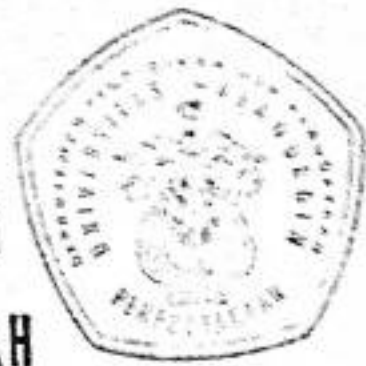


**BANDAR UDARA HASANUDDIN
DALAM PERSPEKTIF SEJARAH**



UNIVERSITAS HASANUDDIN	
PERPUST	
Tgl. terima	22 - 2 - 1993
Asal dari	Fak. Sastra
Panyaknya	2 (Dua) exp
Harga	Hadiah
No. Inventaris	93 22 02 0165
No. E. ms	

Skripsi diajukan untuk memenuhi salah satu syarat
guna meraih gelar Sarjana Lengkap pada jurusan
Sejarah dan Arkeologi Fakultas Sastra
Universitas Hasanuddin

O l e h

R O H A N I

86 07 219

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS SASTRA

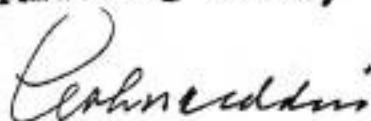
1992

HALAMAN PENGESAHAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS SASTRA

Sesuai dengan surat tugas Dekan Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin NO. : 2252/PT04.II5.FS/C/1991, 21 Nov.1991 dengan ini kami menyatakan menerima dan menyetujui Skripsi ini.

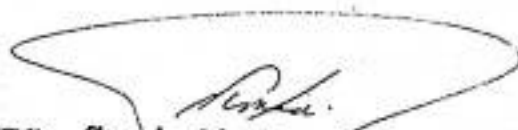
Ujung: Pandang, 22 Agustus 1992

Pembimbing Utama,



Drs. Baharuddin Batalipu

Pembantu Pembimbing,


Drs. Surladi Mappangara

Disetujui untuk diteruskan kepada
Panitia Ujian Skripsi.

Dekan
u.b. Ketua Jurusan Sejarah dan
Arkeologi Fakultas Sastra Unhas,



Drs. Daud Limbugau, SU.


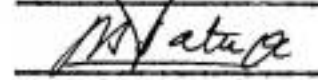
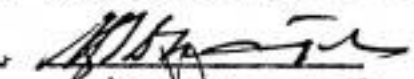
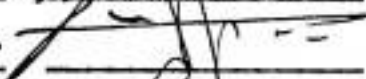
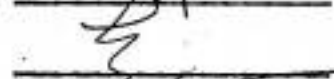
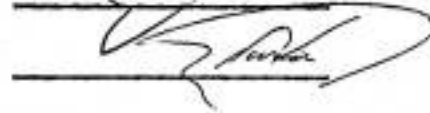
UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS SASTRA

Pada hari ini, Selasa tanggal, 1 September 1992, tim penguji menerima baik Skripsi yang berjudul : "Bandar Udara Hasanuddin Dalam Perspektif Sejarah " dalam rangka untuk memenuhi salah satu syarat ujian akhir sarjana jurusan Sejarah dan Arkeologi--program studi Sejarah -- Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin.

Ujung Pandang,

1992

Tim Penguji :

- | | | |
|------------------------------------|--|------------|
| 1. <u>Hamzah Machmoed, M.A.</u> |  | Ketua |
| 2. <u>Dra. Ny. Ida S. Harun</u> |  | Sekretaris |
| 3. <u>Drs. H. D. Mangemba</u> |  | Anggota |
| 4. <u>Drs. Daud Limbugau, S.U.</u> |  | |
| 5. <u>Drs. Baharuddin Batalipu</u> |  | |
| 6. <u>Drs. Suriadi Mappangara</u> |  | |

KATA PENGANTAR

Studi tentang Bandar Udara atau Pelabuhan Udara yang mengkajinya dari aspek sejarah masih sangat kurang. Umumnya tulisan yang ada hanya berkisar pada dimensi ekonomi perusahaan saja --terutama mengenai untung ruginya perusahaan pengelola, dalam hal ini Perum Angkasa Pura--sementara pada segi lain masih terbuka lebar untuk pengkajian ilmiah. Tulisan ini adalah merupakan usaha awal dari sebuah telaah sejarah yang hendak dikembangkan.

Amat banyak pihak yang membantu penulis selama menuntut ilmu pada Universitas Hasanuddin ini. Melalui kesempatan ini ingin penulis menyampaikan terima kasih kepada ; Bapak Prof. Dr. Ir. Fachruddin dan Prof. Dr. Basri Hasanuddin, MA. masing-masing sebagai rektor Universitas Hasanuddin pada masanya. Bapak Prof. Dr. Husen Abbas, MA., Almarhum Bapak Drs. Ambo Gani dan Dr. Najamuddin, MSc. sebagai dekan fakultas Sastra pada masanya yang telah memberikan dorongan dan semangat belajar guna meningkatkan kualitas mahasiswa yang kelak hidup di tengah-tengah masyarakat untuk menerapkan ilmu yang diperolehnya.

Ucapan terima kasih yang sama ingin penulis sampaikan kepada Bapak/Ibu dosen yang ada dalam jajaran jurusan Sejarah dan Arkeologi yang telah "memberikan" sebagian ilmunya kepada penulis. Kepada Bapak Drs. Baharuddin Batalipu dan Drs. Suriadi Mappangara masing-masing sebagai Pembim -

bing I dan II yang telah memberikan saran dan koreksi selama penyusunan Skripsi berlangsung, penulis menyampaikan terima kasih yang setinggi-tingginya. Kepada teman-teman ; Meha, Tini, Ati, Tuti, Eni, Mia, Yeltin, Pardy , Rachim dan Moes Ana Fandy terima kasih atas bantuan-bantuan yang diberikan selama ini. Untuk Kakak dan adik-adikku yang manis penulis menyampaikan terima kasih atas bantuan moril dan materil yang diberikan, baik selama kuliah berlangsung maupun ketika penelitian dan penyusunan Skripsi diadakan. Akhirnya, kepada kedua orang tua penulis yang telah melahirkan, mengasuh, membimbing dan membiayai selama studi, kupersembahkan karya ini sebagai tanda dengannya. Semoga Allah melimpahkan rahmat-Nya kepada kita semua.

Meskipun banyaknya bantuan dan saran yang penulis terima, tanggung jawab moral dan ilmiah yang terakhir dari tulisan ini sepenuhnya berada di tangan penulis.

Ujung Pandang, Mei 1992

PENULIS

DAFTAR ISI

	Hal.
HALAMAN PENGESAHAN	1
SUSUNAN TIM PENGUJI	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Alasan Memilih Judul	1
1.2 Masalah dan Pembatasan Masalah	6
1.3 Metode	8
BAB II. BERDIRINYA BANDAR UDARA HASANUDDIN	
BAB III. PERANAN BANDAR UDARA HASANUDDIN	
3.1 Bandar Udara Hasanuddin pada Masa Perjuangan	22
3.2 Peranan Bandar Udara Hasanuddin Dalam Meningkatkan Pendapatan Daerah	26
3.3 Hambatan-hambatan Sehubungan Dengan Penarikan Jasa di Bandara	30
BAB IV. PENINGKATAN BANDAR UDARA HASANUDDIN	
4.1 Fasilitas Keselamatan Penerbangan	33
4.2 Masalah Yang Dihadapi	36
4.3 Usaha Peningkatannya	45
4.4 Bandar Udara Hasanuddin di Bawah Perum Angkasa Pura I	51
BAB V. KESIMPULAN	63
KEPUSTAKAAN	67
DAFTAR INFORMAN	69
LAMPIRAN-LAMPIRAN	70

BAB I
PENDAHULUAN



1.1 Alasan Memilih Judul

Bandar udara adalah pelabuhan untuk pesawat komersial, militer atau bukan komersial yang telah ditunjuk dan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan untuk kepentingan lalu lintas udara, termasuk di dalamnya segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin terlaksananya proses angkutan udara yang aman dan tertib, demi masyarakat pada umumnya.¹ Bandar udara selain merupakan tempat tujuan pemberangkatan disebut pula sebagai terminal sebab di Bandar Udara segala sesuatunya dipersiapkan sebelum melakukan penerbangan.²

Bandar Udara Hasanuddin adalah merupakan pusat kegiatan angkutan udara di Sulawesi, Maluku dan Irian Jaya. Bandar ini sering disebut sebagai pelabuhan persinggahan (transit) karena merupakan pintu gerbang keluar masuk di wilayah Indonesia Bagian Timur (IBT).

Bandar Udara Hasanuddin dibangun pada tahun 1935 oleh

¹Departemen Perhubungan -- Direktorat Perhubungan Udara, Operasi Lintasan Udara. (Jakarta : Dephub, 1982), hal. 23.

²Leslie A. Schumer, Elemen-Elemen Transportasi, (Terj.), (Jakarta : Erlangga, 1984), hal. 135.

pemerintah kolonial Belanda yang diberi nama Kadieng. Pada tahun 1942 saat pemerintah Belanda menyerahkan kekuasaannya kepada pemerintah Jepang bandar udara Kadieng direnovasi oleh Jepang dengan konstruksi beton sepanjang 1.600 meter dan lebar 45 meter. Sejak itu namanya diganti menjadi Bandar Udara Mandai dan terkenal sebagai bandar udara untuk pertahanan dan kepentingan perang bagi pemerintah Jepang di Indonesia Timur.³

Dengan menyerahnya Jepang kepada Sekutu, maka penguasaan bandar Udara Mandai diambil alih oleh tentara Sekutu dan NICA dan panjang landasan ditingkatkan menjadi 1.745 meter dengan kode 13/31 yang diresmikan pada tanggal 26 September 1949.⁴

Saat penyerahan kedaulatan dan berdirinya negara Kesatuan Republik Indonesia tahun 1950 pengelolaan bandar udara Mandai diambil alih oleh pemerintah Indonesia dan diserahkan kepada Djawatan Pekerjaan Umum --Seksi Lapangan Terbang -- dan pengelolaannya diserahkan kepada Djawatan Penerbangan Sipil yang kemudian ditingkatkan

³Perum Angkasa Pura I, "Sejarah Singkat Bandar Udara Hasanuddin", Brosur. (Perum Angkasa Pura I-Ujung Pandang: 1982), hal. 5. Wawancara dengan Carring Dg. Djalling, 30 September 1991.

⁴Komando Operasi TNI-AU II, Lanud Hasanuddin, Risalah Sejarah Pangkalan TNI-AU Hasanuddin. (Ujung Pandang: KOOPSAU II, 1989), hal. 4.

menjadi 2.345 x 45 meter dan berubah nama menjadi bandar udara Hasanuddin.⁵

Baik pada masa pendudukan Jepang maupun pada zaman penjajahan Belanda bandar udara Hasanuddin telah dimanfaatkan untuk distribusi barang dan prajurit bagi kepentingan perang. Pada zaman penjajahan Belanda, bandar ini dijadikan sebagai pangkalan utama untuk pengiriman barang dari Jawa bagi keperluan administrasi pemerintah jajahan di Sulawesi. Pada masa pendudukan Jepang, bandar ini ditingkatkan peranan dan fungsinya, hal ini ditandai dengan diperluasnya landasan pacu dengan konstruksi beton yang panjang untuk kepentingan pertahanan dan keamanannya di kawasan timur Indonesia.

Bila kita menelusurinya secara sekedama kehadiran bandar udara Hasanuddin dalam pentas sejarah Indonesia, maka satu ilustrasi awal dapat diajukan tentang bagaimana posisi strategis bandar ini dan peranannya dalam menumpas pemberontakan Kahar Muzakkar dan peristiwa Republik Maluku Selatan.

Peranan bandar udara Hasanuddin dalam menunjang operasi penumpasan pemberontakan yang disebutkan di atas berfungsi sebagai ujung tombak operasi penumpasan dari udara

⁵Perum Angkasa Pura I, Ibid. hal. 6.

maupun untuk memberikan bantuan dan perlindungan dari udara kepada pasukan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia yang didaratkan di Makassar.

Kemudian pada tahun 1970-an saat permintaan akan jasa angkutan udara semakin meningkat, ditambah lagi dengan penunjukkan Bandar Udara Hasanuddin untuk mempersiapkan diri sebagai pelabuhan embarkasi dan debarkasi haji udara untuk kawasan timur, maka dimulailah proyek peningkatan fasilitas Bandar Udara Hasanuddin sehingga kemampuan landasan yang saat itu hanya didarati oleh pesawat paling besar DC-9, nantinya akan mampu didarati pesawat berbadan lebar seperti airbus untuk angkutan umum dan DC-10 untuk angkutan haji udara. Peningkatan fasilitas dengan biaya yang besar itu telah dapat diselesaikan pada tahun 1980 meliputi perpenjangan landasan, perluasan areal parkir pesawat, peningkatan kualitas taxi-way, pembangunan terminal baru, pemasangan alat bantu navigasi udara serta sarana telekomunikasi lainnya.

Pada tanggal 3 Maret 1987, Bandar Udara Hasanuddin diserahkan pengelolaannya dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1987 yang dikeluarkan pada tanggal 9 Januari 1987.⁶

⁶Perum Angkasa Pura I--Bandar Udara Hasanuddin, "Dirgantara Raharja" (Ujung Pandang : PAF I BUII, 1991), hal.3. Lihat pula lampiran PP RI No. 1/1987 tentang pemisahan dan pengalihan kekayaan negara pada bandar udara Hasanuddin dalam Perusahaan Umum Angkasa Pura I.

Perkembangan angkutan udara di Sulawesi Selatan mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Hal ini disebabkan karena Sulawesi Selatan mempunyai potensi yang cukup besar untuk dikembangkan baik sumber kekayaan alam maupun sektor lain yang kesemuanya mendorong permintaan pada jasa angkutan udara.

Sulawesi Selatan juga kaya akan objek wisata yang bervariasi dari daerah ke daerah sehingga arus wisatawan asing maupun domestik yang mempergunakan jasa angkutan udara (dari dan ke Bandar Udara Hasanuddin) meningkat setiap tahun, apalagi ditetapkannya Sulawesi Selatan sebagai salah satu Daerah Tujuan Wisata (DTW) di Indonesia, dengan demikian maka akan terbuka lapangan kerja baru dan menambah pendapatan daerah.

Kedudukan Bandar Udara Hasanuddin memegang peranan penting karena merupakan pusat kegiatan angkutan udara di Indonesia bagian Timur. Bahkan saat ini Bandar Udara Hasanuddin merupakan pusat pemberangkatan calon jemaah haji dari Indonesia Timur yang sebelumnya harus melalui Bandar Udara Juanda, Surabaya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa Bandar Udara Hasanuddin merupakan prasarana yang sangat menentukan dalam pengembangan angkutan udara di Sulawesi Selatan dan sekaligus menunjang prospek pengembangan perekonomian Sulawesi Selatan.

Apa yang menarik bagi penulis sehingga mengangkat objek ini menjadi tema penulisan dalam skripsi ini ?

objek ini sangat banyak dan karena itu memerlukan suatu analisa sejarah yang cermat sehingga berbagai aspek sejarah yang terkandung di dalamnya dapat diterangkan dengan jelas. Nampaknya kejian tentang bandar udara sebagai elemen dari studi sejarah perhubungan (?) kiranya masih baru. Dalam studi ini penulis ingin mencoba menerangkan masalah tersebut dalam kerangka pemikiran yang berdimensi historis, maksudnya mengkaji masalah-masalah yang terkait dari berbagai peristiwa yang telah terjadi yang dibatasi oleh dimensi ruang dan waktu sehingga masing-masing faktor merupakan rangkaian dari faktor yang lain. Diharapkan studi ini mampu memberikan kontribusi terhadap perkembangan penulisan sejarah di Sulawesi Selatan yang kian semarak.

1.2 Masalah dan Pembatasan Masalah

Transportasi adalah salah satu faktor ekonomi yang sangat penting artinya dalam suatu pembangunan ekonomi karena pembangunan transportasi diarahkan untuk menghubungkan antar daerah produksi dan konsumen untuk mendorong terbantuknya pusat-pusat kegiatan ekonomi baru.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka pembangunan sektor ekonomi lainnya seperti sektor pertanian, perindustrian, pertambangan, perdagangan dan sebagainya dipengaruhi oleh tersedianya sarana dan prasarana transportasi. Oleh karena itu, dalam proses pembangunan timbul kebutuhan yang mendesak, yakni pada sektor perhu-

bungan agar mendahului pertumbuhan sektor-sektor yang lainnya.

Kegiatan perhubungan tidak berdiri sendiri di dalam masyarakat, tetapi bekerja di dalam suatu lingkungan yang terdiri dari interaksi berbagai sektor sehingga perkembangan sektor perhubungan dapat merangsang berkembangnya sektor ekonomi yang lain.

Studi mengenai bandar udara dapat memunculkan beragam pertanyaan, misalnya tentang bagaimana proses kehadiran bandar itu menjadi bandar udara yang ramai? Sejauh mana peranan Bandar Udara Hasanuddin sebagai basis pertahanan AURI (Angkatan Udara Republik Indonesia) ketika menumpas pemberontakan Kahar Muzakkar, peristiwa Republik Maluku Selatan dan sebagai pangkalan utama pembebasan Irian Barat? Setelah ditetapkannya Bandar Udara Hasanuddin sebagai bandar udara bagi jemaah haji serta pengelolannya diambil alih oleh Perusahaan Umum Angkasa Pura I (1987) apa perkembangan (dinamika) yang terjadi? Dan bagaimana dampak kehadiran bandar udara Hasanuddin terhadap proses perubahan sosial bagi masyarakat yang ada di sekitarnya?.

Kiranya masalah itulah yang hendak dikaji oleh penulis. Meskipun batasan masalah yang disebutkan di atas tadi hanya mencakup keadaan 1950-1990, tetapi keadaan awal dari lahirnya bandar udara ini perlu mendapat sorotan agar nanti terbuka penghamperan historis yang menyeluruh dari masalah yang dibicarakan.

1.3 Metode

Sejarah dalam pengertiannya sebagaimana terjadi adalah suatu peristiwa unik, sekali terjadi dan tak pernah berulang kembali. Untuk mendapatkan gambaran utuh dari peristiwa itu sebagaimana dikisahkan hanyalah dapat dilacak dengan mempergunakan bahan-bahan dokumen.⁷

Proses untuk menghasilkan sejarah sebagai tulisan ilmiah menuntut seorang penulis sejarah untuk berpegang kepada metode sejarah karena dengan metode peristiwa kesejarahan dapat diungkapkan secara lebih mendalam serta dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Sumber-sumber tertulis yang berhubungan dengan Bandar Udara Hasanuddin masih sangat terbatas serta sulit untuk mendapatkannya meskipun hal itu untuk kepentingan penelitian ilmiah, karena bandar udara merupakan salah satu instalasi strategis negara yang diawasi secara ekstra ketat. Oleh karena itu, untuk mengatasi keterbatasan sumber-sumber tersebut penulis menggunakan pula sumber-sumber lisan dari beberapa informan yang dipandang dapat memberikan

⁷ Sartono Kartodirdjo, Pemikiran Dan Perkembangan Historiografi Indonesia. (Jakarta : Gramedia, 1982), hal. 96. Tentang penggunaan bahan dokumen dalam studi sejarah dapat dibaca dalam Sartono Kartodirdjo, "Metode Penggunaan Bahan Dokumen", Koentjaraningrat (Ed.), Metode-Metode Penelitian Masyarakat. (Jakarta : Gramedia, 1983), hal. 44-65.

keterangan menyangkut obyek penelitian ini. ⁷ Dari keterangan lisan yang diperoleh ditambah dengan penelitian lokasi, diharapkan dapat menuntun daya imajinasi kesejarahan yang memungkinkan untuk memasuki kelampauan agar dapat dimengerti dan memunculkannya kembali.⁸

Hasil penelitian sumber diseleksi dan dianalisis kembali untuk mendapatkan kebenaran dari data. Tindakan ini dipandang perlu karena tidak terelakkan setiap keterangan baik yang diperoleh dari bahan-bahan dokumen tertulis maupun lisan mengandung subyektifitas yang acapkali terbawa pada setiap keterangan.

Tuntutan disiplin ilmu sejarah bagi studi tentang masa lampau menuntut usaha penulisan ini melalui tahap-tahap kerja. Tahap pertama yang ditempuh adalah usaha mengumpulkan sumber-sumber keterangan tertulis. Dari keterangan tersebut sekalipun belum sepenuhnya dapat memberikan keterangan yang lengkap menyangkut studi ini, penulis berusaha pula untuk mendapatkan keterangan tambahan yakni dengan jalan melakukan wawancara. Wawancara diadakan untuk mendapatkan keterangan atau pendirian secara lisan dari seorang informan secara individual. Oleh karena itu, peneliti yang menggunakan metode ini harus dapat menga-

⁸Wight sebagaimana dikutip oleh Taufik Abdullah (Ed.) Sejarah Lokal Di Indonesia. (Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, 1985), hal. 4.

dakan "hubungan" dengan informan sehingga keabsahan data dapat terjamin.

Data dan keterangan yang berhasil dikumpulkan melalui penelitian kepustakaan dan wawancara itu selanjutnya dikritik. Langkah itu dilaksanakan bahwa setiap keterangan tidak luput dari subjektivitas dari penutur atau penulisnya. Setiap keterangan yang terjamin kebenarannya akan dipergunakan sebagai materi dalam melakukan sintesis yang akan dilukiskan dalam karya ini. Dengan demikian akan terbangunlah suatu rekonstruksi sejarah yang utuh.

Komposisi Bab

Untuk memahami secara cermat studi tentang Bandar Udara Hasanuddin diperlukan perangkat kerja dan wawasan ilmiah yang cukup agar aspek-aspek yang berhubungan dengannya dapat diterangkan dengan jelas. Urutan pembahasannya pun yharus disusun secara sistematis sehingga di antara berbagai bagian mempunyai hubungan dengan bagian yang lain. Oleh karena itu, dalam suatu karya ilmiah perlu adanya urutan pembahasan yang berfungsi untuk membantu pembaca mengetahui pada bagian yang mana sesuatu objek atau masalah hendak dicari atau ditemukan. Untuk tujuan itu, maka skripsi ini disusun atas :

Bab I merupakan bab pendahuluan yang didalamnya mencakup alasan memilih judul, masalah dan pembatasan masalah dan metode.

Bab II, mengenai latar belakang berdirinya Bandar Udara Hasanuddin, dengan fokus pembahasan awal tentang pola penguasaan dan kepemilikan tanah di Maros atau tepatnya di sekitar lokasi Bandar Udara Hasanuddin. Hal ini dimaksudkan untuk menjelaskan pada pembaca agar dinamika pembangunan Bandar Udara Hasanuddin dapat diketahui.

Bab III mengenai peranan Bandar Udara Hasanuddin pada masa perjuangan bersenjata, terutama sebagai pangkalan utama dalam rangka penumpasan pemberontakan Kahar Muzakkar, pembangkangan Andi Azis dan permesta serta operasi Pembebasan Irian Barat. Bagian kedua dari bab ini akan dijelaskan pula tentang "Penerimaan Daerah" dari Bandar Udara Hasanuddin.

Bab IV tentang peningkatan Bandar Udara Hasanuddin meliputi ; peningkatan fasilitas bandara, fasilitas keselamatan penerbangan, masalah-masalah yang dihadapi serta cara-cara mengatasinya. Bagian terakhir dari bab ini akan diuraikan sedikit mengenai pelimpahan wewenang pengurusan Bandar Udara Hasanuddin kepada Perusahaan Umum Angkasa Pura I.

Sebagai kesimpulan dari keseluruhan pembahasan bab demi bab akan tertuang pada bab V sebagai bab penutup.



BAB II

BERDIRINYA BANDAR UDARA HASANUDDIN

Sebelum dibahas mengenai lahirnya bandar Udara Hasanuddin, maka terlebih dahulu penulis akan menjelaskan tentang pola penguasaan atau pemilikan tanah oleh penguasa atau tuan-tuan tanah terhadap tanah-tanah yang ada di sekitar lapangan terbang. Hal ini dimaksudkan agar pembaca dapat mengetahui asal-usul dari tanah di mana lapangan terbang tersebut didirikan.

Dalam masyarakat tradisional pemilikan tanah terpusat pada tanda-tanda kebesaran kerajaan, dan dikendalikan oleh penguasa sebagai pelindung tanda kebesaran itu. Pribadi atau keluarga dapat memperoleh hak penggunaan atas tanah, tetapi tidak dapat "memilikinya". Sekalipun pemerintah Belanda telah menjanjikan pada prinsipnya untuk mempertahankan hukum dan lembaga tradisional, pandangan mereka tentang pemilikan tanah memang mempengaruhi sikap orang-orang Indonesia terhadap tanah, dan menjelang tahun 1920-an terdapat laporan-laporan mengenai jual beli tanah.¹

Sulit untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai

¹Adatrechtbundels, 31 (1929), hal. 147 sebagaimana dikutip oleh Barbara Sillars-Harvey, Tradition, Islam and Rebellion : South Sulawesi 1950-1965. Diterjemahkan oleh PT. Pustaka Utama Grafiti, Pemberontakan Kahar Muzakkar Dari Tradisi Ke DI/TII. (Jakarta : Grafiti Pers, 1989), hal. 59-60.

pola penguasaan tanah tersebut karena sumber-sumber mengemennanya sangat terbatas. Beberapa informan yang diminta keterangannya tidak diperoleh data yang akurat tentang sistem pemilikan tanah tersebut.

Dari hasil wawancara dengan informan pada umumnya mengatakan bahwa lokasi pembangunan bandar udara Hasanuddin pada mulanya adalah kawasan perkebunan dan persawahan. Belanda yang berkuasa ketika itu berhasil menaklukkan Karaeng Tjillo, tuan tanah dan tokoh masyarakat setempat -- untuk menyerahkan sebagian tanahnya dengan imbalan yang tidak memuaskan hingga pada tahun 1935 Belanda berhasil mendirikan lapangan terbang yang kemudian diberinya nama Kadieng.²

Gugatan dari sebagian rakyat terhadap penguasa, baik kepada Karaeng Tjillo maupun terhadap Belanda yang merasa dirugikan tidak diindahkan dan tuntutan-tuntutannya untuk mengembalikan tanah mereka juga tidak mendapat perhatian. Rakyat yang merasa kecewa atas tindakan Belanda tersebut mengajukan protes, dan terjadilah peristiwa yang disebut "Insiden Van Krift", di mana salah seorang tenaga teknis

²Wawancara dengan Daeng Duku, 29 September 1991, Canring Daeng Djalling, 30 September 1991 dan Abo Daeng Ngalle, 30 September 1991. Sumber lain yang bisa dijadikan sebagai patokan mengenai tahun berdirinya Lapangan Terbang Kadieng dapat dibaca dalam "Sejarah Singkat Bandar Udara Hasanuddin" oleh Perum Angkasa Pura I terutama hal.5 dan seterusnya.

Belanda yang bertugas sebagai "master plan" tewas terbunuh oleh amukan massa.³ Keadaan itu menggambarkan betapa pentingnya tanah bagi kehidupan petani serta begitu perlunya mendirikan bandar udara untuk mendukung kegiatan-kegiatan Belanda di daerah jajahannya.

Setelah terjadinya perampasan hak petani atas tanah-tanah tersebut pada akhirnya akan berpengaruh juga terhadap ekonomi pedesaan, yakni meningkatnya keterikatan hutang, kebutuhan akan uang tunai sebagai akibat hutang tersebut, dan lebih luas lagi, perubahan dalam distribusi tanah tersebut di atas--peranan petani kaya dan tuan-tuan tanah besar mengalami pergeseran. Pergeseran ini mengarah kepada keuntungan finansial mereka yang relatif lebih besar, sehingga dalam fungsinya sebagai pemberi kredit, penyewa buruh upahan, pembeli hasil pertanian dan sebagainya, tuan-tuan tanah bekerja dalam kondisi tawar menawar yang menguntungkan.

Tuan-tuan tanah yang menguasai tanah di sekitar bandar udara tersebut melaksanakan hak-hak pertuanan atas penyewa dan petani bagi hasil, yaitu dengan menuntut komoditi-komoditi, di antaranya jahe dan pala, kerja rodi, tugas jaga dan jasa lainnya dari mereka. Tuntutan ini dipermudah dengan adanya pengaturan jangka pendek yang tidak tertulis yang

³ Wawancara dengan Daeng Duku, 29 September 1991, Canring Daeng Djalling, 30 September 1991.

memungkinkan tuan tanah membuat perubahan seyenang-wenang atau bahkan mengakhiri kontrak untuk mendapatkan persyaratan yang lebih menguntungkan dari yang lain.

Persyaratan sistim bagi hasil seringkali diubah untuk keuntungan tuan tanah dengan alasan bahwa merekalah yang membayar pajak untuk tanah itu dan menyediakan modal kerja. Kemungkinan menyewa tanah dari seseorang pemilik dan kemudian menyerahkannya kembali pada petani lain yang menggarapnya, terutama bila tuan tanah tidak bertempat tinggal di daerah itu, menciptakan keadaan di mana keuntungan dapat jatuh ke dalam tangan seorang perantara sehingga merugikan pemilik tanah.

Nilai sewa tanah sebagsimana juga terjadi di kawasan lain, biasanya ditetapkan dalam syarat-syarat perjanjian yang sangat keras. Misalnya, sebagian besar dari hasil panen dituntut sebagai pembayaran sewa dan uang kunci juga dituntut sebagai imbalan untuk memperoleh hak garap.

Walaupun perjanjian tanah dan kerja ini berdasarkan adat tetapi hal ini hampir tidak dapat dipandang sebagai menguntungkan masyarakat secara keseluruhan. Malahan, ke-taan pada hukum adat tradisional menurun dengan bertambahnya tekanan-tekanan ekonomi dan transaksi yang demikian itu pada akhirnya memberikan keuntungan bagi kelompok tertentu dalam konteks polarisasi ekonomi yang mendasar. Namun oleh karena adat bukan semata-mata sistim yang mengatur

transaksi tanah dan tenaga kerja saja, tetapi mempengaruhi juga suatu sistem hubungan-hubungan sosial dalam suatu desa, maka berbicara mengenai perubahan atau kehancurannya, merupakan bukti lebih lanjut dari perubahan sosial fundamental yang pada dasarnya merupakan kemunduran dalam kesatuan masyarakat pedesaan dan perubahan dalam pola-pola kekuasaan tradisional desa yang bersangkutan.

Tentunya hal-hal yang disebutkan penulis di atas bukanlah fenomena mendadak. Di belakangnya terdapat pengaruh pemerintah kolonial dan keadaan pada awal kemerdekaan mengenai ciri-ciri khas kekuasaan regional maupun proses perubahan ekonomi yang panjang dan pengaruhnya pada pola pemilikan dan penguasaan atas tanah.

Dengan pecahnya revolusi Indonesia dalam bulan Agustus 1945, timbullah suatu keinginan yang kuat di antara pemimpin politik Indonesia untuk mengubah sistem agraria warisan kolonial itu, yang dibuat hanya untuk memenuhi kebutuhan perusahaan pertanian Belanda, dengan suatu struktur agraria nasional, yang akan lebih memperhatikan dan melindungi kepentingan bangsa Indonesia. Akhirnya lahir Undang-Undang Pokok Agraria Indonesia (UU No.5/1960). Pelaksanaan UU ini dimulai pada tahun 1961 dan merupakan dasar Land Reform Indonesia pada waktu ini.⁴

⁴ Selo Soemardjan, "Land Reform Di Indonesia", Sediono M.P. Tjondronegoro dan Gunawan Wiradi (Peny.), Dua Abad Penguasaan Tanah. Jakarta : Gramedia, 1984, hal. 103.

Sebagaimana disebutkan pada bagian awal dari bab ini bahwa pada umumnya tuan-tuan tanah kurang memperhatikan keamanan dan kesejahteraan pekerja-pekerja di perkebunan - perkebunan atau tanahnya, dan malah berusaha mendapatkan sebanyak mungkin keuntungan materi dan uang berdasarkan kekuasaannya atas tanah dan penduduk. Akibat usaha-usaha yang berturut-turut dari Belanda untuk membeli kembali tanah-tanah ini, kurang dari setengah luas aslinya masih tersisa sewaktu Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tahun 1945. Pemerintah Republik Indonesia meneruskan kebijaksanaan untuk membeli kembali tanah-tanah tersebut atas dasar kesepakatan antara pemerintah dan tuan-tuan tanah. Tanah yang terhampar di sekeliling Mandai yang akan dijadikan sebagai bandar udara juga tidak lepas dari sistem penguasaan dan pemilikan tanah sebagaimana yang penulis sebutkan di atas.

Dalam kerangka perubahan-perubahan lain yang revolusioner di dalam negeri, ternyata kemudian bahwa proses ini terlalu lamban. Oleh karena itu dibuat suatu Undang-Undang pada tahun 1958 yang menghapuskan semua tanah-tanah partikelir⁵ dan semua hak-hak istimewa yang sebelumnya dipegang oleh tuan-tuan tanah diambil alih oleh pemerintah.

⁵ Penghapusan tanah-tanah partikelir dan hak-hak istimewa ini berdasarkan Undang-Undang No. 1/1958.

Tuan-tuan tanah diberi pilihan antara menjual tanah mereka langsung kepada petani Indonesia, atau mengalihkannya kepada pemerintah untuk dibagi-bagikan di antara penduduk setempat.

Ketika Jepang masuk di Sulawesi Selatan pada tahun 1942 mereka mempunyai kebijaksanaan yang berbeda mengenai pola penguasaan dan pemilikan tanah. Tanah-tanah yang ada di sekitar lapangan terbang yang sebelumnya telah dibebaskan oleh Belanda dan pemerintah Indonesia dari pemilikannya, dijadikannya sebagai tempat perluasan landasan pacu untuk kepentingan perang Asia Timur Raya, suatu hal yang selalu didengung-dengungkan oleh Bala Tentara Dai Nippon --ber --samaan dengan propaganda "Tiga A-nya" yang terkenal itu.

Setelah Jepang berkuasa dan tentara Belanda tidak ber-kutik, akhirnya pada tahun yang sama (1942) lapangan ter-
bang Kadieng diganti namanya menjadi Lapangan Udara Mandai. Landasan pacu diperluas dengan sistim konstruksi beton se-panjang 1.600 meter dan lebar 45 meter. Sejak itu namanya menjadi semakin terkenal sebagai bandar udara untuk perta-
hanan dan kepentingan perang bagi pemerintahan Jepang di Indonesia Bagian Timur.⁶ Dengan menyerahnya Jepang kepada Sekutu, maka penguasaan bandar udara Mandai diambil alih oleh tentara Sekutu dan NICA dan panjang landasan diting-

⁶ Perum Angkasa Pura I, Op.cit Hal. 5.

katkan menjadi 1.745 meter dengan kode 13/31 yang diresmikan pada tanggal 26 September 1949.⁷

Setelah Negara Republik Indonesia Serikat didirikan pada akhir tahun 1949 serta adanya pengakuan dan penyerahan kedaulatan dari pihak Belanda kepada pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 27 Desember 1949, maka penyerahan kekuasaan dari Markas Besar Angkatan Udara Militer Belanda kepada TNI-AU baru dilaksanakan pada tanggal 27 Juni 1950. Selanjutnya pengelolaan lapangan terbang Mandai dilakukan oleh TNI-AU dan pemeliharaan fasilitas landasan pacu ditangani oleh Dinas Pekerjaan Umum (DPU) seksi lapangan terbang hingga akhirnya pada tahun 1960 terdapat Perwakilan Penerbangan Sipil yang disebut Perwakilan Djawatan Penerbangan Sipil (DPS). Bersamaan dengan itu landasan pacu diperluas menjadi 2.345 x 45 meter dan berubah nama menjadi Bandar Udara Hasanuddin. Kemampuan pada saat itu, bandar udara Hasanuddin telah dapat didarati pesawat jenis DC-9 dan VC-9.

Kemudian pada tahun 1970 saat permintaan akan jasa angkutan udara yang semakin meningkat, ditambah lagi dengan penunjukkan bandar udara Hasanuddin untuk mempersiapkan diri sebagai pelabuhan embarkasi dan debarkasi haji udara

⁷ Komando Operasi TNI-AU II Pangkalan TNI-AU Hasanuddin, Risalah Sejarah Pangkalan TNI-AU Hasanuddin. Ujung Pandang : KOOPSAU II, 1989, hal. 3.

untuk kawasan Timur, maka dimulailah proyek peningkatan fasilitas bandar udara Hasanuddin sehingga kemampuan landasan yang saat tersebut hanya mampu didarati oleh pesawat paling besar DC-9, nantinya akan mampu didarati pesawat berbadan lebar seperti airbus untuk angkutan umum dan DC-10 untuk angkutan haji udara. Peningkatan fasilitas di bandar udara Hasanuddin telah dapat diselesaikan pada tahun 1980, meliputi ; perpanjangan landasan, perluasan areal parkir pesawat, peningkatan kualitas taxi way, pembangunan terminal baru, pemasangan alat bantu navigasi udara serta sarana telekomunikasi lainnya.

Dalam masa pembangunan dan perkembangan teknologi penerbangan yang semakin maju, pemanfaatan akan jasa angkutan udara yang terus meningkat. Bandar udara Hasanuddin sebagai pusat operasi penerbangan untuk kawasan Timur Indonesia semakin berat pula tugas dan tanggung jawabnya. Maka berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.50/OT/PHB-1978, tanggal 8 Maret 1978, dibentuk dua pelaksana teknis, yaitu Pelabuhan Udara Hasanuddin dan Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan Ujung Pandang.

Pada tanggal 3 Maret 1987 bandar udara Hasanuddin diserahkan pengelolaannya dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada Perusahaan Umum Angkasa Pura I berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor : 1 tahun

1987.⁸ Dengan demikian pada bandar udara Hasanuddin terdapat dua pengelola, yakni bandar udara dikelola oleh Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I dan Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dua unit pengelola bandar udara Hasanuddin ini akan dijelaskan tersendiri pada bab IV nanti.

Pada tahun 1988 pelayanan keselamatan lalu lintas udara yang dilakukan oleh Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan (SENOPEN) dan Unit Keselamatan Penerbangan yang berada pada bandar udara yang diusahakan oleh Perusahaan Umum dialihkan kedalam Perusahaan Umum Angkasa Pura I yang dituangkan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. : KM.19 Tahun 1988.

Pengalihan kekayaan negara kepada Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan di atas, serah terimanya dituangkan dalam Berita Acara No. : AU/330/UM.342/89 dan No. : BA. 009/OP.00/1989/DU tanggal 6 Juli 1989 antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Sedangkan pembinaan dan penyelenggaraan pelayanan keselamatan lalu lintas udara diatur dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. : SKEP/106/XI/1989, tanggal 17 Nopember 1989.

⁸ PP No. 1 Th. 1987 tersebut berisi tentang Pemisahan Dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Bandar Udara Hasanuddin dll. untuk dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara Dalam Perum Angkasa Pura I, selengkapnya lihat lampiran hal.

BAB . III

PERANAN BANDAR UDARA HASANUDDIN

3.1 Bandar Udara Hasanuddin Pada Masa Perluangan

Sebelum revolusi fisik Indonesia di mulai bandar Udara Hasanuddin telah dimanfaatkan oleh pemerintah Belanda dan Bala Tentara Dai Nippon sebagai tempat untuk mendistribusikan barang-barang angkutan udara dan prajurit-prajurit bagi kepentingan perang. Pada zaman penjajahan Belanda bandar udara ini dijadikan sebagai pangkalan utama untuk pendistribusian barang dari Jawa bagi keperluan pemerintahan jajahan di Sulawesi. Jepang juga telah menjadikan bandar ini sebagai basis pertahanannya di kawasan Timur Indonesia.

Bila kita menelusurinya secara seksama kehadiran bandar udara Hasanuddin dalam pentas sejarah perhubungan di Indonesia, maka satu asumsi awal dapat kita rumuskan tentang bagaimana posisi strategis bandar ini dan peranannya dalam menumpas pemberontakan; Andi Azis (1950), Kahar Muzakkar (1950-1965) dan Permesta.

Peranan bandar udara Hasanuddin dalam menunjang operasi penumpasan pemberontakan yang disebutkan di atas berfungsi sebagai ujung tombak pangkalan operasi penumpasan dari udara maupun untuk memberikan bantuan dan perlindungan dari udara kepada pasukan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia yang didaratkan di Makassar.

Melalui bandar udara Hasanuddin pada tanggal 17 April 1950 penerbang pesawat Dakota T-456, Letkol Nordraven, menyebarkan selebaran di atas kota Pangkajene, Maros, Mandai, Makassar, Bantaeng, Jeneponto, Bulukumba dan Gowa. Selebaran itu berisi antara lain "Memberikan semangat kepada prajurit-prajurit ABRI untuk terus melakukan penekanan terhadap daerah-daerah kantong yang diduduki oleh Andi Azis dan pasukannya! Tiga hari setelah selebaran itu disebarakan pasukan TNI-AU melakukan penembakan terhadap gerombolan Andi Azis terutama yang berkedudukan di kota Makassar.¹

Kemudian dalam operasi penumpasan peristiwa Republik Maluku Selatan (RMS), sekali lagi, bandar udara Hasanuddin telah memberikan andil yang cukup besar yakni sebagai pangkalan utama bagi Angkatan Bersenjata Republik Indonesia untuk menyusun strategi penyerangan udara.

Serangan udara pada tanggal 4 Agustus 1950 yang ditujukan kepada anggota RMS dan telah mengakibatkan hancurnya stasiun radio Maluku di kota Ambon. Serangan itu pula telah mengakibatkan anggota KNIL yang berada di kota Makassar menjadi berang. Mereka berusaha merebut bandar udara Hasanuddin dari tangan TNI-AU sebagai tanggapan atas diserangnya kota Ambon, tapi gagal.

¹ Komando Operasi TNI-AU Pangkalan TNI-AU Hasanuddin, "Risalah Sejarah Pangkalan TNI-AU Hasanuddin". Ujung Pandang : KOOPSAU II, 1986, hal. 2-3.

Untuk operasi penumpasan gerombolan Kahar Muzakkar, bandar udara Hasanuddin juga digunakan sebagai pangkalan utama untuk jalur serangan dari udara. Pesawat-pesawat pembom yang berpangkalan di Bandar Hasanuddin melakukan gerakan ke arah markas gerombolan Kahar Muzakkar di Palopo. Tugas itu dilaksanakan dengan amat baik oleh Pilot Sri Hulyono Herlambang dan Co Pilot Hartono dengan mengawaki pesawat B-25. Serangan itu berhasil memukul mundur gerombolan, hingga pada akhirnya (1965) Kahar Muzakkar berhasil ditembek mati oleh kesatuan Angkatan Darat dari Divisi Siliwangi.

Menjelang berakhirnya berbagai peristiwa pemberontakan, keadaan dikacaukan lagi oleh serangan udara pesawat Permesta dengan pemboman di pangkalan udara Hasanuddin dan penyerangan terhadap lalu lintas pelayaran di perairan Indonesia Timur. Keadaan itu segera dapat diatasi oleh pasukan-pasukan ABRI yang setia kepada Republik.² Penulis tidak banyak menemukan data tentang kelanjutan serangan udara Permesta itu. Tapi dari hasil wawancara dengan beberapa informan dapatlah disimpulkan bahwa serangan yang dilakukan oleh Permesta itu merupakan "uci coba" untuk mengetahui sejauh mana kekuatan pertahanan TNI yang berkedudukan di pangkalan Hasanuddin.

² Wawancara dengan Letkol Pnb. (Purn.) Bolohan B., 7-Oktober 1991.



3.2 Peranan Bandar Udara Hasanuddin Dalam Meningkatkan Pendapatan Daerah

Bandar udara merupakan salah satu sarana pendapatan daerah, makin ramai suatu bandara makin banyak bea atau pajak yang masuk ke daerah. Oleh sebab itu bandar udara sangat penting artinya bagi perkembangan suatu daerah.

Bandar udara Hasanuddin yang menjadi topik dalam penulisan ini, telah menjadi bandara yang ramai jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Bandar udara Hasanuddin telah memperlihatkan perkembangan yang pesat setelah dibukanya lintasan penerbangan Internasional di mana masyarakat Sulawesi Selatan pada khususnya dan masyarakat luas pada umumnya yang akan pergi ke luar negeri seperti Darwin--Australia, Filipina dan lain-lain, pada umumnya melalui bandar udara Hasanuddin. Dengan melihat arus penumpang yang kian hari kian meningkat, memungkinkan makin banyaknya bea dan pajak yang masuk di daerah di mana pemasukan itu untuk pembangunan demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Penarikan bea dan pajak di bandara Hasanuddin telah dilakukan dahulu sampai sekarang. Pada masa penjajahan bandar udara Hasanuddin merupakan bandar penting yakni sebagai tempat keluar masuknya barang sehingga memegang peranan penting dalam pemasukan bea dan pajak bagi pemerintahan jajahan. Walaupun bandar udara Hasanuddin

Walaupun bandar udara Hasanuddin telah dibangun dalam pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, tetapi pihak daerah tetap mengadakan pungutan di bandar udara Hasanuddin, oleh karena adanya jasa yang dimasukkan dalam bandara berupa pembangunan bandara yang menjorok sepanjang 1.750 meter.

Pada tahun 1957, setelah Maros menjadi daerah tingkat II oleh pemerintah daerah mengeluarkan Undang-undang Darurat No.11 tahun 1957, tentang peraturan Umum Pajak Daerah, dan Undang-undang Darurat No.12 tahun 1947 tentang Peraturan Umum Restribusi Daerah. Pemungutan ini diberikan wewenang kepada pihak Bea Cukai. Pemungutan restribusi dan pajak dapat ditangani langsung oleh Dipenda (Dinas Pendapatan Daerah), setelah keluarnya peraturan daerah, tentang Pajak Kendaraan di atas udara No.6 tahun 1978 dan Peraturan Daerah No.9 tahun 1975 tentang restribusi izin keluar masuk bandara serta bea melalui bandar udara Hasanuddin.

Penarikan restribusi bandar udara Hasanuddin merupakan pendapatan asli daerah. Adapun sumber-sumber pendapatan daerah dan jenis restribusi yang diperoleh Pemerintah Daerah Maros terhadap bandar udara Hasanuddin diantaranya adalah Pajak Bumi dan Bangunan yang dibayar oleh Perusahaan Umum Angkasa Pura I sebagai pihak

pengelola. Sedangkan Perusahaan Umum Angkasa Pura cabang Bandar udara Hasanuddin mempunyai sumber pendapatan dari dua bidang, yaitu ;

- a. Sumber Pendapatan Aeronatika, yaitu suatu kegiatan yang berhubungan langsung dengan penerbangan, antara lain :
 1. Memberikan pelayanan, pendapatan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara. Pendapatan untuk pelayanan tersebut dinamakan BP4U (Bea Pendaratan, Penempatan, Penyimpanan, Pesawat Udara).
 2. Memberikan pelayanan kepada penumpang pesawat udara baik domestik maupun internasional. Pendapatan dari pelayanan tersebut adalah BP3U (Bea Pelayanan Penumpang Pesawat Udara).
 3. Memberikan pelayanan penerbangan baik domestik maupun internasional. Pendapatan dari pelayanan ini adalah BP2U (Bea Pelayanan Penerbangan Udara).
- b. Sumber Pendapatan Non Aeronautika, adalah suatu kegiatan yang secara tidak langsung berhubungan dengan penerbangan, atau-dengan kata lain memberikan dukungan kepada penerbangan, agar dapat berjalan lancar, antara lain :
 1. Penyewaan ruang di bandar udara.
 2. Penyewaan tanah di daerah bandar udara.
 3. Pengenaan pungutan atas pemakaian conveyer,

counter dan timbangan.

4. Pengenaan pungutan untuk pengunjung bandar udara, berupa karcis peron.
5. Pungutan pemakaian listrik, air, telepon.
6. Penyewaan tempat reklame.
7. dan lain-lain.

Apabila kita melihat jenis-jenis restribusi, maka penarikan bea jasa bandar udara merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang pendaayagunaannya diarahkan untuk meningkatkan pembangunan di segala bidang.

Penarikan pajak merupakan pula sumber pendapatan asli daerah, di mana dalam peraturan pajak tercantum tentang penarikan pajak bagi kendaraan di atas udara, yang merupakan pendapatan asli daerah di bandar udara.

J. Wajong mendefinisikan restribusi sebagai :

Pungutan daerah yakni pembayaran yang disebabkan oleh pemakaian atau karena memperoleh jasa dari pekerjaan usaha atau milik daerah bagi yang berkepentingan atau karena diberikan oleh daerah baik langsung maupun tidak langsung."³

Dari pengertian di atas dapatlah dikatakan bahwa restribusi adalah pungutan yang dilakukan sehubungan dengan sesuatu jasa atau fasilitas yang diberikan oleh pemerintah secara langsung atau tidak langsung.

Pungutan jasa Bandara yang dilakukan oleh perusahaan umum Angkasa Pura I atau merupakan penerimaan

³J. Wajong, Administrasi Keuangan Daerah, Jakarta: Ikhtiar, hal 3.

negara non tax (non pajak), sedangkan pungutan yang dilakukan oleh daerah merupakan pendapatan asli daerah.

Penarikan retribusi dan pajak di bandar udara Hasanuddin masih berlanjut walaupun telah ada dalam pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Pemerintah daerah tetap melakukan pungutan di bandara.

Oleh karena adanya sarana yang telah dibangun oleh pemerintah daerah berupa perluasan bandara sepanjang 650 meter pada tahun 1970-an.

3.3 Hambatan-hambatan Sehubungan Dengan Penarikan Jasa di Bandara.

Bandar udara sebagai tempat berlabuhnya pesawat - pesawat merupakan sarana yang penting bagi kelancaran arus bongkar muat barang, penumpang, ataupun pertemuan suku dengan suku, bangsa dengan bangsa, sehingga bandara mempunyai arti yang sangat penting bagi terlaksananya kegiatan tersebut. Agar pemeliharaan bandara dapat terkordinasi, sehingga setiap pemakaian jasa bandara dikenakan bea jasa. Adanya pengertian dari pemakaian jasa maka sarana bandara dapat terpelihara dengan baik, sehingga dapat memperlancar arus bongkar muat. Untuk memperlancar penarikan bea jasa, dengan kebijaksanaan Menteri Perhubungan dikeluarkanlah surat keputusan sebagai dasar hukum pelaksanaan pungutan jasa bandara.

Hambatan yang biasa ditemukan dalam pemungutan tersebut, yakni adanya anggapan masyarakat pemakai jasa mengenai dualisme dari pungutan di bandar Hasanuddin, sehingga mereka enggan untuk membayarkan dua kali, seperti uang masuk keluar bandara, karena adanya dua instansi yang melakukan penarikan yang sama. Akibatnya target yang diberikan oleh pusat kepada bandar udara Hasanuddin yang merupakan penerimaan Non Tax (non pajak), tidak terpenuhi. Keadaan ini berlangsung hingga tahun 1986.

Hambatan ini tidak akan menjadi masalah, jika dilakukan Pemerintah Daerah merupakan pendapatan asli daerah, hasilnya ditujukan untuk kepentingan masyarakat atau untuk kesejahteraan masyarakat. Sedangkan pungutan yang dilakukan oleh bandara Hasanuddin merupakan penerimaan Negara Non Tax (non pajak), tujuannya untuk pemeliharaan bandara, yang nantinya akan digunakan oleh pemakai jasa itu sendiri. Karena dengan terpeliharanya bandara maka segala kegiatan di bandara dapat berjalan dengan lancar.

Jadi dapatlah dimengerti, bahwa pungutan di bandara Hasanuddin tergantung pula dari kesadaran masyarakat sebagai pengguna jasa. Apabila masyarakat sebagai pengguna jasa sadar akan arti pungutan tersebut maka pemungutan di bandara Hasanuddin tidak akan mengalami hambatan. Oleh karena pembayaran jasa adalah untuk

kepentingan masyarakat, maka dibutuhkan kesadaran yang tinggi dari pemakai jasa itu sendiri.

BAB IV

PENINGKATAN BANDAR UDARA HASANUDDIN

4.1 Fasilitas Keselamatan Penerbangan

Peranan pesawat udara sesungguhnya tidak berdiri sendiri, kegunaannya tergantung dari pada fasilitas di darat, perkembangan dalam besar dan berat pesawat, kecepatan kekuatan tenaga penggerak dan fungsinya telah mengakibatkan kemajuan yang sangat pesat pula pada fasilitas di darat.

Fasilitas yang lengkap di darat merupakan syarat agar penerbangan dapat memberikan pelayanan yang aman, dapat dipercaya dan efisien. Oleh karena itu, penyediaan fasilitas keselamatan penerbangan dan pengawasan lalu lintas udara dituntut lebih berkembang lagi.

Helihat kebutuhan keselamatan penerbangan, pada kenyataannya bukan hanya salah satu fasilitas keselamatan penerbangan saja yang memegang peranan penting, namun sarana-sarana yang lain juga turut membantu di dalamnya.

Pengembangan fasilitas keselamatan penerbangan didasarkan pada pola pengembangan bandar udara yang mengikuti pengembangan jalur-jalur penerbangan. Bila pada saat-saat permulaan sejarah penerbangan, yang dibutuhkan untuk penerbangan hanyalah landasan belaka yang berfungsi sebagai permukaan datar untuk naik turunnya pesawat udara, maka

sekarang ini kebutuhan itu telah kompleks. Landasan atau lapangan yang hanya berfungsi untuk kebutuhan naik turunnya pesawat udara sudah tidak memungkinkan lagi. Untuk menampung penumpang yang datang dan berangkat serta untuk kepentingan distribusi barang-barang, diperlukan adanya gedung-gedung dan stasiun-stasiun yang dilengkapi dengan segala peralatannya. Dengan demikian, akan diperhatikan pula mengenai pembangunan gedung-gedung perkantoran bagi instansi yang menanganinya baik pemerintah maupun swasta yang bertugas di bandar udara, begitu pula bagi pengusaha-pengusaha yang bergerak di bidang non penerbangan.

Fasilitas-fasilitas yang telah dipasang di bandar udara Hasanuddin hingga tahun 1987 untuk keselamatan penerbangan adalah sebagai berikut ;

1. Mesin pembangkit tenaga listrik yang digunakan untuk mengambil alih penyediaan tenaga listrik bila sewaktu-waktu terjadi gangguan listrik utama atau listrik yang bersumber dari Perusahaan Umum Listrik Negara (PLN). Selain itu dipasang pula peralatan yang memberikan pancaran sinar dengan kekuatan tinggi dan dapat diatur kekuatan cahayanya, yang dipasang pada tepian sejajar sepanjang landasan, sebagai tanda adanya landasan dan digunakan pula sebagai penuntun bagi para penerbang dalam cuaca kabut ke arah landasan.

2. Fasilitas Telekomunikasi yang dipergunakan untuk mengadakan hubungan timbal balik dengan pesawat terbang melalui frekuensi radio darat ke udara yang masih dalam lingkup pengawasannya. Untuk jenis peralatan telekomunikasi ini sangat banyak, di antaranya adalah Telepon Saluran Langsung Internasional (TSLI) dan Telepon Pembicaraan Langsung yang dipergunakan untuk menyampaikan data-data penerbangan antar unit pengatur lalu lintas udara .

3. Fasilitas Navigasi yang berfungsi untuk mengirimkan informasi dalam bentuk signal ke suatu bandar udara melalui frekuensi radio. Ada pula yang disebut Stasiun Penerima, yakni suatu peralatan elektronik yang dipergunakan untuk menerima berita melalui frekuensi radio dari stasiun darat lainnya maupun pesawat udara. Alat yang tak kalah pentingnya untuk navigasi ini adalah Radar (Radio Detecting and Ranging) yang dapat memancarkan gelombang radio dalam bentuk pulsa. Bilamana benda atau pesawat udara yang terkena pancaran pulsa tersebut maka akan dipantulkan kembali ke stasiun radar dan dapat dilihat melalui layar radar yang ada. Dengan adanya alat ini pergerakan pesawat udara dapat diketahui oleh seorang pengawas keselamatan penerbangan.

Dengan adanya peralatan-peralatan yang disebutkan diatas, maka bandar udara Hasanuddin sudah semestinya memperhatikan dirinya sebagai salah satu bandar udara yang termegah di Indonesia Timur.

Pesawat udara dalam melakukan misi penerbangannya memerlukan komunikasi dengan stasiun darat dan peralatan navigasi guna memantun agar tetap pada arah jalur yang tepat. Oleh karena dalam kegiatan pengaturan dan pengawasan lalu lintas udara sarana komunikasi memegang peranan penting guna memperlancar arus komunikasi antar stasiun darat dengan stasiun darat yang lainnya.

Dalam melakukan komunikasi tersebut, pada umumnya ditunjang oleh fasilitas komunikasi yang memadai. Jalur komunikasi yang biasa dilakukan adalah komunikasi dengan cara timbal balik dari darat ke darat maupun dari darat ke pesawat udara. Hubungan dari stasiun darat ke pesawat udara mempergunakan peralatan radio pemancar yang mempunyai beberapa frekuensi pancaran.

4.2 Masalah-Masalah Yang Dihadapi

Walaupun dalam pemberian jasa pelayanan keselamatan penerbangan telah memainkan peranan yang penting sesuai dengan fungsinya, namun dalam menjalankan misinya cukup banyak masalah-masalah yang dihadapi terutama dalam rangkaian pemberian pelayanan keselamatan penerbangan di wilayah Indonesia Timur.

Proses pemberian pelayanan keselamatan penerbangan yang dianggap masih kurang di bandar udara Hasanuddin sekarang ini adalah terutama pada jalur penerbangan lintas internasional. Berbeda halnya dengan penerbangan dalam

negeri (domestik), pelayanan keselamatan penerbangan lintas internasional pada bandar udara Hasanuddin masih banyak mengalami hambatan sehingga rasa tidak puas terhadap pelayanan masih menjadi masalah. Faktor penyebab timbulnya hambatan-hambatan atau terganggunya pelayanan keselamatan penerbangan tersebut adalah disebabkan oleh pelayanan yang belum memenuhi standar yang ditentukan.

Sebagai akibat dari itu, pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, khususnya Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan terus berupaya meningkatkan pelayanan keselamatan penerbangan tersebut.

Dari berbagai data yang diperoleh serta informasi dari beberapa informan bahwa hambatan-hambatan yang ditemui adalah sebagai berikut :

1. Lalu Lintas Udara

Seperti telah disebutkan bahwa Sentra Operasi Keselamatan penerbangan merupakan pusat pelayanan pengatur dan pengawasan lalu lintas udara di Indonesia bagian Timur. Kenyataan yang demikian menyebabkan kedudukan Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan termasuk dalam kategori yang dibebani tanggung jawab yang berat.

Kalau dilihat sepintas lalu kedudukan yang demikian tidak akan menyebabkan adanya kesenjangan dalam pemberian pelayanan pengaturan dan pengawasan lalu lintas internasional di wilayah Indonesia bagian Timur.

Di bawah ini akan dikemukakan data yang menunjukan

kepadatan lalu lintas udara internasional pada bandar udara Hasanuddin.

Tabel 1. Data Pergerakan Pesawat Udara Lintas Internasional Pada Bandar Udara Hasanuddin 1981-1990

BULAN	T A H U N									
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Januari	138	177	179	189	242	254	262	269	300	210
Pebruari	123	146	159	179	210	237	245	201	221	189
Maret	143	165	172	206	246	264	279	291	289	100
April	187	168	187	219	232	260	270	282	290	98
M e i	175	169	189	229	229	268	260	267	270	50
Juni	158	171	168	222	228	246	254	281	253	32
Juli	167	229	177	216	236	266	279	257	246	52
Agustus	167	186	187	219	236	282	290	294	299	56
Sept.	171	170	185	250	254	262	273	280	290	45
Oktober	188	202	203	270	302	302	312	313	320	40
November	168	221	198	240	264	270	271	276	278	40
Desember	192	176	196	276	278	289	298	268	276	35
Jumlah	1977	2180	2200	2695	2701	3200	3293	3279	3332	947

Sumber : Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Hasanuddin, 1991.

Data di atas menunjukkan kenaikan rata-rata tiap tahun mulai pada bulan Maret 1984. Pada awal tahun 1981 terdapat dua kali peningkatan penerbangan sehingga menjadi delapan kali penerbangan lintas internasional.

Akibat terjadinya "Perang Teluk" yang berkecamuk di tahun 1990 frekuensi penerbangan ke luar negeri menurun. Penurunan itu dimulai pada bulan April hingga Desember 1990. Jumlah penerbangan menjadi 947 kali, suatu presentase yang tidak menggembirakan atau tidak dapat memenuhi target yang telah ditetapkan.

Untuk mengetahui jumlah penerbangan dalam negeri (domestik) melalui bandar udara Hasanuddin dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2. Data Pergerakan Pesawat Udara (Komersial) Untuk Jalur Penerbangan Dalam Negeri Melalui Bandar Udara Hasanuddin 1950-1990

Nama Pesawat	Jml. Penerbangan		Penerbangan		Ket.
	Jml./Bln'	Jml./Hr'	Dari	Ke	
Garuda	360	12	Mks	Jkt, Sby, Dps, Amb-Biak, Biak, Jpr, Mnd, Srg.	
Merpati	150	5	Mks	Sby-Solo, Bp, Mmr, Palu, Tt, Knd.	
Bouraq	210	7	Mks	Bp, Grt, Mnd, Palu, Smd, Trk, Trk, Trn.	
Mandala	90	3	Mks	Amb, Sby, Jkt.	
Sempati Air	-	3	Mks	Sby, Jog. Sby-Dps, Sby-Jkt.	Perhitung- 15 Nov- 30 Des. 1990.

Pesawat lain yang dicarter	2-3 kali	-	Mks	Jkt, Sby Dps, Klt, Jogja, Bdg.	Rute penerbangannya tidak tetap.
----------------------------	----------	---	-----	--------------------------------------	----------------------------------

Keterangan : Jkt = Jakarta, Sby = Surabaya, Dps = Denpasar, Amb = Ambon, Jpr = Jepara, Mnd = Manado, Srg = Sorong, Bp = Balikpapan, Grt = Gorontalo, Smd = Samarinda, Trk = Tarakan, Trn = Ternate, Jog = Jogjakarta, Klt = Kalimantan, Bdg = Bandung.

Sumber : Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Hasanuddin, 1991.

Tabel di atas menunjukkan bahwa jalur penerbangan dalam negeri yang banyak dituju oleh pesawat udara dengan rute penerbangan dari Makassar (Ujung Pandang) adalah pulau Jawa, terutama Jakarta dan Surabaya dengan rata-rata penerbangan adalah 5 sampai 12 kali/hari. Khusus untuk pesawat Merpati dan Bouraq, umumnya memenuhi kebutuhan penerbangan jalur perintis di wilayah Indonesia bagian Timur. Merpati sebagai anak perusahaan dari Garuda Indonesia Airways (GIA) untuk jalur-jalur tertentu dan bagi kepentingan tertentu pula seperti angkutan Lebaran, angkutan Hari Natal dan Tahun Baru "mengalihkan" penerbangannya kepada Garuda untuk memenuhi lonjakan penumpang yang terus bertambah.

Pesawat Sempati Air yang baru dioperasikan pada tanggal 15 November 1990, menempuh jalur penerbangan dengan tujuan Surabaya, Jogjakarta, Denpasar dan Jakarta. Sedangkan pesawat carteran yang berangkat melalui bandar udara

Hasanuddin dengan tujuan Jakarta, Surabaya, Denpasar, Kalimantan, Jogjakarta dan Bandung tidak mempunyai rute penerbangan yang tetap sehingga sulit untuk menetapkan penerbangan rata-ratanya setiap hari. Pesawat carteran ini umumnya dipakai oleh kalangan dunia usaha (bisnismen) dan tenaga-tenaga peneliti terutama untuk pemotretan dan pemetaan wilayah.

Selain itu ada pula pesawat (komersial) yang dimiliki oleh Pertamina, yakni Pelita Air Services (PAS). Pesawat ini menerima penumpang dengan tujuan Jakarta dan Surabaya tapi tidak memiliki jadwal penerbangan yang tetap. Hal itu disebabkan oleh kepentingan pihak Pertamina sendiri yang secara bertahap atau kontinu melakukan survey untuk mencari sumber minyak bumi yang baru di wilayah Indonesia Timur yang secara kebetulan kegiatannya dipusatkan di Ujung Pandang dan Surabaya. Darisisi lain pesawat itu pula dipergunakan oleh pejabat-pejabat Pertamina yang biasa melakukan inspeksi ke berbagai wilayah di Sulawesi, Maluku dan Irian Jaya sehingga tidak ditentukan jadwal penerbangan yang tetap.

Pesawat ringan lainnya yang biasa melakukan penerbangan dari bandar udara Hasanuddin adalah "Inco", yakni suatu pesawat yang dimiliki oleh PT. Inco, sebuah perusahaan nikel yang berkedudukan di Soroako. Pesawat ini terkadang disewakan tetapi yang utama adalah melayani kepentingan pihak perusahaan (Inco) sendiri.

Dilihat dari peningkatan penerbangan dalam negeri, maka pengaturan dan pengawasan lalu lintas udara akan menjadi semakin bertambah padat karena jalur lalu lintas yang saling berpotongan antara satu dengan yang lainnya memerlukan satu pengaturan dan pengawasan di dalam suatu daerah pengawasan.

Oleh karena itu pengaturan terhadap jalur-jalur penerbangan yang saling berpotongan memerlukan perhatian yang dapat diandalkan. Hal ini disebabkan faktor perkembangan lalu lintas udara akan mempengaruhi terhadap pengaturan dan pengawasannya, maka dari itu perkembangan kepadatan arus lalu-lintas udara perlu diperhitungkan agar penyempurnaan pelayanan keselamatan penerbangan dapat lebih ditingkatkan.

2. Sarana Dan Prasarana

Untuk memberikan pelayanan pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara tersebut, sarana dan prasarana sangat mendukung dalam pengoperasian keselamatan penerbangan. Dan suatu pesawat udara dalam melaksanakan misi penerbangannya memerlukan komunikasi dengan stasiun darat dan peralatan navigasi guna menuntut agar tetap pada arah jalur yang tepat. Oleh karenanya dalam kegiatan pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara, terutama sarana komunikasi memegang peranan yang sangat penting

guna memperlancar arus komunikasi antar stasiun darat dengan stasiun bergerak, antar stasiun darat dengan stasiun darat lainnya.

Untuk hubungan dari stasiun darat yang satu ke - stasiun darat lainnya sebagai sarana kordinasi, digunakanlah peralatan telepon sistim Alur sewa kepada Perusahaan Umum Telekomunikasi (Perumpel), Telepon Saluran Langsung Internasional (SLI), telepon Pembicaraan Langsung. Semua peralatan tersebut digunakan untuk kordinasi pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara yang berada pada jalur penerbangann lintas internasional maupun untuk penerbangan dalam negeri (Domestik) yang dipasang pada Bandar Udara Hasanuddin. Dan kegiatan koordinasi tersebut diperlukan waktu yang cepat dan tepat agar pemberian pelayanan keselamatan penerbangan dapat terlaksana dengan cepat pula.

Peralatan lain yang dipergunakan untuk koordinasi antar stasiun darat adalah fasilitas teles. Penyelenggaraan koordinasi dengan fasilitas ini, pada umumnya memerlukan waktu yang cukup lama dibandingkan dengan penggunaan fasilitas telepon. Oleh karena itu koordinasi yang dilaksanakan melalui telex adalah kegiatan koordinasi tentang penerimaan dan pengiriman berita penerbangan, berita cuaca, dan sebagainya yang tidak memerlukan waktu yang cepat seperti halnya koordinasi pemberian

clearances, pengalihan tugas pengawasan dari suatu daerah pengawasan ke daerah pengawasan yang lain, pertukaran informasi pengawasan dan lainnya.

Dengan demikian masalah-masalah yang dihadapi karena prasarana, sarana dan fasilitas memerlukan suatu pemecahan, sehingga akan dapat menunjang pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara di Indonesia bagian timur dalam rangka penyempurnaan pelayanan keselamatan penerbangan.

3. Tenaga Pengatur Lalu-Lintas Udara

Unit yang menangani masalah pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara, yang merupakan tempat bagi para pengatur lalu-lintas udara melaksanakan tugas, adalah Airtraffic Service Unit (ATS Unit), yang membawahi beberapa unit lagi.

Dilihat dari segi tugas pelayanan pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara dengan jam operasi Air Traffic Service dari pukul 06.30 sampai pukul 21.00, maka pelayanan keselamatan pesawat udara lintas internasional setelah pukul 21.00 tidak mendapatkan pengaturan dan pengawasan secara instruktif. Sehingga pelayanan menjadi tanggung jawab Wilayah Penerbangan Dalam Negeri yang melaksanakan pengawasan secara informatif.

Dengan keterbatasan wewenang tersebut mempunyai pe-

ngaruh yang besar terhadap pengaturan dan pengawasan lalu lintas udara di atas wilayah dan "daerah informasi penerbangan", disamping tidak menjamin keselamatan penerbangan secara nyata, pengawasan lalu-lintas udara menjadi kurang efektif. Dilihat dari segi kewenangan ada dua kelompok tenaga pengatur dan pengawas lalu-lintas udara yakni tenaga Air Traffic Controller (ATC) dan Flight Service Officer (FSO) yang berbeda wewenang dan tugas yang harus diemban dalam melaksanakan pengaturan dan pengawasan lalu lintas udara, maka akan terjadi hambatan dalam kewenangan pengaturan dan pengawasan terhadap pesawat udara yang melintasi wilayah Indonesia bagian timur. Hal ini merupakan masalah yang harus segera mendapatkan pemecahan, karena pelayanan keselamatan penerbangan secara informatif akan memberikan kecendrungan tidak ditaatinya serta tidak memberikan kepastian apa yang harus di tempuh oleh seorang penerbang yang memerlukan suatu kepastian yang dapat menjamin ketaatan, keamanan, kelancaran dan keselamatan penerbangan dalam sistim pelayanan yang mantap.

4.3 Usaha-Usaha Peningkatannya

Untuk mengatasi masalah-masalah yang telah penulis kemukakan diatas, maka perlu dilakukan usaha-usaha penyempurnaannya. Penyempurnaan ini merupakan suatu keharusan, mengingat keselamatan penerbangan di Indonesia bagian timur sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengaturan dan

pengawasan lalu-lintas udara Sentral Operasi Keselamatan Penerbangan Ujung Pandang, di perlukan adanya kerja sama yang baik antara semua unsur yang terlibat didalam pelayanan keselamatan penerbangan di Indonesia bahagian timur.

Memang Sentral Operasi Keselamatan Penerbangan mempunyai tugas pengatur dan melaksanakan pengawasan keselamatan operasi lalu-lintas udara, yang berarti memikul pula tanggung jawab bagi terciptanya keamanan dan kelancaran penerbangan, sehingga kontinuitas pengaturan dan pengawasannya dapat diwujudkan. Akan tetapi tugas tersebut hanyalah merupakan satu segi dari pada sistim pelayanan keselamatan penerbangan, yaitu kegiatan pemberian pelayanan pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara. Pada sisi lain, pengaturan dan pengawasan lalu-lintas perlu ditunjang oleh prasarana, sarana dan fasilitas keselamatan penerbangannya sistim pelayanan keselamatan penerbangan yang memadai guna mendukung terselenggaranya sistim pelayanan keselamatan penerbangan yang memenuhi standar keselamatan penerbangan yang telah ditetapkan oleh organisasi penerbangan Internasional.

Oleh karena itu usaha-usaha penyempurnaannya dilakukan dengan cara peningkatan pengawasan jalur-jalur penerbangan, pendayagunaan prasarana, sarana dan fasilitas keselamatan penerbangan, yang ditunjang dengan peningkatan kuantitas dan kualitas tenaga pengawas lalu-lintas

udara dalam rangka peningkatan sistim pelayanan keselamatan penerbangan.

1. Peningkatan Pengawasan Jalur Penerbangan

Sebagaimana telah dikemukakan bahwa adanya peningkatan kepadatan arus lalu-lintas udara yang melakukan terbang lintas Internasional setiap tahunnya maka menjadikan semakin rawan keselamatan penerbangan pada lintas tersebut. Oleh karena itu perkembangan kepadatan arus lalu lintas udara perlu diperhitungkan dan diciptakan suasana pengawasan keselamatan penerbangan yang teratur dan baik.

Pola pengawasan yang dilakukan oleh Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan Bandar Udara Hasanuddin tidak memenuhi prosedur yang berlaku. Hal ini disebabkan oleh :

- a. Ketegasan dalam pengawasan keselamatan penerbangan sistim imformatif, kurang didukung dengan ketaatan pelaksanaan oleh para penerbang. Hal ini disebabkan informan hanya berhak untuk memberikan informasi saja, sedangkan informasi hanya digunakan sebagai bahan masukan bagi para penerbang dalam memutuskan dan mempertimbangkan pelaksanaan yang akan ditempuh. Oleh karenanya dalam melakukan misi penerbangan, seorang penerbang bertanggung jawab terhadap keselamatannya.
- b. Keengganan para penerbang mentaati setiap prosedur, pelaksana pengawasan keselamatan penerbangan tidak

efektif dan efisien.

Dengan adanya peralatan yang sudah memenuhi persyaratan dalam menunjang pengawasan keselamatan penerbangan, maka sudah sewajarnya diadakan penyempurnaan proses pelayanan keselamatan penerbangan. Sehingga prosedur pengawasan keselamatan penerbangan secara informatif dapat dikembangkan menjadi pengawasan secara instruktif.

Selanjutnya setelah pengawasan menjadi instruktif pengawasan tersebut akan menekankan pada pemberian instruksi pelaksanaan sesuai prosedur bagi pesawat udara yang berada pada jalur-jalur penerbangan di daerah tanggung jawab pengawasannya. Ketegasan dalam pemberian instruksi dan pembentukan koridor pengawasan sepanjang jalan penerbangan, memaksa para penerbang mentaati prosedur yang telah ditetapkan.

Selain itu dengan pengawasan secara instruktif akan mendasarkan pada suatu metode kerja dimana petugas akan melakukan pengawasan secara terus menerus dengan cara memberikan instruksi-instruksi maupun data-data kepada penerbang selama dalam misi penerbangannya. Pengawas akan mencatat segala data pada perekam otomatis yang khusus untuk merekam kegiatan pengawasan sebagai bukti. Hal ini akan bermanfaat pula sebagai bahan kajian apabila terjadi penyimpangan-penyimpangan dari prosedur yang telah ditetapkan.

Demikian pula dengan semakin padatnya jalur-jalur penerbangan tersebut, jalur penerbangan yang berimpit akan membahayakan lalu-lintas udara. Hal ini akan terlihat bila dalam waktu yang bersamaan ada pesawat udara yang berada pada jalurnya masing-masing, maka akan menambah semakin rumitnya pengawasan terhadap masing-masing pesawat udara tersebut.

Pemisahan jalur yang berimpit tersebut akan lebih meningkatkan keselamatan penerbangan pada setiap pertolongan antara jalur penerbangan lintas Internasional dengan jalur penerbangan dalam negeri (domestik). Dengan demikian pembentukan jalur penerbangan baru ini akan mendukung peningkatan pelayanan keselamatan penerbangan terhadap pesawat udara asing yang melintasi wilayah Indonesia bagian timur. Namun pemindahan jalur penerbangan ini perlu didukung dengan pendayagunaan sarana dan prasarana yang ada sehingga penyempurnaan pelayanan keselamatan penerbangan dapat lebih ditingkatkan, prasarana, sarana dan fasilitas.

2. Pendayagunaan Sarana Dan Prasarana.

Guna terselenggaranya kegiatan pengaturan dan pengawasan lalu-lintas udara, perlu didukung adanya prasarana, dan sarana yang dapat menunjang pelayanan keselamatan penerbangan dengan baik. Kemampuan sarana dan prasarana dalam mendukung pelayanan keselamatan penerbangan



diarahkan untuk manfaat yang maksimal, yang umum dijabarkan dalam prosentase 100 % dan suatu peralatan tidak selalu dalam kesempurnaan karena setiap peralatan mempunyai kelemahan-kelemahan. Untuk mengharapkan hasil perpaduan kemampuan peralatan dengan kemampuan manusia dalam mengoperasikan termasuk perawatan, perbaikan dan penggunaannya sebagai berdayaguna 100 % adalah sulit. Oleh karena itu prosentase dari nilai dayaguna atau manfaat dapat diukur atas dasar perbandingan dengan standar maksimum 100 % dimana lazimnya nilai 80 % dari sempurna dianggap optimal.

Ukuran-ukuran tersebut tidak lain ditujukan bagi kemanfaatan yang dapat dicapai dan pemanfaatannya senantiasa berkaitan dengan para pemakai peralatan. Dibidang pemberian pelayanan pengaturan dan pengawasan lalu lintas udara dipakai suatu ukuran yang ditetapkan oleh Organisasi Pengawasan Penerbangan Internasional yang merupakan standar dalam pelaksanaannya tetapi dalam hal-hal tertentu pelaksanaannya disesuaikan dengan standar nasional serta situasi dan kondisi di Indonesia. Adapun standar yang ditentukan bagi suatu sarana dan prasarana dalam menunjang suatu kegiatan pelayanan keselamatan penerbangan, masih ditentukan oleh kemampuan peralatan tersebut dalam melakukan fungsinya sebagai pemenuhan kebutuhan operasional penerbangan. Bagian terakhir dari

usaha-usaha peningkatan ini adalah peningkatan kuantitas dan kualitas tenaga serta peningkatan pelayanan pengawasan udara.

4.4 Bandar Udara Hasanuddin Di Bawah Perum Angkasa Pura I

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1987 tentang "Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara pada Bandar Udara Hasanuddin ke dalam Perusahaan Umum Angkasa Pura I" disebutkan, bahwa salah satu faktor pendukung pengalihan itu disebabkan oleh arus penumpang, barang dan pesawat terbang yang terus meningkat¹.

Keberhasilan itu sangat didukung oleh potensi alamiah yang dimiliki oleh bandar udara Hasanuddin yang terletak pada jalur strategis dalam dunia penerbangan di Indonesia Timur. Posisi itu memungkinkannya untuk berkembang hingga pada akhirnya pemerintah mengalihkan pengelolaannya ke dalam sebuah badan usaha yang bernama Perum (Perusahaan Umum) Angkasa Pura I. Bandar udara Hasanuddin di bawah Perum Angkasa Pura I mengalami perkembangan yang pesat. Hal itu dimungkinkan oleh peran aktifnya dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan di bandara yang oleh pemerintah berdasarkan Surat Keputusan No. 3

¹Teks lengkap mengenai Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1987 tentang "Pemisahan Dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Bandar Udara Hasanuddin Kepada Perum Angkasa Pura I" dapat dilihat pada lampiran 1 hal.

tahun 1985 dan Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 1986 telah menetapkan kegiatan bandar udara Hasanuddin di bawah pengelolaan Perum Angkasa Pura I dalam sub sektor: perhubungan udara sebagai berikut :

1. Menyediakan pelayanan bagi kemanfaatan umum sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan.
2. Turut serta dalam membangun ekonomi dan ketahanan nasional sesuai kebijaksanaan pemerintah melalui penyelenggaraan penyediaan dan pengusahaan bandar udara untuk turut menunjang kelancaran angkutan udara secara aman, selamat dan efisien.
3. Mengindahkan prinsip-prinsip ekonomi dan terjaminnya keselamatan kekayaan negara dengan menyelenggarakan usaha-usaha sebagai berikut ;
 - a. Penyediaan, pengusahaan dan pengembangan jasa bandar udara.
 - b. Perencanaan pengembangan dan pemeliharaan bandar udara.
 - c. Usaha-usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan dengan persetujuan Menteri Perhubungan.
 - d. Penetapan tata guna tanah dan pengelolaan tanah dan daerah dalam lingkungan kerja bandar udara berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku.

Kegiatan-kegiatan itulah yang ikut mendukung keberadaan bandar udara Hasanuddin dalam kanebo perbandaraan yang berskala internasional sehingga berbagai aktifitas yang dilakukan di lingkungannya bertambah semarak. Hal itu ditandai oleh semakin meningkatnya arus penumpang, barang dan pesawat yang berangkat melalui bandar udara Hasanuddin menuju daerah atau ke negara-negara lain. Mengenai jumlah penumpang, barang dan pesawat udara yang berangkat dari dan ke bandar udara Hasanuddin selama 'Pelita I' sampai V dapat dilihat pada lampiran 2 sampai 6 halaman .

Seperti dijelaskan di atas bahwa setelah bandar udara Hasanuddin dikelola oleh Perum Angkasa Pura I telah mengalami perkembangan yang sangat pesat baik dari segi peningkatan fasilitas bandar maupun dari segi jumlah pemakai jasa.

Perusahaan Umum Angkasa Pura I adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam lingkungan Departemen Perhubungan yang pertama kali diberi kepercayaan untuk mengemban tugas dalam pengusahaan dan pengelolaan bandar udara. Pada mulanya berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 3 /1962 BUMN ini dikenal dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura "Kemayoran" dan dalam perkembangannya telah mengalami beberapa kali perubahan nama, yaitu ;

1. Berdasarkan PP. 21 Tahun 1965 bernama PN. Angkasa Pura
2. Berdasarkan PP. 37 Tahun tahun 1974 bernama Perum Ang-

kasa Pura, dan

3. Berdasarkan PP. 25 Tahun 1986 bernama Perum Angkasa Pura I

Perubahan status itu didasarkan atas beberapa pertimbangan, di antaranya adalah keberhasilan yang dicapai oleh Perusahaan Angkasa Pura dalam mengelola beberapa bandar yang ada di Indonesia yang sesuai dengan target yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan.

Di bawah ini akan diuraikan tentang struktur organisasi dan tata kerja dari Perum Angkasa Pura I dengan maksud untuk memberikan gambaran kepada kita agar badan usaha yang diperbincangkan ini menjadi jelas.

Sondang P. Siagian memberi definisi tentang organisasi sebagai :

Setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja bersama serta secara formal terikat dalam rangka pencapaian sesuatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan mana terdapat seorang/beberapa orang yang disebut atasan dan seorang/sekelompok orang yang disebut bawahan.²

Batasan di atas menunjukkan bahwa organisasi merupakan wadah kegiatan kerja sehingga secara formal terikat dalam suatu bentuk atau struktur yang menciptakan keteraturan dalam kegiatannya.

²Sondang P. Siagian, Filsafat Administrasi. (Jakarta : Gunung Agung, Cetakan ke-11, 1982), hal. 7.

Tentang struktur organisasi, The Liang Gie menjelaskan struktur sebagai :

Suatu perangkat kerja yang menunjukkan segenap tugas pekerjaan untuk mencapai tujuan organisasi, hubungan antara fungsi-fungsi tersebut serta wewenang dan tanggung jawab tiap-tiap pekerjaan itu.

Rumusan di atas menunjukkan betapa pentingnya penyusunan suatu struktur organisasi. Struktur organisasi merupakan pedoman setiap anggota untuk mengetahui batas-batas wewenang dan tanggung jawab untuk memudahkan pimpinan mengadakan pengawasan dan koordinasi terhadap pelaksanaan tugas-tugas organisasi. Tugas, fungsi dan susunan organisasi cabang Perum Angkasa Pura I⁴ dapat dijelaskan sebagai berikut.;

1. Tugas

Cabang Perum Angkasa Pura I yang berkedudukan di bandar udara Hasanuddin Ujung Pandang mempunyai tugas melaksanakan pemberian jasa pelayanan operasi lalu lintas udara dan jasa bandar udara, pemeliharaan fasilitas bandar udara serta tugas-tugas lain sesuai pedoman dan kebijaksanaan yang digariskan Direksi.

2. Fungsi

a. Penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan

³The Liang Gie, Administrasi Perkantoran. (Yogyakarta : Radya Indria, Cetakan ke-6, 1979), hal. 16.

⁴Tugas, Fungsi dan Susunan Organisasi Cabang Perum Angkasa Pura I yang dijelaskan di atas berdasarkan Keputusan Direksi Perum Angkasa Pura I No. : KEP.122/OM.00/1988, tanggal 9 Juli 1988.

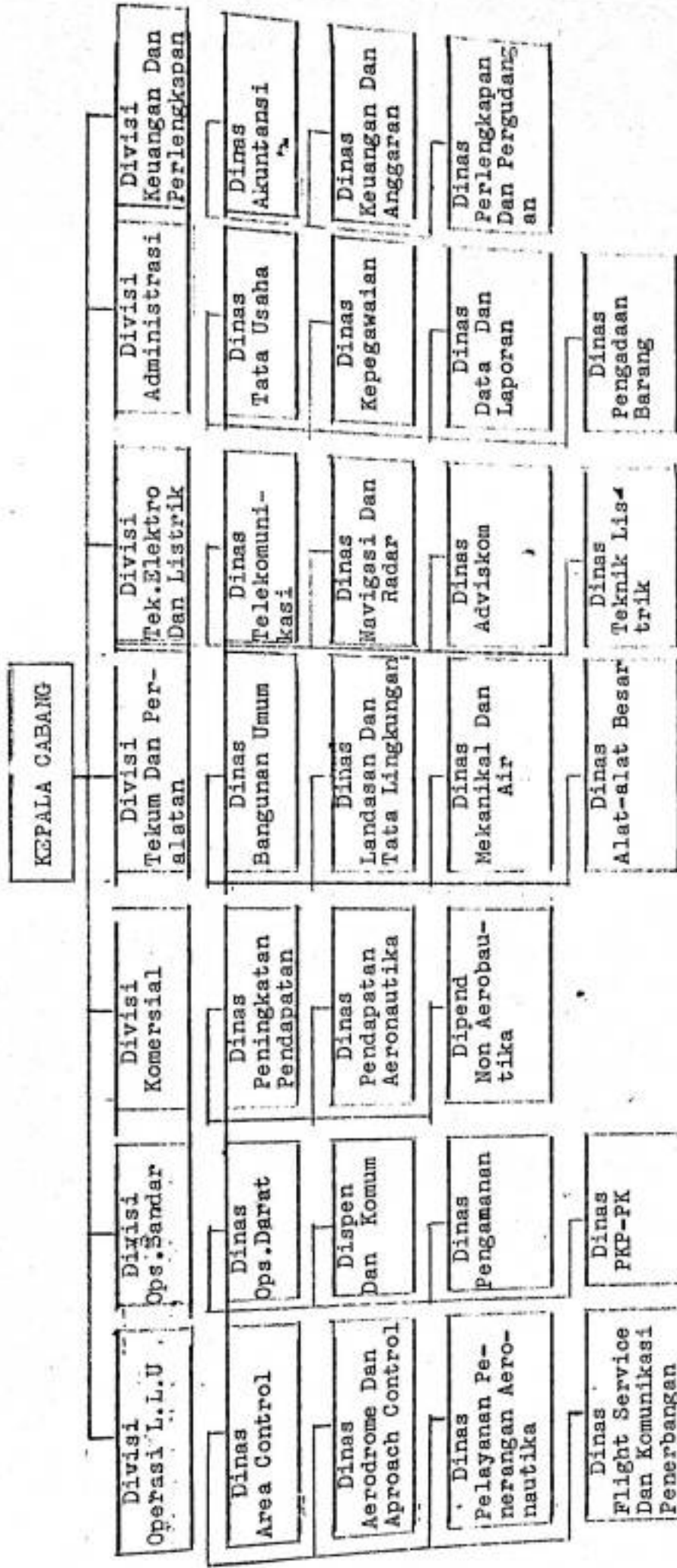
- pelayanan operasi keselamatan lalu lintas udara
- b. penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan operasional bandar udara
 - c. penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan komersial
 - d. penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan pemeliharaan fasilitas teknik umum dan peralatan
 - e. penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan pemeliharaan fasilitas teknik elektronika dan listrik
 - f. penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan administrasi
 - g. penyiapan, pelaksanaan dan pengendalian kegiatan keuangan dan perlengkapan.

3. Susunan Organisasi Cabang Perum Angkasa Pura I

Struktur organisasi Cabang Perum Angkasa Pura I terdiri atas ; Kepala Cabang, Divisi Operasi Lalu Lintas Udara, Divisi Operasi Bandar Udara, Divisi Komersial, Divisi Teknik Umum Dan Peralatan, Divisi Teknik Elektronika dan Listrik, Divisi Administrasi, Divisi Keuangan Dan Perlengkapan dan Officer In Charge (OIC).

Skema struktur organisasinya dapat dijelaskan sebagai berikut ;

STRUKTUR ORGANISASI CABANG
PERUSAHAAN UMUM (PERUM) ANGKASA PURA I



Sumber : Perusahaan Umum Angkasa Pura I
Bendara Udara Hasanuddin. Struktur
organisasi di atas berdasarkan Ke-
putusan Direksi PAP I No. : KEP.122/
OM.00/1988, tanggal 9 Juli 1988.

Masing-masing divisi yang disebutkan di atas mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut :

1. Divisi Operasi Lalu Lintas Udara

Divisi Operasi Lalu Lintas Udara mempunyai tugas menyiapkan dan melaksanakan kegiatan pelayanan keselamatan lalu lintas udara di control area (daerah kontrol), terminal kontrol dan pelayanan bantuan operasi penerbangan serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan. Sedangkan fungsinya adalah ;

- a. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan pelayanan operasi keselamatan lalu lintas udara di daerah kontrol
- b. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan pelayanan operasi keselamatan lalu lintas udara di daerah kontrol
- c. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan pelayanan penerbangan aeronautika.
- d. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan penerbangan dan komunikasi penerbangan.

Divisi operasi lalu lintas udara terdiri dari :

- Dinas Area Kontrol yang bertugas untuk melaksanakan kegiatan pengendalian dan pemanduan lalu lintas udara dan menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan
- Dinas Aerodrome dan Approach Control yang bertugas untuk melaksanakan pengendalian dan pemanduan lalu lintas udara dan menunjang kegiatan pencarian dan

- pertolongan kecelakaan penerbangan
- Dinas Pelayanan Penerangan Aeronautika, yang bertugas untuk mengumpulkan dan menyebarkan data informasi aeronautika untuk keselamatan penerbangan
 - Dinas Flight Service (pelayanan penerbangan) yang bertugas untuk memberikan informasi melalui hubungan antara stasiun komunikasi penerbangan di darat dengan pesawat udara dan antar stasiun komunikasi penerbangan di darat serta menunjang kegiatan pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan.

2. Divisi Operasi Bandar Udara

Divisi ini bertugas menyiapkan dan melaksanakan kegiatan operasi darat, penerangan dan operasi umum pengamanan dan ketertiban umum serta pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran. Sedangkan fungsinya adalah ;

- a. Penyiapan dan pelaksanaan kegiatan operasi darat
- b. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan penerangan dan komunikasi umum
- c. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan pengamanan dan penertiban umum di lingkungan kerja bandar udara.
- d. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK).

Divisi Operasi Bandar Udara terdiri dari ;

- Dinas Operasi Darat yang bertugas melaksanakan pengaturan ketertiban dan kelancaran kegiatan pelayanan

sisi udara, sisi darat, penggunaan terminal dan fasilitasnya.

- Dinas Penerangan dan Komunikasi Umum bertugas melaksanakan penerangan dan komunikasi umum.
- Dinas Pengamanan yang bertugas melaksanakan pengamanan umum dan ketertiban di lingkungan kerja bandar udara.
- Dinas PKP-PK (Pertolongan Kecelakaan Penerbangan-Pemadam Kebakaran) bertugas memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran serta penanggulangan keadaan gawat darurat di lingkungan kerja bandar udara,

3. Divisi Komersial

Divisi komersial bertugas menyiapkan dan melaksanakan kegiatan serta meningkatkan pendapatan usaha di bidang aeronautika dan non aeronautika. Untuk melaksanakan kegiatan tersebut divisi komersial berfungsi :

- a. Penyiapan dan pelaksanaan kegiatan peningkatan pendapatan
- b. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan usaha bidang aeronautika
- c. penyiapan dan pelaksanaan kegiatan usaha bidang non aeronautika.

Divisi Komersial terdiri dari ;

- Dinas Peningkatan Pendapatan yang bertugas melaksanakan usaha peningkatan pendapatan
- Dinas Pendapatan Aeronautika bertugas melaksanakan

- penagihan dan pungutan bidang pendapatan aeronautika
- Dinas Pendapatan Non Aeronautika yang melaksanakan penagihan dan pungutan bidang non aeronautika.

4. Divisi Teknik Umum Dan Peralatan

Divisi ini bertugas menyiapkan dan melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas bangunan, landasan tata lingkungan, mekanikal dan air, kendaraan bermotor, alat-alat besar dan kegiatan perbengkelan serta melaksanakan dan membantu pembangunan/investasi sesuai dengan pelimpahan wewenang yang diberikan oleh Direksi.

Divisi Teknik Umum Terdiri dari :

- Dinas Bangunan yang melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan serta melaksanakan dan membantu pembangunan / investasi fasilitas bangunan
- Dinas Landasan dan Tata Lingkungan melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan landasan fasilitas tata lingkungan bandar udara
- Dinas Mekanikal dan Air yang melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas mekanikal dan air.
- Dinas Alat-Alat Besar yang bertugas melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas kendaraan bermotor, alat-alat besar dan menyelenggarakan kegiatan perbengkelan.

5. Divisi Teknik Dan Elektronika Dan Listrik

Bagian ini bertugas menyiapkan dan melaksanakan

pemeliharaan dan perbaikan fasilitas telekomunikasi, fasilitas navigasi dan radar, fasilitas audio visual dan komputer, fasilitas listrik serta melaksanakan dan membantu pembangunan/investasi fasilitas teknik elektronika dan listrik sesuai dengan pelimpahan wewenang yang diberikan oleh Direksi.

6. Divisi Administrasi

Bagian ini bertugas menyiapkan dan melaksanakan kegiatan ketatausahaan, kepegawaian, pengumpulan data dan laporan serta melaksanakan rencana pengadaan barang.

Divisi Administrasi terdiri atas ;

- Dinas Tata Usaha yang bertugas melaksanakan kegiatan ketatausahaan, kerumatanngaan, protokoler dan angkutan
- Dinas Kepagawaian yang melaksanakan ketatausahaan, kepegawaian, kesejahteraan, kesehatan dan keselamatan kerja pegawai.
- Dinas Data Dan Laporan yang bertugas melaksanakan kegiatan pengumpulan dan pengolahan data dan laporan.
- Dinas Pengadaan Barang yang bertugas melaksanakan kegiatan rencana pengadaan dan penyediaan barang.

7. Divisi Keuangan Dan Perlengkapan

Tugas divisi ini adalah menyiapkan dan melaksanakan kegiatan akuntansi, keuangan dan anggaran, administrasi perlengkapan dan pergudangan.

Divisi Keuangan Dan Perlengkapan terdiri dari :

- Dinas Akuntansi yang bertugas untuk melaksanakan kegiatan akuntansi
- = Dinas Keuangan dan Anggaran yang bergerak di bidang keuangan dan anggaran.
- Dinas Perlengkapan dan Pergudangan yang bertugas melaksanakan kegiatan administrasi perlengkapan dan pergudangan.

8. Manajer Pelaksana

Manajer terdiri atas lima orang, merupakan pelaksana tingkat pertama dalam menanggulangi permasalahan operasional bandar udara yang mempunyai tugas secara bergantian dengan mengkoordinasikan kegiatan operasi lalu lintas udara, operasi bandar udara, komersial, teknik dan keuangan. Dalam melaksanakan tugasnya manajer bertanggung jawab kepada Kepala Cabang.

Dalam melaksanakan tugas pokok perusahaan, Kepala Cabang, para Kepala Divisi, para Kepala Dinas dan Manajer Pelaksana wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi, sinkronisasi baik dalam lingkungan masing-masing maupun dengan satuan organisasi lain di luar perusahaan sesuai dengan tugas pokok masing-masing. Untuk mewujudkan tujuan atau setidaknya memenuhi target yang ditetapkan perusahaan diharapkan adanya kerjasama semua pihak sehingga tiap-tiap bagian ikut merasa bertanggung jawab.

BAB V
K E S I M P U L A N

Bandar udara merupakan tempat atau daerah yang diperlukan atau disesuaikan untuk keperluan landing (pendaratan) atau take off (tinggal landas) bagi pesawat - pesawat terbang atau tempat yang dipergunakan secara teratur untuk menerima atau melepas atau menerbangkan, atau tempat mendistribusikan barang angkutan melalui pesawat udara.

Jadi jelaslah bahwa bandar udara merupakan tempat pendaratan atau mendarat bagi pesawat terbang. Tetapi dalam wilayah bandar udara biasanya bukan saja berfungsi sebagai sarana pendaratan atau pendaratan bagi sebuah kapal terbang saja, tetapi sudah melampaui dalam arti tersebut. Sebab di dalam bandar udara biasanya terdapat ruang tunggu (penumpang), kios-kios yang meladeni para penumpang yang datang/berangkat, bengkel serta terminal bus yang mengantar dan menjemput para penumpang.

Bandar udara Hasanuddin yang dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1935 pada mulanya merupakan tempat persinggahan pesawat yang sepi dengan jadwal kegiatan penerbangan yang tidak teratur. Seirama dengan peralihan kekuasaan dari penjajah Belanda kepada Bala Tentara Dai Nippon tahun 1942, bandar udara Hasanuddin direnovasi dan namanya pun berubah menjadi Lapangan Terbang Mandai. Landasan pacu diperluas dengan konstruksi

beton sepanjang 1.600 meter. Saat itu lapangan terbang Mandai tidak hanya berfungsi sebagai tempat pergi dan datang bagi pesawat udara tetapi juga digunakan oleh Jepang sebagai medium pertahanan untuk kepentingan perang bagi pemerintah Jepang di Indonesia Timur.

Dengan diambil alihnya lapangan terbang Mandai oleh pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1950, kondisi lapangan terbang ditingkatkan dan namanya berubah menjadi Bandar Udara Hasanuddin. Memasuki era pembangunan, bandar udara Hasanuddin pun ditingkatkan peran dan fungsinya sehingga pada akhirnya menjadi tempat pemberangkatan bagi calon Jemaah Haji di Indonesia Timur yang sebelumnya diberangkatkan melalui Bandar Udara Juanda, Surabaya. Dengan peningkatan kegiatan seperti itu, pada akhirnya menjadikan bandar udara Hasanuddin sebagai bandar yang ramai baik untuk jalur penerbangan domestik maupun lintas internasional.

Pada masa revolusi fisik dan berbagai peristiwa pemberontakan lainnya, seperti Pemberontakan Kahar Muzakar, Peristiwa Andi Azis, Pemberontakan Republik Maluku Selatan, Permesta dan Operasi Pembebasan Irian Barat peranan bandar udara Hasanuddin tidak diragukan lagi. Saat itu bandar udara Hasanuddin berfungsi sebagai ujung tombak pangkalan operasi penumpasan dari udara kepada pasukan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia yang didaratkan di

Makassar. Bandar ini merupakan tempat yang sangat strategis untuk menyusun pertahanan udara guna melakukan penyerangan ke daerah-daerah kantong yang diduduki musuh-musuh republik dari berbagai peristiwa yang disebutkan di atas.

Ketika pengelolaannya diserahkan kepada Perusahaan Umum Angkasa Pura I semakin banyak kemajuan-kemajuan yang dicapai. Di antaranya adalah: penyediaan pelayanan bagi pemakai jasa yang menggunakan fasilitas bandara dengan menyewakan berbagai sarana yang ada di dalam kompleks bandar udara itu sendiri. Di samping itu, peningkatan kualitas pelayanan terhadap pemakai jasa juga meningkat sehingga mereka merasa aman baik ketika berada di bandara maupun dalam penerbangan menuju tempat tujuan. Merasa aman dalam penerbangan karena pihak Perum Angkasa Pura telah membentuk unit khusus yang bernama "Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan" yang bertugas mengatur dan melaksanakan pengawasan keselamatan operasi lalu lintas udara berupa pencarian dan pertolongan kecelakaan penerbangan. Kini pergerakan pesawat di bandar udara Hasanuddin sangat padat guna memenuhi jalur-jalur penerbangan yang telah ditetapkan.

Dampak dari kehadiran bandar udara Hasanuddin terhadap masyarakat sekitarnya dapat dilihat dari dua aspek. Pertama, kondisi obyektif pembangunan yang terus meningkat

di kawasan itu yang bermuara kepada peningkatan kesejahteraan masyarakat itu sendiri. Pembangunan fisik yang mencolok seperti perbaikan jalan raya yang dikelilingi oleh lampu-lampu listrik. Tetapi dari segi psikologi sebenarnya masyarakat merasa bising dengan suara getaran pesawat udara yang meraung-raung setiap hari. Kedua, Perluasan bandar udara yang dilakukan oleh pemerintah sebenarnya dapat mengurangi lahan pertanian bagi sebagian besar penduduk yang menggantungkan hidupnya di bidang pertanian. Dari sudut perhitungan ekonomi jangka panjang petani, ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah kepada mereka tidak seberapa dibandingkan dengan tanah yang kelak diwariskan kepada anak cucunya. Tetapi pemerintah mempunyai pertimbangan lain ; mengutamakan kepentingan negara diatas kepentingan pribadi atau golongan.

Dari sudut lain kehadiran bandar udara Hasanuddin mempunyai dampak positif bagi pemerintah Republik Indonesia pada umumnya dan pemerintah daerah tingkat I Sulawesi Selatan dan daerah tingkat II Maros pada khususnya. Pemerintah memperoleh pajak dari Perum Angkasa Pura sebagai imbalan atas pemakaian bandar oleh mereka, yang mana pajak itu sendiri dapat menambah pendapatan daerah untuk melaksanakan pembangunan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

KEPUSTAKAAN

1. Sumber-sumber Dari Instansi Terkait :

Departemen Perhubungan--Direktoret Jenderal Perhubungan Udara, Operasi Lintasan Udara. Jakarta: Departemen Perhubungan, 1982.

_____. Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Pelabuhan Udara Dan Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan. Jakarta : Departemen Perhubungan, 1978.

Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Hasanuddin, Sejarah Singkat Bandar Udara Hasanuddin. Perum Angkasa Pura I, 1982.

_____. Bandar Udara Hasanuddin, "Dirgantara Raha-rhardja", Ujung Pandang : Perum Angkasa Pura I, 1991.

Peraturan Pemerintah (PP) No. : 1 Tahun 1987 Tentang Pemisahan Dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Bandar Udara Hasanuddin Di Ujung Pandang Dan Sepiangan Di Balikpapan Untuk Dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara Dalam Perusahaan Umum Angkasa Pura I.

Keputusan Direksi Perusahaan Umum Angkasa Pura I No. : KEP. 122/OM.00/1988 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Cabang Perusahaan Umum Angkasa Pura I

Komando Operasi TNI-AU II Pangkalan Udara (Lanud) Hasanuddin, Risalah Sejarah Pangkalan TNI-AU Hasanuddin. Ujung Pandang : KOOPSAU II, 1989.

2. Buku-Buku Penunjang :

Abdullah, Taufik. (Ed.), Sejarah Lokal Di Indonesia. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press, 1985.

Harvey, Barbara Sillars. Tradition, Islam And Rebellion : South Sulawesi 1950-1965. Diterjemahkan oleh Pustaka Utama Grafiti, Pemberontakan Kahar Muzakkar Dari Tradisi Ke DII/TII. Jakarta : Grafiti Pers, 1989.

- Kartodirdjo, Sartono. Pemikiran Dan Perkembangan Historiografi Indonesia. Jakarta : Gramedia, 1982.
-
- "Metode Penggunaan Bahan Dokumen", dalam Koentjaraningrat (Ed.), Metode-Metode Penelitian Masyarakat. Jakarta : Gramedia, 1983.
- Kamaluddin, Rustian. Ekonomi Transportasi. Jakarta : Ghalia Indonesia, 1987.
- Siagian, Sondang P. Filsafat Administrasi. Jakarta : Gunung Agung, 1982.
- Schumer, Leslie A. Elemen-Elemen Transportasi. (Terj.), Jakarta : Erlangga, 1984.
- Siregar, Muchtaruddin. Manajemen Pengangkutan. Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (LPFE-UI), 1981.
- Soemardjan, Selo. "Land Reform in Indonesia", dalam Soediono M.P. Tjondronegoro dan Gunawan Wiradi (Peny.), Dua Abad Penguasaan Tanah. Jakarta : Gramedia, 1984.
- The Liang Gie, Administrasi Perkantoran. Yogyakarta : Radya Indria, 1979.
- Wajong, J. Administrasi Keuangan Daerah. Jakarta : Ikhtiar, 1982.