**BAB II**

**GAMBARAN UMUM TENTANG KERJASAMA PT. DIRGANTARA INDONESIA DENGAN AIRBUS HELICOPTER**

**2.1 PT. Dirgantara Indonesia**

PT.Dirgantara Indonesia merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang kedirgantaraan di Asia yang berpengalaman serta berkompetensi dalam rancang bangun, pengembangan dan manufacturing aerospace khusunya. Perusahaan yang sebenarnya sudah ada sejak sebelum kemerdekaan indonesia ini telah mengalami tahap-tahap periode perkembangan secara kronologis sejarah digambarkan sebagai berikut. Pada era colonial pemerintahan belanda awalnya tidak memiliki program manufaktur pesawat di indonesia. Mereka hanya memiliki serangkaian aktifitas terkait dengan lisensi serta evaluasi soal teknis dan safety pesawat yang sedang beroperasi di kawasan indonesia.sekitar tahun 1914 pemerintah era hindia belanda memiliki inisiatif membuat dan mendirikan Flight Test Section dilapang udara yang ada di dareah Surabaya untuk menguji kelayakan performa penerbangan di indonesia.kemudian tahun 1922, pemuda-pemuda indonesia sudah mulai ikut terlibat dalam aktifitas modifikasi sebuah pesawat terbang yang terletak disalah satu bengkel 2 warga belanda yang bernama LW.Walraven di Cikapundung Bandung, dan pada tahun 1930 dibentuklah Aircraft Production Section yang pada saat itu mulai merakit pesawat Canadian AVRO-AL.dan yang menarik salah satu bagian badan pesawatnya menggunakan kayu lokal Indonesia. Seiring berjalanya waktu perakitan pesawat ini dipindahkan ke lapangan udara Husein Sastranegara. Sekitar tahun 1937, ada dua orang Belanda sekaligus pemilik bengkel pesawat pada waktu itu yakni LW.Walraven dan MV.Patist untuk pertama kalinya merancang tipe PK.KKH yaitu sebuah pesawat kecil yang ditujukan untuk menerbangkannya sendiri dari belanda ke cina. Selama perjalanan usahanya membangun PK.KKH , LW.Walraven dan MV.Patist mengumpulkan tim yang diantaranya terdiri dari pemuda indonesia dibawah tutor tossin untuk merakit pesawat tersebut dibengkel yang terketak di kawasan kebon kawung Bandung. Pada awal kemerdekaan Indonesia, pemerintah Indonesia menyadari pentingya transportasi udara untuk keperluan pemerintahan dan digunakan untuk perkembangan ekonomi dan pertahanan nasional sebagai akibat dari sebuah situasi Indonesia merupakan Negara maritime .pada tahun 1946 dibentuk biro perencanaan dan konstruksi yang dibentuk oleh TRI-Udara(sekarang TNI AU).dan anggotaanggotanya terdiri dari bengkel khusus di wilayah Magelang Jawa timur. Didalam bengkel tersebut menghasilkan pesawat laying NWG-1 yang pada pembuatanya juga melibatkan Tossin,Ahmad dan pemuda-pemuda Indonesia 3 lainya.dan tahun 1948 bengkel ini juga menghasilkan pesawat WEL X yang di disain oleh Weweko Supono. Pada periode yang sama pula Nurtanio mengembangkan klub - klub Aeromodelling . Dan terhenti karena terjadi pemberontakan Madiun dan agresi militer belanda 1 dan 2. Pada saat Indonesia akhirnya disahkan oleh PBB ,kegiatan klub-klub Aeromedelling kembali berlangsung dilapangan udara husein sastranegara dan pada tahun 1953 ,aktifitas klub-klub ini disatukan dalam wadah organisasi bernama seksi percobaan dan beranggotakan 15 orang dan dibawah supervise komando depot perawatan teknik udara dengan mayor Nurtanio Pringgoadisurjo sebagai pemimpinya. Sejarah mencatat pada tanggal 1 Agustus 1954, seksi percobaan berhasil menerbangkan pesawat kecil yang diberi nama “si kumbang” yang merupakan hasil desain Nurtanio. Pada tanggal 24 April 1957 , seksi ini dirombak menjadi organisasi yang lebih besar dan disebut Sub Depot Penyelidikan, percobaan pembuatan yang pada tahun 1958 menghasilkan pesawat lain “ Belalang 89” dan “Belalang 90”. Di tahun yang sama Sub Depot Penyelidikan juga telah menghasilkan pesawat “Kumbang 25” dan pada tahun 1960-1964 , Nurtanio dan tiga orang kolega lainya dikirim indonesia ke *FEATI* (*Far Easten Air Transport Incorporate*) di Filipina untuk menambah pengeathuan aeronautical dan sekembalinya dari studi mereka melanjutkan di LAPIP (Lembaga Persiapan Industri Penerbangan) yang didirikan 4 pada 16 Desember 1961 yang dipimpin Nurtanio untuk tujuan mempersiapkan industri penerbangan yang berkompetensi dibidangnya. Pada tahun 1965 sebagai kelnjutan dari LPIP maka didirikanlah KOPELATIP (Komando Pelaksana Industeri Pesawat Terbang) untuk TNI AU dan PN. Industri pesawat terbang berdikari ( dibawah asuhan pertamina) melalui dekrit Persiden.pada tahun 1966 Nurtanio merupakan bapak penerbanagan Indonesia meninggal dunia , kemudian pemerintah menggabungkan KOPELATIP dan PUN menjadi LIPNUR (Lembaga Industeri Penerbanagan Nurtanio) sebagai upaya menghormati pelopor bapak penerbangan Indonesia yaitu Nurtanio. Dalam tahun yang sama ,melalui perantara Adam malik yang pada saat itu menjabat sebagai menteri Luar Negeri Indonesia ,mengajak BJ.Habibie yang ketika itu bekerja di perusahaan dirgantara ( Masserschimiit Blokow Blohm) di Jerman setelah lulus dari *Aachen Technical High Learning* pada fakultas *Aircraft Constraction* diminta untuk berkontribusi membangun industri penerbangan Indonesia yang pada saat itu pula BJ.Habibie ditunjuk Soeharto sebagai penasihat dalam bidang teknologi dan melahirkan badan ATTP (Advance Technology & Teknologi Penerbangan Pertamina) dengan tujuan agar mendapatkan lisensi industri pesawat terbang dari luar negeri. Pada akhirnya bulan September 1974 ATTP berhasil mentandatangani perjanjian kersama lisensi dengan MBB (Jerman) dan CASA (Spanyol) untuk memproduksi helicopter tipe BO-105 dan pesawat sayap tipe NC- 212. 5 Dalam rangka program PELITA (Pembangunan 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 notaries no.15 di Jakarta yang mengesahkan BJ.Habibie sebagai presiden direktur .pada saat itu karyawan yang dimili berjumlah 860 orang eks LIPNUR dan PERTAMINA(ATTP) dengan jumlah insinyur 17 orang. Industri dirgantara yang baru lahir ini teklah mengembangkan konsep alih atau transformasi teknologi dan industeri progresif dengan filosofi “BERMULA DI AKHIR DAN BERAKHIR DI AWAL”. Falsafah yang menyerap teknologi maju ini berpijak pada kebutuhan objektif Indonesia. Program pertama yang dijalankan adalah produksi NC-212 dibawah lisensi CASA spanyol dan helicopter NBO-105 dibawah lisensi MBB Jerman. Tidak terlepas dari sejarah pada pada tanggal 17 Oktober 1979 ketika PT.Nurtanio bekerja sama dengan CASA Spanyol mendirikan usaha patungan dengan modal 50%-50% yang diberi nama *Aircraft Technology Industry*. Yang berkedudukan di Madrid. Program yang dijalnakna dari usaha bersama ini rancang bangun dan produksi bersama pesawat computer serba guna CN-235 yang pada saat ini telah terbang sekitar 250 pesawat dipuluhan Negara pemakainya, antara lain: Turki 52 pesawat, Korea Selatan 20 pesawat dan Malaysia 8 Pesawat dan diperhitungkan akan terus bertambah jumlah Negara pemakainya. Sejarah mencatat pada tanggal 17 april 1986 ,terjadi perubahan besar yaitu PT.Industri Pesawat Terbang Nurtanio berubah Menjadi PT.Industri Pesawat Terbang Nusantara(IPTN) berdasarkan keputusan presiden No.5 tahun 1986. Menyusul dengan diresmikanya kawasan produksi II dan IV diresmikan. Ditahun yang sama pada tanggal 28 agustus 1986 PT.IPTN menandatangani MOU dengan general dynamic terkait meproduksi komponen pesawat tempur berdasarkan off set 35% dari totak pembelian 12 pesawat tempur F16 oleh Indonesia. Kemudian ditahun selanjutnya, 10 November 1994 pesawat hasil karya anak negeri indonesia N-250 diluncurkan (roll-out) yang kemudian diberi nama gatot kaca yang cukup fenomenal dan telah beberapa kali mengikuti pameran Airshow diantaranya yang diselenggarakan di perancis yang pada saat itu sekaligus perjalanan ekspedisi N-250 dari bandung ke Paris untuk pertama kalinya. Terlepas dari perjalanan PT.IPTN dalam mengahadi krisis nasional pada tahun 1997 sampai 1999. Akhirnya PT.IPTN merubah namanya menjadi PT.DI (Dirgantara Indonesia) pada tanggal 23 Agustus 2000 sekaligus memperluas cakupan bisnis di bidang kedirgantraan. Yang pada tahun selnjutnya telah membukukan keuntungan sebesar Rp.11,26 Miliyar.pada saat itu jumlah karyawan yang tersisa hanya 10.000 orang. Hal ini tidak lain diakibatkan dengan situasi yang tidak menentu akibat krisis pada reformasi 1998. Dengan penuh pertimbangan maka perlu diadaknya restrukturisasi dan langkah awal yang diambil adalah “Perumahan” terhadap seluruh karyawan yang diberlakukan sejak tahun 2003. Dan hingga saat ini jumlah karyawan yang ada sekitar 3.200 karyawan tetap dan 600 karyawan kontrak. Ditengah konflik dan persoalan yang dihadapi PT.Dirgantara Indonesia telah berjuang dan berkontribusi kepada bangsa dan Negara Indonesia. Tidak hanya di bidang pesawat terbang saja tetapi juga dibidang lainya seperti teknologi informasi, telekomunikasi, otomotif, maritime, militer, otomatis dan control minyak dan gas, turbin industri, teknologi simulasi dan eginneering service. Maka dari itu dipastikan PT.Dirgantara Indonesia tidak akan pernah tenggelam dari sejarah bangsa ini[[1]](#footnote-1).

2.2 Kerjasama PT. Dirgantara Indonesia – Airbus Helicopter Perancis

2.2.1 Latar belakang Kerjasama

PT Dirgantara (PT. DI) Indonesia semakin dilirik oleh perusahaan penerbangan manca negara untuk berkerja sama dalam pembuatan komponen pesawat terbang kerjasama ini datang dari perusahaan pesawat sekala internasional seperti EADS /Airbus, Boeing, Eurocopter, Albatros Aviation bahkan tawaran juga datang dari Sukhoi.

2.2.1 Kerjasama Dengan EADS (European Aeronautic Defence and Space Company)

Kerjasama terbesar datang dari Konsorsium industri dirgantara Eropa. EADS merupakan penggabungan dari: Arospatiale-Matra (Perancis), Dornier GmbH dan DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) Jerman; serta Construcciones Aeronuticas SA (CASA) Spanyol. EADS berkerjasama dengan PT DI untuk memasok komponen skala besar pesawat-pesawat buatan EADS.

EADS melakukan kerjasama ini terkait dengan program regionalisasi industri EADS yang menetapkan 50 persen pembuatan komponen-komponen produk, dilakukan langsung di kawasan pemasaran. Untuk Asia-Pasifik, EADS mempertimbangkan PT DI. Pada tanggal 11 Juni 2012 dua Petinggi utusan dari EADS Philippe Advani (Vice President Global Sourcing Network) dan Pierre Guillet (Deputy President Director for Marketing Survey) berkunjung ke PT DI, kedatangannya juga disertai 20 kepala perwakilan EADS dari berbagai negara. Mereka menijau fasilitas dan kapabilitas PT DI dalam mengerjakan pembuatan komponen pesawat CN 235, C 295 dan berbagai komponen pesanan Airbus.

Kerjasama PT DI dengan EADS sebetulnya sudah berlangsung walau belum dalam skala besar. PTDI kini mengerjakan komponen pesawat-pesawat unggulan EADS. Proyek Kerjasama yang dilakukan PT DI dan EADS diantaranya untuk memasok beberapa komponen pesawat sebagai berikut:

* **Airbus A-380**, PTDI merupakan pemasok tunggal untuk komponen Inboard Outer Fixed Leading Edge (IOFLE) yang merupakan bagian akar dari sayap A-380. PT DI telah mengapalkan 125 komponen IOFLE atau 36 persen dari jumlah kontrak. Target pengiriman 36 set per tahun, sesuai kontrak tahun 2002.
* **Airbus A-320 /A-321**, PT DI bukan saja membuat (manufacturing), tetapi juga terlibat dalam perakitan (assembling) untuk D-Nose, Pylon dan Leading Edge. kontrak kerjasama dimulai tahun 2005 dan berakhir tahun 2015 dengan pengiriman komponen sebanyak 365 set per tahun.
* **Airbus A-350.** Proyek pesawat penumpang masa depan Airbus A-350, PT DI mengerjakan komponen untuk Root End Fillet Fairing (REFF) untuk pemesanan 805 set dengan rencana pengiriman 51 set per tahun. Kontrak kerjasama dilakukan PT DI dengan Spirit AeroSystem , Inggris, tahun 2010.   
  **Pesawat C212-400** PT DI juga ditunjuk oleh Airbus Military sebagai produsen tunggal pesawat C212-400 satu-satunya di dunia. Seluruh fasilitas produksi untuk C212-400 telah dipindahkan dari San Pablo, Spanyol, ke PT DI di Bandung. Pesawat C212-400 merupakan pesawat multiguna sipil dan militer jarak pendek, berpenumpang maksimum 26 orang. Airbus Military selanjutnya akan fokus pada pembuatan pesawat terbang berbadan lebar AM-400 sekelas dengan C-130 Hercules. Kerjasama pemindahan industri Airbus Military dari Eropa ke Indonesia itu diperbaharui tahun 2011.
* **Pesawat C 295**. Pemerintah RI memesan sebanyak 9 Pesawat C295 dimana 2 pesawat dikerjakan oleh EADS di Sepanyol dan 7 sisanya di PT DI.

Saat ini pun PT DI telah disibukkan dengan pengiriman komponen-komponen kebutuhan Airbus setiap minggunya untuk EADS. PT DI telah membuat 20 jenis komponen untuk pesawat pesawat EADS dan akan ditingkatkan menjadi 60 komponen. EADS merasa yakin dengan kemampuan PT DI, karena telah bekerjasama selama 35 tahun.

2.2.2 Kerjasama dengan Albatros Aviation

Tidak hanya industri pembuat pesawat yang tertarik dengan PT DI. Agen penjualan dan perawatan pesawat, Albatros Aviation, Swiss juga tertarik bekerjasama dengan PT DI dan telah melakukan kunjungan. Albatros memiliki pasar di Amerika Latin, Afrika dan Asia. Mereka menjajaki PT DI sebagai mitra perawatan helikopter: Bell 412, Mi-2, Mi-17, Mi-24/Mi-35, dan Enstrom.

2.2.3 Tawaran Kerjasama dari Sukhoi

Tawaran untuk kerja sama juga datang dari pembuat pembuat pesawat Sukhoi Superjet 100. Sukhoi Rusia menginginkan agar PT DI membuat bagian ekor Sukhoi Superjet 100. Hampir pasti, PT DI akan menjadi salah satu pemasok komponen Sukhoi Superjet 100 dan PT DI sedang menyiapkan jadwal untuk merealisasikannya.PT Dirgantara Indonesia (PT DI) dan Sukhoi sedang mematangkan kerjasama pembuatan ekor pesawat. Rencana kerjasama ini tidak terkendala kasus kecelakaan Sukhoi Superjet 100 beberapa waktu lalu[[2]](#footnote-2).

**2.3 Sejarah Airbus Helicopter**

The Airbus Helicopters (sebelumnya Eurocopter Group) adalah sebuah helikopter manufaktur industri ini termasuk yang memiliki pendapatan yang besar. Kantor pusatnya terletak di Bandar Udara Internasional Marseille -di Marignane, Prancis.

Airbus Helicopters ,kemudian bernama Eurocopter Group, dibentuk pada tahun 1992 melalui penggabungan divisi helikopter dari *Aérospatiale dan Daimler - Benz Aerospace AG* ( DASA ) .Warisan perusahaan ditelusuri ke *Blériot dan Lioré et Olivier* di Perancis dan Messerschmitt dan Focke -Wulf di Jerman.Airbus Helikopter dan perusahaan pendahulunya telah membentuk berbagai pengalaman pertama helikopter, termasuk produksi pertama turboshaft bertenaga helikopter ( Alouette II 1955 ) pengenalan rotor ekor Fenestron terselubung ( pada Gazelle tahun 1968 ), yang helikopter pertama bersertifikat untuk penerbangan penuh AS332 Super Puma, pada tahun 1984, helikopter produksi pertama dengan sistem Fly -by -Wire kontrol ( the NH90 , pertama kali terbang dalam modus full FBW pada tahun 2003, helikopter pertama yang menggunakan sistem Fly -by -Light primer kontrol ( sebuah testbed EC135, pertama kali terbang pada tahun 2003 ) dan yang pertama kali mendarat dari helikopter di Mt. Everest ( dicapai oleh B3 AS350 pada tahun 2005 ). Sebagai konsekuensi dari penggabungan Airbus Helicopters mantan orang tua pada tahun 2000, perusahaan sekarang menjadi anak perusahaan yang sepenuhnya dimiliki oleh Airbus Group. Penciptaan apa yang kemudian disebut EADS pada tahun 2000 juga dimasukkan CASA dari Spanyol, yang dengan sendirinya memiliki sejarah kegiatan - helikopter terkait dating kembali ke Talleres Loring, termasuk perakitan lokal dari BO105. Airbus Helicopters memiliki enam pabrik di Eropa ( Marignane dan La Courneuve di Perancis , Donauwörth , Ottobrunn dan Kassel di Jerman , dan Albacete di Spanyol ) ditambah 30 anak perusahaan dan peserta di seluruh dunia .Pada 2014, lebih dari 12.000 Airbus Helikopter berada dalam pelayanan dengan lebih dari 3.000 pelanggan di sekitar 150 negara. Eurocopter dijual 346 helikopter pada tahun 2010 dan sebanyak 503 helikopter tahun 2011[[3]](#footnote-3).

2.3.1 Kerjasama Airbus Helicopter

Eurocopter Group beroperasi Pusat Militer Support (MSC) untuk Bundeswehr (Angkatan Bersenjata Jerman) helikopter. Berbasis di Donauwörth, Jerman, pusat ini sekitar 900 karyawan menjamin layanan global terus-menerus tersedia untuk pemeliharaan, dukungan dan jasa rekayasa meliputi hampir semua Bundeswehr helikopter:

* NH90
* UH-Tiger
* CH-53 (versi yang berbeda)
* Sea King MK41
* Sea Lynx Mk88A
* BO105
* EC135

MSC Jerman mendukung sekitar 270 helikopter untuk Angkatan Bersenjata Jerman, yang mewakili 36.000 jam terbang per tahun.

Jerman MSC, yang melibatkan personil Bundeswehr, merupakan bagian dari kerjasama yang kuat Airbus Helicopters dengan Angkatan Bersenjata Jerman. Personil militer terpadu (dari sersan ke perwira staf) dikerahkan sebagai teknisi, inspektur dan insinyur. Juga di antara proyek kerja sama yang adalah NH90 / Tiger Sistem Support Center di Donauwörth, Jerman dan NH90 / Tiger operasi pesawat koperasi rekayasa, yang juga terletak di Donauwörth. Kedua unit menjamin operasi yang handal, ekonomis dan berkelanjutan produk berteknologi maju melalui layanan yang disesuaikan untuk kebutuhan misi khusus. The NH90 / Tiger Sistem Support Center berkonsentrasi keahlian dan memaksimalkan efisiensi biaya untuk memastikan Airbus Helikopter dan mitranya dapat dengan cepat beradaptasi program perangkat lunak dengan perubahan kondisi dan persyaratan. dalam Donauwörth, tim seluler bertanggung jawab untuk teknis dan dukungan logistik, analisis dan pemecahan masalah, serta pemeliharaan, perbaikan dan kegiatan overhaul (MRO) sebagai bagian dari NH90 / Tiger operasi pesawat koperasi rekayasa. Tim ini juga menyediakan pelatihan pemeliharaan untuk tentara di UH-Tiger dan NH90 airframes. Beberapa contoh operasi MSC: - CH53 GA retrofit - Tiger UHT Asgard Upgrade - NH90 Teruskan Air Medevac modifikasi - seaking MK41 dan SeaLynx Mk88A modernisasi.

Eurocopter Group menciptakan dedicated Militer Support Center (MSC) di Perancis pada bulan Januari 2015. entitas baru ini menawarkan portofolio terpusat layanan untuk pemerintah Prancis, sepenuhnya didedikasikan untuk mendukung lebih dari 500 helikopter yang dioperasikan oleh Angkatan Bersenjata Perancis. Berlokasi di Marignane, Prancis, Airbus Helicopters MSC Prancis menyatukan semua sumber daya perusahaan yang dibutuhkan untuk mendukung helikopter militer Perancis sekaligus menawarkan antarmuka pelanggan berdedikasi penuh. Ini termasuk:

* Teknis, industri, dan dukungan logistic
* Kemampuan pesawat MRO ekstensif
* Dukungan untuk penyebaran tempur tentara Perancis
* Manajemen transversal armada, seperti Tiger, NH90, dan Cougar, untuk memastikan ketersediaan pesawat optimal
* Dukungan bisnis seperti Kualitas, Sumber Daya Manusia, Keuangan, dan peningkatan bisnis

Sekitar 500 karyawan dan 10.000 meter persegi lokakarya berdedikasi untuk melayani pelanggan ini. Selain itu, 30 perwakilan teknis dan perwakilan bidang logistik telah dikirim ke berbagai basis pelanggan[[4]](#footnote-4).

1. <http://aeronusantara.blogspot.co.id/2012/10/pt-dirgantara-indonesia-ptdi.html> Diakses Pada Tanggal 18 Juni 2016 [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://pena-abad.blogspot.co.id/2012/07/pt-di-semakin-dilirik-perusahaan.html> Diakses Pada Tanggal 19 Juni 2016 [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://sewa1pesawat.blogspot.co.id/2014/03/airbus-helicopters.html> Diakses Pada Tanggal 19 Juni 2016 [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.airbushelicopters.com/website/en/ref/Military-Support-Centers_76.html> Diakses Pada Tanggal 20 Juni2016 [↑](#footnote-ref-4)