

REKOMENDASI KECELAKAAN
PESAWAT CASA 212-100 REGISTRASI PK-ZAI
DI TANJUNG PINANG, KEPULAUAN RIAU
TANGGAL 13 FEBRUARI 2011

Nomor : KNKT/001/15/X/REK.KU/2011

1. SINOPSIS

Pada tanggal 12 Februari 2011 pukul 13.18 WIB (06.18 UTC), pesawat Casa 212-100 registrasi PK-ZAI yang di operasikan oleh PT. Sabang Merauke Raya Air Charter (PT. SMAC) terbang dari Bandara Hang Nadim, Batam menuju ke daerah pulau Bintan, guna keperluan *test flight* setelah pengantian engine sebelah kiri. Awak pesawat terdiri dari 2 (dua) pilot dan 3 (tiga) *engineer* sebagai *observer*.

Pukul 13.28 WIB, pesawat tampak pada radar Tanjung Pinang pada ketinggian 2000 feet. Pukul 06.33 WIB, pesawat memperoleh *clearance* dari Tanjung Pinang APP untuk menuju (*climb*) ke ketinggian 4000 feet.

Pukul 13.44 WIB, pesawat menghilang dari radar Tanjung Pinang, posisi terakhir yang terdeteksi adalah 16 mil dan radial 10° dari Tanjung Pinang airport.

Menara pengawas (*controller*) Tanjung Pinang mencoba untuk menghubungi pesawat PK-ZAI tetapi tidak memperoleh jawaban. Pukul 14.05, Menara pengawas (*controller*) Tanjung Pinang meminta pesawat lain yang melintas sekitar Tanjung Pinang untuk mencoba menghubungi pesawat PK-ZAI namun tidak pesawat lain juga tidak berhasil menghubungi PK-ZAI.

Pada pukul 14.06 WIB, pihak Menara pengawas (*controller*) Tanjung Pinang memperoleh informasi melalui telepon dari Pangkalan TNI AU Gunung Bintan bahwa terdapat sebuah pesawat yang jatuh di daerah Gunung Kijang, Pulau Bintan. Pihak Bandara Tanjung Pinang langsung berkoordinasi dengan pihak Kantor SAR Pinang, Polsek dan Koramil setempat untuk proses pencarian dan penyelamatan (*search and rescue*).

Pesawat diketemukan di daerah hutan pada Gunung Kijang pada koordinat 1° 10' 45" Lintang Utara; 104° 34' 22" Bujur Timur atau sekitar 30 km utara dari Bandara Tanjung Pinang.

Reruntuhan pesawat diketemukan dalam posisi menukik dengan kondisi hidung dan bagian depan pesawat masuk sedalam ± 4 meter kedalam lubang yang terbentuk pada tanah becek. Posisi baling-baling (*propeller*) dan engine masuk kedalam lubang tersebut. Bagian ekor pesawat tertekuk kearah depan (bawah).

Seluruh awak pesawat yang berjumlah 5 (lima) orang meninggal dalam kecelakaan tersebut. Pesawat dinyatakan hancur.

Upaya evakuasi dilakukan oleh tim gabungan Kantor SAR Tanjung Pinang, Bandara Tanjung Pinang, Polisi, TNI dan masyarakat sekitar. Evakuasi jenazah dapat diselesaikan pada tanggal 13 Februari 2011.

Kedua buah engine dibawa ke fasilitas PT. Dirgantara Indonesia, Bandung, dan beberapa panel instrument juga dibawa ke fasilitas milik Institut Teknologi Bandung, guna investigasi lanjutan oleh KNKT.

Pada pesawat Casa 212-100 ini terpasang *Cockpit Voice Recorder* (CVR). Pembacaan CVR telah dilaksanakan di laboratorium KNKT di Jakarta dan diperoleh rekaman pembicaraan berdurasi 20 menit terakhir, tetapi rekaman suara dari ruang kemudi tidak terdengar karena tertutup oleh suara engine. Sehingga hasil rekaman CVR yang diperoleh tidak relevan untuk investigasi.

2. TINDAKAN KESELAMATAN

- a. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah mengeluarkan Edaran Keselamatan (*Safety Circular*) No. AU.2089/DKUPPU.1001/EK/VII/III/2011 pada 4 Maret 2011 perihal ketentuan kepada semua operator di Indonesia untuk melakukan segala tindakan pencegahan dan keselamatan sebelum melaksanakan kegiatan perawatan (*maintenance*) di area bandara.

3. REKOMENDASI KESELAMATAN

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

a. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Bandar Udara

1. Memastikan bahwa Balai Kesehatan Penerbangan melaksanakan pemeriksaan kesehatan untuk pilot usia diatas 60 tahun sesuai dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.75/2007 tentang “CASR 67 : Standard Kesehatan dan Sertifikasi”,
 - b. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. SKEP/131/VII/2007 tentang “Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/62/V/2004 tentang Sertifikat Kesehatan Personil Penerbangan”,
 - c. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. SKEP/30/II/2009 tentang “Pengujian Kesehatan Tambahan untuk Penerbangan Berusia di atas 60 (Enam Puluh) Tahun”,
 - d. ICAO Annex 1 “*Personnel Licensing*” khususnya Chapter 6.3 *Class 1 Medical Assessment*.

2. Meninjau kembali ketentuan dan prosedur untuk suatu *test flight*,
3. Meninjau kembali ketentuan dan persyaratan bagi seorang *test pilot*.

b. PT. Sabang Merauke Raya Air Charter (PT. SMAC)

1. Menggunakan prosedur dan ketentuan yang telah disahkan untuk melakukan suatu *test flight*,
2. Memastikan bahwa test pilot memiliki kualifikasi untuk melakukan suatu *test flight*.

Jakarta, 10 Oktober 2011

**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Komite Nasional
Keselamatan Transportasi

Tatang Kurniadi

TATANG KURNIADI