BAB II

SEJARAH PERUSAHAAN

UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPUSTAKAAN UNIKOM

2.1 Gambaran Umum PT. Dirgantara Indonesia

2.1.1 Sejarah dan Perkembangan PT. Dirgantara Indonesia

Aktivitas kedirgantaraan di Indonesia secara kelembagaan dimulai sejak tahun 1946 dengan dibentuknya Biro Rencana dan Konstruksi Pesawat dilingkungan Tentara Republik Indonesia Angkatan Udara berkedudukan di Madiun, yang kemudian dipusatkan di Andir (Husein Sastranegara) – Bandung. Hasil rancang bangunnya adalah pesawat layang jenis Zogling, Nurtanio Wiweko Glider (NWG) dan Wiweko Experimental Lightplane (WEL). Tahun 1953 kegiatan tersebut mendapat wadah baru dengan nama Seksi Percobaan, empat tahun kemudian yaitu tahun 1957 menjadi Sub Depot Penyelidikan Percobaan dan Pembuatan Pesawat terbang. Tahun 1960 Sub Depot ini ditingkatkan menjadi Lembaga Persiapan Industri Penerbangan (LAPIP) dan lima tahun kemudian yaitu tahun 1965 berubah menjadi Komando Pelaksana Industri Pesawat Terbang (KOPELAPIP) yang pada tahun 1966 digabung dengan PN Industri Pesawat Terbang Berdikari menjadi Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio (LIPNUR). Produk yang dihasilkan antara lain adalah Sikumbang, Belalang 85/90, Kunang, Super Kunang, PZL-Wilga dan Gelatik yang merupakan produk lisensi dari Cekoslowakia dan Polandia.

Tahun 1975, PT. Pertamina membentuk Divisi Advanced Technology dan Teknologi Penerbangan (ATTP) yang bertujuan menyiapkan infrastruktur bagi industri kedirgantaraan di Indonesia. Berdasarkan Akte Notaris No. 15 tanggal 24 April 1976 didirikanlah perusahan industri pesawat terbang pertama di Indonesia tersebut dengan nama PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio yang dipimpin oleh Prof. Dr. Ing. B.J. Habibie dengan menggunakan asset gabungan antara LIPNUR dan ATTP, berupa dua buah hanggar, beberapa mesin konvensional dan sekitar 500 karyawan dengan program utama memproduksi helicopter NBO-105 (lisensi dari Messersmith Bolkow Blohm-Jerman Barat) dan NC-212 (lisensi dari CASA-Spanyol). Peresmian perusahaan ini dilaksanakan pada tanggal 23 Agustus 1976 oleh Presiden Republik Indonesia – Suharto, dan selanjutnya hari tersebut dinyatakan sebagai hari kelahiran PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio. Tahun 1979 bersama CASA – Spanyol, PT. Nurtanio membentuk perusahaan gabungan *Aircarfat Technology Industries (Airtech)* untuk merancang secara bersama *(co-design)* pesawat terbang komuter CN235.

Pada bulan April tahun 1986, setelah melalui Rapat Umum Pemegang Saham, serta melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia, KEPRES No. 15/1986, nama PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio secara resmi diganti menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (PT.IPTN) dan juga pada tahun yang sama pesawat terbang CN235 produksi serial yang pertama secara resmi memasuki jajaran operasional secara komersial dengan operator Merpati Nusantara Airlines. Berturut-turut setelah keberhasilan

tersebut PT. IPTN terus mengembangkan sayapnya baik secara teknologi maupun secara bisnis dan pemasaran hal tersebut ditandai dengan dilakukannya kerjasama dengan industri-industri penerbangan terkemuka dunia antara lain Boeing, General Dynamic, Airbus, Fokker, Aerospatiale, Bell Helicopter Textron, Mitsubishi Heavy Industri, Pratt & Whitney dan lain-lain, disamping itu juga dikembangkan teknologi alat pertahanan yang awalnya sebagai penunjang kebutuhan alat utama sistim pertahanan nasional (ALUT-SISTA) selanjutnya dikembangkan menjadi salah satu sumber profit bagi perusahaan yaitu dengan produksi roket FFAR 2,75 " dibawah lisensi dari Forges de Zeebrugge (FZZ) Belgia dan peluncur peluru kendali dari kapal selam SUT-Torpedo dengan lisensi dari Jerman Barat, seterusnya juga dikembangkan kemampuan dan penguasaan dibidang teknologi dirgantara *(aerospace technology).*

Puncak dari usaha penguasaan teknologi yang dilaksanakan di PT. IPTN adalah dengan keberhasilan rancang bangun pesawat turboprop berteknologi mutakhir *(modern technology turboprop aircraft)* N250 serta dimulainya studi awal *(preliminary design)* untuk membuat pesawat jet komersial N2130. Pesawat turbo-prop modern N250 dirancang sebagai gagasan untuk menggantikan dominasi pesawat Fokker dan DC-8 dengan kapasitas penumpang *(seat capacity)* sampai 100 *pax* serta dengan kemampuan teknologi setara dengan pesawat badan lebar dan dikendalikan dengan sistim *fly by wire* dilengkapi dengan *modern flight deck* , *advanced structure* dan dengan konsep *low operation cost and low maintenance.* Prototype pertama pesawat N250 tersebut yang diberi nama Gatot Koco

berhasil mengudara pada 10 Agustus 1995 dan kemudian tanggal tersebut selajutnya ditetapkan pemerintah sebagai Hari Kebangkitan Teknologi Indonesia. Satu setengah tahun kemudian tepatnya pada tanggal 19 Desember 1996, prototype kedua yang merupakan *strech version* juga berhasil mengudara dengan sukses. Prorotype kedua ini yang diberi nama Krincing Wesi merupakan pesawat dengan tipe N250-100 yang sedikit lebih panjang dari N250 awal. Berbagai pernyataan keinginan untuk pembelian dari operator penerbangan didalam negeri maupun luar negeri berdatangan sebagai respon positif atas keberhasilan tersebut, dan sebagai antisipasi untuk kelancaran supply material serta kemungkinan pemasaran diluar negeri, PT.IPTN kemudian membentuk anak perusahaan Indonesian North America (INA) di Seattle Amerika Serikat dan IPTN Europe (IEu) di Hamburg Jerman, disamping itu juga dilakukan kerjasama dengan beberapa perusahaan untuk melakukan perakitan di negara negara bagian Amerika. Saat ini proses sertifikasi prototype pesawat N250 terus dilanjutkan guna mendapatkan Sertifikat Tipe *(Type Certificate)* dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara – Departemen Perhubungan Republik Indonesia yang selanjutnya merupakan bekal untuk mendapakan sertifikasi dari badan penerbangan federal Amerika, FAA (Federal Aviation Administration)

Sejalan dengan berubahnya situasi dan kondisi lingkungan baik politik maupun ekonomi yang terjadi di Indonesia sebagai akibat resesi ekonomi dunia serta krisis moneter nasional, serta dengan berubahnya pola kebijakan pemerintah pasca pergantian kepemimpinan nasional yang dramatis telah membawa dampak yang sangat berarti bagi PT. IPTN. Dihentikannya

subsidi pemerintah untuk melanjutkan pengembangan teknologi dirgantara yang sedang dilaksanakan serta berkurangnya dukungan politis dan finansial telah menempatkan perusahaan tersebut menghadapi situasi yang dilematis. Disisi lain kondisi internal perusahaan dengan jumlah karyawan yang besar telah menyulitkan perusahaan untuk melaksanakan re-formulasi strategi bisnis perusahaan. Sebagai upaya untuk keluar dari krisis tersebut PT. IPTN kemudian melakukan re-strukturisasi melalui penataan ulang postur sumberdaya manusia yang dibutuhkan serta re-vitalisasi orientasi bisnis yaitu dengan memfokuskan perhatian pada pemasaran pesawat CN235 yang sebelumnya telah go-internasinal. Dalam rangka menimbulkan kesan dan citra perusahaan yang baru setelah perubahan-perubahan tersebut, dilakukan perubahan nama perusahaan menjadi PT. Dirgantara Indonesia (Indonesian Aerospace) yang diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia - H. Abdurrahman Wahid pada tanggal 24 Agsutus 2000

2.2 Struktur Organisasi dan Portofolio Bisnis

Struktur organisasi PT. Dirgantara Indonesia saat ini terdiri dari Unit Korporasi *(corporate units),* Unit Rekayasa *(engineering units)* dan Unit Usaha *(business units)* dengan empat orang Direktur dibawah Direktur Utama. Portofolio bisnis perusahaan terdiri dari bisnis utama atau bisnis inti yang didukung oleh bisnis plasma atau bisnis pendukung *(core and non-core)*, bisnis utama adalah memproduksi pesawat terbang dan komponen pesawat terbang beserta semua bisnis yang berkaitan dengan hal tersebut termasuk jasa modifikasi dan perawatan (aircraft service), bisnis pendukung adalah beberapa anak perusahaan yang

menghasilkan produk dan jasa yang diharapkan mendukung bisnis utama serta menyerap kemampuan sumber daya yang dimiliki perusahaan.