

Standar Dilanggar, Kobe Bryant Celaka



Sebentuk apapun pelanggaran terhadap standar, harus dijadikan peringatan bagi para pelaku keselamatan, untuk tidak sekali-kali melakukannya seperti dalam kasus kecelakaan berikut ini. Masih ingatkah, kecelakaan fatal yang dialami oleh helikopter yang membawa pebasket terkenal Kobe Bryant, setahun yang lalu? Berikut ini tulisan yang bersumber dari Laporan Akhir penyelidikan kecelakaan tersebut yang baru diterbitkan oleh badan keselamatan transportasi Amerika, NTSB (National Transportation Safety Board), Selasa 9/2/2021 lalu.

NTSB menerbitkan Laporan Akhir tentang kecelakaan helikopter N72EX S-76B, pada Selasa 9/2/2021 yang berisi temuan tentang penyebab utama kecelakaan. Kecelakaan fatal ini menjadi berita dunia, karena salah seorang korbannya adalah bintang pebasket dunia kelompok NBA Star, Kobe Bryant. Kecelakaan fatal yang menewaskan Kobe Bryant bersama anak perempuannya dan 7 orang lainnya di pesawat itu, terjadi pada Minggu 26/1/2020 di wilayah Calabasas, Los Angeles County. Penyelidikan kecelakaan ini menjadi sangat populer karena dialami oleh pesohor (orang yang menjadi populer karena kemampuan atau kehebatan yang dimilikinya).

Hampir semua kecelakaan pesawat udara, disebabkan oleh banyak faktor (multi factors). Ada faktor-faktor penyumbang (contributing factors) dan ada faktor penyebab utama. Dalam penyelidikan kecelakaan ini NTSB memfokuskan area penyelidikan terhadap hal-hal berikut ini:

- ✈ The pilot's preflight weather and flight risk planning. **Pengisian format sebelum terbang yang berisi rencana menghadapi risiko penerbangan yang akan dilakukan dikaitkan dengan kondisi cuaca;**
- ✈ The flight's entry into instrument meteorological conditions (IMC), and the pilot's inadequate adverse weather avoidance. **Kemampuan pilot menerbangi atau menghindari cuaca buruk dengan kelengkapan instrumen di pesawat;**
- ✈ Influences on the pilot's decision to continue the flight into adverse weather. **Keputusan pilot memasuki cuaca buruk;**
- ✈ Island Express' incomplete implementation of its safety management system (SMS). **Bagaimana implementasi SMS bagi maskapai ini;**
- ✈ The benefits of a mandatory SMS. **Manfaat dari SMS bagi maskapai yang merupakan ketentuan bersifat wajib;**
- ✈ The benefits of flight simulation devices for pilot training in adverse weather avoidance. **Manfaat perangkat simulator untuk pelatihan menghadapi cuaca buruk;**

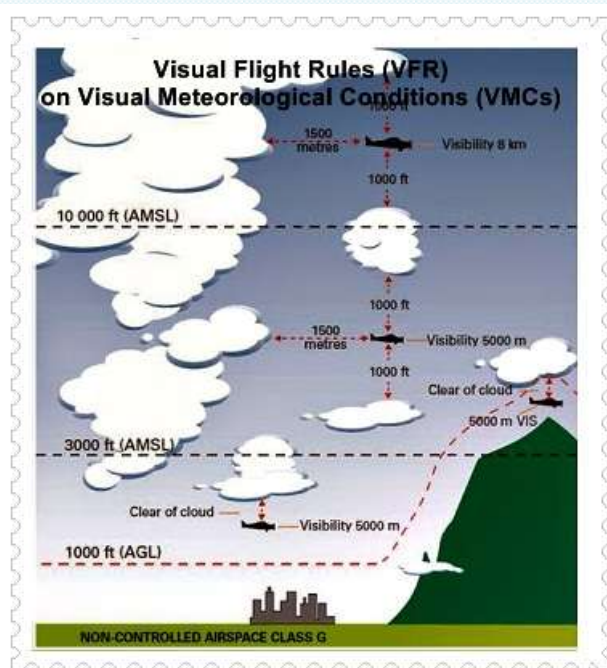
The benefits of a flight data monitoring (FDM) program.

Manfaat FDM dalam penyelidikan kecelakaan;

The value of crash-resistant flight recorder systems in preventing future accidents. **Nilai sistem crash-resistant Flight Recorder dalam menangani penyelidikan terhadap sebuah kecelakaan.**

Penyelidikan yang memakan waktu 1 tahun itu telah menemukan dengan jelas bahwa, tindakan ketidakpatuhan pilot terhadap ketentuan

ketentuan penerbangan [VFR](#) (visual flight rules) adalah menjadi faktor penyebabnya.



Aturan [VFR](#), secara sederhana dapat disebut sebagai see and avoid, yang artinya pilot diizinkan terbang bila dapat melihat dengan jelas pandangan di depan dan di sekitar jalur penerbangannya dalam jarak

tertentu, tidak terhalang oleh awan atau obstacle (halangan) lainnya (lihat gambar di atas). Pilot dalam penerbangan [VFR](#), hanya diperbolehkan terbang ke arah yang dapat dilihat, artinya harus dalam jangkauan yang terbebas atau tidak tertutup awan (clear of cloud), dan bila terhalang harus menghindarinya.

Beberapa saat sebelum terjadi kecelakaan, pilot N72EX meminta kepada petugas tower Van Nuys, untuk melakukan perubahan aturan dari VFR menjadi [SVFR](#) (special visual flight rules). SVFR dilakukan bila jarak pandang dengan batasan VFR berkurang (dari VMC menjadi IMC = instrument meteorological condition). Selain itu kelengkapan instrumen

yang ada di pesawat untuk terbang dengan aturan inipun harus memenuhi syarat.

SVFR diminta oleh pilot kepada ATC, dan dilakukan setelah mendapatkan persetujuan. Perubahan itu dimungkinkan, mengingat ruang udara yang diterbangi adalah Kelas C dan awan tipis sudah menutupi jalurnya dianggap dapat ditembusnya.



Aturan

penerbangan sipil untuk VFR tidak memperbolehkan pilot terbang memasuki awan. Ruang udara di Amerika terbagi atas 6, yakni, A, B, C, D, E (controlled airspace) dan G (non controlled airspace).

Chairman NTSB, Robert Sumwalt mengatakan: "pilot pesawat N72EX melakukan pelanggaran aturan penerbangan visual, yaitu terbang, dengan memasuki awan yang seharusnya dihindari, dan kemudian, setelah terjebak menghadapi cuaca buruk dengan jarak pandang di bawah batas minimum di dalamnya, namun pilot tetap melanjutkan memasuki awan". Pernyataan di atas merupakan bentuk penerjemahan yang telah disesuaikan kedalam bahasa umum dari kutipan sumber aslinya sebagai berikut :

....The pilot "was flying under visual flight orders or VFR which legally prohibited him from penetrating the clouds", but he did so anyway, said Mr Sumwalt.

Seorang mantan penyelidik NTSB, yang kini menjadi Guru Besar di Embry-Riddle Aeronautical University, Daytona Florida

menanggapi kecelakaan ini dengan menyatakan, sebaiknya pilot N73EX melakukan pendaratan pengalihan di bandar udara terdekat, (Van Nuys), sambil menunggu cuaca membaik.

NTSB menyatakan dalam laporannya itu, bahwa pelanggaran telah dilakukan oleh pilot N72EX karena tetap memaksakan meneruskan penerbangan memasuki awan yang menutupinya di wilayah perbukitan dekat Calabasas, California ditambah dengan menambah kecepatan. Keputusannya itu, sebagai pengaruh dari keinginan pribadinya, agar menyelesaikan tugas terbangnya dengan lebih cepat.

Tower Van Nuys dan Southern California Terminal Radar Approach Control (SCT = SOCAL) yang mengontrol penerbangan ini pun sudah mengingatkan tentang penurunan ketinggian pesawat yang terlalu rendah, setelah helikopter yang terbang dengan aturan SVFR itu memasuki awan, namun, tidak ada jawaban dari pilot N72EX. Sesuai ketentuan, bila awan menghadang dihadapannya, pilot harus menghindarinya secara lateral (ke samping kiri atau kanan), atau vertikal (ke atas atau ke bawah). Dalam hal ini, pilot sudah menyatakan untuk memilih penghindaran secara vertikal ke atas, namun ternyata perubahan arahnya ke sebelah kiri. Itu merupakan penerjemahan dari kutipan sumber aslinya:

“Investigators also criticised pilot for banking the helicopter to the left, instead of bringing the aircraft straight up while trying to escape the bad weather”.

Dikutip dari Los Angeles Times, disebutkan bahwa helikopter Sikorsky jenis S-76B merupakan helikopter paling selamat kedua setelah Airbus130. Dari 915.515 jam terbang sepanjang tahun 2006-2016, semua jenis Sikorsky S-76 hanya dua kali mengalami kecelakaan. Laporan Akhir NTSB ini meliputi beberapa bagian, yaitu Ringkasan, Temuan, Faktor

Kemungkinan Penyebab, dan Rekomendasi terdiri dari 2 rekomendasi untuk FAA dan 2 rekomendasi untuk Perusahaan Penyewaan Helikopter Island Express Helicopters Inc. Khusus untuk maskapai adalah penekanan terhadap pelaksanaan pengawasan sistem manajemen keselamatan yang tidak memenuhi standar kecukupan (ICAO: Safety Management System = SMS)

Di saat menjelang kecelakaan, melalui pengamatan monitor radar petugas darat, terlihat pesawat helikopter tersebut hilang ketinggiannya (losing height) dan menukik tidak terkendali setelah memasuki awan.

Laporan Akhir NTSB di Kolom Probable Cause:

Keputusan pilot untuk memaksakan terus memasuki awan di saat penerbangan visual di kondisi cuaca instrumen (kondisi cuaca tidak baik), sehingga terjadi disorientasi ruang (spatial disorientation) dan hilangnya kendali pesawat (loss of control) yang dipengaruhi oleh keputusan dirinya sendiri, dan ketidakcukupan pengawasan terhadap pelaksanaan Safety Management System di maskapai Island Express Helicopters Inc. Pernyataan berikut ini dikutip dari sumber aslinya:

Probable Cause: The National Transportation Safety Board determines that the probable cause of this accident was the pilot's decision to continue flight under visual flight rules into instrument meteorological conditions, which resulted in the pilot's spatial disorientation and loss of control. Contributing to the accident was the pilot's likely self-induced pressure and the pilot's plan continuation bias, which adversely affected his decision-making, and Island Express Helicopters Inc.'s inadequate review and oversight of its safety management processes.

Dinyatakan lebih lanjut dalam final report tersebut, bahwa pilot helikopter mengalami keadaan disorientasi ruang (tidak dapat mengetahui pesawat bergerak ke arah mana dan berada di posisi mana), di saat memasuki awan.

----- Selesai -----

Sumber: NTSB (National Transportation Safety Board), Flightradar24, BBC News, Los Angeles Times, the New York Times dan disusun kembali oleh [“Dunia Menyapa Negeri”](#)