

**SURAT TUGAS**  
Nomor: 480-R/UNTAR/PENELITIAN/VII/2025

Rektor Universitas Tarumanagara, dengan ini menugaskan kepada saudara:

**NINA CARINA, S.T., M.T., Ir.**

Untuk melaksanakan kegiatan penelitian/publikasi ilmiah dengan data sebagai berikut:

Judul	:	Upaya Memaknai Kembali Citra Eks Bandara Kemayoran Melalui Galeri Edukasi Aviasi
Nama Media	:	Jurnal STUPA
Penerbit	:	Jurusan Arsitektur dan Perencanaan - Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara
Volume/Tahun	:	vol.7/1/2025
URL Repository	:	<a href="https://journal.untar.ac.id/index.php/jstupa/issue/view/812">https://journal.untar.ac.id/index.php/jstupa/issue/view/812</a>

Demikian Surat Tugas ini dibuat, untuk dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dan melaporkan hasil penugasan tersebut kepada Rektor Universitas Tarumanagara

16 Juli 2025

**Rektor**



**Prof. Dr. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.Kn., M.M.**

Print Security : **ec81b06d4c3f32e1b5e3981b3f6768ea**

Disclaimer: Surat ini dicetak dari Sistem Layanan Informasi Terpadu Universitas Tarumanagara dan dinyatakan sah secara hukum.

Jl. Letjen S. Parman No. 1, Jakarta Barat 11440  
P: 021 - 5695 8744 (Humas)  
E: humas@untar.ac.id



#### Lembaga

- Pembelajaran
- Kemahasiswaan dan Alumni
- Penelitian & Pengabdian Kepada Masyarakat
- Penjaminan Mutu dan Sumber Daya
- Sistem Informasi dan Database

#### Fakultas

- |                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| • Ekonomi dan Bisnis | • Teknologi Informasi  |
| • Hukum              | • Seni Rupa dan Desain |
| • Teknik             | • Ilmu Komunikasi      |
| • Kedokteran         | • Program Pascasarjana |
| • Psikologi          |                        |



Jurusan Arsitektur dan Perencanaan  
Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara  
Kampus 1, Gedung L, Lantai 7  
Jl. Letjend. S. Parman No. 1, Jakarta Barat 11440  
Telp. (021) 5638335 ext. 321  
Email: [jurnalstupa@ft.untar.ac.id](mailto:jurnalstupa@ft.untar.ac.id)



9 772685 982004



9 772685 982000

**APRIL 2025**  
**Vol. 7, No. 1**



Jurusan Arsitektur dan Perencanaan  
Fakultas Teknik  
Universitas Tarumanagara

## DAFTAR ISI

<b>HUBUNGAN POLA AKTIVITAS PENGHUNI DENGAN PENGATURAN ZONING PADA DESAIN RUMAH SUSUN SEWA</b> <i>Gabriela Deanna Winata, Theresia Budi Jayanti</i>	1 - 12
<b>PENDEKATAN TRANS-PROGRAMMING DALAM ARSITEKTUR PADA WISATA RELIGI PESISIR LUAR BATANG, SUNDA KELAPA</b> <i>Dicky Venantius, Olga Nauli Komala</i>	13 - 26
<b>PENDEKATAN THIRD PLACE DALAM REDEFINISI LOKASARI SEBAGAI RUANG UNTUK SENI PERTUNJUKAN</b> <i>Jason Hadinata, Olga Nauli Komala</i>	27 - 40
<b>PENGEMBALIAN IDENTITAS SENEN SEBAGAI SENTRA BUKU DENGAN METODE PLACEMAKING</b> <i>Hartono Halim, Rudy Surya</i>	41 - 52
<b>MENGHIDUPKAN KEMBALI AKTIVITAS PERDAGANGAN DI SENEN JAKARTA PUSAT: DENGAN PENDEKATAN KONTEKSTUAL</b> <i>Auliya Ananti Shalsabilla, Rudy Surya</i>	53 - 64
<b>PERANCANGAN PUSAT REKREASI URBAN BERBASIS KOMUNITAS DI GLODOK DENGAN PENDEKATAN PERILAKU</b> <i>Adrian Karuniawan, Denny Husin</i>	65 - 74
<b>PERANCANGAN AREA KOMERSIAL BERBASIS DIGITAL INTERAKTIF DI GLODOK, JAKARTA BARAT</b> <i>Vincent, Denny Husin</i>	75 - 84
<b>UPAYA MEMAKNAI KEMBALI CITRA EKS BANDARA KEMAYORAN MELALUI GALERI EDUKASI AVIASI</b> <i>Aaron Pratama Santosa, Nina Carina</i>	85 - 98
<b>REDEVELOPMENT TERMINAL GROGOL 2 SEBAGAI UPAYA EFISIENSI MOBILITAS</b> <i>Fransiskus Bima K., J.M Joko Priyono</i>	99 - 114
<b>KONSERVASI DAN PRESERVASI GUNA MENJAGA EKOLOGI DI KAWASAN SUAKA MARGASATWA MUARA ANGKE</b> <i>Frans Hesketh Limmowsen, J.M Joko Priyono</i>	115 - 126
<b>PRESERVASI BUDAYA OTOMOTIF MELALUI MUSEUM SEJARAH DI KEMAYORAN, JAKARTA</b> <i>Samuel Losan Putra, Alvin Hadiwono</i>	127 - 140
<b>PERANCANGAN ESCAPE HEALING PADA GEDUNG NITOUR DI KAWASAN HARMONI SEBAGAI THIRD PLACE DENGAN PENDEKATAN INFILL</b> <i>Biancha Theana, Nafiah Solikhah</i>	141 - 154

<b>OPTIMALISASI DESAIN PERGUDANGAN BERBASIS ROBOTIK DI SUNDA KELAPA UNTUK MENDUKUNG DISTRIBUSI BARANG PADA WILAYAH PELABUHAN</b> <i>Devana Fida Agifta, Agnatasya Listianti Mustaram</i>	155 - 164
<b>PUSAT HIBURAN, EDUKASI DAN TEATER SEBAGAI RUANG INTERAKSI SOSIAL DI KAWASAN MANGGA BESAR</b> <i>Gilbertus Davy Ryan Tuju, Agnatasya Listianti Mustaram</i>	165 - 172
<b>MENGHIDUPKAN WISMA DELIMA DENGAN MEMADUKAN KONSEP CO-WORKING DAN CAPSULE HOTEL DI JALAN JAKSA</b> <i>Althaf Zhafirah, Sidhi Wiguna Teh</i>	173 - 182
<b>PERANCANGAN KEMBALI PADA MAL PLAZA SEMANGGI DENGAN PENDEKATAN RE-ARCHITECTURE GUNA PEREMAJAAN FUNGSI</b> <i>Rafael Limima, Sidhi Wiguna The</i>	183 - 190
<b>PENERAPAN LITERASI ADAPTIF DALAM ARSITEKTUR KWITANG EDUKASI DENGAN PENDEKATAN KONTEKSTUAL</b> <i>Theophilus Reynold, Mekar Sari Suteja</i>	191 - 202
<b>PENERAPAN KONSEP RUANG FLEKSIBEL DALAM BANGUNAN TINGGI PADA PUSAT KOMUNITAS DI GONDANGDIA</b> <i>Daniel, Mekar Sari Suteja</i>	203 - 214
<b>REVITALISASI GEDUNG MATAHARI DEPARTMENT STORE DI KAWASAN PASAR BARU: ARSITEKTUR INTERAKTIF UNTUK KOMUNITAS DAN BISNIS</b> <i>Christ Carent Chia, Maria Veronicha Gandha</i>	215 - 228
<b>TRANSFORMASI GRAND THEATER SENEN: PENDEKATAN DESAIN FLEKSIBEL ADAPTIF DALAM MENCiptakan RUANG MULTIFUNGSI</b> <i>Giuseppe Gratiano, Maria Veronica Gandha</i>	229 - 238
<b>IDENTIFIKASI TINGKAT KEKUMUHAN PERMUKIMAN DI SEKITAR MUARA KALI MARO KAWASAN KONDAP-CIKOMBONG, KELAPA LIMA, KOTA MERAUKE</b> <i>Elisabeth Ella Balagaize, Suryono Herlambang, Regina Suryadjaja</i>	239 - 254
<b>IDENTIFIKASI KARAKTERISTIK 4 SEGMENT KORIDOR JALAN UTAMA KOTA TANGERANG SELATAN (JL. PAHLAWAN SERIBU, JL. KAPten SOEBIANTO DJOJOHADIKUSUMO, JL. RAYA RAWABUNTU, DAN JL. BUARAN)</b> <i>Finella Andini, Suryono Herlambang, Priyendiswara Agustina Bella</i>	255 - 272
<b>ANALISIS KONEKTIVITAS SIMPANG TEMU LEBAK BULUS DALAM MENGHUBUNGKAN STASIUN MRT LEBAK BULUS TERHADAP JUMLAH PENGUNJUNG MALL POINS</b> <i>Michelle Angela Putri, Priyendiswara Agustina Bella, Regina Suryadjaja</i>	273 - 284
<b>IDENTIFIKASI KONDISI PASCA PENATAAN KAWASAN KULINER PASAR LAMA TANGERANG</b> <i>Wilson Tannuwijaya, Regina Suryadjaja, Suryono Herlambang</i>	285 - 294
<b>EVALUASI TAMAN LANSIA DI KOTA BANDUNG DENGAN KONSEP PLACE-KEEPING</b> <i>Heidi Surya Utama, Priyendiswara Agustina Bella</i>	295 - 306

## REDAKSI

<b>Pengarah</b>	Kaprodi S1 Arsitektur Kaprodi S1 PWK	(Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara)
<b>Ketua Editor</b>	Nafiah Solikhah	(Universitas Tarumanagara)
<b>Wakil Ketua Editor</b>	Mekar Sari Suteja Irene Syona Darmady Laila Zohrah	(Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Singaperbangsa Karawang)
<b>Reviewer</b>	Agnatasya Listianti Mustaram Denny Husin Irene Syona Darmady JM. Joko Priyono Santoso Mekar Sari Suteja Nafiah Solikhah Nina Carina Priyendiswara AB Regina Suryadjaja	(Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara)
<b>Penyunting Tata Letak</b>	Albert Cornelio Brigitta Elaine Santosa Josephine Quin Destania Kevin Purnomo Michelle Bianca Kristama Pricilia Chandra Rifky Fajar Rachmawan	(Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara) (Universitas Tarumanagara)
<b>Administrasi</b>	Niceria Purba	(Universitas Tarumanagara)
<b>Alamat Redaksi</b>	Prodi Sarjana Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara Kampus 1, Gedung L, Lantai 7 Jl. Letjend. S. Parman No. 1, Jakarta Barat 11440 Telepon : (021) 5638335 ext. 321 Email : <a href="mailto:jurnalstupa@ft.untar.ac.id">jurnalstupa@ft.untar.ac.id</a> URL : <a href="https://journal.untar.ac.id/index.php/jstupa">https://journal.untar.ac.id/index.php/jstupa</a>	

## UPAYA MEMAKNAI KEMBALI CITRA EKS BANDARA KEMAYORAN MELALUI GALERI EDUKASI AVIASI

Aaron Pratama Santosa<sup>1)</sup>, Nina Carina<sup>2)\*</sup>

<sup>1)</sup>Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, mcrty7478@gmail.com

<sup>2)</sup>\* Program Studi S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, ninac@ft.untar.ac.id

\*Penulis Korespondensi: ninac@ft.untar.ac.id

Masuk: 02-12-2024, revisi: 13-01-2025, diterima untuk diterbitkan: 13-03-2025

### Abstrak

Bandara Kemayoran, dibangun sejak 1930-an dan resmi beroperasi 8 Juli 1940, merupakan bandara bersejarah dengan peran penting dalam perkembangan penerbangan di Indonesia. Bandara ini dibangun pemerintah Hindia Belanda dengan fasilitas modern setara bandara di Eropa pada masanya. Setelah melewati berbagai fase sejarah penting, termasuk pendudukan Jepang selama Perang Asia Pasifik dan masa revolusi kemerdekaan Indonesia, bandara ini terus beroperasi dan berkembang hingga akhirnya ditutup pada 31 Maret 1985 karena keterbatasan dalam menampung kemajuan pesat teknologi penerbangan, terutama dengan hadirnya model pesawat berbadan besar yang baru serta meledaknya jumlah populasi penduduk di wilayah sekitar lapangan udara Kemayoran. Bandara Kemayoran kemudian mulai terabaikan dan digantikan oleh infrastruktur baru. Jejak kejayaan Bandara Kemayoran hampir sepenuhnya hilang, menjadikannya sebagai kawasan yang dianggap "*placeless*", dengan peninggalan bandara yang tersisa dalam kondisi memprihatinkan. Proyek ini bertujuan untuk mengangkat kembali citra aviasi. Melalui metode *placemaking* akan lahir usulan ruang kreatif berbasis aviasi yang dapat diakses oleh masyarakat umum maupun masyarakat aviasi. Program utama berupa galeri edukasi akan menyediakan berbagai program terkait aviasi, yang dapat diakses oleh masyarakat umum maupun profesional. Melalui upaya ini, diharapkan citra eks Bandara Kemayoran dapat diangkat kembali dengan fungsi baru yang lebih bermakna, sekaligus meningkatkan kesadaran dan minat masyarakat terhadap pentingnya dunia aviasi.

**Kata Kunci:** aviasi; eks bandara Kemayoran; galeri edukasi; *placemaking*; sejarah

### Abstract

*Kemayoran Airport, built in the 1930s and officially operational on July 8, 1940, is a historic airport that played a significant role in the development of aviation in Indonesia. Constructed by the Dutch East Indies government, it featured modern facilities comparable to European airports of its time. After undergoing various significant historical phases, including the Japanese occupation during the Asia-Pacific War and Indonesia's independence revolution, the airport continued to operate and evolve until its closure on March 31, 1985, due to limitations in accommodating rapid advancements in aviation technology, with the rise of wide-body aircraft and rapid population growth near Kemayoran airfield. Kemayoran Airport subsequently fell into neglect and was replaced by new infrastructure. The traces of Kemayoran Airport's former glory have almost completely disappeared, rendering it a "placeless" area, with the remaining airport relics in a deteriorated condition. This project seeks to revive the image of aviation through placemaking, envisioning creative aviation-themed spaces for both the public and aviation community. Centered on an educational gallery, it offers diverse aviation-related programs accessible to all age groups and skill levels. The initiative aims to restore the identity of the former Kemayoran Airport with a meaningful function, while fostering awareness, appreciation, and public interest in the importance of aviation.*

**Keywords:** aviation; educational gallery; former kemayoran airport; history; *placemaking*

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009, bandar udara adalah area yang berfungsi untuk pendaratan dan lepas landas pesawat, serta perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Area ini dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan, dan penunjang lainnya. Fungsi politik dari transportasi udara mencakup penguatan kesatuan nasional dan perlindungan kedaulatan udara. Di sisi lain, fungsi ekonominya terletak pada pendistribusian barang dan jasa, serta penciptaan peluang bisnis di sektor penerbangan sipil dan pariwisata (Nurwansyah et al., 2022). Penerbangan sipil didefinisikan sebagai pemanfaatan wilayah udara menggunakan pesawat udara sipil. Secara sosial, transportasi udara berperan dalam menyatukan wilayah secara geografis dan sosial. Namun, tantangan seperti kapasitas bandara yang terbatas dan infrastruktur yang usang sering kali memerlukan upaya peningkatan atau bahkan penutupan fasilitas bandara tertentu.



Gambar 1. Gedung Terminal Bandara Kemayoran (1940)

Sumber: Museum Nasional Bandara Kemayoran, 2020

Bandara Kemayoran, yang dibangun sejak 1930-an dan resmi dibuka pada 8 Juli 1940, merupakan contoh signifikan dalam sejarah penerbangan Indonesia (Sumbodo, 2020). Didirikan oleh pemerintah Hindia Belanda, bandara ini dilengkapi dengan fasilitas modern yang setara dengan bandara di Eropa pada masa itu dan ditujukan untuk melayani kepentingan publik. Seiring waktu, Bandara Kemayoran mengalami berbagai fase penting, termasuk masa pendudukan Jepang dan periode revolusi Indonesia, sebelum akhirnya ditutup pada 31 Maret 1985. Penutupan ini terjadi karena keterbatasan fasilitas bandara dalam mengakomodasi pesawat berbadan besar baru, yang mencerminkan kemajuan dalam teknologi penerbangan pada saat itu (Nurwansyah et al., 2022). Meskipun sempat menjadi tuan rumah acara besar seperti *Indonesian Air Show* pada 1986, bandara ini mulai terabaikan setelah penutupan. Area seluas 454 hektar yang dulunya menjadi tempat bandara kini telah dikembangkan menjadi kawasan komersial, bisnis, dan residensial. Di antara fasilitas modern yang dibangun, terdapat JIExpo Kemayoran, yang berfungsi sebagai tempat penyelenggaraan acara dan pameran berskala internasional, menjadikannya daya tarik utama bagi masyarakat Jakarta untuk berbagai kegiatan bisnis, pameran, dan hiburan. Saat ini, PPK Kemayoran, yang dikenal sebagai pengembang BLU (Badan Layanan Umum), mengelola lahan bekas bandara tersebut (Haryanto et al., 2023).

Jejak kejayaan Bandara Kemayoran hampir seluruhnya lenyap, dengan hanya tersisa dua bangunan yang berdiri dalam kondisi memprihatinkan. Salah satu dari bangunan tersebut adalah menara pengawas lalu lintas udara (ATC), yang hingga kini tetap dilestarikan sebagai simbol penting dari sejarah dan identitas kawasan tersebut, meskipun dikelilingi oleh laju modernisasi yang pesat. Menara ATC ini menjadi satu-satunya peninggalan nyata yang menggambarkan peran strategis Bandara Kemayoran sebagai ikon penerbangan di Jakarta, yang

dahulu berfungsi sebagai gerbang utama Indonesia ke dunia internasional. Meskipun pelestarian menara ATC merupakan langkah signifikan dalam menjaga memori kolektif mengenai peran bandara ini, upaya tersebut masih sangat terbatas dan hanya mencakup sebagian kecil dari warisan sejarah yang lebih luas. Sebagian besar kawasan eks-bandara kini telah beralih fungsi menjadi area komersial dan residensial, sehingga jejak historis yang pernah menjadikan Kemayoran penting bagi dunia aviasi semakin sulit untuk dikenali.

### Rumusan Permasalahan

Penelitian ini berfokus pada dua permasalahan utama. Pertama, mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan hilangnya citra Bandara Kemayoran hingga menjadi *placeless*. Kedua, merumuskan strategi desain yang efektif untuk memulihkan citra Bandara Kemayoran sebagai ikon sejarah penerbangan melalui integrasi konsep aviasi dalam program edukasi.

### Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengembangkan eks Bandara Kemayoran menjadi pusat edukasi dan galeri aviasi untuk melestarikan kejayaan sejarah penerbangan. Penelitian akan menganalisis potensi dan tantangan kawasan Kemayoran serta menyusun program tematik aviasi yang mendukung pengembangan fasilitas edukatif dan interaktif. Hasilnya diharapkan mampu menumbuhkan salah satu bangkitan aktivitas dan atraksi bagi kawasan Kemayoran.



Gambar 2. Kolase Kondisi Eksisting  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

## 2. KAJIAN LITERATUR

### *Place*

*Place* dapat dipahami sebagai entitas yang mencakup objek-objek stabil yang menarik perhatian, sering kali berkembang secara alami untuk memenuhi kebutuhan praktis tanpa perencanaan khusus (Tuan, 1977). Menurut Kevin Lynch dalam "*Image of The City*" (1960), *place* memainkan peran penting dalam identitas kota, terbentuk melalui kombinasi faktor fisik dan sosial seperti *landmark*, batas, jalur, dan simpul yang membangun citra kota. Selain dimensi fisiknya, *place* juga memiliki makna eksistensial yang berkaitan erat dengan pengalaman manusia di dalamnya (Norberg-Schulz, 1980). Karakter *place* bersifat dinamis dan terus berubah, dipengaruhi oleh lingkungan serta aktivitas manusia, di mana individu dan komunitas secara aktif memberi makna dan memodifikasi tempat tersebut (Cutchin et al., 2003). Keterhubungan ini memengaruhi persepsi manusia terhadap tempat, membentuk *sense of place*, yang dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti makna simbolis (*place meaning*) (Kudryavtsev et al., 2012), identitas yang membentuk karakter tempat (*place identity*), hubungan afektif dengan tempat tertentu (*place attachment*) (Hidalgo dan Hernández, 2001), dan keterikatan berdasarkan kualitas tempat dibandingkan dengan lokasi lain (*place dependence*) (Alrobaee dan Al-Kinani, 2019).

### *Sense of Place*

Menurut (Tuan, 1977), *sense of place* tidak hanya muncul dari lingkungan fisik suatu lokasi, tetapi juga dari kesadaran individu sebagai pengunjung dan pengguna, yang mendorong rasa keunikan dan identitas yang dikenal sebagai *place identity*. Ini menunjukkan bahwa esensi suatu

tempat dibentuk oleh pengalaman dan persepsi kolektif dari mereka yang menghuni atau berinteraksi dengan tempat tersebut. Dalam konteks yang lebih luas, *sense of place* mencerminkan hubungan yang dibangun individu dengan suatu lokasi atau area tertentu yang didefinisikan secara spasial (Jorgensen dan Stedman, 2006). Hubungan ini dapat mencakup keterikatan emosional, signifikansi budaya, dan kenangan pribadi yang terkait dengan tempat tersebut. Di tingkat komunitas, *sense of place* diperkuat melalui peluang untuk berpartisipasi secara berarti dan terlibat dalam proses pengambilan keputusan mengenai lingkungan setempat (Mihaylov dan Perkins, 2014). Ketika individu merasa memiliki suara dalam membentuk lingkungan mereka, hubungan mereka dengan tempat itu semakin mendalam, yang pada gilirannya menghasilkan identitas komunitas yang lebih kuat dan peningkatan rasa memiliki. Interaksi antara pengalaman individu dan keterlibatan kolektif ini sangat penting untuk memupuk *sense of place* yang dinamis yang mencerminkan narasi pribadi dan komunitas.

### Placelessness

*Placelessness* adalah saat suatu lokasi kehilangan identitas uniknya sehingga sulit dibedakan dari tempat lain karena standarisasi dan sifat homogen (Relph, 1976). Ini timbul dari homogenisasi lanskap perkotaan, di mana arsitektur dan perencanaan kota sering lebih mengutamakan efisiensi daripada mempertahankan identitas dan karakteristik budaya lokal. Fenomena ini juga terkait dengan penggunaan model urban yang abstrak dan pola bangunan yang kehilangan makna. Setiap tempat memiliki elemen identitas dasar yang terbentuk dari interaksi antara lingkungan fisik dan individu atau komunitas yang tinggal serta beraktivitas di sana. Dengan demikian, setiap tempat memiliki identitas, meskipun tingkat kekuatan identitas tersebut dapat berbeda. Identitas yang lebih kuat cenderung meningkatkan kesadaran dan kepedulian manusia terhadap tempat tersebut.



Gambar 3. Kerangka Munculnya *Placelessness*

Sumber: Olahan Penulis, 2024

### Placemaking

*Placemaking* adalah pendekatan yang mengutamakan kepentingan manusia dalam perancangan, melibatkan pancha indera perancang untuk mengamati berbagai potensi dan inspirasi yang diperlukan dalam proses desain (Wykoff, 2014). Pendekatan modern ini berfokus pada partisipasi masyarakat dan proses iteratif untuk menciptakan ruang yang lebih baik, dan pertama kali diperkenalkan oleh *Project for Public Spaces* sejak tahun 1975 (*Project for Public Spaces*, 2011). *Placemaking* melibatkan transformasi lingkungan secara langsung dan strategis, tidak hanya memberikan solusi cepat, tetapi juga mencakup berbagai strategi untuk pengembangan yang berkelanjutan.

### Aviasi

Menurut *Cambridge Advanced Learner's Dictionary & Thesaurus* (2020), aviasi mencakup kegiatan penerbangan, perancangan, produksi, dan pemeliharaan pesawat agar tetap layak terbang. Kata "aviasi" berasal dari bahasa Latin *avis*, yang berarti "burung," menyoroti keterkaitannya dengan perjalanan udara yang dilakukan melalui pesawat. Industri aviasi sendiri merupakan sektor bisnis yang berfokus pada produksi dan operasional berbagai jenis pesawat. Aviasi melibatkan pemanfaatan wilayah udara, pengelolaan pesawat, bandar udara, transportasi udara, navigasi, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta perlindungan lingkungan dan berbagai fasilitas pendukung (Candra Susanto dan Keke, 2019). Secara keseluruhan, aviasi

adalah bidang yang mencakup berbagai aspek teknis dan operasional dalam pengelolaan pesawat dan wilayah udara, yang melibatkan aktivitas bisnis serta sistem pendukung untuk memastikan keselamatan dan efisiensi dalam penerbangan.

### Galeri

Menurut Delagrange (2021), galeri memiliki tujuan utama untuk mendukung pengembangan karir seniman sambil memperoleh keuntungan melalui sistem komisi, sehingga menciptakan hubungan komersial yang sehat antara seniman dan pasar seni. Hal ini sangat relevan dalam konteks aviasi, yang sering menjadi inspirasi bagi banyak seniman modern dan kontemporer. Berbeda dengan museum yang lebih fokus pada pendidikan dan pelestarian budaya secara non-komersial, galeri seni mampu menjangkau audiens yang lebih luas melalui program-program interaktif dan pameran menarik. Selain itu, menurut *Encyclopedia of American Architecture* (Hunt, 1975), galeri diartikan sebagai wadah untuk menampilkan karya seni rupa serta tempat untuk kegiatan komunikasi visual antara kolektor, seniman, dan masyarakat luas melalui pameran.

### Aeromodelling

*Aeromodelling* adalah kegiatan yang melibatkan pembuatan dan pengoperasian model pesawat terbang miniatur, baik untuk tujuan rekreasi, pendidikan, maupun olahraga. *Aeromodelling* tidak hanya sekadar menyalurkan hobi, tetapi juga berperan penting dalam memperdalam pengetahuan tentang penerbangan dan teknologi dirgantara (Arif et al., 2022). Kegiatan ini mencakup perencanaan, desain, pembuatan, serta pengujian model pesawat yang tidak berawak, yang dirancang dengan batasan ukuran, mesin, dan bentuk tertentu. *Aeromodelling* juga dapat meningkatkan kreativitas peserta, mulai dari proses desain, perhitungan, hingga pengujian pesawat yang telah dibuat.

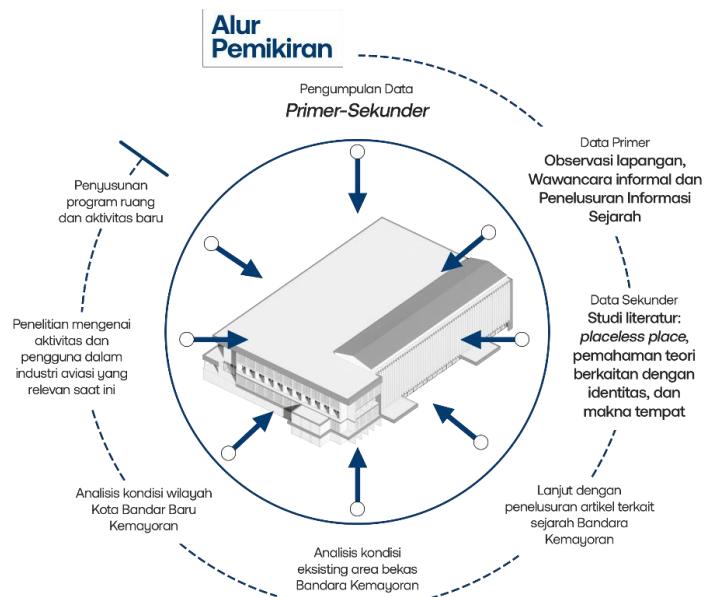
### Simulator Penerbangan

Simulator penerbangan adalah perangkat lunak atau aplikasi yang dirancang untuk menyerupai pengalaman penerbangan nyata, termasuk berbagai faktor yang memengaruhi penerbangan pesawat, seperti turbulensi, cuaca, kepadatan udara, suhu, dan model penerbangan pesawat (Cahyo et al., 2023). Simulator ini dapat digunakan oleh siapa saja, baik yang ingin menjadi pilot, yang sudah berpengalaman untuk menyegarkan pengetahuan terbang, atau yang sekadar ingin tahu cara menerbangkan pesawat. Keberadaan simulator penerbangan semakin populer karena meningkatkan keselamatan penerbangan dan menawarkan efisiensi biaya. Simulator ini memungkinkan pelatihan untuk situasi berisiko tinggi, seperti prosedur darurat dan pendaratan paksa, dengan biaya per jam yang jauh lebih rendah dibandingkan penerbangan nyata (Saastamoinen dan Maunula, 2021). Dengan pendekatan pembelajaran berbasis simulator, pengguna dapat belajar melalui praktik langsung, menjembatani antara teori yang diajarkan di kelas dan aplikasi di dunia nyata, serta mengatasi kelemahan metode pembelajaran tradisional yang terlalu menekankan penghafalan fakta.

## 3. METODE

Metode penelitian mencakup pengumpulan data sekunder melalui studi literatur tentang konsep *placeless place* untuk memahami identitas dan makna tempat. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan, mencakup dokumentasi video dan foto kondisi eksisting tapak, termasuk sirkulasi dan aksesibilitas bagi pejalan kaki dan kendaraan. Observasi juga menyoroti peninggalan eks Bandara Kemayoran yang potensial menjadi bagian pameran di galeri edukasi baru. Wawancara informal dengan pengguna tapak dilakukan untuk memahami perspektif mereka. Penelusuran artikel web dilakukan untuk menggali sejarah Bandara Kemayoran, mulai dari perencanaan awal, operasional, hingga aspek yang membuatnya terkenal, termasuk informasi tambahan dari sumber tidak umum. Analisis kondisi eksisting di area bekas bandara dan wilayah sekitarnya, seperti Kota Bandar Baru Kemayoran, dilakukan untuk mengidentifikasi

kebutuhan pengguna, aktivitas baru, dan menentukan program ruang baru yang dapat menghidupkan kembali citra aviasi pada kawasan Kemayoran.



Gambar 4. Diagram Alur Pemikiran  
Sumber: *Google Maps*, Olahan Penulis, 2024

#### 4. DISKUSI DAN HASIL

##### Analisis Kawasan dan Tapak

Tapak berlokasi di Gunung Sahari Selatan, Kemayoran, Jakarta Pusat 10610. Saat ini, tapak tersebut berada di perbatasan antara Kelurahan Kemayoran dan Kota Bandar Baru Kemayoran, dengan perbedaan kepadatan bangunan di kedua sisi. Di satu sisi, berdekatan dengan Kelurahan Kemayoran, terdapat area dengan kepadatan tinggi, sedangkan di sisi lainnya, yang berbatasan dengan Kota Bandar Baru Kemayoran, kepadatan bangunannya lebih rendah. Tapak proyek ini terletak di kawasan Kota Bandar Baru Kemayoran, yang merupakan area dengan perkembangan kepadatan cukup pesat. Hal ini didorong oleh peningkatan proyek residensial vertikal seperti apartemen dan pertumbuhan populasi penduduk di area permukiman. Kawasan ini memiliki kepadatan bangunan yang rendah, didukung dengan aksesibilitas yang baik bagi kendaraan maupun pejalan kaki. Kawasan ini memiliki sejumlah bangkitan aktivitas dan atraksi, seperti JIExpo, yang menjadi pusat hiburan, bisnis, dan komersial, sekaligus ikon budaya Betawi dan Jakarta. Keberadaan JIExpo menjaga aktivitas kawasan tetap hidup melalui acara-acara besar yang rutin diadakan setiap, seperti Pekan Raya Jakarta (PRJ), yang diadakan diantara bulan Juni dan Juli sebagai acara peringatan Hari Ulang Tahun Kota Jakarta. Namun, aktivitas di sekitar Kota Bandar Baru Kemayoran, di luar acara di JIExpo, cenderung terbatas, termasuk di area sekitar tapak eks Bandara Kemayoran.

Pengolahan lahan lama eks Bandara Kemayoran memberikan karakteristik khas pada kawasan ini yang jarang ditemukan di daerah lain di sekitar Jakarta. Beberapa contohnya adalah badan jalan arteri dan kolektor yang lebih lebar dibandingkan standar umum. Selain itu, nama-nama jalan di sekitar kawasan ini menggunakan figur atau elemen yang terkait dengan sejarah aviasi dan Bandara Kemayoran. Dari segi aksesibilitas, kawasan ini terhubung dengan beberapa moda transportasi umum, seperti KRL dan TransJakarta. Namun, jarak antar fasilitas masih tergolong jauh, yang menjadi tantangan dalam mendukung mobilitas dan pengembangan kawasan secara keseluruhan.

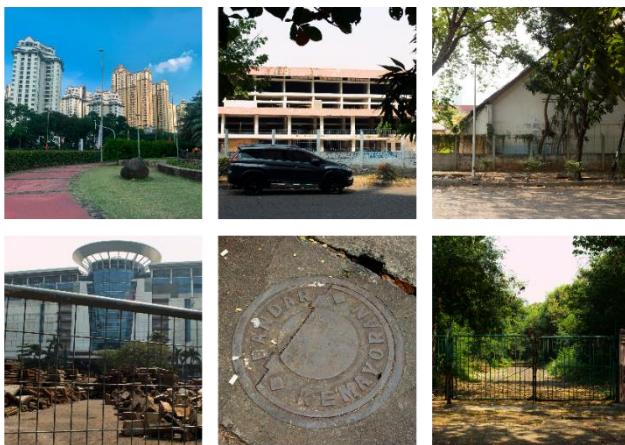


Gambar 5. Bangunan Eksisting Pada Tapak  
Sumber: *Google Maps*, Olahan Penulis, 2024

Bangunan yang ada di tapak saat ini mencakup bangunan terminal utama serta bangunan konektor yang sebelumnya difungsikan sebagai Museum Sejarah Bandara Kemayoran, meskipun saat ini museum tersebut sudah tutup dan tidak lagi digunakan. Selain itu, terdapat bangunan bekas terminal *VIP*, serta bangunan yang dulunya kantor administrasi dan kini beralih fungsi menjadi sebuah fasilitas warung makanan. Area terbuka yang luas di belakang terminal, yang dulunya merupakan *apron* pesawat, saat ini, sebagian dari lahan telah berubah menjadi tempat pembuangan material konstruksi yang tidak terpakai, seperti kayu, pecahan beton, baja, dan berbagai jenis limbah industri lainnya. Pemandangan ini semakin diperparah dengan tumbuhnya vegetasi liar yang telah menutupi area parkir yang sebelumnya disediakan khusus untuk tapak tersebut. Kawasan ini kini juga dipagari dan dikelola secara semi-pribadi. Masyarakat umum masih dapat mengakses area di dalam dan sekitar tapak, tetapi dengan pembatasan tertentu, mengingat statusnya sebagai situs bersejarah. Meskipun demikian, keberadaan tapak ini tetap menjadi pemandangan yang terlupakan di mata publik Kemayoran.

#### Menelusuri *Placelessness* di Jejak Eks Bandara Kemayoran

Sisa lahan bekas Bandara Kemayoran kini telah dikembangkan menjadi area residensial dan komersial, dengan hanya menyisakan beberapa elemen asli seperti terminal bandara, beberapa bangunan lain yang masih ada di tapak yang sama, serta menara ATC yang hingga kini tidak tersentuh dan berada dalam kondisi memprihatinkan. Meskipun identitas Bandara Kemayoran masih ada, keberadaannya perlakuan terlupakan akibat tertutup oleh fasilitas sekitar seperti perumahan dan kawasan komersial. Generasi tertentu mungkin masih mengingat bandara ini, namun perubahan total karakter kawasan membuat kenangan tersebut hanya tersisa di seigelintir orang. Salah satu ciri kawasan yang tetap terkait dengan identitas bandara adalah keberadaan ruas jalan yang lebih luas dibandingkan jalan umum di Jakarta, meskipun bangunan asli bandara sudah tidak memancarkan kesan sebagai terminal modern seperti pada masanya. Bangunan dan lingkungan sekitarnya kini dipenuhi halangan visual seperti pepohonan, reruntuhan kayu dan besi, serta gerbang yang membatasi akses publik, sehingga memutus koneksi antara aktivitas di sekitar tapak dengan tapak itu sendiri.



Gambar 6. Jejak Bandara Kemayoran Saat Ini

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

Aktivitas di kawasan tersebut juga tidak lagi relevan dengan fungsi asli bandara sebagai pusat transportasi, membuat tapak kehilangan hubungan dengan lingkungan sekitarnya karena karakter kawasan yang sangat berbeda. Akibatnya, sisa-sisa Bandara Kemayoran hanya dilihat sebagai bangunan terbengkalai tanpa nilai penting. Pemerintah setempat cenderung hanya mempertahankan kondisi yang ada tanpa pengembangan berarti untuk menghidupkan kembali kawasan tersebut sebagai ruang yang memiliki nilai historis dan relevansi baru. Dengan segala keterbatasan ini, Bandara Kemayoran kini kehilangan identitasnya dan menjadi kawasan yang sepenuhnya terputus dari sejarah panjangnya yang penuh nilai heroik, meskipun warisan tersebut masih layak diangkat kembali dalam bentuk dan suasana baru untuk mengembalikan relevansi serta kebanggaan terhadapnya.

#### Potensi Baru dengan Galeri Edukasi Aviasi

Beberapa peninggalan fisik dari eks Bandara Kemayoran memiliki potensi untuk menarik minat masyarakat kembali mengunjungi lokasi bersejarah ini guna mengenal lebih jauh sejarahnya. Berdasarkan survei pada gedung terminal, terdapat sebuah fasilitas museum yang berfungsi sebagai galeri edukasi. Museum ini dikelola oleh PPK Kemayoran sebagai bagian dari upaya merayakan sejarah bandara, dengan dukungan komunitas aviasi lokal dalam menjaga dan mempertahankan peninggalan berharga tersebut. Museum ini menampilkan berbagai eksibisi, termasuk foto arsip Bandara Kemayoran dari era 1930-an hingga masa penutupan, serta dokumentasi aktivitas pasca-penutupan seperti penyelenggaraan *Indonesia Air Show*. Di samping itu, museum ini juga menyimpan karya seni berupa relief yang mencerminkan identitas budaya dan artistik Indonesia pada masanya, mengisahkan mitologi serta keanekaragaman flora dan fauna melalui motif pahatan yang unik.



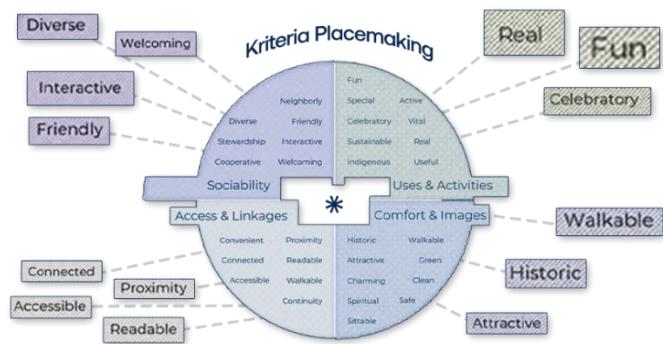
Gambar 7. Relief karya 'Sangkuriang' oleh Surono, 'Manusia Indonesia' oleh Sindoedarsono Sudjojono, dan 'Flora Serta Fauna' oleh Harijadi Sumodidjojo.

Sumber: Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, Olahan Penulis, 2024

Saat ini, fasilitas museum tersebut masih berdiri, namun aksesnya terbatas karena pengunjung harus melakukan reservasi terlebih dahulu, dan belum ada kepastian mengenai ketersediaan akses publik secara luas. Pentingnya menjaga peninggalan-peninggalan ini menjadi dasar untuk mendirikan galeri edukasi baru yang dapat diakses lebih mudah oleh khalayak umum. Galeri ini bertujuan tidak hanya untuk melestarikan kenangan Bandara Kemayoran, tetapi juga untuk memperkenalkan kembali citranya dengan perspektif yang lebih bermakna. Peninggalan lain yang jarang diketahui, seperti penggambaran Kemayoran dalam komik Tintin sebagai representasi Indonesia di dunia internasional. Kehadiran komunitas aviasi dan komunitas lain yang terus berupaya mempertahankan sejarah bandara semakin mendukung relevansi pendirian galeri ini. Pemilihan untuk mendirikan galeri dirancang supaya bersifat fleksibel dengan aktivitas yang dinamis. Tidak seperti museum yang cenderung bersifat statis, dengan galeri memungkinkan adanya pameran temporer dengan tema yang dapat berganti secara berkala, baik yang berhubungan dengan aviasi maupun kategori transportasi lainnya. Fleksibilitas ini diharapkan mampu menarik minat pengunjung lebih luas, menciptakan ruang berbagi pengetahuan, serta mendukung terciptanya aktivitas yang interaktif dan inovatif untuk memperkenalkan wawasan baru kepada masyarakat.

### Intervensi Arsitektur Dengan *Placemaking*

Pendekatan pertama untuk memenuhi aspek *placemaking* dalam desain galeri edukasi ini adalah dengan mengacu pada kriteria placemaking itu sendiri. *Uses and activities* akan menjadi aspek utama yang ditekankan dalam intervensi arsitektur ini, mengingat kurangnya aktivitas yang dapat menghidupkan kembali kawasan eks Bandara Kemayoran yang saat ini bersifat monoton. *Access and linkages* perlu dirancang lebih optimal, terutama dalam menghubungkan tapak eks bandara dengan fasilitas di sekitarnya, mengingat adanya potensi untuk saling melengkapi atau menciptakan ruang aktivitas baru. *Sociability* bertujuan membangkitkan kembali komunitas aviasi yang peduli terhadap peninggalan Bandara Kemayoran dan mengundang partisipasi warga untuk menciptakan suasana lebih aktif di kawasan minim kegiatan sosial. *Comfort and image* kawasan dapat ditingkatkan dengan menyediakan ruang luar untuk aktivitas, mengurangi area gersang, dan menambah lanskap hijau sesuai karakteristik Kota Bandar Baru Kemayoran. Setiap poin *placemaking* perlu elemen tambahan, seperti ruang interaktif, tempat merayakan momen penting terkait aviasi, dan penonjolan nilai historis Bandara Kemayoran. Kawasan juga perlu dirancang agar ramah dan *welcoming*, membangun lingkungan *placemaking* yang bermakna dan efektif.



Gambar 8. Diagram Kriteria Placemaking

Sumber: Olahan Penulis, 2024

Pendekatan *placemaking* melalui *creative placemaking* menjadi metode yang efektif untuk memperkenalkan program-program baru terkait aviasi, yang disesuaikan dengan perkembangan teknologi terkini. Pendekatan ini menghadirkan elemen kreatif yang dapat diakses oleh berbagai kalangan, baik masyarakat umum maupun para profesional. Intervensi ini juga bertujuan untuk

menghidupkan kembali aktivitas di sekitar tapak, di mana kegiatan rekreatif, kreatif, dan aktif semakin berkurang. Diperlukan sebuah fasilitas yang dapat mengaktifkan kembali kegiatan-kegiatan tersebut di area tapak dan lingkungan sekitarnya. Galeri edukasi yang dirancang tidak hanya berfokus pada menampilkan sejarah Bandara Kemayoran, tetapi juga memberikan kesempatan untuk mengembangkan potensi aviasi di tingkat nasional, khususnya melalui komunitas yang memerlukan ruang untuk menyalurkan aspirasi dan *passion* mereka.

Tabel 1. Elemen *Creative Placemaking*

Resource	Meanings	Creativity
Keterkaitan antara ruang yang memanfaatkan budaya konkret (objek) dan budaya non-konkret (tradisi)	Penciptaan ruang yang dapat menceritakan kisah dengan menggabungkan kebutuhan pengguna, aktivitas, dan lokasi	Penciptaan ruang kreatif yang saling terhubung dan berbagi untuk meningkatkan kualitas hidup, melalui workshop atau kegiatan <i>co-creation</i>

Sumber: *Definition of Placemaking: Four Different Types*, 2014

### User Galeri Edukasi

Fokus pada galeri edukasi aviasi terutama ditujukan kepada komunitas aviasi sebagai salah satu sasaran utama, di mana mereka berperan penting dalam pengembangan industri aviasi secara keseluruhan. Komunitas ini terdiri dari berbagai kelompok, termasuk mereka yang berkontribusi melalui karya pribadi, seperti fotografi aviasi dan pembuatan karya seni serta model pesawat, yang sering disebut diorama. Ada juga komunitas yang berkecimpung dalam *aeromodelling* untuk menciptakan mainan berbasis *remote control* (RC) serta individu yang terlibat dalam bidang aviasi secara profesional, seperti calon pilot yang membutuhkan fasilitas untuk pelatihan penerbangan. Galeri edukasi ini juga berfokus untuk menarik pengguna umum, khususnya masyarakat umum dan pelajar, sebagai sasaran utama. Diharapkan bahwa pengunjung dari kalangan umum ini, terutama pelajar, akan mendapatkan kesempatan untuk memahami lebih dalam tentang dunia aviasi serta perkembangan industri ini baik di tingkat nasional maupun internasional. Dengan demikian, galeri ini tidak hanya mendukung komunitas aviasi tetapi juga membuka ruang bagi masyarakat umum untuk terlibat dan meningkatkan pemahaman mereka terhadap pentingnya industri ini.



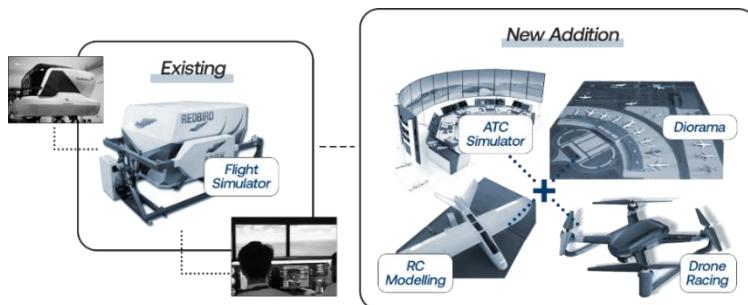
Gambar 9. Daftar Target User

Sumber: Olahan Penulis, 2024

### Penerapan Aktivitas Edukasi Berbasis Aviasi

Perkembangan dalam aviasi menghadirkan berbagai aktivitas baru yang didorong oleh kemajuan teknologi. Salah satu contohnya adalah simulasi penerbangan yang biasanya digunakan oleh pilot untuk melatih keterampilan sebelum penerbangan nyata. Meski simulasi ini telah banyak diterapkan di pusat pelatihan resmi dan sekolah penerbangan, fasilitas serupa untuk kalangan umum masih terbatas. Hal ini membuka peluang untuk menyediakan simulator yang memperkenalkan dasar-dasar aviasi kepada masyarakat luas. Selain simulasi penerbangan, aktivitas lain seperti pengendalian lalu lintas udara (*air traffic control*) juga dapat diperkenalkan

melalui *simulator* yang dirancang sederhana agar mudah dipahami. Ini akan menambah variasi pengalaman simulasi di bidang aviasi. Fasilitas tambahan, seperti ruang diorama dengan elemen interaktif, dapat memberikan pengalaman eksibisi unik bagi pengunjung. Selain itu, ruang khusus untuk membuat model pesawat, baik diorama maupun pesawat *remote control*, dapat menarik minat kreatif.



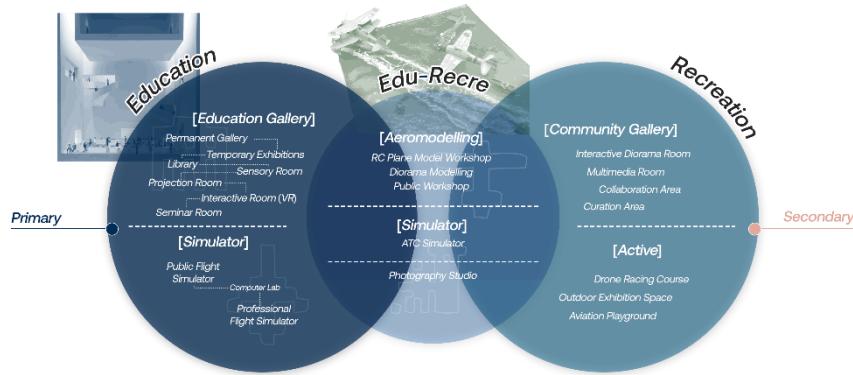
Gambar 10. Pengembangan Fasilitas Aviasi Baru

Sumber: Olahan Penulis, 2024

### Komposisi Program Ruang

Pembagian pengguna untuk galeri edukasi ini menghasilkan komposisi program yang terbagi menjadi tiga kategori. Pembagian ini bertujuan untuk memenuhi berbagai kebutuhan yang tidak hanya terbatas pada aspek edukasi, tetapi juga mencakup elemen rekreasi yang dapat menciptakan suasana aktif di sekitarnya. Kategori utama (primer) terutama terdiri dari komponen pendidikan inti, yang mencakup galeri pendidikan serta program-program pendukung seperti pameran sementara. Galeri ini akan memanfaatkan beberapa teknologi modern yang bertujuan untuk menciptakan suasana yang informatif dan menarik, termasuk penggunaan sensor pergerakan, proyeksi layar dengan cakupan satu ruangan pada setiap sisi, dan *virtual reality* (VR) yang akan digunakan untuk pembelajaran yang lebih praktis. Praktis dalam arti bahwa teknologi ini dapat mengajarkan keterampilan yang melampaui aktivitas yang hanya bergantung pada komputer dan layar. Dengan *virtual reality* (VR), dimensi 3D dalam berbagai aspek aviasi yang sulit diakses di dunia nyata karena keterbatasan tertentu dapat dieksplorasi secara mendalam. VR memungkinkan pengguna untuk mempelajari dan mempraktikkan konsep serta simulasi secara menyeluruh dalam lingkungan virtual, menghadirkan pengalaman yang mendekati realitas tanpa menghadapi hambatan fisik. Penerapan simulator penerbangan berfungsi untuk mendidik masyarakat mengenai pentingnya pemahaman dasar penerbangan secara lebih mudah diakses, serta untuk mengantisipasi kebutuhan akan fasilitas tempat para calon pilot dapat berlatih keterampilan penerbangan mereka secara nyata.

Program rekreasi berperan sebagai elemen sekunder yang bertujuan menciptakan lingkungan berbasis komunitas, di mana kolaborasi dan interaksi antar kelompok dalam komunitas aviasi menjadi hal yang penting. Bentuk rekreasi lainnya juga melibatkan kegiatan yang memanfaatkan ruang luar, seperti lintasan balap *drone*, dengan tujuan untuk meningkatkan minat terhadap bidang baru dalam aviasi dalam skala kecil yang masih memiliki koneksi dengan media lainnya seperti pesawat RC, hanya dengan pendekatan yang berbeda. Edu-rekreasi menggabungkan nilai-nilai edukatif dan rekreatif, yang mungkin melibatkan pembuatan objek melalui lokakarya dan berbagai aktivitas komunitas, sehingga tidak hanya memberikan pengetahuan, tetapi juga meningkatkan keterlibatan sosial, baik di dalam komunitas aviasi maupun komunitas lainnya.



Gambar 11. Diagram Komposisi Program

Sumber: Olahan Penulis, 2024

Pengembangan implementasi program ruang berbasis aviasi yang mencakup fasilitas selain *flight simulator* bertujuan untuk menghadirkan variasi dan diversifikasi dalam layanan yang ditawarkan. Selama ini, fasilitas aviasi cenderung dirancang secara umum tanpa fokus spesifik pada kebutuhan tertentu. Dengan pendekatan ini, *user* dapat lebih mudah memilih fasilitas yang sesuai dengan minat atau kebutuhan mereka, karena setiap program dirancang dengan tujuan, fungsi, dan pengalaman unik yang berbeda-beda. Setiap program ruang ini dirancang dengan alur kerja yang spesifik. Sebagai contoh, ruang edukasi bisa dilengkapi dengan modul pembelajaran bertahap yang mengarahkan pengunjung dari pengetahuan dasar hingga pemahaman mendalam. Sementara itu, *flight simulator* dapat menyediakan berbagai tingkat kesulitan, mulai dari simulasi untuk pemula hingga simulasi profesional. Pendekatan ini tidak hanya memberikan pengalaman yang lebih personal, tetapi juga memastikan bahwa setiap fasilitas dapat digunakan secara maksimal sesuai dengan target pengguna yang berbeda. Pengintegrasian program-program tersebut dalam satu kawasan juga mendukung terciptanya lingkungan yang dinamis dan beragam, menarik berbagai kelompok usia, mulai dari pelajar, pecinta aviasi, hingga profesional di bidang penerbangan. Dengan demikian, pengembangan fasilitas berbasis aviasi ini tidak hanya memperkaya pengalaman pengunjung, tetapi juga memberikan kontribusi terhadap penguatan identitas kawasan sebagai pusat edukasi dan inovasi aviasi.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Identitas dan kesadaran akan sejarah serta nilai historis Bandara Kemayoran telah memudar, menghilangkan pentingnya peran aviasi yang pernah memberikan dampak besar pada perkembangan awal Jakarta. Meskipun berbagai upaya telah dilakukan untuk menghidupkan kembali citra bandara beserta tematik aviasinya yang masih relevan hingga kini, diperlukan langkah konkret yang mengaitkan nilai-nilai historis dengan perkembangan kawasan Kemayoran saat ini. Penambahan fasilitas berbasis aviasi menjadi solusi potensial untuk mengembalikan makna kawasan ini, baik dari sisi edukatif maupun rekreatif.

Pengembangan program baru berbasis aviasi dirancang untuk menjawab kebutuhan perkembangan bidang ini, menggabungkan elemen edukasi dan rekreasi guna menarik pengguna baru. Upaya ini bertujuan untuk menggali kembali aspek-aspek yang membuat Bandara Kemayoran bermakna bagi komunitas aviasi, sekaligus menciptakan program yang relevan dengan dinamika aviasi modern. Dalam konteks ini, pendirian galeri edukasi menjadi sarana strategis untuk mengembalikan identitas kawasan yang telah pudar. Galeri ini tidak hanya memberikan wawasan edukatif tentang aviasi, tetapi juga menawarkan pembelajaran interaktif yang mampu menciptakan pengalaman seru dan bermakna. Fasilitas galeri edukasi ini

juga dirancang untuk membentuk ruang yang lebih aktif sesuai dengan pendekatan placemaking. Dengan cara ini, kawasan yang cenderung monoton dihidupkan kembali, sekaligus dijadikan pusat aktivitas bagi komunitas aviasi untuk menyalurkan aspirasi dan apresiasi mereka terhadap sejarah Bandara Kemayoran. Hal ini tidak hanya membangkitkan aktivitas kawasan, tetapi juga memperkuat hubungan antara komunitas dengan warisan aviasi di Jakarta.

### Saran

Kolaborasi dengan komunitas aviasi sangat penting untuk menciptakan konten dan pameran yang lebih relevan, melalui konsultasi rutin dengan profesional di bidang penerbangan. Penggunaan teknologi interaktif seperti *virtual reality* dan *flight simulator* juga dapat meningkatkan pengalaman pengunjung, terutama pelajar, dalam memahami konsep penerbangan. Untuk menarik lebih banyak pengunjung, terutama pelajar, promosi melalui workshop dan program edukasi interaktif perlu dilakukan, sambil menyesuaikan galeri dengan kebutuhan masyarakat dan kawasan sekitarnya. Mengintegrasikan fasilitas atau program lain yang mendukung dapat meningkatkan daya tarik tanpa mengubah tema utama. Terakhir, riset dan evaluasi berkelanjutan diperlukan untuk menyesuaikan program galeri agar tetap relevan dan memberikan dampak positif bagi masyarakat serta kawasan sekitar.

### REFERENSI

- Alrobaee, T. R., & Al-Kinani, A. S. (2019, December). Place dependence as the physical environment role function in the place attachment. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 698, No. 3, p. 033014). IOP Publishing.
- Arif, R., Rubiono, G., Qiram, I., & Wibowo, U. L. N. (2022). The Potential of Aeromodelling as a Medium for Early Learning of Cadet Flight Practice. In *INCAVET: International Seminar Proceeding* (Vol. 1, No. 1, pp. P167-176).
- Cahyo, D. H., Dewantoro, D., & Wruhutomo, B. P. (2023). PENGARUH PENGGUNAAN FLIGHT TRAINING DEVICES AATD REDBIRD FMX 1000 TERHADAP PEMBELAJARAN RADIO INSTRUMENT TARUNA PENERBANG. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 16(2), 308-317.
- Candra Susanto, P., & Keke, Y. (2019). Implementasi Regulasi International Civil Aviation Organization (ICAO) Pada Penerbangan Indonesia. *AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 16(1).
- Cutchin, M. P., Owen, S. V., & Chang, P.-F. J. (2003). *Becoming "at Home" in Assisted Living Residences: Exploring Place Integration Processes*. *The Journals of Gerontology Series B: Psychological Sciences and Social Sciences*, 58(4), S234–S243.
- Delagrange, J. (2021, Oktober 8). *What is the Difference Between an Art Gallery and a Museum?* *Contemporary Art Issue*, diunduh 24 September 2024, <https://www.contemporaryartissue.com/what-is-the-difference-between-an-art-gallery-and-a-museum/>
- Dictionary, C. (2017). Cambridge advanced learner's dictionary & thesaurus. Retrieved from Cambridge website: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english>.
- Haryanto, Silalahi, A., Hidayat, A., Natalius, I., Fadhillah, R., & Ardian, W. (2023). *Karya Ilmiah Sejarah Penerbangan Bandar Udara di Indonesia dari Tahun Ke Tahun*. *Jurnal Ilmu Sosial, Humaniora dan Seni*, 4, 27–35.
- Hidalgo, M. C., & Hernández, B. (2001). *Place attachment: Conceptual and empirical questions*. *Journal of Environmental Psychology*, 21(3), 273–281.
- Hunt, W. D. Jr. (1975). *Encyclopedia of American Architecture* (1 ed.). McGraw-Hill.
- Jorgensen, B. S., & Stedman, R. C. (2006). *A comparative analysis of predictors of sense of place dimensions: Attachment to, dependence on, and identification with lakeshore properties*. *Journal of Environmental Management*, 79(3), 316–327.
- Kudryavtsev, A., Stedman, R. C., & Krasny, M. E. (2012). *Sense of place in environmental education*. *Environmental Education Research*, 18(2), 229–250.

- Lynch, K. (1960). *The Image of The City*. MIT Press.
- Mihaylov, N., & Perkins, D. D. (2014). *Community Place Attachment and its Role in Social Capital Development*.
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli.
- Nurwansyah, M., Abrar, & Yanuardi, M. (2022). *Jejak Sejarah Lapangan Udara Kemayoran (1940-1985)*. PATTINGALOANG: Jurnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan, 9(2).
- Project For Public Spaces. (2011). *What is Placemaking?* Project For Public Spaces, diunduh 18 September 2024, <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*. Pion.
- Saastamoinen, K., & Maunula, K. (2021). *Usefulness of Flight Simulator as A Part of Military Pilots Training – Case Study: Grob G 115E*. *Procedia Computer Science*, 192, 1670–1676.
- Sumbodo, S. (2020, Juli 8). *Selamat Ulang Tahun Bandara Kemayoran!* AviaHistoria, diunduh 8 September 2024, <https://aviahistoria.com/2020/07/08/selamat-ulang-tahun-bandara-kemayoran/>
- Tuan, Y. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. University of Minnesota Press.
- UU Nomor 1 Tahun 2009 (2009). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/54656/uu-no-1-tahun-2009>
- Wykoff, A. (2014). *Definition of Placemaking: Four Different Types*. *Planning & Zoning News*. [www.miplace.org](http://www.miplace.org).