



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN

Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Gedung Karya Lt.7 Departemen
Perhubungan - Jl. Medan
Merdeka Barat No. 8 JKT
10110 INDONESIA

Phone:(021) 3517606, (021)
3811308 Ext. 1497
TOKA: 19811
Fax: (021) 3847601

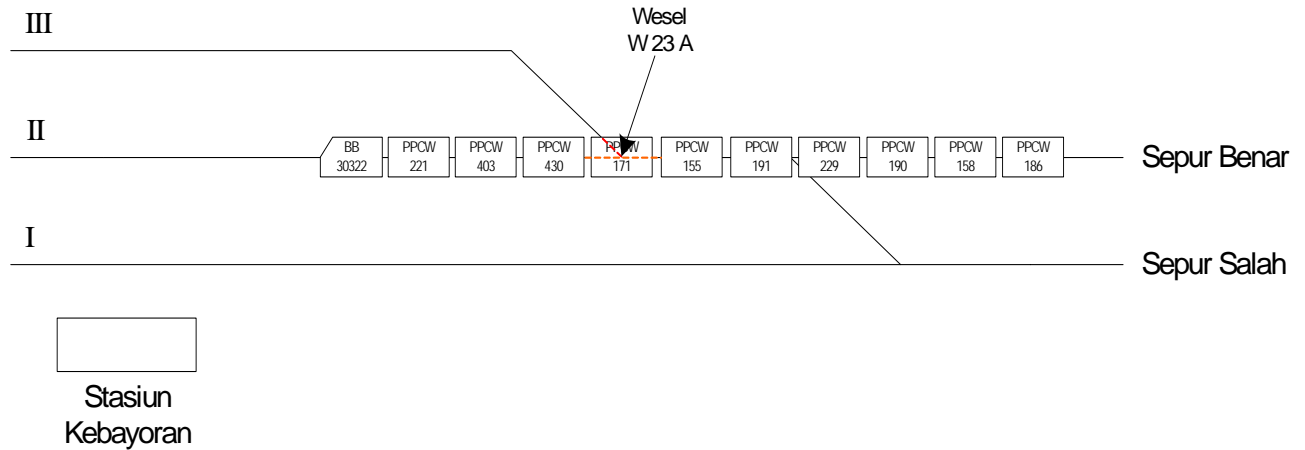
Website: www.dephub.go.id/knkt
Email: knkt@dephub.go.id

Nomor : KNKT/ /VIII/KTJ/08 Jakarta, Agustus 2008
Klasifikasi : Segera
Lampiran : - Kepada
Perihal : Short Report Kecelakaan KA Yth **MENTERI PERHUBUNGAN**
di-
J A K A R T A

1. Dengan ini kami laporkan kecelakaan kereta api (PLH) Anjlok KA PLB 8601 (Batubara) di wesel 23A sepur II emplasemen Kebayoran, Jakarta pada tanggal 26 Juni 2008 jam 04.43 WIB dengan data awal sebagai berikut:
 - a. LOKASI : Wesel 23A sepur II
Emplasemen Kebayoran, Jakarta Selatan
 - b. JENIS KECELAKAAN : Anjlok
 - c. SUSUNAN RANGKAIAN : Lokomotif BB 30422
PPCW 221
PPCW 403
PPCW 430
PPCW 171
PPCW 155
PPCW 191
PPCW 229
PPCW 190
PPCW 158
PPCW 186
 - d. AKIBAT PLH :
 - 1) Kerusakan : Lokomotif BB 30422 anjlok 4 as
 - 2) Korban : Tidak ada
 - 3) Operasional : Operasi KA setelah PLH dilewatkan melalui sepur salah

e. KRONOLOGI :

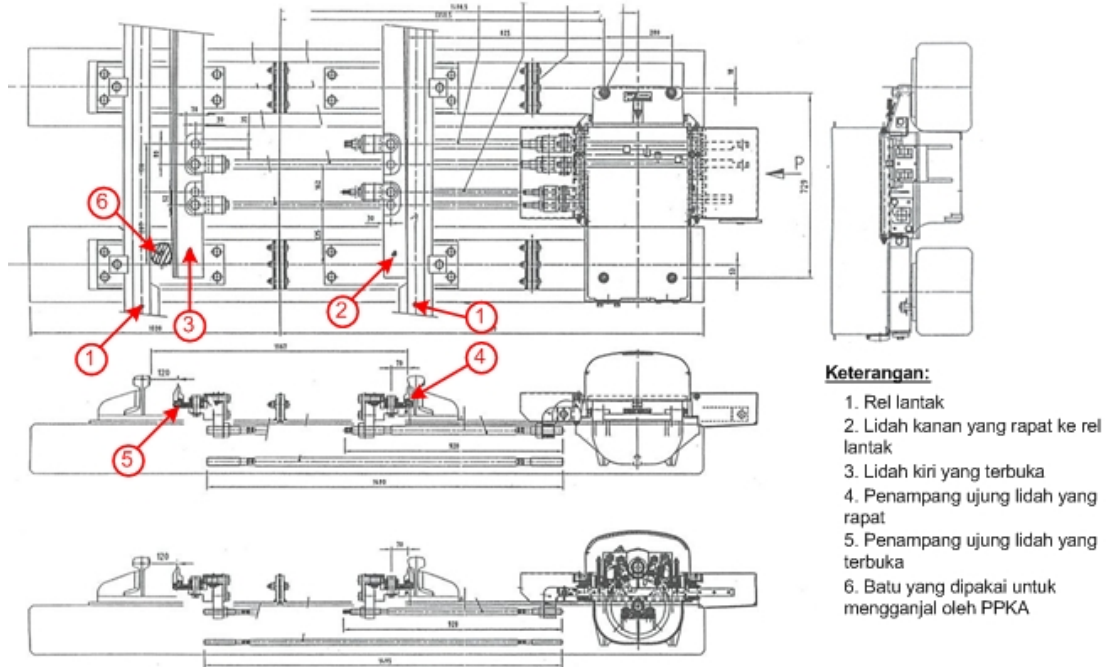
- 1) Pada jam \pm 16.00 WIB, PPKA Kebayoran melihat kondisi wesel 23A mengalami gangguan yang diketahuinya melalui berkedipnya lampu wesel 23A di meja pelayanan bertugas menerima KA PLB 8601, ybs.



- 2) Gangguan pada wesel tersebut membuat PPKA Kebayoran tidak dapat membuat rute untuk KA PLB 8601 berjalan langsung di Stasiun Kebayoran dan sinyal tidak dapat menunjukkan aspek aman (hijau).
- 3) Untuk memastikan gangguan pada wesel, PPKA Kebayoran memeriksa wesel 23A dan kemudian meyakinkan bahwa wesel 23A sudah dalam keadaan rapat (posisi benar). PPKA kemudian mengganjal lidah wesel yang terbuka dengan batu dengan maksud agar posisi wesel yang benar tersebut tidak berubah saat dilewati rangkaian KA.
- 4) PPKA Kebayoran kemudian kembali ke ruang PPKA namun melihat bahwa lampu meja pelayanan masih berkedip. Dikarenakan PPKA Kebayoran telah yakin bahwa wesel pada posisi yang benar mengarah ke sepur II (sepur lurus) maka PPKA Kebayoran menghubungi Pusat Kendali (PK) supaya KA PLB 8601 diperbolehkan masuk stasiun Kebayoran yang beraspek merah dengan perlahan.
- 5) Pada jam 04.43 WIB, KA PLB 8061 melewati wesel 23A dan kemudian lokomotif BB30422 anjlok 4 as sedang rangkaian dibelakangnya tidak mengalami anjlok.

f. ANALISA :

Pada waktu KA 8061 bergerak dengan kecepatan 15 km/jam melalui aspek merah sedangkan di wesel 23A di meja pelayanan masih berkedip berarti lidah wesel yang tidak rapat sempurna (melewati batas toleransi kerapatan sebesar 3mm).



Gambar . Wesel W 23A

Pada waktu lokomotif melalui wesel 23A roda lokomotif (flens roda) menumbur ujung lidah wesel yang tidak rapat sempurna dan menyebabkan adanya marking bekas tumburan di ujung lidah dan naik ke atas. Roda lokomotif kemudian menyelip diantara lidah dan rel lantak membuat goresan lidah dalam dan menekan lidah rapat ini untuk membuka tetapi lidah yang terbuka di ganjal batu sehingga terpental kembali merapat ke rel lantak.



Gambar . Marking pada ujung lidah wesel

Roda yang menyelip diantara lidah dan rel lantak menarik roda yang berada di lidah yang terbuka sehingga anjlok.



Gambar . Goresan pada sisi dalam lidah akibat roda lokomotif yang menyelip diantara lidah dan rel lantak

Tumburan roda di ujung lidah yang naik ini jatuhnya roda bisa antara lidah dan rel lantak bisa juga jatuh di lidah yang semestinya dan lidah mepet ke rel lantak sehingga roda-roda berikutnya tidak anjlok.

g. KESIMPULAN :

KNKT merumuskan kemungkinan penyebab kecelakaan kereta api (PLH) Anjlok KA PLB 8601 (Batubara) di wesel 23A sepur II emplasemen Kebayoran, Jakarta pada tanggal 26 Juni 2008 jam 04.43 WIB adalah sebagai berikut:

- KA PLB 8061 anjlok di wesel 23A emplasemen Kebayoran dikarenakan lidah wesel 23A tidak dapat rapat sempurna yang disebabkan oleh adanya batu kerikil diantara lidah wesel dan rel lantak.
- PPKA memasukan KA PLB 8061 dengan aspek merah dan melalui wesel 23A yang berkedip berarti lidah wesel yang rapat tidak rapat sempurna, sehingga flens roda lok menumbur ujung lidah wesel. Roda lokomotif kemudian naik dan jatuh menyelip diantara lidah dan rel lantak sehingga anjlok.
- Pemeriksaan kondisi gangguan wesel yang dilakukan PPKA hanya dilakukan melalui pengamatan visual, seharusnya wesel dibalik terlebih dahulu dan diperiksa atau sela antara lidah wesel dan rel lantak dibersihkan

- h. REKOMENDASI :
- a. Meningkatkan kemampuan dan kompetensi PPKA melalui pelatihan (teori maupun simulasi) terutama saat menangani kejadian kelainan (gangguan) pada wesel;
 - b. Memperlengkapi stasiun-stasiun dengan perangkat darurat penanganan gangguan pada wesel; antara lain tongklem (penjepit wesel) sehingga apabila terjadi gangguan wesel, PPKA dapat mempergunakan perangkat yang tepat (bukan mengganjal dengan batu atau bahan-bahan lain yang tidak sesuai) untuk memastikan perjalanan KA yang aman.

2. Demikian mohon menjadi periksa.

**KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**

Ketua

TATANG KURNIADI

Tembusan Yth:

1. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
2. Direktur Jenderal Perkeretaapian, Departemen Perhubungan;
3. Direktur Utama PT Kereta Api (Persero).