BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Sejarah PT. Dirgantara Indonesia

Bung Karno dalam pidato di Hari Penerbangan Nasional 9 April 1962 mengatakan : "Tanah air kita adalah tanah air kepulauan, tanah air yang terdiri dari beribu-ribu pulau yang dipisahkan satu dari yang lain oleh samudra-samudra dan lautan-lautan. Tanah air kita ini adalah ditakdirkan oleh Allah SWT terletak antara dua benua dan dua samudra. Maka bangsa yang hidup di atas tanah air yang demikian itu hanyalah bisa menjadi satu bangsa yang kuat jikalau ia jaya bukan saja di lapangan komunikasi darat, tetapi juga di lapangan komunikasi laut dan di dalam abad 20 ini dan seterusnya di lapangan 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 kondisi tersebut di atas, muncul pemikiran bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan selayaknya memiliki industri bahari dan industri pesawat terbang/dirgantara. Maka dirintislah kelahiran suatu industri pesawat terbang.

Dalam upaya pembuatan pesawat terbang di Indonesia pada saat pra kemerdekaan mengalami berbagai macam perubahan dalam proses memproduksi pesawat terbang. Sejak legenda pewayangan berkembang dalam bagian hidup kebudayaan dan masyarakat Indonesia serta munculnya figur Gatotkaca dalam kisah Bratayuda yang dikarang Mpu Sedah serta figur Hanoman dalam kisah Ramayana adalah personifikasi pemikiran manusia Indonesia untuk bisa terbang. Tampaknya keinginan ini terus terpupuk 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 lokal. 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 putera-putera 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 diterbang pilot berkebangsaan 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 tahun 1938 atas permintaan LW. Walraven dan MV. Patist - perancang PK.KKH - dibuat lagi pesawat lebih kecil dibengkel jalan Kebon Kawung, Bandung.

Segera setelah kemerdekaan, 1945, makin 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 ekonomi dan pertahanan keamanan.

Pada masa perang 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 sesungguhny. Pesawat Cureng peninggalan Jepang yang dimodifikasi menjadi versi serang darat. Penerbangan pertamanya dilakukan diatas kota Jogjakarta pada bulan 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 gudang kapuk di Magetan dekat Madiun. Dari bahan-bahan sederhana dibuat beberapa pesawat layang jenis Zogling, NWG-1 (*Nurtanio Wiweko Glider*). Pembuatan pesawat ini tidak terlepas dari tangan-tangan Tossin, Akhmad. 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 diberangkatkan ke India guna mengikuti pendidikan dan latihan.

Selain itu juga pada tahun 1948 berhasil dibuat pesawat terbang bermotor dengan mempergunakan mesin motor Harley Davidson diberi tanda WEL-X hasil rancangan Wiweko Soepono dan kemudian 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 di atas dilanjutkan kembali di Bandung di lapangan terbang Andir - kemudian dinamakan Husein Sastranegara. Tahun 1953 kegiatan ini diberi wadah dengan nama Seksi Percobaan. Beranggotakan 15 personil, Seksi Percobaan langsung di bawah pengawasan Komando Depot Perawatan Teknik Udara, Mayor Udara Nurtanio Pringgoadisurjo. Berdasarkan rancangannya pada 1 Agustus 1954 berhasil diterbangkan prototip "Si Kumbang", sebuah pesawat serba logam bertempat duduk tunggalyang dibuat sesuai dengan kondisi negara pada waktu itu.

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 Pusat Penerbangan Angkatan Darat. Di tahun yang sama berhasil diterbangkan pesawat oleh raga "Kunang 25". Filosofinya untuk menanamkan semangat kedirgantaraan sehingga diharapkan dapat mendorong generasi baru yang berminat terhadap pembuatan pesawat terbang.

Sesuai dengan kemajuan-kemajuan yang telah dicapai dan untuk memungkinkan berkembang lebih pesat, dengan Keputusan Menteri/Kepala Staf Angkatan Udara No. 488, 1 Agustus 1960 dibentuk Lembaga Persiapan Industri Penerbangan/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 kerjasama 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, angkut ringan dan *aero club*.

Dalam kurun waktu yang hampir bersamaan, tahun 1965 melalui SK Presiden RI - Presiden Soekarno, didirikan Komando Pelaksana Proyek Industri Pesawat Terbang (KOPELAPIP) - yang intinya LAPIP - ; serta PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari.

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 & overhaul*.

Pada tahun 1962, berdasar 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 pesawat terbang memang sudah disiapkan sejak 1951, ketika sekelompok mahasiswa Indonesia dikirim 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 danRusia.

Perjalanan ini bertaut dengan didirikannya Lembaga Persiapan Industri Pesawat Terbang (LAPIP) pada 1960, pendirian bIdang Studi Teknik Penerbangan di ITB pada 1962, dibentuknya DEPANRI (Dewan Penerbangan dan

Antariksa Republik Indonesia) pada 1963. Kemudian ditindaklanjuti dengan diadakannya proyek KOPELAPIP (Komando Pelaksana Persiapan Industri Pesawat Tebang) pada Maret 1965. Bekerjasama 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 - B.J. Habibie - di luar negeri sejak tahun 1960an sampai 1970an. Sebelum ia dipanggil pulang ke Indonesia untuk mendapat tugas yang lebih luas. Di tahun 1961, atas gagasan BJ. Habibie diselenggarakan Seminar Pembangunan I se Eropa di Praha, salah satu adalah dibentuknya kelompok penerbangan yang diketuai oleh BJ. Habibie.

Pada saat pendirian industry pesawat terbang Nurtanio, ada lima faktor menonjol yang menjadikan IPTN berdiri, yaitu : ada orang-orang yang sejak lama bercita-cita membuat pesawat terbang dan mendirikan industri pesawat terbang di Indonesia; ada orang-orang Indonesia yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi membuat dan membangun industri pesawat terbang; adanya orang yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi yang berdedikasi tinggi menggunakan kepandaian dan ketrampilannya bagi pembangunan industri pesawat terbang; adanya orang yang mengetahui cara memasarkan produk pesawat terbang secara nasional maupun internasional; serta adanya kemauan pemerintah. Perpaduan yang serasi faktor-faktor di atas menjadikan IPTN berdiri menjadi suatu industri pesawat terbang dengan fasilitas yang memadai.

Awalnya seorang pria kelahiran Pare-Pare, Sulawesi Selatan, 25 Juni 1936, Bacharudin Jusuf Habibie. Ia menimba pendidikan di Perguruan Tinggi

Teknik Aachen, jurusan Konstruksi Pesawat Terbang, kemudian bekerja di sebuah industri pesawat terbang di Jerman sejak 1965. Menjelang mencapai gelar doktor, tahun 1964, ia berkehendak kembali ke tanah air untuk berpartisipasi dalam pembangunan Indonesia. Tetapi pimpinan KOPELAPIP menyarankan Habibie untuk menggali pengalaman lebih banyak, karena belum ada wadah industri pesawat terbang. Tahun 1966 ketika Menteri Luar Negeri, Adam Malik berkunjung ke Jerman beliau meminta Habibie, menemuinya 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. Dari 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 1970 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 membangun industri baja Krakatau Steel. Dalam kapasitas itu, Dirut

Pertamina, Ibnu Sutowo (alm) memikirkan cara mengalihkan teknologi dari negara maju ke 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 ke arah 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 hari permulaan misi Habibie secara resmi.

Melalui pertemuan-pertemuan tersebut di atas melahirkan Divisi Advanced Technology & Teknologi Penerbangan Pertamina (ATTP) yang kemudian menjadi cikal bakal BPPT. Dan berdasarkan Instruksi Presiden melalui Surat Keputusan Direktur Pertamina dipersiapkan pendirian industry pesawat terbangSeptember 1974, Pertamina - Divisi Advanced Technology menandatangani perjanjian dasar kerjasama lisensi dengan MBB - Jerman dan CASA - Spanyol untuk memproduksi BO-105 dan C-212.

Ketika upaya pendirian mulai menampakkan bentuknya - dengan nama Industri Pesawat Terbang Indonesia/IPIN di Pondok Cabe, Jakarta - timbul

permasalahan di tubuh Pertamina yang berakibat pula pada keberadaan Divisi ATTP, proyek serta programnya - industri pesawat terbang. Akan tetapi karena Divisi ATTP dan proyeknya merupakan wahana 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 aset, fasilitas dan potensi negara yang ada yaitu : - aset Pertamina, Divisi ATTP yang semula disediakan untuk pembangunan industri pesawat terbang dengan aset Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio/LIPNUR, AURI - sebagai modal dasar pendirian industri pesawat terbang Indonesia. Penggabungan aset LIPNUR ini tidak lepas dari peran Bpk. Ashadi Tjahjadi selaku pimpinan 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 fisik yang diperlukan untuk berjalannya program yang telah dipersiapkan, pada 23 Agustus 1976 Presiden Soeharto meresmikan industri pesawat terbang ini.

1.2 Visi dan Misi Perusahaan

1.2.1 Visi Perusahaan

Visi PT. Dirgantara Indonesia yaitu menjadi perusahaan berbasis teknologi dirgantara yang unggul terutama dalam rekayasa, rancang bangun, manufactur, dan produksi pesawat terbang untuk angkutan dan kargo, baik untuk kepentingan komersil maupun militer yang mampu meraih keuntungan berdasarkan keunggulan kompetensi pada pasar domestik regional

1.2.2 Misi Perusahaan

Misi PT. Dirgantara Indonesia yaitu sebagai wahana transformasi industri untuk menjadi pusat keunggulan di bidang industri dirgantara yang berorientasi bisnis dan mampu mendukung kepentingan nasional, yang dapat memproduksi infrastruktur ekonomi berupa jembatan udara yang menghubungkan wilayah antar kota, antar provinsi, dan antar pulau.

1.3 Logo dan Arti Logo

Gambar 1.1 Logo PT. NURTANIO



Sumber : Arsip PT.Dirgantara Indonesia tahun 2013

Arti dari logo PT. Nurtanio, yaitu :

a. Sumping Gatot Kaca sebagai perwakilan dari sosok Gatot Kaca yang dalam perwayangan Indonesia merupakan sosok pahlawan yang memiliki kemampuan terbang di angkasa.
b. Lambang "N" merupakan inisial nama perusahaan yaitu Nurtanio. Berdasarkan Akta Notaris No. 15 Tanggal 28 April 1976 mengenai pendirian PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio.

Dalam perjalanannya kemudian, papada 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio berubah menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara atau IPTN. Dari tahun1976 cakrawala baru tumbuhnya industri pesawat terbang modern dan lengkap di Indonesia di mulai.

Di periode inilah semua aspek prasarana, sarana, SDM, hukum dan regulasi serta aspek lainnya yang berkaitan dan mendukung keberadaan industri pesawat terbang berusaha ditata. Selain itu melalui industri ini dikembangkan suatu konsep alih atau transformasi teknologi dan industri progresif yang ternyata memberikan hasil optimal dalam penguasaan teknologi 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 faktor 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".

Gambar 1.2 Logo PT. IPTN



Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

Arti dari logo PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN), yaitu

a. Warna biru angkasa melambangkan langit tempat pesawat terbang.
b. Sumping Gatot Kaca sebagai perwakilan dari sosok Gatot Kaca yang dalam perwayangan Indonesia merupakan seorang pahlawan yang memiliki kemampuan terbang di angkasa.
c. Tulisan IPTN adalah lambang dari nama perusahaan IPTN. Melalui Kepres RI No. 5 Tahun 1986 dan RUPS luar biasa pada tanggal 8 April 1986 terjadilah perubahan nama dari PT. Nurtanio menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara.

Suatu falsafah yang menyerap teknologi maju secara progresif dan bertahap dalam suatu proses yang integral dengan berpijak pada kebutuhan obyektif Indonesia. Melalui falsafah ini teknologi dapat dikuasai secara utuh menyeluruh tidak semata-mata materinya, tetapi juga kemampuan dan keahliannya. Selain itu filosofi ini memegang prinsip 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, tapi langsung belajar dari akhir suatu proses (bentuk pesawat jadi), kemudian mundur lewat tahap dan fasenya untuk membuat komponen. Tahap alih teknologi terbagi dalam:

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

Sasaran tahap pertama, adalah penguasaan kemampuan manufacturing, sekaligus memilih dan menentukan jenis pesawat yang sesuai dengan kebutuhan dalam negeri yang hasil penjualannya dimanfaatkan menambah kemampuan berusaha perusahaan.Di sinilah dikenal metode *"progressif manufacturing program"*.Tahap kedua dimaksudkan untuk menguasai kemampuan rancangbangun sekaligus manufacturing. Tahap ketiga, dimaksudkan meningkatkan kemampuan rancangbangun secara mandiri. Sedang tahap keempat dimaksudkan untuk menguasai ilmu-ilmu dasar dalam rangka mendukung pengembangan produk-produk baru yang unggul.

Selama 24 tahun IPTN relatif berhasil melakukan transformasi teknologi, sekaligus menguasai teknologi kedirgantaraan dalam hal disain, pengembangan, serta pembuatan pesawat komuter regional kelas kecil dan sedang.Dalam rangka menghadapi dinamika jaman serta sistem pasar global, IPTN meredifinisi diri ke dalam "DIRGANTARA 2000" dengan melakukan orientasi bisnis, dan strategi baru menghadapi perubahan-perubahan yang terjadi. Untuk itu IPTN melaksanakan program retsrukturisasi meliputi reorientasi bisnis, serta penataan kembali sumber daya manusia yang memfokuskan diri pada pasar dan misi bisnis.

Kini dalam masa *"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 *Indonesian Aerospace*/IAe yang diresmikan Presiden Abdurrahman Wahid, 24 Agustus 2000 di Bandung.

Gambar 1.3 Logo PT. Dirgantara Indonesia



Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

Arti dari logo PT. Dirgantara Indonesia, yaitu :

a. Warna biru angkasa melambangkan langit tempat pesawat terbang
b. Sayap pesawat terbang sebanyak tiga buah yang melambangkan tiga fase PT. Dirgantara Indonesia yang berawal dari PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio (PT. Nurtanio) kemudian menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN) kemudian menjadi PT. Dirgantara Indonesia (PT. DI)

c. Ukuran sayap pesawat yang semakin membesar melambangkan keinginan PT. Dirgantara Indonesia untuk menjadi perusahaan dirgantara yang semakin membesar dan berkembang di setiap fasenya
d. Lingkaran melambangkan bumi atau bola dunia dimana mempunyai cita-cita yang di miliki PT. Dirgantara Indonesia untuk menjadi perusahaan dirgantara kelas dunia.

Kita berkeyakinan bahwa industri ini harus terus mengikuti dinamika perkembangan zaman dan perubahan, agar upaya yang dirintis para pendahulu ini bisa tetap lestari serta memberi manfaat optimal bagi generasi mendatang. Untuk itu kita tetap berpijak pada sejarah (Lili Irahali / 02 April 2001).

1.4 Sejarah Terbentuknya Sekertaris Perusahaan PT. Dirgantara Indonesia

Didirikannya divisi sekertaris perusahaan didasari oleh keinginan PT. Dirgantara Indonesia untuk merekstrukturisasi perusahaan agar perusahaan dapat berjalan sebagaimana mestinya.Reskonstruksi yang dilakukan oleh manajemen PT. Dirgantara Indonesia menurut pembenahan yang sistematis, terarah dan koordinatif dalam membentuk *good corporate governance*(GCG) atau tata kelola perusahaan yang baik dan kompetitif. Salah satu dari poin restrukturisasi tersebut adalah pembentukan sekertaris perusahaan baik secara

fungsional maupun strukural. Sekertaris perusahaan dibentuk berdasarkan ketentuan *normative* ,yaitu :

1. UU RI No 19/2003 mengenai tata pelaksanaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pasal 20
2. Keputusan mentri BUMN no 117/ M - MBU 2002 yaitu, praktek *Good Corporate Governance* (GCG) bagian 9 pasal 24
3. SKEP Direksi : SKEP/5915/03206/PTD/UT0000/03/2003 Yang isinya antara lain menjuk corporate secretary untuk mengelola informasi manajemen, melakukan pelaoran ke eksekutif, mengkoordinasi penerapan GCG dan mengelola aplikasi komunikasi perusahaan dalam membentuk citra positif.

Adapun pertimbangan yang dilakukan oleh direksi PT. Dirgantara Indonesia dalam tujuannya untuk membentuk struktur sekertaris perusahaan yaitu :

a. Bahwa Bidang Dukungan Bisnis & Administrasi (Jakarta) (AM 3500) yang semula berada di bawah Departemen Pengelolaan Fasilitas & Asset Perusahaan Divisi Jasa Material dan Fasilitas Direktorat Keuangan dan Administrasi, perlu dipindahkan kedalam organisasi Sekertaris perusahaan yang berganti nama menjadi Bidang Kantor Perwakilan Jakarta, sehingga perlu dilakukan penyesuaian Sktruktur Organisasi tingkat Departemen dan Bidang di lingkungan Sekertaris Perusahaan.

b. Bahwa sehubungan dengan hal tersebut diatas, maka perlu diterbitkan surat keputusan Direksi PT. Dirgantara Indonesia (persero) tentang penetapan Struktur Organisasi Tingkat Departemen dan Bidang Lingkungan Sekertaris Perusahaan.

Tanggal 29 Januari 2008 Direksi PT. Dirgantara Indonesia akhirnya mengeluarkan surat keputusan tentang penetapan Strukur Organisasi Tingkat Departemen di Lingkungan Sekertariat Perusahaan dengan nomor SK : SKEP/031.01/PTD/KA0000/2008. Disusul oleh keluarnya surat keputusan struktur organisasi tingkat bidang dilingkungan sekertarian perusahaan pada tanggal 19 Mei 2008 oleh Direksi PT. Dirgantara Indonesia dengan surat keputusan nomor: SKEP/240/031.01/KA0000/PTD/05/2008.

Pasca dikeluarkan keputusan tahun 2008 mengenai berdirinya SK (Sekertaris Perusahaan), SK semakin berkembang hingga kini dan sampai saat ini, SK memiliki empat Departemen diantaranya :

1. Departemen Komunikasi Perusahaan.
2. Departemen Administrasi Perusahaan.
3. Departemen Pengembangan Nilai Perusahaan.
4. Departemen Hukum.

1.4.1 Visi dan Misi *Corporate Secretary* PT. Dirgantara Indonesia

1. Visi *Corporate Secretary* PT. Dirgantara Indonesia, yakni :
    a. Memberikan kontribusi signifikan dalam mencapai kinerja terbaik dan citra positif.

b. Sebagai kepemimpinan dan penerapan GCG.

c. Berusaha menghasilkan produktifitas yang tinggal di bandingkan denngan unit-unit lainnya.

2. Misi *Corporate Secretary* PT. Dirgantara Indonesia, yakni ;

a. Sebagai unit pengelola operasional direksi dan organ-organ perusahaan sesuai dengan anggaran dasar (AD) perusahaan dan Undang-Undang (UU).

b. Sebagai fasilitator dan coordinator yang membangun citra positif perusahaan.

1.4.2 Tugas *Corporate Secretary* PT. Dirgantara Indonesia

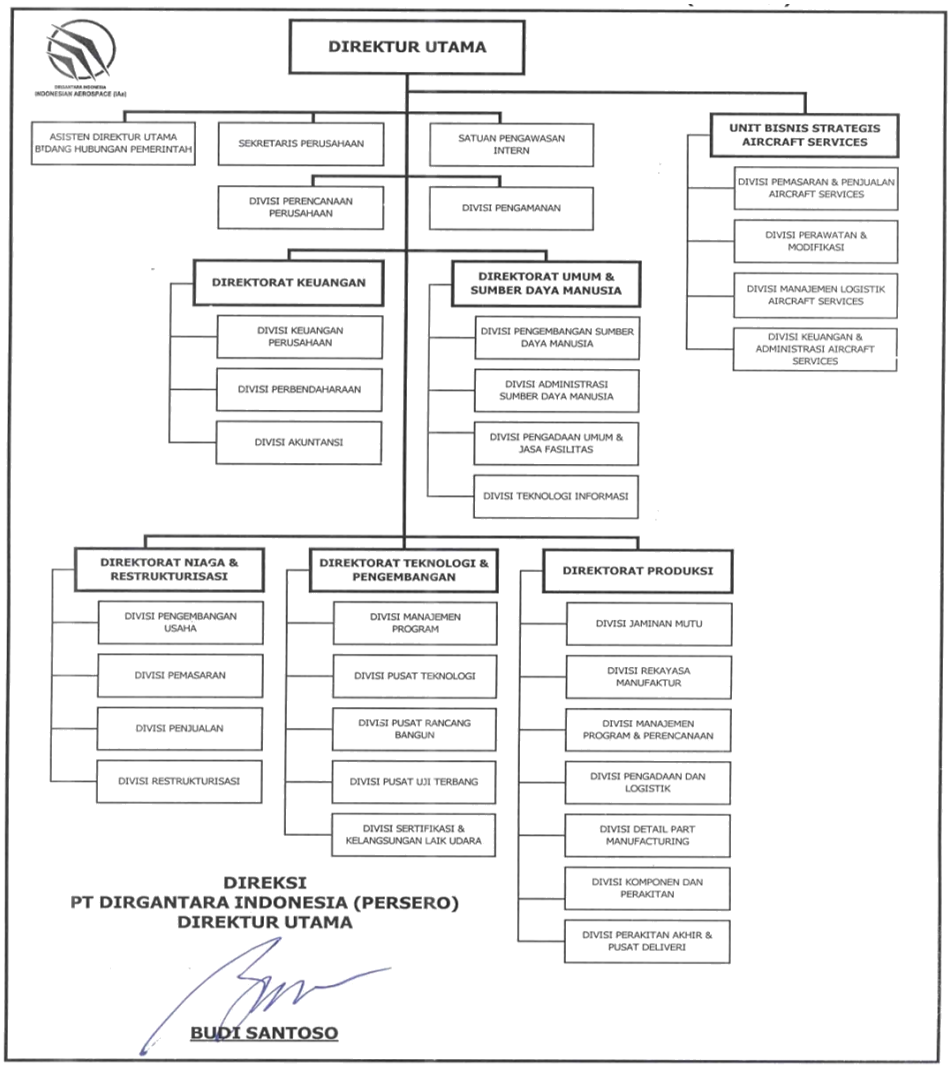
Tugas *Corporate Secretary* PT. Dirgantara Indonesia, yakni :

1. Menjamin pekerjaan-pekerjaan direksi adalah sesuai dengan peraturan-peraturan perusahaan dan ketentuan-ketentuan dari *good corporate governance* (GCG).
2. Memfasilitasi pelaksanaan GCG melalui kegiatan-kegiatan perusahaan.
3. Melakukan koordinasi dengan pemegang saham.
4. Mempertahankan citra perusahaan.
5. Menerapkan strategi-strategi kebijakan dan prosedur secara menyeluruh dan meyakinkan.
6. Membuat laporan kepada eksekutif.

1.5 Struktur Perusahaan PT. Dirgantara Indonesia

Berikut struktur perusahaan PT. Dirgantara Indonesia :

Gambar 1.4 Struktur Perusahaan PT. Dirgantara Indonesia



Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

PT. Dirgantara Indonesia dipimpin oleh seorang *President Director*yang memiliki dua fungsi asisten yakni Departemen Bisnis

Pemerintahan dan Sistem Manajemen Kualitas Perusahaan. Kedua asisten tersebut membawahi Departemen Sekertaris Perusahaan, Departemen Audit Internal, Departemen Perencanaan dan Pengembangan Usaha, serta Departemen Keamanan. Kemuadian keempat departemen tersebut pun membawahi dua departemen lainnya, yakni Departemen Keuangan yang terbagi menjadi Divisi Perbendaharaan dan Akuntan, dam diklat (SDM atau Sumber Daya Manusia) yang terbagi menjadi Divisi Modal dan Pelayanan fasilitas Karyawan.

Yang terbagi menjadi divisi modal dan pelayanan fasilitas karyawan kedua departemen yang memiliki kaitan erat dengan internal PT. Dirgantara Indonesia tersebut membawahi empat departemen penting lainny, yakni departemen *aerostructure* terdiri dari Divisi Integrasi Bisnis, *Aerostructure Procedur*, mesin dan Pengamanan *Management Aerostructure*, *Departement Aircraft Intregration* yang terbagi menjadi Divisi penjualan, *Aircraft Service Procedur*, dan bahan baku & Dukungan Pelanggan, Departemen *Aircraft Services* yang terbagi menjadi Divisi Penjualan, Perawatan, Managemen Bahan Baku, Managemen permodalan dan *Departement Technology and Development* yang terbagi menjadi Asisten Direktur, Divisi Pusat Teknologi, Pusat Desain, Pusat Uji Terbang, Sertifikasi dan Managemen permodalan dan Teknologi & Service Permesin.

Dalam Sekertariat Perusahaan terdapat dua Departement yaitu Departemen Komunikasi Perusahaan dan Departemen Administrasi

Perusahaan. Dalam Departemen Komunikasi Perusahaan terdapat tiga Divisi yakni Divisi Publikasi, Hubungan Masyarakat dan Promosi.Sedangkan dalam Departemen Administrasi Perusahaan terdapat Divisi Managemen Dokumentasi Perusahaan, Dukungan Kegiatan Perusahaan dan Protokoler Perusahaan.Semua Departemen dan Divisi-Divisi tersebut membawahi Divisi Pengembangan Nilai-Nilai Perusahaan yang terbagi menjadi Pengembangan Budaya Perusahaan dan Koordinasi Tata Kelola Perusahaan serta Divisi Hukum yang terbagi menjadi korporasi dan perijinan litigasi.

Bidang Humas dalam struktur perusahaan sendiri ada dalam Sekertaris perusahaan tepatnya dalam bagian yang dinamakan Departemen Komunikasi Perusahaan.Tujuan dan Fungsi dari Departemen Komunikasi itu sendiri adalah pencapaian citra yang ditetapkan atau yang di harapkan.Secara garis besar tugas dan fungsi Departemen Komunikasi menyangkut upaya pembinaan citra, meningkatkan citra agar lebih baik dari yang sudah ada, sampai upaya memperbaiki citra dan mengembalikan citra jika mengalami gangguan atau yang membuat citra tersebut merosot.

Departemen Komunikasi PT. Dirgantara Indonesia, merupakan pelaksana pusat kegiatan informasi yang memiliki tugas dan wewenang untuk membina dan menyelenggarakan fungsinya sebagai penerangan umum, penerangan kepada karyawan dan staf dan memberikan informasi kepada publik, baik publik internal maupun publik eksternal. Merupakan kewajiban bagi Humas untuk memberikan informasi kepada publik baik secara

langgsung maupun tidak langgsung melalui media massa baij cetak dan elektronik.

Kepala Departemen Komunikasi perusahaan bertanggung jawab langgsung kepada Sekertaris perusahaan. Kepala Departemen juga memimpin langgsung supervisor di bawahnya yaitu : Supervisor bidang Public Relations, Supervisor bidang Publication dan Supervisor bidang Promotion.

Kepala Departemen Komunikasi perusahaan bekerja sama dan berkoordinasi dengan seluruh organ di dalam perusahaan, khususnya dengan para supervisor yang berkaitan dalam rangka mengkomunikasikan dan mempromosikan setiap produk, jasa dan hal-hal yang berkaitan dengan pencitraan agar diperoleh peningkatan baik profit maupun benefit. Merancang program komunikasi terpadu untuk membangun komunikasi yang sehat dan baik dengan publik internal maupun eksternal.

Kepala Departemen Komunikasi Perusahaan bekerja sama dan berkoordinasi dengan seluruh organisasi di luar perusahaan yang berkompetensi di bidang komunikasi dan promosi perusahaan secara berkesinambungan agar dapat meningkatkan kedua hal tersebut baik secara kuantitas maupun kualitas.

Tugas setiap supervisor adalah sebagai berikut :

1. Supervisor PR, bertanggung jawab dalam merencanakan, melaksanakan, mengendalikan, dan mengevaluasi kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan publik internal dan publik eksternal.

2. Supervisor promosi, bertanggung jawab merencanakan, melaksanakan, mengendalikan dan mengevaluasi kegiatan promosi perusahaan.

3. Supervisor Publikasi, bertanggung jawab merencanakan, melaksanakan, mengevaluasi dan mengendalikan kegiatan publikasi perusahaan.

1.5.1 Susunan Organisasi PT. Dirgantara Indonesia

Berikut beberapa nama pejabat dalam sttuktur organisasi PT. Dirgantara Indonesia:

1. DIREKTUR UTAMA

   Budi Santoso

2. DIREKTUR AEROSTUCTURE

   Andi Alisyahbana

3. DIREKTUR AIRCRAFT INTEGRASI merangkap DIREKTUR KEUANGAN

   Budiman Saleh

4. DIREKTUR AIRCRAFT SERVICES

   Budi Wuraskito

5. DIREKTUR TEKNOLOGI DAN PENGEMBANGAN merangkap DIREKTURADMINISTRASI

   Dita Ardoni Jafri

1.6 *Job Description* Perusahaan PT. Dirgantara Indonesia

1. Direktur Utama

A. Memimpin dan mengkoordinasikan anggota direksi dalam melaksanakan pengurusan perusahaan untuk kepentingan dan tujuan perusahaan meliputi:

   a. Penetapan kebijakan (*policy*), arah *(direction*), dan strategi (*stategy*) perusahaan.

   b. Penentuan Rencana Jangka Panjang perusahaan (RJPP) dan Rencana Kerja dan anggaran perusahaan (RKAP) untuk disahkan oleh Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).

   c. Pemeliharaan dan pengurusan kekayaan perusahaan

   d. Pelaksanaan Portofolio bisnis masing-masing direktorat.

B. Memimpin rapat-rapat direksi.

C. Sebagai kuasa pemegang saham anak-anak perusahaan (*subsidiaries and affiliates*).

D. Bertindak untuk dan atas nama perusahaan selaku pendiri dana pensiun perusahaan.

E. Mengendalikan operasi perusahaan yang mencakup kegiatan sekertariat perusahaan, pengawasan internal, pengamanan perusahaan, serta pengembangan dan perencanaan usaha perusahaan.

F. Bertanggung jawab kepada pemegang saham PT. Dirgantara Indonesia (persero)

2. Asisten Dirut Bidang Bisnis pemerintah

A. Melakukan kajian dan merumuskan arah sasaran, dan pengorganisasian fungsi bisnis pemerintah, serta menetapkan kebijakan prosedur. Sebagai pedoman bagi pelaksanaan kegiatan bisnis dan mengarahkan pelaksanaannya secara teknis dan administrasi.

B. Mengarahkan penyusunan Program Kerja Pengawasan Tahunan (PKPT) dan Program Kerja pengawasan Jangka Panjang (PKPJP) yang berbasis bisnis dan mengusulkan prioritas kegiatan bisnis tahunan.

C. Mengkomunikasikan hasil kajian atas *performance gap* dan *adaptability gap*, guna memastikan bahwa tujuan bisnis internal telah sesuai, memadai, dan dapat digunakan secara aktif untuk mencapai program kerja pemerintah.

D. Dalam melaksanakan fungsinya dapat melakukan akses terhadap semua informasi baik berupa catatan, data, atau dalam bentuk

lainnya, memasuki seluruh tempat atau wilayah kerja perusahaan, melihat seluruh asset, dan seluruh aktifitas perusahaan, serta meminta penjelasan yang diperlukan kepada karyawan dan manajemen perusahaan guna melihat peluang bisnis yang ada.

3. Asisten Dirut Manajemen Mutu Perusahaan

A. Mewakili direktur utama untuk mengkoordinasikan dan memonitor pelaksanaan fungsi-fungsi *quality* yang ada di perusahaan agar mampu memenuhi persyaratan para pelanggan sehingga mutu dapat menjadi salah satu citra diri perusahaan yang dikenal secara positif dan meluas di dunia industri penerbangan domestic dan internasional.

B. Memastikan tersedianya kebijakan perusahaan tentang mutu berikut aturan-aturan dan pedoman tertulis yang di perlukan untuk pelaksanaan, penyempurnaan, dan pengembangan system manajemen mutu perusahaan (*quality management system*) di lingkungan perusahaan, memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan dan standar mutu sesuai arahan direktur utama.

C. Mengkoordinasikan dan memonitor berbagai kegiatan yang berhubungan dengan pemeliharaan dan peningkatan reputasi perusahaan melalui pembentukan citra mutu positif perusahaan secara berkesinambungan.

D. Memastikan setiap tindakan ataupun keputusan yang dibuat oleh direksi selalu memenuhi ketentuan keselamatan penerbangan dan standart mutu lainnya yang berlaku.

E. Mengkoordinasikan pelaksanaan fungsi-fungsi mutu di berbagai direktorat agar dapat melaksanakan perbaikan berkelanjutan atas kinerjanya dalam memenuhi harapan para pelanggan secara efektif dan efisien.

F. Memonitor kinerja mutu setiap direktorat dan melaporkannya secara berkala kepada direktur utama, agar tersedia laporan kinerja mutu yang tepat waktu, akurat dan actual untuk mengambil proses pengambilan keputusan yang akuntabel.

G. Mengkordinasikan kegiatan publikasi dan pelaksanaan system manajemen mutu perusahaan (*quality management system*) dan fungsi-fungsi *quality* yang ada diperusahaan.

4. Sekertariat Perusahaan

A. Menjamin pekerjaan-pekerjaan direksi adalah sesuai dengan peraturan-peraturan perusahaan dan ketentuan – ketentuan dari *Good Coorporate Governance* (GCG).

B. Memfasilitasi pelaksanaan *Good Coorporate Governance* (GCG) melalui kegiatan-kegiatan perusahaan.

C. Melakukan kegiatan dengan pemegang saham.

D. Mempertahankan citra perusahaan

E. Menetapkan strategi-strategi kebijakan dan prosedur secara menyeluruh dan meyakinkan. Menetapkan strategi-strategi kebijakan dan prosedur secara menyeluruh dan meyakinkan.

F. Membuat laporan kepada eksekutif.

Adapun *job description* dari tiap-tiap bidang dalam Departemen Komunikasi perusahaan meliputi :

1. *Public Relation*

A. Memahami dan menguasai konsepsi dan prinsip-prinsip *public relation* modern dalam rangka *net working*, *collective intelegency*, dan *long tiles.*

B. Secara berkesinambungan menyampaikan pesan perusahaan dan membangun *image* perusahaan sehingga perusahaan senantiasa ada dalam ingatan hati public

C. Menciptakan *relationship* yang berorientasi pada market komunikasi sebagai tools *strategy bisnis*, menjaga *image* dan *posisioning company* di hadapan *client*.

D. Mengarahkan dan memimpin aktivitas PR perusahaan dalam rangka fungsi komunikasi perusahaan seperti selayaknya yang berlaku bagi industri kedirgantaraan.

E. Mengevaluasi dan melaporkan aktivitas kegiatan PR kepada pemimpin perusahaan untuk mewujudkan efektivitas dan efesiensi serta optimalisasi kinerja organisasi.

F. Mengevaluasi dan melaporkan aktivitas kegiatan PR kepada pemimpin perusahaan untuk mewujudkan efektifitas dan efesiensi serta optimalisasi kinerja organisasi.

G. Memelihara, mengembangkan, memperbaharui berbagai data-data, informasi perusahaan agar senantiasa *up to date*untuk kepentingan publik.

H. Menyiapkan SOP PR kedalam system media perusahaan.

I. Mengikuti dan berperan aktif dalam kegiatan-kegiatan profesi PR baik Lokal, Regional, Nasional maupun Internasional.

2. Publikasi

A. Menganalisis dan mempersepsi isu pubisitas yang berkembang serta dampaknya terhadap perusahaan.

B. Membuat proyeksi citra dan identitas perusahaan dari waktu ke waktu.

C. Mendesain strategi publikasi dan mementukan program serta implementasi komunikasi korporasi, meliputi aspek internal dan eksternal.

D. Menyusun dan melaksanakan langkah-langkah untuk mengatasi krisis komunikasi.

E. Menetapkan standar pelayanan-pelayanan operasional publikasi dan informasi serta member bimbingan kepada jajaran di bawahnya.

F. Menetapkan upaya peningkatan kualitas publikasi dalam berkomunikasi baik secara tertulis maupun presentasi oral

G. Memberi asistensi kepada perusahaan dalam aspek-aspek publikasi dan komunikasi korporasi.

H. Memberi asistensi dalam penyusunan manual kebijakan publikasi dan upaya komunikasi dalam semua aspek komunikasi korporasi.

3. Promosi

A. Bertanggung jawab dalam menyiapkan marketing kit, mulai dari pembuatan *brosur*, *leaflet, flayer, banner*, model dll

B. Menyiapkan proposal pemeran beserta budget yang diperlukan serta bertanggung jawab terhadap pelaksanaan karyawan.

C. Mengevaluasi dan meaporkan aktivitas kegiatan promosi kepada Manager Komunikasi perusahaan untuk mewujudkan efektifitas dan efesiensi serta optimalisasi tenaga kinerja organisasi.

D. Memelihara, mengembangkan dan memperbaharui data-data promosi agar senantiasa *up to date.*

E. Memberikan masukan dan pertimbangan kepada Manager Komunikasi Perusahaan dalam rangka meningkatkan kinerja bidang promosi.

F. Mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya manusia, infrastruktur dan fasilitas untuk mendukung kelancaran aktivitas bidang promosi.

4. Satuan Pengawasan Intern

A. Mengelola fungsi satuan pengawasan intern secara efektif dan efisien, guna memastikan kegiatan fungsinya mampu memberikan kontribusi yang bernilai tambah bagi perusahaan, melalui pendekatan penilaian yang sistematis dan teratur dalam mengembangkan dan menjaga efektivitas system pengendalian internal, pengelolaan resiko, dan proses gouvernance sesuai dengan ketentuan dan perundang-undangan yang berlaku

B. Mengendalikan pelaksanaan proses audit berbasis resiko berdasarkan standar profesi yang meliputi perencanaa, pelaksanaan, rekomendasi, laporan, serta pemantauan tindak lanjut, serta melaksanakan aktifitas monitoring dan konsultatif.

C. Melakukan kordinasi dengan atau menadi mitra bagi komite audit komisaris dan aparat eksternal auditor, serta memantau tindak lanjut temuan hasil audit.

D. Mengelola pelaksanaan audit khusus termasuk namun tidak terbatas untuk mendalami hasil audit operasional yang

berindikasi adanya tindakan kecurangan sekaligus menilai efektifitas desain dan operasi pengendalian internal daam pencegahan kecurangan.

E. Melakukan kajian dan merumuskan arah, sasaran dan pengorganisasian fungsi satuan pengewasan intern.

F. Mengarahkan penyusunan program kerja pengawasan tahunan (PKPT) dan program kerja pengawasan jangka panjang (PKPJP).

G. Menerbitkan dan mengkomunikasikan laporan hasil audit, serta memantau dan menilai tindak lanjut laporan hasil audit.

H. Mengelola pelaksanaan program jaminan kualitas audit agar fungsi satuan pengawasan intern melaksanakan standar profesi audit internal dengan lebih efektif.

I. Mengkoordinasikan kegiatan satuan intern dengan kegiiatan-kegiatan lain baik dalam maupun di luar perusahaan.

5. Divisi Pengamanan

A. Melindungi dan megamankan kawasan perusahaan baik yang berupa sarana maupun prasarana fidik termasuk personil, materil, informasi dan seluruh asset perusahaan lainnya yang dilaksanakan melalui pencegahan dan

pengulangan terhadap setiap tindak criminal yang datang dari datang maupun dari luar yang dapat merugikan perusahaan.

B. Mengkoordinasikan dan melaksanakan pengamanan khusus atas keamanan personil kritik.

C. Menjalin serta memelihara koordinasi kerja dengan aparat lain yang terkait baik intern maupun ekstern.

6. Divisi Perencanaan dan Pengembangan Perusahaan

A. Menyusun Rencana Strategis Perusahaan (RSP) untuk 10 tahun dan rencana jangka panjang perusahaan untuk 5 tahun kedepan yang adoptof terhadap perubahan lingkungan.

B. Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahunan.

C. Melakukan pengendalian anggaran melalui Recana Kerja dan Anggaran (RKA) unit organisasi.

D. Menyusun laporan managemen secara periodic dan tahunan atau realisasi kinerja usaha.

E. Melaksanakan pembinaan serta mengevaluasi kinerja anak perusahaan dan perusahaan patuingan.

F. Mengkoordinasikan, menganalisis, dan mengevaluasi dalam penyusunan portfolio bisnis perusahaan.

G. Mensosialisasikan dan memfasilitasi pembaharuan dokumen laporan risk managemen plan.

7. Direktorat Aerostruktur

A. Mengelola bisnis jasa *manufacture* pesawat dan helicopter baik yang merupakan rancangan perusahaan *aeroscape* lain yang di lisensi untuk mannufakture di PT. Dirgantara Indonesia.

B. Memasarkan produk pesawat dan helicopter yang di produksi PT. Dirgantara Indonesia.

C. Merencanakan, melaksanakan, dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi :*metal forming*, *machining*, *bonding*, *composite*, *special process* dan *surface treatment*.

D. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efesien dan efektif.

E. Mengelola asset yang di sediakan perusahaan secara efesien dan efektif.

8. Direktorat *Aircraft Integration*

A. Mengelola bisnis layanan modifikasi pesawat dan helikopter hasil produksi PT. Dirgantara Indonesia maupun produk pesawat hasil produksi perusahaan

*aerospace*lainyang memberikan lisensi kepada PT. Dirgantara Indonesia untuk memodifikasi produknya.

B. Melaksanakan modifikasi pesawat dan helicopter sesuai permintaan pelanggan.

C. Memasarkan layanan modifikasi produk pesawat dan helikopter yang dilakukan oleh PT. Dirgantara Indonesia.

D. Mengelola aset yang disediakan perusahaan secara efisien dan efektif.

9. Direktorat Aircraft Service

A. Mengelola bisnis jasa pemeliharaan *(maintenance)overhaul*, dan perbaikan (*repair*) produk pesawat dan helicopter dasil produksi PT. Dirgantara Indonesia maupun perusahaan aerospace lain yang telah memberikan lisensi kepada PT. Dirgantara Indonesia untuk memelihara dan memperbaiki produk pesawat, helikopter, serta komponen mesin lainnya.

B. Layanan berupa *customer support*.

C. Mengelola dan operasional yang dialokasikan perusahaan secara efisien dan efektif.

D. Mengelola aset yang di sediakan perusahaan secara efektif dan efisen.

10. Direktorat Teknologi dan Pengembangan

A. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas penelitian, rekayasa, rancang bangun, pengembangan produk baru baik yang terkait dengan produk pesawat dari helicopter (*aeronautica*) maupun produk *nonaeronautica* yang terkait dengan persenjataan (Hankam), produksi, dan pengujian prototype.

B. Memasarkan produk baru yang dikembangkan (*aeronautica* dan *non aeronautica*) ke pasar yang sesuai.

C. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efesien dan efektif.

D. Mengelola aset yang disediakan secara efesien dan efektif.

11. Direktorat Keuangan dan Administrasi

A. Mengelola keuangan, akuntansi dan sumber daya manusia PT. Dirgantara Indonesia

B. Mengelola dana perusahaan secara efektif dan efisien.

C. Menyediakan pelayanan fasilitas umum.

1.7 Sarana dan Prasarana

1.7.1 Sarana

Bertolak dari definisi diatas PT. Dirgantara Indonesia sebagai perusahaan BUMN besar yang memiliki Departemen

Sekertaris Perusahaan membutuhkan sarana sebagai alat bantu kerja perusahaan untuk tercapainya aktivitas kerja dan kinerja yang efektif serta efisien. Berikut merupakan sarana yang dimiliki Departemen Komunikasi Perusahaan berdasarkan masing-masing bidang.

Tabel 1.1 Sarana Publikasi

No.	Sarana	Banyaknya
1	Ruang kantor publikasi	1
2	Mushola	1

Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

Tabel 1.2 Sarana Promosi

No.	Sarana	Banyaknya
1	Ruang kantor Promosi	1
2	Ruang kantor Kepala Promosi	1
3	Ruang Tamu	1

Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

Tabel 1.3 Sarana *Public Relations*

No.	Saran	Banyaknya
1	Ruang kantor Public Relations	1

2	Ruang Tamu	1

Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

1.7.2 Prasarana

Pengertian prasarana menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah "segala yang merupakan penunjang terselenggaranya suatu proses atau usaha, pembangunan, proyek dan sebagainya."

Maka bertolak dari definisi diatas, prasarana yang dimiliki PT. Dirgantara Indonesia untuk Departemen Komunikasi Perusahaan yaitu :

Tabel 1.4 Prasarana Publikasi

No.	Prasarana	Banyaknya
1	Meja	3
2	Komputer	3
3	televisi	1
4	Air Conditioning	1
5	Kulkas	1
6	Container	1
7	Telepon	2

Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

Tabel 1.5 Prasarana Humas

No	Prasarana	Banyaknya
1	Meja kerja	6
2	Set sofa & meja tamu	1
3	Kursi kerja	6
4	Televisi	1
5	Air conditioning	1
6	Container	3
7	Lemari	2
8	Komputer	4
9	Printer	2
10	Scanner	1
11	Telepon	4

Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

Tabel 1.6 Prasarana Promosi

No	Prasarana	Banyaknya
1	Kulkas	1
2	Dispenser	1
3	Komputer	2
4	Meja	5
5	Set sofa tamu	2
6	Lemari	2
7	Air conditioning	1
8	Printer	1
9	Telepon	3

Sumber : Arsip PT. Dirgantara Indonesia tahun 2013

1.7.3 Lokasi dan Waktu Praktek Kerja Lapangan

1.7.3.1 Lokasi Praktek Kerja Lapangan

Penulis melaksanakan kegiatan kerja praktek lapangan pada Divisi Sekretaris peusahaan tepatnya di Departemen Komunikasi perusahaan Bidang Hubungan Masyarakat PT. Dirgantara Indonesia yang berlokasi di jl. Pajajaran No 154 Bandung 40174. Telepon: 022-6040606,6031717. Fax: 022-6033912. Email: www.Indonesian-aerospace.com dan customer acs@indonesiaaerospace.com.

1.7.3.2 Waktu Praktek Kerja Lapangan

Waktu pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan di PT.Dirgantara Indonesia dilakukan selama 30 hari, yakni terhitung mulai tanggal 15 juli 2013-23 Agustus 2013. Setiap hari senin sampai jumat pada jam kerja yang ditentukan yaitu Pkl 09.00-14.00 WIB.