

**SEJARAH PERKEMBANGAN BANDARA SULTAN  
ISKANDAR MUDA DARI MASA JEPANG HINGGA  
SEKARANG**

**SKRIPSI**

**Diajukan Oleh:**

**MELISA ARGITAWANI**

Mahasiswi Fakultas Adab dan Humaniora

Prodi Sejarah dan Kebudayaan Islam

Nim: 511303059



**FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
DARUSSALAM – BANDA ACEH  
2018 M /1439 H**

## SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry**  
Darussalam-Banda Aceh Sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S-1)  
Dalam Ilmu Sejarah Kebudayaan Islam

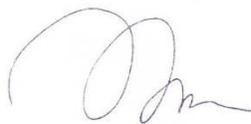
Oleh :

**MELISA ARGITAWANI**

Mahasiswi Fakultas Adab dan Humaniora  
Prodi Sejarah Kebudayaan Islam  
Nim : 511303059

Disetujui untuk Diuji/Di Munaqasyahkan Oleh :

Pembimbing I



**Dr.Hj. Nuraini A. Manan, M.Ag**  
NIP. 19630716199402 2001

Pembimbing II



**Drs. Anwar Daud, M.Hum**  
NIP. 1962621231 199101 1002

Mengetahui Ketua Jurusan



**Dr. Fauzi Ismail, M.Si**  
NIP. 19680511 199402 1 001

**SKRIPSI**

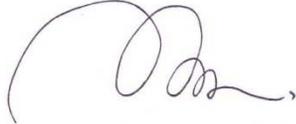
**Telah Diuji Oleh Panitia Ujian Sidang Munaqasyah Skripsi  
Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry  
Jurusan Sejarah Kebudayaan Islam  
Dinyatakan Lulus dan Diterima Sebagai Tugas Akhir  
Penyelesaian Program Sarjana (S1)  
Dalam Ilmu Humaniora**

Pada Hari/Tanggal:  
Kamis, 02 Februari 2018

Darussalam-Banda Aceh

**Panitia Ujian Munaqasyah**

Ketua



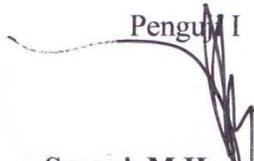
**Dr.Hj. Nuraini A. Manan, M.Ag**  
Nip. 196307161994022001

Sekretaris



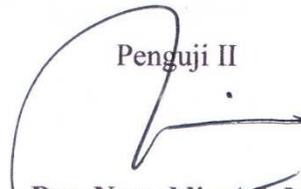
**Drs. Anwar Daud, M.Hum.**  
Nip.19626212311991011002

Penguji I



**Sanusi, M.Hum.**  
Nip. 1970041161997031005

Penguji II



**Drs. Naruddin AS, M.Hum.**  
Nip. 196212151993031002

Mengetahui  
Dekan Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry  
Darussalam-Banda Aceh



**Syarifuddin, M.A., Ph.D**  
Nip. 197001011997031005

## SURAT PENGAKUAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Melisa Argitawani

NIM : 511303059

Prodi/Jur : Sejarah dan Kebudayaan Islam (SKI)

Judul Skripsi : Sejarah Bandara Sultan Iskandar Muda Dari Masa Jepang Hingga Sekarang

Mengaku dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah ini adalah ASLI karya saya sendiri, dan jika dikemudian hari ditemukan pelanggaran-pelanggaran akademik dalam penulisan ini, saya bersedia diberikan sanksi akademik sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku.

Banda Aceh, 29 Januari 2018

Yang membuat pengakuan,

  
Melisa Argitawani  
Nim: 511303059

## ABSTRAK

Skripsi yang berjudul “Sejarah Perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda Dari Masa Jepang Hingga Sekarang” bertujuan untuk mengetahui apa yang melatarbelakangi pembangunan bandara Sultan Iskandar Muda, serta untuk melihat perkembangan dan perubahan di bandara Sultan Iskandar Muda. Dalam penulisan karya ilmiah ini, penulis menggunakan metode sejarah melalui pendekatan kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan melalui studi kepustakaan dan wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa cikal bakal pembangunan bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) 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 karena keinginan Jepang dalam perang dunia ke II untuk menguasai Dunia. Bandara Sultan Iskandar Muda sejak berdirinya tahun 1943 dan mulai di fungsikan sejak tahun 1953 yang dibuka oleh Pemerintahan Republik Indonesia untuk tujuan pendaratan pesawat. Dan terus mengalami perkembangan dan pengembangan baik fasilitas penerbangan dan juga fasilitas terminal penumpang. Pengembangan pertama tahun 1953 dengan menambah landasan pacu, pengembangan kedua tahun 1993 dan pengembangan ketiga dilakukan pada tahun 1999, pengembangan dan perkembangan terus saja dilakukan terutama sekali pada tahun 2007 fasilitas bandar dipertahankan diperbaharui secara besar-besaran sehingga menghasilkan wajah bandar bandara yang memiliki terminal yang bergaya Timur Tengah dengan bentuk kubah dan bandara Sultan Iskandar Muda semakin berkembang saat bergabung dengan PT. Angkasa Pura II. Jumlah pergerakan pesawat terbang dan pergerakan penumpang darinya tahun ketahun mengalami peningkatan. Sesuai dengan visinya bandara Sultan Iskandar Muda meningkatkan citra bangsanya dengan menjadi World Class Airport sebagai gerbang ekonomi dan budaya.

**Kata kunci :** Perkembangan, Bandara, Sultan Iskandar Muda

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, atas berkat dan Ridha-nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan sebuah karya ilmiah yang berjudul **Perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda Dari Masa Jepang Hingga Masa Sekarang** sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar S1 di Fakultas Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Ar-raniry Banda Aceh. Kemudian shalawat dan salam tak lupa kita hantarkan kepada Rasulullah SAW. beserta doa yang selalu teriring untuk para sahabat beliau yang telah memperjuangkan Islam sehingga umat Islam dapat merasakan nikmatnya berada dalam agama Islam.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan, saran, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Ibunda dan Ayahnda tercinta serta keluarga yang telah memberikan kasih sayang tanpa batas, pendidikan, materi, dan doa yang tiada hentinya kepada penulis. Kemudian penulis ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada Ibu Dr. Hj. Nuraini A.Manan, M.Ag sebagai pembimbing I dan Bapak Drs. Anwar Daud, M.Hum sebagai pembimbing II yang telah banyak memberi saran dan bimbingan serta telah sudi meluangkan waktunya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Kemudian ucapan terimakasih kepada Bapak Dekan Fakultas Adab dan Humaniora Syarifuddin, MA, Ph.D, ketua Prodi Sejarah

Kebudayaan Islam, Drs. Fauzi Ismail, M.Si. beserta stafnya. Selanjutnya kepada penasehat akademik Bapak Dr. H. Ajidar Matsyah, Lc, MA dan Para dosen Marduati, S.Ag, MA, Ruhamah M.Ag, Dra. Munawiah, M.Hum dan lainnya yang telah mendidik penulis selama kuliah di Fakultas Adab.

Ucapan terima kasih kepada pengelola Arsip dan Perpustakaan Propinsi Aceh, Perpustakaan UIN Ar-raniry, Perpustakaan Adab dan Humaniora, Perpustakaan BPCB Aceh dan Perpustakaan BPNB yang telah menyediakan sumber referensi dalam penulisan skripsi ini.

Terimakasih kepada pihak Bandara Sultan Iskandar Muda khususnya Angkasa Pura II yang memperbolehkan saya keliling bandara. Bapak Ponidoan pensiunan dari ketua bidang teknis Bandara yang berkenan mengkesampingkan waktunya untuk memberi informasi tentang sejarah Bandara. Ibu Yusnidar, selaku karyawan Angkasa Pura II yang sangat baik dalam menuntun saya untuk mendapatkan informasi-informasi, terima kasih banyak. Bapak fitrah, selaku Ketua Bidang Teknisi Angkasa Pura II, yang sudah memberi informasi Terima kasih.

Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada teman-teman seperjuangan di kampus tercinta, Syarifah Triska, M. Haikal, Ikramatun. Usmatul Husna, Zulva Elvira, Marfudhah, Rizwanah, Yarna, Faridayani, Ira Novita Sari, dan teman-teman SKI unit 02 dan seluruh teman-teman SKI leting 2013 yang turut memberikan dukungan serta motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulisan karya ilmiah ini, penulis menyadari masih banyak kekurangan, baik dari segi penulisan maupun isinya. Penulis mengharapkan kritik dan saran

yang baik dan bermanfaat supaya penulisan ini menjadi sempurna. Semoga semua bantuan dan dorongan yang diberikan kepada penulis mendapatkan balasan yang setimpal dari Allah SWT. Amin yarabbal ‘Alamin..

Darussalam, Januari 2018  
Penulis

Melisa Argitawani

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I. DaftarMaskapaiPenerbangan yang BeroperasiMelayaniBandaraSultan IskandarMuda. ....	37

## DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Keterangan Pembimbing Skripsi
2. Surat Izin Penelitian dari Dekan Fakultas Adab Dan Humaniora UIN Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh
3. Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian dari Angkasa Pura II di Bandara Sultan Iskandar Muda Internasional Airport
4. Tabel daftar Maskapai Penerbangan yang beroperasi melayani Bandara Sultan Iskandar Muda.
5. Instrumen Wawancara
6. Daftar Informan
7. Daftar Riwayat Hidup

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	v
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	vi
<b>ABSTRAK</b> .....	vii
<b>BAB I :PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. LatarBelakangMasalah -----	1
B. RumusanMasalah-----	4
C. TujuanPenelitian-----	4
D. ManfaatPenelitian-----	4
E. PenjelasanIstilah-----	5
F. TinjauanPustaka-----	5
G. MetodePenelitian-----	8
H. SistematikaPenulisan-----	11
<b>BAB II :LOKASI PENELITIAN</b> -----	<b>13</b>
A. LetakGeografisdanBatas Wilayah Bandara-----	13
B. LatarBelakangBerdirinyaBandara Sultan IskandarMuda-----	14
C. Benda-Benda TinggalanJepang di BandaraSIM-----	17
D. KonsepBangunanBandara-----	18
<b>BAB III : BANDARA SULTAN ISKANDAR MUDA DEWASA INI</b> ----	<b>25</b>
A. PerkembanganBandaraSultan IskandarMuda -----	25
B. RenovasiBangunanBandaraSultan IskandarMuda-----	30
C. OrnamendiBandara Sultan IskandarMuda-----	34
D. MaskapaiPenerbangan-----	38
E. ManajemenBandara Sultan IskandarMuda-----	40
F. PelayananBandaraTerhadapPenumpang-----	41
G. FungsiBandara Sultan IskandarMuda-----	41
H. Keamanan-----	42
I. PengelolaanSaranadanUtilitiBandara-----	43
J. PerkembanganLingkunganSekitarBandara-----	44
K. Bandara Sultan IskandarMudaSebagaiBandara Halal Dunia-----	45
<b>BAB IV : PENUTUP</b> -----	<b>48</b>
A. Kesimpulan-----	48
B. Saran-----	51
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> -----	<b>53</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Perkembangan dunia penerbangan sangatlah besar perannya dalam melayani jasa transportasi udara. Hal ini diketahui dengan banyak berdirinya maskapai-maskapai penerbangan dunia, yang bertujuan untuk memenuhi permintaan arus transportasi udara yang semakin luas jangkauannya dan padat jalur lalu lintasnya. Jasa transportasi udara membuat perjalanan sangat cepat dan efisien terutama untuk perjalanan yang sangat jauh.<sup>1</sup> Ditinjau dari segi efisiensi waktu dan kenyamanan, transportasi udara memang menjadi salah satu alternatif sarana transportasi yang ada. Semua tidak terlepas dari sistem pelayanan, keamanan, waktu dan kenyamanan yang diberikan oleh bandara.<sup>2</sup>

Bandara sangat berperan sebagai urat nadi yang menunjang, menggerakkan, dan mendorong pertumbuhan kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik disuatu daerah, karena fungsinya adalah sebagai gerbang daerah. Keberadaan bandara juga merupakan tolak ukur dari suatu wilayah secara keseluruhan. Untuk itu keberadaan bandara harus bisa menjadi cermin kondisi wilayah tersebut. Kedudukan bandara khususnya terminal penumpang merupakan faktor penting bagi perkembangan dan pertumbuhan perekonomian di sebuah

---

<sup>1</sup>Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2013), hal 3.

<sup>2</sup>E.Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, (Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis, 2006), hal. 5.

daerah. Potensi pada suatu wilayah akan membuka peluang bagi kedatangan para wisatawan dan investor dalam maupun luar negeri.<sup>3</sup>

Aceh merupakan bagian paling barat dari wilayah kesatuan Negara Republik Indonesia. Aceh terkenal dengan hasil alam yang melimpah dan menjadi alasan para pendatang (orang asing) yang berambisi untuk menguasai wilayah tersebut. Selain Belanda bangsa yang pernah datang ke Aceh adalah bangsa Jepang. Berbeda dengan Belanda yang lebih mengutamakan faktor ekonomi, Jepang justru lebih memprioritaskan pada pertahanan atau militer dalam rangka menghadapi sekutu. Untuk menunjang tujuan tersebut Jepang berhasil membangun sarana transportasi udara atau bandara di Aceh pada tahun 1943, hanya satu tahun setelah datang ke Aceh (tanggal 12 Maret 1942)<sup>4</sup>.

Bandara ini juga mengalami kemunduran semenjak Jepang keluar dari wilayah Aceh akibat dari kekalahan dalam perang dunia II yang menyebabkan Bandara Sultan Iskandar Muda tidak beroperasi lagi. Sehingga pada tahun 1953 bandara mulai difungsikan kembali dan terus mengalami perkembangan. Bandara ini diresmikan pada tanggal 20 Agustus 2009. Bandara juga berperan dalam perkembangan daerah Aceh saat itu.<sup>5</sup> Hal tersebut terbukti ketika pada tahun 2004 yang lalu, musibah besar melanda daerah Aceh Gempa dan Tsunami yang

---

<sup>3</sup>Sakti Adji Adisasmata, *Tatanan Bandar Udara Nasional*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014

<sup>4</sup>Ibrahim Alfian, Dkk, *Sejarah Daerah Provinsi Daerah Istimewa Aceh*, (Banda Aceh: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1991), hal. 174.

<sup>5</sup>M. Saddam Tarmizi, PT. Angkasa Pura II Persero Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Aceh, "*Tugas Akhir*", (Banda Aceh: Program Diploma III Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala, 2014), hal. 3.

memporak porandakan kota Banda Aceh dan sekitarnya, dalam tahap rekonstruksi dan penanggulangan serta penyaluran bantuan dari berbagai wilayah bahkan dari seluruh dunia menggunakan jasa bandara tersebut.

Setelah Tsunami bandara mengalami perubahan atau perombakan di segi bangunan yang mempunyai unsur estetika dalam arsitekturnya. Bandara Sultan Iskandar Muda dirancang dengan arsitektur yang Islami sesuai dengan ciri daerah yaitu Serambi Mekkah. Arsitektur bangunannya mempunyai ciri unik yaitu terdapat tiga kubah yang ada di bagian atap bangunan. Kubah ini menyerupai seperti kubah mesjid pada umumnya. Disinilah letak keunikan yang ada di Bandara Sultan Iskandar Muda yang mana mempunyai simbol sebuah nilai yang mengandung makna berharga.<sup>6</sup>

Bandara Sultan Iskandar Muda mempunyai cerita yang sangat panjang dan sejarah yang menarik untuk dikaji. Perkembangan tersebut khususnya disegi bangunan atau fungsi yang saat ini mengalami perubahan besar dari bentuk arsitektur sebelumnya, sejak pertama berdiri sampai sekarang ini. Bandara sudah melewati beberapa periode waktu, menjadi sesuatu yang menarik untuk dikaji secara lebih mendalam, di samping tidak ditemukannya kajian-kajian khusus tentang Sejarah Perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda. Oleh karena itu, penelitian ini dianggap penting untuk diteliti.

---

<sup>6</sup>Tim Angkasa Pura II, *Angkasa Pura II Menjaga Pintu Gerbang Serambi Mekkah*, (Banda Aceh: 2005), hal, 166.

## **B. Rumusan Masalah**

Agar penelitian ini dapat dilaksanakan dengan terarah dan tepat sasaran atas latar belakang di atas, yang menjadi rumusan masalah adalah sebagai berikut:

Bagaimana latar belakang pembangunan Bandara Sultan Iskandar Mudapada masa Jepang dan bagaimana perkembangannya sampai saat kini?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui latar belakang pembangunan Bandara Sultan Iskandar Mudapada masa Jepang hingga sekarang.

## **D. Manfaat Penelitian**

Adapun beberapa manfaat yang diperoleh melalui penelitian baik secara akademis maupun praktis.

### 1. Manfaat akademis

Penelitian ini diharapkan mampu menambah keilmuan di bidang sejarah. Selain itu juga menambah pengetahuan dan bahan bacaan ataupun referensi bagi masyarakat dan pemerintahan. Agar pemerintah lebih memperhatikan eksistensi sejarah.

### 2. Manfaat praktis

Manfaat praktis dari penulis adalah untuk menambah wawasan dan pengetahuan keilmuan tentang permasalahan yang diteliti tersebut serta kesempatan bagi penulis untuk belajar mengaplikasikan teori-teori yang telah penulis dapatkan di bangku perkuliahan, khusus prodi sejarah.

## **E. Penjelasan Istilah**

Untuk menghindari kesalahpahaman bagi para pembaca dalam memahami istilah dalam karya ini, penulis perlu menjelaskan beberapa istilah yang penulis anggap dapat menimbulkan banyak penafsiran. Istilah yang dimaksud adalah :

### 1. Sejarah

Banyak pengertian yang diberikan pada kata sejarah. Dalam kajian ini penulis mengambil pengertian yang diberikan oleh Sartono Kartodirdjo. Menurutnya, sejarah adalah rekonstruksi masa lampau berdasarkan sumber-sumber yang ada. Tujuannya adalah untuk memperoleh gambaran tentang peristiwa masa lampau.<sup>7</sup>

### 2. Bandara Sultan Iskandar Muda.

Bandar udara (Bandara) Sultan Iskandar Muda yang penulis maksudkan adalah Bandara yang ada di Aceh Besar yang terletak di Blang Bintang. Nama Sultan Iskandar Muda diambil dari nama Sultan Kerajaan Aceh Darussalam yang sangat terkenal dalam sejarah Aceh.

Dengan demikian sejarah bandara yang penulis maksudkan adalah rekonstruksi Bandara Sultan Iskandar Muda dari masa Jepang sampai sekarang.

## **F. Tinjauan Pustaka**

Berkenaan dengan judul yang penulis teliti ada beberapa karya yang sudah pernah mengkaji tentang Bandara Sultan Iskandar Muda antara lain adalah,

---

<sup>7</sup>Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1992), hal.14.

Hendri Yuzal, dalam skripsinya yang berjudul Pengembangan Terminal Bandara Udara Sultan Iskandar Muda Nangroe Aceh Darussalam Penekanan Desain Arsitektur Renzo Piono, Semarang: Universitas Diponegoro, 2005, menjabarkan tentang bandara-bandara yang terdapat di Indonesia. Dalam skripsi ini tidak banyak membahas tentang sejarah bandara Sultan Iskandar Muda, namun skripsi ini secara lengkap membahas tentang perencanaan dan rancangan terminal bandara tersebut.

Nana Andriana, dalam skripsinya yang berjudul Analisis Pembangunan Terminal Pasca Tsunami di Bandara Sultan Iskandar Muda, Yogyakarta: Teknik Penerbangan Sekolah Tinggi Adisujipto, 2007, yang menjabarkan tentang dalam menunjang tujuan pariwisata, perdagangan, industri dan ekonomi, faktor transportasi merupakan penunjang dalam hubungan antar daerah, antarpulau, maupun antar Negara yang memerlukan bandara yang luas serta yang nyaman. Dengan dukungan fasilitas bandara yang memadai menunjangnya ekonomi sebuah daerah. Melihat aktivitas bandara yang semakin hari semakin ramai dengan kesibukannya maka pihak bandara udara yaitu PT. Angkasa Pura II melakukan pengembangan Bandar udara Sultan Iskandar Muda menjadi lebih luas dan mampu menampung pengguna jasa yang sedemikian meningkat pertahunnya.

Miswar, dkk, dalam jurnalnya yang berjudul Analisa Tingkat Kapasitas Pelayanan dan Dimensi Runway Pada Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda Nangroe Aceh Darussalam, Aceh: Politeknik Negeri Lhokseumawe, menjabarkan tentang kinerja operasional pesawat yang melayani rute penerbangan domestik dan Internasional masih sangat sedikit, di sini perlu adanya penambahan

jumlah armada dan maskapai penerbangan serta jam pelayanan yang maksimal dengan jumlah maskapai penerbangan yang maksimal dan mampu membangkitkan pertumbuhan bandara yang pesat terutama dalam hal pelayanan.

Yuriatika Bharly, dalam Skripsinya yang berjudul Pengembangan Terminal Penumpang Bandar Udara Adisutjipto Sebagai Bandara Internasional, Semarang: Universitas Diponegoro, 2006, yang menjabarkan tentang bandara Adisutjipto yang sekarang dinilai sudah tidak lagi bisa menampung frekuensi penerbangan dan arus penumpang yang meningkat tajam, sementara bandara ini juga digunakan oleh TNI AU untuk lokasi latihan penerbangan. Peningkatan permintaan jasa transportasi udara memerlukan pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana bandar udara. Pengembangan bandara ini menindaklanjuti rencana kerjasama regional dalam wilayah operasi bandara yang meliputi kawasan segitiga Yogyakarta, Solo, dan Semarang yang memiliki potensi di sektor pariwisata, industri, pertanian, karena bandara ini merupakan salah satu simpul penting dalam pengembangan kawasan tersebut, maka pengembangan bandara ini diharapkan akan dapat memberikan keuntungan bagi keduanya maka dari itu peningkatan di bandara ini diperluas lagi dengan cara meningkatkan terminal penumpang.

Sumber rujukan lain yang digunakan penulis yaitu Azwir, dalam tesisnya yang berjudul Pelaksanaan Ganti Rugi Hak Atas Tanah Untuk Kepentingan Umum Pengembangan Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh, Medan: Universitas Sumatera Utara 2009, yang menjabarkan proses pelaksanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum tidak dilaksanakan sesuai

peraturan undang-undang yang berlaku dan tidak penetapan harga ganti rugi tidak dilakukan secara bermusyawarah. Dalam tesis ini juga membahas tentang penolakan penetapan harga ganti rugi dari pemegang hak atas tanah.

Berdasarkan kajian yang telah disebutkan di atas, maka telah ada sebelumnya yang meneliti tentang Bandara Sultan Iskandar Muda dengan berbagai macam objek kajiannya. Namun pada penelitian ini peneliti akan mengkaji tentang Sejarah Bandara Sultan Iskandar Muda dari Masa Jepang Hingga Sekarang.

### **G. Metode Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode sejarah, yaitu, heuristik, kritik sumber, interpretasi atau penafsiran.<sup>8</sup> Sesuai dengan metode sejarah di atas, maka langkah proses dalam penelitian dan penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### **a. Heuristik**

Heuristik adalah kegiatan mencari dan menemukan sumber yang diperlukan. Berhasil-tidaknya pencarian sumber, pada dasarnya tergantung dari wawasan peneliti mengenai sumber yang diperlukan dan ketrampilan teknis penelusuran sumber. Berdasarkan bentuk penyajiannya, sumber-sumber sejarah terdiri dari arsip, dokumen, buku, majalah/jurnal, surat kabar, dan lain-lain

---

<sup>8</sup> Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, 1985).

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1. Dokumentasi

Dokumentasi adalah pengumpulan data yang diperoleh dari catatan-catatan atau sumber tertulis dari objek penelitian yang terpercaya.<sup>9</sup>Dengan cara menelaah buku-buku terutama yang berkenaan dengan masa Jepang. Data dokumen yang penulis maksud antara lain: arsip atau bekas laporan pertahun mengenai Bandara Sultan Iskandar Muda, PT Angkasa Pura II dan data dokumen yang ada di Dinas Perhubungan Aceh, data ini termasuk kedalam sumber primer. Sedangkan artikel-artikel, hasil laporan dan skripsi yang berkaitan dengan penelitian ini merupakan sumber sekunder.

### 2. Wawancara

Wawancara adalah usaha atau alat yang digunakan untuk mengumpulkan informasi dengan mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan.<sup>10</sup>Wawancara yang penulis maksudkan adalah untuk memperoleh informasi pada masa Jepang dan masa sekarang.Berdasarkan uraian tersebut tujuan wawancara untuk mendapatkan informasi tambahan dari kekurangan yang ada dari sumber tertulis.

---

<sup>9</sup>Sugiono,*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*,(Bandung:Alfabeta,2011), hal.22.

<sup>10</sup>Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak,2007), hal. 85.

Para informan yang penulis wawancarai yaitu pensiunan dari bandara yang berperan penting dalam mengetahui tentang pergerakan Bandara Sultan Iskandar Muda. Disamping itu juga penulis akan mewawancarai beberapa tokoh masyarakat yang berada di seputaran daerah Bandara Sultan Iskandar Muda atau yang menetap di area bandara tersebut.

### 3. Observasi

Observasi adalah mengamati langsung terhadap objek atau keadaan fisik yang diteliti penulis di Bandara Sultan Iskandar Muda pada saat sekarang.

#### b. Kritik Sumber

Kritik sumber ada dua yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal yaitu mempersoalkan apakah sumber yang didapatkan itu asli atau palsu sehingga penulis harus mampu menguji keakuratan data tersebut.<sup>11</sup> Di dalam kritik eksternal ini penulis juga harus mengetahui siapa yang diwawancarai apakah dia orang berpendidikan atau tidak karena itu sangat mempengaruhi keakuratan informasi yang di dapatkan.

Kritik internal ditujukan terhadap isi dari suatu sumber sejarah. Apakah isi yang ada dalam sumber itu memang dapat dipercaya atau tidak, untuk itu yang harus dilakukan adalah membandingkan kesaksian antar berbagai sumber.

#### c. Interpretasi (penafsiran)

Setelah fakta untuk mengungkapkan dan membahas masalah yang diteliti cukup memadai, kemudian dilakukan interpretasi, yaitu penafsiran akan makna

---

<sup>11</sup>Saifudin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pusaka Pelajar, 1998), hal.126.

fakta dan hubungan antara satu fakta dengan fakta lain. Penafsiran atas fakta harus dilandasi oleh sikap yang obyektif. Rekonstruksi peristiwa sejarah harus menghasilkan sejarah yang benar atau mendekati kebenaran.

#### d. Historiografi

Kegiatan terakhir dari penelitian ini (metode sejarah) yaitu merangkaikan fakta berikut maknanya secara kronologis/diakronis dan sistematis. Pada tahap ini rangkaian fakta yang telah ditafsirkan disajikan secara tertulis menjadi sebuah tulisan.

### **H. Sistematika Penulisan**

Agar penelitian ini lebih sistematis dan fokus, maka penulis sajikan sistematika pembahasan sebagai gambaran umum penelitian skripsi. Penulis membagi empat bab ke dalam pembahasan, secara umum dapat dirincikan sebagai berikut.

Dalam bab I (satu) yang menyatakan bab pendahuluan, berisi tentang: latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, penjelasan istilah, tinjauan pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Dalam bab II (dua) adalah gambaran umum tentang Bandara Sultan Iskandar Muda yang berisi tentang: letak geografis dan batas wilayah Bandara Sultan Iskandar Muda, latar belakang Bandara Sultan Iskandar Muda, benda-benda tinggalan Jepang di Bandara SIM, serta konsep pembangunan bandara.

Dalam bab III (tiga) penulis membahas tentang perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda, renovasi bangunan Bandara Sultan Iskandar Muda,

Ornamen di bandara, maskapai penerbangan, manajemen bandara, pelayanan bandara terhadap penumpang, fungsi Bandara Sultan Iskandar Muda, Keamanan, pengelolaan sarana dan utilitas bandara, perkembangan lingkungan sekitar Bandara Sultan Iskandar Muda, serta Bandara Sultan Iskandar Muda Sebagai Bandara Halal Dunia

Pada bab IV (empat) yang merupakan bab akhir (penutup), yang menguraikan tentang kesimpulan hasil analisis dari keseluruhan pembahasan dan saran-saran untuk penelitian di masa yang akan datang.

Dalam penulisan ini penulis berpedoman pada buku *Panduan Karya Tulis Ilmiah (Skripsi, Thesis, Disertasi)*, yang diterbitkan oleh Ar-Raniry Press Banda Aceh Tahun 2004 .

## **BAB II**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Letak Geografis dan Batas Wilayah Bandara**

Pembahasan tentang letak geografis dan batas wilayah bandara ini diambil pada masa sekarang sementara pada masa Jepang itu susah untuk ditemukan sehingga lebih fokus pada masa sekarang. Tetapi ada hal-hal yang tidak ada perubahan di masa kedudukan Jepang dengan masa sekarang seperti data yang peneliti paparkan. Kedudukan terminal penumpang Bandara Sultan Iskandar Muda ini secara administratif lokasi termasuk dalam wilayah tiga desa (Gampong) yaitu terdiri dari Gampong Blang, Gampong Cot Leupon dan Gampong Cot Mancang, kecamatan Ingin Jaya, Kabupaten Aceh Besar.

Luas lahan Bandara Sultan Iskandar Muda 159,412 hektar, lokasi bandara ini terletak 16 km dari pusat Kota Banda Aceh. Bandara Sultan Iskandar Muda yang memiliki pengkodean Internasional IATA : BTJ dan ICAO : WITT ini secara geografis Bandara Sultan Iskandar Muda berada pada posisi koordinat N :  $05^{\circ} 31' 01''$  LU dan  $95^{\circ} 25' 12''$  BT dengan ketinggian rata-rata 19,6 meter di atas permukaan laut<sup>12</sup>. Bandara ini mempunyai batasan-batasan sebagai berikut:

Sebelah Utara : Persawahan Gampong Ujong Blang Kecamatan Kuta Baro

---

<sup>12</sup>Badan Pusat Statistik, *Aceh Besar Dalam Angka 2016*, (Aceh Besar: Bps, 2014), hal. 16.

- Sebelah Timur :PersawahanGampong Blang, Area Sawah Gampong Blang  
Kecamatan Blang Bintang, Pangkalan Udara Iskandar Muda
- Sebelah Selatan : Persawahan Gampong Teupin Bate Cot Malem
- Sebelah Bara :Pasar Tradisional Cot Meuraja, Cot Beut, Cot Bak Nga,  
Gampong Cot Mancang, Cot Masam, Cot Mahdi, Kecamatan  
Blang Bintang, Dan Area Persawahan Gampong Bueng, Bak  
Jok, Kecamatan Kuta Baro

Akses jalan yang dapat dilalui adalah melalui jalan utama Banda Aceh – Lambaro-BlangBintang atau melalui jalan BandaAceh-Darussalam-Blang Bintang waktu yang ditempuh sekitar 15 sampai 20 menit dari pusat kota.

## **B. Latar Belakang Bandara Sultan Iskandar Muda**

Sejarah Indonesia telah membuktikan bahwa sejarah Aceh sangat membenci penjajahan.Hal tersebut sangat dipengaruhi oleh keyakinan mereka pada ajaran agama Islam yang sangat menentang penindasan dari penjajahan.Oleh karena itu rakyat Aceh dengan gagah berani melawan setiap penindasan dan penjajahan terhadap negerinya.Hal tersebut dibuktikan dengan penentangan terhadap Portugis, perlawanan terhadap Belanda, dan pengusiran Jepang dari tanah Aceh.<sup>13</sup>

Pada saat perang dunia ke II jepang datang ke wilayah Asia Tenggara termasuk Indonesia, untuk wilayah Indonesia kota pertama kali tempat Jepang mendarat ialah Tarakan di Kalimantan Timur, wilayah kota lainnya belum

---

<sup>13</sup> Rusdi Sufi, Dkk. *Aceh Tanah Rencong*, (Banda Aceh: Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, 2008), hal. 185

dimasuki Jepang seperti Aceh, karena terlebih dahulu Belanda berada di wilayah tersebut. Jepang memulai ekspansinya ke daerah Aceh pada tahun 1942 di tiga tempat yang berbeda yaitu *Krueng Raba* (Lhok Nga), *Sabang*, dan *Peurelak*. Pendaratan pertama mereka di wilayah Aceh Besar di daerah Krueng Raba. Ketika mendarat di Aceh mereka di sambut dengan baik oleh rakyat Aceh<sup>14</sup>. Melihat peluang tersebut Jepang memakai siasat propaganda mereka untuk menarik simpati dari ulama, *uleebalang* dan masyarakat dengan janji akan membantu masyarakat Aceh untuk mengusir Belanda. Kekuatan yang dimiliki Jepang dan rakyat Aceh, membuat mereka dengan mudahnya berhasil mengusir Belanda dari wilayah Aceh. Rakyat Aceh memberi kepercayaannya kepada Jepang, dan dimanfaatkan Jepang untuk menyusun kekuatan dengan merekrut pemuda-pemuda Aceh untuk menjadi anggota militer Jepang.<sup>15</sup> Pada saat Jepang berkuasa di Aceh, Jepang memperkuat pertahanan militernya dengan membangun pangkalan udara.

Salah satu bukti sejarah bahwa adanya penjajahan Jepang di Aceh yaitu terdapat pangkalan udara peninggalan Jepang. Bandara Sultan Iskandar Muda (Blang Bintang) merupakan sebuah bandara yang dibangun oleh pejazahan Jepang pada tahun 1943 dimana lapangan terbang ini dipergunakan Jepang sebagai pangkalan udara untuk pertahanan di wilayah Asia dalam masa perang

---

<sup>14</sup> Nazaruddin Sjamsuddin, *Revolusi di Serambi Mekkah*, (Jakarta: UI Press, 1999), hal. 42.

<sup>15</sup> Ibrahim Alfian, Dkk, *Evolusi Kemerdekaan Indonesia di Aceh (1945-1949)*, (Aceh: Museum Aceh, 1982), hal. 9.

dunia II.<sup>16</sup>Dalam pemilihan lokasi tidak terlepas dari adanya alasan tertentu seperti menghindari serangan-serangan dari luar, sebab Jepang mendirikan lapangan terbang ini tidak terlepas dari berbagai ambisinya dan kepentingan militer serta dalam menyebarkan pengaruhnya untuk menguasai wilayah Asia secara umum.

Lokasi Blang Bintang merupakan tempat yang sangat strategis dimana letaknya lumayan jauh dari perkotaan dan pesisir pantai yang diapit oleh Gunung Linteung yang membuat tempat ini semakin strategis untuk pangkalan militer. Dalam proses pembangunan Bandara Blang Bintang ini, pemerintah Jepang melalui pasukan militernya yang ditempatkan di wilayah Aceh memperkerjakan masyarakat setempat dan dibantu oleh anggota militer Jepang sebagai pengawas lapangan. Para pekerja pada proses pembangunan bandara ini tidak ada yang dibayar, bahkan para pekerja dipaksa untuk bekerja kepada Jepang dan tidak jarang terjadi kekerasan pada pekerja dilapangan yang dilakukan oleh Prajurit Jepang.<sup>17</sup>

Pembangunan Bandara Blang Bintang dilakukan dengan alat seadanya, seperti halnya cangkul dan alat-alat penunjang lainnya milik masyarakat setempat. Dengan alat yang seadanya sangat menguras tenaga dan emosi pekerja dan tidak jarang terjadi pemberontakan antara pekerja dengan prajurit

---

<sup>16</sup> Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1977), hal. 29.

<sup>17</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Imran Ali (68), Warga Gampong Leupon Pada 29 Maret 2017.

Jepang.<sup>18</sup>Saat itu pembangunan utama pemerintah Jepang yaitu memfokuskan pada landasan pacu (*Runway*), supaya proses penerbangannya bisa disegerakan sebagaimana dengan misi utamanya.<sup>19</sup>

Setelah terjadinya perang Dunia ke II dan di jatuhkan bom atom di wilayah Jepang khususnya di Hiroshima dan Nagasaki yang menyebabkan kehancuran sangat besar terhadap Jepang yang mengakibatkan Jepang menyatakan kalah tanpa syarat kepada sekutunya.<sup>20</sup>Dengan dinyatakan kekalahan Jepang tersebut maka berakhirnya kekuasaan Jepang di seluruh Indonesia termasuk Aceh. Akibat dari kekalahan tersebut Jepang meninggalkan Indonesia, bahkan mengakibatkan banyak tempat maupun fasilitas yang ditinggalkan Jepang tidak dapat dijalankan salah satunya yaitu Bandara Blang Bintang. Bandara ini sempat vakum selama kurang lebih delapan tahun dengan keadaan fisiknya yang sudah tidak terawat.

### **C. Benda-Benda Tinggalan Jepang di Bandara SIM**

Sejak dibangunnya Bandara Blang Bintang sampai Jepang meninggalkan Aceh pada tahun 1945, proses pembangunan Bandara Blang Bintang yang lumayan singkat ini tidak sempat dioperasikan, proses pembangunan terhenti dan tidak selesai yang menyebabkan Bandara Blang Bintang tidak berfungsi selama

---

<sup>18</sup>Hasil Wawancara Dengan Bapak Junaidi (70), Warga Gampong Karing Pada 27 Maret 2017.

<sup>19</sup>Aerodrome Data, *sejarah Bandar udara PT (Persero) Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Banda Aceh*, (Banda Aceh), hal. 19.

<sup>20</sup> Usman Husein, Zaki Fuad Khalil, Dkk, *Aceh Serambi Mekkah*, (Banda Aceh: Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, 2008), hal. 320.

delapan tahun lamanya. Pada masa Jepang fasilitas yang sudah ada terdiri dari landasan pacu,<sup>21</sup> tempat parkir dengan kondisi yang sudah sangat memprihatinkan, serta radio milik tentara Jepang yang digunakan sebagai alat penghubung komunikasi dengan ukuran jarak jauh yang sudah tidak berfungsi lagi.<sup>22</sup>

Peninggalan Jepang yang lainnya adalah benteng atau bunker mirip seperti trowong yang merupakan benteng pertahanan Jepang yang dibangun untuk mengantisipasi adanya serangan balik dari pihak luar, terutama Belanda yang baru terusir dari Indonesia. Masyarakat setempat menyebut benteng pertahanan Jepang ini dengan sebutan *kurok-kurok*.<sup>23</sup> Bangunan ini berada di sebelah kanan dari kantor teknisi bandara keadaannya sudah tidak terawat dan sulit dijangkau (lihat lampiran foto 15). Kemudian di area kantin Bandara terdapat dua batu besar yang berupa prasasti. Kedua batu prasasti ini terdapat ukiran-ukiran/tulisan Mandarin. Sebelum perenovasian bandara batu prasasti ini berada di area parkir roda empat. Setelah renovasi batu nisan tersebut dipindahkan ke area kantin (lihat lampiran foto 16).

#### **D. Konsep Pembangunan Bandara**

Sebagai salah satu Bandar udara Internasional yang ramai dikunjungi oleh wisatawan domestik maupun mancanegara, sudah tentu bandar udara

---

<sup>21</sup>Landasan Pacu (*Runway*) adalah sepetak tanah persegi panjang yang ditentukan pada bandara di daratan atau perairan yang dipergunakan untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara.

<sup>22</sup>Wawancara Muhammad Nasir, Warga Gampong Cot Mahdi (68) Pada Tanggal 1 April 2017.

<sup>23</sup><https://hasabasrimnur.wordpress.com>. Benteng Peninggalan Jepang di Aceh diakses Pada Tanggal 6 Juni 2017.

Internasional Sultan Iskandar Muda mempunyai fasilitas-fasilitas untuk menyelenggarakan pelayanan bagi pesawat, penumpang dan barang/kargo.<sup>24</sup>

Untuk menyelenggarakan pelayanan bagi pesawat, penumpang dan barang, sebuah Bandar udara harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pokok antara lain sebagai berikut:

**1. Fasilitas Sisi Udara (*Air Side Facility*) antara lain:**

a. Landasan Pacu (*Runway*)

Landasan pacu yang mutlak diperlukan pesawat. Landasan pacu adalah jalur perkerasan yang dipergunakan oleh pesawat untuk mendarat dan melakukan lepas landas.

b. Penghubung Landasan Pacu (*Taxiway*)

Penghubung Landasan Pacu adalah jalur yang menghubungkan antara tempat parkir dengan landasan pacu. Keberadaannya sangatlah penting karena dengan adanya penghubung landasan pacu, pesawat dapat berjalan menuju area parkir pesawat dengan aman tanpa mengganggu pesawat lainnya.

c. Area Parkir Pesawat (*Apron*)

Apron atau peralatan pesawat adalah tempat dimana pesawat dapat parkir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang ataupun mengisi bahan

---

<sup>24</sup>Gigi Gumilang, Evaluasi Tingkat Pelayanan Fasilitas Sisi Udara Bandara Internasional Juanda Surabaya, "*Skripsi*", (Malang: Fakultas Teknik Jurusan Sipil Universitas Brawijaya Malang), hal. 11.

bakar. Konstruksi apron umumnya beton bertulang, karena memikul beban besar dari pesawat besar yang statis dari pesawat.<sup>25</sup>

Area parkir pesawat (Apron) ada 3 yaitu:

- a) *Tranffic Area*, daerah yang disediakan untuk menaikan dan menurunkan penumpang, muatan, pengisian bahan bakar.
- b) *Parking Area*, daerah yang disediakan untuk parkir pesawat.
- c) *Maintenance Area*, daerah yang disediakan untuk pemeliharaan pesawat<sup>26</sup>

d. Unit Pertolongan Kecelakaan

Tersedia unit atau fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK) dengan peralatan lengkap sesuai dengan katagori persyaratan menurut ICAO.<sup>27</sup>

e. Sistem Lampu

Lampu landasan pacu, lampu *taxiway* dan PAPI (*Precision Approach Path Indicator*), lampu pendekatan dan SFL, Suar berotasi, dan Lampu *threshold, runway end identification light (REIL)*.

## 2. Fasilitas Sisi Darat (*Land Side Facility*) antara lain:

a. Bangunan Terminal Penumpang

---

<sup>25</sup><https://www.ilmutekniksipil.com>, diakses pada tanggal 23 September 2017

<sup>26</sup>Pedoman Teknis Perancangan Rinci Konstruksi Landasan Pacu (Runway), Landasan Hubung (*Taxiway*) dan Landasan Parkir Apron Pada Bandar Udara di Indonesia, (Jakarta: 2005).

<sup>27</sup>Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/94/IV/98 Tentang Persyaratan teknis dan Operasi Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemandam Kebakaran.

Terminal penumpang adalah elemen pertama selain landasan pacu yang mutlak berada di bandara karena di bangunan inilah calon penumpang pertama kali menginjakkan kakinya. Di dalam terminal ini, penumpang dapat membeli tiket, melakukan *check-in*, menunggu dan sebagainya.

b. Bangunan Terminal Kargo

Bangunan terminal kargo pengirimannya dilayani di gedung kargo yang terpisah letaknya dengan terminal penumpang.

c. Bangunan Operasi

Bangunan operasi adalah bangunan-bangunan yang berfungsi untuk menampung kegiatan yang menunjang kegiatan operasional, keselamatan penerbangan dan pelayanan umum di bandara.

d. Menara Pengawas Lalu Lintas Udara Atau ATC (*Air Traffic Control*)

Menara pengawas lalu lintas udara adalah penyedia layanan yang mengatur lalu-lintas di udara terutama pesawat terbang untuk mencegah pesawat terlalu dekat satu sama lain dan menghindarkan dari tabrakan.

e. Bangunan Meteorologi

Bangunan meteorology adalah ruangan kantor yang di fungsikan untuk unit teknis, untuk menunjukan sandi atau keterangan yang mengikutinya berupa informasi cuaca yang berlangsung di bandara. Pengecekannya dibuat rutin secara berskala setiap 30 menit sekali, untuk dikirim ke stasiun penerbangan lainnya atau dikirim ke pusat-pusat data dan analisis yang ditentukan.

f. Bangunan Penumpang Kelas Utama/VIP

Bangunan penumpang yang diperuntukan bagi kegiatan pelayanan tertentu seperti pejabat tinggi negara dan tamu negara. Pemeriksaan dilakukan sama seperti pemeriksaan pada penumpang umum.

g. Bangunan Teknik

Tempat penyediaan dan penyaluran sumber daya listrik yang di butuhkan oleh bandar serta tempat penyimpanan peralatan bandara.

h. Bangunan Administrasi dan Perkantoran

Bagian atau ruangan tertentu di dalam terminal penumpang yang diperuntukan bagi kegiatan manajemen terminal, serta tempat untuk memenuhi kebutuhan karyawan Bandar udara dalam melaksanakan tugas-tugasnya.<sup>28</sup>

### 3. Fasilitas Navigasi Penerbangan

a. Alat bantu navigasi penerbangan

- a) NDB (*Non Directional Beacon*) membantu penerbangan untuk mengetahui posisi suatu Bandar udara dengan memancarkan sinyal gelombang radio ke segala arah dan alat ini bekerja pada frekuensi antara 190KHz-1750 KHz.
- b) DVOR (*Dopper Very High Frequency Omnidirectional Range*) yang merupakan alat bantu navigasi udara yang memberikan informasi arah kepala pesawat terhadap bandara dan membantu pesawat melakukan pendaratan.

---

<sup>28</sup>Zainudin Achmad, *Selintas Pelabuhan Udara*, 2002

- c) ILS (*Instrument Landing Sistem*) adalah alat bantu pendaratan yang memberikan informasi sudut pendaratan dan posisi *runway*.
- d) DME (*Distance Measuring Equipmet*) berfungsi sebagai pengukur jarak antara pesawat dengan rambu udara.<sup>29</sup>

#### 4. Fasilitas Komunikasi Penerbangan

a. Komunikasi antar stasiun penerbangan dan peralatan komunikasi lalu lintas penerbangan terdiri atas:

- a) AFS (*Aeronautical fixed service*) adalah hubungan komunikasi antar tempat-tempat yang tetap dan tertentu terutama disediakan untuk keselamatan penerbangan.
- b) AMS (*Aeronitcal Mobile Service*) adalah kominikasi antara radio timbale balik antara pengawas lalu lintas udara dengan pilot pesawat dalam rangka pertukaran berita untuk keperluan pengendalian operasi lalu lintas udara secara aman, lancar dan teratur.
- c) ATIS (*Automatic Terminal Information Service*) adalah frekuensi radio yang memancarkan informasi secara otomatis tanpa henti. Informasi yang diberikan berupa informasi landasan yang digunakan dan cuaca terkini.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup>Aerodrome, *Dasar-Dasar Perencanaan Bangunan Terminal Penumpang*, 1990, hal 21.

<sup>30</sup>Direktorat Banguanan dan Prasarana Sisi Darat, Presentasi Sub Direktoriat Teknik Bandara Direktoriat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan, Jakarta.

## 5. Fasilitas Penunjang Bandar Udara

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang secara langsung dan tidak langsung menunjang kegiatan bandara dan memberikan nilai tambah secara ekonomis pada penyelenggara bandara, penginapan/ hotel, perbengkelan pesawat, fasilitas pergudangan, pertokoan dan restoran bagi para penumpang tersedia restoran dan toko-toko yang menyediakan makanan, minuman serta souvenir. Sebelum masuk *area boarding*, penumpang dapat berbelanja di toko-toko yang berjajar di ruang keberangkatan.

Fasilitas bandara tidak hanya memfokuskan pada pergerakan penumpang dan barang serta penunjang lainnya, tetapi sistem kontrol kualitas lingkungan harus diberikan prioritas tinggi seperti pengolahan limbah. Pengolahan limbah yang sangat di perlukan karena dampaknya sangat luas mengganggu keindahan dan memberi efek bau busuk, Semestinya pengelolaan limbah ini mempunyai kontrol dengan sangat ketat sehingga tidak terganngu serta tidak terjadinya pencemaran lingkungan yang membahayakan lingkungan dan masyarakat sekitar. Tetapi dampak pembangunan bandara dan fasilitas umum terhadap lingkungan cenderung hanya mendapat sedikit perhatian<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup>Basuki, Heru, *Merancang Merencana Lapangan Terbang*, (Bandung: Penerbit Alumni, 1992).

## **BAB III**

### **BANDARA SULTAN ISKANDAR MUDA DEWASA INI**

#### **A. Perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda**

Sejalan dengan permintaan zaman yang semakin lama semakin meningkat armada transportasi udara juga ikut menyesuaikan dirinya dengan perubahan zaman. Peningkatan permintaan jasa transportasi udara memerlukan pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana 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 maupun sisi darat. Sebab dengan dilakukannya pengembangan secara keseluruhan dapat memberikan dampak positif bagi sebuah bandara.<sup>32</sup>

Saat akan di buka kembali oleh pemerintah Republik Indonesia sebagai pengelola Bandara Blang Bintang 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, penambahan fasilitas-

---

<sup>32</sup>Hary Wibowo, Penataan Ulang Pelayanan Ruang Udara Dalam Rangka Keselamatan Penerbangan di Indonesia dan Pemilihan Alternatifnya, "*Tesis*", (Jakarta: Fakultas Teknik Program Studi Elektro, 2012), hal. 7.

fasilitas terminal, pekerja, pengurus bandara, serta alat-alat yang dibutuhkan dilapangan seperti, radio kontrol serta dilengkapi meja kursi ada semua alat-alat yang menunjang kebutuhan sebuah bandara.

Kondisi Bandara Sultan Iskandar Muda setelah ditinggalkan Jepang pada tahun 1945, kondisi bangunan bandara dengan konstruksi beton yang berukuran 700 meter x 23 meter tanpa adanya fasilitas di bagian sisi darat. Dari tahun ketahun proses renovasi Bandara sedikit demi sedikit membaik, Pada tahun 1953 Bandara Sultan Iskandar Muda dibuka kembali oleh pemerintah republik Indonesia untuk tujuan pendaratan pesawat.<sup>33</sup> Landasan ditingkatkan dengan konstruksi Asphalt kolakan menjadi 1.300 meter x 23 meter dan telah dapat digunakan oleh pesawat jenis Dakota. Pada tahun ini, fasilitas sisi darat hanya terdapat bangunan kayu yang memakai atap rumbia. Pada saat itu pesawat pertama kali mendarat adalah Dakota DC-3, dan beberapa tahun kemudian ditambah dengan pendaratan pesawat Convair 240.<sup>34</sup>

Kemudian pada tahun 1955 lapangan udara Sultan Iskandar Muda diserahkan dari pemerintahan daerah kepada Direktorat Jenderal perhubungan Udara yang pada saat itu namanya penerbangan sipil. Selanjutnya pelabuhan udara ini terus berkembang demikian juga dengan halnya jenis pesawat udara terus meningkat dari jenis pesawat konver menjadi Fokker 27 diterbangi oleh perusahaan penerbangan Garuda Indonesia Airways (GIA) dimulai sejak 1965.

---

<sup>33</sup>Browsur Bandara Sultan Iskandar Muda, 2009

<sup>34</sup>PT Angkasa Pura II, *Laporan pelaksanaan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL) Rencana Pemantauan Lingkungan (RPL) Semester 1 Januari-Juni Tahun 2015*, Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Aceh Besar, hal. 3.

Sejak mulai dicanangkan pembangunan nasional melalui rencana pembangunan lima tahun (Repelita) Bandara Sultan Iskandar Muda ikut membenahkan diri sejak itu mulai dibangun lapangan terbang konstruksi aspal hotmik dan perenopasian pada gedung terminal utama dengan menambah ukuran loby penumpang guna untuk dapat memberi ruang istirahat bagi para penumpang dan calon penumpang baru. Sejalan dengan peningkatan prasarana angkutan udara jenis pesawat udara yang menerbangi Bandara Sultan Iskandar Muda sejak tahun 1972 diterbangi jenis pesawat Fokker 28 dan juga diterbangi oleh perusahaan garuda Indonesia airways.<sup>35</sup>

Kemudian sejak tahun 1975 lapangan terbang Bandara Sultan Iskandar Muda ditingkatkan dengan konstruksi *overlay Runway* dan penambahan panjang landasan pacu dari 1.300 meter menjadi 1.450 meter, dengan lebar 30 meter dan memperluas tempat parkir pesawat, peningkatan ini dilaksanakan oleh PT. Waskita Karya. Dengan terus meningkat permintaan jasa angkutan udara sekaligus untuk mengangkut para peserta MTQ Nasional ke XII tahun 1981 Bandara Sultan Iskandar Muda di tingkatkan lagi dengan *overlay* landasan pacu eksisting dan perpanjangan 1.450 meter menjadi 1.850 meter dan dapat didarati sejenis pesawat DC- 9 dan dan B-737 terbatas, serta didukung dengan instalasi dari Radar yang terletak di gunung linteung dalam jarak kurang lebih 14 km dari bandara.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup>Hendri Yuzal, Pengembangan Terminal Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Nangroe Aceh Darussalam Penekanan Desain Arsitektur Renzo Piono, "*Skripsi*", (Semarang: Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur Universitas Diponegoro, 2005), hal. 2.

<sup>36</sup>*Ibid*, hal 2.

Sejalan dengan terus meningkat permintaan jasa angkutan udara dimana fasilitas landasan masih terbatas untuk diterbangi sejenis pesawat DC-9, maka pada tahun 1991/1992 lapangan terbang Bandar Sultan Iskandar Muda dikembangkan lagi dengan perpanjangan landasan pacu dari 1.850 meter menjadi 2.250 meter dengan lebar 45 meter serta peningkatan kemampuannya dengan *overlay* landasan *eksisting*.<sup>37</sup>

Pada 9 April 1994 Bandara Sultan Iskandar Muda bergabung dengan PT(Persero) Angkasa Pura II, berdasarkan Surat Menteri Keuangan Nomor 533/MK.016/1994 dan Surat Menteri Perhubungan A. 278/AU.002/SKJ/1994. Perubahan yang diusulkan dari nama Blang Bintang Airport ke Bandara Sultan Iskandar Muda diperoleh melalui:

- a. Surat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Istimewa Aceh NO.553.2/ 61 tanggal 4 April 1995.
- b. Surat Gubernur Daerah Istimewa Aceh No.55.2/8424 tanggal 11 April 1995.
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 20 tahun 1995 tanggal 11 Mei 1995 tentang perubahannamaBlang Bintang Airport menjadi BandaraSultan Iskandar Muda.<sup>38</sup>

Nama Sultan Iskandar Muda diambil untuk mengenang jasa pahlawan Nasional Daerah Aceh (saat itu), dimana pada masa hidupnya mampu

---

<sup>37</sup>“Berita Tentang Bandar UdaraDinas Teknik Bandara Udara Sultan Iskandar Muda Blangbintang-Banda Aceh”, (Banda Aceh: PT Angkasa Pura II), Hal 9

<sup>38</sup>Surat Menteri Keuangan Nomor 533/MK.016/1994 dan Surat Menteri Perhubungan A. 278/AU.002/SKJ/1994.

mempersatukan khususnya daerah Aceh terutama dalam bidang agama, adat istiadat, dan pendidikan. Maka sejak tahun 1995 Bandara Blang Bintang diganti dengan Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda, peresmian pergantian nama bandara tersebut diresmikan oleh menteri Perhubungan Nasional yang saat itu adalah bapak Hariyanto Danutirtodan disaksikan oleh para tokoh petinggi Aceh baik dari kalangan Intelektual, Agama, Adat dan sebagainya.<sup>39</sup>

Pada tahun 1999, pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda dilanjutkan dengan menambahkan 2.500 meter panjang landasan untuk dapat menampung pesawat berbandan lebar Air Bus A.330- EA, dalam rangka untuk melayani keberangkatan jamaah haji sehubungan dengan pemilihan Bandara tersebut sebagai salah satu embarkasi/debarkasi haji, dan pada tanggal 15 februari 2000 telah dimulai dengan penerbangan perdana untuk jamaah haji.

Capaian dalam program perkembangan bandara di tahun 2000an melibatkan tiga Instansi guna untuk pembangunan bandara saat itu, yang pertama Angkasa Pura II yang kedua Pemerintah Daerah Aceh, serta Badan Rekonstruksi dan Rehabilitas (BRR) NAD-Nias. Pada tahun 2002, pihak Pemerintah Daerah kembali melakukan pembebasan tanah. Pembebasan tanah ini berlangsung sampai dengan tahun 2008 dengan memiliki tanah seluas 61,91 Ha. Pada tahun 2006 sampai dengan 2008 Pihak Angkasa Pura II membangun terminal penumpang dan kargo. Selanjutnya, Pada tahun 2006 pihak Badan Rekonstruksi dan Rehabilitas

---

<sup>39</sup>*Ibid*, Berita Tentang Bandar Udara Dinas Teknik Bandara Udara Sultan Iskandar Muda Blangbintang-Banda Aceh, hal 11.

(BRR) NAD-Nias mempunyai tugas untuk memperpanjang landasan tempat parkir pesawat, tempat parkir kendaraan roda empat dan roda dua.<sup>40</sup>

## **B. Renovasi Bangunan Bandara Sultan Iskandar Muda**

Dalam mengantisipasi tingkat kepadatan lalu lintas udara dan untuk memacu pembangunan daerah maka Bandara Sultan Iskandar Muda perlu dikembangkan lagi. Pada tahun 2006, bandara tersebut mengalami perkembangan yang signifikan yaitu setelah Tsunami yang terdapat bangunan terminal baru menggantikan gedung terminal lama yang didanai oleh PT. Angkasa Pura II.<sup>41</sup>

Dalam proses Perencanaan pembangunan gedung terminal baru Bandara Sultan Iskandar Muda, pihak bandara menunjuk PT Citra Raya Bank Sultan untuk memberi ide dan saran dalam proses pembangunan terminal bandara. Kemudian PT Citra Raya Bank Sultan membuat sebuah perencanaan untuk membangun terminal Bandara yang lebih menarik. Pada saat itu yang menjadi gubernur Aceh adalah Abdullah Puteh. Pihak direktur PT Citra Raya Bank Sultan yaitu Bapak Sonta Wisesa berkonsultasi langsung dengan Gubernur Aceh guna untuk merealisasikan perubahan terminal Bandara. Gubernur Aceh Abdullah Puteh menginginkan terminal Bandara Sultan Iskandar Muda mempunyai nilai-nilai yang Islami.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup>Browser Bandara Sultan Iskandar Muda, 2009.

<sup>41</sup>Wawancara dengan Yunidar, Aceh Besar. Krung Lumpang(57), Karyawan Angkasa Pura II

<sup>42</sup>Hasil wawancara Ponidoan, warga gampong Cot Meuraja (69), Pensiunan dari kepala Bidang Teknisi Bandara SIM .

Kemudian pihak PT Citra Raya Bank Sultan, dan Gubernur Aceh menunjuk Teuku Alaidinsyah yaitu arsitektur jebolan ITS 87 dan Master Perumahan dan Lingkungan dari Toyohasyi University Of Technology di Toyohashy, Jepang tahun 1998<sup>43</sup> ini untuk merealisasi keinginan keduanya. Bandara ini akan di desain sesuai dengan ciri Aceh yang dikenal dengan Serambi Mekkah. Setelah mengalami pembangunan gedung terminal bandara ini menggunakan arsitektur bergaya Timur Tengah dengan tampilan tiga kubah menghiasi atas gedung yang mencerminkan khas Islami. Satu kubah utama diletakkan sebagai pusat bangunan, dan dua kubah kecil di atas menara yang dilengkapi garbarata sebagai pintu gerbangnya.<sup>44</sup> Pada bagian luar Bandara yang menampilkan tiga kubah ini sebagai perlambangan tiga unsur keistimewaan utama daerah Aceh, yaitu Agama, Budaya dan Pendidikan, yang menjadi ciri khas yang sangat eksentrik. Desain khas inilah yang membuat tampilan bandara yang berkapasitas hingga 1,750 juta penumpang pertahun itu lebih menyerupai bangunan sebuah mesjid daripada sebuah bandara.<sup>45</sup>

Bandara Sultan Iskandar Muda adalah bandara pertama dengan desain terunik yang pernah ada di Indonesia. Keunikan fasilitas yang menyerap dana investasi dari internal PT Angkasa Pura II, dari Pemdasa melalui dana APBN, dan dari Badan Rekonstruksi dan Rehabilitas (BRR) NAD-Nias kurang lebih

---

<sup>43</sup>*Ibid*, hal 166

<sup>44</sup>Agus Wahyudin, Aliyudin Sofyan, Kasih PT Angkasa Pura II Menjaga Serambi Mekkah, (Jakarta: PT Multi Mobilitas Mandiri, 2005), hal. 113

<sup>45</sup>Serambi Indonesia, *Percepatan Perluasan Bandara SIM*, Rabu 19 Maret 2008.

Rp.339.240 Triliun tersebut terletak pada desain arsitektur yang memadukan arsitektur Islam, Modern dan Tradisional di bagian interiornya.<sup>46</sup>Sirkulasi penumpang keberangkatan dan kedatangan bertemu pada lantai dasar.Kapasitas ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan mampu menampung 400 penumpang untuk penerbangan domestik dan internasional.

Bandara ini juga di lengkapi terminal VIP yang merupakan terminal penumpang yang diperuntukan bagi kegiatan pelayanan orang-orang tertentu seperti pejabat tinggi negara dan tamu-tamu negara.Terminal VIP terpisah dengan bangunan terminal penumpang umum.Terminal VIP memiliki fasilitas yang istimewa baik dari segi ruangan maupun dalam segi keamanannya.Dengan sistem keamanan dinding tidak tembus peluru dan fasilitas-fasilitas lainnya yang sangat mewah (lihat lampiran foto 6).<sup>47</sup>Sehingga pada tanggal 20 Agustus 2009 bandara Internasional Sultan Iskandar Muda diresmikan oleh Presiden Indonesia yaitu Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

Di penghujung akhir tahun 2017 ini Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda tidak mengalami perubahan ataupun perombakan.Secara keseluruhan bandara ini masih dengan fasilitas sisi udara bandara apron/ penetapan pesawat udara memiliki memiliki luas 400 meter x 200 meter. Dilengkapi dengan kapasitas 7 tempat parkir, serta *parallel taxiway* dimensi dengan ukuran 23 meter x 12000 meter dengan permukaan asphalt beton. Landasan pacu Bandara Sultan Iskandar

---

<sup>46</sup>Harian Rakyat Aceh, 05 September 2007.

<sup>47</sup>Hasil Wawancara Budi, warga Lam Seupeng (30) Jabatan Operator Teknisi Bandara SIM.

Muda saat ini berukuran 3000 meter x 45 meter dengan fasilitas permukaan asphalt beton. Luas area terminal landasan pacu yaitu dengan luas mencapai 2.348 meter<sup>2</sup>, serta luas area loby 1.626 meter<sup>2</sup>.

Area tempat check in 1.040 meter<sup>2</sup>, dengan memiliki luas terminal penumpang (domestik) kedatangan adalah 586,02 meter<sup>2</sup> dengan jumlah kapasitas 420 penumpang pada saat jam sibuk. Luas terminal penumpang domestik keberangkatan adalah 418,8 meter<sup>2</sup>, dengan jumlah kapasitas 280 penumpang saat jam sibuk. Luas terminal penumpang (Internasional) kedatangan adalah 602,48 meter<sup>2</sup> dengan jumlah kapasitas 463 penumpang. Luas terminal penumpang (Internasional) keberangkatan adalah 418,8 meter<sup>2</sup> dengan jumlah kapasitas 280 penumpang. Luas kapasitas terminal penumpang tersebut yang mampu menampung 1.700.000 penumpang pertahun.<sup>48</sup>

Luas ruangan terminal VIP adalah 252 meter<sup>2</sup> dengan jumlah kapasitas maksimal adalah 125 orang. Luas terminal barang atau kargo keseluruhan 356,29 meter<sup>2</sup> dengan kapasitas 45 meter<sup>3</sup>. Jumlah angkutan kargo keberangkatan internasional dan domestik adalah 632.641 kg/tahun. Jumlah angkutan kargo kedatangan domestik adalah 3.143.718 kg/tahun.<sup>49</sup> Adanya fasilitas mushalla di terminal bandara Sultan Iskandar Muda dengan kapasitas 1 area parkir, 1 loby kedatangan Internasional, 1 loby kedatangan domestik, 1 *boarding*

---

<sup>48</sup> Angkasa Pura II Bandara Sultan Iskandar Muda Indonesia Airport Company

<sup>49</sup> Sultan Iskandar Muda-Airport.Co.Id Informasi Kargo Bandara Sultan Iskandar Muda

*loungedomestik*, 1 *boarding lounge* Internasional dengan total Internasional = 5 ruang mushalla.<sup>50</sup>

Kemudian bandara ini juga dilengkapi area parkir kendaraan dengan luas total 22.000 Meter<sup>2</sup>, dengan kapasitas parkir roda 4 adalah 200 unit dan kapasitas parkir roda dua adalah 250 unit, kapasitas parkir bus adalah 6 unit, kapasitas parkir taxi adalah 25 unit. Serta di lengkapi dengan restoran, gerai makanan, tempat-tempat penjualan souvenir, ruang menyusui dan lain sebagainya yang terdapat di bandara ada sekitar 52 unit.<sup>51</sup>

### **C. Ornamen Bandara Sultan Iskandar Muda**

Ornamen berasal dari bahasa latin “ornane”, berarti menghiasi. Dari artian sesuatu dari asal mulanya kosong sehingga terisi hiasan-hiasan. Dari pengertian tersebut dapat dikatakan bahwa segala sesuatu yang dibuat baik berupa coretan, goresan, ukiran dan sebagainya dengan tujuan untuk menambah keindahanakan konsep religius disebut ornament Islami.<sup>52</sup>

Ornamen merupakan salah satu unsur pelengkap yang sering kita jumpai pada setiap karya arsitektur Nusantara, tidak hanya pada mesjid pada bangunan-bangunan lain ornamen juga mengambil peran penting dalam menemukan keindahan bangunan. Biasanya ornamen dipakai pada setiap karya arsitektur untuk menciptakan keindahan pada bangunan yang dihasilkan dengan tujuan untuk menggugah rasa manusia, sehingga tidak mengherankan pada setiap sisi bangunan

---

<sup>51</sup>*Ibid*, hal. 20.

<sup>52</sup>Peter J. M. Nas, Masa Lalu Dalam Masa Kini Artitektur di Indonesia,(Jakarta:PT Gramedia Pustaka Utama, 2009), hal. 25

selalu dihiasi oleh beragam ornament dengan bermacam tipe yang sesuai dengan tata letaknya masing-masing.<sup>53</sup>

Sebelum perubahan yang terjadi pada tahun 2005 Bandara Sultan Iskandar Muda memiliki konsep bangunan yang memadukan arsitektur vernakular. Arsitektur vernakular adalah gaya arsitektur yang dirancang berdasarkan kebutuhan lokal, ketersediaan bangunan, dan mencerminkan tradisi lokal dan gaya arsitektur ini dirancang oleh masyarakat lokal. Terlihat pada bentuk bangunan Bandara di bagian atap yang mengaplikasikan perulangan tigaatap pelana (lihat lampiran foto 10), yang mana bentuk atap ini mempunyai kesamaan dengan rumah adat Aceh. Di Bandara ini juga terdapat ornament-ornamen seperti ornament *Tulak Angen*, *Pinto Aceh*, dan ornament geometris.<sup>54</sup>

Penggunaan ornament geometris terdapat pada dinding *check-in counter* bangunan, ornament pintu Aceh berada di dinding pintu masuk terminal keberangkatan dan kedatangan, dan penggunaan ornament *Tulak Angen* pada atap bangunan bandara untuk memberikan identitas atap tradisional Aceh. Ini memakai motif flora yang dibentuk geometris peletakannya di setiap sisi atap bangunan (lihat lampiran foto no 11). Setelah mengalami pembangunan yang dilakukan pihak bandara ornament-ornamen di bandara semakin banyak dan mengalami beberapa penambahan yang membuat interior bandara semakin indah dan terkesan megah.

---

<sup>53</sup>Barbara Leigh,(Ter) Latifa Tajeb Tirtosudiro, *Hands Of Time: Tangan-Tangan Terampil*, (Jakarta: Djambatan,1989), hal.56

<sup>54</sup>Didi Renaldi, Laporan Perancangan Redesain Terminal Penumpang Domestik Bandara Sultan Iskandar Muda, "*Tugas Akhir*", (Universitas Persada Indonesia, 2017),hal 10.

Melihat pada bagian interior di Bandara Sultan Iskandar Muda dihiasi dengan ornament tradisional Aceh. Menurut sudut pandang budaya, potensi ragam hias yang utama adalah kemampuannya dalam memberi nilai tambah kepada suatu objek. Banyak bangunan-bangunan masa kini yang memasukkan unsur-unsur tradisional, khususnya pada pemakaian ragam hias tradisional.<sup>55</sup> Ragam hias Aceh dulunya memiliki makna filosofis dan simbolis, namun di Bandara Sultan Iskandar Muda ragam hias Aceh hanya sebagai nilai estetika ruang saja.

Penggunaan ragam hias Aceh pada masa sekarang khususnya di Bandara Sultan Iskandar Muda hanya beralaskan pada kepatuhan terhadap peraturan yang dibuat pemerintah Aceh, yaitu terkait penggunaan atribut budaya tradisional di bangunan-bangunan strategis di Aceh, serta sebagai bentuk wujud ekspresi masyarakat Aceh untuk mempromosikan corak budaya Aceh yang tersebar di setiap sudut ruangan bandara yang merupakan sebagai gerbang masuk para wisatawan luar Aceh.<sup>56</sup> Mengenai efek yang timbul terhadap aplikasi ragam hias Aceh yang relatif banyak, maka muncul kesan gaya Islami yang kuat dan cukup intens di bandara.

Hal ini juga dipengaruhi oleh kuatnya nilai Islam yang kini berkembang di Aceh. Dengan kehadiran ragam hias Aceh yang tersebar di bagian interior, Bandara ini mampu menciptakan ketertarikan yang berbeda bagi para pengunjung.

---

<sup>55</sup>Sutjipto, Ragam Hias dan Penerapannya Dalam Desain, "Tesis", (Bandung: Program Studi Desain, Institute Teknologi Bandung, 1995).

<sup>56</sup>Ilham Syahputra, Dkk, *Fenomena Horror Vacui Terkait Aplikasi Ragam Hias Aceh di Bandara Sultan Iskandar Muda*, Department Of Interior Design, Institute Of Teknologi Bandung, Indonesia, hal 117.

Pengunjung dari luar Aceh lebih sadar akan keberadaan ragam hias di bandara ketimbang pengunjung asli dari Aceh. Dengan banyaknya penggunaan ragam hias di bandara dimaksudkan untuk memberi kesan utamaterhadap budaya lokal di bandara tersebut. Melalui ragam hias ini juga menjadikan bandarasalah satu ajang untuk memperkenalkan corak budaya Aceh lewat interior Bandara Sultan Iskandar Muda kepada wisatawan.<sup>57</sup>

Pada Bandara Sultan Iskandar Muda dibagianinteriornya dihiasi dengan ornamen hias jenis flora atau tumbuh-tumbuhan yang terdapat di ruang *check-inhall* dengan penempatannya di lantai, dan di dinding dan di bagian atas (lihat lampiran foto 10). Selain tumbuh-tumbuhan ragam hias ini juga sering ditampilkan dalam wujud bunga-bunga seperti *Taloe Meuputa*, *Buengong Kepula*, *buengong pucok rebong*.<sup>58</sup> Selain hiasan ornament tumbuh-tumbuhan dibandara juga terdapat ornamenPintu Aceh. Pintu Aceh berbentuk ramping dengan jeruji-geruji yang dihiasi motif kembang ditambah lagi sebagai pelengkap dengan rumbai sepanjang kedua sisi yang terletak diruang *check-in* dibagian atas (lihat lampiran foto 11).

Ornament geometris juga terdapatdi bandarapada bagian atas ruang *check-in*. Ornamen geometris yaitu motif ornamen yang tersusun atas garis-garis dan raut atau bentuk yang dikenali dalam bidang geometris, seperti bentuk persegi, lingkaran, segitiga oval. Motif ini berkembang dari bentuk titik, garis dan bidang

---

<sup>57</sup>*Ibid*, hal.118

<sup>58</sup>Uka Tjandrasmita, Penelitian Arkeologi Islam di Indonesia dari Masa Ke Masa, (Kudus: Menara Kudus, 2002), hal.91.

berulang<sup>59</sup>. Ragamhias geometris di bandara juga memadukan antara ornamaen flora dengan motif meander<sup>60</sup> (lihat lampiran foto 12) ornamen-ornamen indah ini berhasil membungkus interior bandara menjadi sedemikian mewah.

#### **D. Maskapai Penerbangan**

Awal pembukaan Bandara Sultan Iskandar Muda aktivitas pesawat tidak terlalu padat seperti yang kita lihat saat ini. Jadwal penerbangan pada saatitu hanya sampai dua kali dalam seminggu, serta pesawat yang melayani bandara ini hanya pesawat-pesawat kecil yang sesuai dengan ukuran landasan pacu yang dimiliki oleh bandara tersebut. Terkadang sesekali ditambah dengan pendaratan pesawat komersial dengan tujuan tertentu yang tidak terjadwal dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk kunjungan kerja.<sup>61</sup> Perkembangan yang terlihat saat 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 apayang telah ditargetkan untuk Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda.

Maskapai penerbangan atau airlines adalah sebuah organisasi atau perusahaan yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau

---

<sup>59</sup>Aryo Sunaryo, Ornament Nusantra, "*Skripsi*" (Semarang: Jurusan Seni Rupa UNNES, 2007)

<sup>60</sup>Motif Meander adalah motif ragam hias yang memiliki bentuk dasar huruf "T". Motif meander dapat dijumpai pada bagian tepi ragam hias.

<sup>61</sup>Aurelia, Penerapan Konsep Penjadwalan Pada Sistem Pendukung Keputusan Maskapai Penerbangan, "*Skripsi*", (Bandung: Institute Teknologi Bandung), hal. 1

barang.<sup>62</sup> Berdasarkan klasifikasi atau status bandara, menurut pelayanannya sesuai dengan rute penerbangan Bandara Sultan Iskandar Muda dibedakan atas bandara domestik dan internasional. Bandara domestik merupakan bandar udara yang hanya menangani penerbangan domestik atau penerbangan di negara yang sama. Bandara domestik tidak memiliki fasilitas Bea Cukai dan Imigrasi serta tidak mampu menangani penerbangan menuju atau dari bandara luar negeri.<sup>63</sup>

Bandara Internasional merupakan sebuah Bandar udara yang dilengkapi dengan fasilitas Bea Cukai dan Imigrasi untuk menangani penerbangan Internasional menuju dan dari negara lainnya. Bandara sejenis itu umumnya lebih besar, dan sering memiliki landasan yang lebih panjang dan fasilitas untuk menampung pesawat besar yang sering digunakan untuk perjalanan Internasional atau antar benua.<sup>64</sup>

Tabel: Daftar Maskapai Penerbangan yang Beroperasi Melayani Bandara Sultan Iskandar Muda.

Maskapai	Tujuan	Terminal
Susi Air	BlangPidie, Kutacane, Meulaboh, Simeulue, Singkil, Gayo Lues, Tapak Tuan.	Domestik
Citilink	Medan	Domestik
Lion Air	Jakarta, Medan, Batam	Domestik
Garuda Indonesia	Jakarta, Soekarno Hatta, Medan	Domestik
Gauda Indonesia	Haji: Jeddah	Internasional

<sup>62</sup>Bahar, Dkk, "*Terminal Penumpang Bandar Udara Komersial Domestik Abdul Racman Saleh Malang*", 2010.

<sup>63</sup><https://minmifthafull.wordpress.com/perbedaan-antara-bandara-udara-komersial-dengan-bandar-udara-yang-dikelola-oleh-tni-au-pangkalan-udara/> di akses /2017/10/09.

<sup>64</sup>*Ibid*, hal 23

Firefly	Penang	Internasional
Air Asia	Singapura, Kuala Lumpur	Internasioanal
Sriwijaya Air	Medan dan Jakarta	Domestik

Sumber: Dokumen PT. Angkasa Pura II Bandara Sultan Iskandar Muda 2017.

### E. Manajemen Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda

Dalam mengelola bandara dan menjalankan aktivitas penerbangan pihak bandara PT. Angkasa Pura II memperkerjakan sebanyak 203 orang karyawan dengan masing-masing bidang, untuk bidang FAC berjumlah 49 orang karyawan, sedangkan untuk operator memperkerjakan sebanyak 113 orang karyawan, serta untuk *engineering* berjumlah 41 orang karyawan.<sup>65</sup>

Semua aktivitas pada bandara Sultan Iskandar Muda di kontrol penuh oleh PT. Angkasa Pura II selaku pengelola bandara, serta aktivitas pesawat yang akan mendarat dan juga meninggalkan bandara selalu dibawah kendali dan pengawasan pihak bandara melalui menara pengkontrol, untuk meningkatkan stabilitas dan keselamatan setiap penerbangan yang dilakukan.<sup>66</sup>

Sesuai dengan visi misi yang diterapkan oleh PT. Angkasa Pura II yaitu untuk 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 ke dunia.

<sup>65</sup>PT. Angkasa Pura II(Persero), Bandar Udara Sultan Iskandar Muda

<sup>66</sup>Baiq Setiani, Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara, "*Jurnal Ilmiah*", 2015.

- Menjadi angsen 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.

#### **F. Pelayanan Bandara Terhadap Penumpang**

Sesuai dengan Visi dan Misi yang dipegang teguh dan dijalankan oleh pihak pengelola Bandara Sultan Iskandar Muda yaitu PT. Angkasa Pura II, memberikan dan menyediakan berbagai fasilitas untuk mempermudah para pengunjung dan pengguna bandara, dengan memberikan kenyamanan dengan memenuhi fasilitas-fasilitas ini dapat membantu para pengguna bandara merasa puas dengan layanan bandara sehingga dapat memacu pada arah yang positif. Pembinaan dan pemeliharaan terus dilakukan guna untuk memenuhi fasilitas yang bertaraf Internasional.<sup>67</sup>

#### **G. Fungsi Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda**

Sebagai salah satu asset penunjang kemajuan daerah, bandara sangat berfungsi dalam berbagai bidang, baik bidang transportasi, politik, ekonomi, 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

---

<sup>67</sup>[Http://](http://) Gambaran Umum PT Angkasa Pura II (Persero) di akses pada tanggal 15 November 2017

militernya dalam menguasai dan memperluas ketahanan militernya dalam menguasai dan memperluas kekuasaannya. Bandara ini juga pernah di fungsikan sebagai basis penanggulandangarurat bencana alam setelah gempa bumi dan Tsunami pada Desember 2004.

Saat ini fungsi Bandara Sultan Iskandar Muda sangat berbeda dengan apa yang dicanangkan oleh pemerintah Jepang kala itu, yaitu bandara akan dijadikan sebagai pemenuhan pertahan militer, namun kenyataannya sekarang ini fungsinya sudah sangat jelas yaitu bandara dipergunakan untuk masyarakat umum, dengan 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 infrastruktur, kemajuan ekonomi dan kemajuandibidang lainnya, serta dengan adanya bandara tersebut maka moda transportasi di Aceh dapat lebih menjadi maju dan mendukung pendapatan masyarakat Aceh dan pendapatan masyarakat di sekitar bandara.<sup>68</sup>

## **H. Keamanan**

Dalam peraturan pemerintah republik Indonesia nomor 3 tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, kemanan penerbangan yaitu keadaan yang terwujud daripenyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan tidakan yang melawan hukum. Selain itu keamanan merupakan hal

---

<sup>68</sup>Aulia, M. Khairatul, Kontribusi Bandara Sultan Iskandar Muda Terhadap Pendapatan Masyarakat Disekitar Bandara, "*Skripsi*", (Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala, 2011), hal. 4.

yang sangat terpenting dalam semua aktivitas dimanapun berada begitu juga pada bandara supaya keselamatan tetap terjaga dan terhindar dari hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan penumpang dan para pengguna bandara lainnya.<sup>69</sup>

Keamanan dalam terminal penumpang berupa *screening* atau pemeriksaan secara manual ataupun dengan peralatan canggih. Pemeriksaan ini mencegah para penumpang membawa masuk benda-benda tajam ataupun senjata kedalam terminal penumpang bandara udara atau dikenal dengan area steril.

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*, *dime*, *mirror*, *cctv*, dan *inspection vehicle*. Tidak hanya itu pengelola Bandara Sultan Iskandar Muda bekerja sama dengan personel BKO Lanud Sultan Iskandar Muda, Polsek Kuta Baro, Polsek Blang Bintang, updated ASP dan SOP serta *licensed avsec*, demi menunjang keselamatan penumpang.<sup>70</sup>

## **I. Pengelolahan Sarana dan Utilitas Bandara**

Beberapa sarana dan utilitas yang terdapat di Bandara Sultan Iskandar Muda diperuntukan sebagai pelayanan jasa penumpang pengguna bandara udara dan angkutan barang/kargo. Sarana dan utilitas bandara tersebut guna mendukung pelayanan yang nyaman dan aman, untuk itu diperlukan pengelolaan yang baik secara berskala serta dilakukan perawatan dan perbaikan

---

<sup>69</sup>Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Yogyakarta Hal. 25

<sup>70</sup>Hasil Wawancara Dengan Bapak Asnawi warga Gampong Bung Pangeu (67) Pada 28 Maret 2017.

pada sarana dan utilitas bandara sesuai dengan *standar operational prosedur*(SOP) yang berlaku.

Sarana dan utilitas yang terdapat di bandara Sultan Iskandar Muda ini diantaranya sebagai berikut:

- a. Pada terminal penumpang domestik terdapat 8 toilet
- b. Pada terminal penumpang internasional terdapat 7 toilet
- c. Pada terminal barang / kargo terdapat 2 toilet
- d. Pada Area parkir terdapat 2 toilet
- e. Pada Mushalla bandara terdapat 3 toilet<sup>71</sup>

Dalam aktivitas penanganan limbah cair yang dihasilkan, bandara ini mempunyai fasilitas IPAL (instalasi pengolahan air limbah) dengan kapasitas organik limbah cair mencapai 360 M<sup>3</sup>/ hari. Dengan adanya instalasi pengolahan air limbah akan memberikan efek positif keamanan baik bagi bandara maupun warga sekitarnya.

## **J. Perkembangan Lingkungan Sekitar Bandara**

Pengoperasian Bandara udara tidak hanya difokuskan pada pergerakan penumpang dan barang, sistem kontrol kualitas lingkungan harus diberikan prioritas tinggi, seperti pengolahan limbah, manajemen pengolahan buangan dan kegiatan yang ramah lingkungan. Dampak pembangunan Bandar udara dan fasilitas umum terhadap lingkungan cenderung hanya mendapatkan sedikit perhatian.

---

<sup>71</sup>Angkasa Pura II, Tentang pengelolaan Sarana dan Utilitas Bandara SIM, hal. 9.

Upaya pencegahan pencemaran sebagai upaya penerapan yang berkesinambungan dari suatu strategi pengelolaan lingkungan yang integral dan preventif terhadap proses dan produk termasuk usaha jasa untuk mengurangi terjadinya resiko terhadap manusia dan lingkungan sekitar.<sup>72</sup> Seiring dengan perkembangan penduduk yang diikuti dengan peningkatan aktivitas-aktivitas perekonomian, maka bandara harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pagar pengamanan sesuai dengan peraturan organisasi penerbangan sipil Internasional yang mana tuntutan keselamatan penerbangan semakin tinggi.<sup>73</sup>

#### **K. Bandara Sultan Iskandar Muda Sebagai Bandara Halal Dunia**

Sebenarnya yang umum dikenal selama ini adalah wisata syariah atau wisata religi, istilah tersebut tentu tidak selalu berwisata ke lokasi-lokasi religius seperti makam-makam yang selama ini banyak dilakukan. Jika wisata religi lebih mengedepankan aspek lokasi atau objek dan sejarah tempat wisata, maka wisata halal lebih mengedepankan aspek pelaku wisatawannya. Pariwisata halal merupakan bagian dari industri pariwisata yang ditujukan untuk wisatawan muslim dunia. Wisata halal memiliki cakupan yang lebih luas tak hanya soal berkunjung ke lokasi-lokasi umum dengan tetap menjaga adab sebagai muslim dan memberikan fasilitas serta kemudahan bagi para wisatawan muslim.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup>Sepriana, Dampak Pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda Terhadap Aspek Sosial, Ekonomi dan Lingkungan, "*Skripsi*", (Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala 2012).

<sup>73</sup>Rencana Pemantauan Lingkungan, Bandara SIM, hal. 23

<sup>74</sup>[www.kompasiana.com](http://www.kompasiana.com) Diakses 28 Oktober 2017

Pelayanan wisatawan dalam pariwisata halal merujuk pada aturan-aturan Islam. Dengan tujuan semua objek atau tindakan yang diperoleh menurut ajaran Islam untuk digunakan atau dilibatkan oleh orang muslim dalam industri pariwisata. Dengan memandang hukum Islam (syariah) sebagai dasar dalam penyediaan produk dan jasa wisata bagi konsumen muslim dunia.<sup>75</sup> Dalam ajang yang bergengsi yang diselenggarakan oleh Kementerian Pariwisata Republik Indonesia, Serambi Mekkah (Aceh) berhasil menjadi pemenang untuk tiga kategori dalam kompetisi Pariwisata Halal Nasional yaitu Aceh sebagai “Destinasi Budaya Ramah Wisatawan Muslim Terbaik”, Bandara Sultan Iskandar Muda Sebagai Bandara Ramah Wisatawan Muslim Terbaik, dan Masjid Raya Baiturrahman Sebagai Daya tarik wisata terbaik.”

Kemenangan itu yang menyebabkan bandara yang dibawah kelolaan PT Angkasa Pura II tersebut akan diikuti sertakan oleh Kementerian Pariwisata menjadi peserta kompetisi tingkat Internasional yaitu *World Halal Tourism Award* 2016 yang lalu yang telah di umumkan di Abu Dhabi, Uni Emirat Arab pada tanggal 7 Desember 2016, Indonesia kembali berhasil memenangkan 12 katagori dari total 16 katagori yang dipertandingkan.<sup>76</sup> Salah satu penghargaan yang di terima oleh Indonesia khususnya Aceh yang memenangkan katagori *Wold's Best*

---

<sup>75</sup>Aan Jaelani, *Industri Wisata Halal di Indonesia Potensi dan Prospek*, “*Skripsi*”, (Cirebon: IAIN Syekh Nurjati, 2017), hal. 7

<sup>76</sup>Laporan Akhir, *Kajian Pengembangan Wisata Syariah Asisten Deputi Penelitian Dan Pengembangan Kebijakan Kepariwisatawan Deputi Bidang Pengembangan Kepariwisataan Kementerian Pariwisata*, 2015.

*Airport For Halal Travelers* (Sultan Iskandar Muda Internasional Airport), dan *World's Best Halal Cultural Destination*.<sup>77</sup>

Ada beberapa alasan kenapa Bandara Sultan Iskandar Muda layak menjadi bandara halal Dunia menurut Riyanto Sofyan selaku tim percepatan pengembangan pariwisata halal kementerian pariwisata yang dirilis oleh Kementerian Pariwisata di antaranya:

1. Tempat ibadah dengan mudah ditemukan
2. Wanita dengan rambut terurai akan sulit ditemukan di Bandara Sultan Iskandar Muda.
3. Makanan halalnya pun bisa dengan mudah dicari bahkan makanan non halal tidak tersedia di Bandara Sultan Iskandar Muda ini.
4. Arsitektur bandara pun dirancang sangat Islami<sup>78</sup>

Mempunyai kebanggaan tersendiri sebagai masyarakat Aceh dengan terpilihnya Bandara Sultan Iskandar Muda sebagai Bandara Halal Dunia. Dengan ajang Internasional ini membuat daerah Aceh di mata dunia.

---

<sup>77</sup>Halal Travel Fair 2017 Wonderful Indonesia

<sup>78</sup>Sumber Serambi Indonesia 2017 TRIBUNnews.Com

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada Bandara Sultan Iskandar Muda dengan skripsi yang berjudul Sejarah Bandara Sultan Iskandar Muda Pada Masa Jepang Hingga Sekarang, maka dapat disimpulkan yang dianggap relevan dengan pembahasannya ini. Kemudian penulis akhir dengan saran-saran seperlunya sebagai berikut:

1. Dibangunnya Bandara Sultan Iskandar Muda (Blang Bintang) tidak terlepas dari kepentingan politik Jepang untuk menguasai sebagian besar wilayah di Asia. Dengan dibangunnya bandara Sultan Iskandar Muda dapat menjadi penghubung antar jarak yang cukup jauh dapat memudahkan segala aktivitas yang menyangkut dengan kepentingan Jepang kala itu.
2. Bandara Sultan Iskandar Muda kala itu dikenal dengan sebutan bandara Blang Bintang mulaidioperasikan 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 1953 menambah panjang landasan pacu sepanjang dengan lebar 1.400 meter. Pengembangan kedua dilakukan pada tahun 1993 lanjut menambah sisi darat bandara dengan menambah 2.250 meter

panjang landasan pacu. Pergerakan perekonomian dan kemajuan daerah Aceh serta potensi wisata yang eksotis membuat pengembangan demi pengembangan terus dilakukan pengembangan lanjut dan dilakukan pada tahun 1999 dengan fokus perenofasian masih untuk landasan yang dibutuhkan untuk pesawat.

3. Namun bencana Gempadan Tsunami Aceh pada tahun 2004 yang lalu membuat banyak fasilitas-fasilitas yang ada di Aceh mengalami perkembangan yang sangat efisien termasuk Bandara Sultan Iskandar Muda. Pengembangan secara besar-besaran dilakukan pada tahun dengan merenofasis seluruh tampilan terminal, mulai dari pintu gerbang hingga gedung terminal serta penambahan-penambahan fasilitas-fasilitas lainnya. Seiring bertambahnya usia bandar ini juga telah banyak dilakukan perbaikan, dari beberapa kali dilakukan perbaikan kelihatannya di bandara Sultan Iskandar Muda sudah tertata dengan rapi, ini membuktikan bahwa perkembangan yang dilakukan terhadap Bandara Sultan Iskandar Muda sangat baik dan terkelola.
4. Awalnya pembangunan bandar ini berada di bawah naungan dan pengawasan pemerintah Jepang untuk dijadikan pangkalan militer Jepang, namun tidak sempat di pergunakan karena telah menyatakan kalah tanpa syarat kepada sekutu akibat dari dijatuhkannya bom atom di wilayah Hiroshima dan Nagasaki oleh Amerika. Setelah itu bandar ini 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 dikelola oleh PT Angkasa Pura II. Dan mengambil alih pergerakan bandar dengan ketentuan semua aktivitas yang dijalankan pada Bandara Sultan Iskandar Muda berdasarkan ketentuan yang ada di bawah kontrol PT. Angkasa Pura II.

5. Pengembangan besar-besaran dilakukan oleh pihak Angkasa Pura II untuk melakukan perombakan guna meningkatkan kapasitas untuk menunjang aktivitas-aktivitas baik penerbangan maupun aktivitas penumpang yang semakin hari semakin meningkat. Dengan adanya perubahan pengembangan yang dilakukan oleh pihak bandara Angkasa Pura II mampu mengubah bandara Sultan Iskandar Muda menjadi tampilan yang lebih menarik dan mempunyai ciri khas Serambi Mekkah.
6. Dengan perubahan tampilan wajah baru bandara Sultan Iskandar Muda terlihat lebih menarik dengan mempunyai ciri khas Serambi Mekkah. Dengan keunikan tersebut dapat membawa bandar ini menjadi salah satu peserta kompetisi tingkat internasional yaitu World Halal Tourism Award yang diadakan di Abu Dhabi, Uni Emirat Arab pada tahun 2016 silam. Dan kabar baiknya nama Bandara Sultan Iskandar Muda berhasil menggeserkan beberapa nama Bandara Internasionalnya

ng bersaing untuk memperebutkan kategori *Wold's Aiport For Halal Travelers* seperti bandar internasional Abu Dhabi, Malaysia, Brunai Darussalam, Marokodan lain sebagainya, yang bersaing dalam merebut kategori tersebut. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda akhirnya keluar sebagai pemenang kategori *Wold's Aiport For Halal Travelers*.

## B. Saran

Dibawah ini penulis akan memberikan beberapa saran agar yang kiranya dapat bermanfaat sebagai berikut:

1. Saat ini Bandara Sultan Iskandar Muda sudah menjadi salah satu bandar internasional yang berada di Aceh, diharapkan dapat memberikan nilai plus dan dampak positif untuk kemajuan daerah Aceh, baik di bidang politik, ekonomi, sosial dan budaya kedepannya. Namun saat ini juga sudah member standar pengelolaan yang memadai, serta diharapkan juga kepada pengelola bandara agar memberikan fasilitas-fasilitas yang baik untuk keselamatan dan keamanan bagi seluruh pengguna bandara khususnya, sehingga dapat menjadi salah satu bandara yang terpercaya akan keselamatannya.

2. Diharapkan juga kepada pemerintahan daerah dan provinsi untuk lebih memperhatikan perkembangan bandara, sebagaimana yang diketahui bahwa Bandara Sultan Iskandar Muda merupakan salah satu gerbang masuk ke daerah Aceh.
3. Penelitian mengenai perkembangan Bandara Sultan Iskandar Muda yang bertempat langsung pada bandara Sultan Iskandar Muda di bawah naungan PT. Angkasa Pura II yang berlokasi pada kecamatan Blang Bintang Kabupaten Aceh Besar hendaknya dapat dilanjutkan kembali oleh peneliti-peneliti berikutnya karena masih banyak unsur-unsur lain yang belum diteliti yang tidak penulis rangkum dalam tulisan ini.
4. Diharapkan kepada pihak perpustakaan agar terus berupaya meningkatkan menyediakan informasi yang lebih lengkap supaya dapat memudahkan mahasiswa UIN Ar-Raniry memenuhi kebutuhan referensi perkuliahan.

## DAFTAR PUSAKA

- Abuddin Nata, *Sejarah Sosial Intelektual Islam*, Jakarta: PT. Raja Grafindo, Persada, 2012.
- Aerodrome Data, *Sejarah Bandar Udara PT (Persero) Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Banda Aceh*, Banda Aceh.
- Agus Wahyudin, Aliyudin Sofyan, *Kasih PT Angkasa Pura II Menjaga Serambi Mekkah*, Jakarta: PT Multi Mobilitas Mandiri Jakarta, 2005.
- Aurelia, Penerapan Konsep Penjadwalan Pada Sistem Pendukung Keputusan Maskapai Penerbangan, "*Skripsi*", Bandung: Institute Teknologi Bandung.
- Aulia, M. Khairatul, Kontribusi Bandara Sultan Iskandar Muda Terhadap Pendapatan Masyarakat Disekitar Bandara, "*Skripsi*", Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala, 2011.
- Badan Pusat Statistik, *Aceh Besar Dalam Angka 2016*, Aceh Besar: Bps, 2014.
- Bahar, Dkk, *Terminal Penumpang Bandar Udara Komersial Domestik Abdul Racman Saleh Malang*, 2010
- Basuki, Heru, *Merancang Merencana Lapangan Terbang*, Bandung: Penerbit Alumni, 1992.
- Baiq Setiani, Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara, "*Jurnal Ilmiah*", 2015.
- Berita Sultan Iskandar Muda Dapat Anugerah Airport Ramah Wisatawan Muslim Terbaik 2016, BeritaTrans.Com, Jakarta 2016.
- Browser Bandara Sultan Iskandar Muda, 2009.
- Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Perspektif Professional*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2013.
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangn Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia*, Jakarta: Jurnal Hukum Bisnis, 2006.
- Fasilitas Sisi Udara Sultan Iskandar Muda-Airport.Co.Id.di akses pada tanggal 10-11-2017

Gigi Gumilang, Evaluasi Tingkat Pelayanan Fasilitas Sisi Udara Bandara Internasional Juanda Surabaya, "Skripsi", Malang: Fakultas Teknik Jurusan Sipil Universitas Brawijaya Malang.

[Http://Sultaniskandarmuda-Airport.Co.Id/general/about-us](http://Sultaniskandarmuda-Airport.Co.Id/general/about-us). Diakses Pada Tanggal 12 November 2016.

[Https://Minmifthafulfull.Wordpress.Com/Perbedaan-Antara-Bandara-Udara-Komersial-Dengan-Bandar-Udara-Yang-Dikelola-Oleh-Tni-Au-Pangkalan-Udara/](https://Minmifthafulfull.Wordpress.Com/Perbedaan-Antara-Bandara-Udara-Komersial-Dengan-Bandar-Udara-Yang-Dikelola-Oleh-Tni-Au-Pangkalan-Udara/). Diakses Pada Tanggal 10-10-2017.

[Https://Www.Ilmutekniksipil.com](https://Www.Ilmutekniksipil.com) diakses pada tanggal 23 September 2017

[www.Kompasiana.Com](http://www.kompasiana.com) Diakses 28 Oktober 2017

Hary Wibowo, Penataan Ulang Pelayanan Ruang Udara Dalam Rangka Keselamatan Penerbangan Di Indonesia Dan Pemilihan Alternatifnya, "Tesis", Jakarta: Fakultas Teknik Program Studi Elektro, 2012.

Halal Travel Fair 2017 Wonderful Indonesia

Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta : Ombak, 2007.

Hendri Yuzal, "Pengembangan Terminal Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Nangroe Aceh Darussalam Penekanan Desain Arsitektur Renzo Piono", "Skripsi", Semarang: Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur Universitas Diponegoro, 2005.

Harian Rakyat Aceh, 05 September 2007.

Ilham Syahputra, Dkk, *Fenomena Horror Vacui Terkait Aplikasi Ragam Hias Aceh Di Bandara Sultan Iskandar Muda*, Department Of Interior Design, Institute Of Teknologi Bandung, Indonesia.

Ibrahim Alfian, Dkk, *Evolusi Kemerdekaan Indonesia di Aceh (1945-1949)*, Aceh: Museum Aceh, 1982

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomo: SKEP/94/IV/98 Tentang Persyaratan teknis dan Operasi Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemandam Kebakaran.

Laporan Akhir, *Kajian Pengembangan Wisata Syariah Asisiten Deputi Penelitian dan Pengembangan Kebijakan Kepariwisatawan Deputi Bidang Pengembangan Kepariwisata Kementerian Pariwisata*, 2015.

- Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: Penerbit UI Press, 1985.
- M. Saddam Tarmizi, PT. Angkasa Pura II Persero Bandar Udara Sultan Iskandar Muda- Aceh, *Tugas Akhir*, Banda Aceh: Program Diploma- Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala, 2014.
- Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1977.
- Nazaruddin Sjamsuddin, *Revolusi di Serambi Mekkah*, Jakarta: UI Press, 1999
- Pedoman Teknis Perancangan Rinci Konstruksi Landasan Pacu (Runway), Landasan Hubung (Taxiway) dan Landasan Parkir Apron Pada Bandar Udara Di Indonesia, Jakarta: 2005.
- Peter J. M. Nas, *Masa Lalu Dalam Masa Kini: Arsitektur di Indonesia*, Jakarta: 2009.
- PT Angkasa Pura II, *Laporan Pelaksanaa Rencanan Pengelolaan Lingkungan (Rkl) Rencana Pemantauan Lingkungan(RPL) Semester 1 Januari-Juni Tahun 2015*, Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Aceh Besar.
- PT. Angkasa Pura II, *Tentang pengelolaan Sarana dan Utilitas Bandara SIM*.
- PT. Angkasa Pura II (Persero), *Bandar Udara Sultan Iskandar Muda*
- Rusdi Sufi, Dkk., *Aceh Tanah Rencong*, Banda Aceh: Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, 2008.
- Sakti Adji Adisasmita, *Tatanan Bandar Udara Nasional*, Yogyakarta, Graha Ilmu, 2014.
- Saifudin Azwar, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pusaka Pelajar, 1998.
- Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1992
- Sepriana, *Dampak Pengembangan Bandara Sultan Iskandar Muda Terhadap Aspek Sosioal, Ekonomi dan Lingkungan*, *Skripsi*, Banda Aceh: Universitas Syiah Kuala 2012.
- Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2011.
- Sumber Serambi Indonesia 2017 TRIBUNnews.Com
- Surat Menteri Keuangan Nomor 533/Mk.016/1994 dan Surat Menteri Perhubungan A.278/Au.002/Skj/1994.

Sutjipto, Ragam Hias Dan Penerapannya Dalam Desain, *Tesis*, Bandung: Program Studi Desain, Institute Teknologi Bandung, 1995.

Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Yogyakarta Hal. 25

Tim Angkasa Pura II, *Angkasa Pura II Menjaga Pintu Gerbang Serambi Mekkah*, Banda Aceh: 2005.

Uka Tjandrasasmita, Penelitian Arkeologi Islam di Indonesia Dari Masa Ke Masa, Kudus: Menara Kudus, 2002.

Usman Husein, Zaki Fuad Khalil, Dkk, *Aceh Serambi Mekkah*, Banda Aceh: Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, 2008.

Zainudin Achmad, *Selintas Pelabuhan Udara*, 2002.



**KEMENTERIAN AGAMA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH**  
**FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA**  
Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Telepon: 0651- 7552922 Situs : adab.ar-raniry.ac.id

**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA UIN AR-RANIRY**  
Nomor : Un.08/FAH/PP.00.9/72/2017

Tentang  
**PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA**  
**FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA UIN AR-RANIRY**

**DEKAN FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA UIN AR-RANIRY**

- Menimbang** : a. Bahwa untuk kelancaran penulisan skripsi mahasiswa pada Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry dipandang perlu menunjuk pembimbing skripsi tersebut.  
b. Bahwa yang namanya tercantum dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing.
- Mengingat** : 1. Undang-Undang No. 8 Tahun 1989 jo, Nomor 20 Tahun 2003, tentang sistem Pendidikan Nasional;  
2. Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen serta standar Nasional Pendidikan;  
3. Undang-Undang No. 12 Tahun 2012, Tentang Pendidikan Tinggi;  
4. Keputusan Menteri Agama RI No. 89 Tahun 1963 jo, tentang pendirian IAIN Ar-Raniry;  
5. Keputusan Menteri Agama RI No. 492 Tahun 2003, Tentang Pendelegasian Wewenang, Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian Pegawai Negeri Sipil dilingkungan Departemen Agama RI;  
6. Keputusan Menteri Agama RI Nomor. 21 Tahun 2015, tentang Statuta UIN Ar-Raniry;  
7. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 12 Tahun 2014, tentang Organisasi dan Tata Kerja UIN Ar-Raniry.

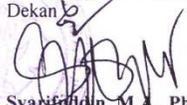
**MEMUTUSKAN**

- Menetapkan**  
**Pertama** : Menunjuk saudara : 1. Dr. Hj. Nuraini A. Manan, M.Ag.  
(Sebagai Pembimbing Pertama)  
2. Drs. Anwar Daud, M.Hum.  
(Sebagai Pembimbing Kedua)

Untuk membimbing skripsi  
Nama/NIM : Melisa Argitawani/ 511303059  
Prodi : SKI  
Judul Skripsi : Sejarah Bandara Sulthan Iskandar Muda pada Masa Jepang hingga Sekarang

- Kedua** : Surat keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila kemudian ternyata terdapat kekeliruan dalam surat keputusan ini.

Ditetapkan di : Banda Aceh  
Pada tanggal : 16 Januari 2017  
Dekan

  
**Syarifuddin, M.A., Ph.D.**  
NIP. 197001011997031005

**Tembusan :**

1. Rektor UIN Ar-Raniry
2. Ketua Prodi ASK
3. Pembimbing yang bersangkutan
4. Mahasiswa yang bersangkutan



**KEMENTERIAN AGAMA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH**  
**FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA**  
Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Telp 0651-7552921 Situs: adab.ar-raniry.ac.id

Nomor : Un.08/FAH.I/PP.00.9/79/2017  
Lamp :  
Hal : Rekomendasi Izin Penelitian

Banda Aceh, 14 Februari 2017

Yth.

.....  
di-  
Tempat

Assalamu'alaikum.Wr.Wb.

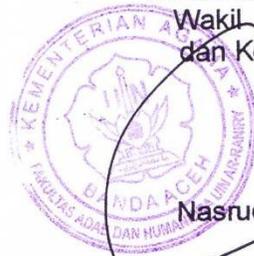
Dengan hormat, Pimpinan Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh dengan ini menerangkan:

Nama : Melisa Argitawani  
Nim/Prodi : 511303059 / SKI  
Alamat : Jln. Blang Bintang Lama 85 km Desa Babah Jurong

Benar saudara (i) tersebut Mahasiswa Fakultas Adab dan Humaniora UIN Ar-Raniry bermaksud akan mengadakan Penelitian Ilmiah dalam rangka penulisan Skripsi yang berjudul : "**Sejarah Bandara Sultan Iskandar Muda pada Masa Jepang Hingga Sekarang**" Untuk terlaksananya penelitian tersebut kami mohon sudi kiranya Bapak/Ibu memberikan bantuan berupa data secukupnya kepada Mahasiswa (i) tersebut.

Atas batuan, kerjasama dan partisipasi kami haturkan terimakasih.

Wassalam,  
an. Dekan,  
Wakil Dekan Bid. Akademik  
dan Kelembagaan



Nasruddin AS

## DAFTAR INFORMAN

### A. Karyawan Bandara Angkasa Pura II

1. Nama : Yusnidar  
Alamat : Aceh Besar. Krung Lumpang  
Umur : 57 Tahun  
Pekerjaan : Karyawan Angkasa Pura II
  
2. Nama : Ponidoan  
Alamat : Desa Cot Meuraja  
Umur : 69 Tahun  
Pekerjaan : Pesiunan Bandar Sultan Iskandar Muda
  
3. Nama : Fitrah  
Alamat : Banda Aceh. Keudah  
Umur : 30 Tahun  
Pekerjaan : Ketua Bidang Teknisi Angkasa Pura II
  
4. Nama : Budi  
Alamat : Banda Aceh. Lam Seupeng  
Umur : 29 Tahun  
Pekerjaan : Operator Teknisi Angkasa Pura II

## **B. Penduduk Gampong Blang Bintang**

5. Nama : Muhammad Nasir

Alamat : Cot Mahdi

Umur : 68 Tahun

Pekerjaan : Petani

6. Nama : Junaidi

Alamat : Gampong Karing

Umur : 70 Tahun

Pekerjaan : Wiraswasta

7. Nama : Imran Ali

Alamat : Gampong Leupon

Umur : 68 Tahun

Pekerjaan : Pedangan

8. Nama : Asnawi

Alamat : Gampong Bung Pangeu

Umur : 67 Tahun

Pekerjaan : Wiraswasta

## LAMPIRAN FOTO



Foto 1. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda lama (dok. Ponidoan)



Foto 2. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda sekarang (dok. internet)

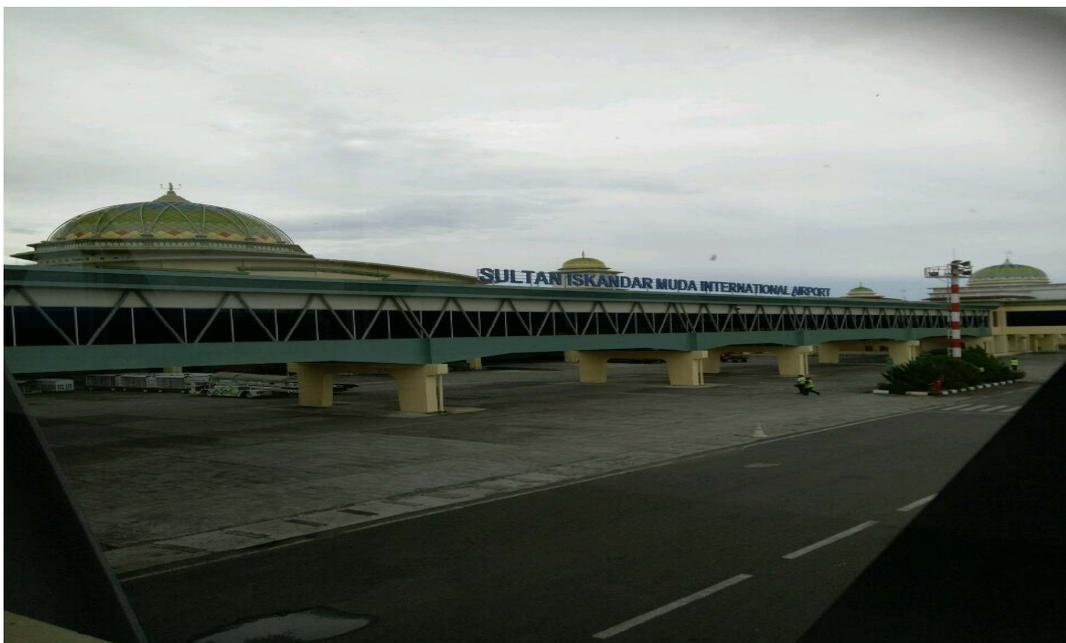


Foto 3. Gabarata Bandara Sultan Iskandar Muda Internasional (dok. Penulis)



Foto 4. Ruang Check-In Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda lama (dok. Ponidoan)

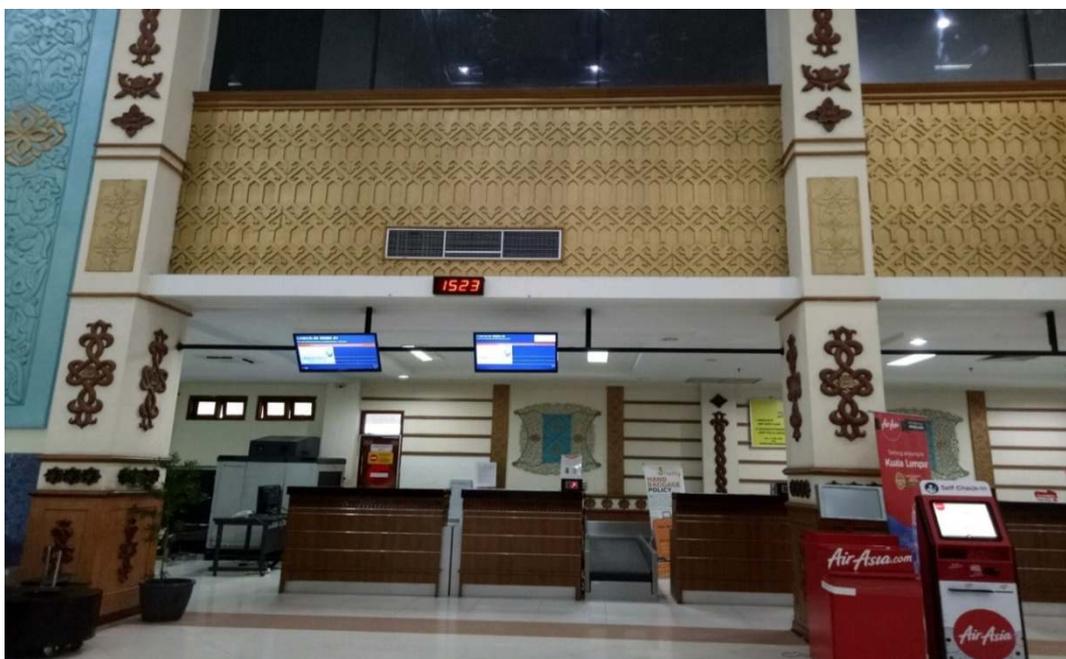


Foto 5. Ruang Check-In Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda kini (dok. Penulis)



Foto 6. Ruang VIP Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda (dok. Penulis)



Foto 7. Lantai Bawah Sebelah Kanan menuju area keberangkatan (dok. Penulis)



Foto: 8 Parkir Pesawat Bandara kini (dok. Penulis)



Foto 9. Parkir Pesawat Bandara Lama (dok. Ponidoan)



Foto 10. Tiga Atap Pelana di Bandara Lama (dok. Ponidoan)



Foto 11. Ornamen Flora Dan Simetris Di Bandara Lama (Dok. Ponidoan)

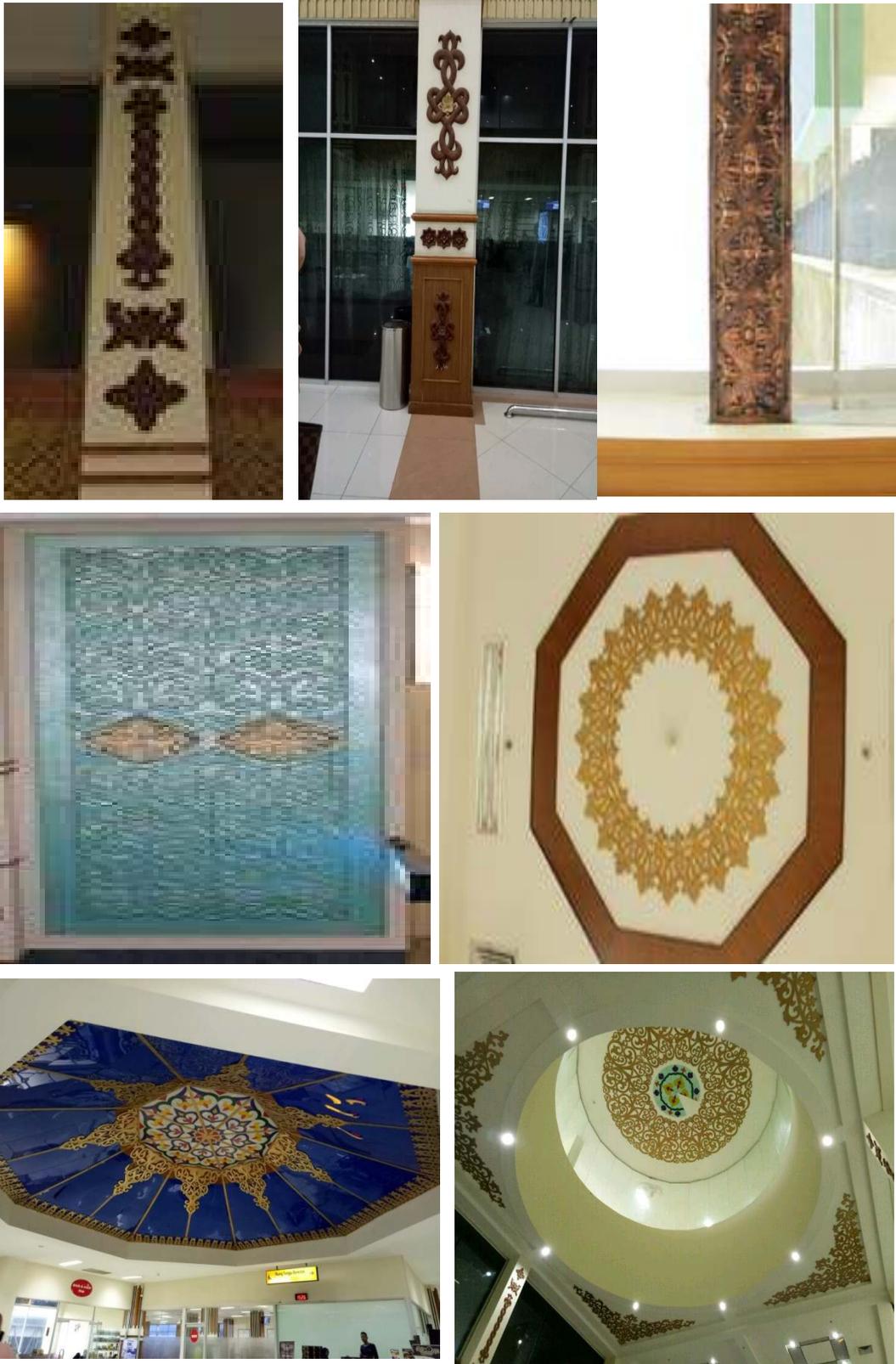


Foto 12. Ornamen Bandara Sultan Iskandar Muda sekarang (dok. Penulis)



Foto 13. Ornament Pintu Aceh dan Ornament Geometris (Dok. Penulis)



Foto 14. Ornament Geometris yang memadukan ornament flora dengan motif meander (Dok. Penulis)



Foto 15. Batu Nisan Peninggalan Jepang (dok. Penulis)



Foto 16. Prasasti Peninggalan Jepang (dok. Penulis)

## RIWAYAT HIDUP

### 1. Identitas

Nama : Melisa Argitawani  
Tempat/Tanggal Lahir : Aceh Besar, 02 Mei 1995  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Agama : Islam  
Kebangsaan : Indonesia  
Status : Belum Kawin  
Alamat : Babah Jurong, Kec. Kuta Baro, Kab. Aceh Besar  
Pekerjaan/Nim : Mahasiswa/511303059

### 2. Nama Orang Tua/wali

Ayah : M. Nasir  
Pekerjaan : Wiraswasta  
Agama : Islam  
Alamat : Babah Jurong, Kec. Kuta Baro, Kab. Aceh Besar

Ibu : Aminah Samad  
Pekerjaan : IRT  
Agama : Islam  
Alamat : Babah Jurong, Kec. Kuta Baro, Kab. Aceh Besar

### 3. Pendidikan

Sekolah Dasar : SD Negeri Cot Bambu Berijazah Tahun 2006  
SLTP : SMP Negeri 10 Banda Aceh Berijazah Tahun 2010  
SLTA : SMA Negeri 3 Banda Aceh Berijazah 2013  
Perguruan Tinggi : Fakultas Adab dan Humaniora Universitas UIN Ar-Raniry Banda Aceh tahun 2013