

BAB II

KASUS POSISI, FAKTA HUKUM, DAN IDENTIFIKASI FAKTA HUKUM

A. KASUS POSISI

Terdakwa Capt. Moch. Marwoto Komar Bin Komar Pada hari rabu, tanggal 07 Maret 2007 sekira pukul 06.57 wib bertugas untuk menerbangkan pesawat Garuda Indonesia jenis Boeing 737 seri 400 dengan nomor registrasi PK-GZC nomor penerbangan GA-200 dari Bandara Soekarno Hatta menuju bandar udara Adisutjipto dengan awak pesawat (crew) terdiri dari terdakwa selaku pilot flying, saksi Gagam Saman Rohmana selaku Co Pilot (Pilot Monitoring), sdr. Wiranto (almarhum) selaku purser atau pimpinan awak kabin, saksi Imam Iskandar selaku pramugara dan saksi Atik Maryati, Ratna Budiyantri, dan Irawati selaku pramugari.

Ketika pesawat yang terdakwa kemudikan berada di ketinggian jelajah sekitar 27000 feet, Copilot Gagam Saman melakukan penghitungan berat pesawat dan dari hasil perhitungan tersebut dapat masuk Glide Slope karena cuaca bagus dan landasan bandara Adisutjipto memenuhi syarat untuk landing karena panjang landasannya 7200 feet dan berdasarkan perhitungan hanya membutuhkan panjang landasan 4.910 feet.

Akan tetapi, perhitungan yang dilakukan oleh co pilot Gagam Saman Rohmana yang telah di input kedalam Flight Management System (FMS) tidak dilaksanakan oleh Pilot Moch. dimana saat ketinggian pesawat yang seharusnya 4000 feet akan tetapi pesawat yang diterbangkan oleh terdakwa Moch Marwoto masih pada ketinggian 5000 feet dan seharusnya pilot

melakukan GO AROUND atau memutar lagi pesawatnya untuk mencapai ketinggian 4000 feet dalam jarak 12 mil dari landasan 09. Terdakwa Moch. Marwoto memerintahkan Co Pilot Gagam Saman Rohmana untuk mengubah flaps atau memasang flaps dari 5 derajat menjadi 15 derajat, tetapi perintah Pilot Moch Marwoto tersebut tidak dilaksanakan oleh Co Pilot Gagam Saman karena kondisi pesawat tidak stabilised approach bahwa pesawat masih tinggi terlihat dari Glide slope indikator yang masih dibawah yang menandakan bahwa pesawat masih tinggi kecepatan pesawat saat mendarat 240 knots yang dilihat pada instrumen berupa electronic attitude and directional indikator (EADI) dimana seharusnya sesuai dengan hasil perhitungan landing speed adalah 140 knots.

Pilot Moch. Marwoto tetap memaksakan pendaratan dengan cara menekkikan pesawat secara curam, sehingga Ground Proximity Warning System (GPWS) memberikan signal atau berbunyi “ SINK RATE” WHOOP, WHOOP, “PULL UP” (Pesawat harus naik) dan pilot tidak berupaya untuk menaikkan pesawat atau membatalkan pendaratan. Kemudian co pilot memperingatkan kepada pilot untuk putar balik atau GO AROUND, akan tetapi terdakwa Moch. Marwoto tidak mengindahkan peringatan yang diberikan oleh copilot Gagam Saman. Ketika pesawat pada ketinggian 569 feet diatas Bandar Udara Adisutjipto dengan kecepatan jelajah 354 knot yang seharusnya 140 knot dan tingkat kecepatan penurunan (sink rate) 1.600 feet permenit yang seharusnya 1.000 feet permenit, kemudian ada bunyi GPWS/EGPWS, WHOOP, WHOOP, “PILL UP” (pesawat agar dinaikkan)

sampai dengan bunyi GPWS yang ke lima belas terdakwa moch marwoto tetap saja tidak mengindahkannya. pesawat pun dalam kondisi yang belum stabil dan syarat pendaratan yang aman sesuai Standar Operational Procedure (SOP) Garuda Indonesia tidak dijalankan oleh terdakwa Moch Marwoto. Perhatian terdakwa hanya pada usaha untuk mendaratkan pesawat di landasan pacu dan dia mengabaikan peringatan dan perintah dari GPWS serta mengabaikan teriakan copilot untuk melakukan go around.

Pada saat approach dan mendarat, pesawat diterbangkan dengan kecepatan yang berlebihan dan sudut terbang yang tajam (steep flight path angle). Kondisi ini merupakan approach tidak stabil (unstabilized approach). Terdakwa tidak mengikuti prosedur perusahaan yang menyatakan bahwa bila approach tidak stabil penerbang harus membatalkan pendaratan dan melakukan goaround. Pada saat itu perhatian terdakwa hanya terpaku pada usaha mendaratkan pesawat di landasan pacu dan terdakwa mengabaikan peringatan dan perintah dari GPWS serta mengabaikan teriakan copilot untuk melakukan goaround atau pembatalan pendaratan. Pada saat pendaratan dilakukan, posisi pesawat belum stabil (Unstabilized Approach) yang mana syarat-syarat pendaratan sesuai SOP PT Garuda Indonesia tidak dilakukan oleh terdakwa sehingga pada saat melakukan pendaratan ketika roda menyentuh landasan tidak tepat menyentuh touch down point serta pada saat menyentuh landasan pertama kecepatan pesawat masih 221 knot yang seharusnya adalah 140 knot. Dalam pendaratan tersebut kelebihan kecepatan 81 knot dan ketika touch down pertama roda tidak menyentuh touch down

point yaitu melewati 704,1 meter dari ujung landasan 09 dan mengakibatkan pesawat loncat-loncat serta roda pesawat lepas.

B. Fakta Hukum

Pada hari rabu tanggal 7 Maret 2007 pukul 07.00 Wib telah terjadi kecelakaan pesawat Garuda Indonesia jenis Boeing 737 seri 400 dengan nomor registrasi PK-GZC nomor penerbangan GA-200 dari Bandara Soekarno Hatta menuju bandar udara Adisutjipto dan pada saat mendarat sekira pukul 06.27 Wib kondisi pesawat kecepatannya lebih tinggi dan tidak seperti biasanya, pada saat mendarat pesawat bouncing 3 (tiga) kali, terperosok dan berhenti disebelah timur landasan. Panjang landasan 2.200 meter dan sudah ideal karena pernah dilandasi pesawat air bus dan cuaca berdasarkan meteorologi visibility 5 km, angin 50 derajat 617 knot dan secara keseluruhan cuaca, angin normal bisa dan memenuhi syarat mendarat secara normal.

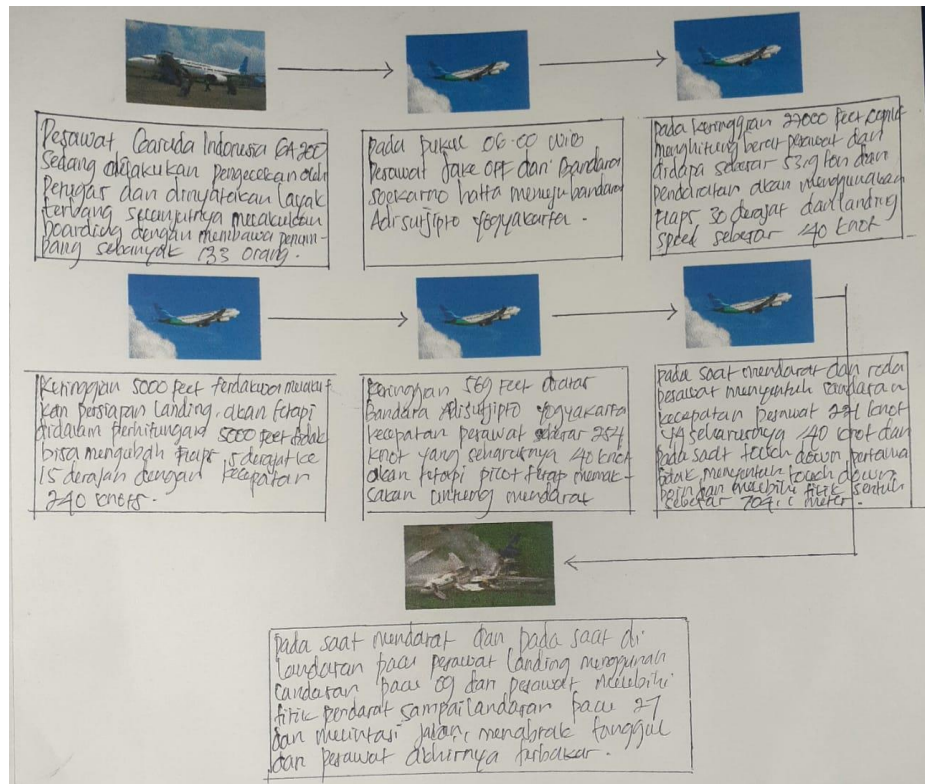
Setelah pesawat dinyatakan layak terbang dan ATC mengizinkan untuk take off pada saat ketinggian 27.000 dilakukan briefing untuk pendaratan dengan rencana pendaratan dengan flaps 30 dan setelah itu pesawat menurun dan dari belakang sempat ada angin sekitaran 50 knot tetapi disekitar 15.000 kaki anginnya sudah kembali di bawah sekitaran 10 knot berubah arah semula dari belakang terus dari depan. Pada saat sudah mencapai 10.000 kaki dan pilot meminta over check list yang bisa dilaksanakan pada ketinggian sekitaran 10.000 kaki, setelah itu sekitaran

4000 kaki runway sudah terlihat kemudian pilot meminta co-pilot memasang flaps 1 artinya proses persiapan untuk mendarat. Pemasangan flaps 1 pada ketinggian 2500 kaki sesuai altimeter kecepatan memenuhi maka copilot memasang flaps 1 kemudian melakukan tahapan-tahapan untuk persiapan pendaratan diantaranya memasang flaps 5.

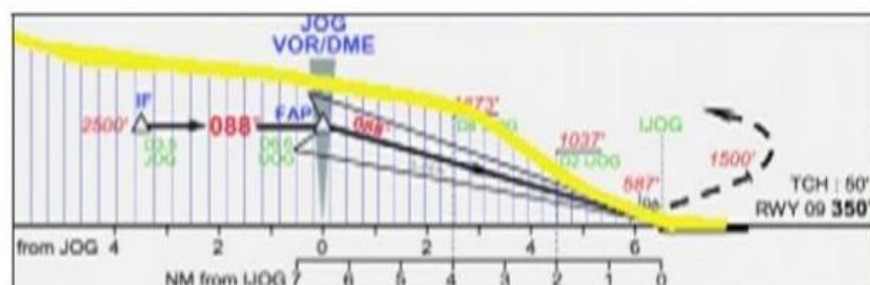
Pada ketinggian 2000 kaki, daratan-daratan sudah terlihat karena cuaca cerah tidak berawan dan terdakwa memerintahkan memasang flaps 1 persiapan untuk landing agar kecepatannya rendah dan kecepatan pesawat 250 knot berarti memenuhi syarat maka copilot memasang flaps 1 dan kecepatan berkurang sedikit demi sedikit kemudian pilot mematikan auto pilot dan terbang secara manual. Berat pesawat pada saat itu 53,9 ton maka sesuai Standard Operating Procedure (SOP) saat landing kecepatan pesawat sekira 146 knot , dan pilot memerintahkan copilot memasang flaps 15 padahal kecepatan belum sesuai karena masih diluar batas melebihi batas maksimal yaitu maksimalnya 205 knot maka saksi belum memasang flaps 15 dan sesuai perintah pilot aka copilot melakukan set speed dan ternyata terjadi guncangan saksi melihat control coulom maju, mundur, dan terdengar suara SINK RATE, WHOOP-WHOOP, PULL UP maka saksi berteriak "Wah go around cap ". keterangan ini dikuatkan oleh Saksi yaitu Copilot Gagam Saman Rohmana yang menjadi Copilot di Pesawat Garuda Indonesia GA-200.

Pada saat melakukan pendaratan ketika roda menyentuh landasan tidak tepat menyentuh touch down point serta pada saat menyentuh landasan pertama kecepatan pesawat masih 221 knot yang seharusnya adalah 140 knot.

Dalam pendaratan tersebut kelebihan kecepatan 81 knot dan ketika touch down pertama roda tidak menyentuh touch down point yaitu melewati 704,1 meter dari ujung landasan 09 dan mengakibatkan pesawat loncat-loncat serta roda pesawat lepas.



Gambar 1 : Alur Penerbangan GA-200



Gambar 2. Jalur Penerbangan GA-200

C. Identifikasi Fakta Hukum

Berdasarkan uraian yang dijelaskan diatas, penulis merumuskan beberapa hal yang akan dikaji didalam penelitian ini, yaitu :

1. Apakah Pertimbangan Hukum Pengadilan Tinggi Yogyakarta dalam memutuskan Kasus Nomor 52/PID/2009/PTY tentang Pembatalan Putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 348/Pid.B/2008/PN.SLMN ?
2. Bagaimanakah kasus posisi Pembatalan Putusan Pengadilan Negeri Sleman Nomor 348/Pid.B/2008/PN.SLMN dan Putusan Pengadilan Tinggi Yogyakarta Nomor 52/PID/2009/PTY ?