan

perintah secara lisan dari DGCA, pesawat PK-KKE itu di terbangkan ke Ujung Pandang tanpa penumpang, pada keesokan harinya. Padahal ketentuan penyelidikan insiden atau kecelakaan penerbangan sebagaimana yang tertuang dalam Annex 13 ICAO, tentang Aircrat Accident and Incident Investigation, mengharuskan pesawat hanya boleh dipindah posisinya, setelah diadakan penyelidikan terlebih dahulu oleh KNKT. Memang ada beberapa kejanggalan yang tidak secara langsung terjawab dalam tragedi ini. Namun setelah tersajinya tulisan yang lebih lengkap ini, sekurang-kurangnya akan membuka mata hati kita sebagai pembaca. Sesuai dengan janji yang disebutkan, agar Anda mencermatinya untuk dapat mengetahui, siapa, apa, bagaimana dan mengapa, terkait dengan insiden serius ini. Dalam laporan insiden serius ini, dinyatakan terdapat kontribusi petugas Bali Approach dan Ujung ACC yang tidak menyadari dalam tugas pelayanan radarnya adanya penyimpangan yang sudah begitu jauhnya, baik melalui peringatan Route Adherence Monitoring (RAM) atau kualifikasi petugasnya.

Transkripsi percakapan yang terekam melalui CVR (Cockpit Voice Recorder) dimulai pukul 02:19.44 dan terhenti sampai dengan 02:22.31 (UTC). Ketika pesawat ini mendarat di WADT Tambolaka Airport (TMC) pada 02:40/z, maka penerbangan yang seharusnya menuju ke arah north east (timur laut) yaitu dari Jakarta ke Makassar malahan bergeser jauh menjadi kearah south east (tenggara), sehingga menjadikan jarak penyimpangan sejauh 481 km bila dihitung dari patokannya yaitu MKS VOR.



Semoga kejadian yang sangat berbahaya dalam penerbangan komersial semacam ini tidak pernah diulang atau terulang kembali di negeri ini. Wikipedia English Version dan beberapa media informasi internasional mewartakan pasca kejadian itu, bahwa banyak aturan yang dilanggar dan kedua pilot yang menerbangkan PK-KKE, DHI-782 “fired” (dipecat). Rekam jejak digital sangat membantu kelengkapan penulisan artikel ini. Pesawat PK-KKE, sejak bulan Nopember 2007 telah dikembalikan kepada pihak lessor. Kini pesawat tersebut telah berubah corak setelah dioperasikan oleh maskapai Aerolíneas Estelar dari Venezuela dengan registrasi YV2918, hingga sekarang (2020). Pesawat itu (lihat gambar background), menjadi

laik terbang dan andalan maskapai Estelar sampai sekarang, berkat perawatan yang baik dan disiplin menjalankan kepatuhan standar sesuai ketentuan perawatan dari otoritas negara di mana pesawat itu didaftarkan. Peranan otoritas dan maskapai sangat menentukan kelaikudaraan sebuah pesawat yang dioperasikan sebagai pesawat dengan penerbangan komersial berjadwal agar menjadi pesawat dengan keselamatan yang baik.

Sumber utama Laporan Akhir NTSC Tahun 2008 Nomor KNKT06.06/08.02.37, Wikipedia English Version, AVH News dan beberapa surat kabar dalam dan luar negeri. Gambar dipetik dari Jetphotos