

DI BALIK TEWASNYA SOPHAN SOPHIAAN DALAM KECELAKAAN SAAT KONVOI JMP

SOPHAN *ERROR*, KESALAHAN PROSEDUR, ATAU...?

SABTU pagi, 17 Mei 2008, aktor sekaligus politisi kondang Sophan Sophian (64) meninggal dunia akibat kecelakaan lalulintas di perbatasan Jawa Tengah dan Jawa Timur, saat ia memimpin rombongan 271 pengendara motor gede (moge) yang melakukan safari Kebangkitan Nasional dalam event bertajuk Jalur Merah Putih (JMP) 2008. Moge Harley Davidson yang ditungganginya terjungkal setelah terperosok dalam lubang di Jembatan Plang Lor, Kedung Galar. Sophan tidak bisa mengendalikan motornya hingga terjatuh berguling-guling dan terseret lebih dari 15 meter di depan motornya. Aktor senior yang juga suami aktris Widyawati itu meninggal saat dilarikan ke RSUD Sragen.

Berbagai spekulasi berkembang mengenai penyebab kematian Sophan. Muncul kabar, setelah jatuh, Sophan sempat 'dihajar' moge di belakangnya yang walaupun mengerem namun tak sempat menghindari tabrakan beruntun. Kabar lainnya mengatakannya aktor dan politisi 'idealis' itu tewas dalam kecelakaan tunggal, tidak melibatkan pengendara moge lainnya dalam rombongan tersebut. Begitu pula soal spekulasi kecepatan moge tunggangan Sophan saat terjadinya kecelakaan. Ada yang mengatakan Sophan ngebut dengan kecepatan tinggi lebih dari 100 km/jam. Sementara saksi lain menyebut saat itu kecepatan moge yang ditunggangi Sophan Sophiana tak lebih dari 70-80 km/jam.

Lalu, mana yang benar? Benarkah kecelakaan yang merenggut nyawa Sophan Sophiana akibat kesalahannya sendiri? Atau, karena adanya kesalahan dalam prosedur konvoi yang dilakukan rombongan JMP itu? Atau, akumulasi keduanya? Memang sulit mencari jawaban sebenarnya, apalagi jika (bisa jadi) ada faktor 'politisi' di balik peristiwa tersebut. Namun, bagaimanapun, tentu saja musibah yang menimpa Sophan Sophiana bisa dilihat dari berbagai sisi. Salah satunya, dari sisi teknis dalam konteks 'safety riding' dan pemahaman teknis terhadap kendaraan (*vehicle*) itu sendiri, misalnya. Tentu saja, ini juga berarti akan sa-

ngat berkaitan dengan faktor *human error* yang mendasarinya.

Ada beberapa hal yang patut dicermati dan bisa dijelaskan dalam konteks ini. Soal kendaraan yang mengalami kecelakaan, misalnya. Sepeda motor naas yang menjadi tunggangan Sophan Sophiana saat itu adalah merek Harley Davidson tipe turing model FLHTCU Ultra Classic Electra Glide lansiran 2005. Dalam jajaran keluarga Harley Davidson (HD), model ini tergolong salah satu yang terbesar dan terberat. Dari data spesifikasi teknisnya, moge Amerika tipe yang satu ini memiliki *wheelbase* (jarak sumbu roda depan-belakang) yang mencapai 1.592 mm (1,59 meter), *ground*

clearance 130 mm (13 cm) dan panjang total 2.500 mm (2,5 meter). Tak heran jika bobot kosongnya saja mencapai 372 kg, apalagi jika tangkinya yang bisa menampung 18,90 liter bensin diisi penuh.

Layaknya motor turing, Ultra Classic Electra Glide dibekali mesin besar V2 twin cam dengan kapasitas 1.584cc. Bandingkan dengan mesin mobil Daihatsu Xenia atau Toyota Avanza yang hanya 1.000cc dan 1.300cc misalnya. Mesin sebesar ini — kira-kira sama dengan yang digunakan jip Daihatsu Feroza atau beberapa sedan kecil yang bermesin 1.600cc — mampu menghasilkan torsi maksimal mencapai 109 Nm (86.0 ft. lbs) pada putaran



mesin 3.500 kali per menit (rpm). Artinya, dengan bobot yang jauh lebih kecil ketimbang mobil namun memiliki torsi sebesar itu, tak heran moge Ultra Classic Electra Glide mampu melejit (*baca: berakselerasi*) jauh lebih cepat. Dari data spesifikasi teknisnya, *top speed* moge ini dibatasi hingga 160 km/jam.

Lalu? Nah, melihat data-data teknis di atas, jelas dibutuhkan *skill*, fisik dan mental yang prima untuk mengendarai sebuah moge Ultra Classic Electra Glide. Seperti diungkapkan *biker* nasional Herry Prayitno, untuk menunggangi sebuah Harley Davidson yang rata-rata bobotnya 300-500 kg itu jelas bukan pekerjaan gampang. Seseorang yang sudah berpengalaman mengendarai motor Jepang sebesar dan seberat Honda Tiger 200cc, Suzuki Thunder 250cc atau Kawazaki Merzy 200cc sekalipun, lanjutnya, tidak akan langsung mampu mengendarai "kuda besi" produk Milwaukee, Amerika ini. "Mereka pasti akan belajar dulu, paling cepat sekitar 3 bulan, terutama untuk beradaptasi mengendalikan bobot dan torsinya yang besar khususnya saat bermanuver," ujar mantan salah satu manajer area pabrik rokok HM Sampoerna yang memiliki beberapa moge Harley Davidson.

Secara teknis, masih kata Herry Prayitno,

motor dengan bobot dan mesin sebesar itu baru nyaman ditunggangi saat kecepatannya di atas 60 km/jam. Pada kecepatan di bawahnya, motor HD akan terasa berat dan cenderung rubuh. Artinya, seorang pengendara Harley Davidson akan menghadapi kondisi yang lebih sulit saat harus melalui jalan jelek. Si pengendara mau tak mau harus memperlambat laju HD-nya, dan itu berarti ia harus bekerja ekstra untuk menjaga keseimbangan bobot moge yang berat. Bukan cuma itu, pada saat yang bersamaan pengendara juga dituntut bermanuver cukup tajam, dan ini butuh tak hanya *skill* yang baik tapi juga fisik dan konsentrasi ekstra.

Dalam kasus kecelakaan Sophan Sophiaan, saksi mata menyebutkan roda depan moge yang ditunggangi aktor layar lebar 1970-an itu terperosok ke dalam jalur lubang jalan selebar ban moge dengan panjang 3-4 meter dan kedalaman sekitar 10-20 cm. Sophan tak mampu mengendalikan moge seberat 380-an kg itu, sehingga motor oleng dan akhirnya terjungkal. Sophan sendiri terpelanting serta terseret sejauh 15-20 meter. "Kecelakaan itu terjadi di jalan yang agak menikung. Semuanya sudah menghindari lubang itu, tetapi naas, motor yang beliau kendarai justru terperosok ke dalam lubang," kata Agus Maulana, Wakil Ketua Panitia Jalur Merah Putih.

Jadi, setidaknya ada dua – atau mungkin tiga – faktor yang berkaitan dalam skenario kecelakaan tunggal yang dialami Sophan Sophiaan: bobot motor yang terlalu berat plus minimnya fitur safety, kondisi fisik dan mental Sophan Sophiaan yang saat itu (mungkin) kurang fit, atau kombinasi keduanya.

Motor Harley yang digunakan Sophan mempunyai berat 385 kilogram. Beratnya bobot motor inilah, yang menurut perkiraan menjadi sebab Sophan susah menahan motornya saat terjatuh di sebuah lubang besar di kawasan Sragen. "Saya dengar, cerita dari rekan disana, kecepatan sebenarnya tak terlalu tinggi, sekitar 70-80 km per jam. Karena motornya berat mungkin susah menahan saat jatuh, apalagi mungkin dalam keadaan lelah," lanjut Supriyitno, rekan almarhum yang juga ikut dalam rombongan.

Dari tayangan di televisi, terlihat jelas bahwa lokasi kecelakaan tersebut merupakan bagian jalan yang *legok* (ambias) aspalnya, membentuk seperti got kecil dengan kedalaman antara 10-20 cm sepanjang 3-4 meter. Posisi lubang ini sekitar 1 meter dari pinggir sebelah kanan (utara) jalan, melewati marka jalan. Sophan sendiri saat itu berada dalam lajur sebelah kanan di urutan terdepan konvoi yang membentuk dua deret, persis di belakang motor patwal polisi yang bertugas sebagai

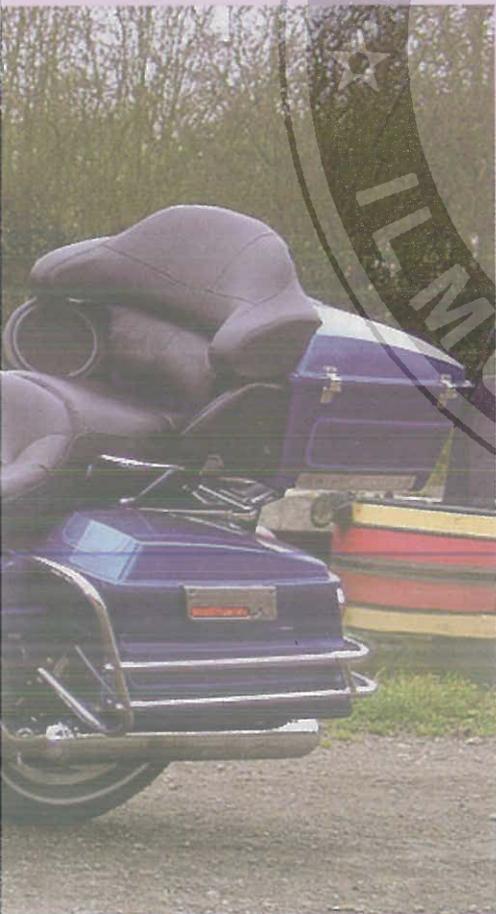
captain safety rider. Di samping kiri-kanan Sophan juga ada moge patwal polisi. Sementara di belakangnya ada sederet pengendara VIP lainnya, antara lain Ketua Harley-Davidson Club Indonesia (HDCI) DKI Peter Watimena, mantan Kapolri Jenderal Pol (pur) Roesmanhadi dan Project Officer JMP Freddy Soemitro.

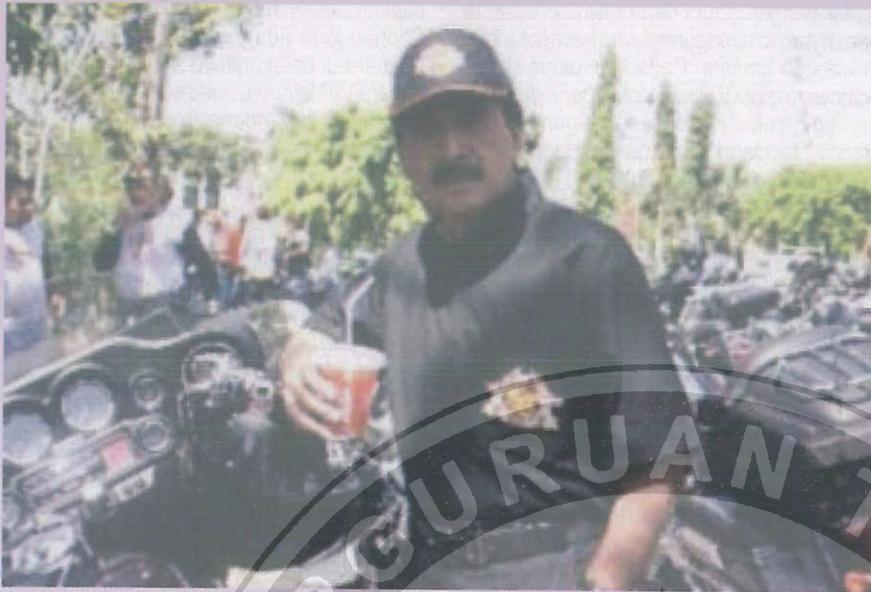
Melihat posisi lubang penyebab musibah yang berada di jalur sebelah kanan, ada indikasi saat itu Sophan bermanuver dari jalur semula di kanan-tengah ke arah kanan-luar (seberang), mungkin untuk menghindari bagian jalan yang jelek. Dengan kata lain, saat kejadian itu Sophan tidak berada di jalur yang seharusnya. Celakanya, di bagian kanan jalan justru menunggu 'lubang maut' yang tak sempat dihindarinya. Dengan kecepatan motor saat itu sekitar 60-80 km/jam, bisa ditebak akan sangat sulit bermanuver lagi untuk menghindari lubang. Kalaupun direm, bisa dipastikan motor tidak akan berhenti seketika akibat kecepatan yang masih tinggi plus dorongan momentum dari bobotnya yang berat. Akibatnya, saat ban depan masuk lubang dan terjepit, Sophanan terlontar ke depan. Bukan cuma itu, menurut Agus Maulana, wakil Ketua Jalur Merah Putih yang juga ikut touring, moge tunggangan Sophan sempat melayang lalu menimpa tubuh politisi dari PDIP itu. "Begitu masuk lubang, ujung belakang motornya terangkat dan beliau terlempar, lalu tertimpa," ujar pria tinggi besar itu.

Nah jika semua keterangan dan data itu benar, yang jadi pertanyaan kemudian mengapa Sophan tidak mengikuti jalur yang diambil captain safety rider di depannya? Padahal jelas-jelas captain safety rider inilah yang bertugas untuk memberitahukan kondisi jalan raya yang akan dilewati rombongan. Mengapa ia (terkesan) lebih memilih jalur sendiri dengan mengarahkan tunggangannya ke arah kanan?

Jawabannya, ada banyak kemungkinan. Namun salah satu yang paling mungkin adalah kondisi fisik dan mental Sophan yang kelelahan, mengakibatkan konsentrasinya jauh berkurang. Sangat mungkin ia tidak memperhatikan atau telat mengantisipasi arahan captain safety rider di depannya. Ketika jalan berubah jelek, refleksi dan insting Sophan saat itu bisa jadi membuatnya mengambil keputusan untuk mengarahkan motor ke bagian kanan jalan. Atau, bisa jadi konsentrasi Sophan terpecah karena ia ingin mengingatkan rombongan di belakangnya akan kondisi jalan yang jelek tersebut.

Kemungkinan itu juga dikemukakan Dr Agus Dwi Sasongko Sp.Ot, dokter spesialis bedah tulang RSUD Sragen yang menangani Sophan setelah kecelakaan. "Kami menduga,





pasien (Sophan) kelelahan saat mengendarai sepeda motor. Sehingga ia tidak konsentrasi saat mengendarai. Apalagi yang dikendarainya adalah motor gede," tuturnya. Begitu pula dengan Agus Maulana yang menduga Sophan kelelahan setelah berangkat dari Kediri. "Selama tujuh hari perjalanan, dia tidak pernah istirahat memimpin rombongan. Mungkin kelelahan," ungkapnya.

Peter Watimena yang menjadi Penasehat Jalur Merah Putih dan berada persis di belakang Sophan saat kecelakaan itu terjadi, juga mengakui kemungkinan yang sama. Sejak berangkat dari Kediri, menurut Peter, rombongan mendapatkan pengawalan dari polisi bermotor plus captain safety rider yang bertugas untuk memberitahukan kondisi jalan raya yang akan dilewati rombongan. "Di samping kanan dan kiri, juga di depan motor Sophan itu ada pengawal dari polisi. Tetapi dia sepertinya tidak tahu kalau di depannya ada lubang," ujarnya. Peter yang memperkirakan kecepatan masing-masing moge saat itu antara 70 km/jam hingga 80 km/jam.

KECELAKAAN BERUNTUN

Namun selain skenario kecelakaan tunggal, berkembang pula spekulasi kecelakaan beruntun yang dialami Sophan Sophiana melibatkan tiga moge sekaligus. Situs *detik.com*, memberitakan sesuai keterangan saksi mata bahwa setelah terjatuh, Sophan sempat terlindas oleh beberapa moge di belakangnya yang tampaknya tak sempat menghindar. Sebuah logika yang juga masuk akal, kendati sejauh ini pihak kepolisian dan pihak JMP sendiri menyangkal.

Menurut *biker* nasional Herry Prayitno, dengan karakter motor yang membutuhkan kecepatan minimal 60 km/jam untuk berjalan

nyaman, maka sebuah konvoi penunggang Harley Davidson memerlukan jalan yang bebas dari halangan. Pasalnya, Lanjut Herry, walau cuma sebuah motor kecil yang 'nyelonong' menghalangi laju sebuah rombongan Harley, di atas kertas dapat dipastikan akan terjadi kecelakaan massal yang bisa menyebabkan jatuhnya korban. "Korban kecelakaan minimal patah tulang, bahkan bisa tewas di tempat akibat benturan atau tertimpa moge yang bobotnya berat," paparnya.

Kecelakaan massa dalam sebuah konvoi motor besar seperti HD, masih kata Herry Prayitno, biasanya terjadi akibat salah satu motor peserta terjatuh di tengah konvoi yang sedang berlari dalam kecepatan tinggi. "Yang paling parah umumnya adalah pengendara yang terjatuh itu, karena motor dan penunggangnya pasti akan menjadi pusat tabrakan beruntun," ungkap Herry.

Itu sebabnya, lanjut Herry, dalam konvoi motor besar amat dibutuhkan disiplin tinggi untuk mengikuti aturan konvoi. Perilaku 'konyol' seperti ke luar jalur dari posisi yang telah ditentukan, menyalip atau menyerobot jalur pengendara lain dalam konvoi, akan sangat berbahaya dan berpotensi mengakibatkan terjadinya kecelakaan massal.

Jika dikaitkan dengan teori prosedur konvoi motor besar, kemungkinan kecelakaan massal yang menimpa Sophan Sophiana juga masuk akal. Fakta bahwa Sophan saat kejadian itu berada pada posisi di luar jalur konvoi memperlihatkan tak menutup kemungkinan adanya kesalahan prosedur konvoi. Dengan *linear speed* 20 meter/detik atau sekitar 72 km/jam (perkiraan kecepatan rombongan moge JMP saat terjadinya kecelakaan yang merenggut nyawa Sophan Sophiana), secara

teori memang tidak menyisakan *space* yang cukup bagi *rider* berikutnya untuk bisa menghindar. Di belakang Sophan yang berada di urutan terdepan konvoi, antara lain Ketua Harley-Davidson Club Indonesia (HDCI) DKI Peter Watimena, mantan Kapolri Jenderal Pol (pur) Roesmanhadi, dan Project Officer JMP Freddy Soemitro.

Informasi lainnya bahkan menyebutkan, kecelakaan yang dialami Sophan dipicu oleh ulah dua pengendara dari rombongan kedua yang tiba-tiba menyerobot masuk ke jalur rombongan pertama tepat di depan Sophan Sophiana dan Roesmanhadi. Selain menghalangi, kedua pengendara 'penyerobot' ini juga tidak memberi tanda adanya jalan rusak di depan. Padahal, captain safety rider dan patwal di barisan terdepan telah memberi tanda adanya jalan rusak. Diperkirakan, hal inilah yang menyebabkan Sophan terlambat mengantisipasi lubang memanjang di depannya.

Ada saksi mata dalam rombongan yang mengungkapkan Sophan sempat tertabrak motor pengendara lain dari belakang setelah ia jatuh dari tunggangannya. Benturan itulah yang disebut-sebut membuat tubuh mantan ketua FPDIP MPR itu mengalami luka parah. Pengamatan beberapa media di lapangan juga memperlihatkan, Harley Electra Glide warna hitam milik Sophan tidak rusak parah. Hanya lecet pada tutup bagasi bagian kiri. Sementara itu, HD Electra Glide Nopol 4930 milik Peter juga hanya mengalami luka kecil di bagian bodi kiri. Sedangkan motor Roesmanhadi, Honda Gold Wing Nopol B 6868 SAL berkelir merah hati, hanya terlihat kempis pada ban belakang. Ketiga motor itu langsung diangkut dua mobil *sweeper* milik supporting team JMP.

Jadi, benarkah yang dialami Sophan Sophiana bukan kecelakaan tunggal, tapi kecelakaan beruntun yang melibatkan sedikitnya tiga motor? Sejauh ini memang belum jelas, namun project officer JMP Freddy Soemitro membantah kemungkinan ini. "Pak Sophan tidak tertabrak sama sekali, itu kecelakaannya tunggal," jelas Freddy, yang diperkuat oleh bantahan yang sama oleh Kasatlantas Polres Ngawi AKP Eny Mardiasri.

Peter Watimena yang mengendarai motor tepat di belakang Sophan juga membantah keras adanya tabrakan. "Tidak benar. Almarhum jatuh karena terperosok lubang aspal yang *legok* bekas ban truk yang besar. Saya berada di belakang beliau. Jadi, saya tahu persis yang terjadi. Begitu jatuh, langsung kami angkat dari tengah jalan ke pinggir," katanya.

Bantahan yang sama juga dikemukakan Tri Erika, peserta JMP 2008 yang saat itu berada di mobil pengawal. "Saat jatuh posisinya tertelungkup. Tak terlihat adanya luka. Kakinya patah dan dari mulutnya keluar darah.

Sepertinya luka dalam," ujar Tri. "Tidak benar kalau ada tabrakan beruntun tiga motor. Pak Sophan jatuh sendiri karena menabrak ada lubang sebesar roda motor Harley," tambahnya.

Dokter Agus Dwi Sasongko, dokter RS Sragen yang menangani jenazah Sophan, menjelaskan penyebab tewasnya aktor senior itu adalah trauma tumpul di rongga dada. Akibatnya, timbul perdarahan hebat. Dilihat dari luar, dada Sophan hanya memerah akibat benturan benda tumpul, yang diduga terbentur aspal jalan. Tapi, dari hasil foto rontgen, di rongga dada (toraks) ada gumpalan darah karena rongga paru-paru pecah. Pecahnya paru-paru itu yang disebut trauma tumpul.

Dokter juga melihat dua tulang iga kiri patah. Sementara bagian kanan tampak masih utuh. "Tapi, patahnya dua tulang iga ini bukan penyebab perdarahan. Yang menyebabkan perdarahan, ya trauma tumpul tadi. Hal ini bisa terjadi pada orang yang mengalami kecelakaan serius," tutur dr Agus. Selain itu Agus juga menemukan bagian rahang bawah Sophan patah akibat terkena benturan benda tumpul, yang ia duga akibat benturan dengan aspal.

Dari diagnosis dokter, apa yang menyebabkan trauma tumpul di rongga dada tersebut? Apakah karena lindungan roda? "Itu bukan karena lindungan roda, tapi benturan dengan

benda tumpul. Pada luka di dada Sophan tidak ada bekas lecetnya," jelasnya. Agus menduga Sophan terpental dengan cepat setelah mogennya menabrak lubang. Bisa juga dia tertindih motor yang ditunggangnya sendiri. "Tapi, kalau tertindih atau tergilas motor lain, saya tidak melihat kemungkinan itu."

Terlepas dari informasi mana yang benar, yang jelas pada kasus kecelakaan yang menimpa Sophan Sophiana juga tak diperoleh informasi jelas mengenai kondisi fisik dan mental Sophan saat kejadian serta berapa lama *riding* setelah istirahat total minimal 8 jam. Termasuk juga apakah dilakukan *briefing* detail tentang kondisi jalur/trek sebelum melintasi setiap jalur *country road* (CR) atau *special stage* (SS). Saat terjadinya kecelakaan, Sophan Sophiana juag diketahui tidak memakai helm jenis *full face* dan *full body protector*.

Memang panitia sudah melakukan tindakan *prevention* dengan menyediakan pengawalan (untuk mengurangi risiko kemungkinan tabrakan dengan pengguna jalan lain) dan mitigasi berupa penyediaan ambulans dan *service car*. Tapi ternyata, itu belum cukup untuk dapat menyelamatkan jiwa Sophan Sophiana.

Bagaimanapun, dalam konsep *crash free driving/riding* harus diakui bahwa aktifitas *long range touring* dengan kendaraan roda-dua

di jalanan Indonesia ini termasuk '*extremely high risk activity*'. Selain karena sebagian besar kondisi jalan yang kurang layak dan kondisi lalu lintas jauh dari teratur, juga akibat kurangnya penerapan disiplin *safety riding* dalam konvoi.

Lebih dari itu, pada dasarnya peningkatan fitur *safety* pada kendaraan roda-dua berspesifikasi jalanan yang memiliki mesin besar seperti Harley Davidson ini sulit sekali dilakukan dibanding jenis motorsport yang lain, seperti di rally, race, off-road dan lain-lain. Jika pada kendaraan roda-empat dikenal berbagai fitur *safety* seperti *roll over protector* 6-8 titik, *seat belt* 4-5 titik, *fire extinguisher*, *full body protector*, *engine cut-off*, *slider/rock protector*, *branch wire*, *crash resistant helmet* dan di mobil racing ada *fire resistant switch* serta *neck/back saver*, di kendaraan roda-dua hampir tidak ada sama sekali. Lebih-lebih pada sebagian besar moge Harley Davidson yang tergolong masih konvensional dalam teknologi dibanding motor-motor besar high-end Jepang atau Eropa. Contohnya, beberapa model moge BMW dan Honda Goldwing yang telah mengaplikasikan fitur ABS (*antilock braking system*) + EBA (*electronic brake assist*) serta airbag atau SRS *safety restraint system*, *stability control* dan lain-lain. [jete]



DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA SULAWESI SELATAN
BESERTA SELURUH JAJARAN DAN BHAYANGKARI

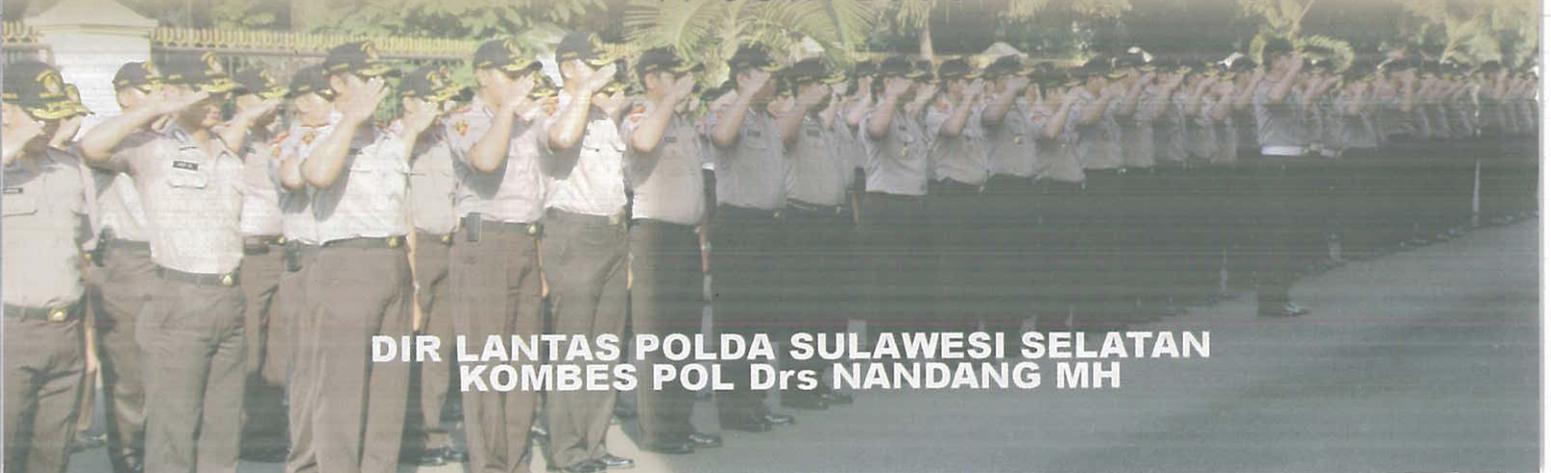
MENGUCAPKAN
BHAKTI - DHARMA - WASPADA

Selamat & Sukses

DIES NATALIS & PTIK KE-62

WISUDA SARJANA ILMU KEPOLISIAN ANGGKATAN 48 & 49 TA. 2008

17 JUNI 2008



DIR LANTAS POLDA SULAWESI SELATAN
KOMBES POL Drs NANDANG MH



Transportasi Udara Menuju Indonesia "Zero Accident"

Persoalan incident dan accident harus menjadi perhatian semua pihak agar keselamatan transportasi khususnya penerbangan mampu memberikan kenyamanan bagi konsumen.

PEMERINTAH melalui Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) terus-menerus berupaya menggalang program kerjasama dengan lembaga-lembaga keselamatan transportasi internasional guna membenahi sistem transportasi maskapai penerbangan nasional yang belum lama ini sempat dilarang terbang di zona Eropa.

Pekan lalu, KNKT bersama *Australian Transportasi Safety Bureau* (ATSB) menyelenggarakan pelatihan safety (keselamatan) kerja transportasi bertema "*Human Factors for Aircraft Maintenance Engineering Overview Course*" kepada mahasiswa Univer Suryadarma (Unsurya) dan Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia (SPTI-Curug).

Bagi lembaga perguruan tinggi

swasta pertama pendidikan kedirgantaraan yang tengah berupaya mengembangkan safety (keselamatan) kerja dalam kehidupan transportasi udara menuju moto Indonesia "Zero Accident" ini, kerjasama KNKT-ATSB merupakan keniscayaan sehingga *event* itu mempunyai nilai dan arti tersendiri.

Meski diwarnai carut-marutnya sistem transportasi udara menyusul maraknya kecelakaan maskapai penerbangan nasional, namun pihak perguruan tinggi yang bericon "pesawat terbang" ini mengaku tetap optimis masalah transportasi udara di tanah air akan lebih baik bila dibenahi secara serius.

Lembaga pendidikan tinggi kedirgantaraan yang bernaung di bawah Yayasan TNI-AU itupun bertekad berupaya terus mencari "for-

mula" guna meminimalisasi angka kecelakaan transportasi udara. Langkah positif tersebut tentunya patut mendapat dukungan dari semua pihak.

Rektor Unsurya Marsma TNI (Pur) Martono Kunarso menegaskan, pelatihan seperti ini sangat penting bagi Unsurya karena sesuai *core* pendidikan di lembaga yang dipimpinnya itu. Mantan perwira tinggi TNI-AU ini mengakui, pengalaman internasional yang dilatih langsung ATSB dan KNKT tersebut merupakan keniscayaan.

"Maka itu latihan ini harus diketahui, dimengerti dan dipahami oleh mahasiswa dan para guru pembimbing. Sehingga pada gilirannya dapat mempengaruhi dan mengembangkan safety dalam kehidupan kerja menuju moto "Zero Accident", kata Martono Kunarso kepada *Jagratar*

Martono menambahkan, momen ini merupakan peluang dan kesempatan bagi para mahasiswa Unsurya dan siswa STPI-Curug. Dia juga berharap agar pelatihan ini menjadi salah satu referensi utama bagi Unsurya dalam pengembangan pendidikan kedirgantaraan di masa

FOTO: EVA HARTINI



mendatang.

Ditemui pada kesempatan serupa, Ketua KNKT Marsda TNI (Pur) Tatang Kurniadi menyampaikan bahwa tujuan pelatihan yang melibatkan pihak negara Kangguru itu untuk berbagi pengalaman dari profesional internasional kepada personil Indonesia khususnya di bidang transportasi udara.

Sebenarnya menurut Kurniadi, program kerjasama keselamatan transportasi Indonesia-Australia ini telah berjalan lama. Hanya saja, program kerja kali ini dilakukan berbentuk pelatihan-pelatihan kepada mahasiswa-mahasiswa perguruan tinggi yang memang main core-nya di bidang penerbangan.

"Satu hal penting bahwa persoalan *incident* dan *accident* harus menjadi perhatian semua pihak agar keselamatan transportasi, khususnya penerbangan memberikan kenyamanan bagi konsumen. Dan ini akan memberikan *efisiensi cost* bagi perusahaan yang muaranya adalah *profit* dengan goal bahwa *safety is for prosperity*," imbuhnya.

Program pelatihan digelar di Kampus Unsurya di kawasan Komplek Bandar Udara Halim Perdana Kusu-

ma. Pelatihan diberikan langsung oleh Director ATSB, Mr. Alan Stray, Dr. Alan Hobs (Senior ATSB-Presenter) dan Dr. Richard Batt (Senior Transportasi Safety Inventigator).

Purek III Unsurya, Marsekal Pertama TNI-AU (purn) Kamto Soetirto kepada JAGRATARA menjelaskan, kecelakaan transportasi udara yang terjadi berbagai belahan dunia diakui adalah akibat faktor manusia (*Human Error*). Maka itu keselamatan kerja dalam kehidupan transportasi udara perlu ditingkatkan.

Mantan Kabid Humas Departemen Pertahanan ini juga mengakui, perusahaan transportasi udara di tanah air memang sedang buming dan semua pihak sepatat mendukung hal tersebut. Hanya saja pertumbuhan bisnis maskapai penerbangan itu tidak disertai sumber daya manusia (SDM) sehingga banyak perusahaan yang *lex profit*.

Dikatakan, Unsurya sebagai lembaga pendidikan kedirgantaraan pada kenyataannya telah melahirkan sebagian besar berprofesi penerbang yang menuntut kepekaan terhadap keamanan dan keselamatan terbang. Maka tak ada jalan lain, agar lulusan Unsurya handal

harus dibekali latihan berkualitas internasional pula.

Sebelumnya Universitas Suryadarma bernama Institut Teknologi Dirgantara (ITD) yang didirikan oleh Yayasan TNI-AU pada tahun 1987. Melalui berbagai pertimbangan, ITD kemudian berubah nama menjadi Sekolah Tinggi Teknologi Dirgantara (STTD). Dengan alasan pengembangan, pada 1998 lembaga pendidikan kembali merubah nama menjadi perguruan swasta bernama Unsurya.

Pada awalnya core pendidikan di universitas binaan Yayasan TNI-AU adalah Kedirgantaraan, Aeronautika, Elektronika Penerbangan, dan Logistik Penerbangan. Namun oleh pengelola kemudian dikembangkan seperti jurusan Teknik Industri dan Hubungan Internasional (HI).

"Kita juga telah mengembangkan Fakultas Hukum dengan muatan hukum udara. Kedepan rencananya Unsurya juga akan dilengkapi dengan Fakultas Ekonomi. Pendidikan kedirgantaraan ini tetap prioritas utama kita sebagai lembaga pendidikan yang menyandang predikat pertama dan satu-satunya perguruan tinggi swasta dengan spesifikasi kedirgantaraan," ujarnya. [MR]

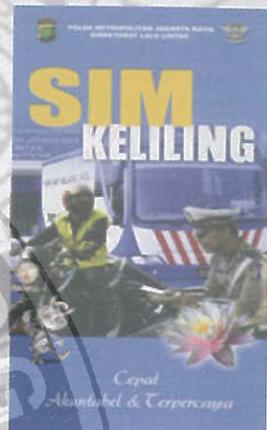
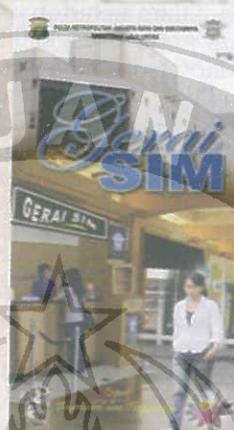


Regi dent

Dalam memberikan pelayanan prima mewujudkan :

- 1) Gerai SIM
- 2) Gerai Samsat
- 3) SIM Komuniti
- 4) SIM Keliling
- 5) STNK Keliling
- 6) STNK Door To Door

← Back



PAMERAN INOVASI DITLANTAS

DALAM rangka mendukung kegiatan dari Kementerian Pemberdayaan Aparatur Negara (MENPAN) serta untuk meningkatkan kualitas kinerja pelayanan publik, Dit Lantas Polda Metro Jaya berpartisipasi mengikuti pameran yang rencananya dilangsungkan di Parkir Timur, Senayan, Jakarta Pusat, Kamis sampai Jumat (27-28/6) mendatang.

DALAM pameran bertema '100 Semangat Merah Putih' tersebut, Dit Lantas akan menampilkan inovasi-inovasi pelayanan, yang intinya memberikan pelayanan prima kepada publik sebagai wujud implementasi Polmas dalam upaya-upaya membangun kepercayaan masyarakat sebagai wujud akuntabilitas publik.

Materi yang diusung Dit Lantas antara lain *launching* buku (*Jangan Percaya Sebelum Melihat,*

Menpan dalam Media, Jati Diri, Pameran Layanan Publik), musik dan Polsana atau lomba menggambar yang diikuti masyarakat umum.

Kasubdit Pendidikan dan Rekayasa (Diyaksa) AKBP DR. Chrisnanda DL, Msi mengatakan maksud dan tujuan Dit Lantas berperan serta menampilkan materi tadi antara lain untuk menunjukkan kreativitas dan inovasi-inovasi Dit Lantas Polda Metro Jaya serta meningkatkan kualitas kinerja dan



SIMULATOR: Sebagai bentuk uji keterampilan bagi para uji SIM baik untuk R2 maupun R4.

memberikan pelayanan prima serta dalam mengimplementasikan Polmas pada fungsi lintas dalam rangka membangun kepercayaan masyarakat.

"Tujuannya, memberikan fungsi maupun wacana/wawasan tentang implementasi Polmas pada fungsi lalu lintas dan tampilan dalam model-model yang dipamerkan," katanya.

Sedangkan untuk *indoor*, yang masuk dalam rangkaian kegiatan yang ditampilkan sifatnya untuk pencitraan, menampilkan 13 program Lintas dan produk-produk Ditlantas Polda Metro Jaya.

Produk-produk itu merupa-



Polsana



RKS



Kampanye Keselamatan



Traffic Board



Police goes to campus



Safety Riding



TMC



Sekolah Mengemudi



Taman Lalu Lintas



Oprasi Kepolisian



KTL

Saka Bhayangkara lalu lintas



Gakum

13 Program Dit Lantas Polda Metro Jaya
Sebagai implementasi polmas pada fungsi lalu lintas.

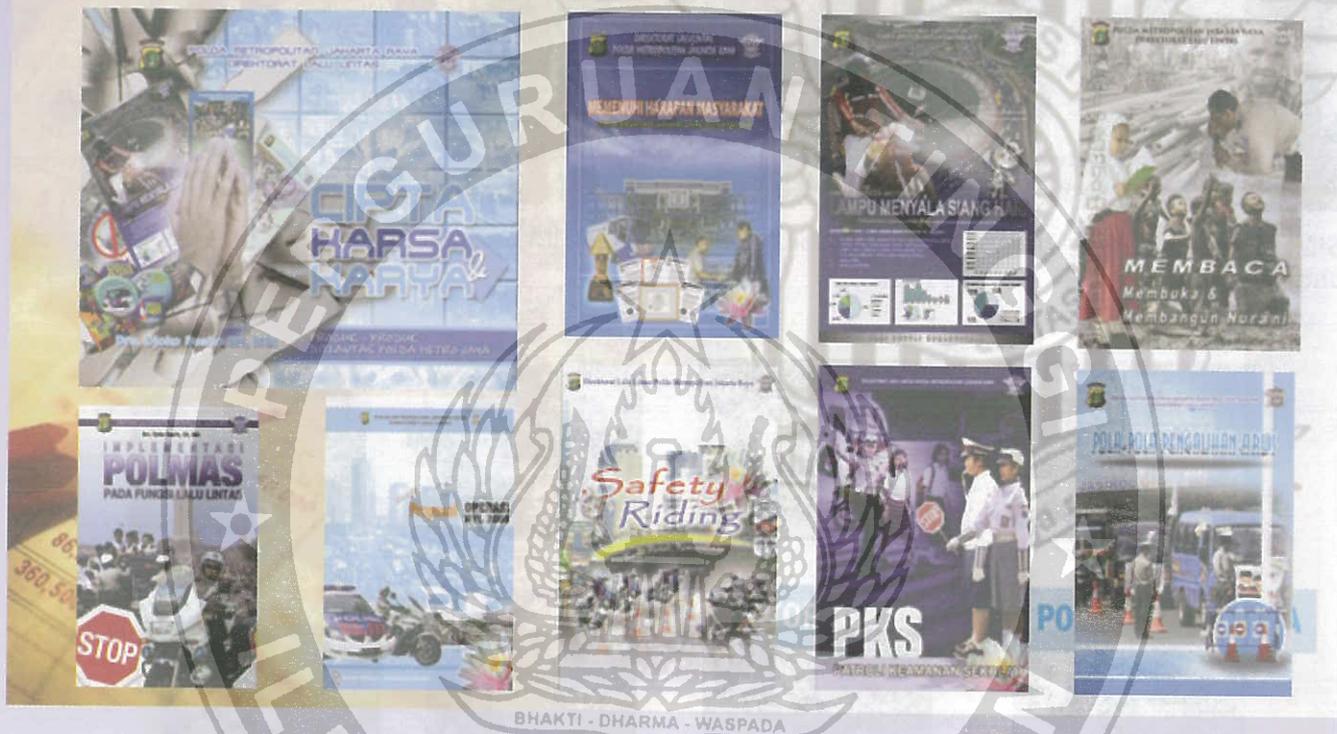
DIREKTORAT LALU LINTAS **POLDA METRO JAYA**

← Back

Produk – produk Dit Lantas Polda Metro Jaya.

Merupakan kreatifitas dan inovasi – inovasi yang telah dilakukan / dihasilkan oleh Dit Lantas Polda Metro Jaya, yang berkaitan dengan pencitraan, pendidikan, program – program, kemanusiaan, keselamatan

← Back



kan kreativitas dan inovasi-inovasi yang telah dilakukan / dihasilkan oleh Dit Lantas Polda Metro Jaya, yang berkaitan dengan pencitraan, pendidikan, program-program, kemanusiaan, keselamatan .

“Kami juga akan menampilkan piala-piala dan penghargaan yang diterima Dit Lantas sekaligus menampilkan bagaimana teknologi informasi (TI), yang dimiliki Dit Lantas sudah demikian canggih seperti teknologi TMC (*Taffic Management Center*) sebagai pusat K3I (Control, Komunikasi, Komando,

Informasi) dalam rangka mewujudkan pelayanan, info, komunikasi dan kecepatan pelayanan terhadap kejadian / aduan masyarakat, ; CCTV, GIS, Internet, Intranet, SSB On Line, Samsat Keliling, SIM Keliling, Gerai Komunitas, STNK *door to door* dan SIM komunitas yang baru kami perkebnalkan kepada masyarakat,” kata Chrisnanda.

Sedangkan yang ditampilkan di luar ruang (*out door*) adalah pelayanan SIM Komunitas untuk kalangan artis, ulama, eselon dan pelajar. “Dit Lantas juga menampilkan armada untuk

mendukung pelayanan publik seperti Kendaraan Samsat Keliling, Kendaraan PJR, Patwal R2 & R4, Penling Simulator, Mobil derek, Resque Laka, Mobil Pintar, Polsanak, Gakkum, Dekorasi Diantaranya 4 film yang berisi unggulan-unggulan Dit Lantas Polda Metro Jaya,” urai Chrisnanda.

Tak kalan penting, Dit Lantas juga akan memberikan hadiah untuk anggota Polri yang cacat dalam tugas masing-masing Rp. 25 juta untuk sepuluh orang.

[Jt 02]

**DIREKTORAT LALU LINTAS POLDA JAWA TIMUR
BESERTA SELURUH JAJARAN DAN BHAYANGKARI**

MENGUCAPKAN

Selamat & Sukses

DIES NATALIS PTIK KE-62

WISUDA SARJANA ILMU KEPOLISIAN ANGGARAN 48 & 49 TA. 2008

17 JUNI 2008



BHAKTI - DHARMA - WASPADA

SEKELAH WISUDA SARJANA ILMU
POLDA JAWA TIMUR DAN LINTAS
PEMBANGUNAN KEMBALI FASILITAS-FASILITAS
KAMPUS PTIK DITAMBAH PERGUNAANNYA
KEPADA KEPOLISIAN NEGARA RI.

Drs. Daryachik, S.H.
Drs. DARYACHIK, S.H.
JENDERAL POLRI

**DIRLANTAS POLDA JATIM
KOMBES POL Drs CONDRIO KIRONO, MM**