"Kupang Kid" Di roda DC-3

udul artikel di atas diperuntukkan untuk ***true-story*** ini, setelah kami membaca banyak sumber dari dalam dan luar negeri. Seperti biasanya kami akan menulis kisah yang walaupun sudah sangat silam dan banyak dipublikasikan oleh berbagai media, namun kami mengangkat kembali dalam bentuk kemasan lain agar lebih mencerahkan serta menarik dengan kelengkapan beberapa tambahan informasi dan gambar baru yang mendukung.

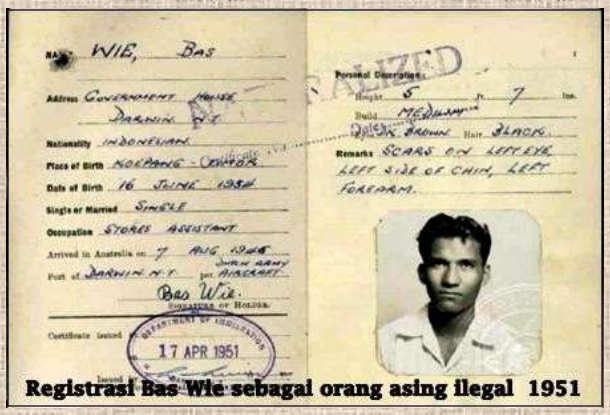
Altitude (feet) (m)	Pressure (in. Hg)	Temp. (F) (C)	Density (%)
sea level	29.92	59.0 15	100
2000 610	27.82	51.9 11.1	94.3
4000 1219	25.84	44.7 7.06	88.8
6000 1829	23.98	37.6 3.11	83.6
8000 2438	22.22	30.5 -0.833	78.6
10000 3048	20.57	23.3 -4.83	73.8
12000 3658	19.02	16.2 -8.78	69.3
14000 4267	17.57	9.1 -12.7	65.0
16000 4877	16.21	1.9 -16.7	60.9

Keadaan yang bakalan dihadapi oleh badan manusia terkait dengan ketahanan organ tubuh dan teknis roda pesawat Dakota, DC-3, adalah sebagian dari topik tambahan tersebut.

Kisah yang unik dan sanggup bertahan sampai 6 dekade (Sumber: NatGeo), juga menjadi inspirasi kami untuk kembali mengangkatnya.

Sejatinya "*Kupang Kid*" menceritakan tentang upaya nekat anak laki-laki, yang berasal dari Kupang, tepatnya Pulau Sabu (dikenal juga dengan nama Sawu atau Savu) di Nusa Tenggara Timur. Kisahnya telah menjadi legendaris di negeri orang. Tidak kurang majalah terkenal Time dari Amerika memuat kisahnya di tahun 1958 dan saluran televisi nasional Australia menayangkan kisah ini dalam acara *This Is Your Life* di tahun 1978, secara global ke masyarakat dunia.

Masyarakat Australia di waktu itu, awalnya sempat terbagi menjadi 2 kelompok, yaitu yang pro dan kontra terhadap keberadaan "*Kupang Kid*" ini, yang masuk Australia secara *ilegal*. Seiring berjalannya waktu, serta didukung oleh sikap dan perilaku yang baik dan mudah bergaul dari anak Kupang, dalam beradaptasi dengan komunitas masyarakat Darwin, terjadilah perubahan dari kelompok yang awalnya kontra terhadap masuknya orang asing ilegal (*Allien*) di saat kebijakan *White Australia Policy* sedang diberlakukan dengan ketat. Anak Kupang itu kemudian dikenal bernama Bas Wie, nama yang aneh didengar oleh telinga masyarakat Australia. Pada gambar di sebelah terlihat Sertifikasi *Allien* Bas Wie yang diterbitkan di tahun 1951, yang berarti bahwa Bas Wie pada saat itu masih diakui sebatas penduduk ilegal, belum diakui sepenuhnya sebagai warga negara Australia (*permanent resident*). Sejak tahun 1951 Bas Wie di adopsi (diangkat anak) oleh keluarga tukang kayu Norm Ballard dan isterinya Bertha. Bas pernah bekerja sebagai *spray painter* (pengecat) di RAAF. Di 40 tahun karir masa kerjanya dia adalah sebagai pegawai negeri di *Commonwealth Department of Works and Housing* sampai dengan masa pensiunnya di tahun 1991.


WIE, Bas
Address GOVERNMENT HOUSE DARWIN N.T.
Nationality INDONESIAN
Place of Birth KOEPANG - TIMOR
Date of Birth 16 JUNE 1934
Single or Married SINGLE
Occupation STORES ASSISTANT
Arrived in Australia on 7 AUG 1948
Port of DARWIN N.T. per AIRCRAFT
Bas Wie
SIGNATURE OF HOLDER
17 APR 1951
Personal Description:
Height 5 ft. 7 ins.
Build MEDIUM
Complexion DARK BROWN Hair BLACK
Remarks SCARS ON LEFT EYE, LEFT SIDE OF CHIN, LEFT FOREARM.
Registrasi Bas Wie sebagai orang asing ilegal 1951

Secara berangsur-angsur masyarakat Australia yang tadinya kontra, berubah pendapat dan akhirnya memutuskan dapat menerimanya. Masyarakat dan pemerintah Australia, menerima keberadaan anak Kupang, dimulai dari masyarakat dan pemerintah kota Darwin, NT yang terletak di Teritori Utara (NT = *Northern Territory*). "Anak Kupang" ini menjadi terkenal karena kenekatannya ingin melihat dunia luar di saat suasana pasca akhir Perang Dunia II yang menjadikan kehidupan di mana dia tinggal di bandar udara Penfui, Kupang akan menjadi lebih sulit.

Om Bas Wie di roda pesawat DC-3

Akhirnya, perjuangannya bisa menjadikannya orang yang berhasil di negera lain yang kemudian menjadi negaranya sendiri, Australia, hingga akhir hayatnya. Bas Wie memperolah kewarganegaraan Australia secara resmi pada tahun 1958. Penyebutan "Kupang Kid" berasal dari media Australia di tahun 1951 yang diberikan kepada seorang anak Kupang berumur 12 tahun yang bernama Bas Wie. Anak lelaki dari Kupang itu berhasil memasuki wilayah Australia secara nekat dengan cara bersembunyi di tempat yang tidak lazim, yaitu di kompartemen roda pendarat utama pesawat Dakota. Kejadian tersebut terjadi pada tahun 1946.

Pesawat legendaris Dakota yang dikenal dengan kode versi militer sebagai C-47 atau versi sipil DC-3 seperti contoh gambar paling atas, adalah jenis pesawat seperti yang "diterbangi" Bas Wei sebagai penumpang gelap untuk memasuki wilayah Australia. Bas terbang bukan di kabin yang nyaman dengan udara pendingin yang sejuk seperti penumpang biasa, namun di dalam ruang sempit roda pendarat utama DC-3 yang dipenuhi oleh peralatan sistem hidrolik dan bau yang menyengat. Pesawat Dakota Dutch Air Force yang dipiloti oleh Jan Sjouw membawa Bas terbang di ketinggian 9.000 kaki melintas selama ±2 jam di atas laut bebas di Samudera Hindia menuju benua Australia. Penerbangan pesawat ini dari bandar udara Penfui, Kupang menuju bandar udara Darwin di utara Australia yang berjarak ± 800 km itu sendiri memakan waktu 3 jam. Pesawat DC-3 terbang di ketinggian jelajah 9.000 kaki. Suhu udara di ketinggian 9.000 kaki berdasarkan perhitungan ketinggian atau altitude AMSL berkisar 0° - -3˚ Celcius (AMSL = *above mean sea level* = di atas permukaan laut, yaitu ketinggian yang diukur berdasarkan tekanan udara barometrik QNH, ketika ketinggiannya berada di bawah *transition level*). Di ketinggian itu kadar oksigen akan semakin menipis, sehingga menjadikan seseorang akan mengalami kesulitan bernapas.

Mengikuti kisah ini, ada baiknya kita mengingat sejenak kepada film Titanic, yang mengisahkan kecelakaan kapal pesiar RMS Titanic yang terjadi pada tanggal 14 April 1912 di Samudera Atlantik Utara. Di film itu digambarkan bagaimana sebagian besar penumpang kapal pesiar mewah itu tewas dalam hitungan waktu yang singkat disebabkan oleh berbagai keadaan yang salah satunya adalah karena mengalami kedinginan air laut yang bersuhu -2˚ Celcius. Dari 2.224 orang yang berada di kapal mewah itu sebanyak 1.500 orang yang tewas. Gejala kedinginan disebut ***hypothermia***, yaitu ketika suhu badan yang tadinya berada direntang panas badan yang normal di antara 36,5˚C – 37,5˚C, terpapar oleh suhu dingin hingga di bawah 0˚C selama dalam waktu tertentu. ***Hypotermia*** dapat mengganggu fungsi kerja jantung dan organ tubuh penting lainnya. Sedangkan tubuh seseorang yang mengalami kekurangan pasokan gas oksigen disebut ***hypoxia***, yang dapat mengganggu fungsi kerja paru-paru dan organ lainnya. Kedua gejala tersebut dapat menewaskan seseorang yang mengalaminya dalam waktu singkat.

Kisah “Kupang Kid” ini diawali pada saat pasca Perang Dunia II sekitar bulan Agustus 1946, dari bandar udara Penfui (kini El Tari), Kupang. Bandar udara ini merupakan salah satu basis pertahanan udara pasukan RAAF (Royal Australian Air Focre) dari serangan pasukan Jepang. Ketika itu Penfui sedang disibukkan dengan masuknya pasukan sekutu dan Australia yang datang melucuti pasukan Jepang yang dinyatakan kalah menyerah kepada pasukan Sekutu. Ada banyak penerbangan ulang-alik Kontingen Aussie yaitu pasukan Australia yang ditugasi oleh pasukan Sekutu untuk perlucutan pasukan Jepang.

Di bagian dapur bandar udara inilah, Bas Wie seoran anak kecil bekerja sebagai tukang cuci piring di dapur umum pasukan yang bertugas di bandar udara itu.

2 Roda pendarat utama DC-3

Bas Wie sebenarnya adalah seorang anak yatim piatu yang berperilaku rajin dan mudah bergaul pada saat bekerja. Dia mulai bekerja di Penfui sejak penjajahan Jepang dan kemudian dilanjutkan setelah masuknya pasukan Sekutu. Keluarganya berasal dari Pulau Sabu (Sawu atau Savu) Timur. Berakhirnya PD II mengharuskan perlucutan semua pasukan Jepang, dilanjutkan penarikan pasukan Belanda dan Sekutu, keluar dari Indonesia. Dengan dukungan berbagai pesawat dari pasukan Belanda dan Australia, semua pasukan dan fasilitasnya diangkut dalam beberapa layanan nomor penerbangan dengan jadwal terbang 2 x sehari dari Kupang ke Darwin pulang pergi. Di nomor penerbangan terakhir Kontingen *Aussie* yang disebut *Tim Force* itulah, Bas Wie yang masih anak kecil saat itu melaksanakan keputusannya untuk ikut terbang menuju negara di mana anggota pasukan Australia yang selama ini dilayani olehnya berasal. Impian lainnya adalah dia sangat berkeinginan dapat melihat dunia luar selain Kupang.

Bas Wie, seorang anak yang sudah yatim-piatu sejak kecil, tidak memiliki cukup uang dan tidak tahu apa-apa terkait dengan penerbangan ke luar negeri. Dia hanya memiliki semangat berkeinginan untuk terbang keluar Kupang. Oleh sebab itu timbul upaya dia untuk ikut sebagai penumpang gelap. Setelah mengamati pesawat DC-3 yang setiap hari dilihat dari jarak

DC-3 The Smile in the Sky dengan roda pendarat up

jauh di Penfui, dia mulai mencoba mendekati dan melihat secara teliti dari jarak lebih dekat lagi bagaimana caranya untuk dapat masuk dan bersembunyi di dalam kabin pesawat. Ketika itu yang terlihat olehnya, semua pintu masuk ke kabin pesawat dalam keadaan terkunci. Setelah memutari pesawat, tanpa disengaja Bas Wie melihat adanya ruang yang masih terbuka yang memungkinkan sebagai tempat bagi dirinya yang kecil itu untuk bersembunyi, dan ruang sempit itu adalah rongga kosong yang terletak di dalam kompartemen roda pendarat. Di tempat itulah di bersembunyi hanya dengan membawa pakaian yang melekat di badannya saja.

Roda pendarat utama DC-3 ada 2 dan terletak di bagian depan kiri dan kanan di bawah sayap dan bersifat ***retracable*** (dapat dinaikkan = *landing gear up*, dan diturunkan = *landing gear down*, secara hidrolis). Sedangkan roda pendarat belakang DC-3 (*taildragger*) berada di bagian ekor dan bersifat ***unretracable***. Sistem hidrolis pesawat hanya akan menarik kedua roda pendarat utama di bagian depan itu keatas setelah pesawat mengudara beberapa saat setelah lepas landas.

Roda pesawat yang masuk kedalam badan pesawat tidak seluruhnya, hanya setengahnya (lihat gambar di atas). Kondisi ini menjadikan kompartemen landing gear tidak tertutup seutuhnya. Proses memasukkan kedua roda pendaratnya kedalam, hanya sebagian saja, sehingga pada saat terbang masih terlihat sebagian rodanya. Penempatan roda pendarat yang berada di depan dan roda pengendali arah di belakang yang dimiliki oleh pesawat jenis DC-3 ini berbeda, bila dibandingkan dengan jenis pesawat lainnya. Pesawat udara umumnya menempatkan roda pengendali arah (setir) di bagian depan di hidung pesawat sehingga biasa disebut nose gear, dan roda pendarat utama (main landing gear) di bagian tengah badan pesawat di bagian perut pesawat (undercarriage). Ruang di mana tempat main landing gear DC-3 akan dimasukkan pada saat terbang, tidak memiliki alat pengatur tekanan udara dan peredam suara seperti di ruang kabin penumpang.

Seperti biasanya di dunia, setiap pesawat udara yang populer dibuat oleh sebuah negara, akan dibuat juga oleh negara lainnya dengan bentuk dan spesifikasi yang sama.
DC-3 juga di buat oleh Rusia di pabrik Factory#34 di Moskow-Khimki (lihat gambar di samping). Pabrik pesawat ini membuat DC-3 dengan nama Lusinov atas dasar *license-built* dari Douglas Aviation Company. Rusia menerima pesawat Lusinov pertama kali di tahun 1935. Tercatat dalam sejarah, walaupun sudah dapat memproduksi sendiri, namun Rusia membeli 18 pesawat DC-3

Pesawat Lisunov Li-2T, DC-3 buatan Rusia milik Hungaria

yang asli dari *Douglas Aviation Company* untuk maskapai penerbangan pembawa benderanya, Aeroflot pada tanggal 11 April 1936.

Pada penerbangan ini, dia merasakan berisiknya mesin pesawat dan kerasnya hembusan angin yang masuk dari sela-sela kompartemen roda pendarat yang tidak tertutup sepenuhnya (lihat gambar landing gear up). Selain itu suhu yang dingin di bawah 0°C disertai berkurangnya oksigen dan ditambah satu lagi yaitu munculnya bau minyak pelumas dan asap dari knalpot mesin. Kenaikan ketinggian pesawat akan mengakibatkan tekanan terhadap telinga lebih besar, sehingga menjadikan gendang telinga akan terganggu.

Gangguan terhadap organ tubuh Bas Wie sebagai penumpang gelap dimulai di saat pesawat mulai melakukan rolling dengan kecepatan tinggi di atas 100 km/jam untuk segera lepas landas. Kondisi lainnya adalah ketika badannya terguncang keras tanpa sabuk penyelamat di saat roda pesawat masih melaju di permukaan landas pacu dengan sangat cepat, yang berarti dapat melepaskan pegangannya dan mendorong keluar dari kompartemen landing gear pesawat itu. Ditambah sisa putaran dan panas roda pesawat yang berputar cepat yang masih terasa sampai kedalam di saat roda pesawat dimasukkan. Panas roda pesawat itu pula yang dirasakan pertama kali oleh Bas Wie.

Pesawat mengawali naik ke ketinggian jelajah secara bertahap sampai 9.000 kaki. Pilot Jan Sjouw memang sejak berada di ketinggian jelajah telah merasakan adanya kelainan pada alat pengatur suhu (pemanas) di kabin pesawat, namun dia terus melanjutkan penerbangan ke tujuan, Darwin Airport. Sementara suhu di dalam kabin tidak dapat dikendalikan dengan normal, suhu di dalam tempat persembunyian Bas Wie terus bertambah dingin di setiap kenaikan ketinggian pesawat sampai suhu mencapai di bawah 0˚C. Berisiknya mesin pesawat juga mengganggu pendengaran Bas Wie secara konstan. DC-3 memang dikenal oleh para aviator sebagai pesawat yang berisik, lamban, bau (pembakaran oli pelumas) namun tangguh. Beragam kondisi seperti **hypothermia** dan **hypoxia** itulah yang mengakibatkan Bas Wie pingsan sampai akhirnya ditemukan dalam keadaan terkulai pingsan di saat pesawat telah mendarat di Darwin Airport. Petugas bandar udara segera membawanya ke rumah sakit Darwin untuk dirawat. Bas Wie sembuh setelah dirawat selama 3 bulan.

Proses penurunan ketinggian di fase pendekatan ke bandar udara Darwin dipercepat beberapa menit lebih awal oleh Jan Sjouw karena alasan tidak normalnya alat pengatur suhu di kabin tersebut. Beberapa menit sebelum posisi *on final*, sesuai prosedur, pilot Jan Sjouw

DC-3 siap mendarat dengan roda pendarat down

menurunkan lebih awal pesawat DC-3yang “membawa” Bas Wie sebagai penumpang gelap. Tindakan itu dilakukan dengan alasan kenyamanan bagi penumpang, karena tidak berfungsinya alat pengatur suhu di kabin yang sudah terjadi sejak keberangkatan. Jan Sjouw melakukan *holding* terlebih dahulu untuk persiapan pendekatan sampai berada di ketinggian 1.500 kaki. Pesawat kemudian melakukan proses *landing gear down* dengan menurunkan kedua roda pendarat pesawat. Turunnya *landing gear* sebenarnya dapat menjatuhkan badan Bas Wie yang tidak berdaya karena masih dalam keadaan tidak sadarkan diri, namun apa yang terdjadi? Bas Wie masih tetap dalam posisi meringkuk dan tidak jatuh walaupun dia dalam keadaan pingsan, karena secara cerdik, posisi badannya sejak awal sudah dijepitkan di antara pipa-pipa minyak pelumas, kabel-kabel sistem hidrolis dan *strut* (semacam benda yang dijadikan pegangan/penahan) di dalam rongga sempit berukuran 10x20 inchi (25,4 cm x 50,8 cm).

Tentunya, kisah “Kupang Kid” ini akan berbeda jalan ceritanya, bila sejak awal Bas Wie hanya mengandalkan ban pesawat yang sudah masuk sebagian sebagai penahan dirinya selama 3 jam terbang itu. Dalam proses selanjut setelah pendekatan, pesawat DC-3 mengeluarkan roda pendarat di saat on final ketika masih berada di ketinggian ±1.500 kaki, yaitu beberapa menit sebelum roda pesawat menyentuh permukaan landasan. Sampai pesawat mendarat selamat di bandar udara Darwin, Jan Sjouw sama sekali tidak mengetahui adanya penumpang selain nama di daftar manifest, bahkan tidak menyangka akan ada manusia yang bernyali bersembunyi di tempat sesempit itu. Setelah diketahui adanya *stowaway* (penumpang gelap) oleh petugas darat, barulah dia menyadari hubungan antara penyebab terganggunya sistem pengatur suhu di kabin itu dengan *stowaway* tadi. Uniknya, Jan Sjouw masih bisa bertemu kembali dengan Bas Wie setelah 32 tahun kemudian dalam sebuah acara reuni di Darwin.

Selepas pengakuan masyarakat Darwin, Bas Wie menjalankan kehidupannya di Australia sebagai warganegara Australia. Walaupun demikian kisah “*Kupang Kid*” masih melegenda di Australia dan Indonesia hingga kini. Dikisahkan oleh beberapa media, dia menikahi seorang gadis keturunan Inggris bernama Margareth. Bas dan keluarganya hidup berkecukupan dan bahagia sampai Bas Wie meninggal di usia 82 tahun, setelah terjatuh di sebuah panti lansia di Darwin, pada 11 Oktober 2016. Almarhum meninggalkan 5 orang anak.

Sebagai penutup, kami informasikan kepada para pembaca, bahwa kisah Bas Wie naik pesawat dengan bersembunyi di roda pesawat adalah sebuah tindakan yang sangat berbahaya bagi diri sendiri dan keselamatan pesawat terbang. Tercatat ada 10 kisah *stowaway* di pesawat semacam ini di dunia, 2 di antaranya dilakukan oleh orang Indonesia (termasuk Bas Wie). Tindakan semacam ini selain berisiko kematian juga merupakan pelanggaran berat sebagaimana dicantumkan dalam Undang Undang Penerbangan RI, Nomor 1/2009, yang dapat menjadikan pelakunya dikenakan denda atau sanksi hukuman. Bentuk perjuangan hidup semacam ini walaupun berakhir dengan

“Happy End”, sebaiknya tidak dicontoh, karena probability (tingkat kemungkinannya) kematian bagi orang yang melakukannya sangat besar.

Selain itu tindakan semacam ini juga mengandung unsur pelanggaran terhadap ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil di seluruh dunia.

Sesuai data dari FAA (Federal Aviation Administration) dari 1947 sampai 2012 ada 96 orang yang bersembunyi di roda pesawat yang mengakibatkan 85 insiden bagi pesawat itu sendiri. Menurut sumber dari BBC sebagian besar orang yang melakukannya tidak berhasil mencapai bandar udara tujuannya.

Tulisan ini dikutip dari beberapa sumber seperti Wikipedia English Version, ABC, Media adadikupang.com, BBC dan petikan gambar dari flickr dan tulisan di Majalah Time edisi 1958.

------ Selesai ------