BAB III

OBJEK PENELITIAN

3.1 SEJARAH PERUSAHAAN PT. DIRGANTARA INDONESIA

PT. Dirgantara Indonesia (PT. DI) adalah industri dirgantara *(aerospace industry)* satu-satunya di Indonesia. Perusahaan ini dimliki oleh pemerintah Indonesia. PT.DI merupakan hasil restrukturisasi terbaru dari perusahaan-perusahaan dirgantara sebelumnya, dimana PT. DI mulai berfungsi pada tanggal 24 Agustus 2000. Embrio perusahaan sebenarnya sudah ada sejak sebelum kemerdekaan Indonesia yang mengalami tahap-tahap periode perkembangan, yang secara kronologis adalah sebagai berikut, Pemerintah Hindia Belanda awalnya tidak memiliki kebijakan/program pembuatan pesawat di Indonesia. Mereka hanya memiliki serangkaian aktifitas yang terkait dengan pembuatan lisensi dan evaluasi (pemeriksaan) standar teknis dan keamanan pesawat-pesawat yang beroprasi di Indonesia. Pada tahun 1914 pemerintah Hindia Belanda mendirikan *Flight Test Section* (Bagian Uji Terbang) di lapangan udara yang berada di Surabayauntuk menguji perfoma penerbangan pesawat di daerah tropis. Pada tahun 1922, para pemuda Indonesia sudah dilibatkan dalam memodifikasi sebuah pesawat terbang di sebuah bengkel warga Belanda yang bernama LW. Walraven, yang ada di jalan Cikapundung, Bandung. Kemudian pada tahun 1930, dibentuk *Aircraft Production Section* (Bagian Pembuatan Pesawat Udara) yang merakit pesawat Canadian AVRO-AL yang bagian *fuselage* nya (badan pesawat) menggunakan kayu lokal Indonesia. Fasilitas perakitan pesawat ini kemudian

dipindahkan ke Lapangan Udara Andir (sekarang namanya Lapangan Husein Sastranegara).

Pada tahun 1937, dua orang pria berkebangsaan Belanda yang bernama LW. Walraven dan MV. Patist merancang pesawat tipe PK.KKH yaitu sebuah pesawat kecil dengan tujuan untuk menerbangkannya sendiri ke Belanda dan Cina sebagai upaya pencatatan rekor pribadi. Dalam usahanya untuk membangun PK.KKH, LW. Walraven dan MV. Patist mengumpulkan sebuah tim yang terdiri dari pemuda Indonesia dibawah pimpinan Tossin untuk merakit pesawat tersebut di bengkel di jalan Kebon Kawung, Bandung.

Sejak awal kemerdekaan Indonesia, pemerintah Indonesia menyadari betapa pentinganya transportasi udara untuk keperluan pemerintahan, perkembangan ekonomi dan pertahanan nasional sebagai akibat dari situasi Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Sebagai tindak lanjutnya, pada tahun 1946, Biro Perencanaan dan Konstruksi dibentuk oleh TRI-Udara (sekarang disebut TNI AU). Kemudian anggota-anggotanya yang terdiri dari Weweko Supono, Nurtanio Pringgoadisurjo dan Sumarsono mendirikan sebuah bengkel khusus di Magetan dekat Madium Jawa Timur. Bengkel ini kemudian menghasilkan pesawat layang NWG-1 yang pembuatannya juga melibatkan Tossin, Ahmad dan rekan-rekan yang dulu terlibat dalam pembuatan pesawat PK.KKH. pada tahun 1948, bengkel ini juga menghasilkan pesawat WEL X yang di desain oleh Weweko Supono. Pada periode yang sama Nurtanio mengembangkan klub-klub *Aeromodelling* di Bandung. Namun aktifitas ini terhenti ketika terjadi pemberontakan Madiun dan Agresi Militer Belanda 1 dan 2.

Setelah negara Indonesia akhirnya disahkan oleh PBB, kegiatan klub-klub *Aeromodelling* kembali berlangsung di Lapangan Udara Andir (sekarang bernama Husein Sastranegara) Bandung. Pada tahun 1953, aktifitas klub-klub ini disatukan dalam organisasi bernama Seksi Percobaan , beranggotakan 15 orang dan dibawah supervisi Komando Depot Perawatan Teknik udara dengan Mayor Nurtanio Pringgoadisurjo sebagai pimpinannya. Pada tanggal 1 agustus 1954, Seksi Percobaan berhasil menerbangkan pesawat "Si Kumbang" yang merupakan hasil desain Nurtanio. Kemudian pada tanggal 24 April 1957, Seksi Percobaan dirombak menjadi organisasi yang lebih besar yang disebut Sub Depot Penyelidikan, Percobaan an Pembuatan yang pada tahun 1958 menghasilkan pesawat latih "Belalang 89" dan "Belalang 90" yang digunakan untuk melatih kandidat pilot di Akademi Angkatan Udara dan Pusat Penerbangan Angkatan Darat. Pada tahun yang sama Sub Depot Penyelidikan juga menghasilkan pesawat "Kumbang 25". Pada tahun 1960 samapi 1964, Nurtanio dan tiga orang kolega lainnya dikirim pemeritahan Indonesia ke **FEATI** (*Far Easten Air Transport Incorporate*) di Fillipina untuk mengembangkan pengetahuan *aeronatical meeka* dan sekembalinya dari Studi, mereka bekerja di LAPIP.

Pada 16 Desember 1961 pemerintah Indonesia membentuk LAPIP (Lembaga Persiapan Industri Penerbangan) dibawah kepemimpinan Nurtanio dengan tujuan untuk mempersiapkan Industri Penerbangan yang mempunyai kemampuan untuk mendukung kegiatan penerbangan nasional Indonesia. LAPIP pada tahun 1961 kemudian berkerjasama dengan CEKOP (Industri Pesawat Terbang Polandia) untuk membangun fasilitas perakitan pesawat, *Human*

Resource Training dan selain itu CEKOP juga memberikan lisensi kepada LAPIP untuk memproduksi pesawat PZL 104 Wilga (Di Indonesia bernama Gelatik).

Pada tahun 1965 sebagai kelanjutan dari LAPIP didirikan KOPELATIP (Komado Pelaksaan Industri Pesawat Terbang) utnuk TNI AU dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari (di bawah asuhan Pertamina) melalui Dekrit Presiden. Setelah pada tahun 1966 Nurtanio yang merupakan Bapak Penerbangan Indonesia meninggal dunia, pemerintah menggabungkan KOPELATIP dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari menjadi ***LIPNUR*** (Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio) untuk menghormati kepeloporan almarhum Nurtanio dalam dunia Penerbangan Indonesia. Kemudian pada tahun yang sama, melalui perantara Adam Malik yang merupakan Mentri Luar Negri Indonesia, B.J. Habibie yang ketika itu bekerja di perusahaan Dirgantara MBB *(Masserschmitt Blokow Blohm)* di Jerman setelah lulus dari *Aachen Technial High Learning*, Fakultas *Aircraft Constraction*, diminta untuk menyumbangkan tenaganya untuk membangun Indudtri Penerbangan Indonesia. B.J. Habibie kemudian membentuk team untuk mempelajari perakitan pesawat di perusahaan MBB, tempatnya bekerja.

Kemudian pada awal Januari 1974, B.J. Habibie dipanggil Soeharto (Presiden RI kedua) dan ditunjuk sebagai penasehat Presiden dalam bidang Teknologi. Pertemuan ini juga melahirkan Badan ATTP (Advanced Technology & Teknologi Penerbangan Pertamina) yang dipimpin Habibie dan bertujuan mendapatkan lisensi pembuatan pesawat terbang dari perusahaan Aerospace di luar negri untuk diproduksi di Indonesia. Akhirnya pada bulan September 1974, ATTP berhaisl menandatangani perjanjian untuk kerjasama lisensi dengan MBB

(Jerman) dan CASA (Spanyol) untuk memproduksi Helikopter tipe BO-105 dan pesawat sayap tetap tipe NC-212.

Sebagai bagian dari program PELITA (Pembanguan Lima Tahun) VI oleh Presiden Soeharto, pada tanggal 5 April 1976 dimulailah proses penggabungan ATTP dengan LIPNUR menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio yang dilanjutkan dengan pembuatan akta notaris no.15 di Jakarta yang mengesahkan B.J. Habibie sebagai Presiden Direktur. Kemudian pada tanggal 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio mengalami perubahan naman menjadi PT. Industri Pesawat terbang Nusantara **(IPTN).**

Kemudian sebagai Perusahaan Dirgantara Indonesia, IPTN melaksanakan program pengembangan perusahaannya ke dalam *2 tahapan* yaitu : *Tahap alih tehnologi* yaitu tahapan mendapatkan lisensi dari perusahaan dirgantara di luar negeri untuk merakit pesawat dan helicopter di Indonesia sebagai upaya menyerap keahlian dan teknologi dari luar yang ditandai dengan memperbarui perjanjian dengan pihak MBB (Jerman) untuk merakit helicopter tipe BO-105 dan pihak CASA (Spanyol) untuk memproduksi pesawat sayap tetap tipe NC-212, Perjanjian sebelumnya dilakukan dengan ATTP yang pada tahun 1976 telah menjadi bagian dari IPTN. Pada tahap alih teknologi ini juga dilanjutkan dengan perjanjian dengan perusahaan FZ dari Belgia untuk mendapatkan lisensi merakit Helicopter NSA 330 PUMA dan Helicopter NAS 332 Super PUMA. Setelah tahap alih teknologi ini dinilai cukup sukses, maka IPTN melanjutkan program pengembangannya ke tahap berikutnya yaitu *tahap integrasi teknologi* yaitu tahap mengintegrasikan keahlian dan teknologi yang didapatkan dari luar negeri untuk

mendesain dan memproduksi pesawat juga komponen pesawat buatan dalam negeri. Tahap ini dimulai tahun 1980 yang ditandai dengan menandatangani perjanjian kerjasama baru dengan perusahaan CASA untuk mendirikan perusahaan patungan bernama ***Aercraft Technology Industry (Airtech)*** untuk merancang dan memproduksi pesawat angkut serba guna CN-235. Pesawat ini mulai dipromosikan pada pameran ke Dirgantaraan ke 34 di Perancis pada tanggal 10 Juni 1980. Kemudian tahun 1983, IPTN mendirikan Divisi Sistem Bersenjata untuk merakit pesawat dan helicopter versi militer sebagai bagian dari pengembangan usaha dan pasar. Pada tahun yang sama juga dibentuk Divisi Perawatan Mesin ***(Universal Maintenence Center)*** untuk memperbaiki mesin-mesin pesawat terbang dan helicopter. Karena ragam usaha dan produk yang semakin berkembang, pada tahun 1985, IPTN kemudian memperluas pabriknya dengan membangun kawasan industri II, III dan IV. Perluasan pabrik ini juga diikuti dengan penambahan jumlah karyawan yang mencapai puncaknya pada tahun 1994 dengan jumlah karyawan 16.000 orang. Kemudian pada tahun 1999, IPTN mengembangkan produk pesawat baru sebagai bagian dari tahap integrasi teknologi yaitu pesawat CN-250 dan N-2130, namun kedua proyek ini terpaksa dihentikan sebagai akibat dari krisis ekonomi yang melanda negara Indonesia dan Asia Tenggara dimana Lembaga Keuangan Internasional IMF menetapkan syarat bahwa pemerintah Indonesia harus menghentikan pengaliran dana ke Industri Dirgantara, apabila ingin mendapatkan bantuan dari lembaga tersebut. Putusnya aliran dana dari pemerintah dan ditambah dengan menurun tajamnya pesanan

pesawat dan helicopter menyebabkan IPTN dilanda krisis keuangan dan terancam bangkrut.

Pada tanggal 24 Agustus 2000 sebagai langkah dalam krisis keuangannya, IPTN merampingkan perusahaannya dan sekaligus merubah namanya menjadi PT. Dirgantara Indonesia. Program perampingan meliputi orientasi bisnis, pengalokasian SDM dalam jumlah yang sesuai dengan beban kerja dan pengolahan *capital* dengan pasar yang lebih terfokus dan tujuan bisnis yang terkonsentrasi.

Sebagai hasil program perampingan, pada awal hingga pertengahan tahun 2000-an, PT. Dirgantara Indonesia (PTDI) mulai menunjukan kebangkitannya kembali, banyak pesanan pesawat datang dari luar negeri seperti negara Thailand, Malaysia, Brunei, Korea, Fillipina dan negara lainnya. Mesekipun begitu, karena dinilai tidak mampu membayar utang berupa kompensasi dan manfaat pensiun, dan juga jaminan hari tua kepada mantan karyawannya, PT. Dirgantara Indonesia dinyatakan pailit oleh Pengadilan Niaga, pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat 4 September 2007. Namun, pada tanggal 24 Oktober 2007 keputusan pailit tersebut dibatalkan dan PT. Dirgantara Indonesia masih berjalan hingga sekarang.

Berkaitan dengan itu, sejak Oktober 1998 industri ini mempersiapkan paradigma baru. Program restrukturisasi permodalan dan keuangan digulirkan. Melalui restrukturisasi ini postur karyawan menyusut dari 16.000 menjadi 10.000 karyawan. Puncaknya adalah ketika perubahan nama menjadi PT. DI, dilanjutkan dengan pengukuhan direksi baru. Nama PT. Dirgantara Indonesia diharapkan melahirkan citra baru yang lebih baik.

Melalui paradigma ini PT. Dirgantara Indonesia lebih berorientasi bisnis dengan memanfaatkan teknologi yang telah diserap selama tiga windu yang lalu sebagai ujung tombak dalam menghasilkan produk dan jasa.

Orientasi Dirgantara Indonesia 70% pada bisnis inti pesawat terbang serta kompetensi lain yang terkait dengan pesawat terbang, sementara 30% nya pada bisnis plasma. Dengan Paradigma baru ini Dirgantara Indonesia melahirkan 6*profil center*, dan 7 *strategic bussines units*, serta 5 usaha pendukung. Melalui implementasi restrukturisasi sejak April 1999 lalu diharapkan industri ini menjadi institusi bisnis yang adaptif, efisien dengan memberdayakan unit-unit bisnis melalui otonomi, mempercepat pengambilan keputusan bisnis serta meningkatkan efisien operasi.

Tabel 3.1

Produk Pesawat PT.DI

Nama Produk	**Keterangan**
N-2130	Pesawat regional bermesin ganda dengan kapasitas 100-130 penumpang.
N-250-100	Pesawat *commuter* generasi baru yang menggunakan teknologi mutakhir dan didesain dengan memaksimalkan operassional, efisiensi, dan kenyamanan penumpang.
NC-212	Pesawat transportasi ringan multi guna, terutama untuk jarak dekat dan menengah.
CN-235	Pesawat dengan kapasitas 35 penumpang, mulai dirancang tahun

	1979 dan diselesaikan tahun 1983, sebagai hasil kerjasama antara PT. IPTN dengan CASA
NBO-105	Helicopter yang di desain untuk beroprasi dengan temperature tinggi di daerah pegunungan. NBO-105 adalah helicopter yang multiguna bisa dioprasikan utnuk berbagai tujuan, seperti transportasi, penyelamatan, riset, eksploitasi, aplikasi militer, training pilot, evakuasi medis dan tujuan-tujuan lain. Program helicopter NBO-105 dibawah lisensi MBB jerman Barat, dimulai sejak 1975.
NAS-332	Tipe helicopter lain yang diproduksi PT. Dirgantara Indonesia dibawah lisensi *Aerospatiale*, Perancis sejak 1983. Terdapat 2 versi tipe ini, Puma NAS 330 dan Super Puma NAS 332 yang cocok untuk transportasi suplai militer atau eksplorasi lepas pantai dan penerbangan VIP.
NBELL-412	Helicopter kelas medium yang cocok sebagai pesawat gerak cepat bagi perlengkapan militer, suplai dan transportasi militer. Helicopter ini diproduksi PT. Dirgantara Indonesia dibawah lisensi Bell Helicopter Textron, USA, 1982.

Sumber : Arsip Penulis tahun 2010

Tabel 3.2

Produk Pertahanan PT. DI

FFAR 2.75”	Roket pesawat Fin Holding dibawah lisensi F2 Belgia. Produksi pertama diluncurkan tahun 1985, terutama untuk menyuplai departemen pertahanan.
SUT TORPEDO	SUT (Surface Underwater Treatment Torpedo) diproduksi utnuk memenuhi persyaratan dari departemen pertahanan.
CN-235 COMPONENT	Produksi dari komponen ini merupakan kerja sama dengan CASA dalam kaitannya dengan produksi pesawat CN-235.
F-16 COMPONENT	Produksi komponen ini adalah hasil kerjasama dengan General Dynamics.
B-737 COMPONENT	Negosiasi subkontrak dengan Boeing. Program ini adalah langkah awal untuk memasuki pasar Internasional dalam produksi komponen pesawat terbang.
B-767 COMPONENT	Produksi komponen ini sama dengan komponen untuk B-737
RAPIER COMPONENT	Produksi ini sebagi hasil kerjasama dengan Bae (British Aerospace)
ACS SERVICE	Program yang berkaitan dengan berbagai pesawat yang diproduksi PT.DI, seperti suku cadang, training

	mechanical, pemeliharaan, service dan overhold.
UMC SERVICE	Program service, overhaul dan kemampuan reparasi termasuk mesin pesawat seperti turboprop/Turboshafl, Turbojet/Turbofan, Overhaul dca reparasi, Helicopter Dynamic Component Gear Boxes dan Transmission, dan Overhoul Turbin gas Industri.
SERVICE for GARUDA	Kerjasama dengan Garuda Indonesia Airways untuk mereparasi dan memodifikasi pesawat-pesawat yang dimiliki Garuda.
L-100 MODIFICATION	Kerjasama dengan Merpati Nusantara Airlines (MNA) untuk merenovasi dan memodifikasi Hercules yang dimiliki oleh MNA.

Sumber : Arsip Penulis tahun 2010

Gambar 3.1 Produk pesawat Terbang PT. DI



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2000

Gambar 3.2 Produk Pertahanan PT. DI



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2000

3.2 VISI DAN MISI PT. DIRGANTARA INDONESIA

3.2.1 Visi

Menjadi perusahaan yang menjadi kelas dunia dalam Industri Dirgantara yang berbasis pada penguasaan teknologi tinggi dan mampu bersaing dalam pasar global, dengan mengandalkan keunggulan biaya.

3.2.2 Misi

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 aplikasi di luar industri global yang mampu bersaing dan melakukan aliansi strategis dengan industri dirgantara kelas dunia lainnya

3. Menjadikan perusahaan sebagai pemain kelas dunia di Industri Global yang mampu bersaing dan melakukan aliansi strategis dengan industrri dirgantara kelas dunia lainnya.

3.3 LOGO dan MAKNA LOGO PT. DIRGANTARA INDONESIA

3.3.1 Logo PT. Dirgantara Indonesia

Gambar 3.3.1 Logo PT. Nurtanio



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2000

Gambar 3.3.2 Logo PT. IPTN



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2000

Gambar 3.3.3 Logo PT. DI



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2000

3.3.2 Makna Logo PT. Dirgantara Indonesia

Makna dari logo tersebut adalah :

Pada Logo PT. Nurtanio,

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

Pada Logo PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN),

a. Warna biru angkasa melambangkan langit tempat pesawat terbang.
b. Sumping Gatot Kaca sebagai perwakilan dari sosok Gatot Kaca yang dalam perwayangan Indonesia merupakan pahlawan yang memiliki kemampuan untuk terbang di angkasa.
c. Tulisan IPTN, adalah lambing dari nama perusahaan IPTN. Melalui Kepres RI No.5 tahun 1986 dan RUPS luar biasa tgl 8 April 1986.

Perubahan nama PT Nurtanio menjadi PT IPTN (PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara

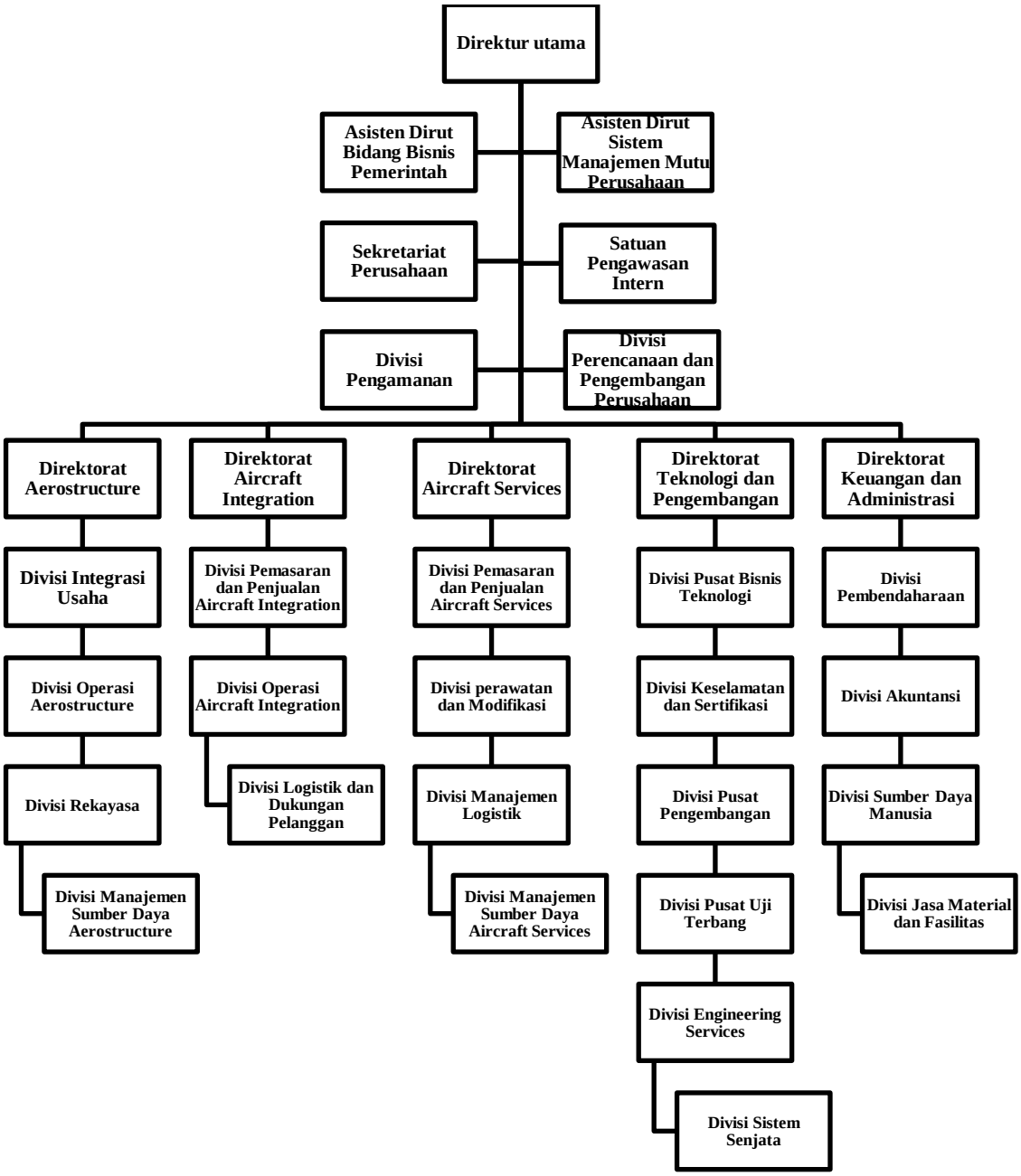
Pada Logo PT. DI,

a. Warna Biru Angkasa melambangkan langit tempat pesawat terbang.
b. Sayap pesawat terbang sebanyak 3 buah, yang melambangkan fase PT. Dirgantara Indonesia yaitu :
    1. PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio
    2. PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara
    3. PT. Dirgantara Indonesia
c. Ukuran pesawat terbang yang semakin membesar melambangkan keinginan PT. DI untuk menjadi parusahaan dirgantara yang semakin membesar disetiap fasenya.
d. Lingkaran melambangkan bola dunia dimana PT. DI ingin menjadi perusaan kelas dunia.

3.4 Struktur Perusahaan

Gambar 1.6

Bagan Struktur Organisasi PT. DI



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2009

3.5 *JOB DESCRIPTION*

1. Direktur Utama

1. Memimpin dan mengkoordinasikan anggota direksi dalam melaksanakan pengurusan perusahaan untuk kepentingan dan tujuan perusahaan, meliputi :
   a. Menetapkan kebijakan *(Policy),* arah *(Direction),* dan strategi (Strategi) 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.
2. Memimpin rapat-rapat direksi
3. Sebagai kuasa pemegang saham pada anak-anak perusahaan.
4. Bertindak untuk dan atas nama perusahaan selaku pendiri dana pensiun.

2. Asisten Dirut bidang Bisnis Pemerintah

1. Melakukan kajian dan merumuskan arah, sasaran, dan pengorganisasian fungsi bisnis pemerintah, serta menetapkan kebijakan dan prosedur. Sebagai pedoman bagi pelaksanaan kegiatan bisnis dan mengarahkan pelaksanaanya secara teknis dan administrasi
2. Mengarahkan penyusunan Program Kerja Pengawasan Tahunan (PKPT) dan Program Kerja Pengawasan Jangka Panjang (PKPJP) yang berbasis bisnis dan mengusulkan prioritas kegiatan bisnis tahunan.

3. Mengkomunikasikan hasil kajian atas *performance gap* dan *adaptibility gap*, guna memastikan bahwa tujuan bisnis internal telah sesuai, memadai, dan dapat dipergunakan secara efektif untuk mencapai program kerja pemerintah.
4. Dalam melaksanakan fungsinya dapat melakukan akses tehadap semua informasi baik berupa catatan, data, atau dalam bentuk lainnya, memasuki seluruh tempat atau wilayah kerja perusahaan, melihat seluruh aset, dan seluruh aktifitas perusahaan, serta meminta penjelasan yang diperlukan kepada karyawan dan manajemen perusahaan guna melihat peluang bisnis yang ada.

3. Asisten Dirut 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 diri perusahaan yang dikenal secara positif dan meluas di dunia industri domestik dan internasional.

4. Sekertariat Perusahaan

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. Menetapkan strategi-strategi kebijakan dan prosedur secara menyeluruh dan meyakinkan.
6. Membuat laporan kepada eksekutif.

5. Satuan pengawasan Intern

1. Mengelola fungsi Satuan Pengawasan Intern secara efektif dan efisien, guna memastikan kegiatan fungsinya mampu memberikan konstribusi yang bernilai tambah bagi perusahaan, melalui pendekatan penilaian yang sistematis dan teratur dalam mengembangkan dan menjaga efektifitas sistem pengendalian internal, pengelolaan resiko dan proses *governance* sesuai dengan ketentuan & peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Mengendalikan pelaksanaan proses audit berbasis resiko berdasarkan standar profesi yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, rekomendasi, pelaporan serta pemantauan tindak lanjut, serta melaksanakan aktifitas monitoring dan konsultatif.
3. Melakukan koordinasi dengan atau menjadi mitra bagi komite audit komisaris dan aparat eksternal Auditor, serta memantau tindak lanjut temuan hasil audit.
4. Mengelola pelaksanaan audit khusus termasuk namun tidak terbatas untuk mendalami hasil audit operasional yang berindikasi adanya tindakan

kecurangan sekaligus menilai efektifitas design an operasi pengendalian internal dalam pencegahan kecurangan.

5. Mengembangkan program jaminan kualitas audit melali penilaian internal *(Control Selt Assessment-CSA)*, pengembangan metode audit dan perencanaan postur Sumber Daya Manusia, serta program pendidikan dan latihan yang berkelanjutan berdasarkan standar profesi.

6. Divisi Pengamanan

Melindungi dan mengamankan kawasan perusahaan baik yang berupa sarana maupun yang berupa prasarana fisik termasuk personel, materiil, informasi dan seluruh asset perusahaan lainnya yang dilaksanakan melalui pencegahan dan penanggulaan terhadap setiap tindak kriminal yang adatang dari dalam maupun dari luar yang dapat merugikan perusahaan.

7. Divisi perencanaan dan pengembangan Perusahaan

1. Menyusun Rencana Strategi Perusahaan (RSP) untuk 10 tahun dan Rencana Jangka Panjang Perusahaan untuk 5 tahun kedepan yang adaptif terhadap perubahan lingkungan.
2. Menyusun Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahunan.
3. Melakukan pengendalian anggaran melalui Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) unit Organisasi.

4. Melakukan evaluasi kinerja perusahaan, mengidentifikasi alternatif tindakan stratejik atas kesenjangan perfomansi terhadap rencana yang telah ditetapkan.
5. Menyusun Laporan Manajemen secara periodik dan tahunan (Un-audit & Audited) atas realisasi kinerja usaha.
6. Menyusun laporan hasil kajian bisnis koorporasi sesuai kebutuhan Direksi, komisaris dan pemegang saham serta pihak-pihak yang berkepentingan.
7. Melaksanakan pembinaan dan mengevaluasi kinerja Anak Perusahaan dan Perusahaan Patungan.
8. Merencanakan, mengevaluasi dan mengelola portofolio bisnis perusahaan serta mengembangakan bisnis perusahaan.
9. Memfasilitasi, mengevaluasi dan memantau pelaksanaan manajemen resiko perusahaan.

8. **Direktorat *Aerostructure***

1. Mengelola bisnis jasa manufacture pesawat dan helicopter baik yang merupakan rancangan perusahaan *aeroscape* lain yang dilisensi untuk di *manufacture* di PT.DI.
2. Pembuatan detail part dan kompoonen pesawat terbang sesuai Ketentuan Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup (K3LH).
3. Pembuatan detail part dan pembuatan komponen helicopter sesuai dengan ketentuan K3LH.
4. Memasarkan produk pesawat dan helicopter yang di produksi PT.DI.

5. Layanan Purna jual berupa jaminan dari produk pesawat dan helicopter PT.DI.
6. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi proses : *metal forming, machining, bonding* dan *composite, special process* dan *surface treatment.*
7. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses manufacture pesawat dan helicopter.
8. Mengelola dana operasioanal yang dialokasikan perusahaan secara efisien dan efektif.
9. Mengelola aset yang disediakan perusahaan secara efisien dan efektif.

9. Direktorat *Aircraft Integration*

1. Mengelola bisnis layanan modifikasi pesawat dan helicopter hasil produksi PT.DI maupun produk pesawat dan helicopter hasil produksi aerospace lain yang telah memberikan lisensi kepada PT. DI untuk memodifikasi produknya.
2. Melaksanakan modifikasi pesawat dan helicopter sesuai permintaan pelanggan.
3. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi : integarasi peralatan yang dimodifikasi sesuai dengan permintaan pelanggan serta pengujian pesawat terbang dan helicopter yang telah dimodifikasi tersebut dengan mematuhi ketentuan Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup (K3LH).

4. Memasarkan layanan modifikasi produk pesawat dan helicopter yang dapat dilakukan oleh PT. DI.
5. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses modifikasi pesawat dan helicopter.
6. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efisien dan efektif.
7. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efisien dan efektif.

10. Direktorat *Aircraft Service*

1. Mengelola bisnis jasa pemeliharaan *(maintenance), overhaul* dan perbaikan (*repair*) produk pesawat dan helicopter hasil produksi PT. DI maupun produksi perusahaan *aerospace* lain yang telah memberikan lisensi kepada PT. DI untuk memelihara dan memperbaiki produk pesawat, helicopter serta komponen dan mesinnya.
2. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi : pemeliharaan (*maintenance), overhaoul* dan perbaikan *(repair)* produk pesawat dan helicopter serta komponen dan mesinnya dengan mematuhi ketentuan K3LH.
3. Layanan purna jual berupa *custumer support.*
4. Bekerjasama dengan Direktorat Aerostructure dalam memasarkan layanan pemeliharaan (*maintenance), overhaoul* dan perbaikan *(repair)* produk pesawat dan helicopter serta komponen dan mesinnya.

5. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses pemeliharaan (*maintenance), overhaoul* dan perbaikan *(repair)* produk pesawat dan helicopter serta komponen dan mesinnya.
6. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efektif dan efisien.
7. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efisien dan efektif.

11. Direktorat Teknologi dan Pengembangan

1. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas penelitian, rekayasa, rancang bangun, pengembangan produk baru baik yang terkait dengan produk pesawat dan helicopter *(aeronautica)* maupun produk non *aeronautica* yang terkait dengan persenjataan (Hankam), produksi dan pengujian prototype.
2. Membina dan melindungi Hak Kekayaan Intelektual dari produk baru *(aeronautica dan non aeronautica)* yang dihasilkan oleh direktorat ini.
3. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses pengembangan produk baru *(aeronautica dan non aeronautica).*
4. Memasarkan produk baru (*aeronautica dan non aeronautica*) yang dikembangkan ke pasar yang sesuai.
5. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efisien dan efektif.

6. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efisien dan efektif.

12. Direktorat Keuangan dan Administrasi

1. Mengelola keuangan, akuntansi dan Sumber Daya Manusia di PT. DI.
2. Melaksanakan hubungan dengan institusi penyedia dana, pemegang saham dan komunitas keuangan dalam hal *provision of capital, investor relation* dan *short term finansing.*
3. Mengelola dana perusahaan secra efektif dan efisien.
4. Membina dan melaksanakan penyususnan informasi akuntansi perusahaan secara efisien dan efektif sehingga informasi akuntansi direktorat direktorat agar dapat disajikan dan dilaporkan secara tepat waktu, tepat saji dan akurat.
5. Melaksanakan pengembangan, implementasi dan koordinasi program sumber daya manusia di seluruh perusahaan, termasuk melaksanakan fungsi administrasi sumber daya manusia.
6. Menyediakan pelayanan fasilitas umum.
7. Mengkoordinasikan pelaksanaan pemanfaatan sumber daya dan fasilitas yang dialokasikan kepada direktorat direktorat dengan sumber daya dan fasilitas lain milik perusahaan untuk meningkatkan daya saing perusahaan.

13. Sistem Informasi Management

1. Menginterpretasikan, merumuskan, mengkoordinasikan, dan menindaklanjuti Kebijakan PT Dirgantara Indonesia (Persero) tentang Teknologi Informasi dalam lingkup tugas di bidang Pengembangan dan

implementasi Sistem Informasi, Pengembangan Manual dan Prosedur, Infrastruktur dan Operasi Komputer, guna membantu mencapai tujuan perusahaan yang meliputi pelaksanaan perencanaan, penyediaan, pengoperasian pengelolaan Sistem dan pengendalian Teknologi Informasi di seluruh bentuk dan fungsi organisasi Perusahaan.

2. Bertanggung jawab terhadap Teknologi Informasi yang dikelola sesuai dengan aturan-aturan dan standar yang berlaku di Perusahaan serta ditujukan untuk mendukung bisnis dan pelaporan Perusahaan kepada Stakeholder.
3. Membuat strategi, perencanaan, penyediaan, pengoperasian, dan pengendalian dalam rangka menyediakan Teknologi Informasi yang berkualitas, handal dan aman, yang dapat dimanfaatkan secara optimal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. Bersama unit organisasi terkait mengoperasikan secara bersama sesuai dengan fungi masing-masing dan menjaga kualitas, keamanan teknologi Informasi yang disediakan dan menggunakannya secara optimal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
5. Menyediakan Teknologi Informasi dengan cara membangun sendiri atau melalui pihak lain setelah melalui analisis kelayakan dan analisa manfaat-biaya sesuai ketentuan yang berlaku.
6. Mengendalikan teknologi informasi yang tersedia dilakukan bersama fungsi unit organisasi sesuai tanggung jawab masing-masing dilingkungannya.

7. Memutakhirkan secara terus menerus teknologi informasi sesuai perkembangan teknologi, kemampuan dan perkembangan Perusahaan.
8. Mengkaji ulang secara periodik optimalisasi penggunaan teknologi informasi di PT Dirgantara Indonesia (Persero).
9. Menentukan dan membuat manual berupa ketentuan pelaksanaan, prosedur, dan form instruction sesuai dengan kebutuhan, membuat standarisasi form dan kodifikasi guna mendukung implementasi dari teknologi informasi yang digunakan.
10. Merencanakan dan mengelola infrastruktur teknologi informasi serta menjalankan sistem operasi komputer untuk menjamin ketersediaan sistem.
11. Melakukan koordinasi dengan unit organisasi dan instansi eksternal terkait dan membina hubungan yang baik.

3.6 Sarana dan Prasarana

Fasilitas yang tersedia saat PT. Dirgantara Indonesia masih bernama IPTN di tahun 1976 hanyalah dua buah hanggar kecil berukuran 11.000 m2 pada lahan seluas 45.000 m2. Beberapa mesin konvensional, 480 orang karyawan, dan 17 orang tenaga insinyur, sebagian dari mereka merupakan tenaga ahli berpengalaman di bidang industri pesawat terbang di Jerman yang telah dipersiapkkan dengan baik oleh Dr. Habibie. Tahun 1992 IPTN terus berkembang, hal ini ditunjukan dengan dimilikinya lahan tidak kurang 450.000 m2 bangunan di

atas tanah seluas 75 hektar, 200 buah mesin konvensional, 50 buah mesin TNC, dan 60 buah mesin CNC.

Kini setalah IPTN berganti nama menjadi PT. Dirgantara Indonesia kemajuan terus mengiringi langkahnya, PT. Dirgantara Indonesia dilengkapi dengan komputer IBM 4341, 308/K-64, 3090/600s, 1000 buah terminal dan 400 buah PC dengan total kapasitas 832 mb (Megabytes). Jumlah karyawan meningkat menjadi ribuan orang termasuk 1620 tenaga insinyur dan 615 tamatan universitas lainnya. Jumlah inventasi keseluruhan sekitar 1,202 Juta US Dollar.

PT. Dirgantara kini memiliki Utility Room, dapat dimanfaatkan untuk gathering sekitar kurang lebih 2000 orang, International room, Research & Development untuk design, Laboratorium untuk uji kualitas, Bank, Toko Koperasi, Kantin untuk 4000 orang, ruang darma wanita, Masjid besar, dan show room yang telah diresmikan pada bulan agustus 1994.

PT. Dirgantara Indonesia di era milenium menempati areal sekitar 125,4 Ha yang terdiri dari 79,3 Ha berupa lahan dan 46,1 Ha untuk luas bangunannya. Kapasitas permesinan yang tersedia sebesar 1.214.985 machineour, dengan fasilitas permesinan meliputi 88 mesin computer numerical control (CNC), 47 Mesin-mesin Touched Numerical Control (TNC) dan sekitar 445 mesin-mesin konvensional.