

"Kupang Kid" Di roda DC-3

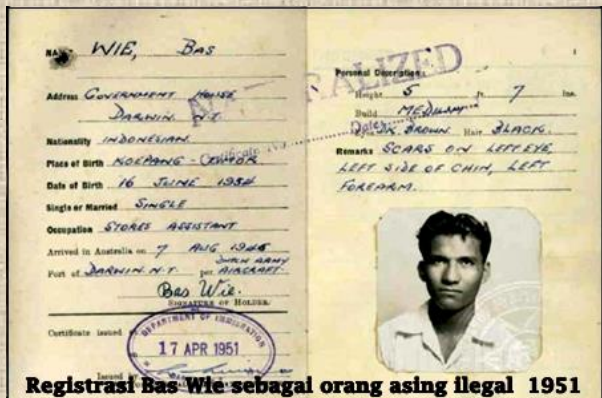


Judul artikel di atas diperuntukkan untuk tulisan **true-story** ini, setelah kami membacanya dari banyak sumber dalam dan luar negeri. Seperti biasanya kami akan menulis kisah yang walaupun sudah banyak dipublikasikan oleh berbagai media, namun kami tayangkan kembali dengan kemasan khusus agar lebih mencerahkan serta dilengkapi dengan tambahan beberapa informasi yang belum pernah disajikan sebelumnya. Gejala apa yang dihadapi badan manusia terkait dengan ketahanan organ tubuh dan teknis roda pesawat DC-3, adalah sebagian dari topik tambahan tersebut. Kisah menarik yang sanggup bertahan sampai 6 dekade (Sumber: NatGeo), juga menjadi inspirasi kami untuk kembali mengangkat tulisan ini. Sejatinya "Kupang Kid" menceritakan tentang upaya yang nekat seorang anak laki-laki kecil, yang berasal dari Kupang, tepatnya Pulau Sabu

Altitude (feet) (m)	Pressure (in. Hg)	Temp. (F) (C)	Density (%)
sea level	29.92	59.0 15	100
2000 610	27.82	51.9 11.1	94.3
4000 1219	25.84	44.7 7.06	88.8
6000 1829	23.98	37.6 3.11	83.6
8000 2438	22.22	30.5 -0.833	78.6
10000 3048	20.57	23.3 -4.83	73.8
12000 3658	19.02	16.2 -8.78	69.3
14000 4267	17.57	9.1 -12.7	65.0
16000 4877	16.21	1.9 -16.7	60.9

(dikenal juga dengan nama Sawu atau Savu) di Nusa Tenggara Timur. Kisahnya telah menjadi legendaris di negeri orang. Tidak kurang majalah terkenal Time dari Amerika memuat kisahnya di tahun 1958 dan saluran televisi nasional Australia menayangkan kisah ini dalam acara *This Is Your Life* di tahun 1978, secara global ke masyarakat dunia.

Masyarakat Australia awalnya sempat terpecah menjadi 2 kelompok yaitu yang pro dan kontra terhadap keberadaan “Kupang Kid” ini, yang masuk Australia secara *illegal*. Seiring berjalannya waktu, serta didukung oleh sikap



dan perilaku yang baik dan mudah bergaul dalam beradaptasi dengan komunitas masyarakat Darwin, terjadilah perubahan dari kelompok yang awalnya kontra terhadap masuknya orang asing ilegal (*Allien*) di saat kebijakan *White Australia Policy* sedang diberlakukan dengan ketat. Pada gambar di sebelah terlihat Sertifikasi *Allien* Bas Wie

yang diterbitkan di tahun 1951, yang berarti bahwa Bas Wie pada saat itu masih diakui sebatas penduduk ilegal, belum diakui sepenuhnya sebagai warga negara Australia (*permanent resident*). Sejak tahun 1951 Bas Wie di adopsi (diangkat anak) oleh keluarga tukang kayu Norm Ballard dan isterinya Bertha. Bas pernah bekerja sebagai *spray painter* (pengecat) di RAAF. Di 40 tahun karir masa kerjanya dia adalah sebagai pegawai negeri di *Commonwealth Department of Works and Housing* sampai dengan masa pensiunnya di tahun 1991.

Secara berangsur-angsur masyarakat Australia yang tadinya kontra, berubah pendapat dan akhirnya memutuskan dapat menerimanya. Masyarakat dan pemerintah Australia, menerima keberadaan anak Kupang, dimulai dari masyarakat dan pemerintah kota Darwin, NT yang terletak di

Teritori Utara (NT = *Northern Territory*). “Anak Kupang” ini menjadi terkenal karena kenekatannya ingin melihat dunia luar di saat suasana pasca akhir Perang Dunia II yang menjadikan kehidupan di mana dia tinggal di bandar udara Penfui, Kupang menjadi sulit. Akhirnya, perjuangannya bisa menjadikannya orang yang



berhasil di negeri orang yang kemudian menjadi negaranya sendiri, Australia, hingga akhir hayatnya. Bas Wie memperoleh kewarganegaraan Australia secara resmi pada tahun 1958. Penyebutan “Kupang Kid” berasal

dari media Australia di tahun 1951 yang diberikan kepada seorang anak Kupang yang bernama Bas Wie. Anak lelaki dari Kupang itu berhasil memasuki wilayah Australia secara nekat dengan cara bersembunyi di tempat yang tidak lazim, yaitu di kompartemen roda pendarat utama pesawat Dakota.

Pesawat legendaris Dakota yang dikenal dengan kode versi militer sebagai C-47 atau versi sipil DC-3 seperti gambar paling atas, adalah jenis pesawat seperti yang “dipergunakan” Bas Wei sebagai penumpang gelap untuk memasuki wilayah Australia. Bas terbang bukan di kabin yang nyaman dengan udara pendingin yang sejuk seperti penumpang biasa, namun di dalam ruang sempit roda pendarat utama DC-3 yang dipenuhi oleh peralatan sistem hidrolis dan bau yang menyengat. Pesawat Dakota Dutch Air Force yang dipiloti oleh Jan Sjouw membawa Bas terbang di ketinggian 9.000 kaki melintas selama ±2 jam di atas laut bebas di Samudera Hindia menuju benua Australia. Penerbangan pesawat ini dari bandar udara Penfui, Kupang menuju bandar udara Darwin di utara Australia yang berjarak ± 800 km itu sendiri memakan waktu 3 jam. Pesawat DC-3 terbang di ketinggian jelajah 9.000 kaki. Suhu udara di ketinggian 9.000 kaki berdasarkan perhitungan ketinggian atau altitude AMSL (AMSL = *above mean sea level* = di atas permukaan laut, yaitu ketinggian yang diukur berdasarkan QNH di bawah *transition level*) berkisar -3° Celcius. Di ketinggian itu kadar oksigen akan semakin tipis, sehingga menjadikan seseorang akan mengalami kesulitan bernapas.

Mengikuti kisah ini, ada baiknya kita mengingat kembali film Titanic, yang mengisahkan kecelakaan kapal pesiar RMS Titanic yang terjadi pada tanggal 14 April 1912 di Samudera Atlantik Utara. Di film itu digambarkan bagaimana sebagian besar penumpang kapal pesiar mewah itu tewas dalam hitungan waktu yang singkat disebabkan oleh berbagai keadaan yang salah satunya adalah karena mengalami kedinginan air laut yang bersuhu -2° Celcius. Dari 2.224 orang yang berada di kapal mewah itu sebanyak 1.500 orang yang tewas. Gejala kedinginan disebut **hypothermia**, yaitu ketika suhu badan yang tadinya berada direntang panas badan yang normal di antara 36,5°C – 37,5°C, terpapar oleh suhu dingin hingga di bawah 0°C selama waktu tertentu. *Hypothermia* dapat mengganggu fungsi kerja jantung dan organ tubuh penting lainnya. Sedangkan seseorang yang mengalami kekurangan pasokan gas oksigen kedalam tubuh disebut **hypoxia**, yang dapat mengganggu fungsi kerja paru-paru dan organ lainnya. Kedua gejala tersebut dapat menewaskan seseorang yang mengalaminya dalam waktu singkat.

Kisah “Kupang Kid” ini diawali pada saat pasca Perang Dunia II sekitar bulan Agustus 1946, dari bandar udara Penfui, Kupang. Bandar udara ini merupakan salah satu basis pertahanan udara pasukan RAAF dari serangan pasukan Jepang. Ketika itu Penfui sedang disibukkan dengan masuknya pasukan sekutu dan Australia yang datang melucuti pasukan Jepang yang

dinyatakan kalah menyerah kepada pasukan Sekutu. Ada banyak penerbangan ulang-alik Kontingen Aussie yaitu pasukan Australia yang ditugasi oleh pasukan Sekutu untuk perlucutan pasukan Jepang.

Di bagian dapur bandar udara inilah Bas Wie bekerja sebagai tukang cuci piring di dapur umum pasukan yang bertugas di bandar udara itu. Bas Wie



2 Roda pendarat utama DC-3 retractable

sebenarnya adalah seorang anak yatim piatu yang berperilaku rajin dan mudah bergaul pada saat bekerja. Dia mulai bekerja di Penfui sejak penjajahan Jepang dan kemudian dilanjutkan setelah masuknya pasukan Sekutu. Kejadian ini berlangsung di tahun 1946 disaat Bas Wie masih berumur 12 tahun. Keluarganya berasal dari Pulau Sabu (Sawu atau Savu)

Kabupaten Sabu Raijua, Nusa Tenggara Timur. Berakhirnya PD II mengharuskan perlucutan semua pasukan Jepang, dilanjutkan penarikan pasukan Belanda dan Sekutu, keluar dari Indonesia. Dengan dukungan berbagai pesawat dari pasukan Belanda dan Australia, semua pasukan dan fasilitasnya diangkut dalam beberapa layanan nomor penerbangan dengan jadwal terbang 2 x sehari dari Kupang ke Darwin pulang pergi. Di nomor penerbangan terakhir Kontingen Aussie yang disebut *Tim Force* itulah, Bas Wie yang masih anak kecil saat itu melaksanakan keputusannya untuk ikut terbang menuju negara di mana anggota pasukan Australia yang selama ini dilayani olehnya berasal. Impian lainnya adalah dia sangat berkeinginan dapat melihat dunia luar selain Kupang.

Bas Wie adalah seorang anak yang sudah tidak memiliki orang tua, tidak memiliki cukup uang dan tidak tahu apa-apa terkait dengan penerbangan



DC-3 The Smile in the Sky dengan roda pendarat up

ke luar negeri. Dia hanya semangat berkeinginan untuk terbang keluar Kupang. Oleh sebab itu timbul upaya dia untuk ikut sebagai penumpang gelap. Setelah mengamati pesawat DC-3 yang setiap hari

dilihat dari jarak jauh di Penfui, dia mulai mencoba mendekati dan melihat secara teliti dari jarak lebih dekat lagi bagaimana caranya untuk dapat masuk untuk bersembunyi di dalam kabin pesawat. Ketika itu yang terlihat olehnya, semua pintu masuk ke kabin pesawat dalam keadaan terkunci. Setelah memutar pesawat, tanpa disengaja Bas Wie melihat adanya ruang

yang masih terbuka yang memungkinkan sebagai tempat bagi dirinya yang kecil itu untuk bersembunyi, dan ruang sempit itu adalah rongga kosong yang terletak di dalam kompartemen roda pendarat. Di tempat itulah di bersembunyi hanya dengan membawa pakaian yang melekat di badannya saja.

Roda pendarat utama DC-3 ada 2 dan terletak di bagian depan kiri dan kanan di bawah sayap dan bersifat **retracable** (dapat dinaikkan = *landing gear up*, dan diturunkan = *landing gear down*, secara hidrolis). Sedangkan roda pendarat belakang DC-3 (*taildragger*) berada di bagian ekor dan bersifat **unretracable**. Sistem hidrolis pesawat akan menarik kedua roda pendarat utama itu keatas setelah pesawat mengudara beberapa saat setelah lepas landas. Roda pesawat yang masuk kedalam badan pesawat tidak seluruhnya, hanya setengahnya (lihat gambar di atas). Kondisi ini menjadikan kompartemen landing gear tidak tertutup seutuhnya. Proses memasukkan kedua roda pendaratnya kedalam, hanya sebagian saja, sehingga pada saat terbang masih terlihat sebagian rodanya. Penempatan roda pendarat yang berada di depan dan roda belakang yang dimiliki oleh pesawat jenis DC-3 ini berbeda dibandingkan dengan jenis pesawat lainnya. Pesawat udara umumnya menempatkan roda pengendali arah (setir) di bagian depan di hidung pesawat sehingga biasa disebut nose gear, dan roda pendarat utama (main landing gear) di bagian tengah badan pesawat di bagian perut pesawat. Ruang di mana landing gear DC-3 akan dimasukkan pada saat terbang, tidak memiliki alat pengatur tekanan udara dan peredam suara seperti di ruang kabin.

Seperti biasanya di dunia, setiap pesawat udara yang populer dibuat oleh sebuah negara, akan dibuat juga oleh negara lainnya dengan bentuk dan spesifikasi yang sama.

DC-3 juga di buat oleh Rusia di pabrik Factory#34 di Moskow-Khimki (lihat gambar di samping). Pabrik pesawat ini membuat DC-3 dengan nama Lusinov atas dasar *license-built* dari Douglas Aviation Company. Rusia menerima pesawat



Pesawat Lisunov Li-2T, DC-3 buatan Rusia milik Hungaria.

Lusinov pertama kali di tahun 1935. Tercatat dalam sejarah, walaupun sudah dapat memproduksi sendiri, namun Rusia membeli 18 pesawat DC-3 yang asli dari *Douglas Aviation Company* untuk maskapai penerbangan pembawa benderanya, Aeroflot pada tanggal 11 April 1936.

Pada penerbangan yang membawa Bas Wie, dia merasakan berisiknya mesin pesawat dan kerasnya hembusan angin yang masuk dari sela-sela kompartemen roda pendarat yang tidak tertutup rapat. Selain itu suhu yang

dingin di bawah titik beku akan disertai kurangnya oksigen dan ditambah satu lagi yaitu munculnya bau minyak pelumas dan asap dari knalpot mesin. Kenaikan ketinggian pesawat akan mengakibatkan tekanan terhadap telinga lebih besar, sehingga menjadikan telinga akan terganggu. Gangguan terhadap organ tubuh Bas Wie sebagai penumpang gelap dimulai di saat pesawat mulai melakukan rolling dengan kecepatan tinggi di atas 100 km/jam. Kondisi lainnya adalah ketika badannya terguncang keras tanpa sabuk penyelamat di saat roda pesawat masih melaju di permukaan landas pacu dengan sangat cepat, dapat melepaskan pegangannya dan mendorong keluar pesawat. Ditambah panas dari roda pesawat yang berputar cepat akan masih terasa sampai kedalam di saat landing gear up. Panas roda pesawat itu pula yang dirasakan pertama kali oleh Bas Wie.

Pesawat mengawali naik ke ketinggian jelajah secara bertahap sampai 9.000 kaki. Pilot Jan Sjouw memang sejak berada di ketinggian jelajah telah merasakan adanya kelainan pada alat pengatur suhu (pemanas) di kabin pesawat, namun dia terus melanjutkan penerbangan ke tujuan, Darwin Airport. Sementara suhu di dalam kabin tidak dapat dikendalikan dengan normal, suhu di dalam tempat persembunyian Bas Wie terus bertambah dingin di setiap kenaikan ketinggian pesawat sampai suhu mencapai di bawah 0°C. Berisiknya mesin pesawat juga mengganggu pendengaran Bas Wie secara konstan. DC-3 memang dikenal oleh para aviator sebagai pesawat yang berisik, lamban, bau (pembakaran oli pelumas) namun tangguh. Beragam kondisi seperti **hypothermia** dan **hypoxia** itulah yang mengakibatkan Bas Wie pingsan sampai akhirnya ditemukan dalam keadaan terkulai pingsan di saat pesawat telah mendarat di Darwin Airport. Petugas bandar udara segera membawanya ke rumah sakit Darwin untuk dirawat. Bas Wie sembuh setelah dirawat selama 3 bulan.

Proses penurunan ketinggian di fase pendekatan ke bandar udara Darwin dipercepat beberapa menit lebih awal oleh Jan Sjouw karena alasan tidak normalnya alat pengatur suhu di kabin tersebut. Beberapa menit sebelum



posisi *on final*, sesuai prosedur, pilot Jan Sjouw menurunkan lebih awal pesawat DC-3 yang “membawa” Bas Wie sebagai penumpang gelap. Tindakan itu dilakukan dengan

alasan kenyamanan bagi penumpang, karena tidak berfungsinya alat pengatur suhu di kabin yang sudah terjadi sejak keberangkatan. Jan Sjouw melakukan *holding* terlebih dahulu untuk persiapan pendekatan sampai berada di ketinggian 1.500 kaki. Pesawat kemudian melakukan proses *landing gear down* dengan menurunkan kedua roda pendarat pesawat.

Turunnya *landing gear* sebenarnya dapat menjatuhkan badan Bas Wie yang tidak berdaya karena masih dalam keadaan tidak sadarkan diri, namun apa yang terjadi? Bas Wie masih tetap dalam posisi meringkuk dan tidak jatuh walaupun dia dalam keadaan pingsan, karena secara cerdas, posisi badannya sejak awal sudah dijepitkan di antara pipa-pipa minyak pelumas, kabel-kabel sistem hidrolis dan *strut* (semacam benda yang dijadikan pegangan/penahan) di dalam rongga sempit berukuran 10x20 inchi (25,4 cm x 50,8 cm).

Tentunya, kisah “Kupang Kid” ini akan berbeda jalan ceritanya bila sejak awal Bas Wie hanya mengandalkan ban pesawat yang sudah masuk sebagian sebagai penahan dirinya selama 3 jam terbang itu. Dalam proses selanjut setelah pendekatan, pesawat DC-3 mengeluarkan roda pendarat di saat on final ketika masih berada di ketinggian ± 1.500 kaki, yaitu beberapa menit sebelum roda pesawat menyentuh permukaan landasan. Sampai pesawat mendarat selamat di bandar udara Darwin, Jan Sjouw sama sekali tidak mengetahui adanya penumpang selain nama di daftar manifest, bahkan tidak menyangka akan ada manusia yang bernyali bersembunyi di tempat sesempit itu. Setelah diketahui adanya *stowaway* (penumpang gelap) oleh petugas darat, barulah dia menyadari hubungan antara penyebab terganggunya sistem pengatur suhu di kabin itu dengan *stowaway* tadi. Uniknya, Jan Sjouw masih bisa bertemu kembali dengan Bas Wie setelah 32 tahun kemudian dalam sebuah acara reuni di Darwin.

Selepas pengakuan masyarakat Darwin, Bas Wie menjalankan kehidupannya di Australia sebagai warganegara Australia. Dikisahkan oleh beberapa media, dia menikahi seorang gadis keturunan Inggris bernama Margareth. Bas dan keluarganya hidup berkecukupan dan bahagia sampai Bas Wie meninggal di usia 82 tahun, setelah terjatuh di sebuah panti lansia di Darwin, pada 11 Oktober 2016. Almarhum meninggalkan 5 orang anak. Walaupun demikian kisah “Kupang Kid” masih melegenda di Australia dan Indonesia hingga kini.

Sebagai penutup, kami informasikan kepada para pembaca, bahwa kisah Bas Wie naik pesawat dengan bersembunyi di roda pesawat adalah sebuah tindakan yang sangat berbahaya bagi diri sendiri dan keselamatan pesawat terbang. Tercatat ada 10 kisah *stowaway* di pesawat semacam ini di dunia, 2 di antaranya dilakukan oleh orang Indonesia (termasuk Bas Wie). Tindakan semacam ini selain berisiko kematian juga merupakan pelanggaran berat terhadap Undang Undang Penerbangan, dan pelakunya akan dikenakan denda atau sanksi hukuman. Bentuk perjuangan hidup semacam ini walaupun berakhir dengan “*Happy End*”, sebaiknya tidak dicontoh karena mengandung unsur pelanggaran terhadap ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil di seluruh dunia.

Tulisan ini dikutip dari beberapa sumber seperti Wikipedia English Version, ABC, Media adadikupang.com dan petikan gambar dari flickr dan tulisan di Majalah Time edisi 1958.