BAB II
SEJARAH PERUSAHAAN

PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN

2.1 Pendahuluan

Bung karno dalam pidato di Hari Penerbangan Nasianal 9 April 1962 mengatakan : "tanah air kita adalah tanah air kepulauan, tanah air yang terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan satu dari yang lain oleh samudra-samudra dan lautan-lautan. Tanah air kita ini adalah ditakdirkan oleh Allah SWT terletak antar dua benua dan dua samudra. Maka bangsa yang hidup di atas tanah air yang demikian itu hanyalah hanya bisa menjadi satu bangsa yang kuat jikalau ia jaya bukan saja dilapangan komunikasi darat, tetapi juga di lapangan komunikasi laut dan didalam abad 20 ini dan seterusnya dilapangan komunikasi udara". Mencermati pernyataan Bung Karno, maka tidak berlebihan bahwa pendirian industri pesawat terbang telah diupayakan oleh bangsa ini, karena bangsa ini melihat bahwa pesawat terbang merupakan salah satu sarana perhubungan yang penting artinya bagi pembangunan ekonomi dan pertahanan nasional, khususnya Indonesia sebagai negara kepulauan dengan kondisi geografis yang sulit ditembus tanpa bantuan sarana perhubungan yang memadai. Dari antara lain kondisi tersebut di atas, muncul pemikiran bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan selayaknya memiliki industri bahari dan industri pesawat terbang/ dirgantara. Maka dirintislah suatu industri pesawat terbang di Indonesia.

2.2 Upaya Pembuatan Pesawat Terbang di Indonesia

2.2.1 Pra Kemerdekaan

Sejak legenda pewayangan perkembangan dalam berbagai hidup kebudayaan dan masyarakat Idonesia serta munculnya figure Gatotkaca dalam kisak Bratayuda dikarang Mpu Sedah figure Hanoman dalam kisah Ramayana adalah personifikasi pemikiran manusia Indonesia untuk bisa terbang. Tampaknya keinginan ini terus tertumpuk dalam jiwa dan batin manusia Indonesia sesuai dengan perkembangan jamannya. Jaman pemerintah kolonial belanda tidak mempunyai program perancangan pesawat udara, namun telah melakukan serangkaian aktivitas yang berkaitan dengan pembuatan lisensi, serta evaluasi teknis dan keselamatan untuk pesawat yang dioperasikan di kawasan tropis, Indonesia. Pada tahun 1914, didirikan Bagian Uji

Terbang di Surabaya dengan tugas meneliti prestasi terbang pesawat udara untuk daerah tropis. Pada tahun 1930 di Sukamiskin dibangun Bagian Pembuatan Pesawat Udara yang memproduksi pesawat-pesawat buatan Canada AVRO-AL, dengan modifikasi badan dibuat dari tripleks local. Pabrik ini kemudian dipindahkan ke lapangan udara Andir (kini Lanud Husein Sastranegara).

Pada periode itu di bengkel-bengkel milik pribadi minat membuat pesawat terbang berkembang,. Pada tahun 1937, delapan tahun sebelum kemerdekaan atas permintaan seorang pengusaha, hasil rancangan LW.Walraven dan MV. Patist putra-putra Indonesia yang dipelopori Tossin membuat pesawat terbang di salah satu bengkel di Jl. Pasirkaliki Bandung dengan nama PK. KKH.

Pesawat ini sempat menggegerkan dunia penerbangan waktu itu karena kemampuannya terbang ke Belanda dan daratan Cina pergi pulang yang di terbangkan pilot vberkebangsaan Perancis, A. Duval. Bahkan sebelum itu, sekitar tahun 1922, manusia Indonesia sudah terlibat memodifikasi sebuah pesawat yang dilakukan di sebuah rumah di daerah Cikapundung sekarang. Pada tahun1938 atas permintaan LW. Walraven dan MV. Patist-perancang PK.KKH – dibuat lagi pesawat labih kecil di bengkel Jl. Kebon Kawung, Bandung.

2.2.2 Paska Kemerdekaan dan Perang Kemerdekaan

Segera setelah kemerdekaan tahun 1945, makun terbuka kesempatan bagi bangsa Indonesia untuk mewujudkan impiannya membuat pesawat terbang sesuai dengan rencana dan keinginan sendiri. Kesadaran bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan yang luas akan selalu memerlukan perhubungan udara secara mutlak sudah mulai tumbuh sejak waktu itu., baik untuk kelancaran pemerintahan, pembangunan ekomomi dan pertahanan keamanan.

Pada masa pereng kemerdekaan kegiatan kedirgantaraan yang utama adalah sebagai bagian untuk memenangkan perjuangan merebut dan mempertahankan kemerdekaan, dalam bentuk memodifikasi pesawat yang ada untuk misi-misi tempur. Tokoh pada masa ini adalah Agustinus Adisutjipto, yang merancang dan menguji terbangkan dan menerbangkan dalam pertempuran yang sesungguhnya. Pesawat Cureng peninggalan Jepang yang dimodifikasi menjadi versi serang darat. Penerbangan pertamanya diatas Jogjakarta pada Oktober 1945. Pada tahun 1946, di Yogyakarta dibentuk Biro Rencana dan Konstruksi pada TRI-Udara. Dengan dipelopori Wiweko

Soepono, Nurtanio Pringgoadisurjo dan J. Sumarsono dibuka sebuah bengkel di bekas sebuah gudang kapuk di Magetan dekat Madiun. Dari bahan-bahan sederhana di buat beberapa pesawat layang jenis Zogling, NWG-1 (Nurtanio Wiweko Glider). Pembuatan pesawat ini tidak terlepas dari tangan-tangan Tossin, Akhmad, dkk. Pesawat-pesawat yang dibuat enam buah ini dimanfaatkan untuk mengembangkan minat dirgantara serta dipergunakan untuk memperkenalkan dunia penerbangan kepada calon penerbang yang saat itu akan diterbangkan ke India guna mengikuti pendidikan dan latihan.

Selain itu juga pada tahun 1948 berhasil dibuat pesawat terbang bermotor dengan menggunakan mesin motor Harley Davidson diberi tanda WEL-X hasil rancangan Wiweko Soepono dan kemidian dikenal dengan register RI-X.

Era ini ditandai dengan munculnya berbagai club aeromodeling, yang menghasilkan perintis teknologi dirgantara, yaitu Nurtanio Pringgoadisurjo.

Kemudian kegiatan ini terhenti karena pecahnya pemberontakan Madiun dan agresi Belanda. Setelah Belanda meninggalkan Indonesia usaha diatas dilanjutkan kembali di Bandung di lapangan terbang Andir – kemudian dinamakan Husein Sastranegara. Tahun 1953 kegiatan ini diberi wadah dengan nama Seksi Percobaan. Berabggota 15 personil, Seksi Percobaan langsung bi bawah pengawasan Komando Depot Perawatan Teknik udara, Mayor Udara Nurtanio Priringgoadisurjo. Berdasarkan rancangannya pada 1 Agustus 1945 berhasil diterbangkan prototip "Si Kumbang". Setelah pesawat serba logam bertempat duduk tunggal yang dibuat sesuai dengan kondisi negara pada waktu itu. Pesawat ini dibuat tiga buah.

Pada 24 April 1957, Seksi Percobaan ditingkatkan menjadi Sub Depot Penyelidikan, Percobaan & Pembuatan berdasar surat keputusan Kepala Staf Angkatan Udara No. 68. Setahun kemudian, 1958 berhasil diterbangkan prototip pesawat latih dasar "Belalang 89" yang ketika diproduksi menjadi Belalang 90. Pesawat yang diproduksi sebanyak lima unit ini dipergunakan untuk mendidik calon penerbang di Akademi Angkatan Udara dan Pusar Penerbangan Angkatan Darat. Di tahun yang sama berhasil diterbangkan pesawat oleh raga "Kunang 25". Filosopinya untuk menanamkan semangat kedirgantaraan sehingga diharapkan dapat mendorong generasi baru yang berminat terhadap pembuatan pesawat terbang.

2.3 Upaya Pendirian Industri Pesawat Terbang

Sesuai dengan kemajuan yang telah dicapai dan untuk memungkinkan berkembang lebih pesat, dengan keputusan mentri/ kepala staf Angkatan udara No.488, 1 Agustus 1960 dibentuk Lembaga Persiapan Industri Penebangan (LAPIP). Lembaga yang diresmikan pada 16 Desember 1961 ini bertugas menyiapkan pembangunan Industri penerbangan yang mampu memberikan dukungan bagi penerbangan di Indonesia.

Mendukung tugas tersebut, pada tahun 1961 LAPIP mewakili pemerintah Indonesia dan CEKOP mewakili pemerintah Polandia mengadakan kontrak kerja sama untuk membangun pabrik pesawat terbang di Indonesia. Kontrak meliputi pembangunan pabrik, pelatihan karyawan serta produksi di bawah lisensi pesawat PZL-104 Wilga, lebih dikenal Gelatik. Pesawat yang diproduksi 44 unit ini kemudian digunakan untuk dukungan pertanian, angkutan ringan dan aero club.

Pada bulan Maret 1966, Nurtanio gugur ketika menjalankan pengujian terbang, sehingga untuk menghormati jasa beliau maka LAPIP menjadi LIPNUR (Lembaga industri Penerbangan Nurtanio). Dalam perkembangan selanjutnya LIPNUR memproduksi pesawat terbang latih dasar LT-200, serta membangun bengkel after-sales-service, maintenance, repair dan overhaul.

Pada tahun 1962, berdasarkan SK Presiden RI=Presiden Soekarno, didirikan jurusan Teknik Penerbangan ITB sebagai bagian dari Bagian Mesin. Pelopor pendidikan tinggi Teknik Penerbangan adalah Oetarjo Diran dan Liem Keng Kie. Kedua tokoh ini adalah bagian dari program pengiriman siswa ke luar negeri (Eropa dan Amerika) oleh pemerintah RI yang berlangsung sejak tahun 1951. Usaha-usaha mendirikan industri industri pesawat terbang memang sudah disiapkan sejak 1951, ketika sekelompok mahasiswa Indonesia dikirimkan ke Belanda untuk belajar konstruksi pesawat terbang dan kedirgantaraan di TH Delft atas perintah khusus presiden RI pertama. Pengiriman ini berlangsung hingga tahun 1954. Dilanjutkan tahun 1954 – 1958 dikirim pula kelompok mahasiswa ke Jerman, dan antara tahun 1958-1962 ke Cekoslowakia dan Rusia.

Perjalanan ini bertaut dengan didirikannya Lembaga Persiapan Industri Pesawat terbang (LAPIP) pada tahun 1960, pendirian bidang Studi Teknik Penerbangan di ITB pada tahun 1962, dibentuknya DEPANRI (Dewan Penerbangan dan Antariksa Republik Indonesia) pada 1963. Kemudian ditindaklanjuti dengan diadakannya proyek

KOPELAPIP (Komandi Pelaksanaan Persiapan Industri Pesawat Terbang) pada Maret 1965. Bekerja sama dengan Fokker, KOPELAPIP tak lain merupakan proyek pesawat terbang komersial.

Sementara itu upaya-upaya lain untuk merintis industri pesawat terbang telah dilakukan pula oleh putera Indonesia BJ. Habibie diluar negeri sejak tahun 1960-an sampai 1970an. Sebelum ia dipanggil pulang ke Indonesia untuk mendapat tugas yang lebih luas. Di tahun 1961, atas gagasan BJ. Habibie di selenggarakan Seminar Penerbangan I Se Eropa di Praha, salah satu adalah dibentuk kelompok penerbangan yang di ketuai BJ. Habibie.

2.4 Pendirian Industri Pesawat Terbang Nurtanio.

2.4.1 Perintisan

Ada lima factor menonjol yang menjadikan IPTN berdiri, yaitu : Ada orang-orang yang sejak lama bercita-cita membuat pesawat terbang dan mendirikan indusri pesawat terbang di Indonesia , ada orang-orang Indonesia yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknolog membuat dan membangun industi pesawat terbang, adanya orang yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi yang berdedikasi tinggi menggunakan kepandaian dan keterampilannya bagi perkembangan industri pesawat terbang, adanya orang yang mengetahui cara memasarkan produk pesawat terbang secara nasional maupun iternasional, serta adanya kemampuan pemerintah. Perpaduan yang serasi factor-faktor di atas menjadikan IPTN berdiri menjadi suatu industri pesawat terbang dengan fasilitas yang memadai.

Awalnya seorang pria kelahiran pare-pare, Sulawasi Selatan, 25 Juni 1936, Bacharudin Jusuf Habibie. Ia menimba pendidikan di perguruan tinggi Teknik Aechen, jurusan Konstruksi Peawat terbang, ketika dia kerja di sebuah industri pesawat terbang di Jerman sejak 1955. Menjelang mencapi gelar doctor, tahun 1964, ia berkehendak kembali ke tanah air untuk berpartisipasi dalam pembangunan Indonesia. Tetapi pemimpin KOPELAPIP menyarankan Habibie untuk menggali pengalaman lebih banyak, karena belum ada waktu industri pesawat terbang. Tahun 1966 ketika Mentri Luar Negeri , Adam Malik berkunjung ke Jerman beliau meminta Habibie, menemaninya dan ikut memikirkan usaha-usaha pembangunan di Indonesia.

Menyadari bahwa usaha pendirian industri tersebut tidak bisa dilakukan sendiri, maka dengan tekad bulat mulai merintis penyiapan tenaga terampil untuk suatu saat

bekerja pada pembangunan industri pesawat terbang di Indonesia yang masih dalam angan-angan. Habibie segera berinisiatif membentuk sebuah tim. Dan upaya tersebut berhasil dibentuk sebuah tim sukarela yang kemudian berangkat ke Jerman untuk bekerja dan menggali ilmu pengetahuan dan teknologi di industri pesawat terbang Jerman tempat Habibie bekerja. Awal tahun 1979 tim ini mulai bekerja di HFB/MBB untuk melaksanakan awal rencana tersebut.

Pada saat bersamaan usaha serupa dirintis oleh pertamina selaku agen pembangunan. Kemajuan dan keberhasilan Pertamina yang pesat di tahun 1970 an memberi fungsi ganda kepada perusahaan ini, yaitu sebagai pengelola industri minyak negara sekaligus sebagai agen pembangunan nasional. Dengan kapasitas itu pertamina membangunindustri baja Krakatau Steel. Dalam kapasitas itu, Dirut pertamina, Ibnu Sutowo (alm) memikirkan cara mengalihkan teknologi dari negara maju ke negara Indonesia secara konsepsional yang berkerangka nasional. Alih teknologi harus dilakukan secara teratur, tegasnya.

Awal Desember 1973, terjadi pertemuan antara Ibnu Sutowo dan BJ. Habibie di Dusseldorf – Jerman. Ibnu Sutowo menjelaskan secara panjang lebar pembangunan Indonesia. Pertamina dan cita-cita membangun industri pesawat terbang di Indonesia. Dari pertemuan tersebut BJ. Habibie ditunjuk sebagai penasehat Direktur Utama Pertamina dan kembali ke Indonesia secepatnya.

Awal Januari 1974 langkah pasti mewujudkan rencana itu telah diambil. Di pertamina dibentuk divisi baru yang berurusan dengan teknologi maju dan teknologi penerbangan. Dua bulan setelah pertemuan Dusseldorf, 26 Januari 1974 BJ. Habibie diminta menghadap presiden Soeharto. Pada pertemuan tersebut Presiden mengangkat Habibie sebagai penasehat Presiden di bidang teknologi. Pertemuan tersebut merupakan hasil permulaan misi Habibie secara resmi.

Melalui pertemuan-pertemuan tersebut di atas melahirkan Divisi Advanced Tecnologi & Teknologi Penerbangan Pertamina (ATTP) yang kemudian menjadi cikal bakal BPPT. Dan berdasarkan Instruksi Presiden Soeharto melalui Surat Keputusan Direktur Pertamina dipersiapkan pendirian industri pesawat terbang. September 1974, Pertamina – Divisi Advanced Tecnology menandatangani perjanjian dasr kerjasma lisensi dengan MBB – Jerman dan CASA – Spanyol untuk memproduksi BO-105 dan C-212.

2.5 Pendirian

Ketika upaya pendirian mulai menampakan bentuknya dengan nama Industri Pesawat Terbang Indinesia/IPIN di Pondok Cabe, jakatra – timbul permasalahan ditubuh pertamina yang berakibat pula pada keberadaan divisi ATTP, proyek serta programnya – industri pesawat terbang. Akan tetapi karena Divisi ATTP an proyeknya merupakan wadah guna pembangunan dan mempersiapkan tinggal landas bagi bangsa Indonesia pada pelita VI, Presiden menetapkan untuk meneruskan pembangunan industri pesawat terbang dengan segala konsekuensinya.

Maka berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 12, tanggal 15 April 1975 dipersiapkan pendirian industri pesawat terbang. Melalui peraturan ini, dihimpun segala asset, fasilitas dan potensi negara yang ada yaitu : - asset Pertamina, Divisi ATTP yang semula disediakan untuk pembangunan industri pesawat terbang dengan asset Lembaga Industri penerbangan Nurtanio/LIPNUR, ARI – sebagai modal dasar pendirian industri pesawat terbang indnesia. Pembangunan asset LIPNUR ini tidak lepas dari peran Bpk. Ashadi Tjahjadi selaku pemimpin AURI yang mengenal BJ. Habibie sejak tahun 1960an. Dengan modal ini diharapkan tumbuh sebuah industri pesawat terbang yang mampu menjawab tantangan jaman. Tanggal 28 April 1976 berdasar Akte Notaris No. 15. di Jakarta didirikan PT. Industri pesawat Terbang Nurtanio dengan Dr. BJ. Habibie selaku Direktur Utama. Selesai pembangunan fisisk yang diperlukan untuk berjalannya program yang telah dipersiapkan, pada 23 Agustus 1976 Presiden Soeharto meresmikan industri pesawt terbang ini. Dalam per jalannya kemudian, pada 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat terbamg Nurtanio berubanh menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara atau IPTN. Dari tahun 1976 cakrawala baru tumbuhnya industri pesawat terbang moderen dan lengkap di Indonesia di mulai. Di periode inilah semua aspek prasarana, sarana, SDM, hokum dan regulasi serta aspek lainnya yang berkaitan dan mendukung keberadaan industri pesawat terbang berusaha ditata. Selai itu melalui industri ini dikembangkan suatu konsep alih/transformasi teknologi dan industri progresif yang ternyata memberikan hasil optimal dalam penguasaan teknolodi kedirgantaraan dalam waktu relatif singkat,24 tahun. IPTN berpandangan bahwa alih teknologi harus berjalan secara integral dan lengkap mencakup hardware, software serta brainware yang berintikan pada factor manusia. Yaitu manusia yang berkeinginan, berkemampuan dan berpendirian dalam ilmu, teori dan keahlian untuk

melaksanakannya dalam bentuk kerja. Berpijak pada hal itu, IPTN menerapkan filosofi transformasi teknologi "BERMULA DI AKHIR, BERAKHIR DI AWAL". Suatu filsafal yang menyerap teknologi maju secara progresif dan bertahap dalam suatu proses yang integral yang berpijak pada kebutuhan obyektif Indonesia. Melalui falsafah ini teknologi dapat dikuasai sacara utuh menyeluruh tidak semata-mata materinya, tetapi juga kemampuan dan keahliannya. Selain itu filosofi ini memegang perinsif terbuka, yaitu membuka diri terhadap setiap perkembangan dan kemajuan yang dicapai negara lain.

Filosofi ini mengajarkan bahwa dalam membuat pesawat terbang tidak harus dari komponen dulu, tetapi langsung belajar dari akhir suatu proses (bentuk pesawat jadi), kemudian mundur lewat tahap dan fasenya untuk membuat komponen. Tahap alih teknologi terbagi menjadi :

- Tahap penggunaan teknologi yang sudah ada/lisensi.
- Tahap integrasi teknologi.
- Tahap pengembangan teknologi.
- Tahap penelitian dasar.

Sasaran tahap pertama adalah penguasaan kemampuan manufacturing, sekaligus memilih dan menemtukan jenis pesawat yang sesuai dengan kebutuhan dalam negeri yang hasil penjualannya dimanfaatkan menambanh kemampuan berusaha perusahaan. Disinilah dikenal metode "progresif manufacturing program". Tahap kedua dimaksudkan untuk menguasai kemampuan rancang bangun sakaligus manufacturing, Tahap ketiga, dimaksudkam meningkatkan kemampuan rancang bangun serta mandiri. Sedang tahap keempat dimaksudkan untuk menguasai ilmu-ilmu dasar dalam rangka mendukung pembangunan produk-produk baru yang unggul.

2.6 Paradigma Baru dan Nama Baru

Selama 24 tahun IPTN relatif berhasil melakukan transformasi teknologi, sekaligus menguasai teknologi kedirgantaraan dalam hal disain, pengembangan, serta pembuatan pesawat komputer regional kelas kecil dan sedang. Dalam rangka menghadapi dinamika jaman serta sistim pasar global, IPTN meredifinisi diri kedalam "DIRGANTARA 2000' dengan melakukan orientasi bisnis, dan strategi baru menghadapi perubahan-perubahan yang terjadi. Untuk itu IPTN melaksanakan program

rektrukturisasi meliputi reorientasi bisnis, serta penataan kembali sumberdaya manusia yang memfokuskan diri pada pasar dan misi bisnis.

Kini dalam mas "survive: IPTN mencoba menjual segala kemampuannya di area engineering dengan menawarkan jasa disain sampai pengujian manufacturing part, komponen serta tools pesawat terbang dan non-pesawat terbang, serta jasa pelayanan purna jual.

`Seiring dengan itu IPTN merubah nama menjadi "PT. DIRGANTARA INDONESIA atau Idonesian Aerospace/Iae yang diresmikan Presiden Abdurrahman Wahid, 24 Agustus 2000 di Bandung.

Kita berkeyakinan bahwa industri ini harus terus mengikuti dinamika perkembangan zaman dan perubahan, agar upaya yang dirintis pendahulu ini bisa tetap lestari serta memberi manfaat optimal bagi generasi mendatang. Untuk itu kita tetap berpijak pada sejarah. (Lili irahali/02 April 01).