



MENELUSURI SEJARAH DAN PENGELOLAAN BANDARA SULTAN ISKANDAR MUDA (SIM)
TAHUN 1943-2015

Rejeki, Mawardi Umar, Zainal Abidin AW
Program Studi Pendidikan Sejarah, FKIP, Universitas Syiah Kuala

ABSTRAK

Bandara Sultan Iskandar Muda merupakan bandara tertua di Indonesia. Bandara ini dibangun pada masa pendudukan Jepang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: (1) untuk mengetahui apa yang melatar belakangi pembangunan bandara Sultan Iskandar Muda; (2) untuk melihat perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda 1943-2015; (3) bagaimana pengelolaan Bandara Sultan Iskandar Muda 1943-2015. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian adalah pendekatan kualitatif, dan menggunakan metode penelitian sejarah. Pengumpulan data dilakukan dengan melalui studi kepustakaan dan wawancara. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: (1) cikal-bakal pembangunan bandara sultan iskandar muda (blang bintang) merupakan salah satu keinginan jepang semasa menduduki wilayah Indonesia guna untuk mempermudah segala aspek kebutuhan serta mempermudah untuk menguasai hasil alam yang ada di Aceh, serta tidak terlepas juga karna keinginan Jepang dalam perang dunia ke II untuk menguasai dunia; (2) bandara Sultan Iskandar Muda sejak berdiri tahun 1943 dan mulai difungsikan sejak tahun 1953 terus mengalami perkembangan dan pengembangan baik fasilitas penerbangan dan juga fasilitas terminal penumpang, pengembangan pertama tahun 1968 dengan menambah landasan pacu, pengembangan kedua tahun 1993. Dan pengembangan yang ke tiga dilakukan pada tahun 1999, pengembangan dan perkembangan terus saja dilakukan terutama sekali pada tahun 2007 fasilitas bandara diperbaharui secara besar-besaran dan bandara semakin berkembang saat bergabung dengan PT.Angkasa Pura II. Jumlah pergerakan pesawat terbang dan pergerakan penumpang dari tahun ke tahun mengalami peningkatanhal ini dikarenakan semakin banyaknya orang menggunakan jasa transportasi udara; dan (3) Bandara Sultan Iskandar Muda dikelola oleh PT.Agkasa Pura II semenjak tahun 1994, sebelumnya dikelola oleh dinas perhubungan provinsi Aceh. Sesuai dengan visi dan misi Bandara Sultan Iskandar Muda meningkatkan citra bangsa dengan menjadi World class Airport sebagai gerbang ekonomi dan budaya, pihak Angkasa Pura II melakukan pengembangan-pengembangan serta membuat Jadwal-Jadwal dan ketentuan secara terarah dan tertata.

Kata Kunci: Perkembangan, Bandara, dan Sultan Iskandar Muda.

PENDAHULUAN

Setiap zaman memiliki masanya masing-masing, semakin kedepan semakin berkembang. Setiap zaman lama akan berubah dengan zaman yang baru. Adanya

perkembangan teknologi telah membentuk manusia semakin berinovasi untuk menggantikan inovasi sebelumnya. Sehingga kata modern sendiri bisa merujuk pada zaman global. Dengan segala kecanggihan



teknologi maka yang bersifat tradisional akan digeser dengan yang serba modern. Zaman modern sendiri biasanya merujuk pada tahun-tahun setelah 1500. Masuknya zaman modern memberikan ciri yang khas seperti makin cepat, terbuka, canggihnya teknologi, komunikasi, dan informasi. Akibatnya, hampir semua sapek lebih cepat, mudah, dan instan.

Zaman modern dengan segala kemajuannya baik dari ilmu pengetahuan maupun teknologi yang mutakhir kian memberikan penawaran produk yang canggih, cepat, mudah, menawan, dan bahkan elegan. Hal ini menjadikan manusia ikut arus yang serba canggih tersebut. Seperti halnya alat transportasi, jika dulu manusia masih menggunakan alat transportasi secara tradisional tapi di zaman modern manusia sudah menggunakan alat transportasi serba canggih.

Salah satu alat transportasi yang mengalami perkembangan setelah zaman 1500-an adalah transportasi udara. Jenis transportasi ini merupakan salah satu jenis transportasi yang sangat pesat dibutuhkan oleh manusia pada zaman borderless world sekarang ini. Transportasi udara merupakan alat yang mutakhir dan tercepat dengan jangkauan yang luas karena memiliki beberapa kelebihan, seperti faktor kecepatan, hal ini dikarenakan pada transportasi udara menggunakan pesawat dengan kata penerbangan.

Penerbangan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat Udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas umum dan penunjang lainnya. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan juga pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar Udara ke Bandar Udara lain atau beberapa Bandar udara (UU NO 1 tahun 2009:1-13).

Bandar Udara adalah kawasan didaratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan dan antar modal transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (UU No 1 Tahun 2009: 33). Keuntungan dari angkutan udara adalah jasanya dapat diberikan untuk daerah-daerah yang tidak ada permukaan jalannya seperti daerah-daerah pegunungan dan berjurang serta untuk angkutan yang jaraknya jauh maka lebih menguntungkan dengan angkutan udara disamping waktu yang dibutuhkan tidak begitu lama dan adanya keteraturan jadwal dan frekuensi penerbangan.

Di Indonesia belakangan transportasi udara terus mengalami perkembangan kian pesat. Sebagaimana menurut Hutagaol (2013: 145), Indonesia permintaan akan transportasi udara sangatlah banyak, mengingat negara kita merupakan negara kepulauan yang terbentang sangat luas. Jarak merupakan kendala yang harus dihadapi masyarakat Indonesia jika ingin bepergian di dalam negeri ini. Hal inilah yang membuat permintaan transportasi udara di negara ini begitu meningkat. Jangankan tingkat provinsi, daerah tingkat II seperti kabupaten juga memiliki kebutuhan akan transportasi udara. Tingginya permintaan akan transportasi udara haruslah selaras dengan pembangunan bandar udara. Bandar udara adalah terjemahan langsung dari kata airport yang berasal dari kata air (udara) dan port (bandar). Di dalam bahasa Indonesia Bandar Udara disingkat menjadi Bandara.

Penyelenggaraan Bandar udara harus mempertimbangkan tatanan Bandar Udara Nasional, keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, perkiraan jasa angkutan udara, pedoman dan standar atau kriteria penyelenggaraan sesuai dengan



Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 tahun 2002, sehingga dapat terwujudnya penyelenggaraan operasi penerbangan yang handal dan berkemampuan tinggi serta memenuhi Standard-Standard Internasional perencanaan Bandar udara yang diberlakukan oleh Badan Standarisasi Indonesia (SNI) dan International Civil Aviation Organization (ICAO). Oleh karena itu, sektor transportasi udara dituntut terhadap penyediaan fasilitas dan peningkatan pelayanan yang harus diupayakan secara optimal. Bandara merupakan salah satu elemen penting dalam sistem transportasi udara. Dengan demikian, Bandara berperan sebagai urat nadi yang menunjang, menggerakkan, dan mendorong pertumbuhan kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik di suatu daerah, karena fungsinya adalah sebagai gerbang daerah.

Aceh yang merupakan bagian paling barat dari wilayah kesatuan Negara Republik Indonesia dan merupakan daerah yang memiliki Bandara dengan sejarah yang menarik untuk di kupas. Sebagai contoh Bandara Sultan Iskandar Muda sangatlah berperan dalam perkembangan daerah Aceh. Ini terbukti ketika pada tahun 2004 yang lalu, musibah besar melanda daerah Aceh Gempa dan Tsunami memporak porandakan kota Banda Aceh dan sekitarnya, dalam tahap rekonstruksi dan penanggulangan serta penyaluran bantuan dari berbagai wilayah bahkan dari seluruh Dunia menggunakan Bandara Sultan Iskandar Muda.

Selain itu, pada awal mula pembangunannya Bandara Sultan Iskandar Muda digunakan oleh pemerintah Jepang dalam menjalankan berbagai kepentingan militer Jepang baik penyaluran barang-barang dan kebutuhan serta terkait pada kepentingan Pemerintah Jepang saat itu untuk merekrut anggota militer Jepang terkait dengan akan meletusnya perang Dunia II. Disamping memiliki cerita dan sejarah yang sangat panjang Bandara Sultan Iskandar Muda juga merupakan salah satu

Bandara tertua yang ada di Indonesia yang menjadikan Bandar Sultan Iskandar Muda sebagai Bandara kebanggaan Rakyat Aceh.

Bandara Sultan Iskandar Muda di bangun oleh pemerintahan Jepang pada tahun 1943. Sebagai salah satu gerbang ke Provinsi Aceh Bandara Sultan Iskandar Muda memiliki peranan penting dalam berbagai aspek untuk wilayah Aceh. Pengembangan pertama dilakukan pada tahun 1968, dengan mengembangkan perpanjangan landasan pacu dari 1.400 meter menjadi 1.850 meter dengan lebar 45 meter, sehingga telah mampu menampung pesawat besar. Kemudian pada tahun 1993 dan 1994 bandara Sultan Iskandar Muda kembali melakukan penerbangan yang terkait dengan MTQ Nasional yang di selenggarakan di Banda Aceh. Dengan mengembangkan landasan dari 1.850 meter menjadi 2.250 meter. Peningkatan jasa transportasi udara memerlukan pembangunan dan peningkatan sarana prasarana Bandara, baik untuk kepentingan pesawat terbang maupun kepentingan penumpang dan barang. Peningkatan sarana dapat berupa peningkatan kapasitas pesawat terbang yang beroperasi dan peningkatan prasarana berupa pengembangan prasarana sisi udara (air side) maupun sisi darat (land side).

Banyak hal menarik yang layak untuk di kupas dari perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda, seperti adanya kepentingan, urusan, keberlangsungan hidup khalayak banyak yang terletak di sana. Selain itu, bandara Sultan Iskandar Muda merupakan salah satu Bandara tertua di Indonesia, hal ini bisa kita lihat dari mulai beroperasinya Bandara tersebut saat masa pendudukan Jepang, walaupun selanjutnya bandara tersebut mengalami kemunduran dan kemudian di operasikan kembali. Cerita panjang terpampang dari sejarah Bandara Sultan Iskandar Muda, di mana sampai tahun 2009 di masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono masih terjadi peningkatan landasan pacu menjadi 3000 meter dengan lebar 45 meter. Bandara ini



diresmikan secara resmi oleh Presiden Republik Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 20 Agustus 2009 sebagai Bandara Internasional ketika presiden Susilo Bambang Yudhoyono datang ke Aceh untuk secara resmi membuka acara tahunan Pekan Kebudayaan Aceh yang ke V.

METODE PENELITIAN

Dalam tulisan ini menggunakan pendekatan kualitatif. Sebagaimana menurut Maleong (2007:6), Pendekatan kualitatif sendiri adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Sedangkan untuk metode menggunakan metode penelitian sejarah (historis). Metode sejarah adalah proses mengkaji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lalu. Menurut Kuntowijoyo (2003:89) dalam melaksanakan penelitian sejarah dibagi ke dalam lima tahapan, yaitu: Pertama pemilihan topik dimana topik sebaiknya dipilih berdasarkan kedekatan emosional dan kedekatan intelektual. Kedua, heuristik, dengan cara mengumpulkan berbagai sumber-sumber pustaka, seperti buku, arsip, dokumen perundang-undangan negara yang mengatur tentang transportasi udara, surat kabar, dan artikel yang berhubungan dengan fokus penelitian ini. Ketiga, verifikasi atau kritik sumber dengan cara melakukan kritik eksternal (keaslian sumber) dan kritik internal (keabsahan atau kredibilitas isi). Keempat, interpretasi dengan cara menafsirkan fakta-fakta sejarah yang diperoleh untuk mendapatkan kontinuitas dan saling keterhubungan antara fakta-fakta sejarah, sehingga terbentuk satu satu rangkaian fakta yang sesuai dengan urutan

peristiwa. Kelima, adalah tahapan historiografi. Maksud tahap ini adalah melakukan penyusunan fakta-fakta sejarah dalam bentuk tulisan ilmiah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi

Secara administratif kedudukan terminal penumpang Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) berlokasi dalam wilayah tiga desa (kampong) antara lain; Kampong Blang, Cot Kampong Leupong dan Kampong Cot Mancang. Ketiga kampong ini berada di Kecamatan Ingin Jaya, Kabupaten Aceh Besar. Bandara Sultan Iskandar Muda berada pada lahan dengan Luas 159,412 hektar, sedangkan lokasi Bandara Sultan Iskandar Muda terletak 16 km dari pusat Kota Banda Aceh dan berada pada posisi 05.31 LU dan 95.25 BT dengan ketinggian rata-rata 19,6 meter di atas permukaan laut. Bandara ini termasuk salah satu bandara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura II dengan batasan-batasan sebagai berikut: sebelah Utara: persawahan, sebelah Selatan: Desa Bueng Pageu, sebelah Timur: persawahan, sebelah Barat: Kampong Blang dan Kampong Cot Leupon (BPS, 2011:4).

Bandara Sultan Iskandar Muda bisa dikatakan tidak jauh dari pusat Kota Banda Aceh. Untuk akses untuk menuju ke bandara bisa melalui beberapa jalan alternatif. Sedangkan akses jalan utama yang dapat dilalui adalah melalui jalan utama Bandara Sultan Iskandar Muda dan Melalui jalan Blang Bintang lama. Terminal udara ini ditinjau dari sisi perkotaan akan segera menyediakan transportasi dan menjadi salah satu pintu masuk ke Provinsi Aceh.

Sejarah Bandara Sultan Iskandar Muda

Secara historis Bandara Sultan Iskandar Muda merupakan bandara tertua di Indonesia. Bandara ini dibangun pada masa pemerintahan Jepang dan dibangun juga oleh pemerintah Jepang pada tahun 1943. Pada saat itu, bandara ini hanya memiliki



landasan pacu sepanjang 1.300 meter dan lebar 30 meter saja, yang hanya mampu menampung pesawat-pesawat kecil. Dengan demikian pada saat itu, secara luas bisa dikatakan bandara tersebut masih bandara yang kecil. Latar belakang dibangunnya bandara sesuai dengan kepentingan Jepang dimasa, yaitu untuk menguasai sebagian besar wilayah Asia. Dengan adanya bandara tentu akan memudahkan akses yang akan dilakukan oleh kemiliteran atau memasukkan militer. Selain itu, adanya bandara menjadi isu ingin memperkuat ketahanan militer dan pengaruhnya di wilayah Asia dan termasuk daerah Aceh.

Masuknya Jepang yang memberikan janji-janji akan membantu Indonesia dalam mencapai kemerdekaannya disambut dengan tangan terbuka oleh masyarakat Indonesia. Sehingga pada saat itu, masyarakat Aceh juga sangat antusias dalam menyambut kedatangan Jepang ke Aceh. Situasi ini dijadikan penanaman taktik oleh Jepang terhadap masyarakat Aceh, salah satu taktik itu adalah melatih dan mendidik masyarakat terutama pemuda untuk ikut serta pendidikan kemiliteran guna bisa berperang melawan kolonial Belanda. Dengan kata lain, bahwa taktik tersebut bertujuan untuk mengikut sertakan masyarakat menjadi prajurit perang untuk membantu Jepang dalam perang Dunia II demi kepentingan Jepang sendiri. Kebijakan yang diberlakukan Jepang lamban laut menjadi tidak manusiawi, sehingga kekerasan sering terjadi. Selain itu, masyarakat diwajibkan menyeter beras kepada pemerintah Jepang. Sehingga peran yang menonjol dari Jepang sendiri sering dianggap oleh masyarakat sama dengan kolonial Belanda.

Bandara Blang Bintang nama tersebut merupakan nama yang digunakan pada masa pemerintahan Jepang. Guna berlangsungnya misi Jepang, maka dilakukan pembangunan bandara. Dalam proses pembangunan Bandara Blang Bintang, pada hakikatnya melalui pasukan militernya yang ditempatkan di wilayah Aceh. Mereka

juga turut mempekerjakan masyarakat setempat, sedangkan anggota militer Jepang kebanyakan sebagai pengawas lapangan. Pekerja pada pembangunan bisa dikatakan sebagai pekerja rodi, masyarakat tidak ada yang dibayar malah hal-hal ini terdang terkadang memicu terjadinya kekerasan pada pekerja dilapangan yang dilakukan oleh pengawas pekerjaan. Pembangunan Bandara Blang Bintang dilakukan dengan alat seadanya, seperti cangkul milik warga dengan menguras tenaga masyarakat untuk menyiapkan lapangan udara tersebut. Pembangunan utama di fokuskan pada landasan pacu (Runway).

Berbicara masalah lokasi, bukan tanpa sebab Jepang memilih daerah Blang Bintang sebagai lokasi dibangunnya bandara. Sebab utama adalah menghindari serangan-serangan dari luar, Jepang mendirikan lapangan terbang ini tidak terlepas dari kepentingan militer dalam menyebarkan pengaruhnya serta menguasai wilayah Asia secara umum. Lokasi Blang Bintang dianggap menjadi tempat yang sangat strategis, dimana letaknya lumayan jauh dari pesisir pantai dan juga diapit oleh Gunung Linteung yang membuat tempat ini semakin strategis untuk pangkalan militer.

Akan tetapi pada tanggal 6 dan 9 Agustus 1945 menjadi sejarah yang pahit bagi Jepang. Dimana setelah meletusnya perang dunia ke II dengan dijatuhkannya bom atom di wilayah Hiroshima dan Nagasaki di Jepang yang menyebabkan kehancuran yang besar terhadap Jepang, mengakibatkan Jepang menyatakan kalah tanpa syarat kepada sekutu. Dengan dinyatakan kekalahan Jepang tersebut maka berakhirnya kekuasaan Jepang di seluruh wilayah Indonesia termasuk Aceh. Setelah kekalahan tersebut maka Jepang harus angkat kaki dari seluruh wilayah Indonesia yang mengakibatkan banyak tempat dan fasilitas tidak dijalankan lagi, salah satunya Bandara Sultan Iskandar Muda (Blang Bintang) yang masa vakum dalam pembangunannya.



Sejak keluarnya Jepang dari wilayah Indonesia, akibat dari kekalahan dalam perang Dunia ke II menyebabkan Bandara Blang Bintang berhenti di kerjakan, karna sudah tidak ada yang membiayai pembangunannya dan tidak ada yang mengontrol pelaksanaannya, implikasinya adalah Bandara Blang Bintang terlantar sampai menjadi semak dan ada bagian yang dimanfaatkan untuk dijadikan sawah oleh masyarakat setempat.

Pada awal pembangunan setelah dibukanya kembali Bandara Blang Bintang jauh dari standar karna saat itu fasilitas hanya landasan pacu yang berukuran 1.300 meter dengan aspal yang tidak sebagus saat ini, gedung terminal hanya seadanya saja bekas yang ditinggalkan pembangunan masa Jepang, bahkan belum adanya radio pengontrol serta belum didukungnya dengan fasilitas radar yang dapat menghubungkan antara bandara dengan pesawat terbang.

Dalam pemugaran awal kembali oleh Pemerintah Republik Indonesia sebagai pengelola Bandara Sultan Iskandar Muda dibawah manajemen perhubungan Indonesia, yang dikelola oleh Kanwil Perhubungan dengan tujuan untuk pendaratan pesawat serta menjadikan sebagai alternatif modal transportasi udara. Oleh karenanya, dilakukan beberapa upaya untuk dapat difungsikan kembali karena sudah lama tidak terawat, mulai dari pembersihan area landasan pacu, pengecekan kelayakan landasan untuk menjamin keselamatan penerbangan. Selain itu upaya penambahan fasilitas terminal, pekerja, pengurus, serta ala-alat yang dibutuhkan di lapangan seperti sarung angin, radio control dan juga meja kursi. Adanya jiwa sosial yang tinggi dan solidaritas yang kuat dalam masyarakat Aceh maka pada waktu itu proses pembersihan dan pengecekan bandara juga di bantu oleh masyarakat sekitar bandara. Semangat dan antusias dengan iming-iming yang digembargemborkan pada masyarakat Aceh yaitu akan mendarat sebuah pesawat milik

Republik Indonesia yang dibeli dari hasil sumbangan rakyat Aceh yang juga menjadi cikal-bakal maskapai Garuda Indonesia membuat masyarakat sangat gembira mendengar berita tersebut. Maka sejak itu pula keadaan bandara mulai membaik dan lebih tampak kembali sebagai bandara.

Pengembangan dan Pengelolaan Bandara Sultan Iskandar Muda

Sesuai dengan perkembangan daerah maka peningkatan permintaan jasa transportasi udara semakin meningkat, sehingga diperlukan pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana pada bandar udara, baik untuk kepentingan pesawat terbang maupun kepentingan penumpang dan barang. Peningkatan sarana dapat berupa peningkatan kapasitas pesawat terbang yang beroperasi dan peningkatan prasarana berupa pengembangan prasarana sisi udara (air side) maupun sisi darat (land side). Dengan dilakukannya pengembangan secara keseluruhan dianggap dapat memberikan dampak positif bagi bandara dan suatu daerah. Kondisi bangunan bandara secara struktur masih sangat baik, dimana struktur menggunakan sistem beton dan bahan penutup atap menggunakan genteng zeng.

Dalam catatan sejarah, sejak tahun 1943 tercatat sebanyak empat kali telah dilakukannya pengembangan untuk fasilitas udara maupun fasilitas terminal penumpang pada Bandara Sultan Iskandar Muda. Dimana pada tahun 1943-1945 merupakan periode awal pembangunan bandara yang dikelola oleh pemerintah Jepang dibawah pelaksanaan militernya, namun pada masa ini bandara tidak sempat difungsikan karna jepang sebagai pengelola menyatakan kalah pada sekutu ketika perang Dunia II. Selanjutnya tahun 1945-1953 masa ini merupakan masuk pada periode vakum, dimana Bandara Sultan Iskandar Muda (Blang Bintang) tidak difungsikan sebagaimana seharusnya yang disebabkan karna tidak adanya pengelola terhadap bandara bekas peninggalan Jepang



tersebut, serta pada saat ini kondisi bandara tidak terurus dan tertinggal. Setelah beberapa tahun tidak di fungsikan maka pada tahun 1953 Bandara Sultan Iskandar Muda pertama sekali di fungsikan oleh pemerintah Indonesia, serta terdapat beberapa kali dilakukannya pengembangan terhadap fasilitas Bandara untuk menunjang kemajuan pada bandara.

Sejak dibangunnya Bandara Sultan Iskandar Muda tahun 1943, Sampai Jepang meninggalkan Aceh tahun 1945, Bandara Blang Bintang tidak sempat dioperasikan, Saat itu, Fasilitas yang sudah ada terdiri dari gedung dengan bangunan sederhana, landasan pacu dengan ukuran 1.300 meter belum begitu bagus namun sudah bisa digunakan, serta radio milik tentara Jepang untuk penghubung komunikasi dengan ukuran jarak jauh. Karena kekalahan Jepang dalam perang Dunia ke II, proses pembangunan jadi terhenti dan tidak selesai menyebabkan Bandara Blang Bintang tidak berfungsi selama beberapa tahun lamanya.

Saat akan difungsikan kembali sesuai dengan fungsi layaknya seperti bandara-bandara lainnya, fasilitas yang masih dapat digunakan bekas dari peninggalan Jepang antara lain landasan pacu, apron, gedung terminal penumpang dengan kondisi yang sudah sangat memprihatinkan. Bandara ini pertama sekali digunakan pada tahun 1953 oleh Pemerintahan Indonesia dengan fasilitas yang sangat sederhana. Namun, pengembangan demi pengembangan terus dilakukan secara bertahap. Pengembangan pertama dilakukan pada tahun 1968 dengan menambah ukuran landas pacu dari 1.300 meter menjadi 1.850 meter dengan lebar 45 meter dan apron dengan dimensi 90 x 120 meter, sehingga telah mampu menampung pesawat besar seperti F28 Fokker. Pada pengembangan ini juga dilakukan renopasi pada gedung terminal utama dengan menambah ukuran ruang loby penumpang guna untuk dapat memberi ruang istirahat bagi para penumpang dan calon penumpang.

Setelah 21 tahun bandara beroperasi setelah pengembangan kedua maka pemerintah melalui menteri perbuhungan kembali melakukan pengembangan untuk landas pacu, apron, dan taxi way tepatnya di tahun 1993 hingga 1994. Pengembangan ini dilakukan terkait dengan MTQ Nasional yang akan diselenggarakan di Banda Aceh, dengan menambah panjang landasan pacu dari 1.850 meter menjadi 2.250 meter serta lebar masih tetap 45 meter, sehingga dengan dilakukannya pengembangan ini maka Bandara Sultan Iskandar Muda telah dapat menampung pesawat yang berukuran besar seperti DC-9 dan B-737. Selain itu, bandara sudah didukung dengan instalasi dari Radar yang terletak di Gunung Linteung dalam waktu kurang lebih 14 km dari bandara (<http://sultaniskandarmuda-airport.co.id/>).

Seiring dengan pesatnya kemajuan daerah Aceh, pengembangan terus saja dilakukan agar mengarah pada tingkat yang lebih baik. Pengembangan lanjutan Bandara Sultan Iskandar Muda dilakukan pada tahun 1999 dengan tujuan untuk melayani keberangkatan Jamaah Haji, sehubungan dengan pemilihan Bandara Sultan Iskandar Muda sebagai salah satu embarkasi atau debarkasi haji. Pada pengembangan lanjutan ini pemerintah melalui PT. Angkasa Pura II memfokuskan pada Landasan Pacu dengan menambah 450 meter panjang landasan, dengan tujuan untuk dapat menampung pesawat berbadan lebar, namun untuk gedung terminal penumpang tidak dilakukan perenopasian besar hanya penambahan fasilitas penunjang seperti kursi di loby utama, perbaikan-perbaikan fasilitas ruangan kerja serta juga pemasangan CCTV sebagai pengontrol lingkungan Bandara, perbaikan dan penambahan ini dilakukan untuk meningkatkan kepuasan terhadap pelayan yang diberikan oleh pihak pengelola Bandara terhadap para pengguna Bandara dan juga pengunjung.

Bencana gempa dan tsunami yang melanda Aceh tepatnya ditahun 2004, Bandara Sultan Iskandar Muda sangat



banyak berjasa untuk kembali memperbaiki serta dalam penyaluran bantuan dari berbagai Negara. Terlihat dari aktivitas di bandara Sultan Iskandar Muda sangat meningkat hampir disetiap jam ada pesawat mendarat dan juga lepas landas. Penyaluran bantuan hanya melalui udara dikarenakan jalur laut tidak bisa digunakan karena pelabuhan di seputaran Banda Aceh sudah tidak bisa digunakan lagi. Setelah selesai rekonstruksi dan rehabilitasi daerah Aceh yang mengalami kerusakan akibat bencana gempa dan tsunami, Bandara Sultan Iskandar muda juga dilakukan perenofasian secara menyeluruh (Hartati, 2012:12).

Pengembangan yang sangat signifikan yang dilakukan terhadap bandara Sultan Iskandar Muda dilakukan pada tahun 2007. Pengembangan ini merupakan yang terakhir selama bandara ini dibangun, dan selesai pada tahun 2009 serta diresmikan oleh presiden Republik Indonesia Bapak Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 20 Agustus 2009, ketika Presiden Susilo Bambang Yudhoyono datang ke Aceh untuk secara resmi membuka acara tahunan daerah yaitu PKA V (Pekan Kebudayaan Aceh). Pengembangan ini dilakukan secara keseluruhan mulai dari fasilitas, gedung terminal hingga sisi darat lainnya seperti landasan pacu, apron, taxi way. Bangunan gedung terminal baru menggantikan gedung lama serta penambahan ukuran landasan pacu yang sebelumnya hanya memiliki panjang 2.500 meter ditambah menjadi 3.000 meter sehingga telah dapat menampung pesawat-pesawat yang berukuran jumbo.

Maskapai Penerbangan

Awal pembukaan Bandara Sultan Iskandar Muda aktivitas pesawat tidak terlalu padat seperti yang kita lihat pada saat ini. Jadwal penerbangan pada saat itu hanya satu sampai dua kali dalam seminggu serta pesawat yang melayani bandara ini hanya pesawat-pesawat kecil yang sesuai dengan ukuran landasan pacu yang dimiliki

bandara Sultan Iskandar Muda (Blang Bintang) terkadang juga sesekali ditambah dengan pendaratan pesawat komersial dengan tujuan tertentu yang tidak terjadwal dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk kunjungan kerja dan sebagainya. Perkembangan yang sangat pesat yang terlihat di tahun 2016 ini merupakan suatu pencapaian yang sangat besar, hal ini merupakan tidak terlepas dari proses yang cukup panjang dan perbaikan demi perbaikan yang dilakukan untuk tercapainya apa yang telah ditargetkan untuk Bandara Sultan Iskandar Muda.

Maskapai Penerbangan atau Airlines adalah sebuah organisasi atau perusahaan yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama. Penerbangan yang berlangsung di Bandara Sultan Iskandar Muda saat ini terdapat dua penerbangan yaitu domestik dan internasional. Penerbangan Domestik yaitu Banda Aceh-Sabang, Banda Aceh-Melaboh, Banda Aceh-Tapak Tuan, Banda Aceh-Sinabang, Banda Aceh-Takengon, Banda Aceh-Medan dan Banda Aceh-Jakarta. Sedangkan penerbangan internasional melayani Banda Aceh-Kuala Lumpur dan Banda Aceh-Penang.



Daftar Maskapai Penerbangan yang Beroperasi di Bandara SIM

Maskapai	Tujuan	Terminal
Smac	Sabang, Meulaboh, Takengon, Tapak Tuan, Sinabang	Domestik
Tajayu Airlines	Medan dan Jakarta	Domestik
ADAMAIR	Medan dan Jakarta	Domestik
Sriwijaya Air	Medan dan Jakarta	Domestik
Air Asia	Kuala Lumpur	Internasional
Batik air	Jakarta-Halim Perdanakusuma dan Medan (30 November 2015)	Domestik
ferfly	Penang	Internasional
Garuda Indonesia	Jakarta-Soekarno Hatta, Medan, Sabang,	Domestik
Lion Air	Jakarta, Medan, Batam	Domestik
Mid East Jet	Haji: Jeddah	Internasional
Susi Air	Blang Pidie, Kutacane, Meulaboh, Simeulue, Singkil, Gayo Lues dan Tapaktuan	Domestik
Wings Air	Medan, Simelue	Domestik
Citilink	Medan (03 Maret 2016)	Domestik

Sumber: Dokumen PT. Angkasa Pura II Bandara SIM 2015

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa terdapat beberapa maskapai dengan tujuan terminal internasional. Sedangkan memang kebanyakan tujuan terminal dari maskapai masih domestik. Namun demikian, ini merupakan bukti bahwa adanya perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM).

Penumpang

Dalam moda transportasi penumpang adalah objek utama yang membuat jalannya aktifitas transportasi sebab bila tidak ada Penumpang atau pengguna jasa angkutan tersebut maka kerugian akan terjadi bagi pemilik perusahaan apapun jenisnya. Sebab dari penumpangnya lah dapatnya pemasukan bagi pemilik perusahaan transportasi baik darat, laut dan juga udara. Dalam transportasi udara banyak kelebihan serta keuntungan yang didapat oleh penggunanya sebagai contoh kecil waktu yang dibutuhkan selama perjalanan tidak terlalu lama sangat jauh berbeda waktu yang dibutuhkan bila

menggunakan transportasi darat maupun laut hal ini membuat banyak orang memilih untuk menggunakan moda transportasi udara. Pada Bandara Sultan Iskandar Muda pergerakan penumpang cukup stabil bahkan meningkat dari tahun ke tahun sesuai rute yang di layaninya.

Bila ingin berpergian ini alur yang harus dilakukan oleh para calon penumpang di Bandara Sultan Iskandar Muda. Masuk melalui gerbang utama dan mengambil tiket parkir kendaraan, kemudian menuju ruang loby untuk mencari informasi harga dan pembelian tiket selanjutnya menunggu jadwal keberangkatan. Tahap selanjutnya ketika waktu keberangkatan telah tiba maka petugas bandara melakukan pemeriksaan terhadap tiket serta barang-barang yang kita bawa gunanya untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan di atas pesawat ketika dalam perjalanan, setelah selesai pemeriksaan maka dilanjutkan dengan CHECK-IN serta menunggu untuk dipersilahkan masuk ke dalam kabin pesawat. Berdasarkan data PT. Angkasa Pura II Berikut tabel pergerakan penumpang dari tahun 1994 hingga 2015.

Pergerakan Penumpang Pesawat di Bandara Sultan Iskandar Muda (1994-2015)

Tahun	Penumpang		
	Domestik	Internasional	Jumlah
1994	67.669	0	67.669
1995	84.207	0	84.207
1996	88.628	0	88.628
1997	80.437	0	80.437
1998	81.821	0	81.821
1999	85.625	0	85.625
2000	60.786	0	60.786
2001	90.986	0	90.986
2002	138.968	0	138.968
2003	181.533	0	181.533
2004	279.082	0	279.082
2005	240.632	0	240.632
2006	286.469	0	286.469
2007	325.786	0	325.786
2008	368.894	0	368.894
2009	480.054	71.421	551.475
2010	547.147	74.569	621.716
2011	565.646	91.680	657.506
2012	609.494	88.927	698.421
2013	661.780	96.388	758.168
2014	636.324	74.380	710.704
2015	676.324	90.388	766.712

Sumber: PT. Angkasa Pura II (2015).



Manajemen Bandara Sultan Iskandar Muda

Dalam mengelola Bandara dan menjalankan aktifitas penerbangan pihak Angkasa Pura II mempekerjakan sebanyak 203 orang karyawan dengan masing-masing bidang, untuk bidang FAC berjumlah 49 orang Karyawan, sedangkan untuk Operation mempekerjakan sebanyak 113 orang karyawan, serta untuk engineering berjumlah 41 orang karyawan. Semua aktivitas pada Bandara Sultan Iskandar Muda di kontrol penuh oleh PT. Angkasa Pura II selaku pengelola Bandara, serta aktifitas pesawat yang akan mendarat dan juga meninggalkan Bandara selalu dibawah kendali dan pengawasan pihak Bandara melalui menara pengontrol, untuk meningkatkan stabilitas dan keselamatan setiap penerbangan yang dilakukan (Sepriana, 2012: 27).

Sesuai dengan Visi dan Misi yang diterapkan oleh PT. Angkasa Pura II yaitu meningkatkan citra Bangsa dengan menjadi World Class Airport sebagai gerbang ekonomi dan budaya dengan misi: Menjadi Airport No 2 pada tingkat ASEAN, menjadi agen pariwisata dan budaya serta memperkenalkan "wonderfull Indonesia" kedunia, menjadi agen pembangunan dan meningkatkan keselamatan dan keamanan dengan meningkatkan layanan fasilitas penumpang, bagasi dan meningkatkan teknologi, menciptakan lingkungan yang menjadi komunitas yang jelas bagi penumpang dan membuat penumpang di bandara selalu tersenyum

Dapat dilihat bahwa dalam perjalanan aktifitas penerbangan yang teratur dan tertata dengan rapi pihak angkasa pura membuat jadwal-jadwal penerbangan yang terkelola serta membuat tujuan untuk peningkatan dan kualitas perusahaan.

Peran Bandara Sultan Iskandar Muda

Bandar udara memiliki peran yang sangat jelas dalam setiap daerah yang ada diseluruh wilayah Indonesia, sebagai pintu

gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah disekitar bandara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian. Bandara Sultan Iskandar Muda juga merupakan tempat kegiatan alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdangan dan pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya. Selain dapat memudahkan dalam perjalanan bandara juga sangat berperan dalam kemajuan daerah dengan membuka isolasi ke berbagai daerah yang masih terpencil serta mempermudah dalam penanganan bencana secara cepat. Serta Bandara Sultan Iskandar Muda juga sangat berperan dan memberikan dampak yang positif dalam peningkatan pendapatan masyarakat sekitarnya, secara umum kontribusi Bandara Sultan Iskandar Muda menurut tanggapan masyarakat.

Pelayanan Bandara Terhadap Penumpang

Sesuai dengan Visi dan Misi yang dipegang teguh dan dijalankan oleh pihak pengelola bandara yaitu PT. Angkasa Pura II, memberikan dan menyediakan berbagai fasilitas untuk mempermudah para pengunjung dan pengguna Bandara, dengan memberikan kenyamanan dengan memenuhi fasilitas ini dapat membuat para pengguna Bandara merasa puas dengan layanan Bandara sehingga dapat memicu pada arah yang positif. Pembinaan dan pemeliharaan terus dilakukan guna untuk memenuhi fasilitas yang bertaraf internasional.

Fungsi Bandara Sultan Iskandar Muda

Sebagai salah satu asset penunjang kemajuan daerah, bandara sangat berfungsi dalam berbagai bidang, baik bidang transportasi, ekonomi, politik, budaya dan pariwisata. Namun pada awal



pembangunannya bandara Sultan Iskandar Muda diharapkan menjadi salah satu bandara yang bergerak untuk memenuhi kebutuhan militer Jepang, yang bertujuan untuk memperkuat ketahanan militernya dalam menguasai dan memperluas kekuasaan. Akan tetapi pada masa awal pembangunannya ini sama sekali belum tampak peran yang diberikan oleh bandara hal itu disebabkan karena Jepang kalah dalam perang dunia ke II (Yuza, 2005:33).

Saat ini fungsi Bandara Sultan Iskandar Muda sangat berbeda dengan apa yang di canangkan oleh pemerintah Jepang kala itu, yaitu bandara akan dijadikan sebagai pemenuhan pertahanan militer, namun kini fungsinya sangat jelas yaitu bandara dipergunakan untuk masyarakat umum, dengan maksud dan tujuan sebagai alat moda transportasi masyarakat umum dan juga barang, serta peran bandara yang cukup besar dalam kemajuan daerah secara perlahan bandara di kembangkan untuk menunjang fasilitas sesuai dengan yang ditentukan. Peran dan fungsi Bandara Sultan Iskandar Muda saat ini cukup jelas yaitu sebuah bandara yang melayani kota Banda Aceh atau tepatnya Provinsi Aceh untuk kemajuan wilayah, kemajuan infrastuktur, kemajuan ekonomi dan kemajuan dibidang lainnya, serta dengan adanya bandara tersebut maka moda transportasi di Aceh dapat menjadi lebih maju dan mendukung pendapatan masyarakat Aceh.

Keamanan

Keamanan merupakan hal yang sangat penting dalam semua aktifitas dimanapun berada begitu juga pada bandara supaya keselamatan tetap terjaga dan terhindarnya dari hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan penumpang dan para pengguna Bandara lainnya, mengenai keamanan yang diterapkan oleh pengelola Bandara Sultan Iskandar Muda guna untuk mengatasi kejahatan-kejahatan yang membahayakan pihak Bandara bekerja sama dengan personel BKO Lanud Sultan Iskandar Muda,

Polsek Kuta Baro, Polsek Blang Bintang, Updated ASP dan SOP serta Licensed Avsec. Serta ditambah dengan alat pengamanan untuk mengontrol beberapa tempat serta barang-barang bawaan penumpang yang hendak berpergian menggunakan pesawat, WTMD, X RAY, HHMD, Perimeter Fencing, Dome Mirror, CCTV, dan Inspection Vehicle.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada Bandara Sultan Iskandar Muda maka dapat disimpulkan sebagai berikut: Dibangunnya Bandara Sultan Iskandar Muda (Blang Bintang) tidak terlepas dari kepentingan politik Jepang untuk menguasai sebahagian besar wilayah di Asia. Dengan dibangunnya bandara SIM dapat menjadi penghubung antara jarak yang cukup jauh dapat memudahkan segala aktivitas yang menyangkut tentang kepentingan Jepang.

Bandara Sultan Iskandar Muda kala itu dikenal dengan sebutan Bandara Blang Bintang mulai dioperasikan tahun 1953 dengan pendaratan pesawat tipe Dakota DC-3, atau lebih dikenal dengan pesawat RI.001 yang hanya menggunakan landasan yang dibuat oleh pemerintah Jepang. Pengembangan pertama dilakukan pada tahun 1968 menambah panjang landasan pacu sepanjang 450 meter. Pengembangan kedua dilakukan pada tahun 1993 lanjut menambah sisi darat bandara dengan menambah 450 meter panjang landasan pacu. Pergerakan perekonomian dan kemajuan daerah Aceh serta potensi wisata yang sangat eksotis membuat Pengembangan demi pengembangan terus dilakukan pengembangan lanjutan dilakukan pada tahun 1999 dengan fokus perenopasian masih untuk landasan yang dibutuhkan pesawat. Namun Bencana Gempa dan Tsunami Aceh pada tahun 2004 lalu membuat banyak fasilitas-fasilitas yang ada di aceh mengalami pengembangan yang sangat efisien termasuk Bandara Sultan Iskandar Muda. Pengembangan secara besar



besaran dilakukan pada tahun 2007 dengan merenovasi seluruh tampilan terminal, mulai dari pintu gerbang hingga gedung terminal serta penambahan-penambahan fasilitas lainnya. Seiring bertambahnya usia bandara ini juga telah banyak dilakukan perbaikan, dari beberapa kali dilakukan perbaikan tanpak saat ini Bandara Sultan Iskandar Muda sudah tertata dengan rapi, ini membuktikan bahwa perkembangan yang dilakukan terhadap Bandara Sultan Iskandar Muda sangat baik dan terkelola.

Awal pembangunan bandara ini berada dibawah naungan dan pengawasan pemerintah Jepang untuk dijadikan pangkalan udara militer Jepang, namun tidak sempat di pergunakan karna telah menyatakan kalah tanpa syarat kepada sekutu akibat dari dijatuhkannya bom atom di wilayah Hiroshima dan Nagasaki. Setelah itu diambil alih oleh pemerintah Republik Indonesia dengan pengelola di bawah perhubungan Indonesia yang dioperasikan oleh kanwil perhubungan dan juga dinas perhubungan. Serta sejak pada tahun 1994 Bandara Sultan Iskandar Muda resmi di kelola oleh PT. Angkasa Pura II. Dan mengambil alih pergerakan bandara dengan ketentuan semua aktifitas yang dijalankan pada Bandara Sultan Iskandar Muda berdasarkan ketentuan dan dibawah control PT. Angkasa Pura II.

Saat ini Bandara Sultan Iskandar Muda sudah menjadi salah satu Bandara Internasional yang berada di Aceh, diharapkan dapat memberikan nilai plus dan dampak positif untuk kemajuan daerah aceh, baik dibidang politik, ekonomi sosial dan budaya kedepannya, namun saat ini juga sudah memenuhi standar nasional, serta diharapkan juga kepada pengelola bandara agar memberikan fasilitas yang baik untuk keselamatan dan keamaan bagi seluruh pengguna Bandara khususnya sehingga dapat menjadi salah satu bandara yang terpercaya akan keselamatannya. Diharapkan juga kepada pemerintah daerah dan provinsi untuk lebih memperhatikan

perkembangan Bandara, sebagaimana yang diketahui bahwa Bandara Sultan Iskandar Muda merupakan salah satu gerbang masuk ke daerah Aceh. Penelitian mengenai perkembangan Bandara Sultan Iskandar Mudayang bertempat langsung pada Bandara Sultan Iskandar Muda di bawah naungan PT.Angkasa Pura II yang berlokasi pada kecamatan Blang Bintang Kabupaten Aceh Besar Provinsi Aceh hendaknya dapat dilanjutkan kembali oleh peneliti-peneliti berikutnya karena masih banyak unsur-unsur lain yang belum diteliti yang tidak penulis rangkum dalam tulisan ini.

DAFTAR PUSTAKA

Aulia, M. Khairatul. 2011. "Kontribusi Bandara Sultan Iskandar Muda Terhadap Pendapatan Masyarakat Sekitar Bandara". Skripsi. Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala.

Hartati, Anna. 2012. "Analisis Pengembangan Runway dan Fasilitas Alat Bantu Pendaratan di Bandar Udara Depati Amir Bangka". Yogyakarta: Sekolah Tinggi Adisucipto.

<http://perbedaan-bandara-komersil-dan-lapangan.jurnal.online.html>
(diakses 02-juli-2015.15.30 Wib)

<http://sultaniskandarmuda-airport.co.id/id/general/about-us>
(Diaksespada 27 - 05 -2015)

<http://.angkasapura2.co.id> (Diaksespada 27-05-2015 pukul 21.15 wib)

<http://hubud.dephub.go.id/page/detail>
(diakses senin 21 desember 2015. Pukul 21.00 Wib)

[http://Undang- UndangRepublik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009](http://Undang-UndangRepublik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009) (Diakses 23-07-2015)

[http://Undang-undangRepublik Indonesia 1992. Lalulintasdanangkutanjalan.](http://Undang-undangRepublik Indonesia 1992. Lalulintasdanangkutanjalan)



Undang-undang Republik
Indonesia.(Diakses pada 27-05-
2015)

- Hutagaol, Desmond. 2013. Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional. Jakarta: Erlangga.
- Kementerian Perhubungan. 2011. Geo-Spasial Udara. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kuntowijoyo. 2003. Pengantar Ilmu Sejarah. Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya.
- Moleong, J. Lexy. 2003. Metodologi Penelitian Kuantitatif. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Sepriana, Jevelia. 2012. "Dampak Pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda terhadap Sosial Ekonomi dan Lingkungan". Skripsi. Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala.
- Yuza, Hendri. 2005. "Pengembangan Terminal Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Nanggroe Aceh Darussalam". Skripsi. Semarang: Universitas Diponegoro.