

REKOMENDASI KEJADIAN SERIUS
PESAWAT B737-300 REGISTRASI PK-GGO
DI BANDARA ABDUL RAHMAN SALEH, MALANG
TANGGAL 22 JULI 2011

Nomor : KNKT/001/014/X/REK.KU/2011

1. SINOPSIS

Pada tanggal 22 Juli 2011, pesawat Boeing 737-300 registrasi PK-GGO yang dioperasikan oleh PT. Garuda Indonesia terbang dari Bandara Soekarno Hatta, Jakarta menuju ke Bandara Abdul Rahman Saleh, Malang dengan nomor penerbangan GA292.

Penerbangan GA292 ini berangkat dari Jakarta pada jam 05.46 UTC (12.26 WIB) dengan 3 pilot (1 captain pilot dan 2 copilot yang sedang training), 5 pramugari, 94 penumpang dewasa, 5 anak-anak dan 1 bayi.

Pada penerbangan ini yang bertindak sebagai *pilot flying* adalah Copilot 2 sedangkan Copilot 1 duduk di posisi bangku *observer*. Selama penerbangan berlangsung tidak dilaporkan adanya gangguan teknis dan informasi lain yang signifikan sehubungan penerbangan tersebut.

Pada saat *descend* dilaporkan oleh pihak ATC bahwa ada 2 *traffic* yang akan mendarat di depan Garuda GA292 sehingga GA292 harus melakukan prosedur high level VOR holding diatas Runway 35 guna menunggu giliran untuk *approach* dan mendarat.

Pada saat *traffic* sudah *clear* dan mendarat, Garuda GA292 diinstruksikan untuk melakukan prosedur high level VOR approach diatas Runway 35 dilanjutkan *circling* runway 17 dikarenakan kondisi *surface wind* terakhir yang diinformasikan bertiup dari arah selatan dengan kecepatan 10-15 knots. Garuda GA292 melanjutkan prosedur penerbangan sesuai dengan instruksi yang telah diberikan oleh ATC. Flight GA 292 meninggalkan *holding fix* dan melakukan *letdown* prosedur RW 35.

Flight crew GA 292 berhasil melihat runway 35 secara visual pada jarak sekitar 4 DME yang kemudian dilanjutkan dengan *circling manoeuvre* untuk join R/H downwind runway 17. Setelah *complete* melakukan prosedur RH downwind runway 17, flight GA 292 melanjutkan prosedur berikutnya yaitu *join right base leg* runway 17.

Pada saat membelok meninggalkan posisi right base leg menuju final runway 17, Captain Pilot melihat dan menilai bahwa posisi pesawat terlalu tinggi (*above normal glide path*) dan membelok terlalu awal sehingga pesawat berada di sebelah kanan dari runway centerline.

Melihat kondisi ini Captain Pilot memutuskan untuk mengambil alih kemudi (*take over control*) yang sebelumnya dikendalikan oleh Copilot 2 untuk melanjutkan proses pendaratan.

Captain Pilot berusaha untuk mengkoreksi posisi pesawat (*glide path*) dengan menambah *rate of descend* pesawat dan mengurangi *thrust lever* sambil mengkoreksi pesawat agar lurus terhadap *runway centerline*.

Pada saat melakukan koreksi ini, Copilot 2 sempat mengingatkan Captain bahwa *speed low* dan Captain mengkoreksinya dan melanjutkan proses pendaratan.

Pesawat mendarat pada pukul 07.09 UTC (14.09 WIB) dan melakukan putaran 180 derajat di ujung runway sesuai dengan prosedur untuk menuju apron.

Pihak ATC menanyakan kepada GA 292 apakah baru saja mengalami *hard landing* dan Captain GA292 membenarkan hal itu. ATC meminta GA 292 untuk berhenti dahulu di ujung runway, sementara petugas *safety* bandara melakukan pemeriksaan runway untuk kemungkinan benda asing (*foreign object damage*).

Pesawat GA 292 berhenti sekitar 10 menit. Petugas *safety* bandara menemukan beberapa pecahan logam di permukaan runway. Setelah dinyatakan bersih dan aman, maka GA 292 melanjutkan proses menuju apron.

Setelah penumpang keluar, Captain GA 292 meminta petugas *ground* teknik Garuda pemeriksaan fisik pesawat akibat *hard landing*.

Seluruh crew dan penumpang GA 292 tidak mengalami cedera.

2. TEMUAN LAIN

Pada saat tim investigasi KNKT tiba di lokasi kejadian, Bandara Abdul Rahman Saleh, Malang (esok harinya) diperoleh informasi bahwa *Flight Data Recorder* (FDR) dan *Cockpit Voice Recorder* (CVR) penerbangan GA 292 telah dibawa menuju fasilitas PT. Garuda Maintenance Facilities Aero Asia (GMF - AA).

3. REKOMENDASI KESELAMATAN

Walaupun investigasi masih berlangsung dan berdasarkan data sementara yang diperoleh, Komite Nasional Keselamatan Transportasi memberikan rekomendasi kepada:

a. PT. Garuda Indonesia

- Melakukan review terhadap prosedur *go around*,
- Memastikan bahwa semua pilot telah memperoleh pelatihan dan mengetahui perihal “9 *Criteria of Stabilized Approach*”,

- Memastikan bahwa prosedur tindakan terhadap peristiwa kecelakaan harus sesuai dengan CASR 830 dan UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan terutama pasal 360 dan pasal 440.

b. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

- Memastikan pelaksanaan rekomendasi KNKT sebagaimana disebut di butir a,
- Memastikan bahwa prosedur tindakan terhadap peristiwa kecelakaan harus sesuai dengan CASR 830 dan UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan terutama pasal 360 dan pasal 440

Jakarta, *10* Oktober 2011

**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Komite Nasional
Keselamatan Transportasi

Tatang

TATANG KURNIADI