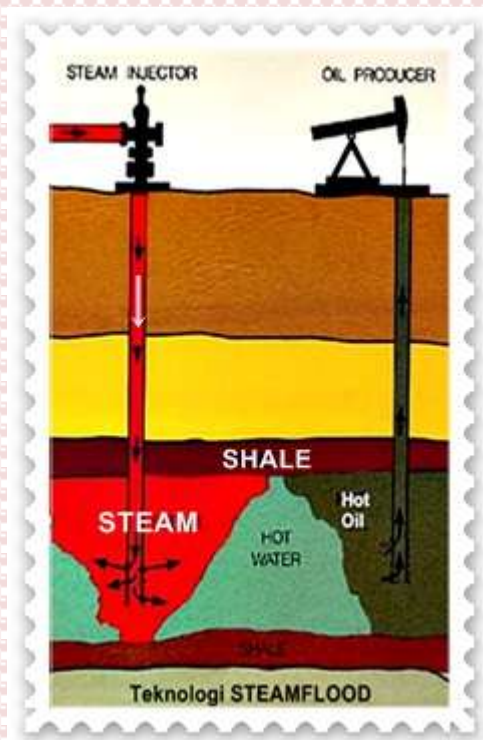


Bagaimana Penerbangan di Blok Rokan Setelah Dikelola Pertamina (PHR)?



Helikopter Bell-430 PK-PUL Pelita Air Service ini yang pernah melayani CPI rute Rumbai - Duri

Pada 9 Agustus 2021 pukul 00.00 WIB, secara resmi PSC (production sharing contract) Blok Rokan dialihkelola untuk 20 tahun kedepan sehingga menjadi bagian PT. Pertamina Hulu Rokan (PHR) dari sebelumnya Chevron Pacific Indonesia (PT. CPI). Cerita panjang ladang minyak terbesar dan tertua di Indonesia ini sudah sering kita baca dan dengar dari orang-orang tua kita. Minyak yang diperoleh dari 115



ladang minyak dan gas bumi yang pernah dimiliki Blok Rokan ini menyumbang perolehan yang besar, yaitu rata-rata 46% dari produk minyak bumi nasional selama 77 tahun (Duri Field), luar biasa. Keberadaan Chevron sendiri di Indonesia sudah 97 tahun.

Dinyatakan oleh Chevron bahwa Duri adalah salah satu proyek dengan teknologi enhanced-recovery steamflood terbesar di dunia, sedangkan Minas adalah ladang minyak

terbesar yang pernah ada di Asia Tenggara.

Di wilayah Blok Rokan yang total luas keseluruhannya mencapai lebih dari 6.000 km², terletaklah Duri dan Minas, 2 ladang minyak dan gas di Bumi Lancang Kuning, Riau. Ladang minyak Duri, Bengkalis adalah yang pertama ditemukan pada 1941 dan kemudian disusul oleh Minas 1944. Chevron mulai produksi di Minas pada April tahun 1952 dan Duri 1954. Ladang minyak di Blok Rokan yang memiliki 80 ladang minyak aktif saat ini total menghasilkan rata-rata 42.800-59.000 barel per hari. Sejak barel minyak pertama kali diangkat pada 1952 sampai dengan masa berakhirnya production sharing contract Chevron di Blok Rokan pada 8 Agustus 2021, total minyak mentah yang diproduksi dari Blok Rokan dan tiga blok lainnya telah menembus 12 miliar barel. Uniknya nama Duri dan Minas familiar bukan hanya sebagai ladang minyak dan gas bumi saja namun juga bagi peserta pelatihan radio komunikasi penerbangan.

Sebagai pendukung kelancaran operasi tersebut semua, CPI (Chevron Pacific Indonesia) sudah melakukan penerbangan helikopter rutin untuk mendukung kegiatan operasinya yang dilengkapi dengan 2 helicopter bases yaitu heli base Rumbai dan Duri (jarak di antara 2 lokasi tersebut \pm 80 km).

Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah turut mendukungnya dengan melakukan pelatihan kepada petugas radio penerbangan dari CPI sejak tahun 1989 secara rutin dan terus berlanjut, demi turut mewujudkan keselamatan penerbangan helikopter CPI. Tercatat, hampir tidak ada kecelakaan yang berarti sejak diberlakukan pelatihan tersebut (Air-Ground Ground-Ground Radiotelephony).

Titik keberangkatan pesawat helikopter dari Rumbai ke Duri dan Duri ke Rumbai melalui beberapa check point antara lain adalah Abeam Minas (\pm 20 km dari Rumbai atau 60 km dari Duri) dijadikan pedoman

pelatihan praktek. Untuk meningkatkan ketrampilan petugas para instruktur AGGGR memberikan pelatihan yang bervariasi dalam sesi latihan prakteknya.

Pelatihan AGGGR yang dibentuk oleh Direktorat Keselamatan Penerbangan sejak 1989 tersebut terdiri dari latihan teori dan praktek serta, dilengkapi dengan variasi simulasi rute sebenarnya. Kondisi urgensi (PAN PAN 3x) dan distress (Mayday 3x) selalu diberikan di sesi terakhir dari rangkaian pelatihan.

Pelatihan praktek komunikasi distress adalah mandatory di AGGGR setelah teori (kelas), karena sesuai amanah aturan internasional. Pelaporan di reporting points kepada petugas di darat secara tepat waktu akan menjadi posisi aktual, dan bila akan dijadikan notifikasi bagi petugas SAR (Search and Rescue) dalam proses pencarian dan pertolongan akan menjadi lebih efektif dan efisien. Pelatihan AGGGR di Indonesia telah memiliki lebih dari 20 bentuk pelatihan praktek bersimulasi bergerak berbeda yang akan diberikan kepada peserta. Jalur penerbangan yang dilengkapi titik lapor (reporting point) yang sudah ditetapkan oleh bagian operations dari setiap operator helikopter dibuat sesuai dengan jalur sebenarnya.

Pelatihan praktek simulasi AGGGR akan diberikan secara silang, artinya, peserta pelatihan yang berasal dari wilayah A akan diberikan pelatihan yang bukan hanya di wilayahnya (B atau C), dengan maksud agar menguasai komunikasi distress di wilayah yang bukan saja di tempatnya bertugas.

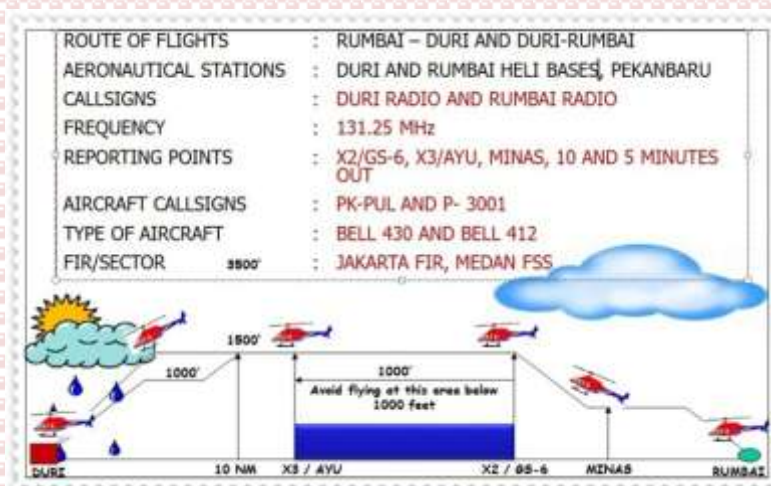
Durasi lama pelatihan petugas komunikasi radio CPI (dan juga bagi petugas dari perusahaan lainnya), disesuaikan dengan jadwal shift kerjanya, sehingga tidak mengganggu operasional perusahaan, mengingat tugas pelayanan keselamatan penerbangan ini bukan merupakan core perusahaan. Bentuk pelatihan komunikasi radio

disusun berdasarkan aturan komunikasi internasional sesuai dengan standar dari ICAO, yaitu Annex 10 Volume 2 Aeronautical Telecommunications - Volume II - Communication Procedures including those with PANS status dan Document 9432 Manual of Radiotelephony Fourth Edition — 2007 serta CAP 413 UK Radiotelephony Manual dari CAA UK sebagai dasar utama materi pelatihan. Pelatihan praktek dilakukan dari titik keberangkatan



pesawat yaitu dari Rumbai ke Duri dan Duri ke Rumbai. Jarak kedua lokasi ini ditempuh hanya dalam 25 menit dengan helikopter, sedangkan bila jalan darat 3 jam. Beberapa check points yang ditetapkan adalah, 10- 5 minutes out, X2/GS-6, X3/Ayu dan Abeam Minas (± 20 km dari Rumbai atau ± 60 km dari Duri). Untuk meningkatkan ketrampilan petugas para petugas AGGGR CPI diberikan banyak variasi bentuk pelatihan berkomunikasi di jalur tersebut. Pelatihan AGGGR yang dibentuk oleh Direktorat Keselamatan Penerbangan sejak 1989 tersebut, sangat lengkap dengan variasi simulasi di jalur (rute penerbangan) sebenarnya. Kondisi urgensi (PAN PAN 3x) dan marabahaya atau distress (Mayday 3x) selalu diberikan di sesi terakhir dari 5 hari kursus

intensif teori kelas dan praktek yang diberikan. Pengayaan dan pemutakhiran materi ajar dan praktek terus dilakukan lembaga diklat (Approved ATS Training Provider) dengan mengambil dari sumber resmi, open source CAA UK dan ICAO melalui publikasinya. Ini artinya, dunia memberikan kemudahan untuk mewujudkan sebuah keselamatan di mana saja. Kondisi distress disimulasikan ketika helikopter yang lepas landas dari Rumbai



ke Duri sedang en-route setelah maintaining altitude 2.500 feet. Helikopter disimulasikan mengalami kegagalan mesin setelah melewati check points Minas dan X2/GS-6. Kemudian helikopter akan melakukan pendaratan darurat, namun karena area tersebut terdapat obstacles (lihat gambar simulasi dari practical sheet for student), sehingga helikopter harus menghindarinya. Informasi penting ini harus disampaikan oleh petugas radio CPI. Pelayanan ini dikenal dengan sebutan flight following, bagian dari Air Traffic Services.

Pelatihan marabahaya atau darurat (distress) diakhiri dengan kondisi kembali normal (engine running again) dan pilot menyampaikan berita tersebut yang kemudian kondisi komunikasi dinyatakan cancel distress oleh petugas radio. Laporan pilot tentang mesin pesawat yang kembali normal, harus di readback secara benar (acknowledgement of receipt) oleh petugas radio sebagai berita penting untuk pembatalan keadaan darurat di frekuensi radio. Laporan cuaca (weather report) Duri dan Rumbai yang valid juga

harus secara rutin disampaikan tepat waktu secara proaktif oleh petugas di Duri dan Rumbai 30 menit sekali. Selain itu masih banyak lagi variasi pelatihan radio yang diberikan.

Pelatihan distress diakhiri dengan engine running again (mesin pesawat normal kembali), yang dilaporkan oleh pilot dan harus di readback secara benar (acknowledgement of receipt) oleh petugas radio sebagai berita penting. Semua kejadian itu terjadi hanya dalam hitungan detik, sehingga penerimaan berita pun harus cepat dimengerti dan dilakukan. Informasi traffic pesawat lain (helikopter dari POLRI dan Penerbangan TNI-AD) yang melintasi Duri dan Rumbai pun dijadikan latihan dalam praktek. Laporan cuaca (QAM = Metar = Weather report) Duri dan Rumbai yang valid juga harus

secara rutin disampaikan secara proaktif oleh petugas di Duri dan Rumbai setiap 30 menit sekali (bila dalam



keadaan cuaca normal). Untuk itu dasar-dasar tentang meteorologi penerbangan khususnya yang terjadi disekitar platform, lepas pantai atau bandar udara seperti mengamati arah angin, membaca kecepatan angin, memperkirakan jarak pandang mendatar, mengamati dasar ketinggian awan, membaca tekanan udara (QNH) dari alat pengukur dan lain lainnya juga diberikan secara gamblang dan mudah dimengerti.

Dasar-dasar berita SAR juga diberikan sebatas [3 SAR Emergency Phases](#). Petugas dibekali kedisiplinan di dalam berkomunikasi di radio sesuai dengan [standar ICAO](#). Ke-3 Emergency Phases tersebut

dibatasi oleh waktu (menit) tertentu yang harus diketahui oleh setiap petugas radio yang menerima berita distress (Mayday) dari pilot, untuk melakukan declare berita yang tepat sebagai notifikasi bagi tim SAR untuk mengetahui kapan memulai tugas pencarian dan penyelamatan.

Itulah tradisi kami sebagai instruktur keselamatan dalam membina para petugas di lapangan agar senantiasa mematuhi sistem manajemen keselamatan (SMS) dengan standar dunia. Berkat SMS ([Safety Management Systems](#)) itu, yang mulai disahkan oleh ICAO Council pada February 25, 2013 dan diberlakukan serentak di seluruh dunia (applicable) sejak Nopember 2013, menjadikan penerbangan sipil diakui oleh masyarakat dunia sebagai moda transportasi umum yang paling cepat, efisien dan selamat.

Diharapkan setelah alihkelola PSC Blok Rokan oleh PT. Pertamina Hulu Rokan, semangat menjaga keselamatan penerbangan ini lebih ditingkatkan lagi. Selamat bekerja dan sukses bagi PHR untuk Indonesia Tumbuh dan Indonesia Tangguh. Kami menunggu hasilmu.

Sumber : AntaraNews, Chevron Pasifik Indonesia, Wikipedia English Version dan disusun oleh [Dunia Menyapa Negeri](#)