

Jejak Sejarah Lapangan Udara Kemayoran (1940-1985)

Muhammad Taufiq Nurwansyah¹, Abrar², M. Hasmi Yanuardi³

Prodi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial

mtaufiqnurwansyah@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap keadaan lapangan udara Kemayoran pada saat dijadikan lapangan udara militer dari pertama diresmikan pada 1940 hingga penghentian operasional pada 1985. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang terdiri dari heuristik, kritik sumber atau verifikasi, interpretasi dan penulisan sejarah. Peneliti pada tahap heuristik mengumpulkan sumber baik primer berupa koran sezaman yang terbit dari tahun 1935 hingga 1940 seperti *Bataviaasch Nieuwsblad* maupun sumber sekunder seperti buku yang berkaitan dengan Kemayoran. Hasil dari penelitian menunjukkan setelah pembangunan lapangan udara Kemayoran yang dilaksanakan sejak tahun 1934 dan selesai pada 1940, Kemayoran menjadi hub penerbangan internasional bagi KLM dan KNILM, namun sejak tahun 1941 Kemayoran mulai digunakan oleh VVC untuk melatih penerbang pesawat tempur untuk bersiap apabila terjadi perang. Ketika perang dunia kedua di Pasifik meletus, Kemayoran yang mendapat beberapa kali serangan dari Jepang digunakan oleh sekutu sebagai salah satu basis pesawat tempur dan juga tempat evakuasi. Selepas perang dunia kedua, Kemayoran digunakan kembali oleh sekutu sebagai salah satu lapangan udara yang memfasilitasi penyelamatan APWI. Kemayoran kemudian diintegrasikan ke dalam sistem pertahanan udara Kohanud AURI yaitu Wing Pertahanan Udara 300. Riwayat lapangan udara Kemayoran mulai berakhir ketika pemerintah lewat proyek Jakarta International Airport memindahkan operasional penerbangan menuju bandara internasional Cengkareng.

Kata Kunci : Lapangan Udara, Pesawat Udara, AURI, Kemayoran

Historical Traces of Kemayoran Airfield (1940-1985)

Abstract

This research aims to explain the situation of Kemayoran airfield when it was used as a military airfield from when it was first inaugurated in 1940 until its operational discontinuation in 1985. The research method used in this study is the historical method which consists of heuristics, verification, interpretation and historiography. Researchers at the heuristic stage collect both primary sources in the form of newspapers that have been published from 1935 to 1940 such as *Bataviaasch Nieuwsblad* and secondary sources such as books related to Kemayoran. The results of the research show that after the construction of the Kemayoran airfield which was carried out since 1934 and was completed in 1940, Kemayoran became an international aviation hub for KLM and KNILM, but since 1941 Kemayoran began to be used by VVC to train fighter pilots to prepare in case of war. When the second world war in the Pacific erupted, Kemayoran, which received several attacks from Japan, was used by the Allies as a base for fighter aircraft and also as an evacuation site. After the second world war, Kemayoran was reused by the Allies as one of the airfields that facilitated the rescue of APWI. Kemayoran was then integrated into the air defense system of the Indonesian Air Force's Kohanud, namely the Air Defense Wing 300. The history of the Kemayoran airfield began to end when the government through the Jakarta International Airport project moved flight operations to Cengkareng international airport.

Key Words : Airfield, Airplane, Indonesian Air Force, Kemayoran

A. Pendahuluan

Transportasi udara merupakan moda transportasi yang paling baru di antara moda lainnya yang muncul dan berkembang pada abad ke-20. Transportasi udara mempunyai beberapa fungsi penting seperti fungsi militer yang melihat penggunaannya dalam melakukan pengintaian serta penyerangan terhadap kedudukan musuh dan sarana angkut logistik untuk keperluan perang. Fungsi politik transportasi udara terlihat pada penggunaannya sebagai sarana memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dengan mendukung kedaulatan ruang udara nasional serta menjangkau berbagai wilayah negara sehingga dapat menyokong roda pemerintahan seperti menyediakan fasilitas sosial kesehatan dan pendidikan nasional. Sementara itu fungsi ekonomi transportasi udara dapat berperan sebagai pelaksana pendistribusian lalu lintas barang dan jasa serta pendorong peluang bisnis di bidang penerbangan sipil dan pariwisata. Fungsi sosial dari transportasi udara mempunyai peran sebagai instrumen yang dapat menyatukan lingkungan global secara geografis maupun sosial. Perkembangan transportasi udara yang pesat memicu dibuatnya suatu tempat yang menyediakan sarana-sarana yang dibutuhkan untuk operasional transportasi udara yang disebut lapangan udara.

Lapangan udara Kemayoran pertama kali memulai operasinya sebagai lapangan udara untuk penerbangan sipil pada 1940 ketika dipergunakan oleh perusahaan KNILM. Namun selanjutnya dipergunakan untuk keperluan militer saat pengumuman pembentukan VVC pada 1941 yang ditujukan untuk melatih penerbang pesawat militer untuk bersiap jika terjadi perang. Ketika Hindia Belanda serta Inggris bersekutu untuk menghadapi Jepang, mereka menggunakan lapangan udara Kemayoran sebagai salah satu basis pertahanan udara, namun setelah terdesak oleh Jepang, lapangan udara Kemayoran kemudian dijadikan tempat evakuasi dan diduduki Jepang. Selepas perang dunia kedua, lapangan udara Kemayoran dipergunakan sekutu sebagai salah satu lapangan udara bagi pesawat angkut militer yang membawa suplai dan basis bagi proses evakuasi APWI. Setelah Belanda meninggalkan Indonesia, AURI yang mulai memperkokoh kekuatan udaranya dengan membeli banyak

pesawat jet tempur dari Blok Timur, pernah menjadikannya sebagai lapangan udara sementara bagi beberapa jet tempur Indonesia pada periode 1960-an.

Melihat dari sejarah lapangan udara Kemayoran, yang tidak hanya menjadi lapangan udara bagi penerbangan sipil tetapi pernah menjadi lapangan udara pesawat militer, sehingga menarik untuk ditelusuri bagaimana fungsi lapangan udara Kemayoran sebagai sebuah lapangan udara militer. Penelitian mengenai lapangan udara Kemayoran yang ditemukan masih minim, seperti skripsi Sadar Iman yang berjudul "*Museum Penerbangan Kemayoran "Aviation Museum of Kemayoran"*", di dalamnya terdapat pembahasan mengenai perencanaan pembangunan museum penerbangan Kemayoran. Penelitian lain seperti skripsi Julia Dwi Yanti berjudul "*Narasi Simbolik Relief "Manusia Indonesia" Karya Sudjojono di Eks Bandara Kemayoran, Jakarta Pusat"* pembahasan yang ditemukan mengenai sejarah terciptanya serta narasi simbolik dibalik pembuatan relief "Manusia Indonesia" karya Sudjojono pada dinding ruang tunggu *VIP* Bandara Kemayoran. Penelitian ini berusaha mengungkap peran penting yang diemban oleh Lapangan Udara Kemayoran selama dijadikan sebagai lapangan udara militer, dimulai dari pertama diresmikan pada 1940 hingga terakhir beroperasi pada 1985. Penelitian dilakukan di daerah yang menjadi lokasi bekas Lapangan Udara Kemayoran, yaitu kelurahan Pademangan Timur, kecamatan Pademangan, Kota Jakarta Utara dan kelurahan Gunung Sahari Selatan, kecamatan Kemayoran, kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta.

B. Metode Penelitian

Penelitian yang digunakan dalam karya tulis ini merupakan suatu penelitian sejarah (historis). Peneliti menjawab permasalahan dalam penelitian ini dengan menggunakan metode sejarah dari Louis Gottschalk yang terdiri atas empat langkah, yaitu: 1) Heuristik, 2) Kritik Sumber/Verifikasi, 3) Interpretasi, dan 4) Penulisan Sejarah. Penelitian ini disajikan dengan menggunakan penulisan deskriptif naratif, yaitu penulisan sejarah yang disusun berdasarkan kronologis peristiwa dengan memperhatikan sebab akibat pada peristiwa.

C. Hasil dan Pembahasan

Pembangunan Lapangan Udara Internasional Kemayoran

Sebelum adanya rencana pembangunan lapangan udara Kemayoran, lapangan udara Tjililitan merupakan lapangan udara militer yang pertama kali memfasilitasi penerbangan sipil di Batavia. Namun seiring dengan pertumbuhan kebutuhan penerbangan sipil yang cepat pada 1930-an, keperluan untuk membangun sebuah lapangan udara untuk penerbangan sipil di Batavia menjadi nyata. Memasuki tahun 1934, Departemen Perhubungan, Pekerjaan Umum serta Pengelolaan Air memutuskan untuk melakukan survei wilayah yang akan dijadikan tempat bagi pembangunan sebuah lapangan udara baru. Daerah Kemayoran dipilih dengan alasan wilayah tersebut sangat dekat dengan pusat kota Batavia sehingga apabila ingin bepergian menggunakan pesawat terbang dengan berangkat dari Batavia tidak lagi menghabiskan waktu untuk berkendara menuju Lapangan Udara Tjililitan yang biasanya menghabiskan waktu hampir 30-40 menit sedangkan lokasi yang dipilih hanya memerlukan waktu 6 menit dari kota Batavia. Telah disepakati pula bahwa pembiayaan pembangunan Lapangan Udara Kemayoran ditanggung oleh tiga pihak, yaitu pemerintah kota Batavia, Pemerintah Kolonial Hindia Belanda, serta KNILM.

Tahap pertama dalam pembangunan dilaksanakan dengan mengadakan pembebasan lahan, setelah tahap tersebut baru dilakukan pengolahan tanah serta memasang sistem drainase. Pengerjaan dilanjutkan dengan pembangunan gedung lapangan udara Kemayoran yang dilaksanakan pada bulan Maret 1938. Pengerjaan gedung lapangan udara disusul dengan pembangunan dua landas pacu, yang pekerjaannya dimulai pada bulan Februari 1939. Pembangunan selanjutnya adalah hanggar serta sistem pencahayaan lapangan udara. Gedung lapangan udara juga dipasang sistem pengeras suara. Lapangan udara Kemayoran kemudian resmi dibuka pada 8 Juli 1940.

Lapangan Udara Kemayoran Pada Masa Awal Operasional

Sebelum dibukanya lapangan udara Kemayoran untuk penerbangan, telah terjadi perang di Eropa, dimana Belanda menjadi target invasi Jerman pada bulan Mei 1940. Penyerangan Jerman terhadap Belanda tersebut juga menjadi akhir dari kegiatan penerbangan reguler yang dijalankan oleh KLM di Eropa. Oleh karena itu setelah diresmikan pada 8 Juli 1940, lapangan udara Kemayoran melayani penerbangan KLM dengan rute Batavia-Lydd (Lod, kota di Israel). Layanan penerbangan KLM dengan rute Batavia-Lydd juga terhubung dengan pesawat KNILM yang tiba dari Australia. Oleh karena itu, dua pesawat internasional tiba di Kemayoran pada Minggu pagi, yakni KLM dari Lydda dan KNILM dari Australia, di mana pada pagi yang sama pesawat berangkat kembali menuju Lydda dan ke Sydney.

Selain itu KNILM juga membuka rute baru menuju *Groote Oost*. Penerbangan dengan pesawat Lockheed L-14 Super Electra tersebut memulai rutenya dari lapangan udara Kemayoran, Batavia dan berakhir di kota Makassar dan dari Makassar penerbangan dilanjutkan dengan pesawat amfibi Grumman G-21A Goose ke Banda. Meskipun baru dibuka untuk penerbangan pada tahun 1940-an, pertumbuhan KNILM pada periode 1940-1941 di lapangan udara Kemayoran masih dapat mencatatkan hasil yang positif. Perkembangan yang dicapai oleh lapangan udara Kemayoran selama satu tahun berdiri, yaitu periode 8 Juli 1940 - 8 Juli 1941, lapangan udara Kemayoran melayani sekitar 25,000 penumpang yang tiba dan berangkat, mengelola 200 ton kargo dan 55 ton pos udara.

Lapangan Udara Kemayoran Pada Masa Hindia Belanda

Dekade 1930-an di Asia diwarnai oleh ketegangan yang diciptakan Jepang dengan kampanye militernya yang dilakukan di daratan Tiongkok sepanjang dasawarsa 1930-an sehingga membuat militer Hindia Belanda (KNIL) mulai mempersiapkan pertahanan dalam menghadapi ancaman militer Jepang. Salah satu kekuatan pertahanan yang diperhatikan oleh KNIL adalah kekuatan udara. Bagian yang bertanggung jawab terhadap operasional kekuatan udara Hindia Belanda terdiri atas dua jawatan, yaitu ML-KNIL serta MLD. ketika Hindia Belanda mulai

menguatkan pertahanan udaranya dengan memesan paling tidak 60 pesawat pengebom Glenn Martin pada 1937, telah ada usaha untuk mendongkrak jumlah awak pesawat tempur, namun hal tersebut masih belum mampu menghasilkan jumlah pilot yang memadai seiring pesatnya peningkatan kekuatan udara Hindia Belanda pada 1936-1941. Untuk itu demi memenuhi jumlah awak yang diperlukan dalam mengoperasikan sejumlah skuadron pesawat dibentuk VVC atau Korps Penerbang Sukarela.

VVC memulai kerjanya dengan merekrut masyarakat sipil dari klub-klub terbang dimana menjadi tempat bagi penerbang atlet (*sport pilot*) mempertahankan kemampuan terbangnya dan pemuda dari keluarga kaya yang ingin mengambil kelas terbang untuk dilatih dibawah panduan para instruktur militer dan dijadikan pilot generasi baru untuk ML-KNIL dan MLD. Guna melatih calon pilot VVC dengan biaya yang murah dan mudah, pemerintah Hindia Belanda membeli 48 pesawat latih de Havilland Tiger Moth yang tidak sulit dioperasikan serta dirawat. Pelatihan para calon pilot VVC dimulai pada 14 September 1941, dan pesawat-pesawatnya disebar di Batavia, diantaranya di lapangan udara Kemayoran dan Cililitan, Bandung, Surabaya, Semarang, Yogyakarta, Malang, Balikpapan, dan Medan. Sebelum perang Pasifik Pelatihan VVC berhasil meluluskan 85 orang kadet. Menjelang pecahnya perang Pasifik, korps tersebut praktis menghentikan program pelatihan karena para instruktur ML-KNIL dan MLD ditarik kembali ke kesatuannya masing-masing.

Lapangan Udara kemayoran Selama Perang Dunia II

Perang Dunia Kedua di teater Pasifik pecah setelah Jepang menyerang pelabuhan Angkatan Laut Amerika Serikat di Pearl Harbour, Hawaii pada 7 Desember 1941. Setelah pasukan Jepang berhasil membuat kemajuan dalam kampanye menaklukkan Semenanjung Malaya serta Filipina, destinasi pasukan Jepang berikutnya adalah Hindia Belanda yang ditandai dengan keberangkatan armada Jepang pada 7 Januari 1942. Ketika seluruh lapangan udara di pulau Kalimantan dan Sulawesi telah jatuh ke tangan Jepang pada awal Februari 1942, sebagai akibatnya Sumatera bagian Selatan serta pulau Jawa menjadi

target yang dapat dijangkau oleh serangan udara Jepang. Beberapa serangan diantaranya menasar lapangan udara Kemayoran. Serangan udara pertama terhadap Kemayoran pun terjadi pada 9 Februari 1942.

Komando Sekutu ABDACOM lalu berusaha mengurangi kerugian dengan menarik mundur pasukannya secara bertahap pada 14-15 Februari 1942 menuju wilayah Jawa bagian Barat. ABDACOM berusaha mempercepat upaya evakuasi dari Singapura dengan kapal evakuasi serta evakuasi dari wilayah Selatan Sumatera seperti Palembang via lapangan udara P II dan Oosthaven (Bandar Lampung). Salah satu lapangan udara tempat evakuasi yang dijadikan transit atau perakitan dan perawatan bagi pesawat tempur, pesawat angkut dan pesawat pengebom sekutu adalah lapangan udara Kemayoran. Menyusul mundurnya pasukan sekutu dari Singapura, pasukan Jepang mendesak mereka hingga ke Palembang yang akhirnya jatuh dan berhasil dikuasai pada 16-17 Februari 1942. Kemajuan-kemajuan yang diraih oleh pasukan Jepang selama Februari hingga awal Maret 1942 membuat pasukan sekutu melakukan gerak mundur untuk mempertahankan kedudukan di pulau Jawa. Kemunduran sekutu diikuti dengan meninggalkan posisinya di beberapa lapangan udara termasuk meninggalkan lapangan udara Kemayoran untuk mengantisipasi datangnya pasukan Jepang pada 5-6 Maret 1942 di Batavia.

Selama masa pendudukan Jepang, seluruh kegiatan perhubungan udara di Hindia Belanda diprioritaskan untuk membantu kegiatan militer Jepang, terbukti dengan pernah ditempatkannya beberapa pesawat militer Jepang di Kemayoran seperti pesawat tempur Mitsubishi A6M2 Zeke atau yang familiar disebut Zero dan Nakajima Ki-43 Hayabusa, pesawat angkut Nakajima L2D (lisensi DC-3), serta pesawat latih Tachikawa Ki-55 Ida. Selain militer, lapangan udara Kemayoran juga pernah dipergunakan oleh maskapai penerbangan sipil milik pemerintah yaitu *Dai Nippon Koku Kabushiki Kaisha* atau *Greater Japan Airways*. Perusahaan penerbangan tersebut pada awalnya mempunyai peran seperti maskapai penerbangan sipil pada umumnya, namun setelah perang pasifik berkecamuk, Greater Japan Airways memiliki peran untuk membantu mobilisasi tentara Jepang dan

logistiknya. Namun begitu maskapai Greater Japan Airways dalam tahun-tahun menjelang berakhirnya perang mulai mengurangi operasinya di Asia Tenggara akibat semakin terjepitnya kedudukan Jepang oleh serangan-serangan yang dilancarkan sekutu. Awal tahun 1945 merupakan akhir dari operasi maskapai Greater Japan Airways.

Lapangan Udara Kemayoran Pada Masa Revolusi Fisik Mempertahankan Kemerdekaan

Segera setelah pihak Jepang melalui kaisar Hirohito menyampaikan pernyataan resmi menyerah kepada sekutu pada tanggal 15 Agustus 1945, Panglima komando Asia Tenggara, Laksamana Mountbatten membentuk komite koordinator pembebasan tawanan perang sekutu dan interniran sipil atau RAPWI, yaitu sebuah badan kemanusiaan yang bertugas mengurus pembebasan tawanan dan interniran sipil. Setelah itu Langkah selanjutnya melaksanakan operasi penyelamatan yang diberi sandi operasi *Mastiff*, dengan menerjunkan sejumlah personel (tim) lewat parasut di dekat kamp-kamp tawanan dan interniran. Tim RAPWI yang beranggotakan tujuh orang dan dipimpin oleh Mayor A.G. Greenhalgh yang dibantu oleh Letnan S.J. van Tuyl, dengan nama Tim Mosquito Force 130/Mastiff diterjunkan pada 8 September 1945 di lapangan udara Kemayoran. Tugas mereka adalah membentuk pos RAPWI di Jawa Barat dan Jawa Tengah serta memperoleh informasi sebanyak mungkin tentang keadaan APWI di Pulau Jawa dan situasi politik yang berkembang pada saat itu.

Komando tertinggi sekutu di Asia Tenggara, yang dipegang oleh Inggris juga mulai menyadari pentingnya penempatan elemen kekuatan RAF di Indonesia, untuk itu mereka berusaha menduduki tiga jembatan penghubung di Jawa, yaitu Jakarta, Semarang dan Surabaya. Kehadiran unit RAF Inggris di Jakarta, terutama yang ditempatkan di lapangan udara Kemayoran, adalah Wing No 904. Wing 904 yang dioperasikan bersama dengan Belanda juga dikawal oleh Wing 1308 di bawah komandan Wing Sullivan yang terdiri dari unit skuadron resimen lapangan 2943 dan skuadron resimen senjata anti pesawat ringan 2962 untuk mengamankan wilayah lapangan udara Kemayoran. Transportasi udara juga merupakan

bagian penting dari misi evakuasi RAF di Indonesia, sehingga tugas pasukan sekutu berikutnya yaitu memastikan kelancaran berjalannya proses evakuasi APWI pasca kekalahan Jepang. Skuadron Inggris yang menjadi bagian dari operasi tersebut diantaranya skuadron nomor 31, 84, 110, 321, termasuk skuadron 81 dan 60.

Sementara itu Pemerintah Indonesia yang baru terbentuk dengan melihat kedatangan sekutu mulai menerapkan strategi politiknya dengan bersedia menawarkan bantuan dan jasa baik dalam membantu mengakomodasi tugas tentara sekutu yaitu pemulangan pasukan Jepang dan APWI. Kepentingan sekutu dan pemerintah Indonesia dengan demikian dapat dipertemukan pada satu titik. Untuk merealisasikannya, sekutu dan pemerintah Indonesia melangsungkan serangkaian pertemuan untuk membahas mengenai tugas-tugas evakuasi. Perundingan-perundingan tersebut akhirnya menghasilkan beberapa kesepakatan yang intinya berisi permintaan dari sekutu terhadap kesediaan TRI agar membantu pemulangan tentara Jepang di Indonesia. Persetujuan tersebut merupakan persetujuan mengenai teknik pelaksanaan pemulangan tentara Jepang dan APWI serta membentuk sebuah badan pelaksana bernama POPDA.

Markas Besar Tentara dalam rangka mempersiapkan operasi pengangkutan telah memerintahkan kepada pimpinan POPDA untuk segera melakukan koordinasi dengan TRI jawatan penerbangan. Pemulangan APWI melalui jalan udara ini dinamakan jembatan udara. Sarana-sarana angkutan udara untuk mendukung pelaksanaan operasi POPDA menggunakan pesawat terbang dari RAF tipe DC-3 dengan penanggung jawab seorang perwira TRI AU yang menggunakan lapangan terbang Panasan Solo untuk angkutan ke lapangan terbang Kalibanteng Semarang dan Kemayoran Jakarta. Operasi POPDA dapat dilakukan dengan baik yang ditunjukkan dengan selesainya pengangkutan tentara Jepang pada 18 Juni 1946, sedangkan APWI selesai dievakuasi pada 29 Mei 1947.

Lapangan Udara Kemayoran Pada Masa Orde Lama

Tahun 1950-1960 merupakan era pertumbuhan bagi bangsa Indonesia, era ini merupakan era konsolidasi dan pembinaan setelah sekian tahun hidup dalam tekanan militer bangsa Belanda. Seiring dengan pertumbuhan kekuatan AURI sebagai sebuah unit militer, timbul suatu kesadaran akan perlunya dibentuk satuan-satuan tugas dalam membantu pengamanan wilayah udara Republik Indonesia sekaligus sebagai wadah untuk membina, mengorganisasikan dan mengoperasikan alutsista. Hal tersebut akhirnya direalisasikan pertama kali lewat pembentukan Group Operasional sebagai embrio Koopsau. Komando Operasi saat itu dibentuk untuk memfasilitasi pemeliharaan dan operasional penerbangan dari pesawat-pesawat yang telah diterima dari Angkatan Udara Belanda (Militaire Luchtvaart) pasca pemulihan kedaulatan. Selama masa ini, AURI juga memulai penggunaan radar sebagai suatu alat untuk memantau wilayah udara serta pengendali lalu lintas udara yaitu dengan adanya instalasi radar Decca berjenis *airfield control radar I (ACRI)* di Kemayoran pada 1961.

Perkembangan Selanjutnya terjadi sebagai tindak lanjut dari Surat Keputusan Menteri/kepala Staf Angkatan Udara nomor 31 tanggal 17 Juli 1962, yaitu pengadaan penyempurnaan susunan organisasi dan tugas Komando Operasi sesuai dengan pelaksanaan tugas Angkatan Udara. Sejalan dengan itu dibentuk Kohanud (Komando Pertahanan Udara) pada 15 Agustus 1963. Kohanud membawahi Wing Pertahanan Udara 100 (Peluru Kendali), Wing Pertahanan Udara 200 (Radar) dan Wing Pertahanan Udara 300 (Pemburu Sergap). Wing Pertahanan Udara 300 yang membawahi 3 Skuadron Pemburu Sergap, yaitu Skuadron 11, 12 dan 14, sebelumnya merupakan kekuatan dari skuadron jet pemburu Komando Operasi (Koops) yang berada di Lanud Iswahyudi dan Kemayoran. Ketika di Kemayoran, Skuadron Udara 11 sempat menjadi tempat bagi pesawat jet tempur 30 MIG-15 UTI dan 49 MIG-17, lalu dipindahkan ke Lanud Iswahyudi hingga terakhir diboyong ke Lanud Abdul Rachman Saleh. Sementara Skuadron Udara 12 ditetapkan sebagai satuan buru sergap dengan kekuatan pesawat MIG-19 dan Skuadron Udara 14 dengan kekuatan pesawat MIG-21F, namun yang menjadi pembeda adalah Skuadron 14 hanya diresmikan

pembentukannya di Kemayoran tetapi memiliki *home base* di Iswahyudi. Penggunaan lapangan udara Kemayoran secara militer oleh AURI efektif berakhir pada 22 September 1967. Wewenang dan tanggung jawab lapangan udara Kemayoran diserahkan kepada otoritas lapangan udara/*port authority* Kemayoran.

Masa Akhir Operasional dan Penutupan Lapangan Udara Kemayoran

Pemerintah melalui Departemen Perhubungan melaksanakan suatu proyek yang dinamakan proyek *Djakarta International Airport (D.I.A.)* yang terletak di daerah Cengkareng. Proyek tersebut digagas untuk melaksanakan pembangunan suatu *international airport* (bandara internasional). Hal tersebut didasarkan atas perhitungan bahwa perkembangan teknologi penerbangan sudah sedemikian pesatnya dengan diciptakannya pesawat-pesawat raksasa seperti Boeing 747 Jumbo Jet, Airbus dan SST (Supersonic Transport, pesawat transportasi berkecepatan supersonik), sehingga lapangan udara internasional Kemayoran, sudah tidak memenuhi syarat lagi untuk didarati oleh pesawat-pesawat tersebut. Penutupan lapangan udara Kemayoran tidak terlepas dari pengaruh meledaknya jumlah populasi penduduk di wilayah sekitar lapangan udara Kemayoran yang sebenarnya direncanakan digunakan untuk ekspansi lapangan udara Kemayoran.

Setelah semua operasional dan kegiatan penerbangan di bekas areal lapangan udara Kemayoran telah ditiadakan pada 31 Maret 1985, pemerintah menyerahkan pengelolaan areal bekas lapangan udara Kemayoran dari PT Angkasa Pura I kepada Kementerian Sekretariat Negara yang mempunyai wewenang dalam hal pengelolaan pengadaan negara. Pemerintah melalui kementerian sekretariat negara kemudian membentuk Badan Pengelola Komplek Kemayoran (BPKK). Areal seluas 454 hektar di bekas lapangan udara Kemayoran menurut rencana awal sebenarnya akan dikembangkan kembali menjadi ‘pusat pertumbuhan kedua’ untuk menyesuaikan lanskap fisik kota Jakarta, namun rencana tersebut diubah pada 1989 menjadi rencana untuk membangun sebuah kota kecil baru dengan konsep “kota dalam kota” dimana aktivitas ekonomi dalam kota baru

tersebut diharapkan dapat mendukung kehidupan penduduk yang tinggal di kota baru tersebut serta rencana pembangunan secara fisik juga diarahkan untuk menyesuaikan kebutuhan dan dapat meninggalkan kesan sebagai kota perdagangan modern. Proyek tersebut bernama "Kota BaruBandar Kemayoran".

D. Kesimpulan

Sebelum lapangan udara Kemayoran dibangun, lapangan udara Tjililitan menjadi pusat lalu lintas udara di Batavia, namun karena lapangan udara Tjililitan juga digunakan oleh militer sehingga keperluan untuk memiliki lapangan udara yang hanya ditujukan untuk penerbangan sipil di Batavia menjadi nyata. Wilayah yang dipilih ialah di daerah Kemayoran dengan alasan tidak seperti letak lapangan udara Tjililitan yang berada jauh dari Batavia, wilayah tersebut sangat dekat dengan Batavia sehingga tidak lagi menghabiskan waktu untuk mencapai lapangan udara maupun mencapai Batavia. Pembangunan lapangan udara Kemayoran yang dibayai oleh tiga pihak, yaitu pemerintah kota Batavia, pemerintah Hindia Belanda, serta KNILM tersebut dimulai pada bulan Januari 1937. Proyek dimulai dengan melakukan pengolahan tanah serta sistem drainase lapangan udara. Pengerjaan dilanjutkan kepada pembangunan gedung lapangan udara Kemayoran pada bulan Maret 1938. Selanjutnya pengerjaan telah sampai pada tahap pembangunan landas pacu serta hanggar lapangan udara pada 1939. Menjelang penyelesaian pembangunan, diadakan pemasangan sistem pencahayaan serta penguat suara. Pembangunan lapangan udara Kemayoran lalu selesai dibangun dan dibuka untuk penerbangan pada 8 Juli 1940.

Walaupun begitu peresmian lapangan udara Kemayoran juga bertepatan dengan invasi yang dilakukan oleh Jerman terhadap Belanda pada bulan Mei 1940, sehingga membuat penerbangan reguler KLM dari Batavia menuju Belanda harus terhenti hingga kota Lydda. Tahun 1940 juga menjadi tahun dimana KNILM membuka rute baru menuju *Groote Oost* dengan rute Batavia-Makassar-Banda. Meskipun diresmikan pada bulan Juli 1940, KNILM masih dapat mencetak pertumbuhan positif di lapangan udara Kemayoran selama periode 1940-1941.

Selama satu tahun beroperasi, lapangan udara Kemayoran telah melayani sekitar 25,000 penumpang yang tiba dan berangkat, mengelola 200 ton kargo dan 55 ton pos udara. Menjelang Perang Dunia Kedua di Pasifik, militer Hindia Belanda, terutama ML-KNIL dan MLD merasa perlu untuk mulai merekrut pilot pesawat tempur untuk mempersiapkan diri apabila terjadi perang. Untuk itu dibentuk VVC pada bulan Maret 1941 dengan tujuan memperluas kapasitas pelatihan serta memperpendek jangka waktu pelatihan pilot tempur. Pelatihan tersebut melibatkan pesawat latih jenis de Havilland Tiger Moth yang disebar ke beberapa lapangan udara termasuk Kemayoran. Pelatihan tersebut ditargetkan untuk melatih pilot dalam mengoperasikan pesawat tempur atau kopilot pesawat pengebom.

Ketika Perang Dunia Kedua di Pasifik terjadi, lapangan udara Kemayoran selain menjadi salah satu target penyerangan oleh pasukan Jepang, juga menjadi salah satu tujuan pasukan sekutu yang mulai terdesak oleh Jepang untuk mengevakuasi pasukannya. Pertahanan udara minim yang ditempatkan di Kemayoran menjadi sebab mudahnya Jepang menyerang lapangan udara Kemayoran. Kemajuan yang diraih oleh pasukan Jepang menyebabkan sekutu memilih untuk mundur dengan meninggalkan lapangan udara Kemayoran. Masa pendudukan Jepang menjadi masa di mana lapangan udara Kemayoran digunakan oleh pihak militer Jepang secara intensif karena penggunaannya diprioritaskan untuk membantu usaha militer Jepang untuk memenangkan perang Pasifik. Selain menjadi tempat bagi pesawat tempur Jepang seperti Mitsubishi A6M2 Zeke atau Nakajima Ki-43 Hayabusa, maskapai penerbangan Jepang, Dai Nippon Koku Kabushiki Kaisha juga menempatkan pesawat angkutnya berjenis Nakajima L2D2 di lapangan udara Kemayoran untuk operasional kegiatan penerbangan mobilisasi tentara dan logistik bagi militer Jepang. Namun begitu sejak pasukan Jepang mengalami kekalahan beruntun pada 1944, operasionalnya mulai berkurang hingga berakhir pada awal 1945.

Selepas kekalahan Jepang pada Perang Dunia Kedua, lapangan udara Kemayoran segera diduduki oleh sekutu untuk selanjutnya dijadikan basis bagi proses evakuasi APWI. Pendudukan oleh sekutu juga diikuti dengan penempatan

kekuatan udara RAF seperti penugasan skuadron pesawat angkut 321 dan 31, skuadron pesawat tempur 81 dan 60, serta skuadronintai 84 untuk mendukung kelancaran berjalannya evakuasi. Tugas-tugas evakuasi tersebut juga mendapat bantuan dari pihak Republik dengan mengadakan perundingan mengenai teknis pelaksanaan evakuasi. Perundingan tersebut menghasilkan badan bernama POPDA yang merupakan sebuah badan pelaksana yang mendapat tugas dan tanggung jawab dalam mengkoordinasikan pemulangan APWI. Salah satu bentuk tugasnya dengan berkoordinasi dengan TRI jawatan penerbangan untuk membentuk jembatan udara bersama dengan RAF menggunakan pesawat angkut DC-3 menuju lapangan udara Kemayoran. Setelah sekutu menyelesaikan tugas evakuasi, pengamanan lapangan udara Kemayoran lalu beralih ke tangan pasukan Belanda pada akhir 1946.

Setelah kekuasaan Belanda berakhir, lapangan udara Kemayoran kemudian menjadi salah satu bagian dari sistem pertahanan udara yang dibentuk oleh AURI. Penggunaan radar Decca berjenis *airfield control radar* di lapangan udara Kemayoran sebagai alat pemantau lalu lintas udara juga menjadi salah satu proyek AURI untuk melengkapi alat pertahanan udara. Lapangan udara Kemayoran kemudian pada 15 Agustus 1963 menjadi bagian dari suatu sistem pertahanan udara bentukan AURI bernama Kohanud. Lapangan udara Kemayoran ditempatkan pada Wing Pertahanan Udara 300 dengan menjadi *home base* bagi Skuadron buru sergap 11, 12 dan 14 yang memiliki pesawat tempur MIG-15 UTI, MIG-17, MIG-19 dan MIG-21F. Penggunaan lapangan udara Kemayoran oleh AURI lalu secara efektif pada 22 September 1967 dilimpahkan kepada otoritas lapangan udara Kemayoran.

Menjelang masa akhir operasional lapangan udara Kemayoran, Departemen Perhubungan melaksanakan proyek Jakarta International Airport yang bertujuan untuk melakukan pembangunan bandara bertaraf internasional yang akan menggantikan peran dari lapangan udara Kemayoran karena tidak memenuhi syarat untuk didarati pesawat raksasa seperti Boeing 747 Jumbo Jet, Airbus dan pesawat transportasi berkecepatan supersonik. Penutupan lapangan udara Kemayoran juga dipengaruhi oleh

permasalahan penambahan penduduk Jakarta ditengah keterbatasan areal tanah perumahan di Jakarta sehingga lapangan udara Kemayoran tidak mempunyai lahan untuk melakukan ekspansi. Setelah berhentinya operasional lapangan udara Kemayoran, pengelolaan lalu dialihkan kepada Kementerian Sekretariat Negara yang membentuk Badan Pengelola Komplek Kemayoran (BPKK) sebagai badan yang bertugas menyusun rencana pembangunan yang mengubah bekas lapangan udara Kemayoran menjadi sebuah proyek dengan konsep kota perdagangan modern bernama Kota Baru Bandar Kemayoran.

E. Daftar Pustaka

- Batavia—Lydda Nieuws van K.L.M. en K.N.I.L.M. (1940, July 19). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Batavia's Luchthaven. (1941, July 8). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- BEDRIJVIGHEID OP KEMAJORAN. (1940, August 5). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Boer, P. C. (2011). *The loss of Java: the final battles for the possession of Java fought by allied air, naval and land forces in the period of 18 February - 7 March 1942*. Singapore: National University of Singapore.
- Commander, W., & Brent, K. (2003). *Aerospace Centre Air Power and Wars of National Liberation*. (August).
- Cull, B. (2003). *Buffaloes Over Singapore, RAF, RAAF, RNZAF, And Dutch Brewster Fighters in Action Over Malaya and The East Indies 1941-1942*. London: Grub Street.
- De eerste Luchtaanval op Batavia. (1942, February 10). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- De K.L.M. vliegt weer! VERTREK VAN HET EERSTE TOESTEL. (1940, July 22). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- De Verlichting van Kemajoran. (1940, October 21). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi

- Sejarah Nasional. (1987). *Sejarah Kota Jakarta 1950-1980*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Dienel, H.-L., & Lyth, P. (1998). *Flying the Flag: European Commercial Air Transport since 1945*. New York: Palgrave Macmillan.
- Dinas Penerangan Angkatan Udara. (1974). ensiklopedia "Angkasa." *Angkasa*.
- Dinas Penerangan Angkatan Udara. (2006). *Sejarah Angkatan Udara Indonesia (1960-1969)*. Jakarta: subdisjarah diswatpersau.
- Gottschalk, L. (2015). *Mengerti Sejarah*. Jakarta: penerbit Universitas Indonesia.
- Grijns, K., & Nas, P. J. M. (2000). *Jakarta-Batavia, Socio-Cultural Essays*. Leiden: KITLV Press.
- Hall, I. (2015). *A Goldstar Century 31 Squadron RAF, 1915-2015*. South Yorkshire: Pen & Sword Aviation.
- Halley, J. J. (1988). *The Squadron of the Royal Air Force & Commonwealth 1918-1988*. Kent: Air Britain Publication.
- Handoyo, S., & Sudibyo, D. (2011). *Aviopedia, Ensiklopedia Umum Penerbangan*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Het Luchtverkeer in Ned.-Indië. (1935). *De Telegraaf*.
- Het nieuwe vliegveld op Kemajoran. (1936, July 2). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Indische Kamparchieven. (2007). Glodok Prison in Batavia. Retrieved April 15, 2022, from [indischekamparchieven.nl](https://www.indischekamparchieven.nl) website: https://www.indischekamparchieven.nl/en/search?mivast=963&mizig=247&miadt=968&miaet=14&micode=kampen&minr=1396156&milang=en&misort=unittitle%7Casc&mizk_alle=glodok&miview=ika2
- Iqbal, S. (2018). *Politik Aviasi dan Tantangan Negara Kepulauan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Kementerian Penerangan. (1952). *Republik Indonesia, VII Tahun Kotapradja Djakarta Raya*. Jakarta: Kementerian Penerangan.
- Laksono, A. D. (2018). *Apa Itu Sejarah; Pengertian, Ruang Lingkup, Metode dan Penelitian*. Pontianak Selatan: Derwati Press.
- Mahmud, F. (2007). *Perkembangan Kebijakan Angkutan Udara Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Pusat Sejarah dan Tradisi TNI. (2000). *Sejarah TNI Jilid I (1945-1949)*. Jakarta: Pusat Sejarah TNI.
- Markas Koopsau I. (2004). *Lintasan Sejarah Koopsau I*. Jakarta: Markas Koopsau I.
- Menanti Perubahan Kemayoran. (1992). *Angkasa*, 90.
- Moegandi, A. (1996). *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Napier, M. (2018). *The Royal Air Force: A Centenary of Operations*. Bloomsbury Publishing.
- Nieuw vliegveld te Batavia. (1935, April). *De Indische Mercur; Orgaan Gewijd Aan Den Uitvoerhandel*, 230.
- Nieuwe Knilmlijn Op Groote Oost. (1940, August 21). *Soerabajasch Handelsblad*.
- Ningtyas, I. (2015). G30S 1965 dan Pasukan Sipil Serba Hitam Membasmi PKI. Retrieved April 25, 2022, from Tempo.co website: <https://nasional.tempo.co/read/705938/g30s-1965-dan-pasukan-sipil-serba-hitam-membasmi-pki/full&view=ok>
- Noppen, R. K. (2016). *Blue Skies, Orange Wings: The Global Reach of Dutch Aviation in War and Peace, 1914-1945*. Grand Rapids, Michigan: Wm. B. Eerdmans Publishing Co.
- Oktorino, N. (2019). *Duel Para Elang-Pertempuran Udara di Atas Hindia Belanda*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Oliver, K. M. (2002). *The RAF Regiment at War 1942-1946*. South Yorkshire: Pen & Sword

- Books Limited.
- Osuo, K., & Nohara, S. (2002). *Nihongun Hokakuki Hiroku*. Kojinsha Publishing.
- Overdracht Kemajoran, "Het Moederland Zal Tevreden Zijn." (1940, July 8). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Pendi, P. (2017). *Kupas Tuntas Penerbangan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Proeflandingen op Batavia's Nieuwe Vliegveld. (1940, January 24). *Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië*.
- Pusat Data dan Analisa Tempo. (2020). *Kisah Pengaturan Bandara Kemayoran, Sampai Peralihan Fungsi ke Bandara Halim*. Tempo Publishing.
- Pusat Sedjarah Militer Angkatan Darat. (1961). *Madjalah Sedjarah Militer Angkatan Darat*. Bandung: Pusat Sedjarah Militer Angkatan Darat.
- Pusat Sejarah TNI. (2012). *Peranan Kemanusiaan TKR/TNI pada Pasca Perang Dunia Kedua dalam POPDA*. Pusat Sejarah TNI.
- Rising Decals. (2015). New Rising Decals for Army Trainers. Retrieved April 15, 2022, from aviationofjapan.com website: <http://www.aviationofjapan.com/2015/10/new-rising-decals-for-army-trainers.html>
- Saebani, B. A. (2014). *Metodologi Penelitian Sejarah, Teori, Metode, Contoh Aplikasi*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Stille, M. (2020). *Air Campaign: Malaya & Dutch East Indies 1941-42 Japan's Air Power Shocks the World*. Oxford: Osprey Publishing.
- subdisjarah diswatpersau. (1986). *Sejarah Skadron I/Pembom TNI-AU 1950-1977*. Jakarta: Subdisjarah Diswatpersau.
- subdisjarah diswatpersau. (2004). *Sejarah TNI Angkatan Udara: 1945-1949*. Subdisjarah Diswatpersau.
- Sumbodo, S. (2017). VVC: Program Cepat Pelatihan Pilot Militer Hindia Belanda. Retrieved from <https://aviahistoria.com/2017/07/07/vvc-program-cepat-pelatihan-pilot-militer-hindia-belanda/>,
- Tangkilisan, Y. B. (2015). *Penerbangan Perintis di Indonesia*. Jakarta: Penaku.
- Thomas., G. J. (1999). *Eyes for the phoenix: Allied aerial photo-reconnaissance operations, South-East Asia, 1941-1945*. Aldershot: Hikoki Publications.
- Tjililitan Wordt Militair Vliegveld. (1938, June 27). *Leidsche Courant*, p. page 2.
- Veilig Terug. (1940, July 12). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Vletter, M. E. de, Voskuil, R. P. G. A., & Diessen, J. R. van. (1997). *Batavia/Djakarta/Jakarta: Beeld van Een Metamorfose*. Purmerend: Asia Maior.
- Vliegveld Kemajoran. (1936, December 12). *Algemeen Handelsblad Voor Nederlandsch-Indië*.
- Warwick, N. W. M. (2007). *Constant Vigilance, The RAF Regiment in The Burma Campaign*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Aviation.
- Wewenang pelabuhan udara Kemajoran diserahkan pada Port Authority. (1967, September 23). *Kompas*.
- Wicaksono, D. A. (2018). *Membangun Jembatan Udara: Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai Penerbangan Sipil Indonesia 1928-1962*. Bangkalan: Terang Mentari.