



kejadian yang masuk kategori insiden ini, benar-benar dialami oleh pesawat dari maskapai TAROM, registrasi YR-ATJ pada 9/9/2021. TAROM adalah salah satu maskapai penerbangan tertua di dunia (sebagai CFRNA mulai beroperasi 101 tahun lalu), pembawa bendera negara Rumania dan anggota penuh aliansi Sky Team. Sejak 1989 yang ditandai oleh mulai digunakannya pesawat buatan Eropa dan Amerika oleh maskapai ini, TAROM mengalami 1x kecelakaan fatal (31 Maret 1995). Saat ini TAROM memiliki 20 pesawat dari jenis ATR, Airbus dan Boeing sebagaimana tabel di bawah ini.



Aircraft	In service	Orders	Passengers			Notes
			C	Y	Total	
Airbus A318-100	4	—	14	99	113	To be retired.
ATR 72-600	4	5	—	72	72	
Boeing 737-300	4	—	8	126	134	To be retired.
Boeing 737-700	4	—	14	102	116	To be retired.
Boeing 737-800	4	—	16	144	160	
			—	189	189	
Boeing 737 MAX 8	—	5	TBA			Deliveries planned from 2023. To replace Airbus A318 and Boeing 737-700.
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>10</b>				Sumber: Wikipedia English Version

Pada 9/9/2021, sebuah pesawat dari maskapai TAROM jenis ATR-72-600 (212A) YR-ATJ, ketika akan melakukan lepas landas untuk melayani penerbangan reguler dari Oradea ke Bukares (Rumania) dengan mengangkut 43 PoB, terpaksa harus dibatalkan. Jarak dari Oradea International Airport ke Bucharest International Airport bila ditarik garis lurus point to point adalah 425 kilometers (230 nautical miles). Di saat itu pesawat sudah melakukan akselerasi lepas landas di runway 19. Pembatalan demikian yang biasa disebut sebagai aborted take-off atau rejected take-off, memiliki berbagai macam kemungkinan dengan akibatnya terburuknya adalah dapat menimbulkan kecelakaan di runway (runway excursion), bila penanganannya tidak mematuhi standar keselamatan.

Kejadiannya adalah ketika kecepatan pesawat YR-ATJ yang sedang melakukan akselerasi untuk bersiap-siap lepas landas sudah mencapai ground speed 65 knots, di saat yang bersamaan muncullah secara tiba-tiba seekor kelinci melintas di depan pesawat sehingga pilot pesawat menabraknya. Kelinci tersebut tertabrak oleh pesawat di bagian roda di hidung pesawat. Umumnya binatang yang paling sering muncul mengganggu dan harus dihindari oleh pilot adalah berbagai macam jenis burung, yang terkenal dengan sebutan birdstrikes, namun kali ini kelinci menambah panjang daftar binatang yang dapat mengganggu penerbangan. Binatang pengganggu lainnya yang tercatat adalah, kerbau, sapi, rusa dan anjing liar. Kondisi ini menunjukkan bahwa proses penerbangan rentan (fragile) oleh gangguan.

Sesuai dengan performance pesawat ATR-72-600 bila dalam proses lepas landas kecepatan pesawat masih dengan akselerasi ground speed 65 knots, pilot flying (PF) masih diperkenankan untuk membatalkan lepas landas tersebut, sepanjang sisa landasan masih memenuhi syarat. Kecepatan

ground speed 65 knots tersebut merupakan kecepatan di bawah V1\*) ATR-600 maksimum, yaitu 113 knots IAS. Kecepatan 65 knots (120,38 km/jam) tersebut masih di bawah low speed sebelum V1. Batas kecepatan yang masih diperkenankan untuk pembatalan take-off adalah 80 – 100 kts.

Penerbangan dengan pesawat YR-ATJ nomor RO-630 dibatalkan dan digantikan oleh pesawat jenis ATR-72-600 (212A) lainnya (YR-ATM). Akibat tertabraknya kelinci tersebut menjadikan keterlambatan selama 8,5 jam. Keadaan kelinci yang dipastikan tewas tersebut tidak dilaporkan lagi oleh sumber berita.

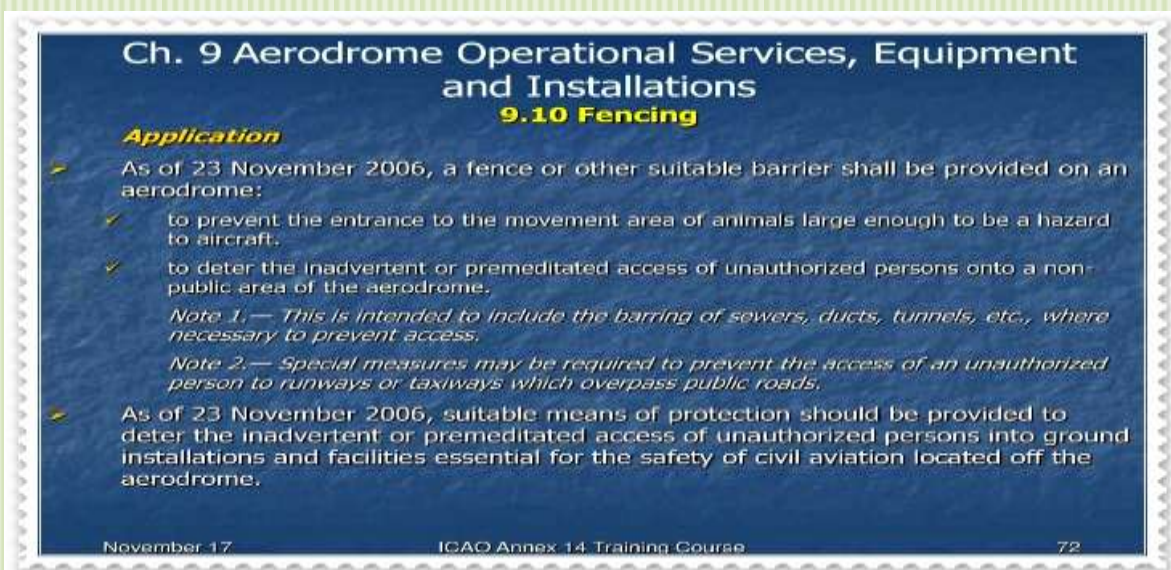


Inilah pesawat YR-ATJ yang mengalami insiden di Oradea. Setelah kejadian tersebut pesawat ini diperiksa selama 13 jam di lokasi kejadian dan kemudian diterbangkan ke Bukares untuk reposisi dan selanjutnya dioperasikan kembali dengan normal. Penerbangan reposisi adalah non-revenue flight.

Ternyata si burung besi yang terlihat lebih tangguh ini, harus mengalah kepada seekor kelinci lucu yang kecil mungil. Inilah satu bukti lagi, bahwa pesawat dalam melakukan operasinya agar aman dan selamat harus selalu dilindungi dari berbagai kemungkinan timbulnya gangguan yang bisa diketahui atau tidak diketahui.

Sejak 23 Nopember 2006, salah satu ketentuan ICAO bagi pengamanan sebuah bandar udara adalah mewajibkan seluruh area landasan (runways dan taxiways) diberi pagar pengaman atau perimeter (fence), terutama yang biasa dilintasi orang dan dimasuki binatang.

Di Annex 14 Aerodromes, Chapter 9 Aerodrome Operation Services, Equipment and Installation, ICAO memberikan rekomendasi tentang pentingnya pemagaran di sekeliling landasan bandar udara sebagai berikut :



**Ch. 9 Aerodrome Operational Services, Equipment and Installations**  
**9.10 Fencing**

**Application**

- As of 23 November 2006, a fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome:
  - ✓ to prevent the entrance to the movement area of animals large enough to be a hazard to aircraft.
  - ✓ to deter the inadvertent or premeditated access of unauthorized persons onto a non-public area of the aerodrome.

*Note 1. — This is intended to include the barring of sewers, ducts, tunnels, etc., where necessary to prevent access.*

*Note 2. — Special measures may be required to prevent the access of an unauthorized person to runways or taxiways which overpass public roads.*

- As of 23 November 2006, suitable means of protection should be provided to deter the inadvertent or premeditated access of unauthorized persons into ground installations and facilities essential for the safety of civil aviation located off the aerodrome.

November 17 ICAO Annex 14 Training Course 72

## **Fencing**

*Recommendation.- A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to prevent the entrance to the movement area of animals large enough to be a hazard to aircraft.*

*Recommendation.- A fence or other suitable barrier should be provided on an aerodrome to deter the inadvertent or premeditated access of an unauthorized person onto a non-public area of the aerodrome.*

*Recommendation.- Suitable means of protection should be provided to deter the inadvertent or premeditated access of unauthorized persons into ground installations and facilities essential for the safety of civil aviation located off the aerodrome.*

Salah satu ketentuan ukuran yang ditetapkan adalah ketinggian dan konstruksi pagar disesuaikan dengan pencegahan fisik yang diinginkan. Disebutkan dalam Doc 8973/2 Security Manual, ketinggian pagar disesuaikan kepada sifat topografis dari lahan di lokasi. Tinggi minimal 2,44 M (2,13 M + 31 Cm dalam bentuk kawat duri yang condong kearah luar (lihat contoh gambar judul di atas). Banyak ketentuan lainnya dalam Document 8973 tersebut.

Di bagian bawah pagar yang berhubungan dengan tanah harus dalam keadaan tertutup sehingga tidak ada celah dapat dimasuki binatang atau penyusup, dan sebaik-baiknya diperkeras dengan semen (dibeton).

Kewenangan tugas semacam ini dalam struktur organisasi otoritas masuk kedalam ranah bidang keamanan, bukan keselamatan. Ini sesuai dengan amanah Undang-Undang Nomor 1/2009

Tentang

Penerbangan.

ICAO pun

membedakan

standar dan

rekomendasi

keselamatan

(safety) dan

keamanan (security) di Annex dan Document yang

dikeluarkannya. Salam selamat dan aman dalam penerbangan

Anda. (Sumber: AVH News & Wikipedia dengan narasi [Dunia](#)

[Menyapa Negeri](#) - indonesia-icao.org).



V1\*) is the speed by which time the decision to continue flight if an engine fails has been made. It can be said that V1 is the "commit to fly" speed = kecepatan di saat keputusan lepas landas tetap dilakukan ("commit to fly") walau dalam keadaan terjadinya kegagalan fungsi mesin.

----- Selesai -----