UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

BAB II
RUANG LINGKUP PERUSAHAAN

2.1. SEJARAH DAN PERKEMBANGAN PT. IPTN

Dengan dipelopori pemuda-pemuda seperti Wiweko Supomo (mantan Direktur Utama Garuda) dan Nurtanio Pringgo Adisuryo pada tahun 1946 di Magetan, dibukalah bengkel pesawat kecil yang di kenal dengan nama Seksi Percobaan yang berada di bawah pengawasan Komandan Depot Perawatan Mayor Udara Nurtanio. Berkat pimpinan Mayor Nurtanio mereka mampu merencanakan serta membuat pesawat terbang. Dan pada tanggal 1 Agustus 1945 berhasil diterbangkan sebuah pesawat terbang dengan nama "SIKUMBANG".

Pada tanggal 16 desember 1961 dibentuk LAPIP (Lembaga Persiapan Industri Pesawat Terbang) yang ditugaskan untuk mempersiapkan pembangunan unit industri pesawat terbang dan menyediakan suku cadang. Tanggal 21 maret 1966 Komandan Udara Nurtanio Pringgo Adisuyo gugur karena kecelakaan pesawat terbang yang terjadi di kota Bandung, maka untuk menghormati jasa-jasanya, LAPIP dirubah menjadi UPNUR (Lembaga Industri Pesawat Terbang Nurtanio). Maka untuk selanjutnya UPNUR terus mengalami perubahan dan perkembangan yaitu :

a. Pada tanggal 5 April 1976

Melalui PP No. 12 tanggal 5 April 1976 Pemerintah memberikan kepercayaan kepada Prof. Dr. Ing. BJ Habibie untuk menghimpun segala potensi dan memanfaatkan berbagai fasilitas yang tersedia pada waktu itu

guna mengelola dan mengembangkan Industri Pesawat Terbang di Indonesia, dengan dasar PP itulah maka lahirlah PT. IPTN.

b. Pada tanggal 23 Agustus 1976

Didasari kebutuhan untuk melayani sendiri, sarana transportasi udara yang mampu menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain, karena Indonesia terbentuk atas pulau pulau yang membentuk negara Indonesia dan untuk menguasai teknologi, oleh sebab itu maka lahirlah PT. IPTN.

c. Pada tahun 1976

Diawali dengan program lisensi helikopter NBO-105 dari MBB Jerman (sekarang DASA) dan pesawat terbang NC-212 dari CASA Spanyol disusul program perakit Puma NSA-330 dan Super Puma NAS-332 di tahun 1979 dibawah lisensi Aerosptiale Perancis.

d. Pada tahun 1979

Tiga tahun setelah berdirinya PT. IPTN dan melaksanakan program alih teknologi, PT. IPTN sudah beranjak memasuki tahap ke-2 yaitu *"Integrasi Teknologi"*. Tahap ini merupakan penggabungan kemampuan rancangan dan produksi antara PT. IPTN dengan mitra kerja dari CASA Spanyol. Melengkapi pesatnya industri Pasawat Terbang, PT. IPTN mendirikan divisi sistem persenjataan. Selain untuk melengkapi

pesawat terbang dan helikopter juga untuk kebutuhan kelengkapan persenjataan lainnya.

e. Pada tanggal 10 Juni 1980

"Integrasi Teknologi" ini ditandai dengan dibentuknya usaha bersama atau patungan antara PT. IPTN dengan CASA Spanyol yang bernama *Aircraft Technology Industry (Airtech).* Program perusahaan ini adalah merancang dan memproduksi pesawat angkut *"commuter"* serba guna yang diberi nama CN-235. Pesawat yang secara resmi diumumkan pada pameran kedirgantaraan di Paris yang ke-34. Penggunaan pesawat terbang jenis CN-235 yang terbesar pada saat ini adalah pemerintah Turki yaitu 552 unit.

f. Pada tahun 1982

PT. IPTN dan Boeing Company menandatangani kerja sama teknik yang dibukukan pada tahun 1982. Melalui landasan ini landasan baru telah dibuat untuk menempatkan PT. IPTN sebagai salah satu mitra kerja Boeing. Hal ini dibuktikan ketika pada tahun 1987 PT. IPTN mulai memproduksi sebagian komponen pesawat Boeing 737, 747, 757, 787, dan Boeing 777. Kerja sama dengan *Bell Helicopter Textron* ditandatangani pula pada Nopember 1982 untuk memproduksi helikopter Nbell-412 dan sejumlah helikopter ini telah dioperasikan, baik versi sipil maupun militer.

g. Pada tahun 1983

Secara bertahap dan berkesinambungan suatu pusat perawatan mesin yakni *Universal Maintenance Center (UMC)* didirikan. Pendirian dan pengembangan UMC ini adalah dalam rangka melengkapi suatu agenda *"Alih Teknologi"*. Unit ini juga berfungsi merawat, memperbaiki mesin mesin pesawat terbang dan helikopter maupun mesin mesin turbin gas untuk industri dan untuk keperluan maritim. Adapun jenis jenis mesin yang selama ini dirawat diantaranya adalah type 331 (Garret), A 250 (Allison), PT 6 (Part & Whitney), CT-7A & CT7-9C (General Electric), Turmo IV C Makila I A dan Dart (Rolls-Royce), LTS-IOIO (Lycoming).

h. Pada tahun 1986

Pada usianya yang ke-10, pemerintah Republik Indonesia menyelenggarakan Indonesia Air Show (IAS) I, yakni pada tahun 1986, Pameran kedirgantaraan ini menarik perhatian masyarakat luas baik dari dalam maupun dari luar negeri. Peristiwa ini adalah pertanggungjawaban pemerintah, khususnya PT. IPTN terhadap rakyat tentang apa yang telah dicapai selama 10 tahun pertama. Pada kesempatan ini, suatu kerja sama baru termasuk pemesanan pesawat telah disepakati.

i. Pada tahun 1987

PT. IPTN mulai memproduksi sebagian komponen pesawat Boeing 737 dan Boeing 767. Kerja sama imbal produksi (off-set) dicapai dengan

General Dynamic untuk membuat komponen pesawat F-16 sehubungan dengan pembelian pesawat tempur tersebut oleh pemerintah RI. Sementara itu Sub kontrak pembuatan komponen pesawat Boeing 737 dan 767 juga direalisasi, demikian halnya dengan komponen Rapier, Fokker 100 dll. Dalam rangka meningkatkan peluang peluang alih telnologi serta bisnis, PT. IPTN bersama dengan *New Media Development Organization,* Jepang mendirikan perusahaan patungan yang diberi nama Nusantara System Internasional (NSI). Perusahaan yang bergerak dalam perangkat lunak komputer ini didirikan pada tahun 1988 dan langsung beroperasi.

j. Pada tahun 1992

Untuk lebih memperluas produk produk dan jasa yang dihasilkan, khususnya di wilayah benua Amerika, sejak tahun 1992 yang lalu PT. IPTN memiliki Brach Office yang berkedudukan di Seattle Amerika Serikat dan diberi nama IPTN-NA (IPTN North Amerika). Itu semua sekaligus sebagai dasar untuk melangkah lebih lanjut.

k. Pada tanggal 10 Nopember 1994

Memasuki dasawarsa kedua, PT. IPTN tidak hanya memelihara dan meningkatkan penguasaan teknologi yakni mengmbangkan teknologi Dirgantara sendiri untuk menghasilkan produk yang sama sekali baru. Sejak tahun 1989, PT. IPTN mulai merancang bangun pesawat N-250. Ini ditandai dengan peluncurannya pada tanggal 10 Nopember 1994 yang

bertepatan dengan hari Pahlawan, dan beberapa bulan kemudian tepatnya pada tanggal 10 Agustus 1995, N250 Gatotkaca diterbangkan untuk pertama kalinya. Peristiwa ini selain dipersembahkan untuk hadiah ulang tahun kemerdekaan Republik Indonesia yang ke-50, dan tanggal tersebut dikukuhkan sebagai Hari Kebangkitan Teknologi Nasional.

l. Pada bulan Juni 1996

Sebagai pertanggungjawaban kepada rakyat, pada bulan Juni 1996 pemerintah kembali menyelenggarakan Air Show (IAS) II. Pada kesempatan ini N250 tampil sebagai primadona dan menunjukkan kebolehannya selama pameran berlangsung. Memasuki dasawarsa ke-3 PT. IPTN siap untuk meralisasikan era jetisasi, yaitu dengan dirancangnya pesawat N2130. Pesawat ini dilengkapi dengan dua buah mesin jet dan akan mengangkut penumpang antara 100 – 130 orang. Pada awal abad mendatang pesawat ini akan siap diluncurkan dan melakukan terbang perdananya. Di bidang pemasaran langkah PT. IPTN semakin progresif menembus pasaran internasional. Hal ini ditandai dengan dibukanya AMRAI dan EURAI. Masing masing merupakan anak perusahaan PT. IPTN yang akan bertugas untuk memasarkan pesawat terbang produksi PT. IPTN di wilayah Amerika dan Eropa. Khususnya AMRAI akan menangani perakitan akhir pesawat N250. Tiga windu PT. IPTN telah menunjukkan kiprahnya dalam penguasaan teknologi dan industri kedirgantaraan. Penguasaan teknologi yang diterapkan dalam bidang

disign, manufacturing, qulity, assurance, product support, maintenance, dan overhaul telah mendapat pengakuan dari otoritas nasional maupun otoritas internasional. Dalam bidang *engineering* : sertifikasi JAA (otoritas Eropa) untuk CN-235-110. DGAC (otoriras sipil RI), IMAA (otoritas militer RI). Dalam bidang *quality assurance* : sertifikasi dari GD-AS, BAe-Inggris, Lockhed-AS, Boeing-AS, Daimler-Benz Aerospace-Jerman. Dalam bidang *product support & maintenance-overhaul-repair* : untuk Aircraft Services sertifikasi dari DGAC-RI, FAA-AS, Hankam, dan Oman; untuk Turbin & Propulsi sertifikasi dari DGAC-RI, Hankam, Malaysia, Engine Manufacturers Amerika Serikat-Kanada-Inggris-Perancis, ISO-9002 serta DGAC-RI untuk *Maintenance Organization.* Dari sisi produksi PT. IPTN telah menyerahkan sekitar 300 pesawat terbang dan helikopter, serta sistem senjata, komponen pesawat, dan jasa lainnya. Sekitar Rp. 4.825 milyar telah dihasilkan, dengan aset kini sekitar Rp. 4.625 milyar.

m. Pada tahun 1997 sampai sekarang

Ketika tahun 1997 krisis ekonomi dan moneter melanda kawasan Asia Tenggara dan Indonesia yang berdampak pada berkurangnya potensi pasar PT. IPTN. Berkait dengan itu, sejak Oktober 1998 industri ini mempersiapkan paradigma baru. Program restrukturisasi perusahaan yang mencakup : reorientasi bisnis, penataan ulang postur SDM, serta restrukturisasi permodalan dan keuangan digulirkan. Melalui restukturisasi

2.3. BENTUK DAN BADAN HUKUM PERUSAHAAN

PT. DIRGANTARA INDONESIA merupakan Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) sejak tahun 1997. Pendirian PT. DIRGANTARA INDONESIA didasarkan pada PP No. 12 tanggal 5 April 1976, dan mulai resmi berdiri sebagai sebuah perusahaan padan tanggal 23 Agustus 1976.

2.4. BIDANG PEKERJAAN PERUSAHAAN

PT. DIRGANTARA INDONESIA adalah atu satunya perusahaan yang menangani masalah pesawat terbang. Disamping membuat pesawat, PT. DIRGANTARA INDONESIA juga membuat komponen-komponen yang masih berhubungan dengan pesawat terbang. Dalam perjalanannya, PT. DIRGANTARA INDONESIA juga melakukan beberapa kerjasama internasional, seperti :

1. PTDI <> CASA/Spanyol : NC-212, CN-235
2. PTDI <> Eurocopter/Jerman : NBO-105
3. PTDI <> BHT/Amerika : NBELL-412
4. PTDI <> Eurocopter/Perancis : NAS-332
5. PTDI <> Boeing/Amerika : Qualified Boeing Bidder
6. PTDI <> FIAS/Perancis : Trainning Facilities
7. PTDI <> Bae/Inggris : Rapier Component
8. PTDI <> Lockheed/Amerika : F-16 Component
9. PTDI <> FZ/Belgia : FFAR 2.75 Rocket
10. PTDI <> AEG Telefunken/Jerman : SUT Torpedo
11. PTDI <> GE/Amerika : UMC,Engine Overhaul CT7

12. PTDI <> Garret/Amerika : Engine Overhaul TPE 331

13. PTDI <> Turbomeca/Perancis : Engine Overhaul Turmo IVC Makila 1A

14. PTDI <> Allison/Amerika : Engine Overhaul for AL250

15. PTDI <> Pratt & Whitney/Kanada : Engine Overhaul PT 6

16. PTDI <> Rolls Royce/Inggris : Engine Overhaul Dart

17. PTDI <> MHB/Perancis : L/G CN-235 Overhaul

18. PTDI <> Collins/Amerika : Avionocs Shop

2.5. BIDANG PEKERJAAN DIVISI/DEPARTEMEN TEMPAT KP

Divisi tempat pelaksanaan Kerja Praktek ini adalah Divisi UPC-CN. Divisi UPC-CN ini merupakan pusat pengmbangan pesawat CN-235, sedangkan untuk struktur organisasinya sendiri, akan dilampirkan pada Laporan ini.