

MENELUSURI JEJAK AWAL PENERBANGAN DI INDONESIA (1913-1950-AN)

Dadan Adi Kurniawan
Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Sebelas Maret Surakarta
dadan.adikurniawan@yahoo.co.id

Abstrak

Minimnya narasi tentang kiprah penerbangan di masa lalu menjadikan pemahaman sejarah terkait moda transportasi seakan pincang. Kebanyakan kajian masih berkuat pada sejarah transportasi darat dan laut, terutama masa kolonial. Padahal keunggulannya dalam menempuh berbagai medan jarak jauh, menjadikan transportasi udara sebagai salah satu primadona pilihan masyarakat modern dalam bermobilitas. Tulisan ini menelusuri lebih lanjut jejak kemunculan dan perkembangan awal penerbangan sipil-militer di Indonesia. Sejak kapan penerbangan mulai ada, faktor apa saja yang melatarbelakangi kemunculannya dan bagaimana dinamika awal perkembangannya. Penelitian ini menggunakan metode sejarah kritis dimana penulis memadukan sumber primer maupun sekunder yang relevan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa penerbangan pertama di Indonesia telah ada sejak dekade kedua abad 20 dan mulai berkembang pesat pada periode 1950-an. Pada awalnya, penerbangan difungsikan untuk keperluan militer disusul penerbangan komersial dalam jumlah terbatas. Kemajuan teknologi di Barat dan persaingan global (perang) saat itu menyebabkan dunia penerbangan mencapai akselerasi kemajuan yang lebih cepat.

Kata Kunci: transportasi, bandara, penerbangan, militer, komersial.

Abstract

The lack of narratives about the gait of flight in the past has made understanding history related to transportation modes as if limping. Most studies still dwell on the history of land and sea transportation, especially the colonial period. Though its superiority in taking various long-distance terrain, making air transportation one of the excellent choices of modern society in mobility. This paper explores further the traces of the emergence and early development of civil-military flight in Indonesia. Since when flights began to exist, what factors are behind the emergence and how the initial dynamics of development. This study uses a critical historical method in which the author combines relevant primary and secondary sources. The results of this study indicated that the first flights in Indonesia have existed since the second decade of the 20th century and began to develop rapidly in the 1950s. In the beginning, flights were used for military purposes followed by limited number of commercial flights. Technological advances in the West and global competition (war) at that time caused the flight world to achieve accelerated progress faster.

Keywords: transportation, airport, flight, military, commercial.

PENDAHULUAN

Dalam khasanah historiografi Indonesia bahkan dunia, sejarah penerbangan nyaris belum mendapat tempat yang layak seperti sejarah-sejarah lainnya. Berbeda dengan sejarah politik, ekonomi, sosial, agraria, maupun budaya, sejarah penerbangan bisa dibilang masih menjadi kajian minor yang belum mendapatkan perhatian setara di kalangan sejarawan pada umumnya. Secara tidak langsung, hal ini menunjukkan masih adanya “bias historiografi”. Hal ini sejalan dengan kata “tanah-air”, yang secara etimologi belum mengakomodir “udara” sebagai kesatuan ruang yang berdaulat, meskipun secara *de facto* sudah. Masih ‘dianaktirkannya’ kajian sejarah penerbangan Indonesia disebabkan karena penerbangan (moda transportasi) sendiri baru lahir pada abad 20 dan berkembang pesat pasca kemerdekaan. Bagi kebanyakan sejarawan, periode ini agaknya kurang menarik. Selain terbilang baru, dalam kacamata mereka, tidak banyak hal yang bisa dieksplor dari topik ini. Apapun itu, nyatanya kajian serius mengenai sejarah penerbangan baik militer maupun sipil di Indonesia masih minim.

Sebenarnya sudah ada segelintir kajian terkait jejak-jejak penerbangan di Indonesia, namun masih sangat terbatas jumlahnya dan belum menjadi fokus kajian. Lagi pula tulisan-tulisan yang ada hampir semuanya merujuk pada makna penerbangan militer (*military flight*), alih-alih penerbangan sipil (*commercial flight*). Meski sudah ada kajian yang serius membahas mengenai penerbangan militer dan sipil nasional tetapi bukan dalam bingkai sejarah melainkan manajemen penerbangan. Sebut saja Chappy Hakim misalnya, yang menulis buku berjudul *Berdaulat di Udara: Membangun Citra Penerbangan Nasional dan Pelangi Dirgantara*.¹

Selain itu, dilihat dari aspek penulisnya, sejarah penerbangan rata-rata masih militesentris karena produk lembaga angkatan militer udara (dalam konteks ini Angkatan Udara Republik Indonesia atau AURI). Sehingga wajar bila gaya penulisan dan narasinya cenderung dibumbui nuasa kepatriotan yang

¹ Kedua buku ini diterbitkan pada tahun 2010 oleh PT Kompas Media Nusantara (Jakarta). Background pendidikan dan profesinya yang berkecimpung dalam dunia penerbangan dan angkatan udara (TNI AU) menyebabkan ketertarikannya dalam menulis buku bertajuk wawasan penerbangan khususnya militer udara Indonesia.

kadang-kadang mengalami distorsi. Selain itu, unsur analisis kesejarahannya juga kurang karena memang bukan berlatar pendidikan sejarah. Untuk itulah penelitian ini ingin melihat penerbangan militer dan sipil sebagai satu kesatuan sejarah yang saling berkaitan proses kemunculannya. Penulisan oleh para sejarawan sipil diharapkan mampu menampilkan sudut pandang lain yang lebih holistik dan komprehensif, tidak sebatas memotret perkembangan mobilitas udara yang militeristik tetapi juga mobilitas udara sipil.

Pada era modern saat ini, naik pesawat terbang sudah menjadi hal yang lumrah, apalagi bagi para elite yang tinggal di kota-kota besar dengan gaya hidup modern dan mobilitas tinggi. Puluhan bandar udara dan ratusan pesawat terbang sudah tersebar di berbagai wilayah di Indonesia, mulai di kota-kota metropolit hingga daerah-daerah yang masih masuk kategori pedalaman. Realitas ini membawa pertanyaan baru untuk melihat jauh ke belakang. Bagaimana sejarah munculnya pesawat dan bandara-bandara yang tersebar di Indonesia tersebut? Sejak kapan penerbangan mulai ada dan faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi kemunculannya? Seperti apa dinamika dunia penerbangan Indonesia pada periode-periode awal kemunculannya? Tulisan ini mencoba menelusur ke belakang dalam rangka menguak munculnya penerbangan guna mencari titik temu antara masa lalu dan realitas saat ini.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian historis, mengingat fokus kajian membahas fenomena kelampauan, dalam konteks ini sejarah awal munculnya penerbangan di Indonesia baik penerbangan komersil maupun militer. Menurut Ernest Bernheim yang dikutip Kuntowijoyo, penelitian historis merupakan jenis penelitian dengan metode tersendiri, yang secara garis besar meliputi empat tahap pokok yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.² Metode ini berguna dalam merekonstruksi masa lalu dengan prinsip kerja yang ketat sehingga menyajikan tulisan seobjektif mungkin. Penjelasan keempat tahap tersebut antara

² Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Budaya, 1995, hlm. 99

lain sebagai berikut.

Tahap pertama *heuristik*, yaitu seorang peneliti harus mencari dan mengumpulkan berbagai sumber yang relevan dengan topik penelitian. Sumber sendiri terbagi menjadi dua yakni primer dan sekunder. Untuk menelusuri perkembangan dunia penerbangan pasca kemerdekaan, penulis menggunakan sumber-sumber primer yang diterbitkan institusi kebandarudaraan Indonesia khususnya arsip-arsip yang dikelola PT Angkasa Pura I Bandara Adi Soemarmo (Arsip BAS) Surakarta dan Pangkalan Udara Militer Adi Soemarmo Surakarta. Meskipun terlihat belum representatif, laporan-laporan di lembaga ini memuat berbagai jejak penerbangan di hampir seluruh wilayah Indonesia meskipun kurang rinci. Selain itu, wawancara mendalam (*deep interview*) juga dilakukan terhadap beberapa tokoh kunci sezaman yang memahami dunia penerbangan Indonesia saat itu.

Untuk semakin memperkaya data, tulisan ini juga dihimpun dari sumber-sumber lain yang relevan. Dalam tulisan ini penulis juga menggunakan sumber sekunder yang sangat langka. Beberapa sumber sekunder tersebut antara lain buku klasik karya Jacob Salatun berjudul *Sejarah Penerbangan: Melukiskan Tjita-Tjita, Perjuangan, Pengorbanan dan Kemenangan Manusia Untuk Menaklukkan Angkasa-Raya*, lalu buku berjudul *Sejarah Nasionalisasi Aset- Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional* yang diterbitkan oleh Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia tahun 2014, dan terakhir buku karya Irna dkk, yang berjudul *Awal Gedirgantaraan Di Indonesia: Perjuangan AURI 1945-1950*.

Tahap kedua yaitu *kritik*, dimana peneliti harus menguji otentisitas sumber yang telah terkumpul seperti keaslian jenis kertas, jenis tinta, cap, gaya bahasa dan sejenisnya, apakah benar-benar sezaman atau palsu (kritik eksternal). Selain itu, peneliti juga harus melakukan kritik internal dengan menguji kredibilitas sumber-sumber tersebut.³³ Sumber-sumber yang diperoleh di arsip BAS dan Lanud Adi

³³ Wasino, "Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Asing Menuju Ekonomi Berdikari". *Paramita* Vol. 26, No 1-Tahun 2016, hlm. 63.

Soemarmo umumnya dapat dipercaya. Setelah mengkolasi, yakni membandingkan antar dokumen arsip, tidak didapat hal yang kontradiktif dari kebanyakan koleksi arsip tersebut.

Langkah ketiga dalam alur metode rekonstruksi sejarah adalah *interpretasi*. Pada tahap ini penulis mencari dan menyusun suatu hubungan kausalitas secara kronologis dari setiap fakta yang diperoleh. Kemudian fakta tersebut dirangkaikan dalam kesatuan logis yang menghasilkan narasi sejarah. Langkah terakhir yaitu *historiografi*. Pada tahap ini penulis menyajikan tulisan sejarah yang holistik dan komprehensif berdasarkan topik yang dipilih dengan memperhatikan aspek kronologis, sistematis, kausatif, argumentatif dan menarik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerbangan atau yang dalam bahasa Inggris disebut *flight* dan bahasa Belanda disebut *luchtvaart*, dalam konteks ini mengacu pada mobilitas manusia atau barang menggunakan alat transportasi pesawat terbang. Unsur pokok fisik penerbangan tidak hanya pesawat terbang, tetapi juga penerbang, landasan pacu (*runway*), dan terminal (bandara/pangkalan udara). Sehingga ketika membahas sejarah penerbangan kurang tepat jika hanya memusatkan kajian pada perkembangan pesawat terbang saja, melainkan mencermati pula unsur-unsur lainnya tersebut. Bahkan penting pula mencermati aspek-aspek non-fisik lain seperti latar belakang terselenggaranya penerbangan, penyelenggara penerbangan, tujuan penerbangan, dan ruang lingkup penerbangan, sebagai satu kesatuan dalam dunia penerbangan (*world of flight*).

Dalam jejak riwayat penerbangan Indonesia (juga dunia) dikenal adanya dua jenis penerbangan, yakni militer dan sipil (komersial). Keduanya memiliki akar sejarah yang saling bersinggungan, baik secara kronologi waktu maupun sebab kemunculannya. Untuk lebih jelasnya, berikut pembahasan mengenai keduanya.

A. Munculnya Penerbangan Militer

Penerbangan militer (*military flight*) merupakan jenis penerbangan yang khusus diperuntukkan untuk mengangkut keperluan angkatan militer. Penerbangan ini tidak bisa diakses sembarangan oleh masyarakat umum (sipil) kecuali dalam kondisi-kondisi tertentu seperti saat penanganan bencana, penyelamatan tawanan perang yang melibatkan sipil, dan sejenisnya. Penerbangan militer umumnya dilakukan untuk menunjang kegiatan-kegiatan militer seperti operasi serangan ke suatu wilayah, pendidikan angkatan udara, pengangkutan logistik perang, pengangkutan tamu khusus dan berbagi aktivitas militer lainnya.

Secara historis, penerbangan militer di Indonesia telah ada sejak dekade kedua abad 20, ketika negara ini masih bernama Hindia Belanda. Penerbangan pertama kali dilakukan di Surabaya pada tanggal 19 Februari 1913 oleh seorang berkebangsaan Belanda bernama Hilgers. Penerbangan militer ini sifatnya hanya uji coba di suatu tanah lapang berumput. Pesawat yang digunakan dalam uji coba pertama ini diangkut dari negeri Belanda menggunakan kapal laut milik pemerintah kolonial Belanda.⁴ Uji coba ini gagal karena pesawat jatuh di Kampung Baliwerti sehingga menjadi kecelakaan penerbangan untuk yang pertama kali di Indonesia. Pada tahun 1914, pemerintah angkatan darat Hindia Belanda membentuk PVA (*Proef Vlieg Afdeling*) atau sejenis bagian penerbangan percobaan yang dipimpin oleh H. Ter Poorten.⁵ Dalam tahun-tahun selanjutnya, kegagalan demi kegagalan masih mewarnai dunia penerbangan militer yang sedang dirintis saat itu. Tercatat puluhan personel KNIL (*Koninklijke Nederlands Indische Leger*), sebuah korp tentara kerajaan di Hindia Belanda, tewas dalam usaha perintisan penerbangan militer.⁶

⁴ Irna Hanny, dkk, *Awal Gedirgantaraan Di Indonesia: Perjuangan AURI 1945-1950*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2008, hlm. 1.

⁵ Jacob Salatun, *Sejarah Penerbangan: Melukiskan Tjita-Tjita, Perjuangan, Pengorbanan dan Kemenangan Manusia Untuk Menaklukkan Angkasa-Raya*. Jakarta: Kebangsaan Pustaka Rakjat N.V., 1950, hlm. 72.

⁶ Van Haselen, *Jejak Langkah Penerbangan Di Nusantara: Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914-1939*. Aerospace Centre of Indonesia, 2005, hlm. 6-9.

Kegagalan rupanya tidak mematahkan semangat untuk terus mencoba. Seiring semakin sempurnanya sistem teknologi pesawat serta banyaknya awak pasukan yang mahir mengoperasikannya, semakin berkembang pula dunia penerbangan di Hindia Belanda. Banyaknya uji coba penerbangan militer yang berhasil dilakukan (ketimbang yang gagal) di tanah koloni, membuat pemerintah kolonial semakin tergugah mencoba hal baru yang lebih menantang. Hal ini bisa dilihat dari usaha penerbangan pertama dari Amsterdam (Belanda) ke Batavia (sekarang Jakarta) tahun 1924 dengan menggunakan pesawat jenis *fokker*. Penerbangan ini membutuhkan waktu tempuh selama 55 hari dengan berhenti di 20 kota. Mengenai rincian mana saja kota yang disinggahi saat itu, tidak ditemukan data. Penerbangan yang tentunya melelahkan ini akhirnya sampai di lapangan terbang Cililitan.⁷ Penerbangan lintas negara bahkan benua ini dilakukan dalam rangka upaya merintis jalur udara yang nantinya menguntungkan pemerintah kolonial Belanda baik secara militer maupun komersil.

Perlahan tapi pasti, pemerintah kolonial Belanda terus membangun pangkalan militer udara di banyak tempat, terutama di Jawa. Tercatat pada tahun 1920 sudah ada beberapa lapangan terbang seperti Cililitan di Jakarta, Kalijati di Subang, dan Sukamiskin di Bandung. Tahun 1930-an sampai awal 1940-an menjadi periode paling subur dalam pembangunan pangkalan-pangkalan militer udara. Sampai awal tahun 1940-an, setidaknya sudah berdiri pangkalan militer udara seperti Kalibanteng di Semarang (kini bandara Achmad Yani), Panasan di Surakarta (kini Adi Soemarmo), Maguwo di Sleman Yogyakarta (kini Adi Sucipto), Bugis di Malang (kini Abdurachman Shaleh), Maospati di Madiun (kini Iswahyudi), Morokrembangan di Surabaya (ditutup sejak tahun 1960-an), Pandanwangi di Lumajang, Jatiwangi di Cirebon, Andir di Bandung (kini Husein Sastranegara), Polonia di Medan (kini Lanud Suwandi), Kadieng di Makassar (sekarang Sultan Hasanuddin), dan Sepinggan di Balikpapan

⁷ Lapangan Terbang Cililitan kini berganti nama menjadi Lanud Halim Perdanakusuma. Lihat Irma Hanny, dkk., *op.cit.*, hlm. 3.

(kini Sultan Aji Muhammad Sulaiman).⁸

Sebagian dari pangkalan di atas statusnya merangkap sebagai *bandara* (bandar udara atau yang dalam periode 1960-an masih disebut *landasan udara* atau *pelabuhan udara*) yang melayani rute penerbangan komersial.⁹ Jenis pangkalan seperti ini lazim disebut *enclave* atau “daerah kantong”, dimana fungsi utamanya sebagai pangkalan militer udara tetapi di dalamnya juga melayani penerbangan komersil untuk sipil.¹⁰

Meskipun jumlah pangkalan militer udara saat itu cukup banyak, tetapi secara fisik masih sangat sederhana, terutama pada awal-awal dibukanya pangkalan. Landasan pacu atau *runway* yang notabene berguna untuk *take off* (lepas landas) dan *landing* pesawat (mendarat), kebanyakan belum beraspal. Sebagain besar awalnya masih berupa tanah lapang berumput yang hanya dikeraskan. Landasan-landasan seperti ini sudah bisa digunakan karena pesawat yang berkembang saat itu rata-rata masih berukuran kecil, seperti jenis *fokker* yang hanya muat 2-5 penumpang. Landasan seperti ini memiliki sisi kelemahan ketika musim hujan tiba. Air hujan yang membasahi tanah mengakibatkan landasan menjadi becek sehingga tidak bisa digunakan secara optimal untuk prosesi penerbangan. Musim hujan menjadi semacam ‘momok’ bagi penerbangan saat itu, dimana sarana dan prasarana pelengkapanya belum begitu memadai layaknya kondisi penerbangan dewasa ini.

Namun demikian, menurut beberapa sumber yang ada, pada awal 1940-an, hampir semua *runway* sudah mulai beraspal meski panjang dan lebarnya belum seberapa (rata-rata sepanjang satu kilometer dengan lebar 45 meter). Prasarana lain seperti *hanggar* (tempat memarkir pesawat), menara operasional, dan penunjang penerbangan lainnya juga sudah mulai dibangun meski terhitung masih sederhana. Bahkan ada beberapa pangkalan udara yang belum rampung pengerjaannya seperti Panasan (Surakarta) dan Maguwo (Yogyakarta) tetapi

⁸ *Ibid.*, hlm. 18-19

⁹ Arsip BAS: Surat Keputusan (SK) KSAU No: SKEP/07/VIII/1977.

¹⁰ Arsip BAS: Surat Keputusan Bersama Menteri Keamanan/ Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan No. KEP/30/IX/1975, No. KM 393/S/Phb-75, No. KEP-927a/MK/IV/8/1975.

keburu ditinggalkan akibat datangnya pasukan Jepang tahun 1942.¹¹



Gambar 1. Kondisi Landasan Pangkalan Udara Maguwo Yogyakarta awal tahun 1940-an.¹²

Menurut data tahun 1940-an, mayoritas pangkalan militer udara warisan Belanda terpusat di pulau Jawa. Ada sekitar sepuluh pangkalan militer udara di pulau Jawa yang terpecah mulai wilayah bagian barat hingga timur. Mengapa demikian? Mengapa saat itu sudah banyak dibangun pangkalan militer udara? Adakah bahaya yang mengancam eksistensi kolonial Belanda di Indonesia (Hindia Belanda) saat itu?

Pertanyaan di atas rupanya tidak bisa dilepaskan dari faktor persaingan hegemoni global saat itu. Geliat ekspansi, kolonialisme dan imperialisme bangsa Jepang yang sudah dimulai sejak awal abad 20 rupanya menjadi stimulus bagi pemerintah kolonial Belanda untuk “bersiap diri” mengantisipasi segala sesuatunya. Sejak kemenangannya atas Rusia tahun 1905, Jepang menjadi “Raksasa Asia” yang disegani dan diperhitungkan khususnya oleh negara-negara Barat. Kebangkitan Jepang dalam berbagai bidang kehidupan utamanya militer, menjadi ‘bayang-bayang’ tersendiri bagi para imperial kulit putih yang banyak berkuasa di kawasan Asia Tenggara, tak terkecuali Belanda di Indonesia. Dalam rangka mengatasi kegelisahan (kalau tidak pantas disebut ketakutan) inilah pemerintah kolonial banyak membangun pangkalan militer udara di Hindia

¹¹ Fakta menarik ini setidaknya terekam dalam Arsip BAS: *Laporan Singkat Perjuangan Masyarakat Sekitar Bandara Adi Soemarmo Pada Tahun 1942-1949* yang dikeluarkan oleh Sekretaris Markas Ranting Legiun Veteran Republik Indonesia (LVRI) Kecamatan Ngemplak Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah.

¹² Irna Hanny, dkk., *op.cit.*, hlm.19.

Belanda sebagai pusat hegemoninya di Asia saat itu. Langkah ini bertujuan untuk memperkuat pertahanan militer guna mengantisipasi ekspansi Jepang maupun negara-negara imperial lain yang sewaktu-waktu ingin merebut Hindia Belanda.¹³

Selain faktor kondisi global (persaingan antar negara imperialis), dibangunnya banyak pangkalan militer udara saat itu juga dipengaruhi faktor ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK). Maju dan berkembangnya ilmu teknologi di Barat (Amerika dan Eropa) pada awal abad 20 rupanya mampu menghasilkan alat transportasi super canggih yakni pesawat terbang yang belum pernah ada sebelumnya. Barat menjadi ‘embrio’ lahirnya dunia penerbangan modern yang sebelumnya hanya berkeliaran dalam angan-angan belaka.

Memang ada beberapa sumber yang mengatakan bahwa berbagai usaha penerbangan menggunakan alat-alat sederhana seperti sayap dan balon udara sudah pernah dilakukan sebelumnya. Percobaan terjun dari menara atau bukit pun juga sudah pernah dilakukan. Bahkan mentalitas dalam cerita-cerita kuno juga sudah mempercayai adanya manusia yang bisa terbang seperti tokoh Gatutkaca. Namun semuanya masih dalam tataran abstrak, konsep sederhana dan usaha yang terbilang gagal. Pesawat terbang dalam arti modern yang secara sistem dan fisiknya sudah mendekati pesawat terbang saat ini baru mulai ada sejak dekade pertama abad 20, khususnya di Eropa dan Amerika.

Lambat laun, pesawat terbang sebagai alat transportasi militer, mampu merambah ke berbagai belahan dunia meski masih dalam jumlah terbatas dan bentuk yang sederhana. Negara-negara besar dan kaya berlomba-lomba memiliki pesawat dan mendatangkannya ke tanah koloninya masing-masing, termasuk dalam hal ini pemerintah kolonial Belanda di Indonesia. Sebagian diangkut menggunakan kapal menyebrangi luasnya samudera, sebagian lagi langsung diterbangkan dari lokasi awal pembuatan (Eropa).

Dunia penerbangan militer Indonesia memasuki babak baru di masa pendudukan Jepang (1942-1945). Di masa yang cukup singkat ini, Jepang fokus membangun kekuatan militer baik darat, laut maupun udara. Pangkalan-pangkalan

¹³ Onghokham. *Runtuhnya Hindia Belanda*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2014, hlm. 1-7.

udara yang sempat rusak akibat perang pendudukan, dibangun kembali dan justru dikembangkan, meskipun di sisi lain tidak sedikit pula pangkalan-pangkalan yang *manggrok* alias terbengkalai. Berbagai pesawat militer didatangkan mulai dari *Hayabusha* dan *Sansikishin* (tipe pemburu), *Guntai* dan *Sakai* (tipe pembom), *Nakayima* (tipe pengintai) dan tipe pesawat latih seperti *Nishikoren*, *Cukiu* dan *Cureng*. Di masa Jepang, pusat kekuatan militer di Jawa berpusat di pangkalan militer Cililitan Batavia dan Bugis Malang. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya tinggalan pesawat di kedua pangkalan tersebut ketika Jepang meninggalkan Indonesia.¹⁴



Gambar 2. *Cureng*, salah satu jenis pesawat latih warisan Jepang¹⁵

Dunia penerbangan menunjukkan eksistensinya ketika Indonesia memasuki masa revolusi fisik (1946-1949). Eksistensi penerbangan militer terlihat jelas ketika terjadi agresi militer I (1947) dan II (1948). Baik dari kubu Belanda maupun Indonesia, sama-sama menggunakan pesawat terbang sebagai salah satu tombak atau amunisi dalam membombardir lawan. Di masa kedua agresi inilah bangsa Indonesia secara cerdas memanfaatkan pesawat warisan Jepang. Meskipun banyak pesawat yang ditinggalkan, hanya sedikit pesawat yang masih bisa digunakan. Selain itu, kerusakan dan tidak adanya suku cadang pesawat yang memadai di Indonesia, serta minimnya pejuang tanah air yang bisa

¹⁴ Dinas Penerangan dan Perpustakaan Pangkalan Udara Adi Soemarmo, 2003, hlm. 3, Lihat pula Irna Hanny, dkk., *op.cit.*, hlm. 6-7.

¹⁵ *Ibid*, hlm. 6.

mengoperasikan pesawat saat itu, menjadi penyebab utamanya.¹⁶

Beberapa tokoh penerbang nasionalis yang gugur di periode revolusi fisik di antaranya seperti Adi Sucipto, Adi Soemarmo, dan Abdurachman Shaleh. Ketiganya merupakan segelintir nasionalis perintis pertama penerbangan militer yang dimiliki bangsa Indonesia saat itu. Ketiganya gugur dalam peristiwa jatuhnya *Dacota VT-CLA* di Desa Ngoto pada 29 Juli 1947 dalam misi membawa obat-obatan Palang Merah Malaya untuk Palang Merah Indonesia. Pesawat tersebut jatuh setelah ditembak pesawat pemburu Belanda (*Kittyhawk*) yang bermarkas di Kalibanteng Semarang. Mereka bisa menerbangkan pesawat karena sempat mengenyam bangku pendidikan di VVC (*Vrijwilig Vliegen Corp*) atau Korp Penerbang Sukarela di zaman kolonial Belanda. Sejak tahun 1962, mereka ditetapkan sebagai *the founding father* angkatan udara Indonesia dengan diperingatinya tanggal 29 Juli sebagai *Hari Bhakti TNI-AU*.¹⁷

Di masa agresi militer I dan II, markas pangkalan militer udara Belanda berpusat di Kalibanteng Semarang (Achmad Yani), Andir Bandung (Husein Sastranegara) dan Cililitan Jakarta (Halim Perdanakusuma). Sedangkan pihak Indonesia berpusat di pangkalan militer udara Maguwo Yogyakarta (Adi Sucipto) sebagai ibu kota sementara saat itu. Pangkalan militer udara Maguwo menjadi saksi bisu serangan udara Belanda yang sempat memporak-porandakan pangkalan.¹⁸

Sampai akhir tahun 1940-an, bisa dikatakan bahwa dunia penerbangan militer nasional belum berkembang. Di usianya yang masih sangat belia, Indonesia sudah dihadapkan pada gejolak revolusi fisik yang membumihanguskan setiap sudut kota. Dunia kemiliteran khususnya udara memang sempat terbentuk di masing-masing wilayah, namun belum tertata dan berkembang. Belum ada penerbang profesional, pabrik amunisi militer, sekolah penerbangan, pesawat

¹⁶ *Warta Lanud Adi Soemarmo* Edisi X, 2007: 6.

¹⁷ *Kompas* 28 Juli 1990, hlm. 5. *Kompas*, 15 Juli 2000, hlm. 4. *Media Indonesia*, 19 Juli 2009, hlm. 1.

¹⁸ Himawan Soetanto, *Yogyakarta 19 Desember 1948 Jendral Spoor (Operatie Kraai) Versus Jenderal Sudirman (Perintah Siasat No.1)*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2006, hlm. 303, Lihat pula Julius Pour, *Doorstoot Naar Djokja: Pertikaian Pemimpin Sipil-Militer*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2009.

tempur baru, serta pangkalan-pangkalan baru yang memadahi. Yang ada ialah para pejuang Indonesia hidup dalam keterbatasan dengan memanfaatkan sisa-sisa alatista militer udara peninggalan Jepang yang dipoles semangat juang dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia.

B. Munculnya Penerbangan Komersil

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata “komersial” yaitu segala hal yang berhubungan dengan niaga atau perdagangan. Adapun kata “komersil” menunjukkan kata sifat yang berarti diperdagangkan atau diniagakan. Mengkomersilkan berarti menjadikan sesuatu sebagai barang untuk dijual. Kata “komersial” yang mendapat imbuhan “isasi” berarti menunjukkan suatu proses. Dari sini bisa disimpulkan bahwa yang dimaksud penerbangan komersil adalah jenis penerbangan yang diperuntukkan untuk publik (masyarakat sipil) dalam bermobilitas sehari-hari dari tempat satu ke tempat lainnya. Arti dari penerbangan komersil juga merujuk pada jenis transportasi komunal bukan personal.

Kiprah penerbangan komersil di Indonesia dimulai sejak dekade ketiga abad 20. Hal ini ditandai dengan berdirinya KNILM (*Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij*) pada tahun 1928, sebuah perusahaan maskapai penerbangan komersil di Hindia Belanda yang sahamnya terdiri dari hasil patungan berbagai perusahaan Eropa seperti *Deli Maatschappij*, *Nederlandse Handel Maatschappij*, KLM (*Koninklijk Luchvaart Maatschappij*), pemerintah Hindia Belanda, dan beberapa perusahaan dagang lainnya yang memiliki kepentingan di Hindia Belanda. KLM sendiri merupakan perusahaan penerbangan Kerajaan Belanda yang didirikan pada 7 Oktober 1919 di Den Haag. Berkat KLM, Belanda menjadi salah satu pengarang angkasa terbesar di Dunia. KLM merupakan induk dari KNILM yang merupakan cabang di Hindia Belanda.¹⁹

¹⁹ Wasino dkk, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*. Jakarta: Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia, 2014, hlm. 640-641. Lihat pula Jacob Salatun, *op.cit.*, hlm. 7.



Gambar 3. Pada 1930-an, para pilot KNILM masih diambilkan dari para penerbang KNIL.²⁰

Pada masa KNILM inilah untuk pertama kalinya ada penerbangan komersil berjadwal di Hindia Belanda. Rute awal yang dibuka KNILM antara lain Batavia-Bandung sebanyak sekali dalam seminggu dan Batavia-Surabaya (transit di Semarang) sekali setiap hari. Rute penerbangan kemudian bertambah menjadi Batavia-Palembang-Pekanbaru-Medan bahkan sampai ke Singapura dan Australia sebanyak sekali dalam seminggu.²¹ Dari rute penerbangan yang dibuka KNILM ini terlihat bahwa Batavia (Kemayoran dan Cililitan) merupakan pusat atau simpul penerbangan. Hal ini disebabkan karena Batavia saat itu merupakan pusat pemerintahan pemerintah kolonial Belanda (hal yang masih sama dari masa VOC hingga saat ini dimana Jakarta masih menjadi pusat pemerintahan Indonesia). Dari rute penerbangan KNILM juga diketahui bahwa saat itu Bandung, Surabaya, Semarang, Palembang, Pekanbaru dan Medan merupakan kota-kota besar utama dibanding kota-kota lainnya di Indonesia.

Pada periode-periode awal, pesawat penerbangan komersil yang

²⁰ Petrik Matanasi, "Bagaimana Hindia Belanda Merintis Penerbangan Sipil". Diakses dari <https://tirto.id/bagaimana-hindia-belanda-merintis-penerbangan-sipilc8Tp> pada 15 Maret 2019 pukul 21.10 WIB.

²¹ Dadan Adi Kurniawan, "Melihat Angkasa Indonesia: Komersialisasi Kawasan Pangkalan Udara Adi Soemarmo Tahun 1974-2011". *Tesis. Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah mada*, 2016, hlm. 30.

digunakan masih jenis *fokker* seperti Fokker F.VIIIb, Fokker F.XII yang hanya muat sekitar 2-5 orang. Pesawat ini awalnya hanya digunakan untuk keperluan bisnis khususnya mengangkut kantong-kantong surat. Namun sejak tahun 1930-an mulai digunakan untuk mengangkut penumpang manusia walaupun masih dalam jumlah terbatas. Seiring berjalannya waktu, mulai berkembang jenis pesawat *DC* seperti 3 Douglas DC-3, 4 Douglas DC-5, dan Sikorsky S-43 yang memiliki daya tampung penumpang lebih banyak hingga puluhan orang.²²

Pada masa pemerintahan kolonial Belanda, Indonesia sudah memiliki bandara internasional. Kemayoran Batavia (Jakarta Pusat) merupakan bandara internasional pertama di Hindia Belanda yang mulai beroperasi pada tahun 1940. Bandara ini melayani penerbangan internasional ke Singapura dan Australia. Bandara Kemayoran merupakan bandara komersial tersibuk di Hindia Belanda saat itu. Meningkatnya penerbangan dari hari ke hari, jarak yang cukup dekat dengan pangkalan udara Cililitan, serta letaknya yang berada di kawasan padat pemukiman, menyebabkan pemerintah Orde Baru membuat bandara baru yang lebih besar. Bandara Kemayoran akhirnya tidak lagi beroperasi sejak pertengahan tahun 1980-an, semenjak dibukanya bandara baru Soekarno Hatta di wilayah Cengkareng, sebuah wilayah di Jakarta bagian barat.



Gambar 4. Bandara Internasional Kemayoran (Jakarta Pusat) Tahun 1976.²³

²² Petrik Matanasi, *op.cit.*, tanpa hlm.

²³ Ikaya Dian, "Bandara Kemayoran: Simbol Kejayaan yang Terlupakan". Diakses dari <https://id.scribd.com/document/327948176/Bandara-Kemayoran> pada tanggal 21 Maret 2019

Pada masa pendudukan Jepang (1942-1945), lapangan terbang-lapangan terbang terutama yang ada di Jawa, mulai dialihfungsikan sebagai bandar penerbangan militer semata (fungsi tunggal). Hal ini dilakukan dalam rangka memperkuat militer perang Jepang di Pasifik dan sekitarnya. Konsep *enclave* (satu pangkalan untuk dua fungsi yakni militer dan komersial) tidak lagi dikenal di masa Jepang. Hal semacam ini tidak hanya terjadi dalam bidang transportasi udara tetapi juga transportasi laut dimana banyak pelabuhan dialihfungsikan untuk kepentingan militer Jepang. Sehingga untuk sementara waktu penerbangan komersial mengalami kevakuman. Semua perusahaan maskapai penerbangan berbau Barat dilarang masuk ke wilayah Indonesia.²⁴

Berakhirnya kekuasaan Jepang pada Agustus 1945 tidak secara otomatis menghidupkan kembali penerbangan komersial yang sempat mati. Vakumnya penerbangan komersial masih terus berlanjut untuk beberapa waktu. Sampai akhir tahun 1940-an belum ada lagi penerbangan komersial yang berarti di Indonesia. Indonesia masih disibukkan dengan perang revolusi fisik (masa mempertahankan kemerdekaan) yang meletus di berbagai wilayah, khususnya Jawa bagian tengah. Kondisi saat itu tidak memungkinkan terselenggarakannya penerbangan komersial secara reguler. Lapangan terbang difungsikan untuk basis penerbangan militer guna mendukung jalannya revolusi mengusir Belanda yang ingin kembali bercokol di Indonesia.

Babak baru penerbangan komersial dimulai kembali tahun 1950-an. Mulai stabilnya kondisi sosial politik mengakibatkan penerbangan komersial bergeliat kembali. Pada tahun 1950 pemerintah Indonesia mendirikan *Garuda Indonesia Airways* (GIA), sebuah perusahaan penerbangan nasional pertama di masa kemerdekaan. GIA adalah perusahaan penerbangan yang secara prosesusual merupakan hasil

pukul 20.45 WIB.

²⁴ Wasino dkk, *op.cit.*, hlm. 399.

nasionalisasi sebagian aset KNILM melalui diplomasi dengan perusahaan induk Belanda (KLM) pada tahun 1954.²⁵

Pasca nasionalisasi, GIA tidak serta merta menjadi maskapai unggulan di Indonesia. Tahun 1950-an, penerbangan di Indonesia masih didominasi penerbangan asing seperti *British Overseas Airways Corporation* (BOAC) dari Inggris, *Quantas* dari Australia, *Air India International* dari India, *Scandinavia Airlines System* (SAS), *Transport Airlines Intercontinentaux* (TAI) dari Perancis, *Malayan Airways* dari Malaya dan *Union of Burma Airways* (UBA) dari Birma. GIA mulai menunjukkan eksistensinya sejak akhir 1950-an setelah pemerintah Indonesia mengesahkan UU Nasionalisasi Tahun 1958. Melalui undang-undang ini, pemerintah memberi dukungan penuh pada GIA dalam bentuk bantuan modal pembelian beberapa pesawat komersil. Hasilnya, hingga saat ini GIA menjadi maskapai penerbangan paling prestisius di Indonesia.²⁶

Dalam sejarah penerbangan komersial Indonesia, tahun 1950-an menjadi tonggak bangkitnya dunia penerbangan nasional. Dunia penerbangan komersial mengalami kemajuan cukup pesat dan berlanjut hingga periode-periode selanjutnya. Bila ditengok ke belakang dalam konteks global, hal ini rupanya selaras dengan kemajuan penerbangan di dunia. Perang Dunia II (1939-1945) telah menstimulus negara-negara modern saling berlomba menciptakan amunisi mutakhir yang salah satunya termanifestasikan dalam pembuatan pesawat-pesawat militer super canggih. Perang dengan kekuatan udara yang paling menentukan ini telah mempengaruhi laju perkembangan penerbangan baik militer maupun komersial di berbagai belahan dunia, tak terkecuali Indonesia.²⁷

Berkembangnya dunia penerbangan pada akhirnya mampu menjadi semacam “jembatan” yang membuat jarak antar kota, antar negara bahkan antar benua menjadi sangat dekat dan cepat. Hadirnya penerbangan militer sejak kolonial Belanda dan Jepang pada akhirnya turut memberi sumbangan

²⁵ *Ibid*, hlm. 641.

²⁶ Dadan Adi Kurniawan, *op.cit.*, hlm. 33.

²⁷ Jacob Salatun, *op.cit.*, hlm. 70-71.

pada lahirnya kekuatan udara bangsa Indonesia. Adapun berkembangnya penerbangan komersil juga telah meningkatkan arus mobilitas horizontal yang kian meluas, tidak hanya tingkat lokal, nasional, tetapi juga global. Relasi dan konektivitas sosial, politik, ekonomi dan budaya semakin terbentuk luas. Hubungan titik satu dan titik lain yang dulunya cukup sulit, kini semakin mudah. Geografis atau belahan dunia yang awalnya terasa jauh kini layaknya “teras” di rumah sendiri seiring lahirnya dunia penerbangan baik militer maupun komersil.

KESIMPULAN

Pesawat terbang merupakan moda transportasi yang muncul paling akhir dalam sejarah peradaban dan kebudayaan manusia. Riwayat ini juga berlaku di Indonesia. Jejak penerbangan di Indonesia sudah dimulai sejak negara ini masih bernama Hindia Belanda tepatnya tahun 1913. Penerbangan yang ada mulanya untuk keperluan militer, bukan komersil (sipil). Munculnya penerbangan militer saat itu setidaknya dipicu oleh dua faktor. *Pertama*, munculnya penemuan teknologi yang kian maju terutama di Barat yakni Eropa dan Amerika yang merupakan embrio lahirnya moda transportasi udara. *Kedua*, persaingan kolonialisme terutama semenjak kemenangan Jepang atas Rusia tahun 1905. Kegelisahan pemerintah kolonial Belanda terhadap laju ekspansi Jepang direspon sikap antisipatif dengan memperkuat sektor pertahanan, salah satunya udara. Pemerintah kolonial Belanda berhasil membangun pangkalan militer udara yang tersebar di berbagai wilayah di Hindia Belanda.

Lambat laun, pada akhir 1920-an, KNILM dan beberapa perusahaan maskapai penerbangan swasta Eropa “menangkap peluang” tumbuhnya penerbangan komersial di Hindia Belanda. Dengan jumlah pesawat dan bandara yang terbatas, perlahan dunia penerbangan komersil mulai beroperasi secara terjadwal. Munculnya moda transportasi publik komersil kian menambah semarak dunia penerbangan di Indonesia, membersamai penerbangan militer yang lahir lebih awal. Datangnya Jepang ke tanah air pada 1942 merubah peta penerbangan di Indonesia. Bagai sisi mata uang, kedatangan Jepang membawa dua dampak

yang ambivalensik. Di satu sisi, datangnya Jepang mematikan eksistensi penerbangan komersil di Indonesia. Maskapai-maskapai berbau Barat dilarang masuk ke wilayah nusantara sehingga tidak ada lagi penerbangan komersil selama pendudukan Jepang (1942-1945). Namun di sisi lain, penerbangan militer kian menjamur dan tumbuh subur. Banyak pangkalan militer warisan Belanda yang terlanjur rusak akibat perang kemudian diperbaiki dan dikembangkan. Pesawat buatan Jepang pun banyak didatangkan demi menjaga hegemoninya di Indonesia khususnya dan Asia Tenggara umumnya. Pada akhirnya, pejuang-pejuang Indonesialah yang memetik manfaatnya, yang secara cerdas memanfaatkan sisa-sisa pesawat terbang buatan Jepang saat masa revolusi fisik tiba (1946-1949). Penerbangan komersil kembali bergulat tahun 1950-an. Periode ini menjadi momen sekaligus tonggak bangkitnya dunia penerbangan tanah air baik militer maupun komersial hingga seperti sekarang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku, Disertasi, Tesis dan Jurnal

Chappy Hakim. 2010. *Berdaulat Di Udara: Membangun Citra Penerbangan Nasional*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.

_____. 2010. *Pelangi Dirgantara*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.

Dadan Adi Kurniawan. 2016. "Melihat Angkasa Indonesia: Komersialisasi Kawasan Pangkalan Udara Adi Soemarmo Tahun 1974-2011". *Tesis*. Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.

Himawan Soetanto. 2006. *Yogyakarta 19 Desember 1948 Jendral Spoor (Operatie Kraai) Versus Jenderal Sudirman (Perintah Siasat No.1)*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Irna Hanny, dkk. 2008. *Awal Gedirgantaraan Di Indonesia: Perjuangan AURI 1945-1950*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Jacob Salatun. 1950. *Sejarah Penerbangan: Melukiskan Tjita-Tjita*,

Perjuangan, Pengorbanan dan Kemenangan Manusia Untuk Menaklukkan Angkasa-Raya. Jakarta: Kebangsaan Pustaka Rakjat N.V.

Julius Pour. 2009. *Doorstoot Naar Djokja: Pertikaian Pemimpin Sipil-Militer*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.

Kuntowijoyo. 1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Budaya.

Onghokham. 2014. *Runtuhnya Hindia Belanda*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Van Haselen. 2005. *Jejak Langkah Penerbangan Di Nusantara: Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914-1939*. Aerospace Centre of Indonesia.

Wasino dkk. 2014. *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*. Jakarta: Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.

Wasino. 2016. "Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Asing Menuju Ekonomi Berdikari". *Paramita* Vol. 26, No 1.

Arsip

Data dan Informasi Lalu Lintas Dan Angkutan Udara 1969-1976, hlm. 14-a
Laporan Singkat Perjuangan Masyarakat Sekitar Bandara Adi Soemarmo Pada Tahun 1942-1949 oleh Sekretaris Markas Ranting Legiun Veteran Republik Indonesia (LVRI) Kecamatan Ngemplak.

Surat Keputusan Bersama Menteri Keamanan/ Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan No. KEP/30/IX/1975, No. KM 393/S/Phb-75, No. KEP-927a/MK/IV/8/1975.

Surat Keputusan Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan No.378/TLK/DEPHUB/ VIII/85 tanggal 22 Agustus 1985.

Surat Kabar

Warta Lanud Adi Soemarmo Edisi X Tahun 2007

Kompas, 15 Juli 2000, Hlm. 5

Kompas 28 Juli 1990, Hlm. 4

Media Indonesia, 19 Juli 2009, Hlm. 1

Internet

Ikaya Dian. “Bandara Kemayoran: Simbol Kejayaan yang Terlupakan”.

Diakses dari <https://id.scribd.com/document/327948176/Bandara-Kemayoran>, pada tanggal 21 Maret 2019 pukul 20.45 WIB.

Petrik Patanasi. “Bagaimana Hindia Belanda Merintis Penerbangan Sipil”.

Diakses dari <https://tirto.id/bagaimana-hindia-belanda-merintis-penerbangan-sipilc8Tp>, pada 15 Maret 2019 pukul 21.10 WIB.