

Tugas industri penerbangan belum selesai jika MH370 kekal misteri



Oleh Dr Aslam Abdullah
bhrencana@bh.com.my

Pensyarah Jabatan
Kejuruteraan
Aeronautik, Fakulti
Kejuruteraan
Mekanikal dan
Pembuatan,
Universiti Tun
Hussein Onn
Malaysia (UTHM)

Sabtu lalu, genap 11 tahun pesawat MH370 Boeing 777-200ER yang membawa 239 penumpang dan kru dari Kuala Lumpur menuju Beijing hilang daripada radar.

Kehilangannya tragedi besar dan hampir tidak munasabah yang berlaku pada zaman moden.

Hasil siasatan pakar mengesahkan pesawat itu berakhir di selatan Lautan Hindi, lalu pencarian di kawasan seluas 120,000 kilometer (km) persegi dilakukan dengan kerjasama Malaysia, China dan Australia dari 2014 hingga 2017.

Laporan dibentangkan Pasukan Penyiasatan Keselamatan Annex 13 Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO) Malaysia bagi MH370 pada 30 Julai 2018

menunjukkan antara 27 item (terkini 32 item) terkumpul dalam siasatan nahas MH370, tiga serpihan sahaja diyakini dan disahkan berasal daripada pesawat berkenaan.

Siapa sangka serpihan pesawat MH370 pertama ditemui seorang pekerja pembersih pantai pada 29 Julai 2015. *Flaperon* sayap kanan berukuran 2.7 meter itu dijumpai di pantai utara Pulau Reunion, Perancis.

Kira-kira sembilan bulan kemudian, kelepak atau *flap* luar sayap kiri pula dikesan terdampar di Ilot Bernache, Mauritius, timur laut Pulau Reunion. Jarak antara kedua-dua tempat ini sekitar 150km sahaja.

Bagaimanapun, penemuan kelepak luar sayap kanan di Pulau Pemba, Tanzania lebih mengejutkan banyak pihak.

Pulau ini berada di barat laut Pulau Reunion, dengan anggaran jarak 2,500km, sedangkan penemuan serpihan itu hanya 41 hari selepas kelepak luar sayap kiri ditemui. Jarak itu 17 kali ganda jarak antara Mauritius dengan Pulau Reunion.

Penemuan ketiga-tiga serpihan itu memberikan

dampak signifikan dalam perkembangan siasatan nahas MH370 seterusnya. Serpihan ini adalah permukaan kawalan aerodinamik berfungsi mengawal pergerakan pesawat semasa meluncur di udara dan ketika pendaratan.

Pemeriksaan kerosakan oleh pakar ke atas *flaperon* dan kelepak luar sayap kanan membawa kepada kesimpulan kedua-dua komponen ini berada pada kedudukan neutral ketika tertanggal daripada sayap akibat nahas.

Konfigurasi seperti ini digunakan ketika sesebuah pesawat meluncur di udara, bukan dalam fasa pendaratan. Ini membayangkan pesawat MH370 kehilangan altitud tanpa kawalan atau tanpa prosedur normal, lebih-lebih lagi ketika kehabisan bahan api.

Ketiga-tiga serpihan ini menjadi bukti dan petunjuk baharu menguatkan lagi dakwaan awal bahawa penerbangan MH370 berakhir di selatan Lautan Hindi, memungkinkan pencarian bangkai pesawat terarah pada lokasi lebih kecil.

Pada 2017, syarikat Ocean Infinity, iaitu peneraju utama industri teknologi laut lepas berpangkalan

di Amerika Syarikat (AS) dan United Kingdom (UK), membuat satu tawaran kepada Malaysia dengan kontrak pencarian berdasarkan prinsip 'tiada penemuan, tiada bayaran'.

Sedia teknologi lebih canggih

Syarikat ini memiliki teknologi yang mampu mempercepatkan pemetaan dasar laut. Pencarian dilakukan di kawasan seluas 25,000km persegi selama beberapa bulan sejak Januari 2018, tetapi malangnya mengecewakan.

Kini Ocean Infinity dengan kapal pencariannya, *Armada 7806*, tampil semula dengan teknologi lebih canggih. Ada pihak menyatakan kemampuan teknologi syarikat ini tujuh kali ganda berbanding tujuh tahun dulu.

Dengan data kajian semasa lebih banyak, fokus pencarian ketiga sedang dijalankan di kawasan seluas 15,000km persegi di Lautan Hindi, kira-kira 1,500km dari pantai Perth. Kontrak pencarian masih berdasarkan prinsip sama.

Ini satu contoh betapa nahas MH370 turut memungkinkan perkembangan pesat teknologi demi merungkai sebahagian besar misteri yang belum terjawab.

Industri penerbangan memainkan peranan aktif meningkatkan tahap keselamatan pesawat awam.

Airbus, iaitu syarikat pengeluar pesawat misalnya, membangunkan peranti Pemancar Lokasi Kecemasan (ELT) dengan kemampuan Penjejakan Kecemasan Autonomi (ADT) bagi memastikan jejak pesawat tidak hilang ketika kecemasan seperti dalam kes MH370.

Berbanding peranti konvensional, peranti dilancarkan tahun lalu tidak boleh dimatikan individu dalam pesawat, berkeupayaan memancarkan isyarat kedudukan dan altitud pesawat setiap minit serta bebas daripada sistem navigasi pesawat.

Namun, tanggungjawab seluruh industri penerbangan terhadap semua pengguna mereka tidak akan sempurna selagi misteri kehilangan MH370 tidak dirungkai sepenuhnya.

“Ini satu contoh
betapa nahas MH370
turut memungkinkan
perkembangan pesat
teknologi demi merungkai
sebahagian besar
misteri yang belum
terjawab”