

### BAB III

#### LOKASI PENELITIAN

##### A. KONDISI GEOGRAFIS

D.I. Yogyakarta merupakan satu di antara dua propinsi yang mendapat gelar 'Daerah Istimewa' di Indonesia setelan Daerah Istimewa Aceh. Kota Yogyakarta yang kondisinya sedemikian rupa, terletak di tengah-tengah propinsi Daeran Tingkat I D.I. Yogyakarta yang dibatasi oleh daerah-daerah di sekitarnya, yang meliputi : sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Bantul dan Sleman, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Bantul dan Sleman, selatan berbatasan dengan Kabupaten Bantul dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Bantul Sleman.

Daerah ini sebagian besar merupakan dataran rendah yang dilintasi dengan tiga buah sungai, yaitu : sungai gajah wong di sebelah timur, Sungai Code di tengah dan Sungai Winongo yang berada di sebelah barat, yang pada musim hujan sering terjadi banjir di daerah Yogyakarta.

Kodya Yogyakarta memiliki ketinggian dari permukaan laut yaitu 114,00 m, jarak terjauh dari utara ke selatan 7,40 km, dari barat ke timur yaitu, 5,68 km, sedangkan jarak dari pantai utara dan pantai selatan masing-masing yaitu 121,00 km dan 27,00 km, Tidak jauh dari wilayah kotamadya Yogyakarta terdapat tempat-tempat penting seperti Candi Borobudur, Candi Prambanan, Kaliurang, Makam Imogiri, Gua selarong dan Parang Tritis yang sering kali

dikunjungi oleh wisatawan domestik maupun manca negara.

Wilayah Kotamadya Yogyakarta berdasarkan surat keputusan Mendagri no. 140-263 tentang pembentukan kelurahan di daerah ini dibagi menjadi 14 kecamatan dan 45 kelurahan . Keadaan daerah lahan pertanian di wilayah Kotamadya Yogyakarta semakin lama semakin menyempit sesuai dengan perkembangan kebutuhan daerah pemukiman penduduk, industri maupun kegunaan lainnya yang juga sesuai dengan perkembangan pembangunan daerah.

Adapun luas wilayah kota yang dikenal juga dengan sebutan kota gudek ini adalah 32,50 Km<sup>2</sup> yang terdiri dari 14 wilayah kecamatan. Secara rinci nama-nama kecamatan beserta luasnya sebagai berikut :

TABEL I  
LUAS DAERAH YOGYAKARTA PER KECAMATAN

No	Nama Kecamatan	Luas wilayah
1.	Manrtrijeron	2,61 km <sup>2</sup>
2.	Kraton	1,40 km <sup>2</sup>
3.	Umbulharjo	8,12 km <sup>2</sup>
4.	Mergangsan	2,31 km <sup>2</sup>
5.	Kota Gede	3,07 km <sup>2</sup>
6.	Gondokusuman	3,99 km <sup>2</sup>
7.	Danurejan	1,10 km <sup>2</sup>
8.	Pakualaman	0,63 km <sup>2</sup>
9.	Gondomanan	1,12 km <sup>2</sup>
10.	Ngampilan	0,82 km <sup>2</sup>
11.	Wirobrajan	1,76 km <sup>2</sup>
12.	Gedong tengen	0,96 km <sup>2</sup>

13.	Jetis	1,70 km <sup>2</sup>
14.	Tegal Rejo	2,91 km <sup>2</sup>
	Luas	32,50 km <sup>2</sup>

(Sumber data : Biro Pusat Statistik (BPS) Kotamadya Yogyakarta, 1993 : 33)<sup>1</sup>

## B. KONDISI DEMOGRAFI

Berdasarkan sensus penduduk yang dilakukan terakhir oleh Biro Pusat Statistik (BPS) Yogyakarta diketahui bahwa jumlah Kotamadya Yogyakarta adalah 459.417 jiwa yang terdiri dari 236.281 jiwa laki-laki dan 223.136 jiwa perempuan dengan tingkat kepadatan penduduk di tiap kilomaternya adalah 14.136/km<sup>2</sup>.

Sebagai kota yang mendapat julukan kota pendidikan, kota budaya, warga Kotamadya Yogyakarta tidak saja terdiri dari penduduk asli, namun banyak juga yang berdatangan kedaerah ini karena alasan yang berbeda-beda dan pada akhirnya mereka menetap di sana, bahkan tidak kurang dari 2524 jiwa dari warganya berstatus warga negara asing (WNA) sedangkan sisanya 453.608 jiwa adalah WNI.

Sehingga tidak heran jika kita melinat di Yogyakarta banyak orang yang terdiri dari berbagai suku mulai dari Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, bahkan Irian jaya dan menetap di daerah ini, baik untuk sementara da-

<sup>1</sup> Biro Pusat Statistik Kodya Yogyakarta Dalam Angka, Yogyakarta, BPS Kodya Yogyakarta, hal. 33

lam rangka menyelesaikan studinya di perguruan tinggi atau tingkat lanjutan, maupun untuk jangka waktu yang lama (permanen).

TABEEL II  
KOMPOSISI PENDUDUK MENURUT JENIS KELAMIN

No.	Jenis Kelamin	Jumlah
1.	Laki-laki	236.281
2.	Perempuan	223.136
	Jumlah	459.417

(Sumber data : BPS Yogyakarta, 1994 ; 29)

TABEL III  
KOMPOSISI PENDUDUK MENURUT KECAMATAN

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan
1.	Mantriheron	36.924	14.197
2.	Kraton	30.332	21.666
3.	Margangsang	37.798	16.363
4.	Umbulharjo	56.355	6.940
5.	Kotagede	24.197	7.882
6.	Gondokusuman	68.587	17.190
7.	Danurejan	28.978	26.344
8.	Pkualaman	14.096	22.375
9.	Gandomanan	20.456	18.264
10.	Ngampilan	22.058	26.900
11.	Wirobrajan	27.767	15.777
12.	Gedongtengen	26.418	27.519
13.	Jetis	36.391	21.406
14.	Tegalrejo	34.589	11.886
	Jumlah	464.946	14.306

(Sumber Data : BPS, 1993)<sup>3</sup>

### C. KONDISI SOSIAL BUDAYA

Sudah menjadi pengetahuan umum bahwa status manusia sebagai makhluk sosial mengharuskan seseorang untuk berinteraksi sosial dalam rangka mempertahankan eksistensinya. Individu dikatakan dapat bersosialisasi jika ia telah dapat diterima oleh masyarakat sekitarnya. tanpa mengadakan hubungan dengan lingkungannya manusia bagaikan hidup di dalam keterasingan. Demikian juga masyarakat Kotamadya Yogyakarta, mereka harus berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya untuk melangsungkan kehidupan mereka agar stabil.

Meskipun kondisi kota Yogyakarta yang telah mengalami kemajuan yang pesat, namun pada umumnya masyarakat Yogyakarta masih tergolong kepada masyarakat yang masih kuat memegang ikatan budaya Jawa di dalam diri mereka, yaitu sifat gotong royong, rame ing gawe dan sepi ing pamrih. Hal ini bercermin dalam pola kehidupan mereka --secara umum-- yang berlainan sekali dengan kondisi kota semacam Jakarta dimana rasa individualitasnya, utilitarian, dan formalitas begitu tampak.

Masih banyak dijumpai dalam kehidupan masyarakat di Kota Yogyakarta, dimana hubungan antar individu lebih mengarah kepada hubungan yang memiliki sifat-sifat kekeluargaan, keakraban yang tidak dibuat-buat, keramahannya, lebih mengutamakan kepentingan bersama daripada kepentingan pribadinya.

Bahasa pengantar mereka dalam kehidupan sehari-hari sebagian besar adalah Bahasa Jawa dalam hubungan informal, di samping sebagian kecil lainnya yang menggunakan bahasa Indonesia. Bahasa Jawa itu mereka gunakan di lingkungan sekolah, kampus, kerja, hubungan masyarakat di rumah masing-masing maupun di terminal dan pasar-pasar yang ada di kota Yogyakarta ini.

Di pagi hari, kita dapat menyaksikan kesibukan yang luar biasa. Orang begitu ramai lalu lalang dalam rangka mencari nafkah sesuai dengan pekerjaannya masing-masing dan juga dalam rangka menuntut ilmu mulai dari tingkat taman kanak-kanak, sekolah dasar, lanjutan dan perguruan tinggi. Mereka memanfaatkan fasilitas transportasi umum bis kota, taksi- maupun transportasi pribadi seperti mobil, sepeda motor, sepeda. Ciri khas yang membedakan dengan kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung atau Surabaya yang begitu bising, maka Yogyakarta tidak terlalu bising oleh deru debu industrialisasi dan perdagangan tetapi relatif tenang dan terkonsentrasi dalam dunia pendidikan sesuai dengan predikat kota ini sebagai kota pendidikan.

Bagi penduduk kota ini, rasa gengsi dan rasa superioritas tidak begitu nampak. Orang berkendara sepeda, becak tidak merasa malu atau gengsi dan orang lain pun tidak akan memandang rendah kepada mereka, tidak seperti di Jakarta yang begitu tinggi rasa gengsinya.

Di permulaan malam hari, bis-bis kota yang biasanya beroperasi di siang hari sudah mulai tidak terlihat lagi di jalan-jalan di kota Yogyakarta kecuali hanya beberapa jalur saja yang memang tidak terlalu banyak jumlahnya. Hal ini antara lain disebabkan oleh kesibukan masyarakat yang terkonsentrasi pada siang hari dalam kegiatan pendidikan dan pekerjaan, sehingga untuk mengoperasikan angkutan umum bis kota dan yang sejenisnya yang bertarif murah dirasa kurang mampu menyerap keuntungan yang besar lantaran suasana kota Yogyakarta yang tidak begitu hiruk pikuk seperti di siang hari. Untuk mengantisipasinya kita mesti menggunakan alternatif lain seperti kendaraan pribadi, taksi, andong yang banyak beroperasi ataupun beca yang memang memiliki tarif yang agak mahal.

Kepariwisata D.I. Yogyakarta dalam pertumbuhan telah mengalami kemajuan yang sangat pesat. Hal ini merupakan sumbangan yang sangat berarti bagi pertumbuhan ekonomi Yogyakarta. Kemajuan tersebut dapat dilihat dari jumlah kunjungan wisata baik wisatawan mancanegara maupun nuantara di mana setiap tahunnya mengalami kenaikan. Disamping itu terlihat pula usaha-usaha jasa di bidang kepariwisataan seperti akomodasi, usaha perjalanan, angkutan wisata, restoran, cinderamata dan usaha-usaha terikat lainnya yang menunjang kepariwisataan.

Tentu saja keadaan ini akan sangat membantu mengatasi masalah sosial khususnya memperluas lapangan kerja. Seperti diketahui bahwa industri multi sektoral memang telah banyak melibatkan tenaga kerja. Kemajuan kepariwisataan di Daerah Istimewa Yogyakarta tidak terlepas dari kekuatan potensi yang dimiliki, yaitu sebagai kota budaya, kota sejarah, kota perjuangan, pusat pendidikan, kota seniman, serta adanya peninggalan sejarah berupa kraton Yogya, Candi Prambanan dan museum-museum. Di samping itu salah satu potensi yang tidak kalah menariknya adalah kehidupan masyarakat yang penuh dengan falsafah, yaitu pola kehidupan dengan ciri khas dan unik. Hal tersebut sangat mendukung dan semakin menambah kota Yogyakarta sebagai daerah tujuan wisata utama di Indonesia di samping Bali.

Di bidang Kependidikan, kota Yogyakarta sangat menonjol dan pesat sekali perkembangannya, sehingga tidak heran jika kota ini menyandang sebutan sebagai kota pelajar dan kota pendidikan di Indonesia. Kota ini menjadi sasaran utama bagi mereka yang ingin melanjutkan ke perguruan tinggi maupun tingkat lanjutan.

Aktifitas keilmuan yang meliputi bidang penelitian, pengembangan, penerbitan buku-buku, baik karya asli maupun karya terjemahan begitu semarak yang pada akhirnya di lingkungan perguruan tinggi di kota ini telah banyak melahirkan sejumlah akademisi-akademisi yang poten-



sial dalam berbagai bidang, baik esakta maupun sosial yang banyak berkiprah di seluruh tanah air yang dengan ini pulalah dapat memperkukuh nama baik kota Yogyakarta sebagai kota pendidikan.

Di kota Yogyakarta selain beridri perguruan tinggi negeri seperti Universitas Gadjah Mada, IKIP Yogyakarta, Institut Seni Indonesia (ISI), IAIN Sunan Kalijaga yang menjadi parameter bagi perguruan tinggi sejenis di Indonesia ditunjang pula oleh tidak kurang dari 67 pendidikan tinggi swasta baik universitas, institut maupun akademi dan berbagai LPK, telah ikut serta menyemarakan dan mengembangkan situasi dan kondisi ilmu pengetahuan di Yogyakarta.

Di tingkat pendidikan dasar dan lanjutan dimulai dari taman kanak-kanak, sekolah dasar, SMP dan SMA yang menjadi peletak dasar bangunan keintelektualan seseorang banyak bermunculan di kota ini, baik yang dikelola pemerintah dan juga yang dikelola oleh swasta.

#### D. KONDISI EKONOMI

Dengan semakin majunya perkembangan bangsa Indonesia yang telah berhasil melaksanakan pembangunan selama PJPT I berakibat membawa perubahan-perubahan yang radikal dalam kehidupan masyarakat, baik yang memiliki nilai positif maupun yang bernilai negatif. Kotamadya Yogyakarta sebagai bagian dari wilayah negara Indonesia

tidak terlepas dari nal ini.

Berbeda dengan kehidupan desa yang didominasi oleh pola kehidupan bercocok tanam, maka Kotamadya Yogyakarta banyak diwarnai oleh sektor perdagangan dan industri. Meskipun demikian, di bidang pertanian yang meliputi tanaman padi sawah, jagung, palawija, sayur-sayuran dan buah-buahan masih juga masih juga menjadi profesi bagi sebagian warga, terutama di kecamatan Mantri-  
jeron, Margangsan, Umbulharjo, Kotagede yang menjadi sumber penghidupan mereka.

Secara rinci disebutkan bahwa sumber-sumber perekonomian di Kotamadya Yogyakarta, yaitu jenis lapangan usana yang digeluti oleh penduduk Kota Yogyakarta yang menghasilkan produk domestik regional bruto adalah : bidang pertanian, pertambangan/penggalian, industri pengolahan, listrik, Gas, Air minum, bangunan / konstruksi, perdagangan, hotel, restoran, pengangkutan dan komunikasi, bank, lembaga keuangan lainnya, sewa rumah, pemerintahan dan bankam, dan jasa-jasa lainnya.

Berikut ini akan disajikan tabel banyaknya industri atau perusahaan besar/średang, jumlah tenaga yang diserap, jenis lapangan usana berikut produk regional bruto yang disumbangkannya bagi Kotamadya Yogyakarta menurut laporan yang disampaikan oleh BPS Yogyakarta.

TABEL IV  
KOMPOSISI PERUSAHAAN INDUSTRI DAN  
TENAGA KERJA MENURUT JENIS INDUSTRI

Kode Industri	Besar		Sedang		Jumlah	
	Perusahaan	Tenaga kerja	Perusahaan	Tenaga kerja	Perusahaan	Tenaga kerja
311	3	2.247	9	310	12	2.557
312	1	101	6	158	7	259
313	-	-	1	23	1	23
314	1	189	-	-	1	189
321	6	919	14	623	20	1.542
322	2	841	10	322	12	1.163
323	2	756	12	564	14	1.320
324	-	130	-	-	1	130
331	1	131	2	82	3	213
332	1	164	1	60	2	224
342	-	-	11	575	11	575
352	-	-	1	23	1	23
356	-	-	3	131	3	131
363	-	-	2	90	2	90
381	1	101	4	123	4	123
382	1	715	-	-	1	714
383	-	-	1	37	1	37
385	-	-	6	214	6	214
390	-	-	5	224	5	224
Jumlah	20	6.294	88	3.559	108	9.853

(Sumber Data : BPS Kodya Yogyakarta)<sup>4</sup>

<sup>4</sup>Biro Pusat Statistik Kodya Yogyakarta, Op. cit ,  
hal. 156

TABEL VII  
JENIS INDUSTRI DI KODYA YOGYAKARTA

No.	Kode Industri	Nama Industri
1.	311-312	Industri Makanan
2.	313	Industri Minuman
3.	314	Industri pengolahan tembakau dan bumbu rokok.
4.	321	Industri Textil
5.	322	Industri pakaian jadi, kecuali alas kaki
6.	323	Industri kulit dan barang-barang dari kulit, kulit imitasi kecuali alas kaki
7.	324	Industri barang-barang keperluan kaki dari kulit.
8.	331	Industri kayu, barang dari kayu rumput, rotan, bambu dan sejenisnya.
9.	332	Industri alat rumah tangga dari kayu
10.	342	Industri percetakan, penerbitan
11.	352	Industri barang-barang kimia
12.	356	Industri barang-barang dari plastik.
13.	363	Industri semen, kapur dan barang-barang dari semen.
14.	381	Industri barang-barang dari logam kecuali mesin dan perlengkapannya.
15.	382	Industri mesin kecuali mesin listrik.

16.	384	Industri alat-alat pengangkutan
17.	385	Industri alat-alat pengetahuan, timbangan, alat-alat pemeriksaan/riset yang tidak termasuk golongan lainnya.
18.	390	Industri lain-lain

(Sumber Data : BPS Yogyakarta,)<sup>5</sup>

TABEL VI.  
 PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO  
 KODYA YOGYAKARTA MENERUT LAPANGAN USAHA A

N0.	Lapangan Usaha	PDRB
1.	Pertambangan/Penggalian	0,01
2.	Pertanian	1,20
3.	Industri Pengolahan	9,44
4.	Listrik, Gas, Air Minum	3,17
5.	Bangunan/Konstruksi	5,83
6.	Perdagangan, Restoran , Hotel	27,73
7.	Pengangkutan dan Komunikasi	19,47
8.	Bank, Lembaga Keuangan lainnya	5,16
9. Sewa	Sewa Rumah	6,99
10.	Pemerintahan dan Hankam	12,84
11.	Jasa-jasa	8,16
	- Produk domestik Regional	100,00

(Sumber data : BPS Yogyakarta)<sup>6</sup>

<sup>5</sup>Sumber data BPS Yogyakarta, Op. cit., hal. 155  
<sup>6</sup>Op. cit., hal. 225

E. KONDISI KEAGAMAAN

Untuk melihat kondisi keagamaan masyarakat Yogyakarta maka tidak bisa dilepaskan dari konteks sejarah kerajaan Yogyakarta -yang sampai sekarang ini masih hidup-, bahkan pada masa awal pertumbuhannya raja pemimpin agama yang dapat dengan jelas dari gelar keagamaan raja dan juga berbagai perangkat pemerintahan satu kerajaan.

Pada tahun 1755 kerajaan Pajang terbagi menjadi dua bagian, yaitu kerajaan Surakarta di bagian timur dan Kerajaan Ngayogyakarta Hadiningrat di bagian barat. Pangeran Mangkubumi selanjutnya menjadi raja di kerajaan ini dengan memakai gelar Sri Sultan Hamengkubuwono I dan menyebut dirinya sebagai Senopati Ing Ngalogo Ngabdurrahman Sayyidin Panatagama Ing Ngayogyakarta.

Semula, kerajaan Yogyakarta meliputi daerah yang sekarang dikenal dengan Propinsi DIY, Kedu, Bagelen, Bojonegoro, Pacitan, Madiun, Grobogan dan Mojokerto. Tahun 1831 kerajaan Yogyakarta kehilangan seluruh wilayah yang disebut 'mancanegara' sehingga hanya tersisa daerah-daerah yang sekarang berada di bawah yuridiksi D.I Yogyakarta.

Ngayogyakarta yang beribukota Mataram (dekat Kotagede sekarang), sebagai kerajaan Islam mendirikan masjid yang dikenal dengan Masjid Mataram. Selanjutnya pada tahun 1773 didirikan lagi sebuah masjid yang disebut masjid Agung yang letaknya di sebelah barat daya kraton se-

sekarang di Alun-alun Utara Yogyakarta.

Selain kedua masjid tadi, masih ada beberapa masjid lain seperti Masjid Paku Alaman yang didirikan bersamaan dengan didirikannya Kadipaten Paku Alaman tahun 1823. Masjid Pathok Nagoro yang berdiri di empat penjuru kerajaan, Masjid Soko Tunggal, Masjid Penembahan, Masjid Danurejam dan Purbayan.

Dalam tradisi Kraton berkembang suatu ritus keamaan yang dijalankan kerajaan seperti perayaan yang diadakan setahun sekali, yaitu sekaten. Selain itu dibentuk pula lembaga penghulu yang merupakan pejabat kerajaan yang mengurus masalah-masalah keagamaan. Dapat diduga kiranya bahwa dari masjid beserta perangkat penghulunya ini kelak muncul gagasan tentang pengembangan lembaga keagamaan Islam dan dakwah secara lebih modern. Hal ini sangat jelas tercermin dalam berbagai perkembangan agama Islam di Yogyakarta tidak saja terkait dengan gelar raja.

Di Yogyakarta, Kapengulon merupakan salah satu unit dalam struktur pemerintahan kerajaan. Seorang penghulu, disamping bertugas sebagai petugas keagamaan juga bertugas sebagai penasihat dewan daerah.

Dalam melaksanakan tugasnya Kapengulon dilengkapi dengan jabatan lain yang berfungsi dan bertanggung jawab dalam hal nikah-talak-rujuk, juru kunci makan, abdi dalam pamethakan (putihan), naib hukum dalem (peradilan

agama), dan kemesjidan. Untuk kemesjidan, seorang penghulu dibantu oleh beberapa orang. Penghulu sekarang dijabat oleh Drs. KRPH. Suyoto Hadipryitno Dipodiningrat yang juga seorang direktur pada dirjen Bimas dan Urusan Haji Departemen Agama.

Pengaturan sistem pemerintahan dan pelembagaan berbagai perangkat keagamaan seperti penghulu, modin dan lainnya, sampai sekarang ternyata masih hidup di lingkungan komunitas muslim di Pulau Jawa.

Jika ditinjau dari segi geografis dan latar belakang sosio-kultural Yogyakarta, menempatkan daerah ini sebagai pusat kebudayaan Jawa dengan berbagai permasalahan di dalamnya. Dalam laporan BPS Yogyakarta menyebutkan bahwa jumlah umat Islam di kota ini menempati urutan pertama yaitu 366.025 orang pemeluk. Meski demikian, seperti halnya dengan daerah lain jumlah itu tidak seimbang jika dibandingkan dengan kualitasnya.

Ummat Katholik menempati urutan kedua dengan jumlah pemeluk sebanyak 52.967 orang, sedangkan agama Kristen memiliki jumlah pemeluk agama sebanyak 35.366 orang. Gerakan kedua agama tersebut dinilai cukup gencar di daerah ini yang tidak hanya berupa gerakan kerohanian tetapi juga di bidang pendidikan, keilmuan maupun penyediaan dana, yang memiliki potensi yang cukup besar.

Sedangkan umat Hindu, Budha dan lainnya termasuk Kepercayaan/Kejawen, masing-masing berjumlah 2.457 dan



2.280 serta 322 orang pemeluk. Untuk lebih jelas, perhatikan tabel berikut ini :

TABEL VII  
KOMPOSISI PENDUDUK MENURUT AGAMA

No.	Agama	Jumlah
1.	Islam	365.711
2.	Katholik	51.725
3.	Kristen	33.324
4.	Hindu	11.456
5.	Budha	2.576
Jumlah		459.417

(Sumber Data : Yogyakarta)<sup>7</sup>

Di daerah ini tingkat kerukunan antar ummat beragama dinilai cukup tinggi. Mereka dapat melaksanakan , mengamalkan perintah agamanya dengan tanpa intimidasi, dan gangguan dari pihak lain dan hampir setiap tahunnya, di Yogyakarta diselenggarakan pertemuan cendikiawan antar ummat beragama yang bertujuab meningkatkan kerukunan di antara mereka. Meskipun disinyalir bahwa gerakan Kristenisasi di Yogyakarta berjalan begitu gencar namun aktifitas tersebut nampak secara frontal berada di daerah pinggiran Yogyakarta seperti Gunung Kidul, Kulon Progo, Wonosari, Sleman dan daerah sekitarnya.

Pemerintah melalui Departemen Agama terus berupa-

<sup>7</sup>Sumber Data BPS Yogyakarta, Op, cit, hal. 44

59

ya untuk meningkatkan pengalamannya masing-masing. Salah satu upaya tersebut dengan memberikan izin atau bantuan dalam rangka pendirian sarana peribadatan. Dalam laporannya tentang jumlah sarana peribadatan ini dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

TABEL  
JUMLAH SARANA PERIBADATAN  
DI TIAP KECAMATAN

No.	Kecamatan	Masjid	Surau	Mushola	Gereja	Pura	Vihara
1.	Mantrijeron	22	20	11	3	-	-
2.	Kraton	14	-	11	-	-	-
3.	Mergangsang	25	8	11	5	-	1
4.	Umbulharjo	44	39	30	5	-	1
5.	Kotagede	28	10	30	2	-	-
6.	Gondokusuman	38	-	33	11	-	-
7.	Danurejan	14	2	10	1	1	1
8.	Pakualaman	7	1	4	-	-	-
9.	Gondomanan	10	12	12	3	-	-
10.	Ngampilan	17	4	6	2	-	-
11.	Wirobrajan	19	5	12	3	-	-
12.	Gondotengen	12	8	2	4	-	1
13.	J e t i s	17	2	10	6	-	1
14.	Tegalrejo	23	9	20	9	-	-
	J u m l a h	290	120	202	57	1	5

(Sumber data : BPS Yogyakarta)<sup>8</sup>

<sup>8</sup>Sumber Data BPS Yogyakarta, Op. cit, hal. 47

## F. SEJARAH BERDIRINYA AKADEMI ANGKATAN UDARA R.I.

Sebagai lembaga pendidikan perwira Akademi TNI-AU telah memulai sejarahnya sejak zaman perang mempertahankan Kemerdekaan pada tahun 1945. Sejak zaman Revolusi fisik itu pendidikan Akademi Angkatan Udara telah mengalami pertumbuhannya dan berkembang sejalan dengan perkembangan Angkatan Udara RI pada khususnya dan Angkatan Bersenjata pada umumnya.

Menilik sifat dan kebutuhan Angkatan Udara maka pendidikan adalah merupakan faktor yang identik dengan Angkatan Udara dan ABRI pada umumnya. Hal ini berarti bahwa Angkatan Udara sebagai salah satu unsur kekuatan ABRI, maka di dalam melaksanakan fungsinya, pendidikan merupakan faktor yang selalu ada di dalam pertumbuhan dan perkembangan.

Sesuai dengan perubahan-perubahan yang dialami sejak pertumbuhan dan perkembangannya, sejarah pendidikan Akademi Angkatan Udara dapat ditinjau melalui 4 tahap perkembangannya.

1. Dari tahun 1945 sampai tahun 1949
2. Dari tahun 1950 sampai tahun 1959
3. Dari tahun 1960 sampai tahun 1965
4. Dari tahun 1965 sampai tahun 1966

1. Pendidikan Perwira Akademi AURI 1945-1949
- a. Penguasaan Materi Penerbangan dari tentara Jepang.

Proklamasi Kemerdekaan dan "Revolusi Indonesia "

Proklamasi Kemerdekaan dan "Revolusi Indonesia " yang meletus pada tanggal 17 Agustus 1945 telah melahirkan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan kekuatan-kekuatan bersenjata, dimana Angkatan Udara menjadi salah satu unsurnya. Di dalam perebutan kekuasaan dari Jepang, pejuang-pejuang kita berhasil merebut dan mengasai lapangan-lapangan Udara di Indonesia, misalnya lapangan Udara Pandan Wangi (Lumajang), Panasan (Solo), Jatiwangi (Cirebon) dan Ciberum (Tasikmalya).

Kemudian pada tanggal 13 Nopember 1945 telah diselenggarakan konperensi untuk pertama lainya di Markas TKR di Yogyakarta yang dihadiri oleh segenap Jenderal Staf, para Komandan Divisi dan Resimen.

Konperensi ini diantaranya memutuskan bahwa agar para Komandan yang bersangkutan segera menggolong-gdongkan seluruh meteriil serta personil, yang mempunyai hubungan kerja dan tugas keudaraan (penerbangan) ke dalam Markas Besar Umum (MBU) di bidang keudaraan lazim disebut Markas Tertinggi TKR Jawatan Penerbangan.

Serah terima segenap wewenang keudaraan/penerbangan kepada Markas Tertinggi TKR Jawatan Penerbangan secara resmi dimulai pada tanggal 17 Desember 1945 yang dilakukan oleh Kolonel TNI R.P. Soedarsono sebagai Panglima Divisi Yogyakarta. Kemudian sejak ini diikuti oleh Panglima Devisi lainnya yang ada sangkut pautnya dengan TKR Jawatan Penerbangan.

Dengan dikelurkannya Perintah Markas Tertinggi TKR kepada semua Divisi-Divisi TKR, dengan segera Adisujipto disertai tugas pengambilalihan seluruh materiil, personal dan instalasi-intalasi di lapangan terbang Maguwo dari tangan divisi setempat (Kolonel RP Soedarsono). mengingat program urgensi untuk konsolidasi TKR Jawatan Penerbangan, maka usaha-usaha dititik beratkan kepada tiga hal pokok yakni : Konsolidasi Organisasi Pusat (Markas Besar), persiapan operasi sesegera mungkin dapat-ikut serta dalam perjuangan kemerdekaan (Kesatuan Udara, Lapangan Terbang dan fasilitas), pendidikan baik yang bersifat ulangan/lanjutan (UP-grading) maupun yang baru. Berdasarkan pengalamannya dimasa M.L. (Belanda) maka pada A. Adisujiptolah satu-satunya yang memiliki Ijazah Terbang G.M.B. (Groote Militaire Brevet) disertai tugas ke-3 (Pendidikan) dengan wewenang penuh. Di samping tugas pendidikan tersebut juga disertai tugas Kesatuan Operasional dengan basisnya Magowo yang menurut penyelidikan memenuhi segala persyaratan. Dengan demikian, A. Adisujipto menjadi perintis utama dalam Sejarah Pendidikan Penerbangan di Indonesia. Dalam tugas itu ia dibantu oleh Tarsono Rudjito seorang bekas Tjudantryo yang besar sekali minatnya kepada Penerbangan.

b. Lahirnya Sekolah Penerbangan di Indonesia.

Dengan pembagian tugas-tugas tersebut di atas A.

Dalam usaha-usaha menuju ke Lembaga Pendidikan yang berpusat di Maguwo (Yogyakarta), maka di sini patut dicatat usaha-usaha pendidikan di berbagai tempat seperti di Malang. Atas inisiatif H. Sujono dan lain-lainnya dimulai kursus-kursus berupa ceramah-ceramah di bidang penerbangan dengan maksud menyebarluaskan dalam waktu yang singkat pengetahuan mengenai penerbangan di kalangan siswanya. Dengan sentralisasi Pendidikan di Yogyakarta di mana telah dikumpulkan tenaga-tenaga yang "qualified" maka tenaga-tenaga dari Malang ditarik ke Maguwo (Yogyakarta) antara lain H. Sujono. Dengan berdirinya Sekolah Penerbangan yang qualified, dan didorong oleh penerbang yang qualified, dan didorong oleh perjuangan Kemerdekaan, maka untuk segera dapat mewujudkan manusia-manusia angkasa Indonesia kemudian diintegrasikanlah Sekolah Penerbangan Darurat di Bugis menjadi satu dengan Sekolah Penerbangan Darurat di Maguwo.

Sejak dilaksanakan penyatuan Sekolah Penerbangan ini maka di Indonesia hanya kita kenal satu Sekolah Penerbangan yang berada di Yogyakarta, yang formil merupakan embryo dari Akademi Angkatan Udara di kemudiannya.

### C. Sekolah Penerbangan di Maguwo.

Diantara pemuda-pemuda yang pada zaman Belanda pernah mendapat pendidikan penerbangan setelah mengetahui adanya Sekolah Penerbangan tersebut mereka mengajak

Adisujipto mulai merencanakan Pendidikan sesuai dengan kebijaksanaannya sesudah mengadakan penilaian terhadap keadaan materiil personil beserta instalasi - instalasi yang bersedia khususnya untuk latihan terbang. Karena situasi pada waktu itu serta urgensi kebutuhan operasi maka Sekolah Penerbangan tersebut adalah serba darurat dan berusaha mendidik secepat mungkin tenaga-tenaga penerbang serta instrukturnya. Pendidikan operasional seperti di zaman Belanda disebut pendidikan Waarnemer dan di Inggris disebut Navigator yang belum dipikirkan. Kelas pertama adalah tenaga-tenaga yang pernah mengikuti salah satu pendidikan sebagai penerbang sebelum perang di samping tenaga-tenaga baru yang belum pernah belajar terbang. Bagi siswa Penerbang yang sudah pernah belajar terbang diusahakan pendidikan ulangan (Refreshing Course) dan kemudian pendidikan lanjutan (advanced) tetapi berhubungan dengan type pesawat latih untuk itu tidak tersedia, sebagai penggantinya dipakai pesawat operasional yang kebetulan tersedia, dengan melompati phase sebelumnya. Walaupun keadaan serba sulit dan bahaya serangan Belanda senantiasa mengancam, namun dengan dedikasi semua tenaga-tenaga dari Sekolah Penerbang dan Pangkalan setempat (Penerbang Tehnisi berbagai jurusan, dll) dan hasrat serta keberanian para siswa sendiri maka dalam waktu relatif singkat beberapa tenaga dapat dijadikan pembantu Instruktur.

kawan-kawannya untuk masuk Sekolah Penerbang. Kemudian Markas Tertinggi Jawatan Penerbangan mengeluarkan pengumuman tentang penerimaan pemuda-pemuda Indonesia yang berminat untuk didik menjadi Penerbang. Dengan demikian penerimaan siswa penerbang ini tidaklah secara serentak datangnya, tetapi secara bertahap kelompok demi kelompok.

Di dalam penerimaan siswa-siswa penerbang bersyarat masuk tidaklah sulit, yang penting mereka berijazah A.M.S. dan lulus pemeriksaan kesehatan disertai dengan minat, kemauan dan keberanian tinggi. Di dalam latihan terbang ini seolah-olah sifatnya sukarela, tanpa di paksa-paksa. sebab yang menentukan untuk latihan terbang adalah siswanya sendiri dan bukan instrukturinya.

Adapun siswa-siswa penerbang itu dapat digolongkan sesuai dengan dasar pengetahuan yang mereka miliki. yaitu diantaranya :

1. Pemuda yang pernah mengikuti pendidikan penerbangan dari pendidikan Aspirant Officier Kortvermand Leerling-vlieger. Mereka ini telah memperoleh klien-brevet. Sebenarnya mereka akan memperoleh "groot-brevet" tetapi karena situasi negara waktu itu tidak mengizinkan dengan adanya pertikaian fisik antara Jepang antara Belanda. Yang termasuk golongan ini antara lain Husain Sastranegara, Sulistyono, H. Sujono, Aryono, Togyo, Sunarjo dan Makmur Suhodo.



2. Yang pernah mendapat pendidikan penerbangan dari pendidikan Aspiran Onder Officier Kort Vermand Leerling-Vliger yang sama sekali belum pernah memperoleh brevet, baik klienbrevet maupun "groot-brevet". mereka termasuk siswa terbaru saat itu. Yang tergolong ini adalah Mantiri dan Iswanyudi.
3. Yang pernah mendapat pendidikan penerbangan dari pendidikan Vrijwilliger Vlieger Corps (VVC) yaitu suatu korps penerbang sukarela, mereka kebanyakan terbatas pada kemampuan terbang yang pernah di masa Belanda mencapai Ijazah KMB (Klien Militaire Brevet) sampai dengan tingkat type pesawat latin/pengangkut ringan bermotor dua (Lochkeed) yakni Husain Sastranegara, Sulistyono sedang H. Sujono mendapat ijazah yang sama sampai tingkat pesawat latih bermotor satu. Dalam pendidikan ulangan yang kemudian diberikan kepada semua bekas siswa Sekolah Penerbangan M.L.
4. Pemuda-pemuda yang belum pernah mengikuti pendidikan penerbangan sama sekali. Pendatang-pendatang baru ini antara lain kadet-kadet. Suharnoko Harbani, Gunadi, Yusran, Fatah, Mulyono, Sugoro, Wim Prajitno, Sutardjo Sigit, Darjono, Santoso, Bambang Saptoadji, Sun Harto Suprpto, Endeng, Yulianto, Cokrohamiprojo.

Dalam menilai-menilai hasil-hasil yang dicapai oleh siswa pada zaman Belanda perlu diperhitungkan faktor politik diskriminasi yang oleh setiap penjajah di-praktekan dalam koloninya. Pembukaan pintu terhadap siswa penerbang bagi bangsa Indonesia sebenarnya dipaksakan kepada Belanda oleh situasi Internasional pada umumnya dan di Asia Tenggara pada khususnya beserta perjuangan daripada politisi bangsa Indonesia waktu itu yang mende-sak pemerintah Hindia Belanda agar pribumi secara lebih luas diikutsertakan bahwa dalam pelaksanaan perubahan politik pemerintah Hindia Belanda pada waktu itu banyak yang tidak setuju bahkan mencemoohkannya.

Hal ini terjadi pula di bidang penerbangan seperti penindakan terhadap Husain Sastranegara dan Sulistyono yang di "Washt-out" padahal mereka telah dapat terbang "Solo" dan sudah diperkenankan membawa penumpang tetapi tiba-tiba dieliminir dari Sekolah Penerbangan. Setelah Indonesia Merdeka dimana praktik diskriminasi tersebut tidak ada, siswa tersebut telah menunjukkan kemampuannya sebagai penerbang yang baik.

2. Pendidikan Perwira Akademi AURI 1950-1959.

a. Pembentukan Komando Pendidikan.

Sesuai dengan hasil KMB telah diadakan serah terima kedaulatan dari pemerintah Belanda. Di dalam perjanjian tersebut ditentukan pula tentang penyerahan M.L.

(Militaire Luch tvaart) kepada AURI baik pangkalan dan fasilitasnya maupun personilnya.

Dengan berhasilnya AURI mengadakan reorganisasi terhadap Militaire Luchtvaart, maka dimulailah dengan membangun, membina dan mengembangkan AURI yang disertai dengan penambahan fasilitas yang berupa pesawat-pesawat terbang dan alat-alat tehnik yang serba modern sesuai dengan perkembangan dunia penerbangan khususnya dan dunia tehnik umumnya. Untuk pembangunan Angkatan Udara tersebut pimpinan memberikan pedoman kerja dengan urat Keputusan KSAU No. 88/54-IV/II pada tanggal 27 April 1950 yang berisi tentang rencana kerja kilat maupun rencana kerja lima tahun. Berdasarkan pedoman kerja tersebut di atas, maka untuk pembinaan dan peningkatan intelektualitas yang sudah ada dengan pendidikan dan latihan-latihan dalam berbagai bidang yang dibutuhkan. Di dalam melaksanakan tugas pendidikan maka diberikanlah suatu pedoman kerja pendidikan latihan dengan Surat Ketetapan KSAU No. 35/instr/KS/50 tanggal 11 Desember 1950 yang dimaksudnya sebagai berikut :

"Bahwa di dalam bidang pendidikan/latihan, baik pendidikan/latihan militer umumnya, pendidikan/latihan khusus maupun pendidikan/latihan militer khusus bagi para perwira AURI sendiri dan pendaatang/pelajar baru pada suatu waktu akan dipersatukan dalam Suatu "Akademi AURI".

---

<sup>9</sup>Buku sejarah Akademi Angkatan Bersenjata R.I 19 45-1971, hal. 226-227

65

Sesuai dengan ketentuan tersebut di atas, sesungguhnya saat itu Staf U/Umum, Staf A/Administrasi dan Staf T/Teknik telah menyelenggarakan pendidikan sesuai dengan masing-masing Stafnya.

Staf U telah menyelenggarakan Pendidikan Penerbangan yang pelaksanaannya dilakukan oleh Depot Komando Pendidikan dan Latihan dengan mengambil tempat di PAU Kalijati. Pendidikan yang diadakan adalah Pendidikan Penerbangan Militer tingkat advance di PAU Andir, yang mendidik penerbang-penerbang yang telah mengikuti pendidikan penerbang India dan penerbang lulusan Sekolah Penerbang Maguwo seperti di uraikan di atas.

Sedangkan untuk pendidikan penerbangan dan penerimaan siswa baru diselenggarakan di PAU Kalijati dan sebagai lembaga pendidikannya dinamakan Sekolah Penerbang Lanjut (S.P.L.). Di samping itu mengadakan pengiriman 60 kadet pendidikan ke luar negeri yakni ke Kalifornia.

Staf T/Teknik menyelenggarakan Pendidikan Teknik dengan lembaga pendidikannya dinamakan Sekolah Perwira Teknik Udara (S.P.T.U), yang kemudian dikenal dengan sebutan Sekolah STUPA.

Dengan adanya reorganisasi AURI, maka untuk mencegah kesimpang siuran wewenang pendidikan perlu adanya garis yang tegas mengenai tugas-tugas Perencanaan Pendidikan dan Pelaksanaan Pendidikan. Untuk kepentingan ini

66

maka pada tahun 1952 dibentuklah suatu jawatan yang bertugas melaksanakan semua pendidikan dalam lingkungan AU-RI ialah Komando Pendidikan, sedang perencanaannya pada waktu itu merupakan tugas dari Staf Umum II. Di dalam Komando itu telah digolong-golongkan antara pendidikan "Air Crew" antara lain meliputi penerbang, navigator, rader, tehnik, udara dan lain-lain. Dan "Ground Crew" yang antara lain meliputi administrasi, meteo, polisi AU dan lain-lain.

Komando Pendidikan ini berkedudukan di PAU Cili-litan (PAU Halim Perdanakusuma) dengan Komandan - Komandannya adalah : Sujono/Komodor Muda Udara, Ruslan/ Komodor Muda Udara, Achmad Sumadi/Mayor Udara, Sribimo Ario-tedjo/Kapten Udara Kolonel Udara, Subambang/... Kolonel Komodor Udara, Imam Sukotjo/Kolonel Komodor Udara.

Susunan Komando Pendidikan ini terdiri dari Sub-sub Komando Pendidikan yang berada di bawah Komando Pendidikan. Di dalam perkembangan selanjutnya untuk meningkatkan dan memperluas pendidikan telah diadakan penggolongan dari pada beberapa tempat pelaksanaan pendidikan telah diganti menjadi Kesatuan-kesatuan Pendidikan. Di antara Kesatuan-kesatuan Pendidikan yang dikhususkan untuk pendidikan calon perwira kemudian menjadi dasar bagi perkembangan Pendidikan Akademi Angkatan Udara. Kesatuan-kesatuan yang melaksanakan pendidikan calon Perwira tersebut adalah :

- Kesatuan Pendidikan 001 di PAU Kalijati dengan Sekolah Penerbang Lanjud.
- Kesatuan Pendidikan 005 di PAU Husain Sastranegara dengan Sekolah Perwira Tehnik Udara dan Sekolah Pembekalan Materiil Perwira. Pada tahun 1957 Kesatuan Pendidikan 005 dipecah menjadi 001,003 dan 006. Untuk Kes Dik 006 inilah yang kemudian merupakan wadah dari lembaga Pendidikan Sekolah Tehnik Udara Perwira.
- Kesatuan Pendidikan 004 di PAU Kalijati Dengan Sekolah Perwira Pengman lalu-lintas Udara dan Perwira Meteo.

B. Pendidikan Penerbangan

a. Pendidikan Penerbangan di California USA.

Sebagai akibat agresi Militer Belanda yang ke II, boleh dikatakan semua fasilitas AURI sebagian besar musnah. Tiap-tiap lapangan terbang RI diserang oleh Belanda pesawat-pesawatnya banyak rusak. Ditambah lagi dengan kekurangan instruktur penerbang. Sehingga akan memajukan Pendidikan di Indonesia.

Untuk mengatasi kesulitan tersebut, Pimpinan AURI mengambil kebijaksanaan dengan jalan mengirimkan beberapa pelajar Indonesia untuk dididik di luar negeri yaitu ke Amerika Serikat. Lembaga Pendidikan ini ialah Talca Academy of Aeronautics di Oakland California yang dise-

68

leggarakan oleh Trans Ocean Air Line yaitu sebuah Perusahaan Penerbangan Partikelir di Amerika. Sedang hubungan antara AURI dengan Trans Ocean Air Line ini merupakan hubungan yang langsung yang pelaksanaannya diselenggarakan oleh Leen Housen (seorang bangsa Amerika yang fasih berbahasa Belanda) dan kemudian diselesaikan oleh Komodor Udara Wiweko Supono).

Lapangan terbang tersebut pada masa pecah Perang Dunia II dipakai untuk melatih penerbang-penerbang bangsa Amerika. Untuk penerbang-penerbang bangsa Indonesia disediakan 3 buah barak yang masing-masing disusun bertingkat dua. Pesawat yang dipakai ialah : Primari : Aeronance, Basic : Stearman : AT-6 Texan dan Twin Beech Expeditor. Aeronance ialah sejenis dengan Piper di Indonesia tunggal sayapnya dan mempunyai kekuatan \* 60 d.k .

Pada akhir 1951 sebanyak 39 orang Kadet AURI yang dikirimkan ke California sudah berada kembali di Indonesia. Dengan kembalinya Kadet tersebut dapat menambah kekuatan personil penerbangan di Indonesia yang pada waktu itu betul-betul diperlukan sekali.

Selanjutnya para Kadet tersebut dilantik sebagai penerbang Militer dengan pangkat Letnan Muda Udara I Penerbang dengan mendapat Ijazah Penerbang kelas II. Kedatangan mereka disambut di lapangan Kemayoran oleh Pimpinan AURI beserta para pejabat Pemerintahan dan atase luar negeri.

Dengan berhasilnya pendidikan dari California ini membuktikan bahwa bangsa Indonesia dalam hal pendidikan di bidang penerbangan tidak kalah dengan bangsa asing, khususnya dari mereka yang menamakan dirinya golongan bangsa yang sudah maju. Bulan Juli 1952 seluruh Kadet hasil pendidikan di California sudah kembali di tanah air Indonesia. Dengan kembalinya rombongan ini berarti dapat menambah kekuatan personil di bidang penerbangan sesuai dengan rencana AURI jangka 5 tahunnya.

Dari para Instruktur Penerbangan inilah Pimpinan AURI mengharapkan tenaga dan bantuannya untuk mendidik penerbang-penerbang bangsa Indonesia sendiri. Dengan demikian biaya untuk mendidik penerbang-penerbang Indonesia sedikit terhemat.

b. Sekolah Penerbangan Kalijati dan SPL Andir.

Sementara AURI mengirim pemuda-pemuda Indonesia ke California untuk dididik sebagai penerbang, Pimpinan AURI menarik suatu kebijaksanaan untuk membuka Sekolah Penerbangan berikutnya di Pangkalan Udara Kalijati. Maksud daripada Pembukaan Sekolah Penerbangan ini untuk membina pendidikan penerbang lebih lanjut, dan meghin - dari kevacuman pendidikan penerbangan di Indonesia.

Pada tahun 1950 dimulailah pembukaan Sekolah Perwira Tehnik Udara (SPTU) dengan mengambil tempat di PAU Andir (Husain Sastranegara), yang peresmiannya oleh KSAU. Untuk SPTU Angkatan I terdiri dari siswa-siswa yang asal



dari anggota AURI sendiri yakni lulusan dari S.T.Oe. Ma-  
diun dan siswa-siswa yang berasal dari pelajar - pelajar  
lulusan SMA Bagian B.

3. Pendidikan Perwira Akademi AURI 1960 - 1965.

Melihat kenyataan bahwa pendidikan-pendidikan Per-  
wira di AURI tiap-tiap jurusan mempunyai perkembangan  
sendiri-sendiri di mana wadah dari tiap-tiap pendidikan-  
nya pada Kesatuan Pendidikan yang berbeda-beda. Dengan  
demikian seolah-olah antar jurusan yang satu dengan  
yang lain terpisah-pisah. Sedangkan kenyataannya yang  
harus dihadapi adalah bahwa mereka-mereka itu nantinya  
menjadi Perwira-Perwira yang bersama-sama mengabdikan  
diri di Angkatan Udara.

Lembaga-lembaga pendidikan yang ada antara lain  
Sekolah Penerbang Lanjut (SPL), Sekolah Tehnik Udara Per-  
wira (TSUPA) dan Sekolah Materiil Perwira (SMAPA) disa-  
tukan menjadi satu Akademi, di mana PAU di Adisutjipto  
terpilih sebagai Kawah Tjondrodimumukanya pendidikan Aka-  
demi Angkatan Udara. Kemudian lembaga-lembaga pendidikan  
tersebut secara berangsur-angsur dipindah ke Adisutjipto  
Yogyakarta.

Pada bulan Desember 1959 telah dikeluarkan perin-  
tah oleh Menteri/KSAU untuk segera membuat dan merenca-  
nakan Akademi Angkatan Udara Indonesia dan harus selesai  
tanggal 9 April 1960. Mengingat terbatasnya waktu yang

ditentukan AURI dengan besarnya proyek dan persoalan yang harus dipecahkan, lagi pula tanpa adanya kesempatan mengadakan research dan membandingkan Akademi yang telah ada di negara lain, maka daya cipta dan hasil karya para perencana maupun arsitek muda tersebut adalah hasil yang tak baik pada waktu itu. Pemilihan tempat untuk Akademi Udara di Yogyakarta ini telah disesuaikan dengan faktor teknis maupun historis.

Bila melihat keadaan alamnya Pangkalan Angkatan Udara di Yogyakarta ini telah disesuaikan dengan faktor teknis maupun historis.

Bila melihat keadan alamnya Pangkalan Angkatan Udara Adisutjipto terletak di dataran rendah yang dilindungi gunung-gunung dan bukit-bukit yang terletak 9 km sebelah timur kota Yagyakarta di sebelah tenggara nampak barisan bukit yang indah yang merupakan batas dataran tinggi Gunung Kidul dan sebelah utara nampak gunung-gunung dan bukit-bukit yang terletak 9 km sebelah timur kota Yagyakarta. Di sebelah tenggara tampak barisan bukit yang indah yang merupakan batas dataran tinggi Gunung Kidul dan sebelah utara nampak gunung-gunung Sumbing dan Merapi yang asapnya tak putus-putusnya mengepul ke angkasa bebas. Di sebelah barat daya terdapat Pantai Samudera Indonesia. Dengan melihat keadaan alam di sekitarnya tersebut, di samping baik sebagai kedudukan sebagai kedudukan suatu Akademi, PAU Adisutjipto merupakan

daerah latihan penerbangan yang ideal.

Bila ditinjau faktor-faktor historisnya, PAU Adisutjipto mempunyai arti yang besar di dalam Sejarah Kemerdekaan.

1. Pangkalan Udara Adisutjipto merupakan titik tolak lahirnya AURI.
2. Di Yogyakarta dengan Pangkalan Udara Adisutjipto (dahulu Maguwo) lahirlah apa yang disebut Markas Tertinggi TKR Jawatan Penerbangan.
3. Di PAU Adisutjipto dilakukan penerbangan yang pertama oleh Almarhum Laksamana Muda Adisutjipto dengan pesawat "Merah Putih" yang pertama dengan mempergunakan pesawat latihan "Cureng" bekas peinggalan Tentara Jepang.
4. PAU Adisutjipto tempat didirikannya Sekolah Penerbang yang pertama-tama oleh Laksamana Muda Udara Adisutjipto.
5. Di Yogyakarta pada tanggal 9 April 1946 lahir Angkatan Udara Republik Indonesia.
6. Untuk memperingati jasa Bapak Pendidikan Angkatan Udara Almarhum Laksamana Muda Udara A. Adisutjipto yang gugur di Yogyakarta pada tanggal 29 Juli 1947.
7. Yogyakarta adalah kota pelajar dan mahasiswa.

Pada tanggal 9 April 1960 bertepatan dengan Hari AURI yang ke XIV, diadakan upacara perletakan batu pertama pembangunan gedung-gedung Akademi Angkatan Udara yang peresmianya dilakukan oleh Laksamana Muda Udara Aburachmat atas nama Menteri/KSAU.

Bangunan-bangunan dirancang menurut gaya arsitektur modern dengan beton bertulang dan menggunakan banyak kaca-kaca yang memungkinkan para kadet setiap saat dapat memandang bebas sebagai tempat pengabdian mereka di masa mendatang. Menurut fungsinya bangunan-bangunan Akademi Angkatan Udara dapat digolongkan menjadi 3 kompleks yaitu : kompleks kuliah, asrama kadet dan kompleks olah raga. Kompleks Akademi Angkatan Udara dipakai untuk pertama kalinya pada bulan Juli 1963 .

Dengan adanya penyempurnaan organisasi dalam tubuh AURI maka komando Pendidikan mengalami perubahan . Mulai tahun 1959 beberapa kesatuan Pendidikan diantaranya sekolah Penerbangan digabung di dalam Wing Pendidikan No. I di PAU Adisutjipto.

Sebagai Komandan Pendidikan No. I dirangkap oleh Komandan Pangkalan Udara Adisutjipto yang berturut dijabat oleh : Kolonel Udara Sudjatmiko, Kolonel Udara I Dewanto (Almarhum), Kolonel Udara Alamsjah, Kolonel Udara Saleh Basarah.

Sedang susunan pelaksanaan pendidikan penerbangan di Wing Pendidikan No. I ini terdiri dari : Squadron D :

74

melaksanakan pendidikan Ground School. Squadron A - melaksanakan pendidikan penerbangan dalam Phase Primary "Basic Training", Squadron C : melaksanakan pendidikan penerbangan dalam Phase "Advance Training".

## F. KONDISI TARUNA DI LEMBAGA PENDIDIKAN TNI-AAU

### 1. Kondisi Sosial Budaya

Secara umum, mereka (Taruna) tidak bisa dilepaskan interaksinya dengan kondisi masyarakat Yogyakarta secara umum. Sehingga mereka (siswa Taruna) ketika hari-hari libur keluar asrama Lembaga Pendidikan mereka hidup dan berbaur dengan lingkungan sekitarnya seperti masyarakat pada umumnya.

Kondisi Taruna di Lembaga Pendidikanpun tidak lepas dari kedisiplinan sebab sikap dan tingkah laku siswa selalu diperhatikan oleh pelatih-pelatih, karena disiplin merupakan tiang utama dalam menegakkan kehidupan keprajuritan yang tercermin dalam sikap lahir dan perilaku dalam tindakan dan pengabdian.

### 2. Kondisi Sosial Keagamaan

Di Lembaga Pendidikan, Agama Islam yang mendominasi diantara empat (4) agama yang lain. Agama Islam yang dianut oleh siswa Taruna sebanyak 354 orang, dan pemeluk agama Kristen Protestan berjumlah : 40 orang, pemeluk agama Katolik berjumlah : 26 orang, pemeluk agama Budha berjumlah : 17 orang sedangkan pemeluk agama Hin-

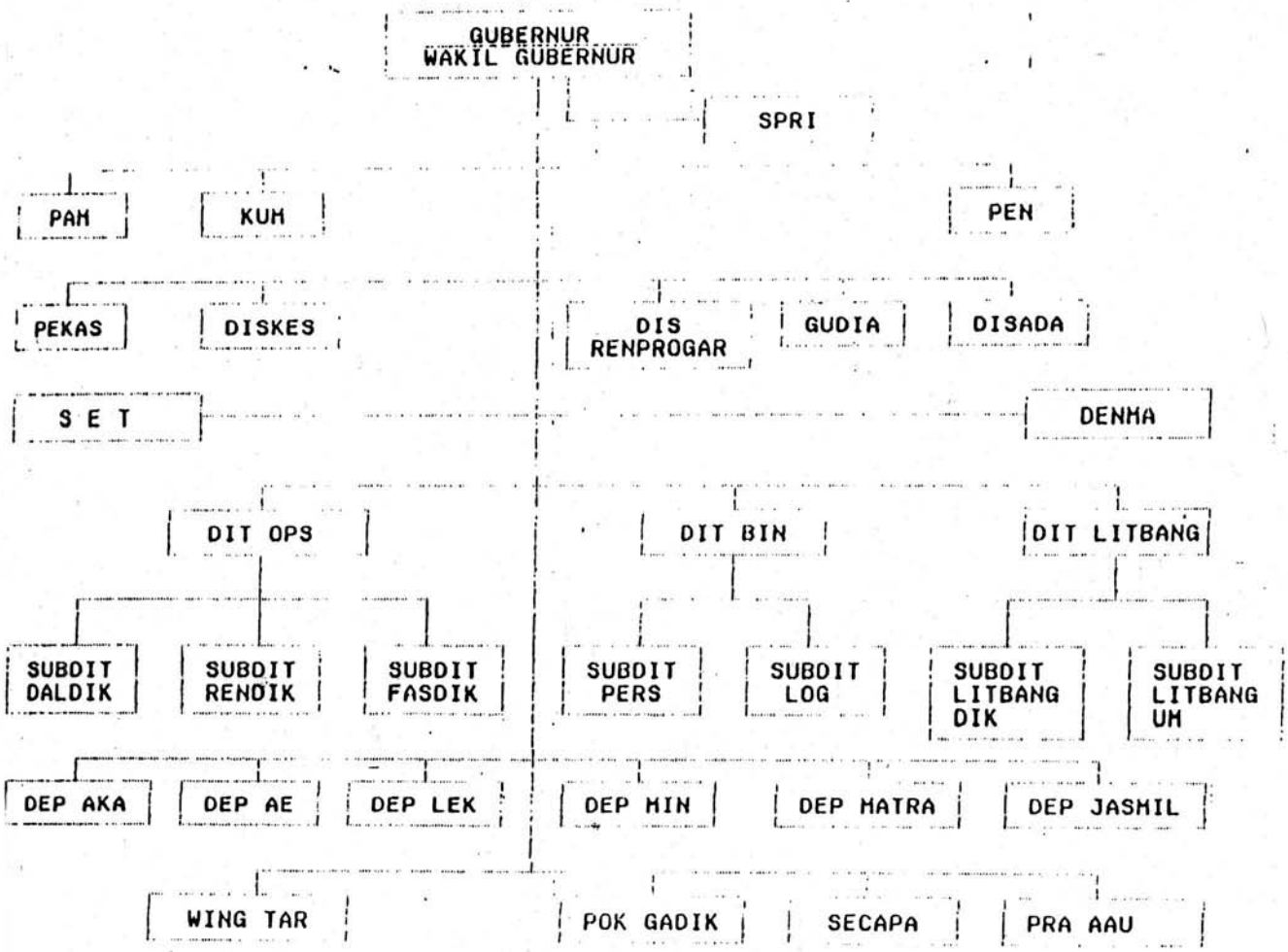
du berjumlah : 15 orang.

Perbedaan jumlah pada kapasitas agama masing-masing di Lembaga Pendidikan ternyata tidak mempengaruhi sama sekali kehidupan bergama siswa Taruna di Lembaga Pendidikan TNI-AAU. Mereka melaksanakan ajaran-ajaran keagamaan sesuai dengan agama yang mereka anut. Ini terbukti dari interaksi yang dilakukan oleh para siswa Taruna di Lembaga Pendidikan, yaitu : saling menghargai dan menghormati satu sama lain, sehingga terlihat keharmonisan kerukunan agama yang diwujudkan dari rasa senasib dan seperjuangan di dalam mengikuti pendidikan.

MARKAS BESAR TNI ANGKATAN UDARA  
AKADEMI TNI ANGKATAN UDARA

LAMPIRAN "A" PERHANGKUAN AAU  
NOMOR : 1111/1993/AAU  
TANGGAL : MARET 1993

STRUKTUR ORGANISASI AKADEMI TNI ANGKATAN UDARA  
(YANG DIUSULKAN)



GUBERNUR AKADEMI TNI ANGKATAN UDARA

*[Signature]*

EKO BUDIONO  
MARSEKAL PERTAMA TNI