



---

**Pangkalan Udara Adi Sutjipto Yogyakarta:  
Perkembangan Fungsi Lapangan Udara Dari Militer Menjadi Penerbangan Sipil  
Tahun 1964-2004.**

**Nadya Anjani Putri<sup>✉</sup> & C. Santi Muji Utami**

Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang

---

**Info Artikel**

---

*Sejarah Artikel:*  
Diterima Juni 2020  
Disetujui Juli 2020  
Dipublikasikan Juli 2020

---

*Keywords:*  
Bandar Udara, Pariwisata,  
Adisutjipto, Yogyakarta,  
Bandara

---

**Abstrak**

---

Pada tahun 1964-2000-an, seiring dengan perkembangan dan kemajuan sarana transportasi udara merupakan akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi salah satunya adalah perkembangan fungsi lapangan udara militer digunakan bersama dengan bandar udara sipil. Keberadaan Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta dalam perkembangannya mengalami dinamika yang dapat menggoreskan tinta sejarah tidak hanya bagi AURI, tetapi juga sejarah bangsa Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. Diawali dengan mengumpulkan sumber atau yang dikenal sebagai heuristik. Langkah selanjutnya adalah kritik sumber, tak hanya kritik eksternal mengenai wujud dari arsip, saya juga melakukan mengenai kesesuaian isi arsip atau sumber dengan apa yang nanti penulis narasikan. Selanjutnya penulis melakukan tahap terakhir yang disebut historiografi atau menulis apa yang sudah didapatkan dari pencarian sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran Bandar Udara Adisutjipto pada tahun 1940-an sampai tahun 2000-an cukup besar. Terutama pada sekitar tahun 1964, Bandar Udara Adisutjipto menjadi pelabuhan udara gabungan sipil militer yang berdampak terhadap meningkatnya laju perekonomian daerah. Pada perkembangan selanjutnya, Bandar Udara Adisutjipto menjadi bandar udara internasional pada tahun 2004, karena arus wisatawan domestik maupun mancanegara yang melalui bandar udara tersebut setiap tahunnya mengalami peningkatan. Dampak signifikan tersebut lahir karena menjualnya sektor pariwisata di Yogyakarta yang ditopang oleh Bandar Udara Adisutjipto.

**Abstract**

---

*In the 1964-2000s, along with the development and advancement of air transportation facilities was a result of advances in science and technology one of which was the development of the function of military air base used in conjunction with civil airports. The existence of Yogyakarta Adisutjipto Airport in its development experienced a dynamic that could scratch historical ink not only for AURI, but also the history of the Indonesian people. This research uses historical research methods. Beginning with collecting sources, also known as heuristics. The next step is source criticism, not only external criticism about the form of the archive or source with what the writer later narrates. Furthermore, the writer does the last step called historiography or writes what has been obtained from the source search. The result showed that the role of Adisutjipto Airport in 1940s to 2000s was quite large. Especially, in around 1964, Adisutjipto Airport became a joint military civil airport which had an impact on the increasing rate of the regional economy. In further development, Adisutjipto Airport became an international airport in 2004, because the flow of domestic and foreign tourists through the airport has increased every year. The significant impact was born due to selling tourism sector in Yogyakarta which is supported by Adisutjipto Airport.*

© 2020 Universitas Negeri Semarang

---

<sup>✉</sup> Alamat korespondensi:  
Ruang Jurnal Sejarah, Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes  
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229  
E-mail: [nadyaanjani3@gmail.com](mailto:nadyaanjani3@gmail.com)

ISSN 2252-6633

## PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam pembangunan ekonomi, karena jasa angkutan melancarkan pendistribusian perputaran dan lalu lintas barang dan jasa. Kinerja jaringan perekonomian nasional tidak dapat berjalan tanpa dukungan transportasi (Tangkilisan, 2015: 1). Oleh karena itu transportasi dapat membawa perubahan besar dalam kehidupan umat manusia. Melalui perkembangan angkutan, kelompok manusia bermigrasi dari satu tempat ke tempat lain. Proses perpindahan ini menyebabkan akulturasi atau pertemuan budaya. Interaksi sosial menjadi faktor pendorong perubahan budaya yang berpengaruh besar dari pada faktor internal (dari dalam). Oleh karena itu tampak jelas persebaran manusia dan budaya tidak terlepas dari perkembangan angkutan.

Kemajuan transportasi terjadi dengan digunakannya berbagai jenis dan ukuran sarana transportasi darat, laut, maupun udara. Jika dilihat dari segi kecepatannya terlihat kecenderungan digunakannya sarana transportasi berkecepatan semakin tinggi (*faster speed*) dan dilihat dari kapasitas muatnya telah digunakannya sarana angkutan yang semakin besar ukurannya (*bigger capacity*). Seluruh kemajuan sarana transportasi tersebut merupakan akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Transportasi udara sebagai salah satu sub sektor transportasi yang termuda telah menunjukkan perkembangan yang sangat pesat (Adisasmita, 2012: 2).

Perkembangan moda transportasi udara tentu saja harus didukung oleh infrastruktur pendukung seperti halnya bandara, mengingat bahwa bandara memiliki peran utama yang penting sebagai tempat pendaratan maupun lepas landas bagi pesawat udara, selain itu bandara juga memiliki peranan sebagai tempat peralihan moda transportasi dari darat ke udara (Fadillah, 2019: 1-2). Sebagaimana yang dikatakan oleh Martono (Martono, 2001: 1) bahwa secara umum bandar udara dapat diartikan sebagai salah satu infrastruktur yang penting di dalam pembangunan nasional pada umumnya dan

kegiatan penerbangan pada khususnya, karena di samping berfungsi sebagai pusat operasi penerbangan, bandar udara juga mempunyai peranan penting dalam menunjang kegiatan perekonomian suatu negara.

Dalam sejarah bandar udara sipil di Indonesia, penggunaan pangkalan udara sipil tidak terpisah dari perkembangan bandar udara militer. Seperti yang kita ketahui bahwa ada beberapa bandar udara sipil yang sebenarnya merupakan pangkalan udara militer seperti Bandar Udara Adisutjipto di Yogyakarta, Bandar Udara Adisumarmo di Solo, Bandar Udara Husein Sastranegara di Bandung, Bandar Udara Ir. Juanda di Surabaya, dan lainnya. Sepertinya hampir seluruh bandar udara sipil yang ada di Indonesia awalnya merupakan pangkalan udara yang sebelumnya digunakan untuk keperluan operasi militer saja, namun seiring dengan berkembangnya teknologi transportasi banyak orang-orang yang menginginkan menggunakan moda transportasi udara, sehingga terbentuklah *enclave sipil*.

Istilah *enclave sipil* berarti penggunaan pangkalan udara militer yang dapat dipergunakan secara bersama untuk pendaratan pesawat sipil. Kondisi tersebut terjadi di salah satu bandar udara di Indonesia yaitu di Daerah Istiwewa Yogyakarta, yang kita kenal dengan nama Bandar Udara Internasional Adisutjipto. Bandar udara tersebut menjadi salah satu bandar udara *enclave sipil* dikarenakan bandar udara tersebut memiliki sarana yang efektif untuk memenuhi kebutuhan serta keinginan penumpang terhadap akses penerbangan wisatawan dalam negeri maupun mancanegara.

Keadaan tersebut dikarenakan Yogyakarta menjadi salah satu kota destinasi tujuan wisatawan lokal maupun asing dan tujuan wisata kedua setelah Bali di Indonesia (Albertus, 2016: 2). Berbagai daya tarik wisata terdapat di provinsi ini baik alam, budaya maupun minat khusus, bahkan sistem pemerintahan yang mempunyai ciri khas tersendiri. Selain itu manfaat yang dapat diperoleh dengan pengembangan sektor pariwisata secara serius yaitu dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah dan devisa negara.

Saat ini bandar udara di Indonesia memiliki peranan sebagai tempat peralihan moda transportasi dari darat ke udara. Di Indonesia, hampir setiap provinsi sudah didukung oleh sarana transportasi udara yakni pembangunan bandar udara di setiap daerah. Hal tersebut tentunya memudahkan masyarakat dalam bepergian ke luar kota maupun ke luar negeri. Dengan adanya fasilitas bandar udara tersebut, pembangunan ekonomi daerah juga meningkat.

Akan tetapi, tidak semua bandar udara yang terdapat di berbagai wilayah di Indonesia dikelola oleh satu pengelola, terdapat beberapa pengelola yang mengelola bandara sesuai kebutuhan dan kapasitas. Bandar udara yang dikelola oleh Angkasa Pura dengan bandar udara yang dikelola oleh TNI Angkatan Udara atau yang akrab disebut dengan Landasan Udara, kedua bandar udara tersebut memiliki perbedaan dalam berbagai hal. Contoh kecilnya saja dalam hal peruntukkan, yang satu diperuntukkan untuk penerbangan sipil sedangkan satunya diperuntukkan untuk penerbangan militer.

Perjalanan Bandar Udara Adisutjipto sebelum menjadi bandar udara *enclave sipil* yakni semenjak tahun 1959 Bandar Udara Adisutjipto dijadikan sebagai Akademi Angkatan Udara (AAU) Republik Indonesia. Kemudian di tahun 1964 Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan keputusannya dan atas persetujuan Angkatan Udara Indonesia, Pelabuhan Udara Adisutjipto Jogjakarta menjadi pelabuhan udara Gabungan Sipil dan Militer. Setelah bandar udara berstatus penggunaan bersama (*enclave sipil*) pada tahun 1972, dilakukan perluasan Terminal Sipil yang pertama. Selanjutnya pada tanggal 1977 dilakukukan perluasan terminal lagi karena volume penerbangan semakin meningkat.

Pada tanggal 1 April 1992, sesuai dengan PP Nomor 48 Tahun 1992, Bandar Udara Adisutjipto secara resmi masuk ke dalam pengolahan Perum Angkasa Pura I. Pada perkembangan selanjutnya, Bandar Udara Adisutjipto menjadi bandara internasional pada tahun 2004, karena arus wisatawan domestik maupun mancanegara yang melalui bandar udara tersebut setiap tahunnya mengalami peningkatan. Maka alasan akademis diatas,

persoalan ini masih menarik dan relevan untuk dibahas. Bandar Udara Adisutjipto yang dulunya bernama Pangkalan Udara Maguwo dalam mempertahankan kemerdekaan dan menjalankan fasilitas tambahan, seperti sekolah atau akademi yang melahirkan penerbang handal, serta bangunan pendukung sebuah rumah sakit, dan lain sebagainya. Hal tersebut yang menopang Bandar Udara Adisutjipto bisa menjadi bandar udara komersil pada tahun 2004.

Penelitian yang dilakukan oleh Berlian Tyasotyuning Arum pada tahun 2014 dengan judul Kerjasama PT. Angkasa Pura I dengan TNI AU Adisutjipto Terhadap Pengoperasian Pangkalan Udara Adisutjipto Untuk Kepentingan Penerbangan Militer Dan Sipil. Penelitian ini pada dasarnya hanya terfokus pada pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PT. Angkasa Pura I cabang Adisutjipto dan TNI AU dalam pengoperasian pangkalan udara serta mengetahui keberhasilan perjanjian kerjasama antara kedua belah pihak dalam pengoperasian bandar udara.

Perbedaan yang penulis hadirkan adalah perubahan dari militer hingga komersil yang tentunya merubah tatanan ekonomi daerah yang menyokong kemajuan dalam sektor pariwisata di Yogyakarta. Dari permasalahan utama tersebut, penulis pun menurunkannya menjadi beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut: (1). Bagaimana perkembangan lapangan militer Bandar Udara Adisutjipto pada tahun 1964? (2). Bagaimana perkembangan lapangan sipil Bandar Udara Adisutjipto pada tahun 1992? (3). Bagaimana perkembangan Bandar Udara Adisutjipto pada tahun 2004 ?.

## METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam tulisan ini ialah metode penelitian sejarah. Heuristik merupakan tahapan untuk mengumpulkan sumber-sumber kepustakaan (Wasino dan Endah Sudartik, 2018:11; Gottschalk, 1986:35; Kuntowijoyo, 2013:95). Pada tahapan ini yang saya lakukan adalah mengumpulkan data secara tertulis maupun lisan. Secara tertulis, saya mengumpulkan

dokumen yang sezaman yang dikategorikan sebagai sumber primer maupun berbagai macam surat kabar, seperti *Kedaulatan Rakyat*, yang memberikan sumbangan yang berharga dalam penelitian ini. Sementara itu berbagai macam buku yang dipakai sebagai sumber sekunder adalah karya Dadan Adi Kurniawan, yang berjudul *Sejarah Penerbangan Di Surakarta Dari Militer Menjadi Komersil*, Irma Hadi Soewito yang berjudul *Awal Kedirgantaraan Di Indonesia Perjuangan AURI 1945-1950*, Agus Suhadi yang berjudul *Heroisme Dari Tlatah Maguwo: Lanud Adisutjipto Tempo Doeloe Hingga Sekarang*, Dwi Adi Wicaksono berjudul *Membangun Jembatan Udara: Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai Penerbangan Sipil Indonesia 1928-1962*, Sutrisno Kutoyo yang berjudul *Sejarah Daerah-Daerah Istimewa Yogyakarta*, dan masih banyak lagi. Setelah selesai mengumpulkan data atau tahapan heuristik, saya masuk ke tahap selanjutnya dalam penelitian sejarah tahap historiografi atau penulisan sejarah yang tertuang dalam tulisan ini.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Yogyakarta Pada Masa Kemerdekaan Dan Embrio Berdirinya Pangkalan Udara Adisutjipto**

Menurut Nasrudin (Nasrudin, 2018:xi) mengemukakan bahwa di beberapa daerah di Indonesia setelah pengumuman kemerdekaan tahun 1945 terjadi perebutan kekuasaan, baik dengan cara kekerasan maupun dengan jalan perundingan. Tak terkecuali Pangkalan Udara Maguwo. Sedangkan menurut Poesponegoro (Poesponegoro, 2011: 174) di Yogyakarta, perebutan kekuasaan secara serentak dimulai pada tanggal 26 September 1945. Sejak pukul 10 pagi semua pegawai instansi pemerintah dan perusahaan-perusahaan yang dikuasai oleh Jepang mengadakan aksi pemogokan. Mereka mamaksa orang-orang Jepang agar menyerahkan semua kantor kepada orang Indonesia. Pada tanggal 27 September 1945, KNI Daerah Yogyakarta mengumumkan bahwa kekuasaan di daerah itu berada di tangan pemerintah RI.

Semenjak Proklamasi Kemerdekaan Indonesia tahun 17 Agustus 1945, Yogyakarta mempunyai sejarah yang tidak dapat dilupakan oleh siapapun dalam memberikan andil perjuangan menegakkan cita-cita Revolusi Bangsa Indonesia. Yogyakarta di samping mempunyai kedudukan atau peranan yang penting dalam perjuangan sejarah bangsa Indonesia, yang merupakan salah satu pusat kegiatan dalam usaha mencapai dan mempertahankan kemerdekaan, juga memiliki unsur perjuangan yaitu tempat berdirinya sebuah lembaga pendidikan penerbang yang didirikan oleh AURI. Tujuan akademis didirikannya Sekolah Penerbang Maguwo tersebut yaitu untuk mendidik tenaga-tenaga penerbang pejuang dalam waktu yang secepat mungkin (Ayub Karami, 2017: 1).

Perebutan Pangkalan Udara Maguwo pada tanggal 8 Oktober 1945 merupakan salah satu bagian dari sebuah rangkaian perjuangan perlawanan bersenjata yang dilakukan oleh Badan-Badan Perjuangan dalam rangka menegakkan dan mempertahankan Proklamasi 17 Agustus 1945. Para pemuda dan pejuang kemerdekaan yang mengambil alih kekuasaan dan perebutan senjata Jepang tersebut ialah pasukan yang tergabung dalam BKR Yogyakarta, Batalyon X, BKR Cabang Yogyakarta Timur, Pasukan Polisi Istimewa dan laskar-laskar rakyat lainnya ( Subdisjarah Diswatpersau, 2004: 223).

Keberhasilan penguasaan Pangkalan Udara Maguwo beserta seluruh fasilitas dan peralatan persenjataannya, termasuk lebih kurang 70 pesawat terbang merupakan salah satu langkah yang sangat menentukan jalannya perjuangan dalam menegakkan dan mempertahankan kemerdekaan bangsa dan negara Indonesia. Dengan adanya tambahan sarana dan fasilitas penerbangan, dapat memberikan dampak pada kekuatan perjuangan bangsa Indonesia, khususnya dalam perjuangan yang menggunakan media udara sebagai medan juangnya.

Seiring dengan ditingkatkannya TKR Jawatan Penerbangan menjadi Tentara Republik Indonesia Angkatan Udara (TRI AU) pada tanggal 9 April 1946, di Pangkalan Udara Maguwo dibentuklah Sekolah Penerbang

Darurat yang dipimpin oleh Agustinus Adisutjipto. Dengan berdirinya Sekolah Penerbang di Maguwo maka Sekolah Penerbang Darurat yang ada di Bugis dijadikan satu di Maguwo. Sekolah Penerbang inilah yang selanjutnya menghasilkan penerbang-penerbang tangguh yang akan membuka jaringan penerbangan udara di seluruh Indonesia.

Pada waktu Belanda melancarkan Agresi Militer I tanggal 21 Juli 1947, Pangkalan Udara Maguwo tidak luput dari serangan pesawat Belanda, akan tetapi serangan tersebut tidak menimbulkan kerusakan yang berarti karena pesawat-pesawat milik bangsa Indonesia berhasil disembunyikan. Serangan diulang lagi secara besar-besaran ketika Belanda melancarkan Agresi Militer II tanggal 19 Desember 1948, yaitu dengan menerjunkan pasukan paratroopnya. Karena kalah dengan jumlah dan persenjataan, maka jatuhlah Pangkalan Udara Maguwo yang ditandai dengan gugurnya Kadet Udara kasmiran beserta puluhan anggota pangkalan. Pada tahun 1949 pangkalan ini dapat direbut kembali oleh para pejuang Republik Indonesia yang selanjutnya diserahkan kepada AURI.

#### **PERKEMBANGAN PANGKALAN UDARA ADI SUTJIPTO TAHUN 1940-1992**

Penerbangan atau yang dalam bahasa Inggris disebut *flight* dan dalam bahasa Belanda disebut *luchtvaart*, dalam konteks ini mengacu pada mobilitas manusia atau barang yang menggunakan alat transportasi pesawat terbang. Unsur pokok fisik penerbangan tidak hanya pesawat terbang, akan tetapi juga menyangkut penerbang, landasan pacu, dan fasilitas terminal. Sehingga ketika membahas sejarah penerbangan kurang tepat jika hanya memusatkan kajian pada perkembangan pesawat terbang saja, melainkan mengamati pula unsur-unsur lainnya tersebut. Bahkan penting juga mengamati aspek-aspek non-fisik lain seperti latar belakang terlaksananya penerbangan, penyelenggara penerbangan, tujuan penerbangan, dan ruang lingkup penerbangan, sebagai satu kesatuan dalam dunia penerbangan (Dadan Adi Kurniawan, 2019: 23).

Dalam sejarah perjalanan penerbangan di Indonesia, juga dikenal adanya dua jenis

penerbangan, yaitu penerbangan militer dan penerbangan sipil (komersial). Keduanya memiliki akar sejarah yang saling bersangkutan, baik secara kronologi waktu maupun sebab kemunculannya.

Subdisjarah Diswapersau (2004;103), menarik kesimpulan sebagai berikut. Perkembangan Pangkalan Udara Adi Sucipto dari masa ke masa mengalami kemajuan baik dalam bidang fasilitas dan perlengkapannya maupun dalam bidang yang lain. Kemajuan ini tentunya beriringan dengan perkembangan tuntutan zaman dan TNI AU yang semakin besar dalam upaya mempertahankan dirgantara nasional. Kebutuhan akan personel yang berkualitas untuk mengawaki organisasi dan alat sista terutama pesawat-pesawat canggih untuk menjaga kedaulatan udara, menjadi prioritas utama pimpinan TNI AU.



Gambar 1.1 Beberapa teknisi pesawat Merpati Nusantara Airlines di landasan pacu Bandar Udara Adisutjipto tahun 1972.

Sumber : <https://adisutjipto-airport.co.id/>  
Perkembangan yang pesat dalam penerbangan militer tersebut tidak bisa diandalkan untuk penerbangan sipil karena beberapa alasan, diantaranya adalah karena pengoperasian penerbangan untuk sipil tidak menentu karena aset pesawat terbang diutamakan untuk militer, biaya penerbangan tinggi, serta tingkat kenyamanan yang sangat rendah. Hal ini kemudian mendorong pemerintah dan para

pengusaha untuk bekerjasama mengelola fasilitas penerbangan dan membentuk maskapai penerbangan sipil yang dapat melayani penerbangan untuk kalangan sipil dengan biaya terjangkau serta memiliki tingkat kenyamanan yang lebih baik ( Dwi Adi Wicaksono, 2018: 45-46).

#### **PERKEMBANGAN BANDAR UDARA ADISUTJIPTO TERHADAP WISATAWAN TAHUN 1992-2004**

Semenjak di berbagai daerah di Indonesia mengalami masa krisis yang cukup panjang sejak tahun 1997 sampai kurang lebih tahun 2000, maka pada tahun 2001 pergerakan lalu lintas udara telah menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Pada tahun 2001 pergerakan penumpang mencapai 648.676 dan pergerakan pesawat mencapai 10.190, pada tahun 2002 mencapai 886.809 penumpang dan 11.647 pesawat. Bahkan pada tahun 2003 terjadi *booming* penerbangan domestik di Indonesia yang mengakibatkan pergerakan lalu lintas udara di Bandara Adi Sutjipto mengalami peningkatan yang cukup signifikan hingga mencapai 17.018 pesawat dan 1.480.566 penumpang. Kondisi tersebut diperkirakan akan terus menerus mengalami peningkatan pada tahun-tahun berikutnya (Asri Wahyuniati Palupi, 2004: 13).



Gambar 1.2 Potret beberapa orang yang memadati Bandar Udara Adisutjipto Tahun 1990-an.

Sumber : <https://adisutjipto-airport.co.id/>

Pada tahun 2003 jam sibuk di terminal keberangkatan penumpang Bandara Adi Sutjipto terjadi pada pagi hari pada jam 06.01-07.00 yang mencapai 355 penumpang dan jam puncak kedatangan terjadi pada sore hari pada jam 17.01-18.00 yang mencapai 346 penumpang. Kondisi

yang terjadi di lapangan tersebut kemudian disepakati oleh Pemerintah Daerah dengan Angkasa Pura I sebagai penyelenggara Bandara Adi Sutjipto untuk menjadikan bandar udara tersebut sebagai bandara internasional. Dan terbukti pada bulan Februari 2004, Angkasa Pura I membuka rute penerbangan internasional secara reguler. Hal tersebut dapat meningkatkan status bandara menjadi bandar udara internasional. Peningkatan pergerakan lalu lintas udara dan perubahan status bandar udara menuntut adanya peningkatan pelayanan kepada penumpang, yaitu berupa pengembangan fasilitas terminal penumpang.

#### **SIMPULAN**

Bandar udara merupakan mode transportasi alternatif yang ada selain jalur darat dan laut. Salah satu kota yang menyediakan transportasi udara tersebut adalah Kota Yogyakarta. Bandar udara sipil yang sebenarnya juga merupakan pangkalan udara militer bernama Bandar Udara Adisutjipto. Bandar udara ini merupakan penerus Pangkalan Udara Maguwo yang sudah ada sejak sebelum Perang Dunia II. Transformasi regulasi diubah oleh pemerintah Orde Baru dalam menyediakan pilihan transportasi alternatif dari dan menuju Kota Yogyakarta dan sekitarnya untuk masyarakat umum. Hingga puncaknya terjadi pada 2004, Bandar Udara Internasional Adisutjipto berubah menjadi mode transportasi pendukung adanya kemajuan bidang pariwisata di negeri ini.

Beberapa kebijakan yang lahir adalah dengan dilakukannya kerjasama antara Pemerintah Kota Yogyakarta dengan Dinas Pariwisata Yogyakarta. kebijakan yang lahir setelah itu ialah *Tourist Information Center* di Bandar Udara Adisutjipto, penambahan landasan pacu yang mempermudah jalur transportasi para wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara baik menuju maupun meninggalkan Yogyakarta, serta perbaikan mutu terbang bandara. Tindakan selanjutnya dari kebijakan tersebut ialah pembangunan fasilitas yang berada di sekeliling bandar udara seperti hotel berbintang, tempat makan, tempat oleh-



oleh, serta pertunjukkan seni budaya Yogyakarta yang menarik wisatawan.

Seiring dengan berjalannya waktu, pertumbuhan dan perkembangan kepariwisataan di Yogyakarta sampai tahun 2000-an menunjukkan kenaikan yang cukup signifikan. Adapun menurut Badan Pariwisata Daerah Yogyakarta Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta: Statistik Kepariwisata Yogyakarta, tak hanya pengunjung yang datang ke Yogyakarta saja, melainkan juga penyewaan hotel melati dan berbintang di Yogyakarta meningkat setiap tahunnya. Terlebih semua elemen penggerak ekonomi sekitar bandar udara juga mengalami penjualan yang tinggi. Dalam fenomena sosiologis ini, realitas tersebut menunjukkan bahwa Bandar Udara Internasional Adisutjipto adalah salah satu transformasi dalam fungsi penerbangan yang terstruktur dan masif. Realitas ini menyisakan sebuah kisah yang membuat mereka mampu menggoreskan sejarah di negeri ini. Jelas kondisi ini menjadi kajian yang menarik untuk diteliti lebih lanjut.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku Dan Jurnal

- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Penerbangan Dan Bandar Udara*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Badan Pariwisata Daerah Provinsi DIY. 2007. *Statistik Kepariwisata Yogyakarta Tahun 2007*. Yogyakarta: Badan Provinsi Daerah Provinsi DIY.
- Daliman, A. 2012. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Gottschalk, Louis. 1975. *Mengerti Sejarah, Pengantar Metode Sejarah* (diterjemahkan oleh Nugroho Notosusanto). Yayasan Penerbit Universitas Indonesia.
- Hadi Soewito, Irna H.N. dkk. 2008. *Awal Kedirgantaraan Di Indonesia Perjuangan AURI 1945-1950*. Jakarta: Obor.
- Kartadarmadja, Soenjata. 1983. *Adisucipto Bapak Penerbang Indonesia*. Jakarta: Penerbit Widjaya.
- Kartodirjo, Sartono. 1993. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Kurniawan, Dadan Adi. 2019. *Sejarah Penerbangan Di Surakarta Dari Militer Menjadi Komersil*. Solo: UNS Press.
- Nasrudin, Dede. 2018. *Palagan Maguwo Dalam Mempertahankan Kemerdekaan Republik Indonesia (1945-1949)*. Yogyakarta: Matapadi Presindo.
- Notosusanto, Nugroho. 1978. *Masalah Penelitian Sejarah Kontemporer (suatu pengalaman)*. Jakarta: Yayasan Indayu.
- Palupi, Asri Wahyuniati. 2004. *Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Penumpang Di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta*. Jurnal. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Poesponegoro, Marwati Djoened. 2011. *Sejarah Nasional Indonesia VI*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Sejarah Pangkalan Udara Utama Adisutjipto (Periode Tahun 1945-1950)*.
- Robuja. 2004. *Buku Penelitian Periode 1945-1950: Sejarah Pertumbuhan AURI*. Yogyakarta: Perpustakaan Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala.
- Rohmawati, Reni. 2019. *Perjalanan 55 Tahun PT Angkasa Pura I (Persero) Mewujudkan Mimpi Pendiri Negeri*. Jakarta: Corporate Secretary PT Angkasa Pura I (Persero).
- Subdisjarah Dispenau. 2010. *DAUM ( Dinas Angkutan Udara Militer) Sarana Peretak Bangsa*. Jakarta: Subdisjarah Dispenau.
- SUBDISJARAH DISWATPERSAU. 2004. *Perjalanan Pangkalan TNI-AU Adisutjipto Tahun 1945-2004*. Jakarta: SUBDISJARAH DISWATPERSAU.
- \_\_\_\_\_. 2004. *Sejarah TNI Angkatan Udara Jilid I (1945-1949)*. Jakarta: SUBDISJARAH DISWATPERSAU.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Sekbang ( Sekolah Penerbang ) IX-XX In Memories*. Yogyakarta: Lanud Adisutjipto.
- Tangkilisan, Yuda Benharry. 2015. *Penerbangan Perintis Di Indonesia*. Jakarta: Penaku.

Wicaksono, Dwi Adi. 2018. *Membangun Jembatan Udara: Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai Penerbangan Sipil Indonesia 1928-1962*. Bangkalan: Terang Mentari.

**Skripsi, Tesis dan Disertasi**

Fadillah, Tubagus. 2019. *Kerja Sama Angkasa Pura Dan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNIAU) Dalam Pengelolaan Bandara*. Tesis. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa "APMD".

Karami, Ayub. 2017. *Sekolah Penerbang Maguwo Di Yogyakarta Tahun 1945-1947*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.

Sulasih, Titi. 2008. *Peran Bagian Informasi PT. ( PERSERO ) Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya Dalam Menunjang Pariwisata Di Jawa Timur*. Laporan Tugas Akhir. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.

Sulistya, Albertus Bima. 2016. *Tren Perkembangan Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta Periode 2006-2014*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Sanata Dharma.

**Internet**

<https://adisutjipto-airport.co.id/>. Diakses pada hari Kamis, 09 Juli 2020, Pukul 20.50 WIB.