

# REKOMENDASI SEGERA

Nomor : KNKT/001/4/II/PEK.KU/11

## 1. SINOPSIS

### a. Kejadian Pertama

Pada tanggal 14 Februari 2011 pukul 14:20 UTC (21:20 WIB) sebuah pesawat Boeing 737-900 registrasi PK-LFI, yang dioperasikan oleh PT. Lion Mentari Air (Lion Air) dengan nomor penerbangan LNI 392 rute Jakarta – Pekanbaru, mendarat keluar landasan pacu (*runway*) di Bandara Sultan Syarif Kasim II, Pekanbaru.

Kondisi cuaca sebelum pesawat mendarat adalah hujan. Sebelum melakukan pendaratan, pesawat melakukan gerakan memutar di udara (*holding*) untuk menunggu kondisi cuaca kembali membaik.

Setelah *holding* yang kedua dan hujan telah berhenti, petugas ATC memberikan informasi mengenai kondisi *runway* yang basah. Pesawat mendarat menggunakan *runway* 36 kemudian berhenti pada *stopway* dengan *main wheels* kiri dan *nose wheels* berada di *stopway* sedang *main wheels* kanan berada di luar ujung *runway* 36 antara rumput dan aspal *stopway*.

Penumpang pesawat berjumlah 219 orang, terdiri dari 7 orang crew pesawat, 209 orang penumpang dewasa dan 3 orang penumpang bayi. Evakuasi penumpang dilakukan di tempat kejadian menggunakan tangga penumpang secara normal dan seluruh penumpang selamat.

Berdasarkan investigasi di lokasi kejadian, terdapat tanda-tanda pengereman pesawat, antara lain mendekati ujung *runway* terdapat tiga tanda ban yang masing-masing mempunyai interval kurang lebih 15 meter, kemudian diikuti tanda geseran ban depan bergabung menjadi satu sepanjang kurang lebih 15 meter.

Keadaan cuaca pada jam 14.00 UTC (21.00 WIB) adalah angin kecepatan 7 Km dari arah 250°, jarak pandang 3 Km dan *runway* basah.

Kerusakan yang dialami dari kejadian tersebut antara lain ban kanan depan sobek/terkelupas dan ban nomor satu serta nomor dua terdapat tanda permukaan ban berbintik.



## b. Kejadian Kedua

Pada tanggal 15 Februari 2011 pukul 10:55 UTC ( 17:55 WIB) sebuah pesawat Boeing 737-900 registrasi PK-LHH, yang dioperasikan oleh PT. Lion Mentari Air (Lion Air) dengan nomor penerbangan LNI 295 rute Medan – Pekanbaru, mendarat keluar landasan pacu (*runway*) 36 di Bandara Sultan Syarif Kasim II, Pekanbaru.

Kondisi cuaca pada saat pesawat mendarat adalah hujan gerimis (*slight rain*). Posisi akhir pesawat adalah pada ujung *runway* 36, sekitar 12 meter ujung kanan RESA (*Runway End Safety Area*) area.

Penumpang pesawat berjumlah 226 orang, terdiri dari 8 orang crew pesawat, 212 orang penumpang dewasa dan 6 orang bayi. Evakuasi penumpang dilakukan di tempat kejadian menggunakan tangga penumpang secara normal. Seluruh penumpang dapat dievakuasi dengan selamat.

Berdasarkan investigasi awal di lokasi kejadian, tampak bahwa pesawat melakukan pengereman maksimal sekitar 20 meter sebelum ujung *runway*. Menjelang 15 meter sebelum ujung *runway*, pesawat tergelincir (*veered*) ke arah kanan dan berhenti kurang lebih 12 meter dari ujung kanan RESA.

Tidak terdapat kerusakan pada pesawat.

Kondisi *runway* ketika pendaratan adalah hujan gerimis. Sekitar 12 menit sebelum pesawat PK-LHH mendarat, terdapat pesawat Boeing 737-400 yang mendarat dan berhenti tepat diujung *runway* 36. Pilot pesawat Boeing 737 – 400 mengingatkan ATC Sultan Syarif Kasim II untuk mengingatkan pesawat-pesawat berikut yang akan mendarat di *runway* 36.

## c. Pemeriksaan *runway* Bandara Sultan Syarif Kasim II

Pihak Bandara Sultan Syarif Kasim II sesuai dengan manual dan prosedur *safety* PT. Angkasa Pura II (AP II) melakukan pemeriksaan kekesatan (*friction*) *runway* secara rutin setiap bulan. Informasi yang diperoleh adalah pemeriksaan terakhir pada tanggal 01 Januari 2011. Hasil pemeriksaan ditemukan pada station B5 *runway* 36 dengan klasifikasi kekesatannya adalah *runway* halus. Tidak diketemukan bukti pemeriksaan setelah tanggal tersebut.

Pihak Bandara Sultan Syarif Kasim II melaksanakan pembersihan penumpukan karet (*rubber deposit*) berdasarkan pada interval setiap semester (6 bulan), tidak tergantung atau berdasarkan dari hasil pemeriksaan kekesatan.

## 2. REKOMENDASI

Berdasarkan data dan informasi sementara yang diperoleh, Komite Nasional Keselamatan Transportasi memberikan rekomendasi segera kepada :

### a. Bandara Sultan Syarif Kasim II.

- Agar meninjau kembali interval pembersihan penumpukan karet (*rubber deposit*) di permukaan *runway* sesuai dengan hasil pemeriksaan kekesatan (*friction runway*);
- Agar memperbaiki permukaan *runway* yang bergelombang baik ke arah panjang maupun lebar, yang dapat mengakibatkan genangan air (*standing water*) saat turun hujan.

### b. PT. Lion Mentari Air.

- Agar menekankan program *training* kualifikasi pilot, termasuk pelatihan Simulator terkait dengan pemahaman dan pengetahuan ALAR (*Approach and Landing Accident Reduction*);
- Agar meningkatkan frekuensi *approach briefing* terhadap penerbang terkait “*technical landing*” pesawat, apabila akan mendarat dalam kondisi *runway* basah/tergenang air.

### c. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

- Agar meninjau kembali program *training* kualifikasi pilot yang terdaftar di seluruh operator Indonesia, termasuk pelatihan Simulator terkait dengan pemahaman dan pengetahuan ALAR;
- Agar menerbitkan peraturan atau ketentuan perawatan terkait dengan pemeriksaan dan pembersihan penumpukan karet di *runway*.

Jakarta, 17 Februari 2011

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



*Tatang Kurniadi*

**TATANG KURNIADI**