

**REKOMENDASI SEGERA KEJADIAN SERIUS**  
**PESAWAT AIRBUS A320-231 REGISTRASI PK-YVE**  
**DI BANDARA SEPINGGAN, BALIKPAPAN**  
**TANGGAL 12 MARET 2012**

Nomor : KNKT / 001 / 3 / IV / REK.KU / 2012

**1. SINOPSIS**

Pada tanggal 12 Maret 2012 pesawat Airbus A320-231 registrasi PK-YVE yang dioperasikan oleh PT. Metro Batavia Airline (Batavia Air), nomor penerbangan BTV-2911 dengan rute penerbangan dari Bandara Ngurah Rai, Denpasar menuju Bandara Sepinggan, Balikpapan.

Pesawat berangkat dari Denpasar pada jam 02.07 UTC / *Universal Time Coordinate* (10.07 WITA / Waktu Indonesia Bagian Tengah) menuju Balikpapan, dengan 185 orang terdiri dari dua pilot, lima pramugari, dan 178 penumpang (termasuk 1 *engineer* dan 1 pilot yang sedang tidak bertugas).

Pada jam 03.27 UTC pesawat tersebut memperoleh ijin (*clearance*) untuk mendarat di runway 25 Bandara Sepinggan, Balikpapan.

Pada jam 03.31 UTC pesawat mendarat di Runway 25 Bandara Sepinggan, Balikpapan. Pada jarak sekitar 149 meter sebelum ujung Runway 25, pesawat tampak mengarahkan ke kanan dan pilot mencoba untuk mengkoreksi dan kembali ke *centerline* runway.

Pesawat berhenti di area RESA (*Rest En Safety Area*) pada jarak 24 meter setelah ujung Runway 25 dan hidung pesawat mengarah 220°. Pemeriksaan menunjukkan bahwa ke-empat roda pendarat utama (*main landing gear*) tertanam pada aspal sedalam 30 – 40 cm.

Pihak Bandara Sepinggan mengeluarkan NOTAM (*Notice to Airman*) yang menyatakan bahwa jarak runway yang dapat digunakan menjadi 2040 meter dari 2500 meter. Pihak bandara juga mematikan lampu pendaratan pada Runway 07.

Proses evakuasi pesawat berjalan relative lambat dikarenakan tidak jelasnya koordinasi antara Batavia dengan instansi yang terlibat pada proses evakuasi tersebut. Hal lain yang menghambat adalah tidak tersedianya *main landing gear jack* untuk pesawat Airbus A320 di Bandara Sepinggan, Balikpapan sehingga harus menanti dikirim dari Jakarta.

Pesawat tersebut baru dapat dipindahkan pada tanggal 13 Maret 2012 jam 17.25 UTC. Pesawat sementara berada di Apron Stand No. 10.

Pada tanggal 13 Maret 2012 jam 18.00 UTC, Bandara Seipnggan dinyatakan beroperasi normal dengan panjang runway 2500 meter.

Investigasi awal terhadap pesawat Airbus A320-231 registrasi PK-YVE menunjukkan bahwa pesawat ini memiliki masalah dengan sistem kemudi (*steering*) dan sistem pengereman (*brake system*) semenjak November 2011.

Investigasi awal juga menemukan bahwa pesawat A320-231 registrasi PK-YVE ini terpasang 4 brake servo valve dengan kombinasi 2 *servo valve* model baru (part number C20374000-2) dan 2 *servo valve* model lama (part number C20103500).

Hal ini tidak sesuai dengan ketentuan pada Airbus *Service Bulletin* (SB) No. A320-32-1089 revisi 3 yang dikeluarkan 20 September 1995. *Service Bulletin* ini mengharuskan operator untuk memasang *brake servo valve* dengan kombinasi 3 *servo valve* model baru (part number C20374000-x) dan 1 *servo valve* model lama (part number C20103100, C20103100-1 atau C20103500).

Investigasi awal KNKT semenjak proses evakuasi pesawat hingga pelaksanaan perbaikan oleh personil teknik Batavia Air menunjukkan bahwa kurangnya koordinasi akibat kurangnya pemahaman prosedur dan kurang berfungsinya *key personnel* di lapangan.

Temuan lain adalah berbedanya *key personnel* dalam hal ini Direktur Teknik (*Technical Director*) yang tertera pada *Operations Specifications* yang disetujui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara pada 18 Januari 2012 dengan kenyataan di lapangan.

## **2. INFORMASI TAMBAHAN**

Kejadian pesawat Airbus A320-231 registrasi PK-YVE mengalami pendaratan keluar runway semacam ini merupakan peristiwa kedua.

Pada tanggal 7 Pebruari 2012 di Bandara Sentani Jayapura, Papua, pesawat PK-YVE ini mengalami kejadian yang mirip dengan kejadian di Bandara Sepinggan Balikpapan ini.

Setelah kejadian tanggal 7 Pebruari 2012 di Bandara Sentani Jayapura, pihak Airbus melakukan komunikasi dengan Batavia dan memberikan beberapa rekomendasi pemeriksaan yang harus dilakukan sebelum pesawat Airbus A320-231 registrasi PK-YVE diterbangkan lebih lanjut.

Masalah tersebut terkesan telah dapat diperbaiki karena perbaikan yang mengandalkan data laporan kerusakan dari computer menunjukkan tidak terdapat kerusakan. Hal lain adalah penulisan laporan pilot terkait dengan kerusakan sistim tersebut tidak jelas atau tidak dipahami oleh personil teknik.

Dari bukti pengerjaan dan kenyataan, tampaknya pihak Batavia hanya mengerjakan sebagian (*partially achieved*) rekomendasi Airbus tersebut.

Pelaksanaan perbaikan yang dilakukan oleh pihak Batavia belum dapat menyelesaikan masalah hingga saat kejadian kedua di Bandara Sepinggan ini terjadi.

### 3. REKOMENDASI SEGERA

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

#### A. PT. Metro Batavia Airline (Batavia Air)

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memberikan rekomendasi kepada PT. Metro Batavia Airline (Batavia Air) agar:

- mematuhi dan melaksanakan rekomendasi yang disarankan oleh pihak manufaktur pesawat terhadap kelainan pada sistem *brake* dan *steering*,
- memperbaiki dan memastikan sistem kontrol terhadap konfigurasi pesawat agar selalu terjaga sesuai dengan *Aircraft Manual*, *Illustrated Part Catalogue*, *Service Bulletin* dan petunjuk yang berlaku,
- memastikan bahwa status dan kondisi manual atau prosedur terutama di *out station* selalu *valid*, *up-date* dan dapat diakses oleh personil yang berhak sewaktu-waktu .

#### B. PT. Angkasa Pura I Bandara Sepinggan, Balikpapan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memberikan rekomendasi kepada PT. Angkasa Pura I Bandara Sepinggan agar:

- melakukan review terhadap ERP (*Emergency Response Procedures*) perihal penanganan suatu kejadian (*incident/ serious incident/ accident*),
- memiliki semacam kerja sama atau kesepakatan antar instansi, operator penerbangan dan pelaku bisnis di lingkungan Bandara Sepinggan untuk saling membantu dan mendukung dalam penanganan suatu kejadian (*incident/ serious incident/ accident*),
- dalam pengusulan suatu NOTAM (*Notice to Airman*) yang disebabkan oleh adanya halangan (*obstacle*) agar menyebutkan ukuran *obstacle* tersebut termasuk ketinggiannya.

**C. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara**

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memberikan rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, agar:

- PMI (*Principle Maintenance Inspector*) dapat lebih mewaspadaai (*aware*) dan memahami permasalahan berulang pada pesawat (*repetitive problems*) yang tidak dapat diselesaikandengan baik,
- memastikan bahwa *Key Personnel* yang menjalankan fungsi sehari – hari di bidangnya sesuai dengan yang tertera pada *Operation Specification* yang berlaku,
- memastikan bahwa operator memiliki suatu sistem kontrol yang baik terhadap konfigurasi pesawat dan status manual.

**D. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Navigasi Penerbangan**

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memberikan rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Navigasi Penerbangan, agar

- dalam menerbitkan NOTAM (*Notice to Airman*) yang disebabkan oleh suatu halangan (*obstacle*) agar menyebutkan ukuran *obstacle* tersebut termasuk ketinggiannya, sehingga dapat digunakan sebagai referensi bagi para pilot untuk perhitungan *operation performance*.

Jakarta, 13 April 2012

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



*Tatang Kurniadi*  
**TATANG KURNIADI**