

**REKOMENDASI SEGERA**  
**EMERGENCY EVACUATION AIRBUS A319 REGISTRASI 9V-SBH**  
**DI BANDAR UDARA ADI SOEMARMO SURAKARTA TANGGAL 6 MARET 2012**

Nomor : KNKT/001/2/III/REK.KU/12

**1. SINOPSIS**

Pada tanggal 6 Maret 2012 sebuah pesawat udara Airbus A319 registrasi 9V-SBH yang dioperasikan oleh Silk Air dalam kegiatan penerbangan berjadwal dengan rute Singapura (WSSS) – Solo (WARQ) mengalami *emergency evacuation* pada saat *landing stop* di *taxiway*.

Pada pukul 01:46 UTC (08:56 WIB) pilot melakukan komunikasi pertamanya dengan petugas pemandu lalu lintas udara (*air traffic controller/ATC*) dan petugas ATC memberikan instruksi untuk *approach* menggunakan ILS *runway 26*.

Pesawat mendarat di area *touchdown* dengan normal pada pukul 01:59 UTC dan petugas ATC memberikan *clearance* untuk *taxi* menuju apron dengan menggunakan *taxiway Bravo*.

Menurut informasi petugas ATC pada saat *landing roll* terdapat asap disertai dengan percikan api yang berasal dari *main wheel* sebelah kiri, pada pukul 02:01 UTC petugas ATC menyampaikan informasi tersebut kepada pilot.

Pada pukul 02:02 UTC petugas ATC membunyikan *crash bell* dan berkoordinasi dengan petugas Petolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) untuk segera mendekati ke pesawat.

Pada pukul 02:05 UTC pilot meminta *clearance* kepada ATC untuk memberhentikan pesawat di *taxiway Bravo*, pilot berkomunikasi kembali dengan petugas ATC meminta agar ada personil di darat yang memastikan mengenai adanya api.

Pukul 02:07 UTC pilot menanyakan kembali mengenai adanya asap dan api kepada petugas ATC dan dinformasikan oleh petugas ATC bahwa terdapat *heavy smoke* dan *moderate fire*. Setelah mendapatkan informasi tersebut pilot mengambil keputusan untuk melakukan *emergency evacuation* dengan menggunakan pintu darurat.

Seluruh penumpang yang berjumlah 124 orang dan 7 orang crew pesawat dapat dievakuasi dengan selamat.

Petugas PKP-PK Bandar Udara Adi Soemarmo yang telah berada di dekat pesawat tidak melakukan kegiatan pemadam api karena tidak terlihat adanya api.

Menurut kesaksian seorang *maintenance engineer* yang berada di apron, pada saat pesawat memasuki *taxiway bravo* sampai dengan berhenti, tidak terlihat api maupun asap yang berasal dari *main wheel*.

Dilaporkan bahwa setelah seluruh penumpang keluar dari pesawat (*disembark*), temperature *brake* nomor 1 dan 2 menunjukkan 195° C.

Pemeriksaan secara visual pada *main wheel* nomor 1 dan 2 tidak ditemukan adanya tanda-tanda bekas jilatan api maupun bekas gesekan benda keras pada *wheel hub* dan kedua *brake*, pemeriksaan tekanan kedua ban setelah kejadian menunjukkan 200 psi.

Komunikasi petugas ATC pada saat menggunakan standar baku *phraseology* berjalan dengan lancar namun saat berkomunikasi diluar standar baku *phraseology*, informasi yang disampaikan oleh petugas ATC tidak dapat dipahami oleh pilot Silk Air. Pilot dari maskapai lain yang sedang *approach* ikut membantu memperjelas informasi yang disampaikan oleh petugas ATC ke pilot Silk Air.

Petugas ATC yang bertugas pada saat kejadian berjumlah 3 orang personil, 1 orang sebagai *active control*, 1 orang sebagai asisten dan 1 orang sebagai supervisor.

Personil ATC yang bertugas sebagai *active control* pada saat kejadian tersebut memiliki sertifikat ICAO *Language Proficiency* (ILP) level 4 yang masih valid sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

**Temuan :**

Terdapat penyampaian informasi dari petugas ATC yang tidak dipahami oleh pilot Silk Air.

**Temuan lain :**

Terdapat *rubber deposit* yang signifikan dari *touchdown zone* pada runway 26 sepanjang kurang lebih 350 meter yang merupakan *hazard* bagi keselamatan penerbangan (lihat gambar pada lampiran).

## 2. REKOMENDASI

Rekomendasi segera Komite Nasional Keselamatan Transportasi atas kejadian tersebut dalam sinopsis diberikan kepada:

### A. Bandar Udara Adi Soemarmo, PT. Angkasa Pura I (Persero)

Agar meningkatkan;

- Kualitas SDM personil ATC khususnya dalam hal berkomunikasi menggunakan bahasa inggris sesuai dengan persyaratan yang berlaku;
- Frekuensi pemeriksaan kekesatan dan pembersihan *rubber deposit* pada *runway* sesuai dengan standar keselamatan yang berlaku.

### B. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Direktorat Navigasi Penerbangan

Agar melakukan peninjauan kembali sistem pelatihan ICAO *Language Proficiency* (ILP) pada instansi yang telah diberi wewenang untuk melatih dan menerbitkan sertifikat ILP agar dapat menghasilkan tenaga professional ATC sesuai dengan ketentuan.

Jakarta, 30 Maret 2012

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



**KURNIADI**

**LAMPIRAN REKOMENDASI SEGERA**  
Nomor : KNKT/001/2/III/REK.KU/12



**Gambar: Rubber deposit pada runway Bandar Udara Adi Soemarmo**