

**REKOMENDASI SEGERA**  
Nomor : KNKT/001/5/III/REK.KU/2011

**1. SINOPSIS**

Pada tanggal 4 Maret 2011 sebuah pesawat Cessna 172 Reg. PK-HAF yang dioperasikan oleh Aero Flyer Institute melakukan kegiatan *touch and go circuit exercise* di Bandar Udara Cakrabhuwana (WICD), Cirebon, Provinsi Jawa Barat. Awak pesawat terdiri dari 1 pilot dan dua siswa penerbang.

Pesawat tinggal landas (*take off*) pada pukul 01.11 UTC (08.11 WIB) menggunakan landasan pacu (*runway*) 04 untuk melakukan *touch and go circuit exercise*. Pesawat diterbangkan oleh siswa penerbang 1 (kiri) dan pilot mengawasi pada sisi sebelah kanan.

Informasi dari petugas pemandu lalu lintas udara (*Air Traffic Control/ATC*) kondisi cuaca secara visual cerah dengan jarak pandang (*visibility*) kurang lebih 6-8 km.

*Touch and go circuit* pertama dan kedua berjalan normal. Pada *touch and go circuit* yang ketiga dilakukan *short approach exercise*, pada saat pesawat berada di *downwind runway* 04 dengan posisi sejajar ujung *runway*, dilakukan pengurangan power mesin sampai minimum. Selanjutnya pesawat menuju *runway* untuk melakukan pendaratan, namun pada posisi *short final runway* 04 diperkirakan tidak dapat melakukan pendaratan dengan sempurna sehingga pilot mengambil alih kendali pesawat dan membuat keputusan untuk terbang kembali (*go around*). Akan tetapi pada saat *go around* dengan menambah power mesin hingga maksimum, pesawat masih dalam keadaan miring bersamaan turun ke arah kiri, sehingga ujung sayap kiri menyentuh runway diikuti baling-baling (*propeller*) dan roda depan (*nose wheel*) pesawat. Pesawat terus meluncur keluar *runway* dan berhenti berbalik arah kebalikan dengan arah pendaratan.

Pada pukul 01.29 UTC (08.29 WIB) pilot melaporkan ke petugas ATC bahwa pesawat mengalami kecelakaan dan tidak dapat melanjutkan penerbangan. Petugas ATC tidak dapat memantau kondisi dan situasi ujung *runway* 04 dikarenakan terhalang oleh pepohonan, sehingga terlambat memberi respon terhadap kondisi darurat (*emergency*).

Semua awak pesawat dalam keadaan selamat. Posisi pesawat berhenti di luar *runway* 04 sebelah kiri pada koordinat 6°44'11''S dan 108°33'50''E.

Ditemukan goresan di *runway* akibat putaran baling-baling dan *nose wheel strut*. Adapun kerusakan pesawat antara lain,

- *Strut nose wheel* patah dan terlepas dari posisinya;
- Ujung sayap kiri dan kanan patah;
- Baling-baling melengkung ke arah putaran dan ujung salah satu baling-baling patah dan terlepas;
- Main landing gear sebelah kanan bengkok;
- Poros mesin bergeser kekanan;
- Badan pesawat sebelah kanan melengkung dan keriput;
- *Rudder surface* dan pedal berhenti pada defleksi kekiri.

## 2. REKOMENDASI SEGERA

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

### A. Aero Flyer Institute

1. Melakukan peningkatan pelatihan, pemahaman dan implementasi mengenai *principle of flight* bagi para pilot.
2. Memberikan pemahaman kepada pilot yang melaksanakan pelatihan *touch and go* agar selalu memperhatikan posisi pesawat (*attitude*) dan kecepatan pesawat (*speed*) pesawat pada saat posisi *base leg* sampai *final leg*.

### B. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

#### Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara

Agar meninjau kembali materi dan uji kualifikasi terkait dengan pelatihan, pemahaman serta aplikasi *principle of flight* bagi para pilot yang berada di Akademi Penerbang (*Flying School*) di Indonesia.

Jakarta, 8 Maret 2011

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**

  
**TATANG KURNIADI**