BAB III
PROFIL PERUSAHAAN

3.1 Tinjauan Umum Perusahaan

A. Zaman Pra-Kemerdekaan

Sejak mitos pewayangan Indonesia berkembang menjadi kebudayaan Indonesia dan Gatotkaca menjadi tokoh legendaries “pahlawan terbang”, mendorong masyarakat Indonesia untuk memiliki kemampuan untuk dapat terbang. Era pemerintaham kolonial Belanda, Indonesia tidak memiliki program perancangan pesawat terbang. Melainkan Indonesia melaksanakan serangkaian aktivitas yang berkaitan dengan pembuatan surat izin, teknis,dan pengujian keselamatan untuk seluruh operasi pesawat terbang di seluruh penjuru Indonesia.

Pada tahun 1914, Bagian Uji Terbang ditemukan di Surabaya dengan kewajiban untuk mempelajari tentang kemampuan pesawat udara untuk terbang di wilayah tropis. Tahun 1930 didirikan Bagian Pembuatan Pesawat Udara yang dibuat oleh *Canadian AVRO-AL Aircraft* yang memodifikasi badan pesawat udara berbahab dasar kayu setempat. Fasilitas produksi tersebut kemudian berpindah ke Lapangan Udara Andir (sekarang dikenal dengan nama Bandara Husein Sastranegara). Pada masa itu ketertarikan untuk membuat pesawat udara hanya terwujud dalam bentuk bengkel milik pribadi.

Tahin 1937, delapan tahun menjelang kemerdekaan, atas dasar permintaan pengusaha domestic beberapa pemuda Indonesia yang dipimpin oleh Tossin membuat pesawat udara di sebuah bengkel yang berlokasi di Jl. Pasirkaliki, Bandung. Mereka menamakan pesawat udara tersebut PK. KKH. Pesawat udara ini menjadi sebuah kejutan bagi dunia karena mampu terbang ke Netherlands dan Daratan Cina. Sebelumnya, sekitar tahun 1922, Idonesia telah memodifikasi sebuah pesawat udara di sebuah rumah pribadi yang terletak di Jl. Cikapundung, Bandung.

Tahun 1938, atas permintaan LW. Walvaren dan MV. Patist, designer PK. KKH, pesawat yang lebih kecil dibuat di sebuah bengkel kerja yang terletak di Jl. Kebon Kawung, Bandung.

B. Zaman Kemerdekaan

Setelah kemerdekaan Indonesia diplokamirkan pada tahun 1945, kesempatan bagi Indonesia untuk mewujudkan impiannya membuat pesawat udara sesuai dengan rencananya dan kebutuhan secara keseluruhan telah terbuka. Sejak saat itu orang-orang Indonesia mulai mewujudkannya dengan sungguh-sungguh. Indonesian merupakan Negara kepulauan sehingga transportasi udara akan sangat diperlukan bagi kelancaran pemerintahan, membangun ekonomi Negara, dan pertahanan nasional.

Tahun 1946, Perencanaan dan Konstruksi Bereau didasarkan pada TRI-Udara (sekarang dikenal sebagai TNI-AU). Didukung oleh Wiweko Supono, Nurtanio Pringgoadisurjo, dan Sumarsono, sebuah bengkel kerja khusus didirikan di Magetan (dekat Madiun), Jawa Timur. Karena kehabisan material sederhana, pesawat laying NMG-1 dibuat. Pembuatan pesawat udara inipun dipimpin oleh Tossin dan didukung oleh Ahmad dan rekan-rekannya. Pesawat udara yang berjumlah enam buah tersebut dimanfaatkan Indonesia sebagai factor penarik pembangunan rancang bangun dan di waktu yang sama Indonesia pun memperkenalkan dunia rancang bangun kepada para calon pilot yang sedang bersiap mengikuti pelatihan rancang bangun di India.

Tahun 1948 merka sukses membuat mesin pesawat udara untuk pertama kalinya yang diterbangkan di lapangan udara Maospati, bertenaga mesin Harley Davidson, diberi nama WEL-X hasil rancangan Wiweko Supono, pesawat tersebut sekatang dikenal sebagai RI-X. pada zaman tersebut muncul beberapa kelompok aeromodelling yang melahirkan perintis teknologi rancang bangun kita yang bernama Nurtanio Pringgoadisuryo. Namun, aktivitas tersebut dihentikan pada saat terjadi pemberontakan komunis Madiun dan penyerangan Belanda.

Pada periode ini, aktivitas rancang bangun pada mulanya dibekukan sebagai bagian dari revolusi fisik untuk kemerdekaan Negara. Ketika itu pesawat udara dimodifikasi untuk misi penyerangan. Modifikasi tersebut dilakukan oleh Agustinus Adjisutjipto yang merupakan figure yang sangat luar biasa, dilakukan dengan merancang dan melakukan uji terbang sebuah pesawat udara sebaik

menerbangkannya di medan pertempuran udara. Dia memodifikasi pesawat udara Cureng menjadi versi pengintai.

Setelah masa pemerintahan Belanda berakhir, aktivitas di landasan Andir (Bandara Husein Sastranegara) tetap berlanjut. Tahun 1953 aktivitas tersebut dimasukkan ke dalam lembaga yang bernama Seksi Percobaan, dibawah pengawasan Komando Depot Perawatan Teknik Udara, dipimpin oleh Mayor Udara Nurtanio Pringgoadisurjo, beranggotakan lima belas orang.

Berdasarkan hasil rancangan Nurtanio, 1 Agustus 1954, kelompok tersebut berhasil menerbangkan *prototype* NU-200 atau dikenal dengan sebutan "Si Kumbang" yang secara keseluruhan terbuat dari metal atau logam, pesawat udara tersebut termasuk pesawat udara *single* awak. Pesawat tersebut dibuat sebanyak tiga unit.

Pada 24 april 1957, berkat kehebatan seorang pemimpin (berdasarkan surat keputusan No. 68), organisasi Depot Penyelidikan, Percobaan, dan Pembuatan (DPPP) berkembang menjadi organisasi yang lebih besar lagi, dikenal sebagai Sub Depot Penyelidikan, Percobaan, dan Pembuatan.

Ditahun berikutnya, 1958, perusahaan tersebut berhasil menerbangkan *prototype* "Belalang 89" (pesawat latih), kemudian produk lanjutannya yaitu "Belalang 90" (pesawat latih) diproduksi sebanyak lima unit. Pada tahun yang sama pula pesawat udara *sport* yang dikenal dengan nama "Kunang 25" berhasil diterbangkan. Filosofi pesawat udara ini memotivasi generasi muda Indonesia yang tertarik pada dunia penerbangan untuk lebih mengembangkan lagi kemampuan dirinya.

Pada tahun 1960 sampai dengan 1964, cakupan industry pesawat udara lebih dikembangkan lagi, LAPIP mengadakan kerjasama dengan CEKOP. Isi kontrak tersebut memuat fasilitas bangunan pembuatan pesawat udara, pelatihan dan produksi, dibawah ijin PZL-104 Wilga, yang dikenal sebagai Gelatik. Pesawat udara ini diproduksi sebanyak 44 unit dan diberdayakan untuk kepentingan aktivitas pertanian, transportasi, dan *aero-club*. Agustus 1961 DPPP telah mampu untuk memproduksi Kolintang.

Tahun 1962, nama DPPP diubah menjadi Lembaga Persiapan Industri Penerbangan (LAPIP) yang sesuai dengan misi dan sasaran yang akan dicapainya dan dalam rangka mengimbangi cakupan industry pesawat udara yang semakin berkembang tersebut, maka Nurtanio dan tiga rekan kerja lainnya dikirim ke Far Eastern Air Transport Incorporated (FEATI) Filipina, salah satu universitas pertama di Asia. Setelah menyelesaikan sekolah mereka, mereke pun kembali ke Bandung untuk bekerja di LAPIP.

Tahun 1965, seluruh keputusan kepresidenan, seperti KOPELAPIP (Komando Pelaksana Industri Pesawat Terbang) atau Komandan Eksekutif untuk Industry Persiapan Rancang Bangun dan PN. Industri Industri Pesawat Terbang Berdikari (Industri Pesawat Terbang Berdikari) ditemukan.

Pada bulan Maret 1966, Nurtanio meninggal dunia ketika melakukan uji terbang sebuah pesawat udara, sejak saat itu KOPELAPIP dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari bergabung menjadi LIPNUR / Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio. Dikemudian hari, LIPNUR memproduksi pesawat udara uji coba tahap pertama yang dikenal dengan nama LT-200 dan membangun bengkel kerja untuk perawatan setelah pembelian, perawatan dan perbaikan, serta pemeriksaan.

Pada awal Desember 1973, Ibnu Sutowo bertemu dengan Habibie di Dusseldorf, Jerman. Ketika itu Ibnu Sutowo menjelaskan secara terperinci kepada Habibie mengenai perkembangan Indonesia, dalam penjelasannya Ibnu Sutowo menyampaikan niatan Pertamina yang berangan-angan ingin menemukan industry pesawat udara di Indonesia. Pertemuan tersebut berujung pada pengangkatan Habibie sebagai penasehat Presiden Pertamina dan dia diminta dengan segera untuk kembali ke Indonesia.

Awal Januari 1974, penegasan arah pembangunan industry pesawat udara ditentukan. Langkah pertama mewujudkan pembangunan sebuah pembagian baru yang lebih spesifik dalm kemajuan teknologi dan urusan teknologi rancang bangun. Dua bulan setelah pertemuan Dusseldorf, 26 Januari 1974, Habibie

dipanggil oleh Presiden Soeharto. Pada pertemuan tersebut diangkat sebagai penasehat presiden bidang tekhnologi. Itu merupakan hari pertama Habibie untuk mulai menjalankan misi tanggung jawabnya. Pertemuan ini diakhiri dengan lahirnya divisi ATTP (Advanced Technology & Teknologi Penerbangan Pertamina)yang menjadi tonggak bagi pembangunan BPPT dan bagian dari IPTN. September 1974, ATTP disetujui oleh MBB, Jerman dan CASA , Spanyol untuk memproduksi BO-105 (*helicopter*) dan NC-212 (*fixed wing aircraft*).

26 April 1976, didasarkan pada akte notaries No. 15, di Jakarta, Lipnur (TNI AU) dengan ATTP (Pertamina) dilebur menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio yang berbadan hukum dan BJ Habibie sebagai Presiden Direktur, kemudian industry pesawat udara tersebut diresmikan pada tanggal 23 Agustus 1976 oleh presiden Soeharto. Dikemudian hari, tanggal 23 Agustus dikenal sebagai hari ulang tahun IPTN.

Tanggal 11 Oktober 1985, PT Industri Pesawat Terbang Nurtanio diubah menjadi PT Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN) setelah melakukan pembangunan berbagai fasilitas, sarana, dan prasarana yang diperlukan. Industry ini kemudian mengembangkan teknologi canggih dan konsep transformasi teknologi yang memberikan hasil yang optimal sebagai upaya untuk menguasai teknologi penerbangan dalam waktu yang relative singkat yaitu 20 tahun.

Berpegang pada filosofi transformasi teknologi "*Begin at the End and End at the Beginning*", IPTN telah berhasil mentransfer teknologi penerbangan yang rumit dan terbaru. IPTN secara khusus telah menguasai desain pesawat terbang, rekayasa pengembangan serta manufaktur pesawat computer kecil dan sedang. IPTN bekerjasama dengan pihak pabrikan melaksanakan pembuatan berbagai jenis pesawat terbang, seperti C212 Aviocar, C235, NBO105, NBK117, BN109, SA330 Puma, NAS332 Super Puma, dan Nbell412. Hal ini kemudian berlanjut pada keberhasilan membuat pesawat N250 dan N2130.

Perjalanan sejarah IPTN kemudian memasuki masa-masa sulit manakala krisis moneter yang menimpa Indonesia sejak pertengahan tahun 1997 ternyata meluas kearah krisis multi dimensi yang meliputi bidang-bidang ekonomi, social, budaya, hukum, akhlak, dan hankam. Dampak krisis ekonomi tersebut pada

kehidupan masyarakat Indonesia sangat besar, tidak terkecuali bagi kelangsungan IPTN. Dampak krisi tersebut memaksa pemerintah menyurutkan dukungan secara politis dan mengurangi suntikan dana yang sebelumnya merupakan sendi tempat IPTN bergantung. Hal inilah yang tidak di antisipasi oleh IPTN, diperparah lagi dengan kondisi internal IPTN yang secara financial dan manajerial kurang mandiri.

Ditengah mulai memburuknya kondisi IPTN, Presiden RI, KH. Abdurrahman Wahid pada tanggal 24 Agustus 2000 meresmikan perubahan nama menjadi PT Dirgantara Indonesia (PT DI). Perubahan nama tersebut dimaksudkan untuk member nafas dan paradigma baru bagi perusahaan. Persoalan yang timbul pun semakin rumit dan kompleks, hal ini disebabkan volume bisnis jauh lebih kecil dari sumber daya yang tersedia, pengaruh SP-FKK sangat besar dalam pengelolaan perusahaan, budaya organisasi tidak sehat, Direksi tidak berfungsi sebagaimana mestinya, ketidakadaan modal kerja, beban gaji melebihi kemampuan serta beban hutang yang masih besar (SLA & RDI). Upaya penyelamatan PT DI akhirnya dilakukan didasarkan atas beberapa fakta bahwa PT DI adalah asset nasional, industry strategis,yang mendukung kepentingan nasional dan memiliki kemampuan kedirgantaraan.

Strategi penyelamatan yang dilakukan diawali dengan tahap *Rescue* (sampai dengan Desember 2003), *Recovery* (Januari-Desember 2004) dan kemudian dilanjutkan dengan tahap pertumbuhan bisnis.

Penyelamatan perusahaan dan penanganan karyawan di antaranta dilakukan dengan :

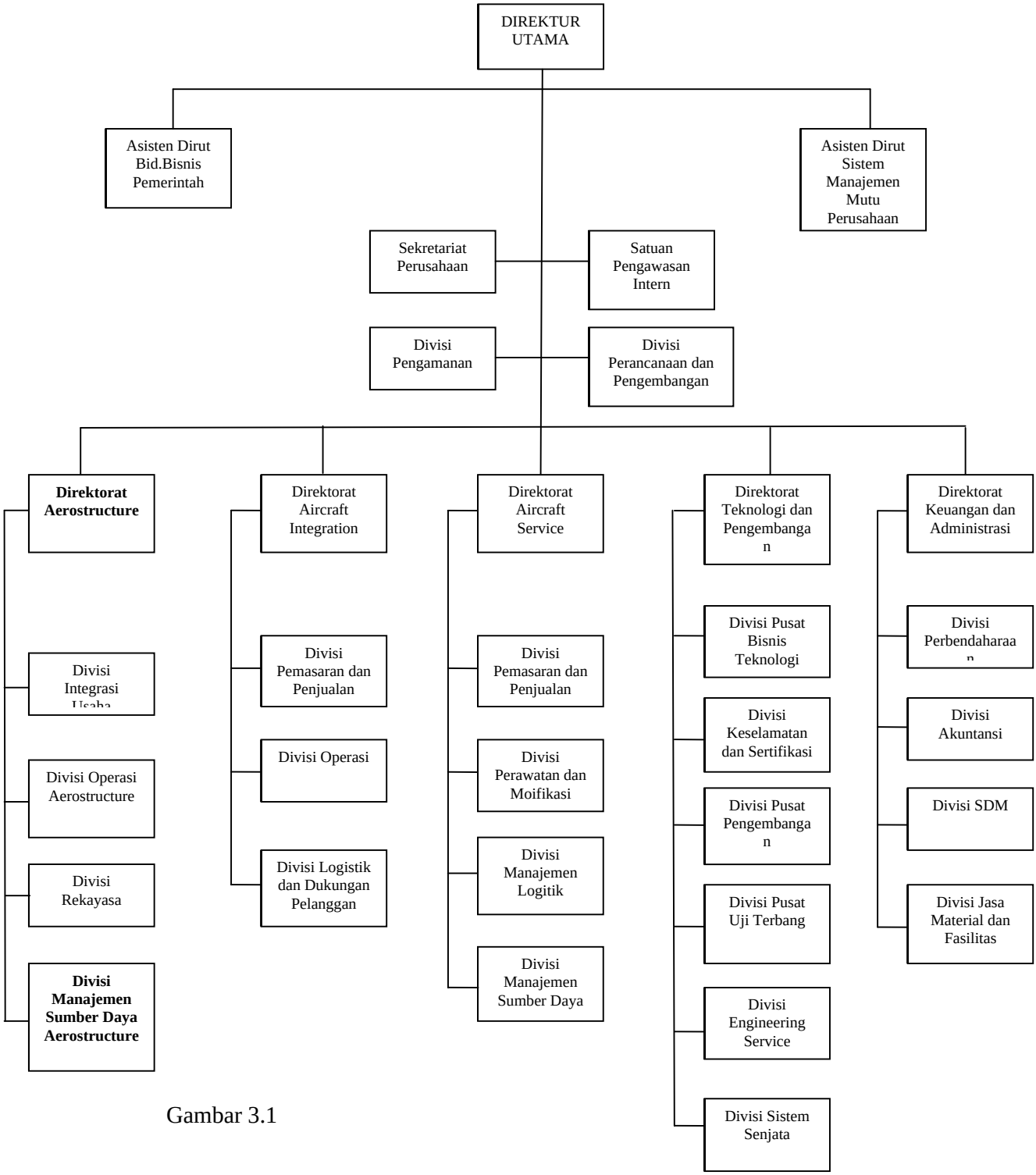
1. Program pengrumahan sementara yang berlaku bagi seluruh karyawan selama 6 bulan untuk Stop-Bleeding, peningkatan produktivitas dan pemulihan kepercayaan pelanggan.
2. RUPS luar biasa berupa pinjaman modal kerja senilai US $39 juta untuk PAF/TUDM/MPA-AU/BAe, restrukturisasi keuangan PMS dan RDI/SLA, pencabutan SKEP system pengupahan 15/10/02 kembali ke system

sebelumnya, seleksi ulang seluruh karyawan, rasionalisasi 6000 karyawan, jual asset non-produktif, serta pengubahan susunan BOD & BOC.

3. Program seleksi ulang karyawan oleh Konsultan SDM independen “Perso Data”.
4. Program *Re-staffing* (pemanggilan karyawan yang lulus seleksi ualng).
5. Program Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) dilakukan dengan sosialisasi secar *cascade* dan melalui media massa.
6. Program Re-*deployment/Career Change Program* berupa konversi kompetensi, penyaluran ke BUMN lain, penyaluran ke perusahaan swasta lain, penyaluran ke luar negeri, *Training Entrepreneurship*, dan *Family Counseling*.
7. Konsep PT DI baru, *Re-Fokus* lini usaha (terbagi menjadi 4 : *Aircraft*, *Aerostructure*, *Maintenance*, dan *Engineering Service*), organisasi baru, restrukturisasi sumber daya, bisnis proses baru, dan budaya perusahaan baru.

Saat ini PT DI masih terus berproduksi dan berusaha untuk memenuhi kontrak kerja yang telah disepakatinya, meski dengan berbagai kendala dan kekurangan yang ada. Bagaimanapun langkah-langkah yang telah diambil diharapkan cukup memadai memperbaiki kinerja, efisiensi, dan efektifitas perusahaan. Sehingga bukan hal yang mustahil PT DI nantinya bangkit kembali sebagaimana yang diharapkan oleh seluruh bangsa dan negara ini.

3.2.STRUKTUR ORGANISASI PT.Dirgantara Indonesia (Persero)



Gambar 3.1

3.3. Deskripsi Kerja

1. **Aircraft**

   Memproduksi beragam pesawat untuk memenuhi berbagai misi sipil, militer dan juga misi khusus.

   NC-212
   Pesawat berkapasitas 19-24 penumpang, dengan beragam versi, dapat lepas landas dan mendarat dalam jarak pendek serta mampu beroperasi pada landasan rumput/tanah/dll (unpaved runway).

   CN-235
   Pesawat angkut komputer serba guna dengan kapasitas 35-40 penumpang, dapat digunakan dalam berbagai misi, dapat lepas landas dan mendarat dalam jarak pendek dan mampu beroperasi dalam landasan rumput/tanah/es/dll (anpaved runway).

   NBO-105
   Helicopter multiguna ini mampu membawa 4 penumpang, sangat baik untuk berbagai macam misi, mempunyai kemampuan hovering dan manuver dalam situasi penerbangan apapun.

   SUPER PUMA NAS-332
   Helicopter modern ini mampu membawa 17 penumpang, dilengkapi dengan aplikasi multi misi yang aman dan nyaman.

   NBELL-412
   Helicopter yang mampu membawa 13 penumpang, memiliki prioritas rancangan yang rendah resiko, keamanan yang tinggi, biaya perawatan dan operasional yang rendah.

2. **Aerostructure**

   Didukung oleh tenaga ahli yang berpengalaman dan mempunyai kemampuan yang tinggi dalam manufaktur pesawat, dilengkapi pula dengan fasilitas manufaktur dengan ketepatan tinggi (high precision), seperti : mesin-mesin canggih, bengkel sheet metal & welding/pengelasan, composite & bonding center, jig & tool shop, calibration, testing equipment & quality insoection (peralatan tes & uji kualitas), pemeliharaan, dsb. Bisnis satuan usaha Aerostructure meliputi :

   1. Pembuatan komponen aerostructure (machined parts, sub assembly, assembly).
   2. Pengembangan rekayasa (engineering package), pengembangan komponen aerostructure yang baru.
   3. Perancangan dan pembuatan alat-alat (tooling design & manufacturing).

Memberikan program-program kontrak tambahan (subcontract program) dan offset, untuk Boeing, Airbus Industries, BAe System, Korean Airlines Aerospace Division, Mitsubishi Heavy Industries, AC CTRM Malaysia.

3. **Aircraft Services**

   Dengan keahlian dan pengalaman bertahun-tahun, Unit Usaha Aircraft Services menyediakan servis pemeliharaan pesawat dan helicopter berbagai jenis, yang meliputi : penyediaan suku cadang, pembaharuan dan modifikasi struktur pesawat, pembaharuan interior, maintenance & overhaul.

4. **Engineering Services**

   Dilengkapi dengan peralatan perancangan dan analisis yang canggih, fasilitas uji berteknologi tinggi, serta tenaga ahli yang berlisensi dan berpengalaman Standar Internasional, Satuan Usaha Engineering siap memenuhi kebutuhan produk dan jasa bidang engineering.

5. **Defence**

   Bisnis utama Satuan Usaha Defence, terdiri dari : produk-produk militer, perawatan, perbaikan, pengujian dan kalibrasi baik secara mekanik maupun elektrik dengan tingkat akurasi yang tinggi, integrasi alat-alat perang, produksi beragam system senjata, antara lain : FFAR 2,75” rocket, SUT Torpedo,dll.