BAB III

PROFIL PERUSAHAAN

3.1 Sejarah Perusahaan

Latar Belakang Berdirinya PT. Dirgantara Indonesia

Pesawat terbang merupakan alat transportasi yang memegang peran penting didalam bidang transportasi, teknologi, ekonomi, dan perkembangan dibidang pertahanan. Mengingat bahwa negara Indonesia merupakan negara kepulauan dengan kondisi geografis yang sangat sulit di jangkau oleh alat transportasi biasa, tanpa transportasi yang cukup. Dengan kondisi ini maka negara Indonesia sangat memerlukan industri penerbangan dan maritim. Inilah yang menjadi latarbelakang lahirnya industri pesawat terbang di Indonesia.

Usaha Pendirian Pesawat Terbang

Sebelum kemerdekaan Indonesia

Sejak budaya pewayangan hidup dan berkembang di Indonesia, dan ketika seorang tokoh “Gatotkaca” sebagai pahlawan yang dikenal urat kawat tulang besi dan bisa terbang, dari kisah pewayangan itulah bangsa Indonesia terdorong untuk melakukan sesuatu yang biasa mewujudkan impian mereka yaitu terbang seperti Gatotkaca.

Pada tahun 1914, bagian uji terbang didirikan di Surbaya dengan tujuan untuk mempelajari kemampuan terbang pesawat di daerah

tropis. Kemudian pada tahun 1930, diikuti oleh penetapan dari bagian pembuatan Pesawat Udara untuk diproduksi Canadian AVRO-AL *Aircraft,* yang mana badan pesawat terbang dimodifikasi dibuat menggunakan kayu local. Fasilitas pabrik ini, kemudian dipindahkan kelapangan Udara Andir atau Andir Lapangan Terbang yang sekarang Bandara Husen Sastranegara. Dalam periode ini, minat untuk membuat pesawat terbang dikembangkan masih dalam tempat kerja yang sifatnya pribadi *(privately-owned).*

Dalam tahun 1937, delapan tahun sebelum kemerdekaan Indonesia, berdasarkan permintaan dari pebisnis local, beberapa anak muda Indonesia yang dipimpin oleh Tosin membangun suatu Pesawat Terbang yang terletak di Jl. Pasirkaliki Bandung. Mereka memberi nama pesawat itu PK.KKH. Sekitar tahun 1922, Indonesia telah dilibatkan dalam modifikasi pesawat terbang di sebuah rumah pribadi di Jl. Cikapundung Bandung. Pada tahun 1938, berdasarkan atas permintaan dari LW. Walraven dan MV. Patis (para perancang PK. KKH), satu pesawat terbang lebih kecil telah dibangun di *workshop* yang terletak di Jl. Kebonkawung Bandung.

Era kemerdekaan Indonesia

Setelah proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, kesempatan bagi Indonesia untuk merealisasikan mimpi mereka untuk membangun pesawat terbang dari rancangan mereka sendiri dan yang mereka butuhkan terbuka lebar. Sejak saat itu Indonesia mulai sangat

menyadari bahwa sebagai satu Negara Kepulauan akan selalu membutuhkan transportasi udara untuk menunjang jalan nya pemerintahan, perkembangan perekonomian dan pertahanan nasional. Pada tahun 1946, perencanaan dan kantor kontruksi ditemukan di TRI Udara atau *Indonesia Air force* (sekarang disebut TNI-AU). Disponsori oleh Wiweko Supono, Nurtanio Pringgoadisurjo dan sumarmo, sebuah tempat kerja khusus setelah didirikan di Magetan dekat Madiun Jawa Timur. Keluar beberapa material sederhana dari *Zogling,* pesawat NWG-1 (Pesawat Layang) telah dibuat. Pembuatan pesawat ini juga menyertakan Tossin, didukung oleh Ahmad, cs. Sejumlah enam pesawat digunakan untuk mengembangkan Ilmu penerbangan, menarik perhatian di Indonesia dan dalam waktu yang sama memperkenalkan ilmu penerbangan dunia kepada para kandidat pilot yang dipersiapkan untuk mengikuti pelatihan ilmu penerbangan di India.

Kemudian pada tahun 1948 mereka sukses dalam pembuatan *engine* pesawat yang pertama, bertenaga mesin Harley Davidson, disebut WEL-X. dirancang oleh Wiweko Supono, pesawat itu kemudian dikenal dengan nama RI-X. Jaman ini ditandai dengan kemunculan beberapa club *aeromodelling* yang mempelopori kelahiran teknologi ilmu penerbangan, yang disebut Nurtanio Pringgoadisurjo. Tapi mereka harus menghentikan aktifitas mereka berkaitan dengan pemberontakan komunis Madiun dan Agresi Belanda. Pesawat terbang di sini di modifikasi untuk keperluan

berperang. Agustinus Adisucipto adalah sosok yang paling berpengaruh pada periode ini, yang telah mendesain dan melakukan uji terbang sebuah pesawat seperti halnya saat terbang dalam pertempuran sebenarnya. Dia memodifikasi cureg dari pesawat ke dalam versi *ground – attac.* Setelah jaman penduduk Belanda berakhir, aktivitas tersebut dilanjutkan di Bandung di lapangan Terbang Andir yang sekarang adalah Bandara Husen Sastra Negara. Pada tahun 1953, aktivitas itu dikembangkan dalam seksi percobaan. Dianggotai 15 orang, Seksi percobaan itu dibawah pengawasan Komando Depot Perawatan Teknik Udara yang dipimpin oleh Mayor Udara Nurtanio Pringgoadisurjo. Berdasarkan desain dari milik Nurtanio, pada 1 Agustus 1954, bagian ini berhasil menerbangkan prototype dari "Si Kumbang" yang semuanya terbuat dari logam dan hanya terdapat satu tempat duduk dan pesawat itu dibagi tiga unit. Pada 24 April 1957, dengan keputusan dari kepala staf Angkatan Udara No. 68, seksi percobaan ditingkatkan kedaam organisasi yang lebih besar yang diberi nama Sub Depot Penyelidikan percobaan dan pembuatan. Ditahun berikutnya, sekitar tahun 1958, *prototype* dari latihan dasar "Belalang 89" dengan sukses diterbangkan. Pesawat dengan nomor seri berikutnya diproduksi lima unit dan diberi nama "Belalang 90" pesawat itu digunakan sebagai untuk pelatihan kandidat pilot utama Akademi Angkatan Udara dan Pusat Penerbangan Angkatan Darat (*Academy of Airforce and Center of Army Aviation).*

Ditahun yang sama, pesawat terbang sport “Kunang 25” telah diterbangkan, memotifasi generasi muda indonesia yang tertarik dengan area pembuatan pesawat terbang.

Usaha Penetapan Industri Pesawat Terbang

Berdasarkan Keputusan Kepala Staf Angkatan Udara Indonesia No. 488, bulan Agustus 1960, maka Lembaga Ilmu Persiapan Industri Penerbangan (LIPIP) atau badan untuk persiapan ilmu penerbangan industri, yang dilantik pada 16 Desember 1961. Badan itu mempunyai fungsi mempersiapkan penerapan dari suatu ilmu penerbangan industri dengan kemampuan untuk mendukung aktivitas penerbangan nasional di Indonesia. Berkenaan dengan ini, pada tahun 1961, menandatangani suatu persetujuan koperasi dengan CEKOP (suatu industri semir pesawat terbang) untuk membangun suatu industri pesawat terbang di Indonesia, yang mencakup pembangunan fasilitas pabrik pesawat terbang, melatih SDM dan produksi dibawah lisensi dari OZL-104 Wilga adalah Gelatik (Burung Besar). Pesawat berikutnya diproduksi sebanyak 44 unit dan digunakan untuk mendukung aktivitas pertanian dan alat angkut. Hamper pada periode yang sama di tahun 1965, melalui keputusan presiden KOPE (Komando Pelaksanaan Industri Pesawat terbang) memerintahkan untuk mempersiapkan ilmu penerbangan untuk industri dan PN. Industri Pesawat Terbang didirikan.

Pada bulan Maret 1966, Nurtanio meninggal pada saat melakukan uji terbang, dan dalam rangka menghargai jasa-jasa beliau kepada bangsa dan negara KOPE dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari bergabung dan berubah menjadi LIPNUR (Lembaga Penerbangan Nurtanio). Dalam Perkembangan nya LIPNUR memproduksi pesawat latih LT-200 dan membangun Workshop untuk *after-sales-service,* peraawatan, perbaikan dan *overhauls.*

Pada tahun 1962, berdasarkan KEPRES teknik penerbangan ITB didirikan sebagai bagian dari departemen yang sudah ada. Oetardjo Diran dan Liem Keng Kie adalah perintis bagian penerbangan ini. Kedua tokoh ini memberikan beasiswa bagi pelajar ke Luar Negeri. Pada tahun 1958 melalui program tersebut beberapa pelajar Indonesia dikirim ke Luar Negeri (Eropa dan Amerika). Pada waktu yang sama, beberapa upaya lain dan perintis pendirian industri pesawat telah dilanjutkan oleh seorang pemuda Indonesia yang bernama B.J. Habibie pada tahun 1964– 1970.

Pendirian Industri Pesawat Terbang Indonesia

Tahap perintisan :

Lima faktor utama untuk mendirikan PT. Dirgantara Indonesia adalah ada beberapa orang Indonesia yang telah lama mendambakan untuk membuat pesawat terbang dan mendirikan industri pesawat terbang di Indonesia, beberapa orang Indonesia yang ahli dalam bidang IPTEK untuk membuat pesawat dan mendirikan industri pesawat

terbang, beberapa orang Indonesia tidak hanya ahli dalam bidang IPTEK, tetapi mereka juga memiliki pengabdian yang besar untuk menggunakan keahliannya untuk mendirikan industri pesawat terbang, beberapa orang yang ahli dalam bidang IPTEK untuk membuat pesawat dan mendirikan industri pesawat terbang, tidak semua dari mereka ahli dalam IPTEK namun mereka juga mempunyai pengebdian yang besar untuk menggunakan keahliannya untuk mendirikan industri pesawat terbang, dan orang yang ahli dalam bidang pemasaran dan penjualan pesawat terbang baik dalam bidang nasional maupun internasional.

Semua diprakarsai oleh B.J. Habibie, lelaki yang lahir di pare-pare, Sulawesi Selatan, pada tanggal 25 Juni 1936. Beliau adalah lulusan dari dpartemen kontruksi pesawat, dan kemudian bekerja di MBB (Masserchmitt Bolkow Blohm) sebuah industri pesawat di German sejak tahun 1965. Sejak beliau mencapai gelar doktornya pada tahun 1964, beliau mempunyai keinginan yang besar untuk kembali ke negaranya untuk berpartisipasi dalam program pembangunan di Indonesia dalam bidang industri pesawat terbang, tetapi menejemen KOPE menyarankan nya untuk terus mencari pengalaman, sambil menunggu kemungkinan pendirian pesawat terbang. Tahun 1966, ketika Adam Malik berkunjung ke Jerman, beliau meminta Habibie untuk ikut menyumbangkan pikiran nya dalam merealisasikan program pembangunan Indonesia.

Menyadari bahwa pendirian industri pesawat terbang tidak mungkin dilakukan nya sendiri, Habibie mulai merintis untuk menyiapkan SDM dengan kemampuan tinggi dimana pada saatnya nanti akan dipekerjakan pada industri pesawat terbang di Indonesia. Selanjutnya Habibie membentuk sebuah team yang bekerja secara sukarela. Pada awal 1970, untuk mewujudkan rancangan tersebut, team ini dikirim ke Jerman untuk mulai bekerja dan mempelajari IPTEK di bidang penerbangan HFB/MBB, tempat dimana Habibie bekerja. Dalam periode yang sama, kegiatan yang sama dilakukan oleh Pertamina dalam kapasitasnya sebagai bagian dalam pembangunan Indonesia, berbeda dengan Habibie, Pertamina mendirikan Pabrik Krakatau Steel. Menurut Ibnu Sutowo, sebagai Presiden Pertamina, proses transfer teknologi pada negara berkembang harus menggunakan konsep yang jelas dan berorientasi nasional. Pada awal Desember 1973, Ibnu Sutomo bertemu dengan Habibie di Dousseldorf, Jerman, dimana beliau menjelaskan penjelasan yang singkat mengenai pembangunan atau perkembangan Indonesia, pertamina dengan mimpinya untuk mendirikan industri pesawat di Indonesia, hasil dari pertemuan ini yang terpilih nya adalah Habibie sebagai penasehat presiden pertamina dan beliau di minta kembali ke Indonesia sesegera mungkin.

Pada awal Januari 1974, suatu langkah tegas kearah pendirian industri pesawat terbang telah diambil. Realisasi pertama adalah penetapan suatu divisi Bru yang khususnya pada kemajuan teknologi

dan penerbangan. Dua bulan setelah pertemuan di Dousseldorf, pada tanggal 26 Januari 1974 Habibie dipanggil oleh Presiden Soeharto. Pada pertemuan tersebut, Habibie diangkat sebagai penasehat Presiden dalam bidang teknologi. Saat itu adalah mulai pertama bagi Habibie untuk memulai tugas resminya yang pertama. Hasil dari pertemuan ini adalah lahirnya divisi ATTP *(Avanced Technology dan Technology Penerbangan Pertamina)* yang menjadi dasar bagi berdirinya BPPT dan divisi-divisi lain di PT.DI. Pada bulan September tahun 1974, ATTP menandatangani persetujuan awal sebagai ijin kerja sama dengan MBB (Jerman) CASA (Spanyol) untuk memproduksi Helikopter BO-105 dan Pesawat berbaling-baling NC-212.

Tahap pendirian:

Berdasarkan peraturan Pemerintah No. 12 Tanggal 5 April 1976, Persipan suatu industri pesawat telah dilakukan. Melalui peraturan ini semua, asset, fasilitas dan potensi yang tersedia dikumpulkan, termasuk asset Pertamina. Divisi ATTP yang telah dipersiapkan sebagai pendirian suatu industri pesawat dengan asset LIPNUR TNI Angkatan Udara. Modal dasar bagi industri pesawat yang bisa menjawab semua tantangan.

Pada tanggal 26 April 1976, berdasarkan Akte Notaris No. 15, di Jakarta, PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara secara resmi didirikan, dengan DR. B.J. Habibie sebagai presiden direkturnya. Setelah fasilitasfasilitas fisik nya telah lengkap, pada tanggal 23 Agustus 1976

Presiden Soeharto meresmikan Industri pesawat terbang ini dengan jumlah karyawan 1000 orang. Diawali dengan membangun dasar penguasaan teknologi melalui lisensi, perusahaan ini memperoduksi helicopter (NBO-150 Super Puma) dan pesawat terbang (NAS-332, NC-212) dan tiga tahun kemudian mengintegrasikan teknologi, PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara bersama CASA merancang dan memproduksi CN-235. Kemudian, dalam rangka memantapkan kehadiran nya dalam masyarakat industri kedirgantaraan dunia serta meningkatkan kemampuan sebagai industri pesawat terbang, kerjasama internasional ditandatangani, antara lain dengan BOEING COMPANY, menghasilkan komponen pesawat BOEING dengan BELL Helikopter Textron, memproduksi BELL-421. Dengan pe berkembang, Dirgantara Indonesia merancang N-250, generasi pesawat penguasaan teknologi serta keahlian yang terus. penumpang Sub Sonic dengan daya angkut 64-6 8 penumpang dengan *Fly By Wire Sistem.* Prototype pertamanya telah berhasil diterbangkan pertama kalinya, pada 10 Agustus 1995, dan telah menjalani sekitar 600 jam uji terbang. Kemudian diteruskan dengan mengembangkan N-2 130 pesawat Jet Transonic dengan inovasi baru, dalam tahap Preliminarin Desain.namun kedua program tersebut terhenti karena adanya kendala pendanaan. Pada tahun 1998, sebagai dampak dari krisis ekonomi dan moneter pada tahun sebelumnya, industri ini mempersiapkan paradigma baru.

Paradigma dan Nama Baru

Dalam rangka menghadapi sistem pasar gelobal yang baru, PT. DI kembali memperbaiki dirinya menuju "IPTN 2000" yang lebih menekankan pada implementasi yang baru, orientasi bisnis, strategis untuk memenuhi tuntunan situasi saat ini dengan struktur yang baru.

Program terstrukturisasi perusahaan mencakup orientasi bisnis, penataan ulang SDM, dan lebih memfokuskan pada misi pemasaran dan bisnis. Pt . DI sekarang ini menjual sebagian keahliannya dalam bidang keteknikan dengan menawarkan jasa dan mendesain hinga pengujian nya, produksi komponen pesawat dan non pesawat, dan layanan pasca jual. Itulah sebabnya sehingga IPTN berubah menjadi PT. DIRGANTARA INDONESIA atau *Indonesian Aerospace* disingkat IAe yang diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia, KH. Abdurahman Wahid di Bandung pada tanggal 24 Agustus 2000. Melalui paradigma ini, PT. Dirgantara Indonesia lebih beriorentasi bisnis dengan memanfaatkan teknologi yang telah diserap selama tiga windu, sebagai ujung tombak dalam menghasilkan produk dan jasa. Kini PT. DI telah berhasil sebagai industri manufaktur dan memiliki diversifikasi produknya, tidak dalam bidang pesawat terbang, tetapi juga dalam bidang lain seperti otomasi dan control, minyak dan gas, tubin industri, teknologi similasi, *engineering service.* Pada awal tahun 2004, program restrukturisasi perusahaan yang mencakup reorientasi bisnis dan penataan ulang SDM digulirkan, postur karyawan menyusut

dari 9.670 menjadi sekitar 3.500 orang; dan dirgantara Indonesia memfokuskan bisnisnya dari 18 unit menjadi 5 satuan usaha, yang meliputi:

6.Air Craft

7.Aero Structure

8.Air Craft Services

9.Defence

10.Engineering Service

Dengan demikian diharapkan industri ini menjadi institusi bisnis yang efisien.

Visi dan misi perusahaan :

Menjadi perusahaan kelas dunia dalam industri dirgantara yang berbasis pada penguasaan teknologi tinggi dan mampu bersaing dalam pasar gelobal, dengan mengendalikan keunggulan biaya.

Misi perusahaan :

9. Menjalankan usaha dengan selalu beriorentasi pada aspek bisnis dan komersial dan dapat menghasilkan produk dan jasa yang memiliki keunggulan biaya.
10. Sebagai pusat keunggulan dibidang industri dirgantara, terutama dalam rekayasa, merancang bangun, manufaktur, produksi dan militer dan juga aplikasi diluar industri dirgantara.
11. Menjadikan perusahaan sebagai pemain kelas dunia di industri

global yang mampu bersaing dan melakukan aliansih strategis dengan industri dirgantara kelas dunia lainya.

3.2 Tempat dan Kedudukan Perusahaan

Tempat perusahaan kerja praktek yaitu tepatnya di Jalan Padjadjaran No.154 Bandung Jawabarat, yang mana kedudukan PT. DI adalah perusahaan (persero) yang dimiliki oleh pemerintah Indonesia (BUMN), sehingga pemasukan atau pendapatan pengeluaran masuk kedalam kas keuangan negara, kebijakan-kebijakan di atur oleh undang-undang yang berlaku di negara kita, campur tangan pemerintah sangat berperan sekali terhadap kemajuan perusahaan dan kemajuan perekonomian Negara Indonesia.

3.3 Bentuk dan Hukum Perusahaan

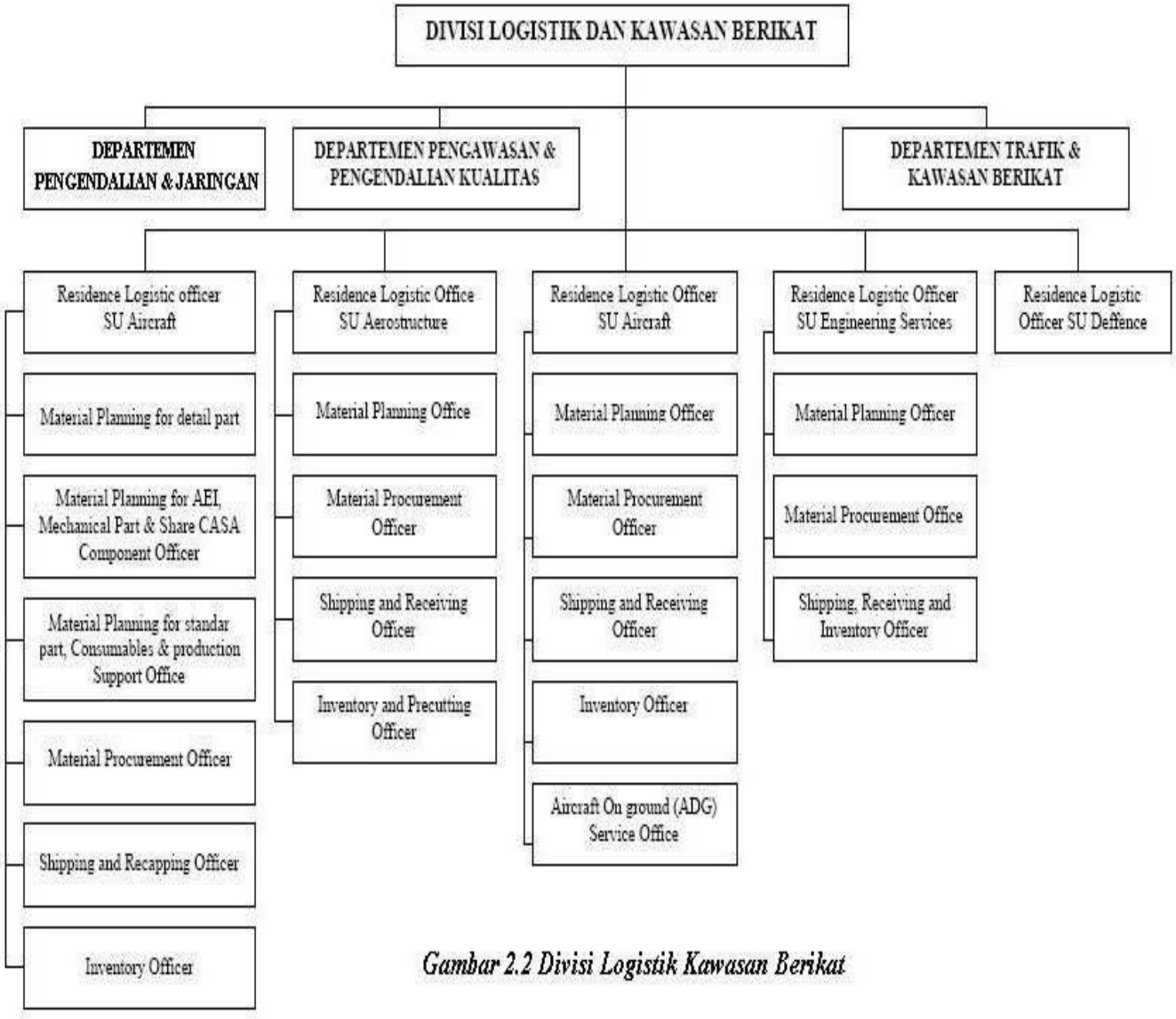
Bentuk perusahaan ini adalah BUMN yang mana perusahaan ini segala sesuatunya milik negara dan hukum yang berlaku adalah hukum Negara atau hukum Internasional, dimana kegiatan nya pun di pantau oleh pemerintah dan harus sesuai dengan aturan undang-undang, seperti dalam pengadaan material untuk pesawat tidak dapat sembarangan membeli barang atau menjual di manapun dan kapan pun, namun di dalam pengadaan barang atau penjualan pesawat harus sepengetahuan negara dan masuk ke kas negara atau anggaran pendapatan negara.

3.4 Bidang Pekerjaan Divisi / Departemen Tempat Kerja Praktek

Bidang pekerjaan yang dimiliki PT. DI secara umumnya adalah perusahaan pembuatan pesawat terbang, namun di PT.DI didalam pembuatan pesawat terbang bahan baku yang diperlukan bukan dari dalam Negeri saja,

namun untuk standar pack dari luar Negeri, dan di PT. DI sendiri hanya memproduksi barang pendukungnya saja.

Table 3.1



Gambar 2.2 Divisi Logistik Kawasan Berikat

3.5 Struktur Organisasi

Table 3.2

STRUKTUR ORGANISASI TINGKAT MANAGER SUPERVISOR DILINGKUNGAN SATUAN USAHA AIRCRAFT

