BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Singkat Perusahaan

Berawal dari 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 antara lain 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 di Indonesia.

UPAYA PEMBUATAN PESAWAT TERBANG DI INDONESIA

A. PRA KEMERDEKAAN

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 milik pribadi minat membuat pesawat terbang berkembang. Pada tahun 1937, delapan tahun sebelum kemerdekaan atas permintaan seorang pengusaha, serta 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 di bengkel Jl. Kebon Kawung, Bandung.

B. PASCA KEMERDEKAAN DAN PERANG KEMERDEKAAN

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 massa ini adalah Agustinus Adisutjipto, yang merancang dan menguji terbangkan dan menerbangkan dalam pertempuran yang sesungguhnya. Pesawat Cureng/Nishikoren

peninggalan Jepang yang dimodifikasi menjadi versi serang darat. Penerbangan pertamanya di atas kota kecil Tasikmalaya pada Oktober 1945.

Pada tahun 1946, di Yogyakarta dibentuk Biro Rencana dan Konstruksi pada TRI-Udara. Dengan dipelopori Wiweko Soepono, Nurtanio Pringgoadisurjo, dan J. Sumarsono dibuka sebuah bengkel di bekas 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, dkk. Pesawat-pesawat yang dibuat enam buah ini dimanfaatkan untuk mengembangkan minat dirgantara serta dipergunakan untuk memperkenalkan dunia penerbangan kepada calon penerbang yang saat itu akan 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 tunggal yang dibuat sesuai dengan kondisi negara pada waktu itu. Pesawat ini dibuat tiga buah.

Pada 24 April 1957, Seksi Percobaan ditingkatkan menjadi Sub Depot Penyelidikan, Percobaan & Pembuatan berdasar Surat Keputusan Kepala Staf Angkatan Udara No. 68.

Setahun kemudian, 1958 berhasil diterbangkan prototip pesawat latih dasar "Belalang 89" yang ketika diproduksi menjadi Belalang 90. Pesawat yang diproduksi sebanyak lima unit ini dipergunakan untuk mendidik calon penerbang di Akademi Angkatan Udara dan 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.

UPAYA PENDIRIAN INDUSTRI 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 dan Rusia.

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 dibentuk kelompok Penerbangan yang di ketuai BJ. Habibie.

PENDIRIAN INDUSTRI PESAWAT TERBANG

A. PERINTISAN

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 industri pesawat terbang.

September 1974, Pertamina - Divisi Advanced Technology menandatangani perjanjian dasar kerjasama lisensi dengan MBB - Jerman dan CASA - Spanyol untuk memproduksi BO-105 dan C-212.

B. PENDIRIAN

Ketika upaya pendirian mulai menampakkan bentuknya - dengan nama Industri Pesawat Terbang Indonesia/IPIN di Pondok Cabe, Jakarta - timbul permasalahan dan krisis 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. Dalam perjalanannya kemudian, pada 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio berubah menjadi **PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara** atau **IPTN**.

Dari tahun 1976 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/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 berpen- dirian dalam ilmu, teori dan keahlian untuk melaksanakannya dalam bentuk kerja. Berpijak pada hal itu IPTN menerapkan filosofi transformasi teknologi "BERMULA DI AKHIR, BERAKHIR DI AWAL". Suatu 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/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 rancang bangun secara mandiri. Sedang tahap keempat dimaksudkan untuk menguasai ilmu-ilmu dasar dalam rangka mendukung pengembangan produk - produk baru yang unggul.

PARADIGMA BARU DAN NAMA BARU

Selama 24 tahun IPTN relatif berhasil melakukan transformasi teknologi, sekaligus menguasai teknologi kedirgantaraan dalam hal disain, pengembangan, serta pembuatan pesawat 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 menfokuskan 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 *tolls* 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.

2.1.1 Visi dan Misi Perusahaan

Sebagai suatu perusahaan yang berkelas, PT. Dirgantara Indonesia mempunyai visi dan misi dalam menjalankan usahanya. Visi dan misi PT. Dirgantara Indonesia sebagai berikut:

Visi dari PT. Dirgantara Indonesia adalah

"Menjadi perusahaan kelas dunia dalam industri dirgantara yang berbasis pada penguasaan teknologi tinggi dan mampu bersaing dalam pasar global, dengan mengandalkan keunggulan biaya"

Misi dari PT. Dirgantara Indonesia adalah:

1. Menjalankan usaha dengan selalu berorientasi pada aspek bisnis dan komersil dan dapat menghasilkan produk dan jasa yang memiliki keunggulan biaya.

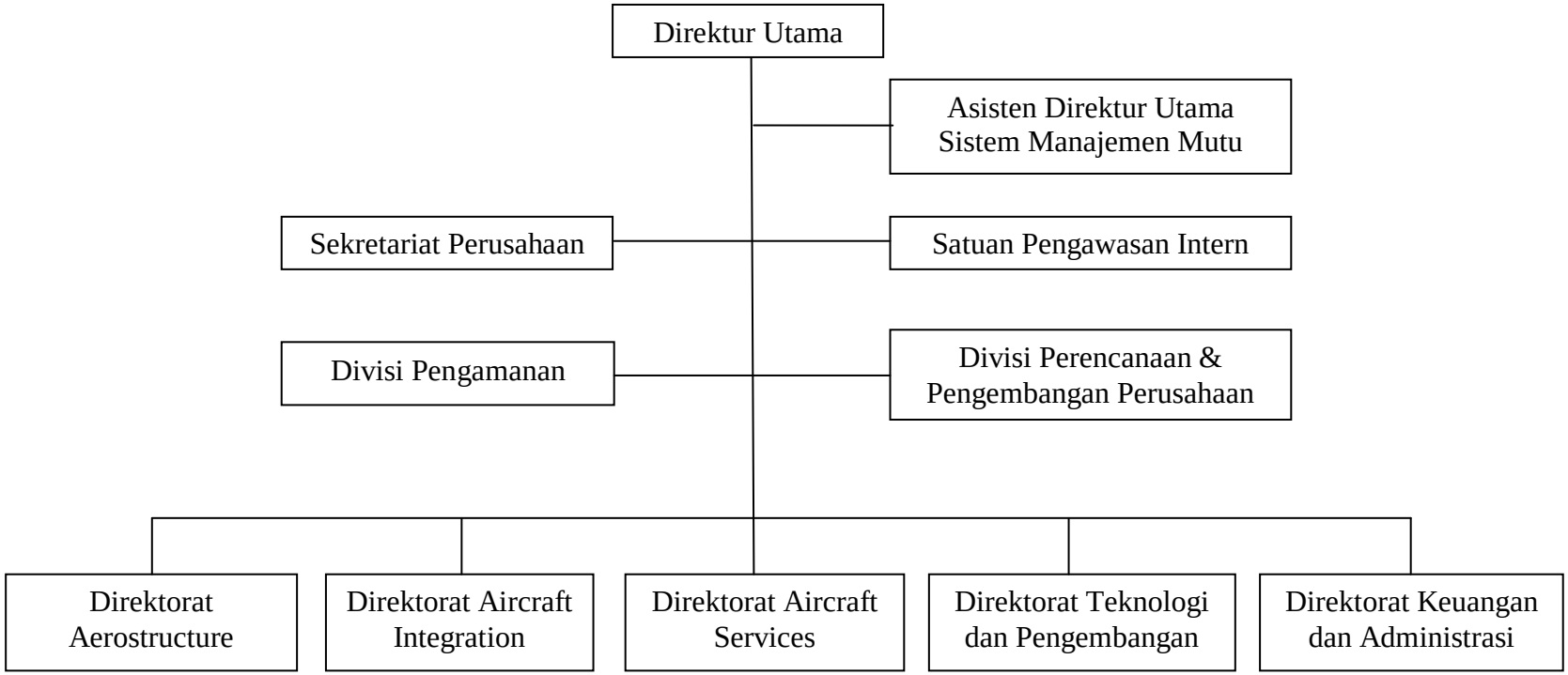
2. Sebagai pusat keunggulan di bidang industri dirgantara, terutama dalam rekayasa, rancang bangun, manufaktur, produksi, dan pemeliharaan untuk kepentingan komersial dan militer dan juga untuk aplikasi diluar industri dirgantara.
3. Menjadikan Perusahaan sebagai pemain kelas dunia di industri global yang mampu bersaing dan melakukan aliansi strategis dengan industri dirgantara kelas dunia lainnya.

2.2 Struktur Organisasi PT. Dirgantara Indonesia

Adapun Struktur Organisasi yang ada pada PT. Dirgantara Indonesia adalah sebagai berikut:

Gambar 2.1

STRUKTUR ORGANISASI PT. DIRGANTARA INDONESIA



2.3 Uraian Tugas Pada PT. Dirgantara Indonesia

Uraian tugas pada PT. Dirgantara Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Direktur Utama
   a. Memimpin dan mengkoordinasikan anggota direksi dalam melaksanakan pengurusan perusahaan untuk kepentingan dan tujuan perusahaan.
   b. Memimpin rapat direksi.
   c. Mengkoordinasi operasi perusahaan.
2. Asisten Direktur Utama Sistem Manajemen Mutu Perusahaan

   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 dari perusahaan yang dikenal secara positif dan meluas di dunia industri penerbangan domestik dan internasional.
3. Sekretariat Perusahaan

   Mengelola interaksi diantara organ perusahaan (direksi, dewan komisaris dan pemegang saham) dan mengelola hubungan perusahaan dengan seluruh pemangku kepentingan, agar memenuhi ketentuan dalam anggaran dasar, peraturan perundang - undangan yang berlaku dan memenuhi persyaratan tata kelola perusahaan yang baik. Tujuannya agar visi dan misi perusahaan dapat diwujudkan melalui perlakuan bisnis yang efisien, efektif, ekonomis dan beban dari KKN serta diterima secara ethis.

4. Satuan Pengawasan Intern

   a. Mengelola fungsi satuan pengawasan intern secara efektif dan efisien, guna memastikan kegiatan fungsi maupun memberikan kontribusi yang bernilai tambah bagi perusahaan, melalui pendekatan penilaian yang sistematis dan teratur dalam mengembangkan dan menjaga efektifitas sistem pengembangan internal, pengelolaan resiko dan proses *governance* sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang - undangan yang berlaku.

   b. Mengendalikan pelaksanaan proses audit berbasis risiko berdasarkan standar profesi yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, rekomendasi, pelaporan serta pemantauan tindak lanjut, serta melaksanakan aktivitas pemantauan dan konsultasi.

   c. Melakukan koordinasi dengan atau menjadi mitra bagi komite audit komisaris dan aparat eksternal auditor, serta memantau tindak lanjut ramuan hasil audit.

   d. Mengelola pelaksanaan audit khusus termasuk namun tindakan terbatas untuk mendalami hasil audit operasional yang berindikasi adanya tindakan kecurangan sekaligus menilai efektivitas desain dan operasi pengendalian internal dalam pencegahan kecurangan.

   e. Mengembangkan program jaminan kualitas audit melalui penilaian internal (*Control Selt Assessment - CSA*), pengembangan metode audit dan perencanaan postur sumber daya manusia, serta program

pendidikan & latihan yang berkelanjutan berdasarkan standar profesi.

5. Divisi Pengamanan

   Melaksanakan kegiatan pengamanan dikawasan perusahaan baik berupa pengamanan personil, materiil, instalasi maupun pengamanan informasi atau dokumen baik *safety* & *security* yang dilakukan secara preventif maupun represif dengan tujuan untuk mengadakan pencagahan (*Loss Precention & Plant / Crime Protection*), serta pencarian dan penyelamatan (SAR) dan pemadaman kebakaran dari usaha - usaha atau tindakan pihak lain uang dapat merugikan perusahaan serta menciptakan lingkungan perusahaan yang aman, tertib dan teratur.

6. Divisi Perencanaan Dan Pengembangan Perusahaan

   a. Menyusun Rencana Strategi Perusahaan (RSP) untuk 10 (sepuluh) tahun dan rencana jangka panjang perusahaan untuk 5 (lima) tahun kedepan yang adaptif terhadap perubahan lingkungan.
   b. Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahunan.
   c. Melakukan pengendalain anggaran melalui Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) unit organisasi.
   d. Melakukan evaluasi kinerja perusahaan, mengidentifikasi alternatif tindakan stratejik atas kesenjangan performansi terhadap rencana yang ditetapkan.

e. Menyusun laporan menajemen secara periodik dan tahunan (*un-audit and audited*) atas realisasi kinerja usaha.
f. Menyusun laporan hasil kajian bisnis korporasi sesuai kebutuhan direksi, komisaris dan pemegang saham serta pihak - pihak yang berkepentingan.
g. Melaksanakan pembinaan serta mengevaluasi kinerja anak perusahaan dan perusahaan patungan.
h. Merencanakan, mengeveluasi dan mengelola portofolio bisnis perusahaan serta mengembangkan bisnis perusahaan.
i. Memfasilitasi, memantau, dan mengevaluasi pelaksanaan manajemen risiko perusahaan.

7. Direktorat *Aerostructure*

a. Melakukan aktivitas pemasaran dan penjualan produk dan jasa.
b. Melakukan aktivitas produksi, yang meliputi proses: *metal forming*, *machining*, *bonding* dan *composite*, *special process* dan *surface treatment*.
c. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang diperlukan.
d. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan jaminan purna jual (*warranty*) dari produk dan jasa yang dihasilkan.

8. Direktorat *Aircraft Integration*
    a. Melakukan pemasaran dan penjualan pesawat terbang dan helikopter, termasuk produk *support* dan jasa - jasa lainnya, baik di dalam maupun diluar negeri.
    b. Melakukan aktivitas produksi, yang meliputi: perakitan, integrasi serta pengujian pesawat terbang dan helikopter.
    c. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang diperlukan.
    d. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan kegiatan jaminan purna jual (*warranty*) dari produk dan jasa yang dihasilkan.
9. Direktorat *Aircraft Service*
    a. Merawat dan memperbaiki pesawat terbang dan helikopter maupun mesin - mesin untuk keperluan industri.
    b. Melakukan pemasaran dan penjualan produk dan jasa perawatan dan perbaikan.
    c. Melaksanakan modifikasi produk sesuai dengan permintaan pelanggan.
10. Direktorat Teknologi Dan Pengembangan
    a. Menjaga status operasional dan memelihara seluruh peralatan pengembangan teknologi.
    b. Menjalin kerjasama teknologi dengan lembaga pendidikan, penelitian pengembangan dan rekayasa teknologi terkait.

c. Memberikan layanan teknologi di dalam perusahaan meliputi kegiatan pemasaran, rancang bangun, produksi, uji terbang dan sertifikasi serta perawatan.

11. Direktorat Keuangan Dan Administrasi

a. Menentukan strategi dan kebijakan keuangan dan administrasi perusahaan.
b. Mengarahkan unit - unit dibawah direktorat keuangan dan administrasi dalam melaksanakan strategi dan kebijakan keuangan dan administrasi perusahaan.
c. Mengintegrasi perencanaan keuangan perusahaan, memonitor, dan mengarahkan pelaksanaannya.
d. Mengelola dana perusahaan secara efisien, ekonomis dan efektif.
e. Melaksanakan penyusunan informasi akuntansi perusahaan dan membina penyusunan informasi akuntansi direktorat - direktorat.
f. Membina keakuratan informasi aset - aset perusahaan.

2.4 Aspek Kegiatan Perusahaan

Kegiatan umum yang dilakukan PT. Dirgantara Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Merancang dan memproduksi pesawat terbang angkut serba guna CN - 235 dan CN - 250.
2. Memproduksi sebagian komponen pesawat terbang Boeing - 767 dan Boeing - 737 dan Fokker-100.
3. Memproduksi helikopter NBell - 412.
4. Membuat komponen pesawat terbang F - 16.
5. Memproduksi pesawat terbang dan helikopter untuk kepentingan pertahanan negara.
6. Merawat dan memperbaiki mesin - mesin pesawat terbang maupun mesin - mesin untuk keperluan industri.
7. Melakukan kerja sama dengan industri - industri pesawat terbang luar negeri dalam hal merancang dan memproduksi pesawat terbang dan helikopter.
8. Mengadakan pendidikan dan pelatihan bagi teknisi pesawat.