

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

**SEPUTAR PERISTIWA 29 JULI 1947
(HARI BAKTI TNI – AU)**

SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan
Program Studi Pendidikan Sejarah**



Oleh :

Riyanto Soepo Ambar Isworo

NIM : 951314013

NIRM : 950051120604120013

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS SANATA DHARMA
YOGYAKARTA**

2002

Skripsi

SEPUTAR PERISTIWA 29 JULI 1947

(HARI BAKTI TNI – AU)

Oleh :

Riyanto Soepo Ambar Isworo

NIM : 951314013

NIRM : 950051120604120013

Telah disetujui oleh :

Pembimbing I

Tanggal 10-5-2002



Drs. G. Moedjanto, MA

Pembimbing II

Tanggal 15-5-2002



Drs. Anton Haryono, M.Hum.

Skripsi

SEPUTAR PERISTIWA 29 JULI 1947

(HARI BAKTI TNI – AU)

Dipersiapkan dan ditulis oleh :

Riyanto Soepo Ambar Isworo

NIM : 951314013

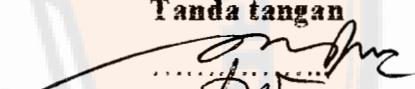
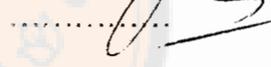
NIRM : 950051120604120013

Telah dipertahankan di depan Panitia Penguji

Pada tanggal 24 Mei 2002

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Panitia Penguji

	Nama lengkap	Tanda tangan
Ketua	Drs. Sutarjo Adisusilo, J.R.	
Sekretaris	Drs. B. Musidi, M.Pd.	
Anggota	Drs. G. Moedjanto, M.A.	
Anggota	Drs. Anton Haryono, M.Hum.	
Anggota	Drs. A. A. Padi	

Yogyakarta, 24 Mei 2002.

Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Universitas Sanata Dharma

Dekan


Dr. A.M. Slamet Soewandi, M.Pd

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa yang saya tulis ini tidak memuat karya atau bagian karya orang lain, kecuali yang telah disebutkan dalam kutipan dan daftar pustaka, sebagaimana layaknya karya ilmiah.

Yogyakarta, 24 Mei 2002

Penulis,


Riyanto Ambar Soepo Isworo

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

HALAMAN MOTTO

- “Mimpi Anda akan menjadi kenyataan jika Anda tidak pernah berhenti untuk mengejarnya”

(*Walt Disney*)

- “Yang terkuat dari semua kekuatan adalah dua hal ini : waktu dan kesabaran”

(*Leo Tolstoy*)

- “Pengalaman membuat kita mampu untuk mengenal sebuah kesalahan bilamana kita melakukannya lagi”

(*Franklin P. Jones*)

- “Jika manusia tidak tahu ke mana tujuan hidupnya, maka tidak akan ada kekuatan yang mendorongnya”

(*Seneca*)

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini kupersembahkan kepada :

1. Yesus Kristus dan Santo Fransiscus Assisi pelindungku.
2. Kedua orang tuaku tercinta, Bapak dan Ibu Soebardjo.
3. Kakak-kakakku tercinta : Mas Agus, mBak Soepi, dan mBak Tiwik.
4. mBah Hardjo dan alm. mBak Krusuk.
5. Keponakanku yang lucu : Yaya dan Rea.
6. Yang dekat di hati.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Adapun skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menempuh ujian sarjana pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sanata Dharma Yogyakarta.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak mungkin selesai tanpa bantuan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sanata Dharma.
2. Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Sanata Dharma.
3. Ketua Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Sanata Dharma.
4. Bapak Drs. G. Moedjanto, MA., selaku Pembimbing I yang telah bersedia membimbing dan mengoreksi skripsi ini hingga selesai.
5. Bapak Drs. Anton Haryono, M.Hum., selaku Pembimbing II yang telah bersedia membimbing dan mengoreksi skripsi ini hingga selesai.
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah membantu dan membekali ilmu kepada penulis.
7. Staf Perpustakaan Universitas Sanata Dharma yang telah memberikan pelayanan peminjaman buku-buku yang diperlukan oleh penulis untuk penyusunan skripsi.
8. Staf Perpustakaan Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta yang telah memberikan pelayanan berupa peminjaman buku-buku, pemberian informasi mengenai alamat para narasumber, dan pemberian izin kepada penulis untuk memotret benda-benda koleksi museum yang diperlukan untuk melengkapi skripsi ini.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

9. Staf Perpustakaan Wilayah dan Daerah Yogyakarta yang telah memberikan pelayanan peminjaman buku-buku dan surat kabar lama yang diperlukan oleh penulis untuk penyusunan skripsi ini.
10. Bapak dan Ibu informan yang telah memberikan waktunya untuk diwawancarai dan memberikan informasi yang diperlukan oleh penulis untuk melengkapi sumber tertulis dalam skripsi ini.
11. Semua teman penulis yang telah memberikan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini; teman-teman Pendidikan Sejarah '95 : Putut, Wiwid, Arse, Endang, Duto, dan lain-lain; teman-teman non Pendidikan Sejarah '95 : Hartoko, Alva, Eko, Mas Ari, Mas Sigit, Evri, Dik Meta, dan lain-lain. Untuk semuanya yang telah memberikan bantuan kepada penulis, baik langsung maupun tidak langsung, sepenuh hati maupun setengah hati, penulis sangat menghargai jasa Anda semua. Terima kasih.
12. Yang tercinta : Bapak, Ibu, Mas Agus, mBak Soepi, mBak Tiwik, dan mBah Hardjo yang selalu memberikan nasihat, saran, dan dorongan semangat kepada penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
13. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-persatu di sini, yang telah memberikan bantuan, dukungan, dan perhatian dalam bentuk apapun.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu penulis dengan senang hati menerima sumbangan, baik berupa pikiran, saran, maupun kritik yang membangun untuk penyempurnaannya. Semoga

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

skripsi ini berguna bagi siapa saja, terutama yang mencintai sejarah perjuangan bangsa Indonesia, dan dapat membantu untuk bahan studi selanjutnya.

Yogyakarta,

Penulis



DAFTAR ISI



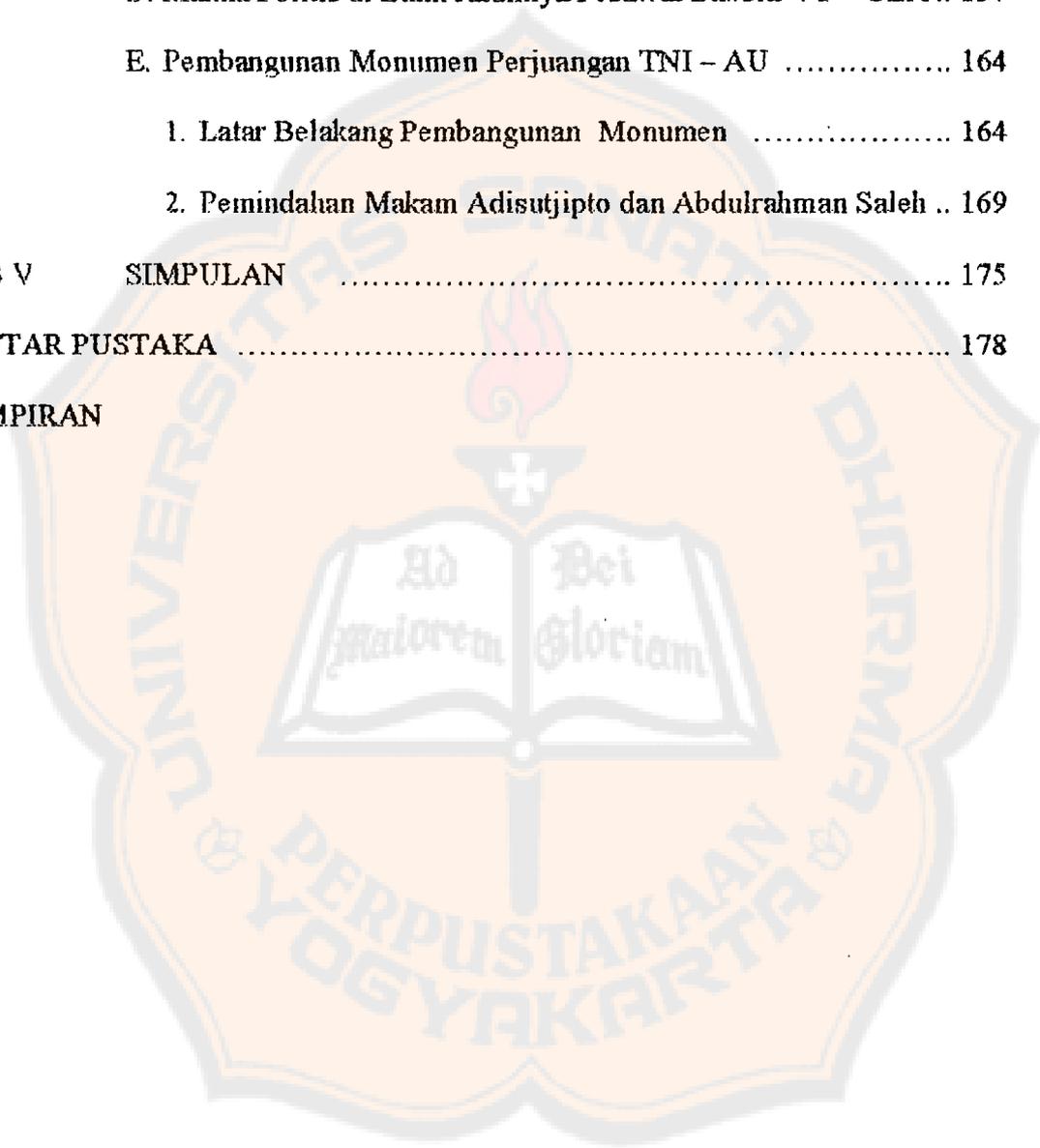
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
ABSTRAK	xiii
ABSTRACT	xiv
DARTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
E. Landasan Teori	12
F. Tinjauan Pustaka	17
G. Metodologi Penelitian	19
H. Sistematika Penulisan	20

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

BAB II	GAMBARAN KEKUATAN UDARA RI DAN BELANDA (DI INDONESIA) PADA TAHUN 1947	22
	A. Sejarah Pemboman dari Udara	22
	B. Perkembangan Kekuatan Udara RI Sebelum Tahun 1947 ...	29
	1. Upaya Pembangunan Fisik AURI	29
	2. Pembangunan SDM TNI – AU yang Pertama	40
	C. Gambaran Kekuatan TNI – AU pada Tahun 1947	51
	D. Kekuatan Udara Belanda di Indonesia pada Tahun 1947	60
	1. Sejarah Singkat Penerbangan Militer Belanda di Indonesia	60
	2. Kekuatan Belanda di Indonesia pada Tahun 1947	65
BAB III	SERANGAN UDARA BELANDA DALAM AGRESI MILITER I DAN SERANGAN BALASAN TNI – AU	70
	A. Serangan Udara Belanda dalam Agresi Militer I	70
	B. Persiapan untuk Serangan Balasan TNI – AU	82
	C. Serangan Balasan TNI – AU ke Semarang, Salatiga, dan Ambarawa	97
	1. Serangan Udara Atas Kota Semarang	103
	2. Serangan Udara Atas Kota Salatiga	109
	3. Serangan Udara Atas Kota Ambarawa	115
	D. Dampak Serangan Balasan TNI - AU terhadap Semarang, Salatiga, dan Ambarawa	118
BAB IV	JATUHNYA PESAWAT <i>DAKOTA</i> VT - CLA	123
	A. Usaha Menembus Blokade Udara Belanda dalam Rangka	

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Mencari Bantuan dan Dukungan Perjuangan	123
B. Jatuhnya Pesawat <i>Dakota</i> VT – CLA	129
C. Dampak Jatuhnya Pesawat <i>Dakota</i> VT – CLA	144
D. Makna Politis di Balik Jatuhnya Pesawat <i>Dakota</i> VT – CLA ..	157
E. Pembangunan Monumen Perjuangan TNI – AU	164
1. Latar Belakang Pembangunan Monumen	164
2. Pemindahan Makam Adisutjipto dan Abdulrahman Saleh ..	169
BAB V SIMPULAN	175
DAFTAR PUSTAKA	178
LAMPIRAN	



ABSTRAK

SEPUTAR PERISTIWA 29 JULI 1947
(HARI BAKTI TNI - AU)

Riyanto Soepo Ambar Isworo
Universitas Sanata Dharma
Yogyakarta
2002

Skripsi ini disusun untuk menjawab tiga permasalahan : pertama, untuk mengetahui gambaran kekuatan udara RI dan Belanda (di Indonesia) pada tahun 1947; kedua, serangan udara Belanda dalam Agresi Militer I dan serangan balasan TNI - AU; ketiga, jatuhnya pesawat *Dakota* VT - CLA. Skripsi ini menggunakan metode penelitian dengan studi kepustakaan dan wawancara.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa usaha TNI - AU untuk tumbuh dan berkembang menjadi kekuatan bersenjata yang sejajar dengan Angkatan Darat dan Angkatan Laut RI tidak mudah, sekaligus membuktikan bahwa bangsa Indonesia dapat membentuk angkatan udara tanpa bantuan negara yang menjajahnya, dengan modal pesawat-pesawat terbang peninggalan Jepang.

Apabila untuk mencapai keberhasilan membutuhkan pengorbanan, demikian juga dengan keterlibatan TNI - AU dalam perang kemerdekaan. Keberhasilan TNI - AU dalam meruntuhkan dugaan Belanda bahwa TNI - AU telah lumpuh total akibat Agresi Militer I Belanda dengan melancarkan serangan balasan terhadap Belanda, harus dibayar mahal dengan peristiwa penembakan pesawat *Dakota* VT - CLA yang menyebabkan gugurnya para tokoh pelopor TNI - AU. Peristiwa serangan balasan TNI - AU itu diperingati sebagai Hari Jadi Kopatdara, sedangkan secara keseluruhan, peristiwa pada tanggal 29 Juli 1947 diperingati sebagai Hari Bakti TNI - AU.

ABSTRACT

ONCE UPON 29 JULY 1947 EVENT
(THE DEVOTION DAY OF TNI – AU)

Riyanto Soepo Ambar Isworo
Sanata Dharma University
Yogyakarta
2002

This thesis was arranged to answer three problems : Firstly, to know the description of Indonesia and Dutch (in Indonesia) air Forces in 1947; secondly, to know the attacks of dutch colony in Militer Agression I and the reply attack by TNI – AU. This thesis used intervafure and interview research methods.

The result from this research shows that the efforts of TNI – AU to grow and develop become the armed power which is the same as Indonesia army and navy is not easy, and to prove that Indonesia can from air force eithout the support from the colonized nation, with remains planes from Japan.

To achieve the successful, it need sacrifice. TNI – AU also sacrifice in the freedom war. The successful of TNI – AU to overthrow Dutch perception that TNI – AU had been totally ruin after Dutch Militer Agression I by the reply attacks to Dutch, this must be paid expensively with the borbardment of Dakota VT – CLA plane that cause the pioneer figures. Of TNI – AU fell in the bottle. The replyattacts of TNI – AU is commemorated as “Hari Jadi Kopatdara”, whereas the whole 29 July 1947 events is commemorated as “ Hari Bakti TNI – AU”.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1 Para pelaku serangan balasan TNI – AU pada tanggal 29 Juli 1947. Dari kiri ke kanan : Kaput, Dulrachman, Sutardjo, Mulyono, Sutardjo Sigit, dan Suharnoko Harbani.
- Gambar 2 Jenis pesawat *Cureng* yang digunakan untuk menyerang kota Salatiga dan Ambarawa.
- Gambar 3 Jenis pesawat *Guntei* yang digunakan untuk menyerang kota Semarang.
- Gambar 4 Jenis pesawat *Hayabusha* yang batal diikutsertakan dalam serangan terhadap kota Semarang.
- Gambar 5 Replika puing-puing pesawat *Dakota VT – CLA*.
- Gambar 6 Lukisan yang menggambarkan penyergapan pesawat *Kittyhawk* Belanda terhadap pesawat *Dakota VT – CLA*.
- Gambar 7 Marsekal Muda (Anumerta) Agustinus Adisutjipto.
- Gambar 8 Marsekal Muda (Anumerta) Prof. Dr. Abdulrachman Saleh.
- Gambar 9 Kapten (Anumerta) Adisumarmo Wiryokusumo.
- Gambar 10 Patung Abdulrachman Saleh (kiri) dan Agustinus Adisutjipto (kanan).
- Gambar 11 Pintu gerbang Monumen Perjuangan TNI – AU.
- Gambar 12 Tugu Monumen Perjuangan TNI – AU setelah direnovasi.
- Gambar 13 Cungkup makam tokoh pelopor TNI – AU dan istri. Dari kiri ke kanan : makam Agustinus Adisutjipto, Ny. Rahayu Adisutjipto, Abdulrachman Saleh, dan Ny. Ismudiati Abdulrachman Saleh.

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Glossary
- Lampiran 2 Daftar Informan
- Lampiran 3 Rute Operasi Udara 29 Juli 1947.
- Lampiran 4 Wilayah Republik Indonesia Menurut Perjanjian Linggarjati.
- Lampiran 5 Jalur Penerobosan Blokade Udara Tahun 1947 sampai 1948.
- Lampiran 6 Lokasi Jatuhnya Pesawat *Dakota* VT – CLA.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dengan diproklamasikan kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945, bukan berarti penderitaan bangsa Indonesia sudah berakhir karena telah terlepas dari belenggu penjajahan. Justru tantangan yang dihadapi oleh bangsa Indonesia semakin berat; di satu sisi bangsa Indonesia harus membangun kembali tanah air Indonesia yang porak poranda akibat perang dengan penjajah (hal ini tentu membutuhkan waktu, tenaga, dan biaya), di sisi lain bangsa Indonesia masih harus menghadapi bangsa Belanda yang ingin menjajah kembali bumi Indonesia.

Kedatangan kembali Belanda di Indonesia dengan membonceng tentara Sekutu dalam rangka melucuti tentara Jepang, tentu saja menimbulkan kemarahan bagi rakyat Indonesia, karena sudah merasakan bagaimana penderitaan selama dijajah oleh Belanda dalam jangka waktu yang sangat lama. Hal ini menyebabkan banyak terjadinya pertempuran melawan Belanda dan Sekutu (Inggris), meskipun sebetulnya rakyat Indonesia tidak menghendaki berperang dengan tentara Inggris dan kedatangan Inggris di Indonesia bukan untuk berperang dengan rakyat Indonesia.

Meskipun dengan kekuatan dan persenjataan yang terbatas, rakyat Indonesia berusaha melawan Belanda yang persenjataannya lebih lengkap dan modern. Selain perjuangan di darat, perjuangan bangsa Indonesia juga dilakukan lewat udara. Seperti halnya perjuangan di darat, perjuangan lewat udara ini juga

penuh dengan keterbatasan sarana dan prasarana yang dimiliki oleh pejuang Indonesia, bahkan resiko dan tantangannya lebih besar daripada perjuangan di darat, antara lain terbatasnya jumlah pesawat serta jumlah dan kualitas penerbangnya.

Salah satu perjuangan yang dipersembahkan oleh para pejuang udara Indonesia adalah yang terjadi pada tanggal 29 Juli 1947, yang selanjutnya kita kenal sebagai "Hari Bakti TNI – AU". Dalam peristiwa 29 Juli tersebut, telah terjadi dua peristiwa penting yang berkaitan dengan perjuangan bangsa Indonesia, khususnya para pelopor TNI – AU. Peristiwa pertama adalah pemboman terhadap tiga kota yang diduduki oleh Belanda, yang dilakukan oleh para penerbang Indonesia. Sedangkan peristiwa yang kedua adalah ditembak jatuhnya pesawat terbang yang membawa tokoh perintis TNI – AU oleh pesawat tempur Belanda, yang menyebabkan gugurnya para tokoh tersebut.

Para pelopor TNI-AU membangun "sayap tanah air" dengan menghadapi banyak tantangan, antara lain karena mereka membangun Angkatan Udara RI benar-benar dari bawah secara mandiri tanpa dibantu dan dipersiapkan oleh penjajah Belanda maupun Jepang, dengan segala keterbatasan yang ada. Penjajah Belanda dan Jepang memang terlalu "pelit" untuk membangun angkatan udara bagi negara jajahannya dan mendidik rakyat pribumi untuk menjadi penerbang. Perbandingan dengan India sangat kontras; konon pada awal kemerdekaannya 15 Agustus 1947 negeri itu sudah mempunyai ratusan penerbang. Salah seorang diantaranya bahkan menjadi komandan skuadron.¹⁾

¹⁾ *Angkasa* No. 7 April 1999.

Terbentuknya Angkatan Udara RI sendiri melalui proses yang tidak mudah. Diawali dengan dibentuknya Tentara Keamanan Rakyat (TKR) berdasarkan Maklumat Pemerintah tanggal 5 Oktober 1945.²⁾ Pada waktu itu angkatan udara yang menjadi bagian TKR masih bernama TKR Jawatan Penerbangan, yang membina dirinya dengan fasilitas yang serba kurang.³⁾ Ketika TKR diubah menjadi TRI (Tentara Republik Indonesia) pada tanggal 25 Januari 1946, TKR Jawatan Penerbangan ikut menyesuaikan diri.⁴⁾ dengan berganti nama menjadi TRI Jawatan Penerbangan. Berdasarkan penetapan Pemerintah No.6/SD tanggal 9 April 1946, sejak tanggal 9 April 1946 nama itu diubah lagi menjadi TRI Angkatan Udara yang kemudian dikenal dengan nama AURI.⁵⁾

Berdasarkan penetapan itu juga, susunan pimpinan TRI-AU adalah sebagai berikut :

- a. Pimpinan Tertinggi TRI-AU dijabat : Panglima Besar (Pangsar) Jenderal Sudirman.
- b. Kepala Staf TRI-AU : Suryadi Suryadarma, dengan pangkat Komodor Udara (sama dengan Jenderal Mayor pada TRI-AD).
- c. Wakil Kepala Staf TRI-AU I : R. Sukarnen Martokusumo, dengan pangkat Komodor Muda Udara (sama dengan Kolonel).

²⁾ *40 Tahun Angkatan Bersenjata Republik Indonesia* (Jilid I), Jakarta, Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI, hal. 15.

³⁾ *40 Tahun Angkatan Bersenjata Republik Indonesia*, hal. 28.

⁴⁾ *30 Tahun Indonesia Merdeka (1945 – 1949)*, Jakarta, Tira Pustaka, 1980, hal. 91.

⁵⁾ *40 Tahun Angkatan Bersenjata Republik Indonesia*, hal. 28.

d. Wakil Kepala Staf TRI-AU II : Agustinus Adisutjipto, dengan pangkat Komodor Muda Udara (sama dengan Kolonel).⁶⁾

Dengan perubahan nama menjadi AURI (Angkatan Udara Republik Indonesia), kesenjataan udara RI merupakan angkatan yang berdiri sendiri sejajar dengan angkatan darat dan angkatan laut.⁷⁾ Adapun tanggal 9 April 1946 selanjutnya diperingati sebagai hari AURI (TNI-AU). Sebelumnya tanggal 9 April tersebut diperingati sebagai Hari Penerbangan Nasional (Hapenas). Namun pada tanggal tersebut tidak terjadi peristiwa penerbangan Indonesia, tetapi hanya tercatat sebagai keputusan Presiden RI pertama dari TRI Jawatan Penerbangan menjadi Angkatan Udara Republik Indonesia.⁸⁾

Ketika diserahi tugas membentuk angkata udara, Suryadarma seperti dihadapkan kepada "*mission impossible*". Bagaimana tidak, Jepang mewariskan pesawat terbang cukup banyak meskipun jauh dari ideal. Di sisi lain, Angkatan Udara Indonesia menghadapi kendala besar dengan minimnya SDM yang tersedia akibat fatal penjajahan Belanda dan Jepang.⁹⁾ Suryadarma menyadari keterbatasan republik yang belum seumur jagung ini, namun Suryadarma tidak mudah menyerah, ia dan perwira-perwira angkatan udara lain dengan gigih

⁶⁾ Sutrisno, *Marsekal TNI Suryadi Suryadarma*, Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985, hal. 42.

⁷⁾ TSM No. 59 Th. V/Mei 1992.

⁸⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, Jakarta, Badan Musyawarah Musea, 1985, hal. 108.

⁹⁾ Angkasa No. 7 April 1999.

mengkonsolidasi angkatan perang yang baru terbentuk itu.¹⁰⁾ Mereka berusaha membangun “kekuatan udara” untuk mempertahankan bumi Indonesia dari kemungkinan kembali tentara Belanda¹¹⁾ Menyusun kekuatan udara bukan merupakan beban yang mudah, mengingat keadaan yang serba darurat, tidak adanya tenaga ahli, serta keuangan yang sangat kurang.¹²⁾

Pada tanggal 10 Oktober 1945 di Cibeureum (Tasikmalaya), Adisutjipto untuk pertama kalinya menerbangkan pesawat “Banteng” (*Nishikoren*) peninggalan Jepang yang sama sekali belum pernah dicobanya.¹³⁾ Selanjutnya Adisutjipto menerbangkan kembali sebuah pesawat dengan tipe yang lain, yaitu *Cureng*, pada tanggal 27 Oktober 1945. Peristiwa ini menjadi catatan penting karena pesawat itu ditandai warna merah putih, lambang Republik Indonesia.¹⁴⁾, sekaligus Adisutjipto tercatat sebagai orang Indonesia pertama yang menerbangkan pesawat pesawat berbendera merah putih. Keberhasilan ini menambah semangat bagi para teknisi Indonesia untuk memperbaiki pesawat-pesawat peninggalan Jepang yang rusak untuk bisa diterbangkan lagi. Hasilnya, dalam waktu singkat berpuluh-puluh pesawat siap mengudara kembali.¹⁵⁾

Di saat kebutuhan penerbang mulai terasa, pada tanggal 1 Desember 1945, Suryadarma memerintahkan membentuk sekolah penerbang di Maguwo,

¹⁰⁾ *Ibid.*

¹¹⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, hal. 108.

¹²⁾ Forra No. 08/TH.III/1995.

¹³⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, hal. 108.

¹⁴⁾ Forra No. 08/TH.III/1995.

¹⁵⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, hal. 110.

dan Adisutjipto ditunjuk sebagai kepala sekolah.¹⁶⁾, sekaligus instruktur yang mendidik kader-kader angkatan udara. Berkat adanya sekolah penerbangan tersebut, lahirlah berpuluh-puluh pemuda penerbang serta para pemuda yang terampil sebagai penerjun handal.¹⁷⁾ Pada tanggal 9 April 1946 Angkatan Udara RI mempunyai personel yang terdiri atas hanya beberapa ratus perwira dan beberapa ribu bintara dan tamtama, serta dalam keadaan yang unik, yaitu mempunyai pesawat lebih banyak daripada awaknya.¹⁸⁾

Suryadarma memperkirakan bahwa Belanda pasti akan menyerang pangkalan udara RI. Untuk menyelamatkan kekuatan yang telah ada, Kasau telah memerintahkan pesawat dan awaknya disebar. Ada yang ditempatkan di Madiun, Malang, Tasikmalaya, Kalijati, dan lain-lain.¹⁹⁾ Namun hasil jerih payah yang dilakukan para pejuang AURI dalam membentuk angkatan udara dengan modal pesawat-pesawat buatan Jepang itu, berlanjut dengan "kehancuran besar" akibat serangan udara Belanda pada tanggal 21 Juli 1947.

Terjadinya peristiwa 29 Juli 1947 diawali dari tindakan Belanda yang melanggar perjanjian Linggarjati dengan melancarkan Agresi/Aksi Militer I. Hasil dari perundingan Linggarjati menimbulkan perselisihan pendapat sebagai akibat perbedaan penafsiran ketentuan-ketentuan dalam persetujuan Linggarjati. Belanda tetap mendasarkan tafsirnya pada pidato Ratu Wilhelmina tanggal 7 Desember 1942, bahwa Indonesia akan dijadikan anggota *Commonwealth* dan akan

¹⁶⁾ Angkasa No.2 November 1999.

¹⁷⁾ Forra No.08 TH.III/1995.

¹⁸⁾ TSM No.59 Th. V/Mei 1992.

¹⁹⁾ Angkasa No.11 Agustus 1994.

membentuk federasi, sedangkan hubungan luar negerinya diurus oleh Belanda. Belanda juga dituntut agar segera diadakan *gendarmerie* bersama.²⁰⁾

Sebenarnya Belanda tahu bahwa *gendarmerie* bersama itu akan ditolak oleh RI, yang memang tidak sepatutnya, tetapi tetap dimajukan sebagai alasan untuk memulai perang. Belandapun juga tahu bahwa perintah penghentian tembak-menembak harus dilakukan oleh kedua pihak dan memang telah diperintahkan semenjak tanggal 14 Oktober 1946, tetapi Belanda bersikeras menuntut agar RI saja berbuat demikian, dengan alasan untuk melakukan perang. Atau kalaupun dikabulkan, akan dijadikan Belanda sebagai alasan bahwa Indonesialah yang selalu melanggar *cease fire*.²¹⁾

Ketika RI mengadakan hubungan dengan luar negeri, hal ini tidak disetujui oleh Belanda, sehingga Belanda menganggap Indonesia tidak mentaati isi perjanjian Linggarjati. Hal tersebut mungkin saja karena banyak terdapat ketidakjelasan mengenai isi dari Linggarjati, sehingga pihak Indonesia merasa tidak begitu jelas di dalam penerapannya. Kenyataan ini menyebabkan Belanda tidak puas dan menganggap RI tidak bersedia mentaati perjanjian Linggarjati.²²⁾ Keadaan menjadi genting, dan usaha Kabinet Amir Syarifuddin untuk membuka kembali perundingan mengalami kegagalan.²³⁾ Ketidakpuasan Belanda mencapai puncaknya ketika tanggal 20 Juli malam hari Belanda menyatakan tidak terikat

²⁰⁾ *30 Tahun Indonesia Merdeka*, hal. 144.

²¹⁾ Sarnawi, *25 Tahun Merdeka*, hal. 31.

²²⁾ G. Moedjanto, *Indonesia Abad ke-20* (Jilid I), Yogyakarta, Kanisius, 1988, hal. 189.

²³⁾ L.M. Sitorus, *Sejarah Pergerakan dan Kemerdekaan Indonesia*, Jakarta, Dian Rakyat, 1988, hal. 113.

lagi oleh persetujuan tersebut dan bebas bertindak.²⁴⁾ dengan demikian perjuangan beralih dari diplomasi ke kekerasan.²⁵⁾

Bebasnya tindakan Belanda itu dinyatakan dengan melancarkan serangan serentak di seluruh wilayah RI, dari semua pangkalan militer Belanda di Jawa dan Sumatera. Khusus di Jawa, gerakan seluruhnya ditujukan ke Yogyakarta.²⁶⁾ Hal ini berarti agresi (I) bagi RI yang dilancarkan keesokan harinya tanggal 21 Juli 1947 dengan menyerang daerah-daerah RI baik di Jawa maupun di Sumatera dengan menggunakan seluruh kekuatan Belanda, termasuk pesawat-pesawat terbang.²⁷⁾ Dengan agresi ini Belanda dapat menduduki kota-kota besar, tetapi tidak berhasil menghancurkan perjuangan gerilya di pedalaman dan merebut ibukota RI Yogyakarta.²⁸⁾

Dengan agresi itu tamatlah riwayat perjanjian Linggarjati dan mulailah babak baru dalam sejarah Perjuangan Kemerdekaan RI: Perang Kolonial I (perang mempertahankan koloni, dipandang dari segi kepentingan Belanda) atau Perang Kemerdekaan I (perang mempertahankan kemerdekaan, dipandang dari segi RI).²⁹⁾ Belanda sendiri menyebut agresinya itu Aksi Polisionil, dengan alasan

²⁴⁾ G. Moedjanto, hal 189.

²⁵⁾ L.M. Sitorus, hal. 113.

²⁶⁾ K.M.L. Tobing, *Perjuangan Politik Bangsa Indonesia Linggarjati*, Jakarta, Gunung Agung, 1986, hal.130.

²⁷⁾ G. Moedjanto, hal.189.

²⁸⁾ L.M. Sitorus, hal. 113.

²⁹⁾ G. Moedjanto, hal.189.

bahwa seluruh Indonesia ini adalah wilayah kekuasaannya yang utuh, setelah Belanda menyatakan tidak terikat lagi oleh perjanjian Linggarjati tersebut.³⁰⁾

Pada waktu itu hampir seluruh pangkalan udara RI menjadi sasaran, termasuk pangkalan udara Maguwo yang diketahui sebagai pusat kekuatan udara RI pada waktu itu.³¹⁾ Pada tanggal 21 Juli 1947 pukul 07.00, empat buah pesawat pemburu Belanda mengelilingi kota Yogyakarta selama 15 menit dan membom lapangan terbang Maguwo. Sore harinya pukul 15.00, kembali lapangan terbang Maguwo dibom Belanda.³²⁾ Meskipun demikian serangan udara Belanda atas Maguwo tidak membawa kerusakan besar karena kabut tebal meliputi Maguwo.³³⁾

Di segala front, Belanda menyerang RI dengan didahului oleh pemboman yang membabi-buta.³⁴⁾ Serangan Belanda tersebut menyebabkan pesawat-pesawat terbang Angkatan Udara RI yang merupakan peninggalan dari Jepang banyak yang hancur dan rusak berat, antara lain pesawat pemburu *Hayabusha*, pesawat pengintai dan pembom *Guntei*, dan pesawat pembom "Diponegoro".³⁵⁾ sehingga menyebabkan lumpuhnya sayap udara Indonesia untuk sementara waktu.³⁶⁾

³⁰⁾ I Niyoman Dekker, *Sejarah Indonesia Baru 1945 – 1949 ; Revolusi Nasional atau Perang Kemerdekaan* (Terbitan I), Malang, Lembaga Penerbitan IKIP Malang, 1963, hal. 58.

³¹⁾ *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala* (Dalam Informasi), Yogyakarta, 1994, hal. 18.

³²⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, hal. 114.

³³⁾ *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala* (Dalam Informasi), Yogyakarta, 1994, hal.

³⁴⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, hal. 114.

³⁵⁾ *Catur Windu Kopatdara : 29 Juli 1945 – 29 Juli 1979*, Jakarta, 1979, hal. 8.

³⁶⁾ Kelompok Kerdja Staf Angkatan Bersenjata, *Sedjarah Singkat Perjuangan Bersenjata Bangsa Indonesia*, Djakarta, Kelompok Kerja UI, 1967, hal. 67.

Melihat apa yang dilakukan oleh Belanda tersebut, Angkatan Udara RI berkesimpulan bahwa tindakan Belanda yang merupakan pelanggaran terhadap persetujuan Linggarjati, telah dianggap oleh anggota-anggota Angkatan Udara RI sebagai suatu tantangan yang harus dibalas³⁷⁾, meskipun dengan kekuatan yang jauh lebih kecil daripada kekuatan udara Belanda. Paling tidak, hal tersebut untuk menunjukkan kepada Belanda bahwa RI yang masih berusia muda telah memiliki angkatan udara, meskipun dengan segala keterbatasan yang dimilikinya. Rencana pembalasan tersebut sekaligus sebagai “uji coba” kemampuan tempur atau operasi militer angkatan udara yang tentu saja masih “hijau” itu, meskipun dalam keadaan lemah karena kehilangan sebagian besar kekuatan akibat Agresi Militer I Belanda. Yang terpenting adalah dalam perjuangan mempertahankan kemerdekaan RI, AURI sebagai salah satu unsur kekuatan bersenjata RI tidak ketinggalan mengambil peranan di dalamnya.³⁸⁾

B. Perumusan Masalah

Setelah mendapatkan gambaran tentang latar belakang dari seputar peristiwa 29 Juli 1947 tersebut, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana gambaran kekuatan udara RI dan Belanda (di Indonesia) pada tahun 1947 ?

³⁷⁾ *Catur Windu Kopatdara : 29 Juli 1947 – 29 Juli 1979*, Jakarta, 1979, hal. 8.

³⁸⁾ Trihadi, *Sejarah Perkembangan Angkatan Udara*, Jakarta, Pusat Sejarah ABRI, 1971, hal. 12.

2. Bagaimana proses serangan udara Belanda dalam Agresi Militer I dan serangan balasan TNI – AU ?
3. Bagaimana proses jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan tentang seputar peristiwa 29 Juli 1947 ini adalah :

1. Untuk mengetahui gambaran kekuatan udara RI dan Belanda (di Indonesia) pada tahun 1947.
2. Untuk mengetahui proses serangan udara Belanda dalam Agresi Militer I dan serangan balasan TNI-AU.
3. Untuk mengetahui proses jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA.

D. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian mengenai seputar peristiwa 29 Juli 1947 ini diharapkan dapat membawa manfaat, antara lain :

1. Untuk menambah pengetahuan yang mengulas tentang peristiwa 29 Juli 1947.
2. Untuk membangkitkan kebanggaan pada generasi penerus bangsa Indonesia berkaitan dengan perjuangan para pahlawan, khususnya para pahlawan udara Indonesia.
3. Untuk mengangkat sejarah terjadinya Peristiwa 29 Juli 1947 agar lebih dikenal oleh generasi muda Indonesia, mengingat pemahaman dan

penghargaan generasi muda zaman sekarang terhadap sejarah perjuangan bangsanya mulai memudar.

E. Landasan Teori

Teori merupakan alat yang terpenting dari suatu ilmu pengetahuan. Tanpa teori hanya ada pengetahuan tentang serangkaian fakta saja, tetapi tidak akan ada ilmu pengetahuan. Kecuali menyimpulkan generalisasi-generalisasi dan fakta-fakta dari hasil pengamatan, teori juga memberikan kerangka orientasi untuk analisa dan klasifikasi dari fakta-fakta yang dikumpulkan untuk penelitian, memberi ramalan terhadap gejala-gejala baru yang akan terjadi, dan mengisi lowongan-lowongan dalam pengetahuan kita tentang gejala-gejala yang telah atau sedang terjadi.³⁹⁾

Teori dan penelitian harus bersama-sama berfungsi dalam menambah pengetahuan ilmiah, dan seorang peneliti sosial tidak boleh menilai teori terlepas dari empiris, melainkan selalu harus menghubungkan satu dengan yang lain. Kalau kita mengadakan penelitian maka adalah paling tepat kalau kita mendasarkan diri atas teori yang telah ada dan kemudian sebagai hasil dari penelitian yang dilakukan kita dapat memperluas, mempengaruhi atau mengkoresi teori tersebut. Sebaliknya teori juga bisa menjadi pedoman yang dapat mengarahkan suatu penelitian yang empiris dengan menunjukkan fakta macam

³⁹⁾ Koertjaningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta, Gramedia Pustaka Utama, 1993, hal 10.

apa dan hubungan macam apa yang perlu dianalisa agar kita dapat memperkembangkan teori tersebut.⁴⁰⁾

Dalam penelitian yang berjudul “Seputar Peristiwa 29 Juli 1947; Hari Bakti TNI – AU”, apabila judul tersebut kita cermati secara mendalam, maka perhatian kita akan terpusat pada kata “bakti”. Kata bakti berasal dari bahasa Kawi atau Jawa Kuno (*bhakti*) yang berarti setia atau hormat. Sebagai contoh, berbakti kepada bangsa dan negara bisa berarti usaha atau tindakan yang menunjukkan kesetiaan dan penghormatan kepada bangsa dan negara. Adapun hubungannya dengan judul penelitian di atas adalah, para pejuang AURI/TNI-AU telah menunjukkan bakti mereka kepada Ibu Pertiwi dengan turut berjuang mempertahankan kemerdekaan Republik Indonesia. Apa yang telah mereka lakukan disebabkan oleh tekad mereka yang begitu besar untuk turut berjuang menghadapi penjajah, tanpa memikirkan pamrih atau balas jasa yang akan mereka terima. Yang ada di dalam benak mereka adalah bahwa mereka dapat berpartisipasi di dalam perjuangan dengan mempertaruhkan jiwa dan raga mereka saja, mereka sudah sangat bangga.

Dengan berbakti secara tulus ikhlas demi bangsa dan negara, para pejuang dan pelopor TNI – AU tersebut telah menunjukkan jiwa nasionalisme mereka kepada negara dan bangsa Indonesia. Menurut pandangan Hans Kohn, nasionalisme adalah suatu paham yang berpendapat bahwa kesetiaan individu harus diserahkan kepada negara kebangsaan.⁴¹⁾ Apabila pengertian nasionalisme

⁴⁰⁾ J. Vredendregt, *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*, Jakarta, Gramedia, 1980, hal 2.

⁴¹⁾ Hans Kohn, *Nasionalisme : Arti dan Sedjarahny*a (Terjemahan), Djakarta, Pustaka Sardjana, 1961, hal. 11.

ini dihubungkan dengan perjuangan para pelopor TNI – AU dalam peristiwa 29 Juli 1947 tersebut, maka hal tersebut sangat berkaitan erat. Apa yang telah dilakukan oleh para pejuang TNI – AU itu jelas mencerminkan makna dari nasionalisme menurut Kohn tersebut, dimana mereka mengutamakan perjuangan mempertahankan kemerdekaan dan memomorduakan kepentingan pribadi, serta mempertaruhkan jiwa raga mereka (bahkan Adisutjipto dan kawan-kawan harus kehilangan nyawanya dalam perjuangan membela kemerdekaan bangsa ini).

Apa yang telah dilakukan oleh para pejuang dan pelopor TNI – AU itu, entah hal itu karena keinginan mereka sendiri dengan sukarela atau mungkin mereka dengan terpaksa karena merekalah yang ditunjuk, yang jelas mereka telah menunjukkan semangat nasionalisme mereka dengan menyerahkan kesetiaan mereka kepada negara dan bangsa. Dalam kondisi negara Republik Indonesia yang masih “balita”, dengan segala keterbatasan yang ada, mereka telah menunjukkan bakti mereka kepada negara. Kenyataan ini dapat dibandingkan dengan kondisi di India. Selain kemerdekaannya “diberi” oleh penjajahnya, ketika merdeka negeri itu sudah mempunyai ratusan penerbang, bahkan sudah ada orang India yang berpangkat Letnan Kolonel pada Angkatan Udara Inggris. Sementara Indonesia membangun angkatan udaranya benar-benar dari bawah.⁴²⁾

Dengan ketertinggalannya itu pejuang-pejuang AURI-pun tidak ketinggalan dalam sejarah revolusi.⁴³⁾ Dikatakan ketinggalan karena pada masa penjajahan Belanda hampir tidak ada kesempatan bagi para pemuda Indonesia

⁴²⁾ *Angkasa* No.11 Agustus 1994.

⁴³⁾ Iwa Kusuma Sumantri, *Sedjarah Revolusi Indonesia*, (Jilid ke-2), hal. 127

untuk dididik di bagian angkatan udara, terutama untuk menjadi penerbang. Hal tersebut disebabkan karena Belanda beranggapan bahwa pekerjaan di bagian angkatan udara, apalagi menjadi penerbang, dianggap terlalu tinggi untuk golongan pribumi. Di zaman Jepangun hanya sedikit saja orang Indonesia yang dipekerjakan pada instansi Angkatan Udara Jepang, khususnya di bagian bengkel-bengkel pemeliharaannya.⁴⁴⁾ Perjuangan pada tanggal 29 Juli 1947 itu sekaligus untuk membuktikan bahwa AURI bukanlah angkatan udara yang “manja” karena dibentuk dan dipersiapkan oleh penjajahnya, melainkan dengan usaha keras yang mandiri dan dimulai dari bawah.

Dalam menyinggung sumbangan yang diberikan oleh para pejuang udara kita pada peristiwa 29 Juli 1947 tersebut, “mau tidak mau” kita memang harus menempatkan Adisutjipto sebagai tokoh utama yang paling besar perannya dalam merintis perjuangan RI lewat angkatan udara. Adisutjiptolah yang merintis sekolah penerbang Indonesia di Yogyakarta, dengan modal pesawat-pesawat peninggalan Jepang yang kebanyakan kurang layak dari segi kualitasnya. Ternyata jerih payah Adisutjipto tidak sia-sia, terbukti dalam waktu relatif singkat usaha pendidikan penerbang yang sifatnya masih darurat itu telah menghasilkan penerbang-penerbang yang tangguh dan berani; telah pula dibuktikan dengan hasil gemilang yang dicapai dari serangan udara atas kota-kota Semarang, Salatiga, dan Ambarawa yang dilakukan oleh kadet-kadet penerbang hasil pendidikan tersebut.⁴⁵⁾

⁴⁴⁾ *Ibid*, hal. 127.

⁴⁵⁾ *Catur Windu Kopadara : 29 Juli 1947 – 29 Juli 1979*, Jakarta, 1979, hal. 4.

Satu hal yang juga merupakan prestasi adalah, Angkatan Udara Indonesia merupakan salah satu angkatan udara yang lahir relatif cepat dibandingkan dengan usia negaranya itu sendiri. Sebagai perbandingan, USAF (Angkatan Udara Amerika Serikat) memerlukan waktu 40 tahun, sejak kelahirannya sebagai *Aeronautika Division United States Army* pada tanggal 1 Agustus 1907 untuk menjadi angkatan udara yang berdiri sendiri (USAF) pada tanggal 18 September 1947. Sementara TNI-AU hanya memerlukan waktu tujuh bulan, sejak kelahirannya sebagai Jawatan Penerbangan TKR pada tanggal 5 Oktober 1945 untuk menjadi angkatan udara yang berdiri sendiri (TRI – AU) pada tanggal 9 April 1946.⁴⁶⁾ Hal ini merupakan prestasi yang sangat membanggakan bagi bangsa Indonesia, karena angkatan udaranya lahir lebih dulu daripada Angkatan Udara Amerika Serikat, padahal Amerika Serikat merupakan negara raksasa yang usia kemerdekaannya jauh lebih tua daripada Indonesia.

Melihat dari gugurnya Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, andaikata para pahlawan nasional tersebut tidak sedini itu dipanggil Tuhan, betapa besar sumbangan yang dapat mereka berikan bagi penerbangan TNI – AU, terutama dalam menyongsong pesatnya IPTEK kedirgantaraan pada umumnya dan ke-angkatan udara-an pada khususnya.⁴⁷⁾ Sebelum peristiwa yang menimpa mereka terjadi, mungkin mereka sudah memperhitungkan situasi dan kondisi yang tidak aman. Pada waktu itu Belanda berusaha dengan segala kekuatannya untuk menghancurkan Indonesia. Belanda memblokir Pulau Jawa, baik dengan kapal-

⁴⁶⁾ TSM No. 59 Tahun V/Mei 1992.

⁴⁷⁾ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

kapalnya maupun dengan pesawat-pesawat terbangnya, yakni untuk mengepung dan mengisolir Pulau Jawa, bukan saja dari hubungannya dengan negeri-negeri lain, tetapi juga dari pulau-pulau Indonesia lainnya.⁴⁸⁾ Di sisi lain, blokade ini sebenarnya juga untuk mematahkan semangat juang para prajurit TNI – AU, disamping akan mempersempit ruang gerak dan membatasi laju pertumbuhan kekuatan Angkatan Udara RI yang waktu itu sedang tumbuh.⁴⁹⁾ Namun tantangan tersebut tidak menyurutkan jiwa nasionalisme dan semangat juang para pejuang RI, baik dengan kapal laut maupun pesawat terbang, dengan tujuan untuk mencari bantuan senjata, obat-obatan, dan lain-lain yang diperlukan untuk perjuangan, hingga akhirnya jatuh korban pesawat *Dakota* VT-CLA tersebut.

F. Tinjauan Pustaka

Buku-buku yang membahas tentang sejarah Indonesia yang berkaitan dengan angkatan udara secara umum tidak terlalu sulit diperoleh. Namun untuk membahas sejarah Angkatan Udara Indonesia pada peristiwa 29 Juli 1947 masih sangat terbatas untuk ditemukan. Kalaupun ada, tidak membahas secara khusus dan hanya mengulas secara terbatas. Maka untuk menulis sejarah yang berkaitan dengan peristiwa 29 Juli 1947 diperlukan juga sumber-sumber yang ada pada masyarakat dengan jalan mengadakan penelitian. Namun secara umum penulis dapat menyampaikan beberapa buku sumber yang kiranya dapat mewakili untuk

⁴⁸⁾ Iwa Kusuma Sumantri, hal. 127.

⁴⁹⁾ TSM No. 66 Tahun VI/1992.

menjawab permasalahan-permasalahan yang ada. Sumber pokok yang digunakan antara lain :

Sejarah Perkembangan Angkatan Udara karya Trihadi dan diterbitkan oleh Pusat Sejarah ABRI tahun 1971, *Biografi Marsekal TNI Suryadi Suryadarma* karya Sutrisno dan diterbitkan oleh Departemen Pendidikan dan Kebudayaan tahun 1985, *Buku Panduan Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala* tahun 1994, *Sedjarah Singkat Perjuangan Bersendjata Bangsa Indonesia* karya Kelompok Kerdja Staf Angkatan Bersenjata dan diterbitkan oleh Kelompok Kerdja UI tahun 1967, *Sedjarah Revolusi Indonesia (Jilid ke-2)* karya Iwa Kusuma Sumantri tahun 1963, dan *Catur Windu Kopatdara : 29 Juli 1947 – 29 Juli 1979* tahun 1979.

Adapun sumber pendukung yang digunakan antara lain : *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi* yang diterbitkan oleh Badan Musyawarah Musea tahun 1985, *40 Tahun Angkatan Bersenjata Republik Indonesia* yang diterbitkan oleh Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI tahun 1985, *Sekitar Perang Kemerdekaan Indonesia (Jilid 5)* karya A.H. Nasution dan diterbitkan oleh Angkasa tahun 1978, *Sejarah Indonesia Baru 1945 – 1949 : Revolusi Nasional atau Perang Kemerdekaan (Terbitan I)* karya I Nyoman Dekker dan diterbitkan oleh Lembaga Penerbitan IKIP Malang tahun 1963, *Indonesia Abad ke-20 (Jilid I dan II)* karya G. Moedjanto dan diterbitkan oleh Kanisius tahun 1988, serta beberapa literatur penunjang lainnya.

G. Metodologi Penelitian

Ciri khas dari penulisan sejarah adalah adanya batas waktu (temporal) dan tempat atau ruang (spasial). Dalam penulisan mengenai seputar peristiwa 29 Juli 1947, secara tidak langsung telah menunjukkan batasan waktu dan ruang. Batasan waktu adalah yang terjadi pada tahun 1947, khususnya atau tepatnya pada tanggal 29 Juli, dan batasan ruangnya adalah kota Yogyakarta, yang dipusatkan di lapangan terbang Maguwo. Meskipun demikian, batasan tempat tersebut juga mencakup kota Semarang, Salatiga, dan Ambarawa, walaupun hanya sedikit diulas.

Dalam mencari data dan sumber penulis menggunakan metode studi kepustakaan yang banyak tersimpan di perpustakaan-perpustakaan. Di samping itu digunakan juga metode wawancara. Keuntungan dari metode wawancara adalah data yang tertangkap lebih banyak melalui orang-orang yang terlibat dan kemungkinan yang hampir-hampir tidak terbatas untuk menggali sejarah dari pelakunya yang tidak disebutkan dalam dokumen. Dengan kata lain, dapat mengubah citra sejarah yang elitis kepada citra sejarah yang egalitarian.³⁰⁾ Di samping itu wawancara juga digunakan karena sumber tertulis mengenai sejarah peristiwa 29 Juli 1947 secara spesifik masih terbatas dan sulit untuk ditemukan, dengan demikian wawancara diharapkan dapat membantu menambah dan melengkapi sumber-sumber tertulis yang ada. Suatu hal yang perlu diingat adalah, perolehan data dari wawancara harus dijaga obyektivitasnya. Untuk itu si peneliti

³⁰⁾ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta, Tiara Wacana Yogya, 1994, hal. 25.

harus menjaga supaya ia tidak menjadi “terbawa hanyut” oleh keterangan subyektif serta penuh sentimen dari si informan.⁵¹⁾

Sebagai proses penulisan sejarah, langkah-langkah yang diambil oleh peneliti adalah sebagai berikut :

1. Pemilihan subyek untuk diselidiki.
2. Pengumpulan sumber-sumber informasi yang mungkin diperlukan untuk subyek tersebut.
3. Pengujian sumber-sumber tersebut untuk mengetahui sejati tidaknya.
4. Pemetikan unsur-unsur yang dapat dipercaya daripada sumber-sumber (atau bagian dari sumber-sumber) yang terbukti sejati.⁵²⁾

H. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran yang menyeluruh mengenai skripsi yang berjudul *Seputar Peristiwa 29 Juli 1947* ini, maka sistematika penulisannya sebagai berikut :

- Bab I Merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, landasan teori, tinjauan pustaka, dan metodologi penelitian.
- Bab II Menguraikan tentang gambaran kekuatan udara RI dan Belanda (di Indonesia) pada tahun 1947.

⁵¹⁾ Koertjaraningrat, hal. 168.

⁵²⁾ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah* (Terjemahan), Jakarta, Universitas Indonesia Press, 1975, hal 34

Bab III Menguraikan tentang proses serangan udara Belanda dalam Agresi Militer I dan serangan balasan TNI-AU.

Bab IV Menguraikan tentang jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA.

Bab V Penutup.

Demikianlah pembahasan mengenai Bab I yang merupakan bab pendahuluan dari skripsi ini. Selanjutnya akan kita bahas Bab II yang menguraikan kekuatan udara RI dan Belanda di Indonesia pada tahun 1947, di mana inti dari kekuatan udara udara tersebut adalah pesawat-pesawat terbang yang digunakan untuk pemboman atau serangan udara. Bagian ini akan menjelaskan sejarah singkat perkembangan kekuatan udara kedua pihak dari awal sampai tahun 1947. Untuk lebih memperjelas pembahasan mengenai perkembangan kekuatan udara RI dan Belanda, sebagai latar belakangnya perlu dibahas juga sejarah perkembangan pemboman dari udara (serangan udara) dan pesawat pembom.

BAB II

**GAMBARAN KEKUATAN UDARA RIDAN
BELANDA (DIINDONESIA) PADA TAHUN 1947**

A. Sejarah Pemboman dari Udara

Dalam peristiwa 29 Juli 1947, salah satu peristiwa terpenting adalah peristiwa pemboman dari udara (serangan udara dalam Agresi Militer I Belanda pada tanggal 21 Juli 1947 dan penyerangan terhadap kota Semarang, Salatiga, dan Ambarawa). Secara singkat dan terperinci, kita juga harus mengulas tentang sejarah pemboman dan perkembangan pesawat pembom itu sendiri. Ide tentang “pemboman” dari udara sebenarnya telah terbesit sejak dahulu kala, ribuan tahun yang lalu. Dalam legenda “Sinbad Si Pelaut” dikisahkan tentang burung raksasa yang dapat diperintahkan untuk menjatuhkan batu-batu besar dari cengkeramannya ke arah musuh-musuhnya di darat. Meskipun hanya dongeng belaka, paling tidak sejak dahulu orang sudah bisa menarik fakta bahwa segala sesuatu yang bisa terbang sangat potensial untuk dijadikan senjata spesial yang destruktif. Hal itu secara tidak langsung telah memberikan visi kekuatan udara, khususnya tentang “pemboman dari udara”.¹⁾

Sejak pertama kali pesawat terbang diciptakan oleh Wright bersaudara pada tanggal 17 Desember 1903, manusia sudah meramalkan bahwa pesawat terbang kelak akan menjadi peralatan yang ampuh dalam melumpuhkan musuh,

¹⁾ Pesawat Pemboman Sepanjang Masa, *Angkasa Edisi Koleksi*, TT, hal. 8.

dengan dimantaatkan untuk kepentingan militer. Lima tahun kemudian, pada tanggal 3 September 1908, Wright menerbangkan pesawat terbang pesanan *United States Army Signal Corp* yang merupakan pesawat militer pertama di dunia, dengan bentuk yang masih sederhana.²⁾ Sejarah mencatat, penggunaan pesawat terbang untuk pertempuran (pemboman) pertama kali terjadi pada tanggal 1 November 1911, dalam perang Italia -- Turki. Adalah penerbang Italia, Letnan Dua Giulio Gavotti, yang pertama kali melemparkan bom dari pesawat yang tengah terlibat dalam operasi militer. Sebuah bom sederhana berupa granat *Cipelli* sebesar 4,5 pon dijatuhkannya di Ain Zara dan tiga lagi dijatuhkan di Oasis Taguira.³⁾ Namun perlu diingat, bahwa pesawat pembom pertama kali itu masih merupakan pesawat sipil, bukan pesawat yang benar-benar didesain sebagai pesawat tempur atau pembom.⁴⁾

Pada masa pra Perang Dunia I, pesawat-pesawat terbang yang telah ada masih difungsikan sebagai pesawat pengintai, yaitu untuk melihat posisi lawan secara lebih jelas dari ketinggian.⁵⁾ Penggunaan pesawat terbang yang benar-benar didesain untuk berperang dimulai pada Perang Dunia I. Perang yang sebelumnya hanya menyertakan kekuatan darat dan lautpun seperti memunculkan uuansa baru.⁶⁾, karena telah mengubah pola peperangan dalam sejarah umat

²⁾ *Angkasa* No. 4 Januari 2000.

³⁾ *Pesawat Pembom Sepanjang Masa*, hal. 9.

⁴⁾ *Pesawat Tempur Sepanjang Masa*, *Angkasa* Edisi Koleksi, TT, hal. 8.

⁵⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus 1955.

⁶⁾ *Pesawat Pembom Sepanjang Masa*, hal. 9.

manusia.⁷⁾ Namun “usaha” kekuatan udara untuk dapat “diterima” sebagai suatu angkatan bersenjata yang sejajar dengan angkatan darat dan angkatan laut tidak berjalan mulus. Memang, ketika pesawat terbang muncul pada abad ke-20 itu, pihak militer tidak segera melihat aplikasinya di medan tempur. Seorang marsekal dari Perancis bahkan mengatakan bahwa pesawat terbang hanya cocok untuk keperluan olah raga saja.⁸⁾

Hingga berakhirnya Perang Dunia I, para petinggi militer negara-negara peserta perang masih beranggapan bahwa inti dari ketangguhan militer berada pada kekuatan darat dan laut, sehingga pandangan tentang pentingnya kekuatan udara masih dipandang sebelah mata. Namun berkat kemajuan teknologi penerbangan serta berbagai faktor lain, seperti pengalaman tempur dalam berbagai peperangan kecil pada periode antara Perang Dunia I dan II (1919 – 1938), menyebabkan doktrin peperangan udara semakin memperoleh pijakan dan pendukung. Berkecamuknya Perang Dunia II, baik di Eropa maupun Pasifik, semakin membuktikan kebenaran doktrin perang udara.⁹⁾

Dari awal kelahirannya, bahwa batasannya masih rancu antara pesawat terbang yang digunakan untuk berduel di udara dengan pesawat yang digunakan untuk menggempur musuh di darat, akhirnya untuk pesawat pembom dibedakan (berdasarkan jumlah atau banyaknya bom yang dapat dibawa, menurut ukuran tahun 40-an) menjadi :

⁷⁾ Angkasa No. 4 Januari 2000.

⁸⁾ Angkasa No 11 Agustus 1995.

⁹⁾ Angkasa No. 4 Januari 2000.



1. Pesawat pembom berat atau strategis (lebih dari 2500 kg bom).¹⁰⁾
2. Pesawat pembom sedang (500 – 2500 kg bom).
3. Pesawat pembom ringan (kurang dari 500 kg).¹¹⁾

Jenis pertama dan kedua merupakan pesawat “asli” pembom, sedangkan jenis ketiga merupakan pesawat “multifungsi.” Yang dimaksud dengan pesawat multifungsi adalah pesawat tempur/pemburu yang dapat membawa bom dan disebut pesawat pembom tempur serta pesawat latih atau pesawat kecil lainnya yang dimodifikasi agar dapat melakukan pemboman. Pesawat pembom strategis/berat bercirikan tubuhnya tambun atau raksasa menurut zaman itu dan biasanya bermesin empat, pesawat pembom sedang berukuran lebih kecil daripada pembom berat dan bermesin dua, sementara pembom ringan berukuran lebih kecil lagi dan hanya bermesin satu.

Jika dilihat dari cara menjatuhkan bom, maka pesawat pembom dibedakan menjadi :

1. Pesawat pembom datar.
2. Pesawat pembom tukik.

¹⁰⁾ Menjadi “anggota” negara-negara yang memiliki dan mengoperasikan pesawat pembom strategis merupakan kebanggaan atau prestise tersendiri. Pada tahun 1960-an, TNI-AU memiliki pesawat pembom strategis yang berasal dari Uni Soviet (Rusia). Kenyataan ini menyebabkan Indonesia menjadi negara keempat di dunia yang mengoperasikan pesawat pembom strategis setelah Amerika Serikat, Uni Soviet, dan Inggris, serta sekaligus mengukir prestasi sebagai angkatan udara terbesar di Asia Tenggara. Sayangnya kebanggaan tersebut tinggal kenangan hingga sekarang, karena akibat peristiwa G 30 S/PKI, hubungan Indonesia dengan Uni Soviet merenggang dan pesawat-pesawat pembom strategis TNI-AU tidak berumur panjang dan harus dibesituakan akibat tidak mendapatkan pasokan suku cadang. Meskipun demikian, “kebanggaan” itu masih “abadi” karena sampai sekarang tidak ada negara di Asia Tenggara yang (pernah) memiliki pesawat pembom strategis, kecuali Indonesia

¹¹⁾ R.J. Salatun, 1950, *Ke Udara* (Tjetakan ke-2), Djakarta, Pustaka Rakjat, hal. 103.

Pesawat pembom datar dapat mencakup segala jenis pesawat pembom (berat, sedang, dan ringan), sedangkan pesawat pembom tukik hanya merupakan pembom ringan. karena teknik pemboman dari pembom tukik adalah dengan cara menukik sambil menjatuhkan bom ke arah sasaran. Oleh karena itu pembom tukik berukuran kecil, bermesin tunggal, dan mempunyai bobot yang ringan (agar terhindar dari kehilangan gaya angkat akibat gaya gravitasi pada saat menukik).¹²⁾

Perang Dunia II menjadi bukti bahwa pesawat pembom telah menentukan jalannya perang terbesar sepanjang masa itu, yaitu sebagai perang pembuka dan penutup perang. Perang Dunia II dibuka di Eropa oleh Jerman dengan menggunakan pesawat pembom tukik *Ju-87 Stuka* untuk menyerang Polandia, dan ditutup oleh Amerika Serikat di Pasifik dengan menggunakan pesawat pembom strategis *B-29 Superfortress* untuk menjatuhkan bom atom di Jepang.¹³⁾ Perang Dunia II juga menjadi bukti keberhasilan pesawat pembom sebagai salah satu alat perang modern. Pesawat pembom terbukti mampu menghancurkan sasaran lebih cepat dibandingkan pemberangkatan pasukan darat.¹⁴⁾

Pasca Perang Dunia II, hanya dua negara peserta perang yang membuat dan memiliki pesawat pembom strategis, yaitu Amerika Serikat dan Inggris yang kebetulan adalah negara Sekutu. Sementara itu anggota negara poros, yaitu Jerman, Italia, dan Jepang, hanya membuat pesawat pembom sedang dan ringan karena lebih mengutamakan pembuatan pesawat tempur atau pembom tempur.

¹²⁾ *Ibid.*

¹³⁾ Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 30.

¹⁴⁾ *Ibid.*, hal. 25.

Adapun Belanda sebagai salah satu negara Sekutu tidak memiliki pesawat pembom strategis. Meskipun kekuatan udara Belanda sebagian besar bergantung kepada pesawat terbang buatan Amerika Serikat, Amerika Serikat lebih mengutamakan penggunaan pembom strategis untuk kepentingan perangnya sendiri daripada memberikannya /menjualnya kepada sesama negara Sekutu.

Selama beroperasi di Indonesia (perang kemerdekaan), Belanda menggunakan pesawat pembom sedang (B-25 *Mitchell*) dan ringan (fungsi ganda dari pesawat pemburu P-40 *Kittyhawk* dan P-51 *Mustang*). Republik Indonesia sendiri sebenarnya juga mewarisi pesawat pembom sedang dari Jepang (Ki-49 *Donryu/Rokojunana* dan Ki-48 *Shoki*), namun dalam kondisi yang rusak dan tidak laik terbang, bahkan akhirnya menjadi “mangsa” pesawat-pesawat Belanda, sehingga selanjutnya hanya memiliki pesawat pembom ringan (*Cuntei* dan *Haryabusha*). Karena selama di Indonesia Belanda tidak pernah mengoperasikan pesawat pembom strategis dan Jepang juga tidak menggunakan jenis pesawat yang sama, maka AURI (yang mewarisi pesawat-pesawat Jepang) pada masa perang kemerdekaan tidak memiliki pembom strategis. Jangankan pembom strategis, pesawat terbang bersenjata peninggalan Jepang saja jumlahnya terbatas, karena kebanyakan yang ada di Indonesia adalah pesawat latih “usang” (*Cureng*). Maka pada masa perjuangan dalam kondisi darurat, AURI berprinsip “tak ada rotan akar pun jadi”; tidak ada pesawat pembom, pesawat latih atau pesawat non pembom pun bisa digunakan untuk melakukan pemboman.

Meskipun menggunakan pesawat yang bukan standar untuk melakukan pemboman, para pejuang AURI ingin menunjukkan bahwa serangan balasan terhadap Belanda dapat dilakukan meskipun dengan kekuatan dan daya gempur

yang terbatas. Satu hal yang perlu diingat, akibat digunakannya pesawat non pembom untuk misi pemboman, menyebabkan pudarnya tembok pemisah antara pesawat pembom "sungguhan" dengan pesawat tempur, serang, dan latih yang juga dikerahkan untuk tugas-tugas pemboman.¹⁵⁾, dan hal ini terjadi sejak berlangsungnya pertempuran yang mulai melibatkan pesawat pembom itu sendiri.

Digunakannya pesawat pembom yang jauh lebih kecil, baik ukuran maupun jumlah bom yang dapat dibawa, mempunyai alasan tersendiri. Pertama, pesawat non pembom digunakan karena sasaran yang akan diserang merupakan sasaran yang berskala kecil atau tidak mempunyai nilai strategis, misalnya bangunan-bangunan dari kayu, iring-iringan kendaraan, dan sekelompok pasukan, sehingga tidak diperlukan bom dalam jumlah yang besar. Adapun pesawat pembom berat/strategis digunakan untuk menyerang sasaran yang bersifat strategis sehingga membutuhkan bom dalam jumlah yang besar, dan sasaran tersebut sebanding dengan biaya operasi pesawat pembom dan bomnya, misalnya pangkalan militer, pabrik senjata, maupun kilang-kilang minyak.

Mengenai alasan yang kedua, digunakannya pesawat pembom ringan karena negara yang berperang tidak mempunyai pesawat pembom jenis lainnya. TNI-AU/AURI pada tanggal 29 Juli 1947 tersebut melakukan pemboman dengan alasan yang kedua. Alasannya sederhana saja: TNI-AU tidak memiliki pesawat khusus pembom, apalagi pembom berat. Itupun sudah merupakan hal yang luar biasa, mengingat segala keterbatasan yang ada pada waktu itu (terutama pengalaman terbang pada malam hari).

¹⁵⁾ *Ibid*, hal. 4.

B. Perkembangan Kekuatan Udara RI Sebelum Tahun 1947

1. Upaya Pembangunan Fisik AURI

Untuk dapat membahas dan mengetahui seberapa “besar” kekuatan udara RI pada tahun 1947, perlulah kiranya terlebih dulu dibahas secara singkat perkembangan kekuatan bersenjata udara RI setelah proklamasi kemerdekaan. Seperti yang sudah disinggung pada bagian depan, Angkatan Udara RI dibangun secara mandiri oleh para pelopor AURI tanpa bantuan penjajah, dengan modal pesawat-pesawat peninggalan Jepang yang kebanyakan dalam kondisi tidak laik terbang. Memang dari beberapa literatur kadang-kadang terdapat perbedaan istilah dalam menyebutkan atau menggambarkan kondisi pesawat-pesawat Jepang. Ada sumber yang menyebut pesawat rongsokan atau bobrok, dan ada yang menyebut pesawat tua atau usang.

Pada waktu itu pangkalan-pangkalan udara di seluruh Indonesia masih dikuasai oleh tentara Jepang, baik *Kaigun Koku Butai* (Angkatan Laut) maupun *Rikugun Koku Butai* (Angkatan Darat). Usaha pertama TKR (Tentara Keamanan Rakyat) adalah merebut pangkalan-pangkalan udara tersebut beserta pesawat-pesawat terbang, peralatan lainnya, dan fasilitas-fasilitas dari tentara Jepang. Dapat disebutkan beberapa pangkalan udara, antara lain Pandanwangi (Lumajang), Bugis (Malang), Maospati (Madiun), Panasan (Surakarta), Morokrembangan (Surabaya), Kalibanteng (Semarang), Cililitan (Jakarta), Andir (Bandung), Cibeureum (Tasikmalaya), Maguwo

(Yogyakarta), Kalijati (Subang), Jatiwangi (Cirebon), Gorda (Banten), dan beberapa pangkalan udara di luar Jawa.¹⁶⁾

Seperti yang telah diutarakan pada bagian depan, pesawat-pesawat Jepang kebanyakan dalam kondisi tidak laik terbang karena rusak maupun minimnya suku cadang. Kerusakan pesawat tersebut disebabkan oleh bermacam-macam hal: karena serangan pasukan Sekutu, terkena peluru nyasar ketika terjadi baku tembak antara tentara Jepang dengan anggota TKR dalam usaha merebut/mengambilalih lapangan terbang tersebut, atau dengan sengaja dirusak oleh rakyat yang ikut menyerbu dengan menjarah bagian-bagian dari pesawat itu, misalnya diambil *fabryc*-nya (kulitnya yang terbuat dari kain terpal) untuk dibuat atap dokar.¹⁷⁾ Perihal direbutnya lapangan terbang yang masih dikuasai oleh tentara Jepang oleh pasukan BKR, dapat dilihat situasinya di Maguwo, yang kemudian menjadi pangkalan udara utama RI pada masa perjuangan mempertahankan kemerdekaan itu.

Sebelum merebut Maguwo, terlebih dulu pasukan TKR dan penduduk Yogyakarta merebut markas tentara Jepang di Kotabaru pada tanggal 6 dan 7 Oktober 1945. Awal dari pertempuran di Kotabaru disebabkan karena tentara Jepang di Kotabaru tidak bersedia menyerahkan senjata kepada pejuang dan rakyat Indonesia. Dengan jumlah korban meninggal yang cukup besar dari pihak Indonesia, yaitu 21 orang pemuda, akhirnya kedudukan Jepang di kota Yogyakarta berhasil diambilalih, tinggal di pangkalan udara Maguwo yang

¹⁶⁾ *Sejarah TNI-AU*, hal. 2.

¹⁷⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus 1994.

belum diserbu.¹⁸⁾ Meskipun kekuatan tentara Jepang di Maguwo tidak terlalu besar, namun dikhawatirkan mereka akan menggunakan pesawat terbang yang masih dikuasai untuk menghantam TKR, sehingga dikhawatirkan akan jatuh korban yang jauh lebih besar daripada pertempuran di Kotabaru.

Untuk menyerbu Maguwo, pasukan TKR dan rakyat dibagi menjadi dua, yaitu Cabang Yogyakarta Timur untuk menyerbu dari arah timur dan Cabang Yogyakarta Pusat untuk menyerbu dari arah barat. Kedua pasukan ini dipimpin oleh Mayor Suroyo yang merangkap pimpinan Cabang Yogyakarta Timur. Sebagian besar pelaksana penyerbuan adalah para pemuda yang pernah bertugas di Maguwo, baik pada masa penjajahan Belanda maupun masa pendudukan Jepang¹⁹⁾, sehingga mereka mengetahui dengan pasti seluk beluk pangkalan Maguwo, dan tidak mengalami hambatan yang berarti ketika melakukan penyerbuan. Sebelum melakukan serangan, para pemuda itu berkumpul di balai desa Maguwoharjo untuk mendapatkan pengarahan dari pimpinan mereka mengenai apa saja yang harus mereka lakukan setibanya di Maguwo. Hanya sedikit dari mereka yang membawa senjata api, karena kebanyakan hanya membawa senjata tajam dan bambu runcing.²⁰⁾

Setibanya di Maguwo, sebagai tanda memulai serangan, Mayor Suroso melemparkan sebuah granat ke arah menara pengawas di Maguwo. Akibat serangan ini, tentara Jepang panik, sehingga tidak lagi dapat mempertahankan

¹⁸⁾ Moch Cholil., dkk, *Pemboman Udara Semarang, Salatiga, dan Ambarawa*, Jakarta, Panitia Kerja Pembakuan Materi Kejuangan, 1984, hal. 6.

¹⁹⁾ *Ibid.*

²⁰⁾ Wawancara dengan Bapak Sulaiman pada tanggal 18 September 2001.

diri dan melarikan ke arah selatan di desa Padasan. Mereka bersembunyi di lubang-lubang perlindungan yang telah mereka persiapkan sebelumnya.²¹⁾ Beberapa pilot Jepang yang berusaha menghidupkan pesawatnya tertangkap basah oleh tentara dan rakyat Indonesia.²²⁾ Memang tiga buah pesawat terbang sempat dicoba dilarikan, tetapi seorang pilotnya tertembak mati sewaktu akan naik memasuki *kokpit* pesawat. Akhirnya tentara Jepang menyerah, sehingga seluruh pangkalan udara Maguwo termasuk kurang lebih 50 pesawat terbang dapat dikuasai oleh bangsa Indonesia.²³⁾

Berhasil direbutnya Maguwo mempunyai arti penting, khususnya bagi pembinaan unsur matra udara di lingkungan TKR (BKR telah berganti nama menjadi TKR). Di samping itu, pada awal pembentukan kekuatan matra udara memang telah dipikirkan lokasi markas atau pusat Angkatan Udara Indonesia. Akibat berbagai faktor kondisi politik dan kekuatan bersenjata RI pada waktu itu, sejak semula telah ditetapkan Maguwo di Yogyakarta sebagai markas pusat. Ditinjau dari sifat khas matra udara, sekiranya memang perlu dipilih pusat markas di lokasi tertentu, yang berbeda letaknya dengan pusat kancah politik dan diplomasi yang memang mengharuskan tetap berada di Jakarta.²⁴⁾

Di Indonesia, Jepang meninggalkan ratusan pesawat yang notabene tidak laik terbang. Alat bantu navigasinya terbatas, tanpa peta dan radio, dan

²¹⁾ Moch. Cholil, dkk. hal. 6.

²²⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus 1994.

²³⁾ Moch. Cholil, dkk. hal. 6.

²⁴⁾ Moch Cholil, dkk. hal. 7.

yang lebih “mengerikan”, instrumennya menggunakan bahasa Jepang.²⁵⁾ Di samping itu ada satu hal yang menarik, dari sekian banyak pesawat-pesawat Jepang yang diambilalih oleh para pejuang AURI, yang jumlahnya terbanyak adalah pesawat latih. Sekiranya yang ditempatkan oleh Jepang di Indonesia adalah jenis pesawat tempur/pemburu (apalagi jenis *Mitsubishi A6M Reisen/Zero* yang terkenal handal dan disegani oleh pilot-pilot Sekutu), mungkin sejarah TNI-AU akan lain dari yang dikenal sekarang.²⁶⁾ Dengan memiliki pesawat tempur yang teknologinya lebih canggih daripada pesawat latih, maka Angkatan Udara Indonesia akan melangkah lebih maju dengan lompatan teknologi yang tinggi pada waktu itu, meskipun untuk ukuran negara-negara maju, pesawat tempur era Perang Dunia II yang bermesin baling-baling mulai dianggap ketinggalan zaman (pasca Perang Dunia II, persenjataan udara yang menjadi tolok ukur adalah pesawat tempur bermesin jet, walaupun masih digunakan secara terbatas).

Begitulah keadaan pesawat-pesawat terbang yang dimiliki oleh AURI pada awal perkembangannya; prinsip “tak ada rotan akar pun jadi” tidak bisa ditinggalkan. Dapat memperoleh “warisan” pesawat terbang dari Jepangun sudah bersyukur, daripada tidak ada sama sekali, apalagi membayangkan dapat membeli pesawat terbang dari luar negeri beserta suku cadangnya. Suryadarma pun menyadari keterbatasan Republik yang belum berumur jagung ini. Jangankan untuk membeli suku cadang ke luar negeri, seluruh

²⁵⁾ *Angkasa* No. 2 November 1999.

²⁶⁾ *Angkatas* No. 1 Thn II Oktober 1991.

anggaran AURI pun waktu itu tidak cukup untuk membeli kain linen sebuah pesawat *Cureng*²⁷⁾; benar-benar kondisi yang sangat bersahaja dan memprihatinkan.

Mengapa justru pesawat latihlah yang banyak ditempatkan di Indonesia, rupanya Jepang mempunyai maksud tersendiri. Jepang ternyata bermaksud mendirikan sekolah penerbang untuk pemuda-pemuda Jepang di Indonesia.²⁸⁾ Alasan Jepang adalah, dari negara-negara jajahan Jepang, Indonesialah yang mempunyai persediaan bahan bakar (minyak bumi) yang melimpah ruah. Minyak bumi sangat diperlukan di dalam pendidikan penerbangan, karena penerbangan pesawat latih dengan jam terbang yang padat dan jangka waktu yang lama tentu saja memerlukan bahan bakar dalam jumlah yang besar. Jepang memilih menempatkan pesawat latih dan kadet-kadet penerbangnya di Indonesia daripada mengangkut bahan bakar dari Indonesia ke Jepang, karena biayanya dianggap terlalu besar dan penuh resiko (adanya ancaman dari kapal-kapal selam dan pesawat tempur Sekutu yang dapat menghadang dan menenggelamkan kapal-kapal pengangkut minyak itu).

Berbicara mengenai pesawat latih Jepang di Indonesia, yang jumlahnya terbanyak adalah *Yokosuka K5Y Cureng* (atau *Willow* menurut penamaan Sekutu). Kalau dikatakan bahwa pesawat *Cureng* itu merupakan pesawat tua (pada waktu itu), mungkin siapapun yang berpendapat itu hanya

²⁷⁾ Angkasa No.7 April 1999.

²⁸⁾ Angkasa No. 7 April 1991.

melihat dari bentuk fisiknya. Dengan *kokpit* terbuka dan bersayap ganda, *Cureng* mengingatkan pada pesawat terbang era Perang Dunia I (1914 – 1918) yang pada tahun 1940-an sudah dianggap sebagai pesawat ketinggalan zaman, apalagi masih ada bagian-bagian badannya yang dibungkus dengan kain terpal (*jabric*). Kenyataannya pesawat *Cureng* dibuat pada tahun 1933 dan dimiliki bangsa Indonesia pada tahun 1945 ketika Jepang kalah perang, dengan demikian umurnya sudah 12 tahun. Namun waktu 12 tahun untuk pesawat terbang belum tentu akan menyebabkannya dikelompokkan sebagai pesawat tua. Walaupun wujudnya kelihatan sederhana, *Cureng* memang dirancang sebagai pesawat latih dasar²⁹⁾, sehingga bentuk dan teknologi pesawat latih lebih sederhana daripada pesawat tempur, pembom, dan pengangkut.³⁰⁾

Pesawat latih dasar dengan bentuk “kuno” tersebut dimaksudkan untuk melatih kemampuan dasar para calon penerbang dalam menghadapi tantangan di udara, antara lain banyak diterpa angin (akibat *kokpit* yang terbuka), kelincalian pesawat yang kurang (akibat sayap ganda yang dipenuhi dengan pipa dan kawat-kawat yang melintang, serta roda yang tidak dapat

²⁹⁾ *Ibid.*

³⁰⁾ Apabila dibandingkan dengan pesawat terbang zaman dulu, pesawat terbang di zaman sekarang lebih “panjang umur”; bukan saja masa pakainya yang lama, namun juga masih terus diproduksi (terutama untuk pesawat terbang yang terkenal handal dan memiliki reputasi yang tinggi). Sebagai contoh, pesawat angkut C-130 *Hercules* yang pertama kali diproduksi tahun 1953, sampai sekarang masih banyak dipakai (termasuk oleh Indonesia) dan bahkan masih diproduksi oleh negara pembuatnya (Amerika Serikat) dengan versi yang lebih mutakhir daripada versi awal. Contoh yang lain, pesawat tempur F-5 *Tiger* dari zaman perang Vietnam (tahun 1960-an), sampai sekarang masih digunakan oleh (terutama) negara-negara berkembang yang memilikinya, dengan umur dan teknologi yang lebih dari 30 tahun. Di samping itu bentuk *Cureng* yang dianggap ketinggalan zaman dapat dibandingkan dengan pesawat latih yang digunakan oleh Belanda, *Tiger Moth* (juga buatan tahun 1930-an dan digunakan pada tahun 1940-an). Demikian pula ketika kadet-kadet Auri menempuh pendidikan penerbangan di Amerika Serikat pada tahun 1950, mereka menggunakan pesawat latih *Boeing Stearman* buatan tahun 1940-an yang bentuknyapun tidak “kalah kuno” daripada *Cureng*.

dimasukkan). Keadaan pesawat yang “tidak menyenangkan” itu, seperti yang dinyatakan oleh R.J. Salatun (1950 : 33) sebagai berikut :

Djika kita naik sepeda dengan membawa pajung jang terbentang (misalnya di waktu hudjan), maka kita merasa berat untuk bergerak maju, sebab pajung jang terbentang itu menimbulkan perlawanan udara jang besar. Djika pajung itu dilipat kembali, maka dengan mudah kita bergerak maju dan lebih cepat sebab perlawanan udara sekarang mendjadi lebih kecil.”

Meskipun keadaan tidak sama persis, paling tidak hal di atas dapat menjadikan gambaran bahwa pesawat terbang model sayap ganda tidak mudah untuk dikendalikan. Seperti yang dikatakan oleh seorang penerbang Inggris ketika berada di Indonesia : “You are flying a coffin” (Anda menerbangkan peti mati).³¹⁾ Namun para penerbang asing itu juga merasa kagum atas kecakapan penerbang-penerbang Indonesia dalam mengemudikan pesawat-pesawat tersebut.³²⁾

Semangat menumbuhkan kedirgantaraan di bumi Indonesia telah diawali dalam gejolak perjuangan mempertahankan kemerdekaan di Yogyakarta, yang pada waktu itu sedang dipersiapkan suatu Konggres Pemuda Indonesia dengan tujuan untuk lebih menyatukan tekad dan tindakan dalam menghadapi Sekutu, khususnya Belanda yang menginginkan kembali status penjajahannya di wilayah RI. Untuk itu direncanakan pula suatu rapat raksasa di alun-alun utara Yogyakarta yang dihadiri oleh utusan-utusan daerah. Menjelang rapat raksasa tersebut, maka pada tanggal 27 Oktober 1945

³¹⁾ Angkasa No.2 November 1999.

³²⁾ Kelompok Kerja Staf Angkatan Bersenjata, hal. 61.

pukul 10.00 pagi sebuah pesawat *Cureng* berbendera merah putih yang dikemudikan oleh Adisutjipto berhasil diterbangkan di atas Maguwo dan kota Yogyakarta selama setengah jam.

Peristiwa itu pulalah yang ternyata semakin menggerakkan semangat juang para pemuda Indonesia untuk berusaha mengembangkan kekuatan nasional di udara. Dengan berhasil diterbangkannya pesawat *Cureng* tersebut, merupakan suatu peristiwa yang bersejarah bagi bangsa Indonesia umumnya dan dunia penerbangan Indonesia khususnya, karena untuk pertama kalinya sejak Indonesia merdeka sebuah pesawat terbang yang beridentitas merah putih terbang di angkasa dan dikemudikan oleh seorang penerbang yang *qualified* dari bangsa Indonesia.³³⁾

Ada satu hal yang menarik berkaitan dengan pesawat terbang yang beridentitas merah putih itu, yaitu mengenai bentuk lambangnya. Lambang merah putih itu berbentuk bulatan, sama dengan bentuk bendera “matahari terbit” pada pesawat terbang Jepang. Persamaan bentuk ini akibat “ulah” teknisi-teknisi AURI, yang diawali ketika para pejuang Indonesia berhasil mengambil alih pesawat-pesawat Jepang itu. Mereka memberi warna putih pada bagian bawah tanda tanpa pengenal pesawat-pesawat Jepang, sehingga warnanya menjadi merah dan putih seperti bendera Indonesia. Pada waktu itu masalah bentuk belum terpikirkan lebih jauh, yang penting merah dan putih.³⁴⁾

³³⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 10.

³⁴⁾ Angkasa No. 8 Mei 1995.

Tanda pengenal inilah yang digunakan oleh AURI pada periode perjuangan mempertahankan kemerdekaan RI.³⁵⁾

Sejak pertama kali kekuatan udara RI dibentuk, upaya untuk menumbuhkan minat kedirgantaraan pada masyarakat awam Indonesia sudah dilakukan, di samping tujuannya untuk menggalang dana pembangunan bagi angkatan udara yang masih hijau tersebut. Upaya tersebut ditempuh dengan mengadakan penerbangan *ferry* sejumlah pesawat (biasanya *Cureng* atau *Ciklu*) yang terbang mengunjungi pelosok Pulau Jawa.³⁶⁾ Di samping itu juga diadakan pameran kedirgantaraan dengan sasaran rakyat Indonesia, khususnya kalangan remaja. Pameran dan pekan penerbangan tersebut telah diawali pada tanggal 13 April 1946, bertempat di Pangkalan Udara Cibeuriem (Tasikmalaya) dalam rangka pembukaan pangkalan tersebut. Kemudian disusul pada tanggal 17 Mei 1946 di Pangkalan Udara Maospati dan pada tanggal 22 – 24 Agustus 1946 di Pangkalan Udara Maguwo.³⁷⁾

Meskipun dalam kondisi yang sangat bersahaja, terutama karena hanya menampilkan beberapa buah pesawat terbang, acara tersebut mendapat sambutan dan perhatian yang besar dari rakyat. Selain diadakan demonstrasi penerbangan dengan terbang formasi, juga diadakan *joy-ride* (terbang

³⁵⁾ Tanda pengenal pesawat TNI-AU berbentuk bulatan merah putih tersebut digunakan selama tahun 1945 – 1948. Selanjutnya antara tahun 1948 – 1954, tanda pengenal TNI-AU diubah menjadi empat persegi panjang dan tetap berwarna merah putih (sama dengan bendera merah putih). Akhirnya mulai tahun 1954, tanda pengenal itu diganti lagi menjadi bentuk segi lima, dengan warna merah di luar dan warna putih di dalam, dan masih digunakan sampai sekarang. Bentuk segi lima ini melambangkan Pancasila sebagai lambang dan falsafah bangsa serta negara RI.

³⁶⁾ *Angkasa* No. 7 April 1999.

³⁷⁾ *Sejarah TNI-AU*, hal. 11.

keliling) bagi masyarakat umum dengan melalui undian.³⁸⁾ Tentu saja setiap orang sangat mengharapkan mereka yang memenangkan undian, karena pada waktu itu naik pesawat terbang merupakan hal yang sangat langka bagi sebagian besar rakyat Indonesia. Di Maguwo sendiri, puluhan ribu rakyat datang berduyun-duyun untuk menyaksikan ,terbang formasi pesawat (*Cureng*) dan demo terjun payung, serta tidak melewatkan kesempatan untuk berfoto di depan pesawat terbang.³⁹⁾

Dari pelaksanaan *air show* yang pertama kali diadakan setelah Indonesia merdeka itu, yang diharapkan dapat mengena pada dua sasaran, yaitu militer (terutama AURI) dan masyarakat umum/sipil Indonesia (terutama anak-anak muda), membawa hasil yang cukup menggembirakan. Bagi masyarakat umum, hasilnya sungguh nyata, karena pada tahun 1946 itu juga telah dimulai kegiatan-kegiatan aeromodeling dan olah raga terbang layang yang bertempat di lapangan Sekip⁴⁰⁾, yang sekarang merupakan bagian dari kampus UGM. Kegiatan inipun dilakukan secara sederhana, misalnya pesawat layang yang digunakan merupakan pesawat asli buatan bangsa Indonesia dan bentuknya sangat sederhana (berwujud kerangka kayu dengan kain blacu sebagai sayapnya). Sedangkan bagi AURI sendiri, kegiatan tersebut dapat menghasilkan dana untuk biaya pembangunan dan operasional AURI, sehingga setahap demi setahap AURI dapat membangun kekuatannya

³⁸⁾ Trihadi, hal. 6.

³⁹⁾ *Angkasa* No. 3 Desember 1996.

⁴⁰⁾ *Sejarah TNI-AU*, hal. 12.

dalam kondisi dan suasana perjuangan mempertahankan kemerdekaan yang memprihatinkan.

2. Pembangunan SDM TNI - AU yang Pertama

Penerbangan pribumi Indonesia pertama yang dilakukan oleh Adisutjipto telah menimbulkan hasrat bagi bangsa Indonesia, khususnya AURI, untuk memupuk minat bangsa Indonesia dalam menguasai udara di atas tanah airnya sendiri. Maka sebagai tindak lanjut merealisasi hasrat tersebut, telah disiarkan melalui media massa, antara lain radio dan surat kabar dengan berita-berita panggilan kepada para pemuda yang berminat menjadi calon penerbang, baik mereka yang pernah mengikuti pendidikan terbang pada zaman penjajahan Belanda maupun yang sama sekali belum pernah belajar terbang. Ternyata tanggapan terhadap panggilan tersebut cukup besar, dan banyak pemuda yang berdatangan untuk mendaftarkan diri. Mereka ditampung, kemudian diasramakan di Hotel Tugu Yogyakarta, yang pada waktu itu digunakan sebagai Markas Besar Umum (MBO) Tentara Keamanan Rakyat (TKR) Bagian Penerbangan yang baru saja dibentuk.⁴¹⁾

Setelah melalui seleksi dan pemeriksaan kesehatan oleh dokter Esnawan dan dokter S. Hardjoloekito, maka pemuda-pemuda yang memenuhi syarat dapat diterima sebagai calon penerbang. Penerimaan ini dilaksanakan dalam dua gelombang, yaitu :

⁴¹⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 10.

- a. Gelombang pertama pada awal bulan November 1945 bagi pemuda yang pernah belajar terbang.
- b. Gelombang kedua pada pertengahan bulan November 1945 bagi pemuda yang belum pernah belajar terbang.⁴³⁾

Berdasarkan keputusan bahwa pusat kekuatan AURI berada di Yogyakarta (Maguwo), maka Sekolah Penerbang yang pertama di Indonesia juga ditempatkan di Maguwo, dan mulai dirintis pada tanggal 15 November 1945.

Sebelum Sekolah Penerbang di Maguwo didirikan, telah didirikan pula Sekolah Penerbang di Pangkalan Udara Bugis (Malang) atas prakarsa Soehoed dan H. Soejono⁴³⁾, tetapi sifatnya semacam kursus kilat tentang pengetahuan penerbangan. Dengan telah dibukanya Sekolah Penerbang di Maguwo itu, maka atas pengertian dan kesadaran pimpinan Sekolah Penerbang di Malang, diadakan integrasi kedua sekolah tersebut.⁴⁴⁾ Sejak penggabungan itu di Indonesia hanya dikenal satu-satunya Sekolah Penerbang, yakni yang berada di Maguwo, Yogyakarta.⁴⁵⁾ Sekolah Penerbangan di Maguwo inilah yang kemudian hari secara formil merupakan perintisan menuju pembentukan Akademi Angkatan Udara (AAU) dan Akademi Penerbangan Indonesia (API).⁴⁶⁾

⁴²⁾ *Ibid.*

⁴³⁾ *Ibid.*, hal. 12.

⁴⁴⁾ Trihadi, hal. 5.

⁴⁵⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 12.

⁴⁶⁾ Trihadi, *ibid.*

Pada awal berdirinya, Sekolah Penerbang ini belum terikat dalam organisasi BKR Bagian Penerbangan yang kemudian menjadi TKR Jawatan Penerbangan, mengingat bahwa organisasi tersebut baru saja didirikan dan belum terwujud secara lengkap. Hal ini dapat dipahami, karena pada saat-saat tersebut pihak penggagas sekolah hanya mengejar waktu dan dari segi praktisnya saja, dengan harapan dapat memanfaatkan situasi dan kondisi dengan sebaik-baiknya guna memenuhi kebutuhan yang sangat mendesak. Setelah TKR Jawatan Penerbangan ditingkatkan statusnya menjadi TRI-Udara (TRI-O), barulah terpikirkan akan tertib administrasi, sehingga Sekolah Penerbang ini kemudian memiliki suatu kurikulum yang teratur. Secara organisasi kemudian ditempatkan di bawah pengawasan Kepala Kantor Pusat Pendidikan AURI yang dijabat oleh Komodor Muda Udara Adisutjipto, di samping jabatannya sebagai Kepala Sekolah Penerbang.⁴⁷⁾

Selain masalah fisik (pesawat terbang dan fasilitas-fasilitas angkatan udara lainnya), seperti yang telah diutarakan pada bagian pendahuluan, persoalan dan tantangan yang menghambat pembentukan Angkatan Udara Indonesia adalah minimnya tenaga penerbang Indonesia. Pada zaman penjajahan Belanda, pemuda pribumi Indonesia tidak diberi kesempatan untuk masuk ke sekolah penerbang. Setelah negeri Belanda diserang oleh Jerman, Belanda tidak dapat lagi mengirimkan bala bantuan ke Indonesia (Hindia Belanda), baru kesempatan itu dibuka tetapi hanya boleh sampai kopilot⁴⁸⁾,

⁴⁷⁾ Moch. Cholil, dkk, *ibid*.

⁴⁸⁾ *Angkasa* No.4 Juni 1997.

karena bagaimanapun kondisi Belanda yang sedang kekurangan SDM dalam menghadapi perang, posisi pilot tetap dianggap terlalu tinggi bagi pribumi. Hal ini disebabkan karena ancaman Jepang yang semakin mendesak kemauannya untuk menguasai ekonomi maupun politik ke Asia Tenggara, telah diikuti oleh pasukan Jepang ke negara-negara di sekitarnya dan merambat juga ke Indonesia. Kekuatan pertahanan Belanda yang harus banyak dikerahkan di mandala Eropa, khususnya menghadapi tentara Jerman, mengharuskan Belanda melepaskan pengketatan untuk mendapatkan penerbang bangsa Indonesia. Maksudnya untuk mengisi kekosongan tenaga bidang penerbangan untuk pertahanan Hindia Belanda sendiri.⁴⁹⁾

Pada zaman Belanda hanya segelintir putra Indonesia yang berhasil menjadi penerbang dengan prestasi yang cukup baik. Tercatat 10 orang pemuda Indonesia yang berhasil mengikuti pendidikan penerbang pada *Militaire Luchvaart* (Angkatan Udara Belanda). Lima orang diantaranya berhasil memperoleh *brevet* sebagai penerbang, yakni :

- a. Samboedjo Hoerip dan Agustinus Adisutjipto sendiri yang berhasil memperoleh Groot Militair Brevet (GMB).
- b. Husein Sastranegara, Sulistyono, dan H. Suyono yang berhasil memperoleh Klein Militair Brevet (KMB).⁵⁰⁾

Brevet yang diperoleh Samboedjo Hoerip dan Adisutjipto sangat istimewa karena merupakan brivet militer besar yang memenuhi *multi engine rating*.

⁴⁹⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 8.

⁵⁰⁾ *Angkasa* No. 7 April 1999.

Mereka berdua mendapat pangkat *vaanding kort verband vlieger* (letnan muda penerbang ikatan dinas pendek).

Dari dua orang peraih GMB tersebut, Samboedjo akhirnya gugur ketika pesawat B-10 *Glenn Martin* yang diawakinya ditembak oleh pesawat *Hayabusha (Oscar)* Jepang di lepas Pantai Malaka saat menghadang invasi Jepang.⁵¹⁾ Pesawat tersebut bersama dengan dua pesawat pembom B-10 lainnya baru saja melaksanakan pemboman atas kedudukan tentara Jepang di Muar (Malaka Barat) dalam Perang Dunia II.⁵²⁾ Secara kebetulan, Adisutjipto “selamat” karena ia yang pada awalnya juga merupakan awak pesawat pembom, dialih tugaskan pada kesatuan pengintai pesawat *Curtiss Falcon* dan *Lockheed L-12*. Pada waktu itu hampir semua pesawat pembom di Hindia Belanda menjadi “mangsa” pesawat tempur Jepang, *Zero* dan *Oscar*.

Pada masa penjajahan Jepang, keadaan lebih parah karena tidak ada satupun pemuda Indonesia yang dididik menjadi penerbang. Hal ini disebabkan karena Jepang berusaha memenuhi tenaga penerbang dari bangsa Jepang sendiri.⁵³⁾ Memang Jepang “membuka” sekolah untuk pemuda-pemuda Indonesia guna dididik dalam bidang penerbangan.⁵⁴⁾ Kenyataannya hal itu hanya merupakan akal-akalan Jepang untuk memperkerjakan pemuda-pemuda Indonesia di lapangan-lapangan terbang. Seperti yang diungkapkan

⁵¹⁾ Angkasa No. 7 April 1999.

⁵²⁾ Moch. Cholil, dkk, *ibid*.

⁵³⁾ Sutrisno, *Marsekal TNI Suryadi Suryadarma*, Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985, hal. 62.

⁵⁴⁾ Angkasa No. 1 Oktober 1993.

oleh Nurtanio Pringgoadisuryo (salah seorang tokoh penerbangan Indonesia yang kelak mendirikan IPTN), “Kami cuma disuruh mendorong dan membersihkan pesawat terbang. Tidak lebih dari itu.”⁵⁵⁾ Maka tepatlah kiranya pendapat yang mengatakan bahwa akibat “kepelitan” penjajah terhadap pembangunan angkatan udara negeri jajahannya, AURI bagaikan “anak baru belajar berjalan yang harus berlari”, meskipun pendapat tersebut bisa dianggap berlebihan, bisa juga apa adanya sesuai dengan kondisi pada waktu itu.

Apabila pada zaman Jepang tidak ada seorangpun pemuda Indonesia yang dididik sebagai penerbang, tidak demikian halnya untuk tenaga pendidikan teknik pesawat terbang. Kebutuhan akan perawatan dan perbaikan pesawat terbang telah mengharuskan tentara Jepang untuk lebih banyak menggunakan tenaga bangsa Indonesia. Sedangkan tenaga Jepang sendiri harus banyak dicurahkan untuk menghadapi ancaman Sekutu dalam tahap akhir Perang Dunia II, khususnya serbuan mereka di kawasan Lautan Pasifik. Pendidikan teknik pesawat terbang tersebut telah dilaksanakan antara lain di lapangan terbang Andir. Selain itu pendidikan sambil praktek kerja lapangan juga dilakukan di Andir, Bugis, Morokrembangan, dan Maguwo. Ada juga beberapa orang yang mendapat kesempatan untuk memperoleh pendidikan teknik pesawat terbang di Singapura. Maka tidaklah mengherankan, bahwa pada masa perjuangan kemerdekaan Indonesia terdapat cukup banyak tenaga teknik di kalangan bangsa Indonesia. Kenyataan inilah yang memungkinkan

⁵⁵⁾ *Ibid.*

adanya usaha dan kegiatan untuk menyiapkan pesawat terbang peninggalan Jepang sesegera mungkin dalam kondisi siap terbang kembali.

Adapun secara keseluruhan, para pemuda yang pernah menerima pendidikan penerbang di zaman penjajahan Belanda adalah :⁵⁶⁾

- a. Husein Sastranegara, yang memiliki *Klein Militair Brevet* (KMB).
- b. H. Soejono, yang memiliki KMB.
- c. Sulistyono, yang memiliki KMB.
- d. Tugiyono, bekas siswa pendidikan *Adspirant Officier Kortnerband Vlieger* (AOKV).
- e. Moeskidjo Tjokrohamiprodjo, bekas siswa pendidikan AOKV.
- f. R.I. Mantiri, lulusan pendidikan *Onder Adspirant Officier Kortnerband Vlieger* (OOKV).
- g. Iswahyudi, lulusan pendidikan pendidikan OOKV.
- h. Imam Suwongso Wiryoaputro, lulusan pendidikan *Vriwilling Vlieger Corps* (VVC).
- i. Santoso, lulusan pendidikan pendidikan OOKV.
- j. Sunaryo, lulusan pendidikan pendidikan *Vriwilling Vlieger Corps* (VVC).
- k. Prof. Dr. Abdulrahman Saleh, lulusan pendidikan *Vlieger Sport Clup* (VSC) Surabaya.

Sedangkan para pemuda yang belum pernah belajar terbang antara lain Kadet A. Fatah, Kadet Abimanyu, Kadet Aryono, Kadet Aziz Resang, Kadet Bambang Saptoadji, Kadet Gunadi, Kadet Gusti Rendeng, Kadet Juliarso,

⁵⁶⁾ Moch. Choli, dkk, hal. 12..

Kadet Juran, Kadet Makmur Suhodo, Kadet Mulyono, Kadet Sudaryono, Kadet Sugoro Sastrodimedjo, Kadet Suharnoko Harbani, Kadet Suharto, Kadet Suprpto, Kadet Sutardjo Sigit, Kadet Wasito, Kadet Kim Prayitno, dan Kadet Kasmiran.

Di antara mereka tersebut terdapat kadet-kadet yang berasal dari Sekolah Penerbang di Bugis (Malang), yaitu Kadet Abimanyu, Kadet Aziz Resang, Kadet Bambang Saptoadji, Kadet Gunadi, Kadet Gusti Endeng, Kadet Mulyono, Kadet Suharto, Kadet Suprpto, Kadet Sutardjo Sigit, dan Kadet Kasmiran.

Dalam waktu yang sangat singkat beberapa siswa telah menunjukkan kemampuan untuk terbang solo, maka Imam Suwongso Wiryosaputro dan Iswahyudi diangkat sebagai instruktur, sedangkan Husein Sastranegara dan Abdulrahman Saleh ditunjuk sebagai pembantu instruktur.⁵⁷⁾ Sesuai dengan suasana perjuangan waktu itu, mula-mula Sekolah Penerbang ini tidak memiliki gedung sekolah maupun ruangan kelas, sehingga untuk tempat pendidikan memanfaatkan bangunan kecil di dekat *tower* (menara pengawas) di Maguwo, bahkan tidak jarang pelajaran diberikan kepada para kadet di bawah pohon cerry (talok) di dekat *tower* tersebut.⁵⁸⁾

Sebenarnya semua latihan yang dilakukan oleh para calon penerbang itu merupakan percobaan penerbangan yang sangat besar resikonya. Tetapi berkat kemampuan keras dan semangat serta keberanian yang luar biasa dari

⁵⁷⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 15.

⁵⁸⁾ *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala (Dalam Informasi)*, Yogyakarta, 1994, hal. 16.

para pemuda itu, semua rencana pendidikan dapat berhasil dilaksanakan dengan baik, apalagi setelah pelajaran teori yang antara lain mencakup berbagai bidang seperti navigasi, meteo, aerodinamika, persenjataan, teknik mesin, dan instrumen, disamping pelajaran teknik dan taktik terbangnya sendiri, dapat diberikan secara lebih intensif dan teratur di dalam ruang kelas.⁵⁹⁾

Apabila para pemuda di atas mendaftarkan diri untuk mengikuti pendidikan penerbang dan bertujuan untuk menjadi penerbang atau pilot pesawat terbang, maka dalam masa perintisan AURI itu juga sangat diperlukan SDM di angkatan udara selain penerbang. Untuk keperluan ini KASAU Suryadarma merekrut pemuda-pemuda Indonesia, yang kebanyakan terdiri dari bekas anggota penerbangan Belanda, misalnya *Militaire Luchtvaart (ML)*, *Marina Luchtvaart Dienst (MLD)*, *Vrijwillig Vlieger Corps (VVC)*, dan lain-lain. Juga direkrut bekas anggota penerbangan Jepang, yaitu *Rinkugun Koku Butai* dan *Kaigun Koku Butai*, disamping para pemuda pejuang lainnya yang belum pernah bertugas di bidang penerbangan.⁶⁰⁾ Satu hal yang perlu diingat, bahwa mereka ini di bagian penerbangan pada masa penjajahan (apalagi pada zaman Jepang) bukanlah menjadi penerbang, melainkan di bidang-bidang yang kedudukannya lebih “rendah” daripada penerbang, misalnya teknisi atau montir pesawat, juru listrik, bagian persenjataan, dan lain-lain.

⁵⁹⁾ Moch. Cholil, dkk. hal 15.

⁶⁰⁾ *Sejarah TNI-AU*, hal. 4.

Secara garis besar, SDM di dalam angkatan udara dibagi menjadi dua, yaitu *air crew* (personil udara) dan *ground crew* (personil darat). *Air crew* merupakan unsur kekuatan di angkatan udara yang berkaitan dengan pesawat terbang, yang mencakup *air crew* di udara dan *air crew* di darat. *Air crew* di udara terdiri atas orang-orang yang terbang dengan pesawat (pilot, kopilot, navigator, juru mesin udara, dan lain-lain), sedangkan *air crew* di darat terdiri atas orang-orang yang tidak terbang, tetapi juga “bersentuhan” dengan pesawat terbang (teknisi, radio telegrafis, bagian persenjataan, dan lain-lain). Adapun *ground crew* terdiri dari tentara atau pasukan bersenjata yang berada di bawah naungan angkatan udara (merupakan bagian dari angkatan udara), dan umumnya mereka bertugas menjaga lapangan terbang/pangkalan udara, sehingga mereka disebut prajurit PPP (Pasukan Pertahanan Pangkalan). Apabila dilibatkan dalam suatu operasi militer, biasanya pasukan ini diterjunkan dari pesawat terbang dengan memakai parasut/payung, sehingga dikenal sebagai “pasukan payung”.

Meskipun “bintang utama” perjuangan TNI (khususnya AURI) pada tanggal 29 Juli itu adalah *air crew* di udara karena yang berjuang secara langsung adalah para kadet penerbang dan juru tembaknya, namun tidak boleh diabaikan juga peran serta atau keterlibatan *air crew* darat. Mereka juga turut berjuang dengan telah berusaha memperbaiki pesawat-pesawat peninggalan Jepang agar dapat terbang kembali, terutama pada malam persiapan sebelum keberangkatan pesawat-pesawat tersebut menuju sarasannya, dengan menyiapkan pesawat termasuk mengisi bahan bakar dan memasang bomnya.



Berkaitan dengan unsur-unsur yang terdapat dalam suatu angkatan udara (termasuk juga angkatan darat dan angkatan laut), kadang-kadang bagi masyarakat awam atau umum terjadi kesalahkaprahan dalam pendefinisiannya apabila menyangkut *air crew* dan *ground crew* (terutama yang bersenjata dan terlibat di dalam pertempuran). Masyarakat awam yang tidak memahami dunia militer beranggapan bahwa kekuatan tempur angkatan udara hanya mencakup armada pesawat terbang (tempur dan pembom) dan pasukan bersenjata hanya milik angkatan darat, seperti halnya jika kekuatan angkatan laut hanya mencakup armada kapal perang.

Dalam kenyataannya dapat dikatakan bahwa kekuatan bersenjata yang dimiliki oleh suatu angkatan perang lebih bervariasi (terutama menyangkut *ground crew* dan *air crew*), sehingga dapat membingungkan orang awam. Sebagai contoh, angkatan darat selain memiliki pasukan tempur di darat, juga memiliki pesawat terbang dan kapal laut meskipun lebih cenderung ke arah pesawat dan kapal pengangkut pasukan, bukan untuk bertempur. Kekuatan angkatan laut paling lengkap dibandingkan angkatan darat dan angkatan udara, karena selain memiliki armada kapal perang, juga memiliki pasukan tempur (dinamakan pasukan marinir) dan pesawat terbang. Justru kekuatan bersenjata milik angkatan udara paling "miskin" daripada angkatan laut dan angkatan darat, karena selain pesawat terbang, hanya memiliki pasukan tempur (PPP dan pasukan payung) dilihat dari unsur kekuatan darat dan tidak memiliki kekuatan laut.⁶¹⁾

⁶¹⁾ Wawancara dengan Bapak Dwi Fairmin pada tanggal 27 September 2001.

Adalah merupakan hal yang ironis bahwa angkatan udara sebagai suatu kekuatan bersenjata

C. Gambaran Kekuatan TNI - AU pada Tahun 1947

Untuk membahas kekuatan AURI pada tahun 1947 (khususnya jumlah pesawat terbang), ada baiknya kalau kita mengulas secara singkat dari tahun 1945, dari pertama kalinya pejuang-pejuang RI berhasil mengambil alih pesawat-pesawat peninggalan Jepang tersebut. Mengenai jumlah pesawat terbang itu, tidak ada catatan yang pasti, karena ada literatur yang menyebutkan jumlahnya tidak sama dengan literatur lainnya. Penyebab ketidakjelasan jumlah yang pasti pesawat peninggalan Jepang itu, bisa jadi akibat perbedaan perhitungan dan pendataan pesawat-pesawat terbang itu, yaitu apakah keseluruhan pesawat terbang yang ada di Indonesia pada waktu itu dihitung (termasuk yang rusak berat atau hancur), atau yang kondisinya masih bagus saja. Hal ini dimungkinkan mengingat pada saat itu situasi dan kondisi tentang genting; disamping menghadapi tentara Jepang yang belum bersedia menyerahkan diri dan senjata mereka, juga menghadapi ancaman dari tentara Sekutu yang mendarat di Indonesia dalam rangka melucuti dan memulangkan tentara ke negerinya.

Bukan hanya perbedaan jumlah pesawat terbang peninggalan Jepang secara keseluruhan di Indonesia (ada literatur yang menyebutkan 102 pesawat, ada juga yang menyebutkan 106 pesawat), jumlah pesawat terbang dalam satu pangkalan udara di salah satu kota di Indonesia juga kadang-kadang tidak sama perhitungannya. Misalnya, di Maguwo : ada yang menyebutkan 50 pesawat dan ada yang menyebutkan 70 pesawat. Di bawah ini merupakan contoh gambaran

perlengkapannya paling minim daripada angkatan darat dan angkatan laut, namun "unsur udara" dimiliki oleh angkatan darat dan angkatan laut, bahkan kekuatan bersenjata lainnya seperti kepolisian dan Korps Marinir di Amerika Serikat (merupakan kekuatan bersenjata yang berdiri sendiri dan lapisan dari angkatan laut). Perkembangan teknologi membuktikan bahwa pesawat terbang merupakan komponen yang sangat vital untuk kepentingan militer dan sipil.

mengenai apa saja yang berhasil dikuasai oleh pejuang-pejuang RI di satu pangkalan udara di Indonesia (pesawat terbang, senjata, dan perlengkapan lainnya):

“Pangkalan Morokrembangan diserang dan dari sana disita 20 pesawat terbang jenis pembom, pemburu, dan angkut amphibi, suku cadang mesin pesawat, 275 unit senjata ringan dan berat, belasan kendaraan, dan radisender. Beberapa diantaranya sempat diungsikan, tetapi pesawat terbang dan suku cadangnya keburu dirampas Inggris. Di Malang, pemuda-pemuda udara bentukan Hanajuddin berhasil merebut pangkalan Bugis pada tanggal 20 September 1945. Dari pangkalan ini dirampas 70 pesawat terbang berbagai jenis, 175 pucuk senjata dan amunisi, belasan kendaraan dan berpuluh koli perbekalan berisi : bahan pakaian, jarum, alat pancing, makanan kaleng, garam, gula, cuka, beras, dan minyak tanah sampai taoco.”⁶²⁾

Rincian pesawat terbang di Bugis adalah 25 *Chukiu*, 11 *Hayabusha*, 9 *Nishikoren*, 7 *Guntei*, 4 *Sansikishen*, satu *Shoki*, satu *Rokujanana*, dan satu *Tachikawa SS-1*.⁶³⁾

Adapun dari keseluruhan pesawat terbang peninggalan Jepang di Indonesia (menurut literatur yang mencatat jumlahnya 102 buah pesawat), rinciannya adalah sebagai berikut :

- a. 10 pesawat pembom (*Mitsubishi Ki-51 Guntei*, *Kawasaki Ki-49 Donryu*, dan *Kawasaki Ki-48 Shoki*).
- b. 15 pesawat tempur (*Nakajima Ki-43 Hayabusha*, *Kawasaki Ki-61 Hien*).
- c. 11 pesawatintai (*Mitsubishi Ki-46 Nakashima*).
- d. 66 pesawat latih (*Yokosuka K5Y Shinsitei*, *Tachikawa Ki-55 Chukiu*, dan *N1K2-J Shiden Kai*).⁶⁴⁾

⁶²⁾ Angkasa No. 11 Agustus Tahun IV 1994.

⁶³⁾ Angkasa No. 12 September 1997.

⁶⁴⁾ TSM No. 59 Th. V/Mei 1992.

Penamaan atau julukan bagi pesawat-pesawat tersebut merupakan asli dari Jepang. Di samping nama Jepang, juga ada nama lain yang diberikan oleh Sekutu, dengan maksud untuk mempermudah pilot-pilot Sekutu dalam mengidentifikasi pesawat-pesawat Jepang yang menjadi sasaran atau lawan mereka. Biasanya Sekutu memberikan nama wanita untuk pesawat pembom, misalnya *Guntei* menjadi *Sonia*, *Donryu* menjadi *Helen*, dan lain-lain. Adapaun nama pria diberikan oleh Sekutu untuk pesawat tempur, misalnya *Hayabusha* menjadi *Oscar*, *Hien* menjadi *Tony*, dan lain-lain.

Meskipun sama-sama menggunakan bahasa Jepang, penamaan pesawat Jepang di Indonesia kadang-kadang berbeda dengan di Jepang, dan yang memberi nama “baru” itu adalah para teknisi Indonesia yang menangani pesawat-pesawat tersebut. Sebagai contoh, *Donryu* menjadi *Rokojunnana*, *Hien* menjadi *Sansikishen*, *Shiden Kai* menjadi *Nishikoren*, dan *Shinsitei* menjadi *Churen*. Para teknisi Indonesia memberi nama pesawat-pesawat tersebut menurut perannya dalam percakapan sehari-hari awak Jepang. Misalnya, *Churen* berasal dari kata *Chukan* dan *Renshuki* (tejemahan bebasnya berarti pesawat latih menengah, karena memang itulah peranannya).⁶⁵⁾ Mengenai pesawat *Churen* ini, ada perbedaan penulisan dari berbagai sumber tertulis; ada yang menulis *Curen*, *Chureng*, dan ada pula yang menulis *Cureng*. Sebenarnya nama itu tidak ada bedanya. Seperti yang kita ketahui bahwa dalam bahasa Jepang, akhiran “n” dibaca “ng”, misalnya *Kaigun* dibaca *Kaigung*, *Rikugun* dibaca *Rikugung*, dan lain-lain. Demikian juga *Churen* dibaca *Chureng* atau *Cureng*, sehingga ada literatur yang tetap menuliskan

⁶⁵⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus Tahun IV 1994.

Churen, dan ada pula literatur yang menuliskan seperti cara membacanya, yaitu *Cureng*.

Dengan jumlah pesawat terbang peninggalan Jepang yang lebih dari 100 buah itu, sepiantas memang cukup banyak apabila dilihat dari situasi dan kondisi bangsa Indonesia yang sedang tumbuh membangun dari kehancuran akibat penjajahan. Dengan segala kesulitan yang ada pada waktu itu, termasuk keuangan yang minim, mendapatkan pesawat sebanyak itu merupakan “rejeke nomplok”, karena apabila harus membeli satu saja pesawat terbang, anggaran AURI tidak mencukupi. Meskipun demikian, apabila dibandingkan dengan luas seluruh wilayah RI yang harus “dijembatan udarai dan dipayungi” oleh pesawat-pesawat itu, jumlahnya tidak mencukupi, itupun, kebanyakan dalam kondisi yang rusak dan tidak laik terbang.

Kendala di atas itulah yang menjadi “pekerjaan rumah” sekaligus tantangan bagi para teknisi-teknisi AURI untuk memperbaikinya sehingga dapat diterbangkan kembali. Berbeda dengan para penerbang yang harus “dicetak” oleh bangsa sendiri, untuk tenaga teknik AURI sudah mempunyai “modal besar” (terutama hasil didikan Jepang) karena AURI telah memiliki tenaga teknik yang cukup banyak, meskipun rata-rata berpengetahuan dan pengalaman yang terbatas.

Sejak Adisutjipto berhasil menerbangkan pesawat terbang Jepang dan menjadi orang Indonesia pertama pasca kemerdekaan yang menerbangkan pesawat terbang, peristiwa tersebut seakan-akan mencambuk para teknisi untuk memperbaiki sebanyak mungkin pesawat-pesawat rongsokan peninggalan Jepang

untuk bisa diterbangkan lagi.⁶⁶⁾ Karena ketidaktersediaan suku cadang (kemungkinan besar akibat tidak mendapatkan kiriman dari negeri Jepang karena sebelumnya Jepang sudah dalam kondisi terdesak ke arah kekalahan oleh Sekutu, sehingga kesulitan untuk mengirimkan suku cadang ke Indonesia), maka “mesin-mesin rongsokan” itu dibenahi dengan cara kanibal⁶⁷⁾, yaitu melepas bagian-bagian tertentu dari satu pesawat untuk dipasang pada pesawat lain yang sejenis.⁶⁸⁾ Dengan cara seperti ini tentu saja pesawat terbang yang dapat diperbaiki sehingga utuh kembali dan laik terbang jumlahnya menyusut, hingga tinggal 37 pesawat yang utuh dan laik terbang.⁶⁹⁾ Kebetulan tidak ada catatan mengenai rincian jenis pesawat apa saja dari 37 pesawat itu.

Keberhasilan dalam memperbaiki pesawat-pesawat tersebut berkat kerja sama antara para teknisi pesawat dari Pangkalan Udara Bugis, Cibeureum, dan Maguwo, seperti : Sukarman, Wongsohardjo, A.S. Hananjuddin, Tulus Martodihardjo, Moch. Yacob, A. Rasyidi, Abdulrachman, dan lain-lain.⁷⁰⁾ Disamping para teknisi, tidak ketinggalan pula para anggota Bagian Perminyakan yang telah mengusahakan bahan bakar pesawat, sehingga memungkinkan pesawat dapat terbang. Mereka ini antara lain : Sumarto, Sukanto, Dijoyo Wimolo, Marsun, dan lain-lain.⁷¹⁾

⁶⁶⁾ Sejarah Perjuangan Yogya Banteng Proklamasi, hal. 110.

⁶⁷⁾ Angkasa No.11 Agustus 1991.

⁶⁸⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 15.

⁶⁹⁾ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

⁷⁰⁾ *Sejarah TNI-AU*, hal. 8.

⁷¹⁾ Trihadi, hal. 4.

Bukan hanya para kadet penerbang saja yang dapat menerbangkan pesawat terbang, ada juga teknisi pesawat yang mampu menerbangkan pesawat terbang. Seperti yang dilakukan oleh teknisi Sukarman, yang mencoba terbang dengan hanya mengingat apa saja yang dilakukan oleh pilot-pilot Jepang untuk membawa pesawat ke udara.⁷²⁾ Pengalaman ini didapatkannya, karena sebagai teknisi yang juga menjabat kepala penyiap pesawat terbang, ia sering diajak terbang oleh pilot-pilot Jepang. Meskipun Sukarman tidak sepenuhnya berhasil terbang sendiri secara sempurna, sejak saat itu banyak teknisi yang mencoba mengikuti jejaknya untuk belajar menerbangkan pesawat buatan Jepang.⁷³⁾

Sesuai dengan kondisi pada waktu itu yang serba sederhana, begitu juga yang dialami oleh personil AURI (*ground crew* maupun *air crew*), dari minimnya gaji yang diperoleh (bahkan kadang-kadang tidak mendapatkan sama sekali), hingga pakaian seragam yang dikenakan. Memang, apabila dilihat berdasarkan “tingkatan” *crew* di angkatan udara, urutan pertama “dipegang” oleh penerbang dan awak pesawat lainnya, sedangkan montir atau teknisi kedudukannya lebih rendah daripada penerbang, termasuk juga pasukan PPP yang posisinya terpisah dari dunia penerbangan, namun tetap mempunyai peranan yang penting. Contoh nyata dari kesederhanaan itu adalah pakaian seragam dan perlengkapan yang mereka miliki. Apabila seragam para penerbang merupakan peninggalan (atau lebih tepatnya rampasan) dari Jepang, sehingga kualitasnya termasuk baik

⁷²⁾ Angkasa No. 7 April 1991.

⁷³⁾ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

(meskipun tidak dapat dikatakan “seragam” karena ada yang model dan warnanya tidak sama), maka seragam untuk *crew* angkatan udara lainnya merupakan buatan bangsa Indonesia sendiri, dengan bahan yang sederhana.

Adapun seragam teknisi berwarna coklat dan kuning; seragam coklat digunakan untuk bekerja, sedangkan seragam kuning digunakan untuk apel atau upacara.⁷⁴⁾ Untuk seragam pasukan PPP, bahan yang digunakan adalah kain blacu berwarna putih (inipun tidak teratur, karena tidak semuanya berwarna putih). Dapat dikatakan apabila seragam teknisi lebih baik daripada seragam PPP, karena jika teknisi dapat mempunyai sepatu, maka tidak banyak anggota PPP yang mengenakan sepatu (yang pasti memakai adalah perwira).⁷⁵⁾

Pada masa perjuangan-perjuangan kemerdekaan itu, memang kekuatan pasukan angkatan udara secara pasti tidak begitu jelas, karena ada yang statusnya masih tergabung dengan angkatan darat dan polisi.⁷⁶⁾ Seperti kebanyakan para prajurit PPP itu, sebelum bergabung dengan AURI, mereka menjadi anggota laskar (tentara swasta) yang condong “ke arah” kekuatan angkatan darat, meskipun belum terikat secara nasional karena masih di bawah naungan partai politik tersebut. Pada waktu itu perekrutan anggota TNI memang tidak seketat di zaman sekarang (harus berdasarkan kesehatan, tinggi badan, dan lain-lain); untuk menjadi tentara sifatnya suka rela atau siapapun yang mau bergabung, yang paling penting adalah memiliki keberanian dan semangat juang yang tinggi membela bangsa dan

⁷⁴⁾ Wawancara dengan Bapak Laksito pada tanggal 20 Juli 2001.

⁷⁵⁾ Wawancara dengan Bapak Umar Legimin pada tanggal 15 Juni 2001.

⁷⁶⁾ Wawancara dengan Bapak Pademo pada tanggal 25 Mei 2001.

negara. Sebagai contoh, apabila ada sekelompok prajurit sedang keliling desa dan di tengah jalan bertemu dengan pemuda yang sedang bekerja di sawah atau sedang menggembala ternak, maka pemuda itu akan diajak ikut bergabung menjadi anggota pasukan.⁷⁷⁾

Selain masih sangat sederhana dalam hal seragam dan perekrutan, persenjataan yang dimiliki juga masih terbatas. Tidak semua anggota PPP memegang atau memiliki senjata api, karena jumlahnya terbatas. Untuk itu senjatanya digunakan secara bergantian, umumnya satu senjata (senapan laras panjang) dipakai oleh tiga orang.⁷⁸⁾

Untuk *crew* AURI yang mendapat gaji, satu hal yang unik, gaji *crew* angkatan udara lebih tinggi daripada angkatan darat, meskipun pangkatnya lebih rendah. Hal ini mungkin saja karena tantangan dan resiko yang dihadapi oleh personil AURI lebih berat daripada personil ADRI (Angkatan Darat Republik Indonesia), sehingga wajar bila gajinya lebih tinggi.⁷⁹⁾ Meskipun dalam suasana perjuangan kemerdekaan, dalam arti bahwa semua golongan bersatu untuk tujuan bersama menghadapi Belanda yang menjajah kembali, namun memang tetap ada perbedaan di antara kekuatan bersenjata dalam tubuh TNI. Mengacu pada pandangan umum di dunia militer, apabila kekuatan bersenjata (biasa disebut *matra*) dalam suatu angkatan bersenjata ditinjau dari tingkatan-tingkatannya, maka

⁷⁷⁾ Wawancara dengan Bapak Sulaiman pada tanggal 18 September 2001.

⁷⁸⁾ Wawancara dengan Bapak Umar Legimin.

⁷⁹⁾ Wawancara dengan Bapak Laksito : Ketika masih menjadi prajurit angkatan darat, pangkatnya sersan. Pada waktu pindah ke angkatan udara pangkatnya diturunkan menjadi kopral, namun justru gajinya sedikit lebih tinggi daripada menjadi sersan.

“kasta” tertinggi dipegang oleh angkatan udara, urutan kedua adalah angkatan laut, dan urutan paling rendah adalah angkatan darat. Hal ini wajar, mengingat teknologi yang dimiliki dan tantangan yang dihadapi oleh angkatan udara lebih tinggi daripada angkatan laut dan angkatan darat, sehingga memerlukan biaya atau anggaran yang lebih tinggi daripada kedua angkatan itu.

Kembali ke kekuatan yang dimiliki oleh AURI, dengan diterapkannya sistem kanibalisasi, maka jumlah pesawat terbang AURI jauh lebih sedikit dari sebelumnya (dengan perbandingan bahwa jumlah 102 pesawat menjadi 37 pesawat, maka rata-rata satu pesawat merupakan penggabungan dari tiga pesawat). Dalam jumlah “sebanyak” itu, tidak ditempatkan pada satu pangkalan saja, melainkan harus “dibagi rata” kepada seluruh pangkalan udara di wilayah RI (terutama di Jawa). Karena dalam “pembagian” inipun juga tidak ada catatan mengenai jumlah dan rincian pesawat terbang pada tiap-tiap pangkalan udara, maka apabila dirata-rata, jumlah pesawat terbang yang ditempatkan di satu pangkalan udara hanya empat buah pesawat terbang.

Penyebaran pesawat terbang atas perintah KASAU Suryadarma ini mempunyai dua tujuan pokok. Pertama, agar AURI di dalam menjalankan peran dan tugasnya sebagai “payung dan jembatan udara” Indonesia dapat secara merata di wilayah RI (meskipun pada waktu itu belum dapat dikatakan merata karena hanya terpusat di Jawa). Kedua, untuk menjaga dari kemungkinan kehancuran total apabila pangkalan udara AURI diserang oleh Belanda. Logikanya, apabila seluruh pesawat terbang AURI hanya ditempatkan di Maguwo misalnya, maka apabila diserang oleh Belanda, kemungkinan besar seluruh milik AURI akan habis tidak tersisa. Dengan ditempatkan secara tersebar, apabila satu pangkalan

udara diserang, maka pesawat-pesawat terbang di pangkalan udara yang tidak atau belum diserang masih dapat diselamatkan.

D. Kekuatan Udara Belanda di Indonesia pada Tahun 1947

1. Sejarah Singkat Penerbangan Militer Belanda di Indonesia

Kita mengetahui bahwa Belanda merupakan negara yang kecil, dengan demikian kekuatan bersenjataanya juga tidak terlalu besar. Sebenarnya ketika Belanda menjajah Indonesia, kekuatan bersenjataanya tidak cukup untuk melindungi kepentingannya di Indonesia (ketika itu masih bernama Hindia Belanda). Namun bahwa Belanda dapat menguasai Indonesia selama lebih dari tiga abad, hal ini merupakan prestasi yang luar biasa, karena Belanda menerapkan taktik adu domba atau perang saudara di antara sesama bangsa Indonesia. Gambaran mudahnya, pasukan Belanda yang ditempatkan di Indonesia (Hindia Belanda) sebagian besar terdiri dari orang-orang Indonesia juga, sedangkan tentara Belanda yang merupakan orang Belanda asli umumnya berkedudukan sebagai perwira (komandan pasukan).

Sebagai gambaran perbandingan jumlah orang Belanda asli dan Eropa dengan orang Indonesia yang masuk ke dalam militer Belanda, dapat dilihat pada tahun 1905. Pada tahun itu penduduk asli Indonesia berjumlah 37 juta jiwa. Orang-orang Eropa yang bertugas di dalam Angkatan Darat dan Angkatan Laut kolonial Belanda pada waktu itu seluruhnya hanya berjumlah 15.866 orang perwira dan prajurit. Akan tetapi, orang Indonesia yang

bertempur di pihak mereka berjumlah 26.276 orang.⁸⁰⁾ Pada saat itu memang perasaan tentang identitas Indonesia atau tujuan-tujuan bersama belum ada, karena tujuan perjuangan bangsa Indonesia secara nasional (Indonesia keseluruhan) baru terwujud setelah tahun 1908 (berdirinya Budi Utomo).

Hingga berkecamuknya Perang Pasifik, orang Indonesia yang direkrut ke dalam militer Belanda tetap banyak. Namun kebanyakan mereka itu masuk militer di bagian angkatan darat, karena seperti yang telah menjadi “mitos” militer, kedudukan angkatan darat paling rendah daripada angkatan laut dan angkatan udara. Bangsa penjajah memang memandang rakyat jajahannya lebih rendah derajatnya, sehingga secara umum, orang-orang jajahan kurang pantas untuk menjadi prajurit angkatan laut maupun angkatan udara (apalagi untuk menjadi penerbang). Kenyataannya memang di dalam ML (*Militaire Luchtvaart*), sedikit sekali putra Indonesia di sana. Oleh MLD (*Militaire Luchtvaartdienst*) dijawab dengan resmi bahwa orang-orang Indonesia sebenarnya tidak cocok dan tidak bisa untuk menjadi penerbang.⁸¹⁾

Berkaitan dengan sejarah perkembangan kekuatan angkatan udara Belanda di Indonesia, orang Belanda juga tercatat sebagai bangsa yang pertama kali terbang dan mendarat di bumi Indonesia (Hindia Belanda), tepatnya di Surabaya. Peristiwa ini dilakukan oleh J.W.E.R. Hilger pada tanggal 19 Februari 1913 dengan menggunakan pesawat *Fokker*.⁸²⁾

⁸⁰⁾ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern* (terjemahan), Yogyakarta, Gadjah Mada University Press, 1991, hal. 223.

⁸¹⁾ Onghokham, *Runtuhnya Hindia Belanda*, Jakarta, Gramedia, 1987, hal. 206.

⁸²⁾ *Angkasa* No. 4 Januari 2000.

Penerbangan di Hindia Belanda sendiri dimulai pada tanggal 30 Mei 1914 dengan dibentuknya PVA (*Proef Vlieg Afdeling* : Bagian Percobaan Penerbangan) yang merupakan bagian dari pasukan Hindia Belanda, KNIL. Uniknya, pada mulanya PVA tersebut tidak memiliki pesawat terbang, sehingga diusahakan untuk memiliki pesawat terbang sendiri. Mula-mula Belanda memiliki pesawat terbang air (*amphibi*) dari Amerika Serikat untuk menghemat biaya pembuatan lapangan terbang (di darat).⁸³⁾ Adalah Letnan Hein Ter Poorten, pimpinan PVA, yang melihat dunia penerbangan di Hindia Belanda mempunyai prospek baik, untuk sipil maupun militer.⁸⁴⁾

Pada tahun 1917 PVA diubah menjadi *Vlieg Afdeling* (VA), dan pada tanggal 1 Agustus 1921 VA diubah lagi menjadi LA (*Luchtvaart Afdeling* : Bagian Penerbangan), yang terdiri dari VD (*Vliegdienst* : Dinas Terbang) dan TD (*Technisedienst* : Dinas Teknik). Pada tanggal 1 Januari 1940 LA diubah lagi menjadi ML (*Militaire Luchtvaart* : Penerbangan Militer), yang merupakan bagian dari kesenjataan KNIL. Dalam bidang pendidikan juga dikembangkan lembaga pendidikan perwira. Untuk itu dibuka dua jenis pendidikan perwira, yaitu *Vliegschool* (Sekolah Penerbang) dan *Waarnemerschool* (Sekolah Pengintai). Kedua jenis sekolah ini pada tahun 1939 dipersatukan menjadi *Vlieg en Waarnemerschool* dan ditempatkan di lapangan terbang Andir, Bandung. *Vliegschool* untuk mendidik calon penerbang, sedangkan *Waarnemerschool* untuk mendidik calon *Waarnemer*

⁸³⁾ Sutrisno, *Marsekal TNI Suryadi Suryadarma*, Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985, hal. 17.

⁸⁴⁾ *Angkasa* No.4 Januari 2000.

(*Waarnemer* = pengintai, pengamat atau navigator menurut angkatan udara Inggris).⁸⁵⁾

Meskipun kekuatan militer Hindia Belanda (apalagi angkatan udaranya) terbatas, Belanda tidak ingin membangun kekuatan militer untuk kepentingan negara jajahannya jika kelak merdeka. Hal ini sangat berbeda dengan, seperti kita mengambil contoh negara pada bagian pendahuluan, India di bidang militer anggota pribuminya lebih dihargai oleh penjajahnya (Inggris), termasuk dibentuknya/dipersiapkannya Angkatan Bersenjata India sebelum negara itu memperoleh kemerdekaannya. Maka antara lain karena faktor itulah, kekuatan militer Hindia Belanda tidak terlalu kuat, sehingga ketika diserbu oleh Jepang, dapat dengan mudah ditaklukkan.

Sayangnya Belanda terlambat membangun angkatan perangnya. Ketika isyarat perang besar di Asia Timur Raya akan berkecamuk di awal tahun 1940-an, Belanda sadar bahwa mereka tergantung sepenuhnya pada kebaikan Inggris dan Amerika Serikat dalam memasok mesin perang. Celakanya, pada waktu bersamaan kedua negara itu tengah disibukkan dengan perang di Eropa.⁸⁶⁾ Akibatnya usaha Belanda untuk memperkuat angkatan bersenjata menjadi terhambat, karena banyak pesanan senjatanya (terutama pesawat terbang) yang ditolak. Kekuatan Belanda (meskipun dibantu oleh Amerika Serikat, Inggris, dan Australia) sangat tidak seimbang dengan armada Jepang. Sebagai gambaran, tentara Jepang yang mendarat di Pulau Jawa antara

⁸⁵⁾ Sutrisno, hal. 18.

⁸⁶⁾ *Angkasa* No. 6 Maret 1999.

6 – 8 divisi yang berjumlah sekitar 120.000 orang sementara kekuatan Hindia Belanda hanya 3 divisi (40.000 orang).⁸⁷⁾ Untuk kekuatan udaranya, secara keseluruhan Hindia Belanda hanya memiliki 275 pesawat terbang⁸⁸⁾, dengan rincian 50 buah milik angkatan laut (MLD = *Marine Luchvaardienst*) dan 225 buah milik angkatan udara (KL = *Koninklijke Luchtmacht*).

Selama Belanda berperang dengan Jepang, angkasa di atas Pulau Jawa sempat menjadi ajang pertarungan yang seru, bahkan dinilai sebagai pertempuran udara paling besar dalam babak permulaan Perang Pasifik 1942 – 1946.⁸⁹⁾ Pada waktu itu tulang punggung kekuatan pembom terdiri dari pesawat bermesin ganda buatan awal tahun 1930-an, *Martin B-10 Glenn Martin* dan *Locheed C-56B Lodestar* (pesawat angkut militer yang diubah menjadi pembom ringan). Adapun pesawat tempurnya ada tiga jenis, yaitu *Curtiss P-36 Mohawk*, *Curtiss CW-21 Demon*, dan *Brewster F2A Buffalo*.⁹⁰⁾ Meskipun demikian sebagian besar pesawat terbang bantuan yang diberikan dengan susah payah itu tidak kesempatan berjasa bagi pertahanan Hindia Belanda, karena akibat serangan Jepang terhadap pangkalan-pangkalan Hindia Belanda, pesawat-pesawat itu menjadi “gundukan” logam ringsek yang terbakar.⁹¹⁾

⁸⁷⁾ *Ibid.*

⁸⁸⁾ Onghokham, hal. 196.

⁸⁹⁾ *Angkasa* No. 3 Desember 1991.

⁹⁰⁾ *Ibid.*

⁹¹⁾ *Ibid.*

Dengan lumpuhnya kekuatan udara Belanda oleh Jepang, sangat berpengaruh terhadap runtuhnya kekuasaan pemerintah Belanda di Indonesia. Sebelum pemerintah Hindia Belanda mengibarkan bendera putih tanda menyerah kepada Jepang pada tanggal 9 Maret 1942, para perwira KNIL maupun para penerbang mendapat kesempatan melarikan diri atau mengungsi ke Australia, termasuk para penerbang yang berasal dari Indonesia asli. Mereka diamankan di Australia agar tidak jatuh ke tangan Jepang, sebab mereka adalah ahli-ahli penerbangan yang tidak banyak jumlahnya.⁹²⁾ Ketika Sekutu bertempur melawan Jepang, para penerbang Hindia Belanda tersebut masih “berjasa” dalam bertempur melawan Jepang, meskipun harus mengungsi dari Indonesia, dengan bertempur atas nama pasukan Sekutu dan berpangkalan di Australia.

2. Kekuatan Belanda di Indonesia pada Tahun 1947

Ketika Jepang bertekuk lutut kepada Sekutu dan Belanda berhasil menanamkan kembali kekuasaan di Indonesia, Belanda juga berusaha membangun kembali kekuatan militernya yang porak poranda akibat berperang dengan Jepang, sebagai alat untuk mempermudah dalam usahanya menjajah kembali bumi Indonesia. Semangat Belanda untuk tetap memiliki Indonesia masih besar sekali, walaupun menghadapi banyak kesulitan di dalam negeri serta ancaman dari dunia internasional, yang sudah tidak menginginkan adanya penjajahan lagi pada era setelah Perang Dunia II (Inggris, Perancis, dan

⁹²⁾ Sutrisno, hal. 19.

Amerika Serikat bahkan sudah siap-siap untuk melepaskan wilayah jajahannya serta memberikan kemerdekaannya bagi wilayah yang dinilai sudah siap).⁹³⁾

Kesulitan utama yang dialami oleh Belanda adalah soal biaya; di samping Belanda membutuhkan biaya yang besar untuk mengerahkan kekuatan militernya di Indonesia kembali, negeri induk Belanda sendiri lebih membutuhkan biaya untuk membangun kembali negeri Belanda yang hancur akibat perang. Untuk membiayai operasi di Indonesia, pemerintah Belanda mengeluarkan biaya yang sangat besar. Belanda menilai biaya tersebut perlu dikeluarkan demi bisa berkuasa kembali di Indonesia, yang dianggap sebagai sumber rezeki mereka, seperti halnya pada masa sebelum Perang Dunia II.⁹⁴⁾ Dengan dikuasainya kembali Indonesia, maka biaya yang dikeluarkan oleh Belanda dapat ditutup kembali, bahkan akan memperoleh keuntungan yang berlipat ganda. Untuk tujuan itulah, Belanda berusaha keras mengarahkan kekuatan darat, laut, dan udaranya dalam menjalankan operasinya di bumi Indonesia.

Berbicara mengenai kekuatan udara Belanda ketika menguasai Indonesia kembali, *Militaire Luchtvaart* baru menjejakkan kakinya kembali ke Indonesia lima tahun setelah Belanda berlelut lutut kepada Jepang (9 Maret 1947). Banyak kendala dan rintangan yang dihadapi ML dalam “*come back-nya*”, tidak saja oleh perlawanan gigih pejuang Indonesia, tetapi juga masalah intern karena kekurangan sumber daya manusia. Sebagai contoh, Pangkalan

⁹³⁾ Basuki Suwarno, *Hubungan Indonesia – Belanda Periode 1945 – 1950*, Jakarta, Setio Acnees, 1999, hal. 25.

⁹⁴⁾ *Ibid*, hal. 102.

Udara Andir di Bandung (sebagai pusat perawatan dan pemeliharaan kekuatan ML), tenaganya tinggal separuh dari jumlah tenaga sebelum Perang Dunia II.⁹⁹ Jadi selain jumlah pesawat terbang tidak terlalu besar, kendala utama bagi Belanda adalah kekurangan pilot maupun teknisi.

Berdasarkan pengalaman Belanda pada waktu menghadapi Jepang, di mana pesawat-pesawat terbang Belanda dianggap sudah mulai ketinggalan zaman, maka Belanda pada masa pendudukan RI kembali memesan pesawat-pesawat tempur baru kepada Amerika Serikat, meskipun sebenarnya tidak “terlalu penting” karena yang dihadapi adalah RI yang masih sangat lemah kekuatan bersenjata, termasuk angkatan udaranya. Sesuai dengan pesanan, pabrik *North American* di Amerika Serikat menyerahkan 40 pesawat pesanan ML yang dibeli untuk mendukung Aksi Polisionil Belanda (Agresi Militer) di Indonesia. Pesanan tersebut dimaksudkan untuk mengganti pesawat tempur *Curtiss P-40 Kittyhawk* yang sudah “menua” dari Skuadron 120, 121, dan 122 secara berkesinambungan pada bulan Mei dan November 1946.

Meskipun serba kekurangan, kesatuan-kesatuan baru ML dibentuk berturut-turut pada bulan Maret, April, dan Mei 1946 untuk menampung kedatangan 40 pesawat tempur pesanan itu (*P-51D Mustang*). Pesawat-pesawat itu pada tahap terakhir diterbangkan *ferry* dari Australia, dan ditempatkan di Medan sebagai pangkalannya. Adapun jumlah pilot yang mengawakinya terbatas (seimbang dengan jumlah pesawatnya), padahal seharusnya adalah 1 : 2 (satu pesawat diterbangkan bergantian oleh dua pilot). Ketika Belanda

⁹⁹ *Angkasa* No. 12 September 2000.

melancarkan agresinya, pesawat-pesawat *Mustang* itu juga ditempatkan di pangkalan udara Belanda di Jawa. Tidak lama kemudian ML mendapat tambahan pesawat tempur, yaitu sekitar 30 P-51K *Mustang*. Karena kelangkaan pilot, seri "K" ini digunakan hanya untuk mengganti *Mustang* seri "D" yang jatuh, rusak dalam misi, atau mengalami kerusakan teknis dan tidak dapat diperbaiki lagi. Seri "K" tersebut adalah satu-satunya *Mustang* seri yang diekspor oleh pabriknya setelah Perang Dunia II usai.

Seperti halnya jumlah pesawat terbang milik AURI yang tidak begitu jelas karena terdapat perbedaan jumlah pada beberapa literatur, demikian halnya dengan kekuatan udara Belanda di Indonesia, baik dari jumlah maupun jenis atau rincian pesawatnya. Diperkirakan jumlah pesawat terbang Belanda adalah 102 buah, dengan penerbang hanya 80 orang. Jumlah pesawat tersebut merupakan jumlah dari pesawat pembom B-25, pesawat tempur P-51 dan P-40, serta pesawat pengintai *Piper Cub* dan *Auster*, belum termasuk pesawat transport *Dakota*. Di bawah ini merupakan rincian dari sebagian besar kekuatan udara Belanda pada tahun 1947 :⁹⁶⁾

- a. Skuadron 16 di Palembang : 8 B-25 dengan 6 pilot.
- b. Skuadron 18 di Cililitan (Jakarta) : 8 B-25 dengan 6 pilot.
- c. Skuadron 14, juga di Cililitan : 5 B-25 PVA (versi pemotret) dengan 4 pilot.
- d. Skuadron 120 di Semarang : 19 P-40 dengan 9 pilot.
- e. Skuadron 121 di Andir (Bandung) : 9 P-51 dengan 9 pilot.
- f. Skuadron 122 di Medan : 9 P-51 dengan 9 pilot.

⁹⁶⁾ *Ibid*

Sedangkan kekuatan udara non tempur meliputi :⁹⁷⁾

- a. Kesatuan 17 VARWA = *Piper Cub* dengan 10 awak, tersebar di Padang, Medan, dan Palembang.
- b. Kesatuan 6 ARVA = 20 *Auster* dengan 14 awak, tersebar di Bogor, Surabaya, Malang, Bali, Banyumas, dan Semarang.

Dengan gambaran kekuatan di atas, sebenarnya jumlah tersebut tidak terlalu besar untuk “menguasai” seluruh Indonesia. Itupun, dalam persiapan untuk menggempur wilayah RI, tidak semuanya dapat dioperasikan, sehubungan dengan kesulitan-kesulitan yang dialami oleh Belanda, termasuk kekurangan penerbang. Dalam kondisi kekurangan, bagaimanapun juga kekuatan Belanda memang lebih unggul baik secara kuantitas maupun kualitas, terutama para pilot Belanda kebanyakan merupakan “bekas” Perang Dunia II yang sudah berpengalaman menghadapi Jepang (meskipun belum tentu meraih kemenangan), dibandingkan dengan para penerbang RI yang masih minim pengalaman (apalagi pengalaman tempur).

⁹⁷⁾ *Ibid.*

BAB III

**SERANGAN UDARA BELANDA DALAM AGRESI MILITER I
DAN SERANGAN BALASAN TNI-AU**

A. Serangan Udara Belanda dalam Agresi Militer I

Persetujuan Linggarjati yang ditandatangani oleh delegasi RI dan Belanda menghasilkan naskah persetujuan yang terdiri atas 17 pasal, di antara isi pasal tersebut adalah :¹⁾

1. Pemerintah RI dan Belanda bersama-sama menyelenggarakan berdirinya sebuah negara berdasarkan federasi, yang dinamakan Negara Indonesia Serikat (RIS).
2. Pemerintah RIS akan bekerja sama dengan pemerintah Belanda membentuk Uni Indonesia – Belanda.

Namun seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, persetujuan Linggarjati itu tidak menyelesaikan perselisihan antara RI dan Belanda karena justru bertambah parah, akibat adanya perbedaan penafsiran ketentuan-ketentuan dalam persetujuan tersebut. Baik RI maupun Belanda saling menuduh bahwa pihak lawan telah melanggar isi dari Persetujuan Linggarjati.

Untuk menyelesaikan masalah itu, pada tanggal 27 Mei 1947 Belanda mengirimkan nota yang merupakan ultimatum dan harus dijawab oleh pemerintah RI dalam waktu 14 hari. Pokok-pokok nota itu adalah :²⁾

1) Marwati Djoened Poesponegoro, *Sejarah Nasional Indonesia VI*, Jakarta, Balai Pustaka, 1984, hal. 132.

2) *Ibid*, hal. 134.

1. Membentuk pemerintahan peralihan bersama.
2. Harus diadakan garis demiliterisasi.
3. Diadakan pembicaraan bersama mengenai pertahanan negara. Untuk itu perlu sebagian Angkatan Darat, Laut, dan Udara Kerajaan Belanda tinggal di Indonesia untuk pembangunan suatu pertahanan yang modern.
4. Pembentukan alat kepolisian yang dapat melindungi kepentingan dalam dan luar negeri.
5. Hasil-hasil perkebunan dan devisa diawasi bersama.

Karena pihak RI tidak menyetujui tuntutan-tuntutan Belanda, selanjutnya dalam nota 15 Juli 1947, Belanda memberi ultimatum bahwa dalam waktu 32 jam RI sudah harus memberi jawaban terhadap tuntutan-tuntutan Belanda.³⁾ Namun, apapun alasan atau dalih yang dikemukakan oleh Belanda, pada dasarnya Belanda tetap menginginkan kembalinya kekuasaan Hindia Belanda seperti keadaan semula sebelum Perang Dunia II pecah, pada tahun 1942. Apabila kemerdekaan kepada Indonesia akan diberikan juga, akan berwujud hubungan ikatan khusus dengan Belanda, yang tertuang dalam konsep bentuk Negara Indonesia Serikat dan di bawah Mahkota Kerajaan Belanda. Dengan demikian semua perwujudan kekuasaan yang akan dibentuk maupun yang sudah ada di Indonesia ini harus mendapatkan persetujuan dari pemerintah Kerajaan Belanda yang pernah beroperasi di tanah bekas jajahannya. Lebih-lebih pada masa usai perang dunia

³⁾ A.B Lopian, *Terminologi Sejarah (1945 – 1950 dan 1950 – 1959)*, Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1996, hal. 4.

tersebut, Belanda membutuhkan banyak dana untuk membangun kembali negerinya.⁴⁾

Dari pihak RI, jelas pandangan tersebut tidak dapat diterima, karena kemerdekaan yang telah diproklamasikan dan sedang dipertahankan dengan segenap jiwa dan raga seluruh rakyat Indonesia adalah kemerdekaan yang berupa kebebasan penuh yang sama sekali tanpa ada campur tangan dari pihak luar. Perjuangan untuk mencapai kemerdekaan tersebut telah mulai dilakukan sejak berpuluh-puluh tahun. Pilihan berat yang dihadapi adalah kenyataan bahwa kemampuan fisik militer pada masa tahun-tahun pertama kemerdekaan Indonesia masih dianggap kurang untuk mendukung kemampuan politik tersebut.⁵⁾

Tanda-tanda semakin memuncaknya perselisihan antara RI dan Belanda tampak dengan sering terjadinya pelanggaran di antara kedua belah pihak. Pihak RI melihat tindakan-tindakan Belanda yang sering melanggar garis-garis demarkasi, yang dilihat oleh RI sebagai kegiatan intimidasi untuk memaksa kedudukan RI makin mundur ke daerah pedalaman. Selain itu perbuatan-perbuatan yang telah dilakukan dengan ancaman kekerasan senjata telah memancing pasukan-pasukan Indonesia untuk pada gilirannya terpaksa melakukan pelanggaran gencatan senjata juga. Pihak RI menganggap Belanda melakukan pelanggaran gencatan senjata sebanyak 300 kali selama bulan Juli 1947. Sebaliknya Belanda menuduh RI selama 4 bulan sejak penghentian tembak-

⁴⁾ Moch Cholil, dkk, hal. 20.

⁵⁾ *Ibid*

menembak diberlakukan sejak 26 Februari 1947, telah melanggarnya sebanyak 215 kali untuk daerah sekitar Semarang, dan semakin banyak pada 2 minggu kemudian.⁶⁾

Pelanggaran Belanda juga dilakukan dengan mengadakan blokade di wilayah RI, baik di darat, laut, maupun udara. Dari udara, Belanda melakukan penerbangan pengintaian, antara lain di daerah Gilimanuk dan Ketapang di Jawa Timur, Jepara, Rembang, dan Cilacap di Jawa Tengah, Banjarnegara dan Cicalengka di Jawa Barat. Pada tanggal 12 Juli 1947 aktivitas udara Belanda sangat giat di atas Semarang dan sekitarnya. Juga telah diadakan penerbangan pengintaian di daerah Salatiga, Purwodadi, dan Banyumas.⁷⁾ Atas pelanggaran yang dilakukan oleh Belanda tersebut, pemerintah RI telah berkali-kali mengajukan protes. Namun Belanda sama sekali tidak mau memperhatikan protes tersebut, malahan semakin meningkatkan pelanggarannya.

Meskipun pihak RI telah melakukan usaha perdamaian dengan mengirimkan delegasi ke Jakarta pada tanggal 17 Juli 1947, ternyata tidak juga membawa hasil. Belanda tetap beranggapan bahwa RI melanggar Persetujuan Linggarjati dan mengakibatkan Belanda merasa tidak lagi terikat oleh persetujuan itu dan bebas untuk bertindak. Belanda mengambil langkah memutuskan hubungan diplomatik dengan RI dan akan mengadakan gerakan militer, karena Belanda tidak dapat lagi melihat jalan keluar lewat perundingan. Dengan demikian Belanda harus memaksakan pendirian dan

⁶⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 23.

⁷⁾ *Ibid*

kehendaknya yang jelas tidak akan dapat disetujui oleh pihak RI. Oleh karena itu kehendak Belanda untuk mengurung daerah RI rupanya makin tidak terbendung lagi.⁸⁾

Jelas sekali bahwa tujuan Belanda melancarkan agresinya adalah penghancuran RI. Untuk mencapai tujuan itu Belanda tidak bisa melakukannya sekaligus. Karena itu pada fase pertama Belanda harus mencapai sasaran sebagai berikut :⁹⁾

1. Politik

Penghapusan Ibukota RI dan penghapusan RI dari peta (menghilangkan *de facto* RI).

2. Ekonomi

Perebutan daerah-daerah penghasil bahan makanan (daerah beras di Jawa Barat dan Jawa Timur) dan bahan ekspor (perkebunan di Jawa Barat, Jawa Timur, dan Sumatra serta pertambangan di Sumatra).

3. Militer

Penghancuran TNI

Untuk keperluan agresinya, Belanda mengerahkan kurang lebih 120.000 pasukan dengan kekuatan persenjataan modern (jauh lebih modern daripada persenjataan yang dimiliki TNI dan laskar-laskar rakyatnya).¹⁰⁾ Di samping kekuatan udara, Belanda juga mengerahkan kekuatan darat. Belanda mempergunakan masing-masing satu brigade untuk Sumatera Timur, Sumatera

⁸⁾ Moch Cholil, dkk, hal. 24.

⁹⁾ G. Moedjanto, *Indonesia Abad ke-20* (Jilid II), Yogyakarta, Kanisius, 1988, hal. 15.

¹⁰⁾ Basuki Suwarno, hal. 29.

Selatan, dan Jawa Tengah, yakni Brigade “Z”, “U”, “Y”, dan “T”. Untuk Jawa Barat dipergunakan dua divisi, yakni Divisi “7 Desember” dan Divisi “B” KNIL, yang kesemuanya berjumlah lima brigade. Adapun untuk Jawa Timur dipergunakan dua brigade, yaitu Brigade “X” dan *Mariners Brigade*, yang digabung menjadi Divisi “A”.¹¹⁾

Penyerangan Belanda ke wilayah RI yang dimulai dengan serangan udara, secara resmi dilakukan oleh Belanda pada pagi hari tanggal 21 Juli 1947. Sebenarnya Belanda sudah melakukan serangan udara sehari sebelumnya, yaitu pada tanggal 20 Juli, dengan menyerang Lapangan Terbang Gorda (Serang) pada pukul 11.30 siang. Pesawat-pesawat tempur Belanda menjatuhkan sembilan buah bom dan menembaki sasaran dengan senapan mesin. Sasaran kemudian diperluas dengan usaha serangan udara ke daerah Purwakarta untuk melapangkan gerak maju, sehingga memungkinkan mereka menduduki Pangkalan Udara Kalijati.¹²⁾

Mengenai dilancarkanya serangan udara Belanda pada tanggal 21 Juli itu, selain telah diperkirakan oleh pihak RI sebelumnya, seolah-olah AURI mendapat firasat atau pertanda buruk mengenai serangan itu. Salah seorang Indonesia yang mendapatkan firasat buruk tersebut adalah R.J. Salatun, salah seorang perwira AURI. Kesaksian Salatun tersebut diturkannya sebagai berikut :

“Malam itu langit di atas kota Yogyakarta cerah. Saya sedang “piket” di rumah pacar (sekarang dipanggil “Uti” oleh 11 cucu dari lima anak kami), berada di serambi depan rumah yang menghadap lapangan olah raga SMAN Kota Baru sehingga luas pemandangannya. Sekitar pukul 20.00

¹¹⁾ Tashadi, dkk, *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945-1949) di DIY*, Yogyakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1986, hal. 112.

¹²⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 26.

saya dikejutkan oleh suatu gejala langit yang aneh : sebuah bola api berwarna kemerah-merahan yang turun secara vertikal kemudian lenyap di atas Jalan Marga Kridangga tempat kediaman KASAU Bapak R.S. Suryadarma. Gejala itu tidak berbunyi, warnanya tidak merata, pinggirnya agak jingga, dan ada garis tipis di tepinya yang berwarna kuning. Ia seperti meneteskan sesuatu seolah-olah permukaannya meleleh. Menurut ayah saya gejala itu dinamakan *teluk brojo* dan merupakan pertanda buruk. Betul juga : keesokan harinya semua pangkalan AURI di Jawa dan Sumatera pagi-pagi buta mendapat serangan udara Belanda¹³⁾.

Sejak hari pertama Belanda melancarkan agresinya, sasaran utamanya adalah pusat kekuatan RI di Yogyakarta dan pusat kekuatan udara pendukungnya di Maguwo¹⁴⁾, dilanjutkan dengan kota-kota lain di wilayah RI. "Teror" terhadap Yogyakarta dimulai pada pagi hari antara pukul 06.30 – 07.00, dimana empat buah pesawat pemburu Belanda terbang rendah mengelilingi kota Yogyakarta. Setelah kurang lebih 15 menit melayang-layang di atas kota, mereka terbang lagi ke arah Semarang.¹⁵⁾ Para personil AURI di Maguwo memperkirakan bahwa rombongan pesawat terbang itu akan datang lagi bukan hanya melakukan pengintaian atau *show of force* (unjuk kekuatan), namun juga melakukan penyerangan. Pada waktu yang hampir bersamaan, serangan udara telah dilakukan di pangkalan-pangkalan AURI lainnya, antara lain Pangkalan Udara Kalijati, Cibeureum, Panasas, Maospati, Jatiwangi, dan Bugis, dengan kerusakan berat dan ringan.

Para personil AURI di Maguwo dalam keadaan siaga dan segera melakukan pengamanan terhadap pesawat-pesawat terbang yang berada di sana.

¹³⁾ Angkasa. No. 11 Agustus 1994.

¹⁴⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 24.

¹⁵⁾ *Ibid.*

Pesawat-pesawat itu tidak ditempatkan di dalam hanggar (garasi pesawat terbang), karena apabila ditempatkan di hanggar akan dengan mudah diserang oleh pesawat-pesawat Belanda (sasaran utama di pangkalan udara memang hanggar dan pesawat terbang yang berada di landasan), melainkan dibawa ke daerah pangkalan yang banyak pepohonannya dan ditutupi dengan dedaunan. Untuk mengelabui musuh para anggota AURI juga membuat dan menempatkan “pesawat palsu” dari kayu dan keping (anyaman bambu). Diharapkan apabila dilihat dari atas dan dalam kecepatan tinggi, pesawat terbang yang ditutupi dedaunan itu tidak kelihatan dan pesawat-pesawat palsu itu tidak dapat dibedakan dengan yang asli.

Ternyata perkiraan itu benar karena pada sore harinya empat buah pesawat terbang Belanda (dari jenis P-40 *Kitty Hawk* dan P-51 *Mustang*) datang kembali dan melakukan pemboman serta penembakan atas Maguwo. Serangan tersebut dilakukan selama 15 menit, yaitu antara pukul 15.35 – 15.50. Akibat serangan itu, terjadi beberapa kerusakan pada pangkalan dan empat orang (dua diantaranya wanita) mengalami luka-luka. PM Amir Syarifuddin yang dengan beberapa wartawan telah menyaksikan pemboman tersebut, mengatakan, “Lihatlah, itulah yang dinamakan tindakan kepolisian oleh Belanda. Rakyat Indonesia akan tetap bertahan.”¹⁶⁾

Serangan udara Belanda diulang lagi pada tanggal 23 Juli pukul 14.10, dimana empat pesawat terbang Belanda menyerang Maguwo dengan tembakan

¹⁶⁾ *Ibid.*

mitraliur dan menjatuhkan bom-bom. Dalam serangan ini empat orang personil AURI mengalami luka-luka, sedangkan satu pesawat musuh kena tembakan senjata pertahanan udara PPP dan melarikan diri, sementara yang lain masih melakukan serangan. Serangan ini berakhir pada pukul 14.30.¹⁷⁾ Pada tanggal 25 Juli Maguwo kembali diserang selama 10 menit antara pukul 13.40 – 13.50 oleh dua pesawat P-40. Selain menembakkan mitraliur dan menjatuhkan bom, pilot-pilot pesawat itu juga melemparkan granat tangan. Satu pesawat kena tembak, tetapi tidak jatuh, dan mereka melarikan diri ke arah Solo.¹⁸⁾

Berbeda dengan pangkalan-pangkalan AURI lainnya yang umumnya mengalami kerusakan berat, Maguwo sebagai pusat kekuatan AURI dan sasaran utama ketika terjadi serangan, (terutama pada tanggal 21 Juli itu) justru lolos dari kehancuran total karena secara kebetulan, kabut tebal menyelimuti Maguwo. Pada saat bom-bom dijatuhkan di Maguwo, secara kebetulan ada yang tidak meledak¹⁹⁾. Selama tiga kali Maguwo diserang, para personil AURI di Maguwo tidak tinggal diam dan menembaki pesawat-pesawat terbang Belanda. Apabila para anggota AURI yang bersenjata (terutama pasukan PPP yang mengoperasikan senjata anti serangan udara) tetap bertahan di pos-posnya ketika terjadi serangan udara, maka anggota AURI yang tidak bersenjata (misalnya para teknisi dan

¹⁷⁾ Moch. Cholil dkk, hal. 28.

¹⁸⁾ *Ibid.*

¹⁹⁾ Wawancara dengan Bapak Daliman pada tanggal 8 Juni 2001 : Pada waktu itu ada bom yang jatuh kurang lebih empat meter dari posisinya, namun ajaibnya tidak meledak. Bapak Daliman tidak dapat membayangkan apa yang akan terjadi dengan dirinya apabila bom itu meledak.

pegawai administrasi pangkalan) berlindung di gua-gua peninggalan Jepang yang ada di Maguwo²⁰.

Dalam tiga hari terjadi serangan atas Pangkalan Udara Maguwo, kerusakan bukan hanya pada Maguwo (meskipun pemboman dipusatkan pada Maguwo), namun ada juga bom-bom yang jatuh nyasar di desa sekeliling Maguwo. Contohnya, ada bom yang jatuh nyasar di sawah milik penduduk di dekat Maguwo. Meskipun “kerusakan” itu tidak terlalu parah, kalau dipikir-pikir merupakan suatu hal yang cukup menggelikan apabila petani atau pemilik sawah tersebut menggerutu atau mengumpat karena padi yang siap di panen menjadi berantakan akibat ledakan bom dari pesawat terbang musuh, walaupun kejadian tersebut bukanlah lelucon karena situasi pada waktu itu membuat panik dan tegang, baik bagi para anggota AURI maupun penduduk Yogyakarta.²¹

Di Maguwo sendiri pada waktu itu senjata anti serangan udara yang terbanyak adalah mitraliur kaliber 12,7 mm dengan jumlah 8 – 10 buah, dan senjata berat Oerlikon kaliber 20 mm dengan jumlah hanya dua buah, sedangkan pos personil PPP dan persenjataan berjumlah enam buah. Senjata-senjata pertahanan udara tersebut ditempatkan secara tersebar diantara pepohonan atau semak belukar/alang-alang di Maguwo, sehingga tidak terlihat jelas dari udara. Prajurit yang mengoperasikan senjata ini masing-masing tiga orang : satu orang

²⁰ Wawancara dengan Bapak Jamal pada tanggal 30 Agustus 2001.

²¹ Wawancara dengan Bapak Yoto Wiharjo pada tanggal 2 November 2001.

sebagai penembak dan dua orang sebagai pemasang dan pemegang untai peluru (agar dapat lancar masuk ke dalam laras senjata ketika ditembakkan).

Dalam menghadapi serangan Belanda, selain melakukan tipu muslihat dengan memasang “pesawat-pesawat palsu” (pada akhirnya pesawat-pesawat palsu inilah yang menjadi sasaran Belanda), para personil PPP juga menempatkan bambu petung yang diletakkan sedemikian rupa, sehingga apabila dilihat dari udara seperti meriam anti serangan udara kaliber besar. Untuk menambah “keaslian”, meriam-meriam palsu itu ditarik dengan tali, sehingga sepintas dapat bergerak secara otomatis mengarah ke pesawat terbang musuh (tidak diketahui apakah pilot-pilot Belanda terpengaruh oleh tipuan ini)²²⁾.

Pada waktu itu meskipun dibuat kelabakan akibat serangan Belanda, yang ada dalam pikiran para penembak di darat adalah menembak pesawat-pesawat terbang Belanda itu dengan “semangat 45”, entah kena maupun tidak. Orang-orang di darat dapat mengetahui pesawat terbang musuh terkena tembakan apabila pesawat itu mengeluarkan asap (kena pada bagian mesin)²³⁾. Memang tidak mudah untuk menembak jatuh pesawat terbang pada masa itu, selain kaliber senjata yang dimiliki tidak terlalu besar, juga gerakan pesawat yang cepat sehingga terkena sedikit peluru tidak akan membuatnya rusak dan jatuh.

Ditinjau dari segi teknis dan fisik, serangan udara Belanda tersebut memang memperoleh hasil gemilang, yaitu dengan keberhasilan menghancurkan hampir seluruh pesawat terbang milik AURI, yang mana dari puluhan pesawat

²²⁾ Wawancara dengan Bapak Tukijan pada tanggal 29 September 2001.

²³⁾ Wawancara dengan Bapak Sulaiman pada tanggal 18 September 2001.

terbang AURI hanya tersisa beberapa buah yang berada di Maguwo, akibat ketidakberhasilan Belanda menghancurkan kekuatan AURI di Maguwo. Hal tersebut tidaklah mengherankan, mengingat dari segi kemampuan dan kekuatan pesawat-pesawat terbang yang dipergunakan dalam serangan tersebut berada jauh di atas kemampuan pesawat terbang yang dimiliki oleh RI. Belanda kebanyakan menggunakan pesawat pembom B-25 *Mitchell* dan pemburu/tempur P-40 *Kittyhawk* dan P-51 *Mustang* yang memang dimanfaatkan sesuai dengan fungsi masing-masing. Sedangkan pesawat terbang RI yang berasal dari peninggalan Jepang, kebanyakan terbatas pada pesawat jenis latih di samping adanya kesulitan di bidang teknik dan personal yang harus di dapat diatasi²⁴⁾

Dengan hancur dan lumpuhnya sebagian besar kekuatan AURI, maka hasil jerih payah yang dilakukan oleh personil-personil AURI dalam membangun kekuatan udara dari bawah menjadi sia-sia belaka, karena belum dimanfaatkan secara optimal, baik di dalam peranannya turut menjaga kedaulatan negara RI maupun berhadapan langsung dengan kekuatan udara Belanda. Lebih parah lagi, beberapa pangkalan udara RI, seperti Pangkalan Udara Bugis di Malang dan Kalijati di Purwakarta dapat diduduki oleh Belanda sehubungan dengan keberhasilan kemajuan pasukan di darat. Namun ditinjau dari segi psikologis, serangan udara Belanda tersebut mempunyai dampak positif, yakni mengobarkan semangat dan tekad untuk mengadakan serangan balas. Tekad ini merupakan

²⁴⁾ Moch. Cholil, dkk, hal 29.

realisasi dari keinginan untuk mempertahankan eksistensi Angkatan Udara RI pada khususnya dan Republik Indonesia pada umumnya²⁵⁾.

B. Persiapan untuk Serangan Balasan TNI-AU

Meskipun para tokoh AURI telah memperhitungkan bahwa suatu saat Belanda akan melancarkan serangan udaranya²⁶⁾, namun tidak diduga bahwa serangan Belanda itu akan menghancurkan hampir seluruh kekuatan udara RI. Tindakan Belanda tersebut merupakan tantangan yang harus dibalas oleh pejuang-pejuang AURI, sehingga timbul pemikiran untuk merencanakan operasi serangan udara balasan, yang idenya berasal dari KASAU Komodor Udara Suryadarma dan Perwira Operasi Komodor Muda Udara (KMU) Halim Perdanakusuma. Ide ini timbul mengingat Angkatan Darat RI pada waktu itu telah mampu melakukan serangan gerilya terhadap Belanda, walaupun AD sendiri hanya mengandalkan bambu runcing dan aneka macam senjata yang apabila dibandingkan dengan persenjataan yang dimiliki oleh Belanda tertinggal jauh sekali²⁷⁾.

Meskipun demikian AURI tidak segera melakukan serangan balasan, mengingat segala keterbatasan yang ada dalam tubuh AURI. AURI memang mempunyai pesawat terbang, namun akibat serangan udara Belanda, jumlahnya menurun drastis dan sangat tidak sebanding dengan kekuatan Belanda. Belanda memiliki perlengkapan yang lebih maju, antara lain pesawat tempur P-51D

²⁵⁾ *Ibid*, hal. 30.

²⁶⁾ *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala* (Dalam Informasi), hal. 19.

²⁷⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

Mustang dan pembom B-25 *Mitchell*, di samping itu penerbangnyapun berpengalaman dari era Perang Dunia II²⁸⁾. Mengingat persenjataan milik AURI jauh ketinggalan dibandingkan dengan Belanda, maka diputuskan serangan balasan tersebut dilakukan dengan taktik “gerilya udara”. Dengan taktik semacam ini maka pesawat-pesawat AURI akan mampu melakukan serangan dan kemudian harus melepaskan diri dari kejaran pesawat-pesawat tempur Belanda yang mampu terbang lebih cepat²⁹⁾.

Keinginan untuk mengadakan serangan balasan memang tetap melekat pada kalbu pemimpin AURI. Untuk keperluan itu diadakan persiapan-persiapan, tetapi dilaksanakan sangat rahasia³⁰⁾. Sebagaimana umumnya merencanakan suatu operasi militer, perencanaan serangan balasan ini juga dilakukan secara rahasia agar tidak bocor sebelum operasi itu dilaksanakan. Kerahasiaan itu bukan hanya kepada masyarakat umum dan wartawan saja, tetapi juga di kalangan AURI sendiri. Jangankan para *ground crew*, para kadet penerbangpun tidak diberitahu mengenai persiapan serangan tersebut. Untuk menjaga agar rencana dan persiapan serangan balasan itu tidak bocor kepada masyarakat umum (dan dikhawatirkan juga pada pihak Belanda), maka seluruh anggota AURI di Maguwo dari segala bidang dikonsinyir (tidak boleh keluar dari pangkalan) pada hari-hari menjelang dilaksanakannya serangan balasan.

²⁸⁾ *Angkasa* No.11 Agustus 1995.

²⁹⁾ TSM No.2/Th.1/1987.

³⁰⁾ Sutrisno, hal. 72.

Para anggota AURI itu hanya diberi penjelasan bahwa berhubung situasi dan kondisi sedang genting, mereka harus tetap tinggal di Pangkalan Udara Maguwo dan menjalankan tugas seperti biasa sesuai dengan profesi mereka masing-masing. Contohnya para personil PPP; mereka diperintahkan untuk selalu siaga dengan senjatanya dan menjaga keamanan Maguwo³¹⁾. Pada malam hari para anggota AURI itu tidur di pangkalan, kecuali yang berpangkat tinggi di asrama Hotel Tugu. Alasannya adalah, untuk menghindari kemungkinan buruk apabila Belanda menyerang lagi dan pembomannya tepat mengenai bangunan-bangunan vital di pangkalan yang digunakan untuk tempat tinggal sementara para anggota AURI tersebut³²⁾. Mengingat situasi dan kondisi pada waktu itu yang dalam suasana perjuangan, maka para anggota AURI tersebut tidur di ruangan dengan fasilitas seadanya; ada yang tidur di meja, kursi, bahkan banyak yang tidur di lantai beralaskan koran³³⁾.

Sementara itu berdasarkan hasil pembicaraan dari para perwira tinggi AURI, akhirnya tugas mulia untuk melakukan serangan udara itu dipercayakan kepada para kadet penerbang³⁴⁾. Untuk itu Komodor Udara Suryadarma memerintahkan agar para kadet penerbang yang ditempatkan di pangkalan-pangkalan udara semuanya ditarik kembali ke Maguwo. Mereka semua datang lewat jalan darat karena pesawat-pesawat mereka sudah dihancurkan oleh

³¹⁾ Wawancara dengan Bapak Dwi Paimin pada tanggal 27 September 2001.

³²⁾ Wawancara dengan Bapak Umar Legimin pada tanggal 15 Juni 2001.

³³⁾ Wawancara dengan Bapak Ngatidjo pada tanggal 15 September 2001.

³⁴⁾ *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala* (Dalam Informasi), hal. 18.

Belanda³⁵⁾. Berbeda dengan para anggota AURI lainnya yang dikonsinyir di Pangkalan Udara Maguwo, para kadet penerbang itu dikonsinyir di tempat yang lebih “layak dan aman”, yaitu di asrama Wonocatur yang terletak di selatan Maguwo. Adapun alasan mereka tidak dicampur baur dengan anggota AURI lainnya adalah bukan semata-mata karena diskriminasi, melainkan alasan keamanan karena dalam rencana serangan balasan itu yang menjadi bintang adalah para penerbang (termasuk berkaitan dengan kerahasiaan perencanaan dan pelaksanaan operasi tersebut).

Ketika melihat pesawat-pesawat terbang Belanda berkeliaran di atas kota Yogyakarta dengan membawa ancaman sekaligus “memanas-manasi” para pejuang AURI, para kadet penerbang umumnya memperlihatkan muka merah padam karena menahan emosi. Darah muda mereka bergejolak, marah, dan ingin segera membalas. Namun apa daya, jam terbang mereka masih terbatas, belum pernah menembak, membom, apalagi terbang malam³⁶⁾. Pada bulan Juli 1947 itu usia AURI baru berkisar 14 bulan. Dengan demikian secara efektif AURI melakukan penerbangan baru sekitar satu tahun, sehingga tidak mengherankan pada waktu akan melaksanakan serangan balasan itu, jam terbang yang dimiliki oleh masing-masing penerbang AURI baru sekitar 100 jam³⁷⁾. Di samping itu

35) Angkasa No. 11 Agustus 1994.

36) Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 43.

37) TSM No. 2/Th. 1/1987.

mereka baru memasuki tahap terbang pengintaian, belum memasuki latihan terbang tempur³⁸⁾

Berdasarkan kenyataan bahwa para kadet penerbang tersebut masih minim pengalaman dan usia mereka juga masih sangat muda (rata-rata mereka baru berusia 20 tahun), sebenarnya merupakan keputusan yang berat bagi para petinggi AURI untuk memerintahkan mereka melakukan serangan udara. Sebagai Kepala Sekolah Penerbang, Adisutjipto sendiri merasa sayang kalau para penerbang muda itu sampai menghadapi konsekuensi gugur³⁹⁾. Dikhawatirkan bahwa para kadet penerbang tersebut akan mengalami nasib yang kurang baik ketika melaksanakan serangan, misalnya disergap oleh pesawat pemburu Belanda sebelum sampai ke sasaran yang dituju atau mereka tidak dapat kembali dengan selamat akibat juga ditembak oleh pesawat pemburu Belanda maupun mengalami kecelakaan di perjalanan.

Adisutjipto lebih menginginkan agar mereka itu ditingkatkan kecakapan dan kemampuannya agar mampu menerbangkan pesawat tempur⁴⁰⁾. Bahkan Adisutjipto mengatakan, “Kalau memang perlu melancarkan serangan, saya sendiri yang akan melakukan”⁴¹⁾. Untuk rencana ini akan digunakan pesawat C-47 *Dakota* VT-CLA yang dicarter dari India, dengan cara melemparkan bom melalui

³⁸⁾ Angkasa No. 12 September 1988.

³⁹⁾ Moch. Cholil dkk, hal. 33.

⁴⁰⁾ Sutrisno, hal. 72.

⁴¹⁾ Angkasa No.11 Agustus 1994.

pintu samping pesawat di atas sasaran daerah lawan⁴²⁾. Gagasan ini dicetuskan oleh Adisutjipto di bawah sayap pesawat VT-CLA itu, ketika ia bersama sejumlah *crew* AURI sedang mengeluarkan pesawat itu dari persembunyiannya (untuk menghindari ancaman dari pesawat terbang Belanda) sebelum menerbangkan Adisutjipto dan rombongannya ke luar negeri⁴³⁾. Kata-kata Adisutjipto itu ternyata merupakan pesannya yang terakhir selama di Indonesia sebelum berangkat ke luar negeri dan sangat berkesan bagi kadet penerbang muridnya.

Namun rencana tersebut tidak jadi dilaksanakan, karena pada saat yang bersamaan Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh harus ke luar negeri untuk melaksanakan misi demi perjuangan RI, juga untuk memberikan kesempatan kepada para penerbang muda itu untuk turut ambil bagian dalam perjuangan melawan Belanda. Salah satu pertimbangannya adalah AURI tidak boleh kalah dengan ADRI yang para anggotanya juga banyak yang masih berusia “belia” dan dengan gagah berani menghadapi musuh dengan nyawa sebagai taruhannya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa penunjukan dan pemilihan kadet untuk melakukan serangan bukan berarti mengorbankan dan membiarkan mereka “mati konyol” apabila operasi tersebut mengalami kegagalan, melainkan untuk memberikan kesempatan kepada para kadet penerbang (selaku siswa yang sedang belajar) untuk mempraktekkan “ilmu” yang mereka peroleh di medan perang yang sesungguhnya (meskipun sebenarnya kemampuan mereka itu belum memadai untuk “diterjunkan” di lapangan).

⁴²⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 33.

⁴³⁾ *Ibid.*

Setelah diputuskan bahwa yang akan melakukan serangan adalah para kadet penerbang, maka KASAU Suryadarma memerintahkan untuk memanggil empat orang kadet penerbang yang dikonsinyir di Wonocatur untuk menghadap KASAU dan Perwira Operasi Halim Perdana Kusuma. Maka pada tanggal 28 Juli 1947 pukul 19.00 seorang kurir datang ke kantor di desa Wonocatur yang menjadi asrama para kadet penerbang. Dia membawa pesan dari KASAU yang ditujukan kepada Kadet Penerbang Mulyono, Sutardjo Sigit, Suharnoko Harbani, dan Bambang Saptoadji. Panggilan yang sangat dirahasiakan itu ternyata menyangkut rencana operasi udara yang akan ditugaskan kepada keempat kadet penerbang tersebut. Rencana operasi disampaikan sendiri oleh Halim Perdanakusuma selaku Perwira Operasi dengan *briefing* (penjelasan) seperlunya. Operasi udara itu berupa pemboman dan penembakan atas bagian kota yang menjadi kubu musuh di Jawa Tengah. Pelaksanaan operasi itu tidak berupa perintah, tetapi sifatnya suka rela⁴⁴⁾.

Tidak jelas mengapa mereka berempatlah yang ditunjuk untuk melaksanakan misi pemboman itu; apakah karena mereka mempunyai kemampuan dan pengalaman yang lebih baik daripada para kadet lainnya, atau penunjukan tersebut bersifat spontan dengan cara diundi. Ketika maksud rencana operasi tersebut dilontarkan pada keempat pemuda itu, mereka secara serempak dan serta merta menyanggupi untuk melaksanakannya. Sebagai pejuang muda, mereka nampaknya merasa mendapatkan kehormatan untuk melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya, karena bagaimanapun mereka ini telah dipilih di antara

⁴⁴⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 36.

rekan seangkatan mereka⁴⁵⁾. Adapun dalam *briefing* sebelum operasi itu dilaksanakan, KASAU menyatakan : “Kalau ditinjau dari segi militer, apa yang akan saudara-saudara lakukan tidaklah besar artinya, tetapi bila ditinjau dari segi semangat perjuangan bangsa secara keseluruhan, apa yang akan kita lakukan ini adalah untuk menggugah semangat perjuangan pemuda Republik Indonesia⁴⁶⁾.”

Mereka berempat diberi penjelasan mengenai sasaran yang akan mereka tuju. Kota yang diprioritaskan menjadi sasaran adalah Semarang, yang merupakan pusat kekuatan Belanda di Jawa Tengah dan diperkirakan melalui pelabuhan Semarang, semua kebutuhan tentara Belanda di Jawa didatangkan⁴⁷⁾ Sasaran lain yang dituju adalah daerah yang baru saja diduduki lawan sebagai akibat agresi militer yang dimulai pada tanggal 21 Juli 1947. Tujuan serangan di daerah ini, selain untuk menunjukkan masih adanya kekuatan perlawanan RI, juga memberi bantuan moril kepada pasukan-pasukan RI yang terpaksa menarik diri ke luar kota. Untuk itu kota Salatiga telah dipilih menjadi daerah sasaran operasi⁴⁸⁾.

Pilihan mengenai jenis dan jumlah pesawat terbang yang akan dipakai untuk operasi tergantung dari beberapa faktor yang dipengaruhinya. Mengingat jumlah serta kemampuan pesawat yang tersisa milik AURI (hanya empat buah pesawat terbang yang masih utuh, yaitu dua *Cureng*, satu *Guntei*, dan satu *Hayabusha* yang kebetulan berada di Maguwo), maka daerah sasaran operasi

⁴⁵⁾ *Ibid.*

⁴⁶⁾ Sutrisno, hal. 72.

⁴⁷⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

⁴⁸⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 35.

hanya dapat direncanakan meliputi dua kota tersebut⁴⁹⁾. Bisa jadi langkah ini ditempuh karena mengingat bahwa kemampuan tiap-tiap pesawat dan penerbangnya terbatas, risikonya terlalu besar apabila diterapkan alternatif lain, yaitu menyerang empat kota yang diduduki Belanda dengan masing-masing satu pesawat terbang. Apabila operasi penyerangan terhadap satu kota dilakukan oleh dua pesawat terbang, paling tidak seorang penerbang akan merasa lebih percaya diri dan dapat menghindari perasaan cemas atau was-was akan kegagalan misinya apabila ada pesawat dan penerbang lain yang menemani/mendampingi.

Setelah keempat kadet penerbang itu mendapatkan penjelasan seperlunya dan mereka menyatakan sekali lagi kesediaannya, maka diadakan pembagian tugas masing-masing⁵⁰⁾. Kadet Suharnoko Harbani dan Kadet Sutardjo Sigit mendapat tugas menerbangkan kedua pesawat *Cureng* untuk menyerang kota Salatiga, dengan sasaran kamp (markas tentara) Belanda yang terletak di utara kota Salatiga⁵¹⁾ Untuk keperluan ini, Suharnoko Harbani didampingi oleh *air gunner* (juru tembak atau juru senjata) Kaput, sedangkan Sutardjo Sigit didampingi oleh *air gunner* yang juga bernama Sutardjo⁵²⁾ Tidak jelas apakah penugasan dua orang yang bernama Sutardjo itu disengaja atau hanya kebetulan saja. Sementara itu Kadet Mulyono mendapat tugas menerbangkan pesawat *Guntel* bersama *air gunner* Dulrachman (versi lain menyebutkan Abdurachman)

⁴⁹⁾ *Ibid.*

⁵⁰⁾ *Ibid.*, hal. 36.

⁵¹⁾ *Ibid.*, hal. 37.

⁵²⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

untuk menyerang kota Semarang, tepatnya di daerah Candi (Semarang bagian utara). Dalam operasi ini Kadet Mulyono dan Dulrachman akan dikawal oleh Kadet Bambang Saptoadji yang ditugaskan menerbangkan pesawat *Hayabusha* dan terbang sendirian karena *Hayabusha* merupakan pesawat terbang bertempat duduk tunggal.

Setelah diadakan pembagian tugas mengenai pesawat terbang yang digunakan oleh daerah yang menjadi sasaran, maka para *air crew* (terutama teknisi) mempersiapkan dan memperbaiki pesawat-pesawat tersebut. Dapat dikatakan bahwa sepanjang hari pada tanggal 28 Juli itu para *air crew* dapat dibuat sibuk untuk persiapan serangan itu, sejak pagi harinya. Hanya saja mereka belum diberi tahu mengenai operasi tersebut, mereka baru diberi tahu pada malam harinya, itupun hanya beberapa orang saja yang merupakan ketua kelompok dari para *crew* AURI tersebut.⁵³⁾

Dari teknisi-teknisi tersebut, yang posisinya paling tinggi adalah teknisi bagian mesin atau montir. Apabila pesawat terbang sedang dipersiapkan untuk dioperasikan, untuk mengetahui apakah pesawat tersebut siap atau tidak untuk diterbangkan, pertama-tama yang dipersiapkan adalah bagian-bagian yang menjadi tanggung jawab teknisi non mesin. Selanjutnya teknisi non mesin melapor kepada montir, dan selanjutnya montir menangani mesin pesawat. Apabila mesin pesawat sudah ditangani, barulah montir melapor kepada pilot bahwa pesawat dalam kondisi baik dan siap untuk diterbangkan. Adapun teknisi bagian badan, sebagai contoh pesawat *Cureng*, jumlahnya kurang lebih sepuluh

⁵³⁾ Wawancara dengan Bapak Yosef Bejo pada tanggal 28 September 2001.

pesawat untuk setiap pesawat, yaitu teknisi yang menangani kayu sebanyak tiga orang, bagian cat tiga orang, dan bagian kain empat orang⁵⁴⁾; seperti yang telah kita ketahui bahwa pesawat *Cureng* merupakan pesawat terbang dengan konstruksi sederhana yang terbuat dari kayu kain terpal (*fabric*). Sedangkan teknisi yang menangani pesawat terbang yang seluruhnya terbuat dari logam, seperti *Guntei* dan *Hayabusha*, sedikit lebih banyak daripada *Cureng* karena konstruksi dan teknologinya lebih rumit.

Berbicara mengenai pesawat-pesawat AURI yang dipersenjatai tersebut, muatan senjata yang dibawa oleh pesawat *Guntai* lebih banyak daripada *Cureng*, karena *Guntai* pada dasarnya berfungsi sebagai pesawat pembom, sedangkan *Cureng* merupakan pesawat lebih ringan yang pada dasarnya hanya “bermuatan manusia”. Untuk keperluan operasi tersebut, pesawat *Guntei* dilengkapi dengan delapan buah bom yang masing-masing seberat 50 kg (sehingga berat totalnya 400 kg) dan tiga buah senapan mesin kaliber 7,7 mm (dua buah menghadap ke depan untuk menembak sasaran di darat dan satu buah menghadap ke belakang untuk melindungi diri apabila dikejar oleh pesawat tempur musuh). Untuk menempatkan senapan mesin di belakang tersebut, tempat duduk *air gunner* (Dulrachman) menghadap ke belakang dan *canopy* (kaca pesawat) bagian belakang dibuka agar *air gunner* dapat lebih leluasa menembakkan senapan mesin.

Adapun kedua pesawat *Cureng*, karena aslinya merupakan pesawat latihan dan bukan pesawat pembom (ringan), maka pesawat itu dimodifikasi agar dapat

⁵⁴⁾ Wawancara dengan Bapak Laksito pada tanggal 20 Juli 2001.

membawa bom dengan memasang cantelan bom (*bom rack*). Kedua *Cureng* tersebut dibebani bom seberat 50 kg di setiap sayapnya, sehingga satu pesawat membawa 100 kg bom. Senjata tambahan yang dibawa oleh kedua *Cureng* itu berbeda. Pesawat *Cureng* yang diterbangkan oleh *Kadet* Suharnoko Harbani dilengkapi dengan senjata belakang (*tail gun*) seperti pada pesawat *Guntei*, dan dioperasikan oleh *air gunner* Kaput. Karena pesawat *Cureng* *Kadet* Sutardjo Sigit tidak memiliki *mounting* (dudukan senjata) untuk menempatkan senapan mesin belakang, sebagai ganti senjatanya *air gunner* Sutardjo dilengkapi dengan bom-bom bakar (*napalm*) yang ditaruh di dalam sebuah peti⁵⁵⁾ dan dilemparkan dengan tangan. Adapun seluruh bom yang dipasang pada sayap ketiga pesawat tersebut adalah jenis bom *brisant*, yaitu bom yang menimbulkan kerusakan, bukan kebakaran, atau dalam istilah sekarang adalah bom fragmentasi⁵⁶⁾.

Apabila pada pesawat *Guntei* sudah tersedia cantelan atau rak bom dan cara melepaskan bomnya dengan menarik tuas atau tombol, maka teknik pemasangan bom di sayap pesawat *Cureng* cukup sederhana. Rak bom tersebut diikat dengan kawat, kemudian diberi gantungan yang berfungsi sebagai pengait untuk menahan bom agar tidak lepas. Pengaitnya oleh kawat yang diikatkan pada sepotong papan, dan papan itulah yang ditarik untuk melepaskan bom. Adapun kawat penariknya ada tiga macam, yaitu kawat kuning untuk bom kiri, kawat

⁵⁵⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 36.

⁵⁶⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus 1994.

Ada dua jenis bom yang dibawa oleh pesawat terbang (jika dilihat dari akibat ledakannya), yaitu bom *brisant* dan bom *napalm*. Apabila bom *brisant* menimbulkan kerusakan (biasanya untuk menyerang sasaran yang kokoh, misalnya bangunan dari beton), maka bom *napalm* menimbulkan kebakaran (biasanya untuk menghantam sasaran yang mudah terbakar, misalnya bangunan-bangunan dari kayu). Dalam bentuk dan teknologi yang sederhana, bom *rapalm* juga disebut bom

hijau untuk bom kanan, dan kawat merah untuk kedua-duanya. Apabila di zaman sekarang pesawat terbang canggih menggunakan teknologi “*fly by wire*”, pesawat-pesawat *Cureng* tersebut melakukan teknik “*bombing by wire*” (pemboman dengan kawat). Jika “*fly by wire*” mengacu pada teknologi yang maju, maka “*bombing by wire*” mengacu pada teknologi yang sederhana karena cara melepaskan bom tersebut benar-benar ditarik dengan kawat secara langsung⁵⁷⁾ (pada masa pasca Perang Dunia II, cara menjatuhkan bom yang lazim adalah dengan menarik tuas/tombol).

Berbeda dengan pesawat *Guntei* dan *Cureng* yang dipersenjantai bom, maka pesawat *Hayabusha* yang dilengkapi dua buah senapan mesin kaliber 12,7 mm tidak dibekali dengan bom. Meskipun pesawat *Hayabusha* juga dapat melakukan pemboman, namun dalam serangan balasan tersebut, pesawat yang diterbangkan oleh Kadet Bambang Saptoadji itu tidak dilengkapi dengan bom karena mendapat tugas untuk mengawal pesawat *Guntei* yang akan menyerang Semarang. Dari keempat pesawat terbang AURI yang akan digunakan untuk serangan balasan, hanya *Hayabusha* yang merupakan pesawat tempur/pemburu. Di tangan penerbang yang terampil, pesawat ini dianggap “hantu” bagi lawannya⁵⁸⁾, seperti yang dialami oleh para penerbang Belanda ketika menghadapi Jepang pada permulaan Perang Pasifik. Salah satunya adalah

molotov, yaitu bom yang terbuat dari botol berisi bensin yang diberi sumbu dari potongan kain, dan di zaman sekarang sangat “populer” digunakan oleh massa yang berdemonstrasi.

⁵⁷⁾ *Ibid.*

⁵⁸⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 37.

disergapnya pesawat pembom B-10 Belanda yang diawaki oleh penerbang berkebangsaan Indonesia, Samboedjo Hoerip.

Persenjataan yang dimiliki oleh *Hayabusha* unik karena berupa senapan mesin yang letaknya tepat di belakang baling-baling pesawat. Secara logika, penempatan senjata seperti ini mustahil dan membahayakan pesawat itu sendiri, karena apabila senapan mesin itu ditembakkan, maka pelurunya akan merusak dan bahkan dapat mematahkan bilah baling-baling. Namun kenyataannya peluru-peluru tersebut dapat melesat melalui celah di antara bilah baling-baling tanpa merusak baling-baling. Hal ini disebabkan karena adanya sistem atau alat yang mengatur penembakan senapan mesin dan perputaran baling-baling yang disebut *synchronize*. Cara kerjanya adalah, ketika senjata ditembakkan, peluru hanya akan keluar jika posisi moncong senapan mesin tidak terhalang oleh bilah baling-baling (berada pada posisi celah di antara bilah baling-baling).

Sistem *synchronize* tersebut bukan merupakan hal yang baru dalam dunia penerbangan militer pada zaman itu, karena sudah diterapkan pada Perang Dunia II. Penggagasnya adalah penerbang asal Perancis, Ronald Garros, yang mempunyai gagasan tersebut karena melihat kesulitan yang dialami oleh para pilot pesawat tempur ketika menembak pesawat terbang musuh di depannya akibat terhalang oleh baling-baling yang berada di depan pandangan pilot. Karena sistem *synchronize* belum ditemukan, untuk menjaga agar baling-baling pesawat tidak rusak ditabrak oleh peluru, maka bilah baling-baling dilapisi dengan baja. Gagasan Garros itu selanjutnya disempurnakan oleh penerbang Belanda kelahiran Indonesia, Anthony G Fokker, dengan menciptakan alat yang dapat mengatur putaran baling-baling dan keluarnya peluru dari senapan mesin pesawat tempur,

sehingga baling-baling tetap utuh selama terjadi penembakan oleh pesawat tersebut. Meskipun demikian, model *synchronize* tersebut tidak digunakan pada semua pesawat tempur zaman itu, karena ada juga senjata pesawat tempur yang ditempatkan pada sayap. Alasannya sederhana saja; teknik *synchronize* pada masa itu dianggap cukup rumit, sehingga apabila terjadi kerusakan pada sistem tersebut, peluru yang ditembakkan dapat merusak atau mematahkan baling-baling pesawat.

Kembali kepada kesibukan para *crew* darat di Maguwo, sepanjang malam pada tanggal 28 Juli itu, mereka bekerja keras untuk mempersiapkan keempat pesawat terbang yang akan digunakan untuk serangan balasan, meskipun tidak semuanya mengetahui untuk apa mereka mempersiapkan pesawat-pesawat itu. Bisa saja mereka telah diberi tahu kalau AURI akan melakukan serangan balasan terhadap Belanda, hanya saja tidak diberi tahu jam berapa tepatnya serangan itu dilaksanakan dan daerah mana yang menjadi sasaran. Secara tidak langsung, pemberitahuan yang “setengah-setengah” itu mampu membakar semangat para *crew* AURI yang merasa terpukul akibat serangan udara Belanda. hal ini menyebabkan “jiwa juang” mereka bangkit dan tangan mereka menjadi “gatal” untuk membalas tindakan Belanda, meskipun mereka tidak melakukannya secara langsung, karena yang akan melakukannya adalah para kadet penerbang. Yang dilakukan para teknisi AURI tersebut adalah memeriksa mesin dan badan pesawat, mengontrol instrumen, menguatkan ikatan bom (*bomb racks*) dan

persenjataan lainnya, memeriksa roda, mengisi bahan bakar, dan lain sebagainya, sehingga siap terbang⁵⁹⁾

C. Serangan Balasan TNI-AU ke Semarang, Salatiga, dan Ambarawa

Setelah mendapatkan penjelasan dari KASAU dan Perwira Operasi, keempat pemuda itu diberi kesempatan beristirahat agar kondisi fisik mereka baik ketika berangkat. Mereka tidur lelap di kursi dengan ransel sebagai bantalnya. Pada pukul 03.00 pagi buta tanggal 29 Juli 1947 mereka dibangunkan, meskipun hanya tidur 2 jam saja.⁶⁰⁾ Setelah bersiap-siap, mereka menuju ke *base ops* dan sudah ditunggu oleh KMU Halim Perdanakusuma. Halim memberikan *briefing* terakhir kepada mereka, dengan menekankan sekali lagi tentang adanya unsur pendadakan dalam pelaksanaan serangan itu. Alasannya, hal tersebut merupakan peluang terbaik dan dipandang sebagai satu-satunya faktor yang akan dapat menyelamatkan misi serangan tersebut⁶¹⁾, sehingga para penerbang dan pesawatnya dapat kembali dengan selamat ke pangkalan⁶²⁾.

Dengan perhitungan waktu, seluruh operasi tersebut hanya akan berlangsung relatif singkat kurang lebih satu jam, tetapi makna yang terkandung dalam kegiatan tersebut dapat membawa arti mendalam bagi arah perjuangan bangsa. Mempertahankan kemerdekaan negara RI dalam masa-masa sulit dalam upaya mengatasi dan membendung bahaya yang mengancamnya itu merupakan

⁵⁹⁾ *Ibid.*

⁶⁰⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 39

⁶¹⁾ *Ibid.*

⁶²⁾ TSM No.2/Th.1/1987.

tugas besar yang harus dapat dilaksanakan oleh mereka. Terlebih lagi bagi Angkatan Udara RI, bahwa operasi udara yang baru pertama kali dilakukan ini akan memberikan kebanggaan tersendiri, terlepas berhasil atau tidaknya misi tersebut⁶³⁾.

Apabila ketiga pesawat terbang berhasil dipersiapkan dengan baik, tidak demikian halnya dengan pesawat *Hayabusha*. Pesawat terbang yang rencananya akan diterbangkan oleh Kadet Bambang Saptoadji itu mengalami kerusakan pada sistem *synchronize* persenjataannya. Apabila digunakan untuk menembak, maka pelurunya akan mengenai baling-baling pesawat dan dapat membahayakan jiwa Bambang karena pesawatnya bisa jatuh. Para teknisi AURI telah berusaha memperbaiki pesawat *Hayabusha* hingga subuh hari, namun kerusakan pada *Hayabusha* itu belum dapat diatasi sehingga pesawat terpaksa tidak jadi digunakan⁶⁴⁾. Kenyataan tersebut membuat Bambang Saptoadji merasa sangat kecewa karena menyebabkan ia tidak dapat ikut di dalam operasi udara. Padahal sebagai pejuang yang masih muda, tentu semangat juangnya sedang berkobar-kobar dan menurutnya, itulah saat yang tepat bagi dirinya untuk mendharmabaktikan dirinya demi membela bangsa dan negara. Maka Bambang mendatangi ketiga kadet penerbang lainnya dan menawarkan diri untuk menggantikan salah seorang yang bersedia mengundurkan diri, tetapi tidak seorang pun dari ketiga penerbang yang telah siap itu mau digantikan oleh Bambang⁶⁵⁾.

⁶³⁾ Moch Cholil, dkk, hal. 39

⁶⁴⁾ *Ibid.*

⁶⁵⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

Setelah pesawat *Hayabusha*-nya tidak berhasil diperbaiki dan ketiga rekannya tidak mau digantikannya, maka Bambang Saptoadji tak habis-habisnya menyesali nasib sialnya yang menyebabkan ia tidak dapat berperan di dalam kegiatan operasi, yang justru disebabkan oleh faktor di luar dirinya dan terjadi pada saat menjelang dilaksanakannya operasi tersebut. Bagi ketiga rekannya, penolakan tersebut tidak berarti ingin mengecewakannya, tetapi lebih pada kesediaan dan kesiapan dari masing-masing untuk mendharmabaktikan tenaga dan jiwanya bagi tanah air⁶⁶⁾. Bisa juga ketiga kadet itu berpikiran bahwa seandainya serangan balasan tersebut mengalami kegagalan dan menyebabkan mereka gugur, maka Bambang Saptoadji beserta para kadet penerbang lainnya yang masih hidup dapat meneruskan perjuangan mereka dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia.

Akibat usaha perbaikan terhadap pesawat *Hayabusha* tetap mengalami kegagalan, keberangkatan operasi udara yang rencananya sedini hari mungkin menjadi mundur hingga menjelang jam lima pagi. Ketika tiba waktunya untuk melaksanakan “tugas mulia” bagi para penerbang muda itu, KASAU Suryadarma beserta beberapa perwira AURI lainnya hadir dan turut melepas keberangkatan para kadet penerbang tersebut. Tatkala roda-roda pesawat mulai bergerak menuju tinggal landas, penerbangan dilakukan tanpa menggunakan lampu landasan (*runway light*)⁶⁷⁾ karena pada waktu itu Maguwo minim fasilitas, sehingga lampu-lampu landasanpun tidak ada. Untuk *taxiing* (gerakan pesawat terbang dari tempat

⁶⁶⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 38.

⁶⁷⁾ *Ibid.*



parkir pesawat menuju landasan), penerangannya menggunakan lampu mobil yang diparkir di tepi landasan dan untuk *take off* (tinggal landas), digunakan lampu sorot (*search light*) yang sebenarnya digunakan untuk mencari sasaran pesawat terbang di kegelapan malam, sehingga terang sekali⁶⁸⁾, dan ketika pesawat terbang tinggal landas posisinya membelakangi lampu sorot tersebut. Sementara itu menjelang *take off* pesawat-pesawat tersebut, beberapa orang teknisi diperintahkan untuk *stand by* di landasan. Apabila pesawat-pesawat tersebut telah kembali dengan selamat dan mendarat, mereka mendapat tugas untuk mengambillalih pesawat dari pilotnya dan membawanya ke lokasi yang aman untuk menghindari kejaran pesawat-pesawat pemburu Belanda.⁶⁹⁾

Akhirnya tepat pukul 05.00 pagi, hari Selasa tanggal 29 Juli 1947, ketiga pesawat terbang bergerak tinggal landas. Pesawat *Guntei Mulyono* mendapat kehormatan pertama tinggal landas, disusul dengan pesawat *Cureng Sutardjo Sigit*, dan terakhir pesawat *Suharnoko Harbani*⁷⁰⁾. Prosedur penyerangan ke Salatiga tetap seperti yang direncanakan, yakni Kadet *Sutardjo Sigit* sebagai *flight leader* (pimpinan formasi terbang) dan Kadet *Suharnoko Harbani* sebagai *wingman* (pendamping). Tugas *wingman* adalah terbang mengikuti/mendampingi *flight leader*, antara lain mendampingi kecepatan pesawat terbang yang diikuti, gerakannya ketika membelok, dan yang terpenting adalah, melindungi *flight leader*. Rencananya, apabila kedua pesawat *Cureng* itu dikejar oleh pesawat pemburu Belanda, maka pesawat *Suharnoko Harbani* melindungi pesawat

⁶⁸⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus 1994.

⁶⁹⁾ Wawancara dengan Bapak Sukarman pada tanggal 14 September 2001.

⁷⁰⁾ *TSM* No. 2/Th. 1/1987.

Sutardjo Sigit dengan menjadikan dirinya sebagai “umpan”, sehingga perhatian pesawat musuh dipusatkan pada pesawat Suharnoko, yang walaupun ditembaki oleh pesawat musuh, masih dapat melakukan perlawanan karena memiliki *tail gun*, sehingga pesawat Sutardjo Sigit yang tidak bersenjata dapat dengan aman melakukan tugas pemboman.

Adapun pesawat *Guntei*, karena batal dikawal oleh pesawat *Hayabusha*, terpaksa terbang sendirian ke Semarang tanpa pengawalan. Keputusan tersebut sebetulnya merupakan suatu pilihan yang berat bagi Kadet Mulyono dan Dulrachman, namun mau tidak mau harus diambil karena rencana operasi yang sudah diperhitungkan secara matang itu bagaimanapun juga harus dilaksanakan, apapun hambatan dan tantangan yang harus dihadapinya⁷¹⁾. Dalam hal ini sikap Mulyono yang mengambil keputusan untuk bersedia menjalankan operasi udara tanpa pengawalan pesawat lainnya patut dipuji. Rupanya kepercayaan atas kekuatan sendiri menjadi dasar motivasi Mulyono⁷²⁾, sehingga ia bersama Dulrachman siap untuk menjalankan operasi udara yang sama saja dengan misi “bunuh diri”. Meskipun demikian, Mulyono lebih “beruntung” daripada Sutardjo Sigit dan Suharnoko Harbani karena ia menerbangkan pesawat yang kokpitnya tertutup kaca, sehingga lebih “nyaman” karena wajahnya tidak diterpa angin pada waktu terbang. Mulyono juga lebih “aman” daripada kedua rekannya itu, karena pesawat *Guntei*-nya memiliki senjata di depan dan dibelakang, sehingga apabila

⁷¹⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 40.

⁷²⁾ *Ibid.*

disergap oleh pesawat tempur Belanda, senjata perlindungan dirinya tidak hanya dapat menembak ke belakang, namun juga ke depan.

Pada saat ketiga pesawat terbang itu tinggal landas, para penerbangnya sempat mengalami kendala dengan lampu penerangan landasan. Lampu sorot yang warnanya putih kebiruan dan sangat terang itu disorotkan ke permukaan landasan, sehingga pantulannya sangat menyilaukan pandangan mata para kadet penerbang. Mereka sempat mengalami “kebutaan sesaat” akibat perubahan pandangan dari gelap ke terang secara mendadak. Demikian pula setelah melesat meninggalkan landasan, mereka kembali mengalami kendala dalam pandangan mata mereka, bedanya sekarang dari terang kembali ke gelap, sehingga mereka memerlukan waktu agar mata mereka dapat menyesuaikan dengan keadaan tersebut.

Sesampainya di angkasa, para kadet penerbang itu sempat mengalami kebingungan karena mereka baru pertama kali terbang malam. Meskipun hari sudah pagi, namun keadaannya masih gelap, sehingga mereka sulit membedakan antara bintang di dekat cakrawala dan lampu daratan di kejauhan⁷³⁾. Keberangkatan ini seakan-akan merupakan “ujian” bagi mereka pada tahap awal. Selanjutnya mereka masih menghadapi tantangan yang lebih berat lagi, yaitu perjalanan menuju ke daerah yang menjadi sasaran pemboman, dengan dibayangi perasaan was-was, apakah misi mereka akan berhasil dan apakah mereka dapat kembali dengan selamat ke pangkalan.

⁷³⁾ Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 44.

1. Serangan Udara Atas Kota Semarang

Dengan pesawat *Guntei*-nya, Kadet Mulyono dan *air gunner* Dulrachman terbang mendahului keempat rekan mereka untuk menuju ke Semarang. Pesawat *Guntei* sendiri merupakan jenis pesawat pembom ringan atau pembom tukik, yang oleh Sekutu mendapat julukan “*Stuka* Jepang” karena karakteristiknya mirip dengan pesawat pembom *Ju-87 Stuka* dari Jerman pada Perang Dunia II. Pesawat ini bermotor radial berpendingin angin dengan kekuatan 850 tenaga kuda, dengan kecepatan maksimum 400 km/jam dan kecepatan jelajah sebesar 265 km/jam, serta jarak terbang mencapai 1.722 km⁷⁴.

Dalam perjalanan menuju ke Semarang, Kadet Mulyono sebenarnya dihantui oleh perasaan was-was karena membayangkan resiko yang kemungkinan yang dihadapinya bersama Dulrachman. Mereka berdua hanya terbang sendirian tanpa dikawal oleh pesawat terbang lainnya. Mulyono baru pertama kali terbang malam (meskipun sudah saat itu sudah pagi), tentu saja keadaannya sangat jauh berbeda daripada terbang di hari yang terang (pagi, siang, dan sore) di mana dapat dengan mudah melihat keadaan di sekelilingnya. Rupanya pelaksanaan arah/route perjalanan dalam serangan balasan ini memakai cara yang paling mendasar dan sederhana dalam ilmu navigasi, yaitu dengan cara *dead reckoning* yang memperhitungkan arah dan kecepatan angin, keadaan cuaca, dan sebagainya, karena di kegelapan malam

⁷⁴⁾ Moch. Cholil, dkk, hal 40.

tidak memungkinkan penerbang mengamati tanda-tanda di daratan (*land marks*) untuk dipakai sebagai pedoman.⁷⁵⁾

Peralatan navigasi yang dapat dipergunakan, seperti rambu radio (*radio beacons*) dalam melaksanakan operasi inipun tidak ada. Hal ini disebabkan karena kelangkaan peralatan tersebut, sedangkan larangan untuk menyalakan lampu navigasi dimaksudkan untuk menghindari kemungkinan deteksi dari pihak lawan, bahkan alat penerangan kokpitpun juga tidak dibenarkan dinyalakan. Para awak pesawat dibekali dengan lampu senter yang berfungsi ganda, yaitu untuk melihat instrumen di *kokpit* dan melihat peta (dinyalakan hanya pada saat digunakan), serta alat komunikasi antar pesawat yang dinyalakan secara berkedip (kode morse) dan hanya dilakukan kalau terpaksa saja⁷⁶⁾.

Untuk menuju ke sasaran, para kadet penerbang diinstruksikan (pada waktu briefing) untuk tidak langsung menuju ke kota yang menjadi sasaran, melainkan menempuh suatu route yang berupa *dogleg* (arah yang tidak lurus ke sasaran, tidak membelok sehingga jaraknya lebih jauh) yang telah diplot oleh KMU Halim Perdanakusuma. *Dogleg* tersebut berupa terbang ke jurusan timur selama sekian puluh menit, kemudin membelok sekian derajat untuk langsung menuju sasaran. Berhubung kecepatan pesawat dan sasaran yang berbeda, maka *dogleg* untuk pesawat *Guntei* tidak sama dengan pesawat *Cureng*. Dalam hal ini diperlukan ketajaman perhitungan waktu serta

⁷⁵⁾ *Ibid.*, hal. 42.

⁷⁶⁾ *Ibid.*

kemampuan terbang pada arah yang tepat sampai saat hari menjelang fajar, suasana yang agak remang-remang masih memungkinkan untuk mengenali tanda-tanda di darat menjelang tiba di daerah sasaran⁷⁷⁾.

Adapun *route* yang dilewati adalah dari Maguwo menuju ke Klaten, kemudian menuju Panasan (Solo) dengan patokan Danau Cengklik di sebelah barat Panasan, selanjutnya menuju ke Semarang. Setibanya di atas danau Cengklik, Mulyono mengurangi kecepatan pesawatnya untuk menunggu kedua pesawat *Cureng*. Setelah pesawat *Cureng* terlihat dari kejauhan (dari nyala percikan api *exhaust* pesawat), maka pesawat *Guntei* segera melesat ke arah Semarang. Pesawat *Guntei* tiba di Semarang pada pukul 06.00 pagi, di mana hari telah terang benderang. Dalam hal ini Mulyono menggunakan taktik pendadakan dengan mengambil titik awal arah serangan yang dianggap paling aman. Setibanya di atas sasaran (daerah Candi), Kadet Mulyono tidak langsung melakukan serangan udara dengan segera, tetapi lebih dahulu membelok untuk mengitarinya. Kecepatan tersebut digunakan untuk memahami medan dan menjajagi kemungkinan sasaran pemboman dan penembakan yang akan dituju. Setelah memasuki kawasan di atas Laut Jawa, barulah pesawat itu membelok kembali ke arah selatan dan menyerang Semarang dari arah utara.

Siasat tersebut tidak diketahui sama sekali oleh Belanda, disamping Belanda tidak menyangka bahwa pesawat terbang RI akan hadir di atas

⁷⁷⁾ *Ibid.*

wilayah kekuasaannya, apalagi mewujudkan suatu bentuk serangan⁷⁸⁾. Pasukan Belanda di Semarang mengetahui dengan jelas bahwa pagi hari itu ada pesawat terbang di atas mereka, namun mereka mengacuhkan saja. Seperti yang kita ketahui bahwa orang-orang Belanda mempunyai kebiasaan bangun tidur agak siang, sehingga pada saat kedatangan pesawat *Guntei*, mereka masih terlelap di markas mereka. Kalaupun ada tentara Belanda (terutama personel yang mengoperasikan senjata anti serangan udara) yang sedang berjaga, mereka tidak melakukan apa-apa. Meskipun jelas sekali bahwa pesawat itu beridentitas merah putih, bisa jadi para tentara Belanda tersebut terheran-heran menyaksikannya, karena mereka sama sekali tidak menyangka kalau ada pesawat terbang RI yang “lancang” memasuki wilayah kekuasaan Belanda.

Di atas daerah Candi, Mulyono dan Dulrachman segera beraksi menarik tuas untuk menjatuhkan bom-bom. Bom-bom tersebut ada yang meledak dan ada yang macet, karena yang digunakan memang bom afkiran⁷⁹⁾. Tentu saja tidak semua bom mengenai sasaran, karena kedua awak pesawat *Guntei* itu baru pertama kalinya melakukan pemboman. Selain menjatuhkan bom, pesawat *Guntei* juga melakukan serangan dengan tembakan mitraliur (*straffing*), yang di antaranya mengenai sebuah pabrik gas. Akibat serangan ini, tidak ada keterangan mengenai kerusakan dan kerugian yang terjadi di Semarang tersebut, namun diperkirakan telah menghancurkan 11 buah

⁷⁸⁾ *Ibid.*

⁷⁹⁾ *Angkasa* No.1 Oktober 1993.

bangunan, menewaskan dan melukai beberapa orang. Di samping itu pesawat *Guntei* juga menyebarkan pamflet di atas kota Semarang untuk memberikan penjelasan kepada penduduk selubungan dengan dilancarkannya serangan Agresi Militer Belanda⁸⁰. Hal ini dimaksudkan agar penduduk Semarang khususnya dan masyarakat RI umumnya tidak mengalami patah semangat akibat pendudukan Belanda dan dapat bangkit untuk melawan meskipun secara sembunyi-sembunyi.

Setelah selesai melakukan operasi pendudukan itu, maka pesawat *Guntei* segera melesat meninggalkan Semarang untuk kembali ke Yogyakarta. Dalam hati Mulyono, timbul perasaan was-was apabila ada pesawat pemburu Belanda yang berhasil mengejar pesawatnya dan menembaknya jatuh, mengingat pesawat-pesawat pemburu Belanda (*Kittyhawk* dan *Mustang*) memiliki kecepatan yang jauh lebih tinggi daripada pesawatnya⁸¹). Rupanya dugaan Mulyono benar, bahwa serangan dadakan itu cukup mengejutkan pihak Belanda di Semarang. Belanda yang sama sekali tidak menduga kalau RI akan melakukan serangan udara, segera bertindak untuk menangkap “pengacau” yang telah mengganggu “tidur lelap” mereka. Untuk itu sebuah pesawat *Kittyhawk* bersiap-siap tinggal landas untuk mengejar pesawat *Guntei*. Akibat terburu-buru untuk terbang, mesinnya belum cukup panas, sehingga pesawat tersebut *crash* (jatuh terhempas) di landasan dan meledak sekaligus menewaskan pilotnya⁸².

⁸⁰ Moch. Cholil, dkk. hal. 43.

⁸¹ TSM No. 2/Th. 1/1987.

⁸² Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 44.

Perlu diketahui bahwa akibat Belanda memperkirakan kekuatan udara RI telah hancur, Belanda menganggap AURI tidak mungkin melakukan serangan ke wilayah pendudukan Belanda, sehingga pada pagi itu tidak ada satupun pesawat terbang Belanda yang sedang berpatroli atau dalam kondisi siap terbang. Melihat jatuhnya pesawat *Kittyhawk* itu, maka pilot-pilot Belanda lainnya memamanaskan mesin pesawatnya secara baik sebelum lepas landas⁸³⁾. Selanjutnya mereka terbang ke arah Yogyakarta untuk mengejar “buruannya” tersebut, namun pada saat itu pesawat *Guntei* telah jauh meninggalkan Semarang.

Ketika Mulyono dan Dulrachman tiba di atas kota Magelang, mereka mengalami kejadian yang cukup menegangkan, dimana mesin pesawat mendadak terbatuk-batuk. Kondisi ini kemungkinan besar dapat menyebabkan mesin pesawat macet dan pesawat bisa jatuh. Kalaupun Mulyono dan Dulrachman dapat menyelamatkan diri dengan terjun menggunakan parasut, resikonya terlalu besar karena mereka berdua terlanjur terbang rendah. Sementara jika harus mengadakan pendaratan darurat, Mulyono harus menemukan sebidang tanah terbuka yang cukup luas dan rata agar pesawatnya tidak terjungkal, dan lokasi yang ideal untuk melakukan pendaratan darurat tidak berhasil ditemukan. Tiba-tiba saja Mulyono teringat bahwa kemungkinan besar batuk-batuknya mesin pesawatnya disebabkan karena aliran bahan bakarnya tidak lancar atau tersendat. Maka dengan cekatan Mulyono mengubah *switch* (tombol pemindah) dari *crossfed* (saluran) tangki

⁸³⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 43.

bahan bakarnya sehingga mesinnya berjalan normal kembali. Hal tersebut bisa dimaklumi, karena pada waktu itu Mulyono baru beberapa hari menerbangkan pesawat *Guntei*, sehingga penguasaannya terhadap *Guntei* belum sempurna⁸⁴⁾. Mulyono tiba di Maguwo ada urutan terakhir setelah pendaratan pesawat Suharnoko Harbani dan Sutardjo Sigit, karena jaraknya paling jauh dibandingkan dua misi operasi udara yang lain⁸⁵⁾.

2. Serangan Udara di Atas Kota Salatiga

Setelah pesawat *Guntei* berhasil tinggal landas, Kadet Sutardjo Sigit mengambil posisi yang kedua. Berbeda dengan penerbangan *Cureng* pada hari-hari sebelumnya, pada penerbangan “bersejarah” kali ini Sutardjo Sigit harus berhati-hati karena beban pesawatnya lebih berat akibat membawa beban 100 kg. Untuk itu diperlukan kecepatan tinggal landas yang lebih tinggi supaya lebih aman, sehingga suatu sudut tanjakan tertentu dapat dipenuhi⁸⁶⁾. Disamping itu timbul perasaan was-was dalam diri Sutardjo Sigit, mengingat bom-bom yang dibawanya digantung dengan teknik “kerajinan tangan”, sehingga dikhawatirkan dapat jauh meledak di landasan dan mencelakakan dirinya dan *air gunner* Sutardjo.

Seperti yang telah dijelaskan bahwa untuk penerangan ketika lepas landas menggunakan lampu sorot yang sangat menyilaukan penerbang, dalam penerbangan ini Sutardjo Sigit mengalami kejadian yang cukup menegangkan

⁸⁴⁾ *Angkasa* No. 11 Agustus 1994.

⁸⁵⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 43.

⁸⁶⁾ *Ibid*, hal. 44.

baginya. Akibat menghadapi cahaya yang sangat terang, sehingga mengalami perubahan pandangan dari gelap ke terang, pupil mata Sutardjo Sigit tidak sanggup “menterjemahkan” dan mengalami “kebutaan” sesaat. Kebutaan sesaat kembali dialami setelah pesawatnya mengudara ; kalau yang pertama kali gelap ke terang, sekarang dari terang ke gelap. Dalam keadaan demikian, Sutardjo Sigit berusaha agar hidung pesawat tidak terlalu *nose-up* (mendongak) supaya tidak *stall* (jatuh dengan ekor pesawat di bawah akibat kehilangan gaya angkat). Sebaliknya ia juga berusaha agar hidung pesawat jangan sampai turun supaya tidak menghujam ke tanah⁸⁷⁾.

Berkat pengalaman yang dimiliki oleh Sutardjo Sigit dalam menerbangkan pesawat *Cureng* selama pendidikan di Sekolah Penerbang, disamping karena dengan cepat ia dapat menguasai keadaan sekelilingnya dan mengatasi ketegangan yang sesaat mencekamnya, akhirnya pesawat dapat dikendalikan dan diterbangkan dengan baik dan matanya dapat berfungsi secara normal kembali. Berhubung hari masih gelap sehingga tidak dapat melihat cakrawala dan pesawatnya tidak dilengkapi dengan *artificial horison* (cakrawala tiruan), maka sudut tanjakan (*climb angle*) pesawat diatur dengan perasaan saja⁸⁸⁾.

Sesuai dengan yang telah direncanakan, dalam serangan ke Salatiga ini pesawat Sutardjo Sigit didampingi/dikawal oleh pesawat Suharnoko Harbani. Karena hari masih gelap dan mereka semua dilarang untuk menyalakan lampu

⁸⁷⁾ Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 44.

⁸⁸⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 45.

pesawat, maka tanda bagi Suharnoko Harbani dalam mengikuti pesawat Sutardjo Sigit adalah nyala api yang keluar dari *exhaust* pesawat Sutardjo Sigit. Kekeliruan Suharnoko Harbani terjadi ketika kedua pesawat *Cureng* itu tiba di atas Panasan dan di sini Mulyono menunggu mereka sejenak untuk kemudian melanjutkan kembali perjalanannya ke Semarang. Akibat tidak bisa melihat pesawat dengan jelas, yang diikuti oleh Suharnoko Harbani adalah Mulyono, bukan Sutardjo Sigit. Dengan demikian usaha Sutardjo Sigit untuk memberikan kesempatan kepada *wingman*-nya, Suharnoko Harbani, supaya mengikutinya ternyata tidak berhasil. Dengan menyalakan lampu senter yang dibawanya, Sutardjo Sigit mengarahkan sinarnya ke segala penjuru di sekelilingnya dengan harapan dapat dilihat oleh Suharnoko, namun ternyata Suharnoko tidak mengikutinya.

Setelah Sutardjo Sigit menyimpulkan bahwa tidak ada pesawat terbang yang mengikutinya, maka ia mengambil keputusan untuk melaksanakan misi operasi ini sendirian⁸⁹⁾. Bagaimanapun juga, sebagai pimpinan misi ia sudah berusaha untuk menunggu dan mencari jejak pesawat *wingman*-nya, namun di sisi lain ia harus segera mengambil keputusan langkah selanjutnya, mengingat peluang waktu operasi yang sangat terbatas. Tanpa didampingi oleh pesawat Suharnoko Harbani, maka resiko yang akan dihadapi oleh Sutardjo Sigit cukup besar, karena apa yang sekarang dialaminya lebih “parah” daripada Mulyono. Apabila pesawat Mulyono beroperasi tanpa pengawasan namun memiliki mitraliur untuk pertahanan diri jika berhadapan dengan pesawat

⁸⁹⁾ *Ibid.*

tempur musuh, maka dalam serangannya ke Salatiga ini Sutardjo Sigit benar-benar melaksanakan misi “bunuh diri” karena pesawatnya sama sekali tidak dilengkapi dengan senjata pertahanan diri. Satu-satunya tindakan yang dapat dilakukan oleh Sutardjo Sigit seandainya disergap oleh pesawat musuh adalah dengan melakukan gerakan (*manuver*) menghindar karena dengan kecepatan yang lebih lambat, pesawatnya lebih lincah daripada pesawat tempur Belanda⁹⁰⁾.

Setelah sempat mengalami kebingungan membedakan bintang-bintang di dekat cakrawala dengan lampu-lampu di darat, berkat ketekunan Sutardjo Sigit dalam mengatur ketepatan waktu dan arah penerbangan, akhirnya ia dapat menemukan kota Salatiga, dimana setibanya di sana, lampu-lampu kota masih menyala⁹¹⁾. Rupanya siasat pendudukan seperti yang diharapkan oleh KEMH Halim Perdanakusuma ada hasilnya, pada saat pesawat *Cureng* tiba, tidak ada reaksi dari pihak musuh. Di dalam briefing sebelum berangkat, dijelaskan bahwa yang menjadi markas Belanda adalah sebuah gedung besar yang berada di sebelah utara kota Salatiga⁹²⁾. Tepat di atas sasaran yang dimaksud, Sutardjo Sigit segera beraksi dengan menarik *handle* (papan pegangan) kawat berwarna merah untuk menjatuhkan bom di sayap kiri. Bom pun jatuh dan meledak, namun reaksinya terhadap pesawat besar sekali; pesawatnya langsung oleng ke kanan karena beban di kiri sudah dilepas⁹³⁾

⁹⁰⁾ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

⁹¹⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 46.

⁹²⁾ *Ibid.*

⁹³⁾ Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 44.

Sutardjo Sigit melakukan gerakan putaran menuju ke sasaran kembali dan menarik *handle* hijau untuk menjatuhkan bom di sayap kanan, namun *handle* tersebut patah karena kayunya sudah lapuk, sehingga bomnya belum terlepas. Ketika Sutardjo Sigit menarik *handle* kuning yang berfungsi untuk menjatuhkan kedua bom sekaligus, kayunya juga patah, sehingga bom itu tetap tergantung pada tempatnya.

Keadaan demikian sangat membahayakan kedua awak pesawat, karena apabila mereka terpaksa kembali dengan bom tetap di sayap, pada waktu mendarat resikonya sangat besar dan fatal apabila bom tersebut terlepas karena guncangan ketika pesawat mendarat⁹⁴⁾. Pada saat Sutardjo Sigit sedang berpikir keras agar bom tersebut dapat dilepas, ia melihat tiga utas kawat sejajar yang menuju ke kedudukan *handle* pelepas bom itu, tetapi letaknya jauh di bawah, di dekat kakinya. Agar dapat menjangkau kawat-kawat itu, Sutardjo Sigit harus menundukkan kepala serendah-rendahnya, akibatnya ia tidak dapat memandang ke luar kokpit. Dengan tangan kirinya ia sekuat tenaga berusaha menarik kawat-kawat itu, sementara tangan kanannya mengendalikan kemudi pesawat sedapat mungkin. Akhirnya usahanya berhasil; bom tersebut terlepas, tetapi jatuh dan meledaknya di luar sasaran yang direncanakan⁹⁵⁾.

⁹⁴⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 47.

⁹⁵⁾ *Ibid.*

Ketika matahari sudah mulai memancarkan cahayanya di cakrawala timur dan Sutardjo Sigit menghela napas panjang karena berhasil menyelesaikan “tugas berat” itu, ia teringat bahwa Sutardjo masih membawa bom satu peti penuh. Maka Sutardjo Sigit melakukan satu putaran lagi dan memerintahkan *air gunner*-nya itu untuk segera melempar semua bomnya sebelum mereka meninggalkan tempat itu. Di tengah suasana yang masih cukup menegangkan itu, Sutardjo Sigit sempat tertawa melihat Sutardjo melemparkan bom-bomnya dengan tergesa-gesa, sehingga tidak semua bom sempat dibuka kunci pengamannya terlebih dulu, dan menjadi “mubazir” ketika jatuh di wilayah musuh⁹⁶⁾. Kedua pemuda yang bernama Sutardjo itu juga beruntung karena tidak mendapat tembakan dari bawah, yang mungkin penyebabnya sama dengan di Semarang: selain pihak Belanda tidak mengira kalau RI akan melancarkan serangan udara, para prajurit Belanda kebanyakan masih terlelap di markasnya ketika pemboman itu terjadi.

Dalam perjalanan pulang ke Maguwo, Sutardjo Sigit menyadari bahwa pesawatnya tidak bersenjata. Untuk menghindari kemungkinan disergap oleh pesawat pemburu Belanda, seperti yang diperintahkan oleh Pimpinan Operasi sebelumnya, Sutardjo Sigit menerapkan taktik terbang *tree top level*, yaitu terbang serendah mungkin di atas pucuk-pucuk pepohonan. Pertimbangannya apabila terbang rendah, pesawat pemburu Belanda akan sulit untuk bermanuver karena kecepatannya jauh lebih tinggi daripada pesawat *Cureng*. Selain itu pesawat terbang yang kecepatannya tinggi titik *stall*-nya (batas

⁹⁶⁾ *Ibid.*

kemampuan pesawat terbang menahan gaya gravitasi pada ketinggian rendah agar tidak jatuh) lebih besar daripada pesawat terbang yang kecepatannya rendah⁹⁷⁾. Untunglah tidak ada pesawat Belanda yang mengejar pesawat Sutardjo Sigit, sehingga ia dan Sutardjo dapat tiba dengan selamat di Yogyakarta dan mendarat di Maguwo pada pukul 06.20 pagi, di mana penerbangannya memakan waktu 70 menit⁹⁸⁾. Sutardjo Sigit mendarat di urutan kedua setelah pesawat Suharnoko Harbani mendarat seperempat jam sebelumnya, sebelum disusul oleh pesawat Mulyono.

3. Serangan Udara atas Kota Ambarawa

Pesawat *Cureng* Suharnoko Harbani lepas landas ada urutan ketiga atau terakhir. Sesuai dengan rencana, dalam misi ini Suharnoko Harbani bertugas sebagai *wingman* Sutardjo Sigit. Pada waktu lepas landas, Suharnoko Harbani juga mengalami kendala dengan lampu sorot yang sangat menyilaukan mata, namun ia tidak mengalami kesulitan yang berarti seperti yang dialami oleh Sutardjo Sigit. Bagi Suharnoko, menjadi *wingman* tidak mudah; selain baru pertama kalinya ia terbang malam, ia juga mengalami kesulitan komunikasi dengan pesawat Sutardjo Sigit karena pesawat *Cureng* tidak dilengkapi dengan radio. Sebagaimana diketahui bahwa pada formasi pesawat terbang yang sedang dalam operasi militer, antar penerbangnya memang tidak diperkenankan untuk berbicara lewat radio (terutama setelah

⁹⁷⁾ Angkasa No.11 Agustus 1994.

⁹⁸⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 47.

mendekati daerah sasaran) agar tidak disadap oleh pihak lawan. Sebagai ganti alat komunikasi lewat radio, digunakanlah lampu senter yang dinyalakan berkedip-kedip (kode morse), itupun seperlunya saja.

Agar Suharnoko Harbani dapat mengikuti Sutardjo Sigit, sebagai tanda baginya adalah nyala api yang keluar dari *exhaust* pesawat Sutardjo Sigit. Apabila pada siang hari nyala api itu tidak terlihat jelas, pada malam hari nyalanya cukup terlihat jelas dengan berwarna kebiru-biruan dan panjangnya sekitar satu meter⁹⁹⁾. Akibat kegelapan di hari subuh itu, Suharnoko melakukan kekeliruan dengan mengikuti pesawat Mulyono. Suharnoko baru menyadari kekeliruan itu setelah melihat pesawat yang diikutinya itu mempunyai kecepatan yang jauh lebih tinggi daripada pesawatnya sendiri, sehingga ia memastikan bahwa pesawat tersebut adalah pesawat Mulyono yang menuju ke Semarang¹⁰⁰⁾. Karena Suharnoko Harbani sudah terlanjur meninggalkan Salatiga dan jika ia tetap mengikuti Mulyono, ia tidak mampu mengejar karena jaraknya semakin jauh. Apabila Suharnoko kembali lagi ke Salatiga dikhawatirkan pesawatnya dapat bertabrakan dengan pesawat Sutardjo Sigit, sehingga Suharnoko memutuskan untuk mencari daerah sasaran yang lain. Pada saat itu Suharnoko melihat sebuah danau yang permukaan airnya memantulkan cahaya lampu-lampu kota di sebelahnya, yang segera diketahuinya bahwa danau tersebut adalah Rawapening dan kota di dekatnya adalah Ambarawa. Dari informasi yang diperoleh sebelumnya,

⁹⁹⁾ Angkasa No.11 Agustus 1994.

¹⁰⁰⁾ TSM No.2/Th.1/1987.

kota Ambarawa juga telah diduduki oleh Belanda, sehingga Suharnoko memilih Ambarawa sebagai sasarannya. Dari informasi itu juga diketahui bahwa markas Belanda yang akan menjadi sasarannya terletak di tepi Rawapening¹⁰¹⁾.

Sambil berusaha meninggalkan perasaan was-was bahwa kedatangan Suharnoko dan Kaput akan disambut dengan tembakan anti serangan udara oleh pasukan Belanda, setelah mendekati sasaran, pesawat *Cureng* kemudian menukik ke bawah dan Suharnoko menarik *handle* untuk menjatuhkan bom. Setelah mengetahui kedua bom tersebut meledak, Suharnoko bergerak meninggalkan Ambarawa. Dalam perjalanan pulang, pesawat Suharnoko melewati Salatiga yang dalam keadaan lampu-lampunya telah padam. Konon kabarnya, akibat serangan udara AURI tersebut, Belanda memerintahkan pemadaman listrik di seluruh daerah pendudukannya di Pulau Jawa untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan oleh Belanda¹⁰²⁾. Sama halnya dengan di Salatiga, di Ambarawa tidak ada lapangan terbang, dengan demikian pesawat-pesawat pemburu Belanda yang berusaha mengejar pesawat Suharnoko datang dari Semarang.

Dalam perjalanan kembali ke Yogyakarta, sempat timbul keraguan dalam diri Suharnoko berkaitan dengan route yang akan diambil untuk perjalanan pulang tersebut. Sebenarnya ia dapat kembali dengan terbang lurus ke selatan sampai ke Yogyakarta, namun kendala utamanya adalah jalur lurus

¹⁰¹⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

¹⁰²⁾ Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 44.

tersebut terhalang oleh Gunung Merapi dan Merbabu, sementara Suharnoko belum berpengalaman untuk terbang di medan yang bergunung-gunung. Selain itu Pimpinan Operasi telah menekankan agar route perjalanan pulang sama seperti ketika berangkat. Maka pesawat *Cureng* terbang kembali dengan route yang lebih diperpendek mengingat mereka berdua harus kembali dengan cepat agar sempat mendarat, sebelum musuh berhasil mengejar mereka. Ketika tiba di daerah Boyolali, mereka terbang di atas Boyolali bagian pedalaman karena Boyolali bagian kota telah diduduki oleh Belanda.

Meskipun jarak yang ditempuh oleh Suharnoko Harbani lebih jauh daripada Sutardjo Sigit, pesawatnya tiba dan mendarat lebih dulu daripada pesawat Sutardjo Sigit. Hal itu disebabkan karena Sutardjo Sigit sempat “membuang-buang waktu” dalam usahanya menjatuhkan bom akibat mengalami persoalan dengan kawat penariknya.

D. Dampak Serangan Balasan TNI – AU Terhadap Semarang, Salatiga, dan Ambarawa

Setelah ketiga pesawat tersebut mendarat, kawan-kawan mereka sesama kadet penerbang dan anggota AURI lainnya langsung mengerumuni para awak pesawat itu untuk mengucapkan selamat¹⁰³⁾. Pada saat itu juga posisi para kadet penerbang segera diambil alih oleh tiga orang teknisi yang sebelumnya telah diperintahkan untuk *stand by* di ujung landasan, dengan masuk ke dalam *kokpit* dan membawa pesawat-pesawat itu (*taxiing*) ke tempat yang aman. Untuk menjaga

¹⁰³⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 47.

keamanan pesawat, mengingat hanya itulah “pesawat hidup” yang dimiliki oleh AURI, maka ketiga pesawat ditempatkan secara tersebar. Adapun pesawat *Cureng* Sutardjo Sigit dibawa oleh teknisi Sukarman ke desa Blimbing, pesawat *Cureng* Suharnoko Harbani oleh teknisi Saliman ke desa Moredan, dan pesawat *Guntei* Mulyono oleh teknisi Kliwon ke desa Wotgaleh. Setibanya di lokasi, para anggota AURI yang dikerahkan segera menutupi pesawat dengan dedaunan, *blarak* (daun kelapa kering), dan bambu¹⁰⁴⁾.

Para anggota AURI memperkirakan bahwa tidak lama lagi pesawat-pesawat tempur Belanda akan tiba di Maguwo untuk mencari pesawat-pesawat yang telah disembunyikan itu. Ternyata dugaan tersebut benar, karena pada pukul 07.05 atau satu jam setelah pendaratan ketiga pesawat AURI, dua buah pesawat *Kittyhawk* Belanda tiba di atas Yogyakarta dan mengitari Maguwo. Karena tidak berhasil menemukan pesawat terbang yang mereka cari, pesawat-pesawat Belanda itu hanya menembaki landasan Maguwo dengan mitraliur, sehingga tidak terjadi kerusakan parah dan korban di pihak RI¹⁰⁵⁾.

Sementara itu keenam pelaku serangan balasan tersebut, meskipun dalam situasi dan kondisi yang masih menegangkan, setelah mereka turun dari pesawat mereka dan sebelum pesawat-pesawat Belanda tiba di Maguwo, masih sempat untuk diabadikan (difoto) bersama. Wajah mereka yang cerah menggambarkan kepuasan hati mereka, setelah menyelesaikan tugas yang dipikul di atas pundak mereka masing-masing dengan sebaik-baiknya¹⁰⁶⁾. Ketika diabadikan itu,

¹⁰⁴⁾ Wawancara dengan Bapak Sukarman pada tanggal 14 September 2001.

¹⁰⁵⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

¹⁰⁶⁾ Moch. Cholil, dkk, hal 43.

penampilan mereka cukup sederhana, bahkan ketiga *air gunner* itu hanya mengenakan celana pendek. Mungkin sekaligus merupakan gambaran bahwa kekuatan AURI memang kecil, kemampuan dan pengalaman mereka masih minim, dan pakaian seragam mereka sederhana, namun semangat mereka untuk ikut berjuang membela negara Indonesia tercinta tetap besar.

Mereka berenam segera menghadap Pimpinan Operasi KMU Halim Perdanakusuma untuk memberikan laporan mengenai tugas yang baru saja mereka lakukan. Pelaksanaan operasi tersebut memang tidak sesuai dengan perencanaan yang telah digariskan, yang mana Kadet Mulyono tidak jadi didampingi oleh Kadet Bambang Saptoadji, Kadet Sutardjo Sigit beroperasi tanpa pengawasan, dan Kadet Suharnoko Harbani yang tidak jadi mendampingi Sutardjo Sigit memilih sasaran yang tidak masuk dalam rencana operasi. Meskipun demikian Pimpinan Operasi dapat memaklumi tindakan yang telah diambil tersebut, bahkan menghargainya sebagai sikap yang berani mengambil suatu keputusan dan tindakan pada saat-saat yang menegangkan tersebut¹⁰⁷⁾. Khusus bagi Kadet Suharnoko Harbani, Halim Perdanakusuma mengatakan bahwa sudah menjadi konsensus bahwa setiap penerbang harus dapat menentukan alternatif sasaran lainnya apabila sasaran yang telah ditetapkan tidak dapat dituju¹⁰⁸⁾. Hal tersebut wajar, mengingat bahwa para pemuda itu baru pertama kalinya melakukan serangan udara, sehingga sangat wajar apabila prinsip “tak ada gading yang tak retak” dialami oleh mereka.

¹⁰⁷⁾ *Ibid*, hal. 52.

¹⁰⁸⁾ TSM No.2/Th.1/1987.

Meskipun para kadet penerbang dan *air gunner* tersebut sangat bangga dan bahagia karena berhasil melaksanakan tugas dengan baik dan dapat kembali dengan selamat, para petinggi AURI menyarankan agar mereka tidak menyombongkan diri atas prestasi yang telah mereka capai¹⁰⁹⁾, karena apa yang telah mereka lakukan itu baru merupakan awal dari perjuangan mereka dan tantangan ke depan yang akan mereka hadapi akan jauh lebih besar. Untuk merayakan keberhasilan atas serangan udara balasan tersebut, mereka ditraktir makan pagi di restoran “Oen” di kawasan Malioboro¹¹⁰⁾, sekaligus di tempat itu mereka bertukar cerita tentang pengalaman yang baru saja mereka alami.

Serangan udara fajar tersebut ternyata juga menarik perhatian opini luar negeri. Misalnya, Radio Singapura telah menyiarkan kejadian tersebut sebagai berita yang terpenting (*headline*) dalam acara siarannya dan menyebutkannya sebagai kegiatan pertama Angkatan Udara Republik Indonesia. Pokok acara dalam siaran tersebut menyebutkan bahwa Angkatan Udara Republik Indonesia telah menyerang pertahanan Belanda di Semarang dan Salatiga (tidak menyebut-nyebut Ambarawa). Di pihak lain, yaitu sumber berita Belanda, meskipun agak meremehkan hasil operasi udara tersebut yang dikatakan bahwa serangan itu hanya mengenai suatu jalan di kampung dan bukan obyek-obyek strategis, secara

¹⁰⁹⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 52.

¹¹⁰⁾ Pesawat Pembom Sepanjang Masa, hal. 44.

Pada masa itu, restoran “Oen” merupakan restoran kelas atas di Yogyakarta, sehingga tidak setiap orang dapat makan di tempat itu. Sayangnya, restoran “Oen” di Yogyakarta tersebut tinggal kenangan karena sudah lama gulung tikar. Dari beberapa cabang restoran “Oen”, hanya yang berada di Semarang yang sampai sekarang masih bertahan.

eksplisit Belanda mengakui bahwa Republik Indonesia mempunyai kekuatan, khususnya Angkatan Udaranya¹¹¹⁾.

Kesan yang dapat diambil dari operasi udara AURI yang pertama tersebut adalah bahwa serangan itu merupakan suatu peristiwa besar dalam sejarah perjuangan bangsa Indonesia umumnya dan AURI khususnya, serta merupakan tindakan patriotik yang berani dan sangat menentukan untuk perjuangan selanjutnya. Operasi udara tersebut menimbulkan dampak psikologis yang sangat menguntungkan bagi perjuangan RI. Paling tidak dunia internasional, meskipun dalam lingkup yang terbatas, mengetahui bahwa TNI, khususnya AURI, belum lumpuh total akibat Agresi Militer Belanda. Karena serangan udara pada tanggal 29 Juli 1947 tersebut merupakan operasi militer atau pertempuran pertama yang dilakukan oleh AURI, dimana secara fisik untuk pertama kalinya AURI bertempur dengan menggunakan pesawat terbang, maka selanjutnya berdasarkan keputusan KASAU No. Kep/33/VII/1976, tanggal 29 Juli dinyatakan sebagai Hari Jadi Komando Paduan Tempur Udara (Kopatdara)¹¹²⁾.

¹¹¹⁾ Moch. Cholil, dkk, hal. 43.

¹¹²⁾ *Catur Winda Kopatdara (29 Juli 1947 – 29 Juli 1979)*, hal. 9.

BAB IV

JATUHNYA PESAWAT *DAKOTA* VT-CLA

A. Usaha Menembus Blokade Udara Belanda dalam Rangka Mencari Bantuan dan Dukungan Perjuangan

Peristiwa serangan udara balasan AURI pada pagi hari tanggal 29 Juli 1947 tidak urung membuat rakyat Indonesia umumnya dan anggota TNI serta AURI khususnya, merasa bangga dan tumbuh rasa percaya diri mereka. Paling tidak AURI dapat membuktikan bahwa di saat usianya yang “seumur jagung” dengan segala keminiman yang ada, telah mampu turut berjuang mempertahankan kemerdekaan. Yang paling penting adalah, AURI dapat membuktikan kalau perkiraan Belanda bahwa AURI telah lumpuh total akibat serangan udara Belanda dalam agresinya tidak benar, karena AURI masih mempunyai “jiwa” untuk melancarkan serangan balasan, meskipun kekuatannya sangat terbatas. Paling tidak serangan balasan tersebut dapat ditinjau dari segi psikologis, yaitu dapat mempermalukan Belanda di tengah keyakinan Belanda bahwa RI akan mudah ditaklukkan tanpa perlawanan yang berarti.

Sayangnya kegembiraan dan kebahagiaan para anggota AURI, khususnya para pelaku serangan balasan itu, tidak berlangsung lama. Kalau pada pagi harinya mereka bersorak gembira, pada sore harinya mereka berduka cita merasakan kehilangan yang mendalam¹⁾. Pada sore hari yang sama itu, pesawat cargo (pesawat angkut) *C-47 Dakota* dengan registrasi VT-CLA milik perusahaan

¹⁾ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

penerbangan India yang disewa oleh pemerintah RI, ditembak jatuh oleh pesawat pemburu *Kittyhawk* Belanda. Akibat peristiwa mengenaskan itu, turut gugur dua orang tokoh kunci AURI, yaitu KMU Agustinus Adisutjipto dan KMU Prof. Dr. Abdulrachman Saleh. Pihak RI bersimpulan bahwa ditembak jatuhnya pesawat *Dakota* tersebut berkaitan erat dengan peristiwa di waktu subuh sebelumnya, di mana Belanda melampiaskan kemarahannya atas serangan balasan RI dengan menyergap pesawat terbang sipil di pihak RI yang akan mendarat di Yogyakarta.

Diawali ketika Belanda melancarkan Agresi Militernya yang pertama, Belanda bukan hanya berusaha menghancurkan kekuatan TNI dan AURI, namun juga mengadakan blokade atas wilayah RI agar tidak dapat mengadakan hubungan dengan luar negeri. Di samping blokade laut, Belanda juga memberlakukan blokade udara terhadap wilayah udara RI, terutama di atas Pulau Jawa dan Sumatera, terhadap pesawat terbang yang berbendera merah putih. Di sisi lain blokade ini juga bertujuan mematahkan semangat juang para prajurit AURI, disamping akan mempersempit ruang gerak dan membatasi laju pertumbuhan kekuatan udara RI yang sedang tumbuh²⁾. Namun bagaimanapun juga blokade udara Belanda tersebut harus ditembus, karena dalam perjuangannya melawan Belanda, RI tidak mungkin melakukannya sendiri, jadi harus meminta bantuan dan dukungan dari luar negeri.

Di tengah blokade Belanda tersebut, usaha perjuangan dengan mencari bantuan ke luar wilayah RI tetap dilakukan. Orang-orang Indonesia menerobos

²⁾ TSM No.66/Th.VI/1992.



blokade tersebut untuk mendapatkan segala kebutuhan yang digunakan untuk mendukung perjuangan RI, antara lain senjata, bahan sandang, dan obat-obatan³⁾. Khusus bagi AURI, bantuan yang diperlukan berupa pembelian atau penyewaan pesawat terbang dan instruktur-instrukturnya. Penerobosan blokade udara tidak mudah dilakukan, karena disamping pesawat-pesawat terbang Belanda senantiasa mengitari wilayah udara RI, umumnya para penerbang AURI belum mempunyai pengalaman dan bekal keterampilan di bidang teknologi penerbangan yang cukup memadai⁴⁾. Untuk menerobos blokade udara Belanda, ada beberapa cara yang dapat dilakukan, yaitu menyewa atau mendatangkan penerbang asing, dan menyewa pesawat terbang milik pribadi atau milik luar negeri yang sanggup melakukan penerbangan di seluruh wilayah udara RI⁵⁾.

Tokoh AURI yang pertama kali menembus blokade udara Belanda untuk menjalin hubungan dengan luar negeri sekaligus guna mengembangkan AURI adalah Opsir Udara III Muharto. Dalam usahanya berhubungan dengan penerbang atau perusahaan penerbangan di Filipina, Muharto berhasil mengadakan hubungan dengan perusahaan penerbang CALI (*Commercial Air Lines Incorporation*). Usaha menembus blokade berhasil, dan CALI tercatat sebagai perusahaan penerbangan asing pertama yang tiba di wilayah RI, dengan mendaratnya pesawat *C-47 Dakota* milik CALI di Maguwo pada tanggal 7 Februari 1947. Sesudah peristiwa tersebut, pesawat-pesawat dari perusahaan

³⁾ *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*, hal. 196.

⁴⁾ TSM No. 66/Th.VI/1992.

⁵⁾ *Ibid.*

penerbangan asing berdatangan di wilayah RI, baik di Jawa maupun Sumatera. Selain CALL, perusahaan penerbangan tersebut adalah *Cathay Pasific Airways*, *South Eastern Airways*, *Orient Airways*, POAS (*Pasific Overseas Airlines of Siam*), *Kalingga Airliness*, dan lain-lain. Disamping itu para penerbang asing yang menerbangkan pesawat terbang miliknya sendiri juga tiba di Indonesia, yaitu Robert Earl Freeberg, James Fleming (kedua-duanya berkebangsaan Amerika Serikat), dan R.R. Cobley (berkebangsaan Australia)⁶⁾

Adapun penerobosan blokade Belanda yang dipelopori oleh Muharto belum merupakan penerobosan blokade udara yang “resmi” karena masih menggunakan jalur laut (Muharto menyamar sebagai awak kapal). Mengingat jalur laut semakin sulit diterobos oleh para pejuang RI, maka penerobosan blokade mulai dialihkan lewat jalur udara. Disamping itu mulai diusahakan untuk mencari hubungan dengan luar negeri secara resmi, khususnya di beberapa negara Asia, untuk mendapatkan ijin pendaratan bagi pesawat terbang RI yang akan membuka rute penerbangan yang bersifat komersial. Untuk keperluan ini KASAU mempercayakannya kepada KMU Halim Perdanakusuma karena Halim dianggap mempunyai pengalaman yang cukup luas di dunia internasional⁷⁾. Misi Halim yang pertama adalah mengadakan perundingan dengan pemerintah Siam (Thailand), dimana perjalanan menuju ke Siam ini menggunakan siasat “gerilya udara”. Akhirnya untuk tahap awal, terbentuklah hubungan atau jalur udara antara

⁶⁾ Sutrisno, hal. 67.

⁷⁾ TSM No.66/Th.VI/1992.

Maguwo – Labuhan (wilayah Kalimantan Utara yang diduduki oleh Inggris), Maguwo – Filipina, dan Maguwo Bukittinggi – Singapura – Siam bolak-balik.⁸⁾

Apabila pesawat terbang milik perusahaan asing “bebas” untuk terbang ke dan dari wilayah RI, tidak demikian halnya dengan pesawat-pesawat terbang milik RI (dan AURI) atau pesawat terbang yang berbendera merah putih. Untuk menghindari kemungkinan dihadang dan ditembak oleh pesawat-pesawat tempur Belanda yang berpatroli, penerbangan dan pendaratan pesawat terbang RI dilakukan pada waktu malam atau pagi hari. Dalam penerobosan blokade tersebut, KMU Adisutjipto juga melibatkan diri secara langsung, dan dua kali pergi ke India. Dalam misinya yang pertama, Adisutjipto mencari instruktur untuk sekolah penerbangnya dan membeli pesawat terbang karena jumlah pesawat terbang yang dimiliki oleh RI sangat tidak mencukupi. Di India Adisutjipto bertemu dengan Perdana Menteri Jawaharlal Nehru. Nehru yang bersimpati terhadap perjuangan RI, memperkenalkan Adisutjipto dengan seorang pengusaha India yang bernama B. Patnaik. Berkat lobi Nehru inilah, Patnaik bersedia meminjamkan sebuah pesawat *Dakota* kepada pemerintah RI untuk keperluan penerbangannya.⁹⁾ Jadi sebelum tragedi yang menewaskan Adisutjipto dan kawan-kawan, pesawat *Dakota* itu telah beberapa kali terbang dan mendarat di Indonesia, terutama di Yogyakarta, termasuk ketika pesawat tersebut harus disembunyikan di balik pepohonan di Maguwo untuk menghindari serangan dari pesawat terbang Belanda.

⁸⁾ *Ibid.*

⁹⁾ *Biografi Pahlawan Nasional dari Lingkungan ABRI*, Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI, Jakarta, 1979, hal. 17.

Pada masa perjuangan kemerdekaan RI itu, hubungan RI dan India memang sangat baik karena adanya persamaan sebagai negara yang sedang dijajah (pada waktu itu India masih di bawah administrasi Inggris). Dalam suasana blokade dan isolasi politik oleh Belanda, pemerintah RI beranggapan bahwa India adalah negara yang paling tepat di Asia untuk dijadikan kawan di dalam perjuangan kemerdekaan¹⁰⁾. Di saat RI sendiri sedang menghadapi kesulitan akibat tekanan Belanda, pemerintah RI masih dapat memberikan bantuan bahan pangan kepada India, karena pada dasarnya pihak RI sendiri tidak terlalu kesulitan pangan dan masih ada kelebihan untuk diperbantukan. Diperkirakan bantuan yang diberikan kepada India berupa 500.000 ton beras, yang bagi rakyat India jumlahnya sangat banyak, tidak mencukupi. Namun bagi rakyat India yang sedang dilanda kelaparan, bantuan itu sangat besar artinya.¹¹⁾, sehingga pemerintah India sangat berhutang budi kepada pemerintah RI dan bersedia membantu perjuangan RI.

Dalam misi Adisutjipto ke India untuk yang kedua kalinya, ia berangkat bersama dengan Abdurachman Saleh dan menggunakan pesawat *Dakota VT-CLA*. Kepergian mereka ke India dalam waktu yang berdekatan dengan serangan balasan AURI, menyiratkan dua hal. Pertama, rencana Adisutjipto untuk melaksanakan sendiri serangan balasan tersebut tidak jadi dilakukan, dan yang kedua, misi mereka berdua tersebut ternyata merupakan misi mereka yang terakhir sebelum mereka gugur akibat tragedi *Dakota VT-CLA*.

¹⁰⁾ Basuki Suwarno, hal. 235.

¹¹⁾ *Ibid.*

Merekapun sebelumnya telah menyadari bahwa tindakan menembus blokade udara Belanda sangat riskan karena yang digunakan adalah pesawat terbang yang tidak bersenjata. Namun demi kepentingan bangsa dan negara, panggilan tugas lebih penting daripada perasaan khawatir terhadap maut yang selalu siap menghadang, sehingga hal tersebut mereka anggap sebagai tantangan yang harus dihadapi dengan gagah berani.

B. Jatuhnya Pesawat *Dakota* VT – CLA

Seperli yang sudah direncanakan, setelah dari India, Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh tidak langsung pulang ke tanah air, melainkan akan tinggal sementara di Singapura untuk menyesuaikan tugas mereka. Sementara mereka berdua masih tinggal di Singapura, pesawat *Dakota* tersebut akan digunakan untuk mengangkut obat-obatan sumbangan dari PMM (Palang Merah Malaya) untuk PMI (Palang Merah Indonesia). Rencana keberangkatan pesawat tersebut telah disiarkan oleh pers dan radio Malaya, yang intinya sebuah pesawat *Dakota* dengan kode VT – CLA akan bertolak ke Indonesia pada tanggal 29 Juli 1947. Penerbangan tersebut merupakan penerbangan sipil dengan misi kemanusiaan, yaitu membawa obat-obatan dan telah mendapat persetujuan Inggris dan Belanda (NICA), dengan demikian merupakan penerbangan legal.¹²⁾

Selain mengangkut muatan yang berupa obat-obatan dan barang-barang lainnya, pesawat *Dakota* juga membawa penumpang yang tujuannya ke

¹²⁾ Sutrisno, hal. 74.

Yogyakarta. Sebelumnya sempat terjadi kebimbangan berkaitan dengan muatan pesawat; mana yang lebih diutamakan, penumpang atau obat-obatan. Karena obat-obatan yang jumlahnya cukup banyak itu dianggap sangat penting bagi PMI, maka jumlah penumpang pesawat dikurangi, mengingat ruangan di dalam pesawat sudah penuh sesak dengan bungkus-bungkus obat-obatan. Secara teknis, pesawat C-47 *Dakota* yang merupakan versi militer dan versi angkut dari pesawat DC-3 yang merupakan pesawat komersial atau penumpang, dapat membawa 21 penumpang dan empat awak pesawat yang terdiri dari kapten pilot, kopilot, operator radio, dan juru mesin udara. Adapun perbedaan mendasar antara DC-3 dan C-47 adalah, tempat duduk penumpang DC-3 menghadap ke depan, sedangkan tempat duduk pada C-47 saling berhadapan dan jalur di antara tempat duduk tersebut didunakan untuk meletakkan barang-barang muatan pesawat.

Karena muatan obat-obatan lebih diutamakan, maka diputuskan bahwa pesawat *Dakota* itu hanya membawa lima orang penumpang, yaitu KMU Agustinus Adisutjipto, KMU Prof. Dr. Abdurachman Saleh, Zainal Arifin (Konsul Dagang RI di Malaya), Ny. Beryl Constantine (istri Alexander Noel Constantine), dan Abdulgani Handonocokro (wiraswasta Indonesia). Adapun keempat awak pesawat adalah *Ex. Wing Commander* (pensiunan Letnan Kolonel Udara) Alexander Noel Constantine (warganegara Australia pensiunan RAF) sebagai kapten pilot, *Ex. Squadron Leader* (pensiunan Mayor Udara) Roy L. Hazelhurst (warganegara Inggris pensiunan RAF) sebagai kopilot, Opsir Muda Udara I (Letnan Satu) Adisumarmo Wiryokusumo (warganegara Indonesia) sebagai operator radio, dan Bhida Ram (warganegara India) sebagai juru mesin udara.

Selain kelima penumpang tersebut, pada waktu yang bersamaan ada juga orang Indonesia yang akan pulang ke tanah air, yaitu Wisnu Brojohudoyo dan rekannya, Wiyono. Wisnu merupakan anggota BRANI (Badan Rahasia Negara Indonesia)¹³⁾, yang selama blokade Belanda, bersama para pemuda Indonesia lainnya berperan besar dalam upaya menembus blokade Belanda hingga berhasil membangun jaringan bawah tanah di Singapura. Tugas mereka antara lain menyelundupkan senjata, radio, obat-obatan, dan apa saja yang diperlukan untuk perjuangan RI. Pada akhir bulan Juli 1947 itu, ketika PMM menyumbangkan obat-obatan untuk PMI, Wisnu dan kawan-kawannya ditugaskan untuk membawa obat-obatan tersebut ke Bandara Kalang, Singapura, untuk dimuat ke dalam pesawat *Dakota* VT – CLA.¹⁴⁾

Karena Wisnu dan Wiyono sudah cukup lama meninggalkan tanah air, merekapun terpicu kerinduan terhadap kampung halaman mereka. Ketika mereka berdua mendapatkan informasi bahwa Adisucipto dan Abdurachman Saleh tetap akan tinggal di Singapura untuk menyelesaikan tugas mereka yang belum selesai, kesempatan ini tidak disia-siakan oleh Wisnu dan Wiyono untuk mengambilalih tempat duduk Adisutjipto dan Abdurachman Saleh. Maka mereka segera membawa barang bawaan pribadi mereka ke dalam pesawat dan menempati tempat duduk di dekat pintu belakang.¹⁵⁾ Pada saat mesin pesawat telah dihidupkan dan pintu pesawat hampir ditutup, tiba-tiba saja Adisutjipto dan

¹³⁾ Cikal bakal BAKIN (Badan Koordinasi Intelejen Negara), dinas rahasia Indonesia, dan sekarang menjadi BIN (Badan Intelejen Negara).

¹⁴⁾ *Angkasa* No. 10 Juli 2000.

¹⁵⁾ *Memoar Pejuang Republik Indonesia Sepuluh Zaman Singapura (1945 – 1950)*, Gramedia, Jakarta, 1992, hal. 141.

Abdulrachman Saleh muncul dengan tergesa-gesa. Mereka menjelaskan bahwa mereka tidak jadi tinggal di Singapura, melainkan harus segera kembali ke Yogyakarta.¹⁶⁾ Karena memang rencananya tempat duduk tersebut “milik” Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, dengan demikian Wisnu dan Wiyono harus mengalah dan memberikannya kembali kepada kedua perwira AURI itu. Disamping itu Wisnu dan Wiyono menyadari bahwa keperluan Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh ke Indonesia bukan sekedar rindu pada kampung halaman, melainkan untuk menyelesaikan tugas yang menunggu mereka di Maguwo.

Seandainya di antara Wisnu dan Wiyono bersikeras untuk ikut dengan pesawat *Dakota* tersebut, salah satu dari mereka dapat meminta tempat duduk milik Abdulgani Handonocokro. Meskipun Abdulgani mendapat tempat duduk di pesawat itu melalui surat keterangan atau rekomendasi yang diberikan oleh Wisnu, Wisnu merasa tidak enak hati apabila ia meminta Abdulgani untuk membatalkan keberangkatannya dan menunggu penerbangan yang lain ke Indonesia.¹⁷⁾ Disamping itu Wisnu menyadari bahwa keberadaannya di Singapura masih dibutuhkan oleh rekan-rekan seperjuangannya di Singapura, sehingga iapun mempunyai alasan yang kuat untuk membatalkan keberangkatannya.¹⁸⁾ Maka secara spontan dan tanpa bersikeras, Wisnu dan Wiyono berdiri dan memberikan tempat duduk mereka kepada Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh. Merekapun berjalan meninggalkan pesawat *Dakota* tanpa perasaan kecewa maupun menyesal,

¹⁶⁾ *Ibid.*

¹⁷⁾ *Ibid.*

¹⁸⁾ *Angkasa* No. 12 September 1997.

sambil berkata dalam hati bahwa hari itu memang belum waktunya pulang bagi mereka.¹⁹⁾

Mengingat resiko yang akan dihadapi oleh penerbangan pesawat VT-CLA berkaitan dengan blokade udara Belanda, sebenarnya KASAU Suryadarma sudah mengirimkan pesan lewat perwakilan AURI di Singapura, mengingat pada subuh di hari yang sama AURI melakukan pemboman terhadap daerah pendudukan Belanda. Pada intinya instruksi yang disampaikan oleh KASAU adalah sebagai berikut :

1. Penerbangan dilakukan pada pagi-pagi sekali (dini hari) atau sore hari menjelang matahari terbenam, sehingga ketika tiba di tujuan, hari masih atau sudah gelap dan lebih mudah untuk menghindari ancaman pesawat-pesawat terbang Belanda.
2. Setibanya di atas Maguwo, pesawat Dakota itu tidak perlu melakukan putaran (*holding*) dahulu, melainkan langsung mendarat.
3. Penerbangan dilakukan secara sendiri tanpa didampingi oleh pesawat terbang lain agar tidak terlalu menarik perhatian Belanda.

Instruksi dari KASAU itu bersifat preventif atau pencegahan dari hal-hal yang tidak diinginkan, mengingat pesawat tersebut juga membawa tokoh-tokoh AURI, yakni Adisutjipto, Abdulrachman Saleh, dan Adisumarmo.²⁰⁾ Ternyata keberangkatan pesawat itu tidak sesuai dengan pesan KASAU. Menurut

¹⁹⁾ *Memoar Pejuang Republik Indonesia Seputar Zaman Singapura (1945 – 1959)*, hal. 41.

²⁰⁾ Sutrisno, hal. 75.

kesaksian Mayor Ali Djajengprawiro (seorang perwira TNI yang dikirim oleh Kementerian Pertahanan Republik Indonesia untuk menjalankan misi khusus di Singapura), pesawat *Dakota* mengudara dari Singapura pada pukul 13.00.²¹⁾ Tidak ada keterangan yang jelas, mengapa keberangkatan tersebut dilakukan pada siang hari; apakah diundur karena obat-obatan itu terlambat dibawa ke bandara atau masih harus menunggu di antara para penumpang itu yang datang terlambat (termasuk rencana Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh yang tidak jadi berangkat namun akhirnya berangkat juga).

Ketika pesawat *Dakota* mengudara di atas Selat Karimata (antara Pulau Sumatera dan Kalimantan), penerbangannya belum menemukan tanda-tanda akan bertemu dengan pesawat terbang Belanda yang mencurigakan. Namun ketika terbang di atas Pulau Bangka – Balitung, pesawat *Dakota* dibuntuti oleh sebuah pesawat-pesawat terbang Belanda.²²⁾ Para awak pesawat memperkirakan bahwa pesawat Belanda tersebut tidak akan menembak mereka, karena ketika memasuki Pulau Jawa, pesawat tersebut menghilang dari pandangan. Di samping itu pnerbangan tersebut telah mendapat ijin dari pihak Belanda, sehingga tidak ada alasan bagi Belanda untuk menembaknya jatuh. Dengan demikian para awak pesawat *Dakota* beranggapan bahwa tindakan pesawat terbang Belanda itu hanya untuk membuat seisi pesawat *Dakota* tegang, dengan kata lain hanya untuk “menakut-nakuti” mereka, sehingga mereka sekarang berlega hati karena akan segera tiba di Yogyakarta.

²¹⁾ *Memoar Pejuang Republik Indonesia Seputar Zaman Singapura (1945 – 1950)*, hal. 136.

²²⁾ Sutrisno, *Ibid.*

Pada sore harinya kurang lebih pukul 16.00 WIB, pesawat *Dakota* itu memasuki udara Yogyakarta, sehingga tidak sesuai dengan pesan dari KASAU. Pada waktu itu hubungan komunikasi jarak jauh, apabila antar negara, belum selancar zaman sekarang. Hubungan komunikasi antara Singapura dan Yogyakarta tidak bisa secara langsung, melainkan dengan sistem *meteo* (berantai); dari Singapura diterima oleh Malang, diteruskan ke Madiun, dan selanjutnya diterima oleh Yogyakarta (Maguwo). Karena hubungan komunikasi yang tidak dapat secara langsung itulah, maka pada saat terjadi perubahan rencana keberangkatan pesawat *Dakota* VT-CLA secara mendadak, pemberitahuan tersebut terlambat diterima oleh Yogyakarta. Akibat lambatnya berita dari Singapura mengenai perubahan rencana keberangkatan pesawat tersebut, maka terjadi hal yang unik, dimana pesawatnya tiba lebih dulu di Yogyakarta daripada pesan atau berita yang dikirim lewat radio tersebut.²⁹⁾

Sementara itu KASAU Suryadarma yang terlambat menerima informasi bahwa kedatangan pesawat *Dakota* itu tidak sesuai dengan instruksinya, segera menuju ke Maguwo bersama segenap perwira AURI. Pada waktu yang bersamaan, di Maguwo para personel PPP telah menyiagakan diri dengan senjata anti serangan udara. Mereka diperbolehkan menembak pesawat terbang yang "mencurigakan", namun setelah mendapat perintah dan kepastian bahwa pesawat itu bukan milik RI atau pihak yang mendukung perjuangan RI. Sejauh informasi yang mereka ketahui, pada hari itu akan ada pesawat terbang yang datang dari

²⁹⁾ Wawancara dengan Bapak Tukidjan pada tanggal 29 September 2001.

Singapura dan mendarat di Maguwo, namun datangnya pada waktu hari sudah gelap.

Ketika para personil PPP tersebut mendengar deru mesin pesawat *Dakota* di kejauhan, mereka bersiap-siap apabila perlu menembak pesawat tersebut. Sementara itu KASAU Suryadarma yang telah tiba di Maguwo segera memberitahukan bahwa pesawat yang datang itu adalah pesawat terbang RI.²⁴ Karena pos-pos anti serangan udara di Maguwo letaknya berjauhan, dan tidak ada radio komunikasi di pos-pos itu, maka pemberitahuan tersebut terlambat diterima oleh para anggota PPP. Mungkin akibat suasana tegang yang dirasakan oleh mereka akibat serangan pesawat-pesawat terbang Belanda beberapa hari sebelumnya, secara spontan ada anggota PPP yang melepaskan tembakan ke arah pesawat itu. Akibat disambut oleh tembakan itulah, pilot pesawat terkejut dan pesawat *Dakota* yang sudah mengeluarkan rodanya itu dinaikkan kembali dan tidak jadi mendarat.²⁵

Mengenai penyebab pesawat *Dakota* tersebut tidak langsung mendarat setelah tiba di Maguwo, terdapat dua alasan atau versi yang saling terpisah namun juga dapat berkaitan. Versi pertama adalah, para personil PPP mengira bahwa pesawat *Dakota* itu adalah pesawat terbang Belanda, sehingga menembaki pesawat itu. Adapun versi kedua adalah, pesawat tersebut dikemudikan oleh penumpang asing (Constantine dan Hazelhurst) yang belum mengenal betul kondisi medan di sekitar Maguwo sehingga ketika pesawat itu menuju ke

²⁴ Sutrisno, hal. 75.

²⁵ Wawancara dengan Bapak Tukidjan pada tanggal 29 September 2001.

Maguwo, terbangnya tinggi dan tidak langsung mendarat, melainkan melakukan satu putaran terlebih dahulu. Entah versi mana yang paling benar; bisa jadi kedua-duanya berkaitan erat. Yang jelas, prosedur penerbangan pesawat *Dakota* tersebut tidak sesuai dengan pesan dari KASAU, yaitu tiba di Maguwo di hari yang masih terang dan diterbangkan oleh pilot asing yang belum mengenal medan di sekitar Maguwo. Sehingga ketika menuju ke Maguwo, pilot pesawat tidak berani terbang rendah dan pada saat akan mendarat, ternyata ditembaki dari bawah dan terpaksa naik kembali.

Sebelum pesawat *Dakota* memasuki udara Yogyakarta, pesawat-pesawat pemburu Belanda yang sebelumnya telah mengudara dari Semarang, segera mengejar pesawat *Dakota*. Kemungkinan besar akibat pilot-pilot Belanda itu pada pagi harinya tidak berhasil menyergap pesawat-pesawat terbang AURI yang membom daerah kekuasaan Belanda, begitu melihat pesawat terbang yang menuju ke Maguwo, mereka ingin melampiaskan kejengkelan mereka pada pesawat tersebut. Pada saat pesawat-pesawat *Dakota* itu mengudara kembali karena tidak jadi mendarat, secara mendadak dua buah pesawat *Kittyhawk* Belanda melepaskan tembakan ke arah pesawat *Dakota*. Tembakan itu mengenai sasaraannya, menyebabkan mesin pesawat sebelah kiri terbakar. Ketika pesawat *Kittyhawk* menembak pesawat *Dakota*, ada peluru-peluru yang nyasar mengenai penduduk di bawah, namun tidak jelas apakah penduduk itu tewas atau hanya luka-luka.²⁶⁾

²⁶⁾ Wawancara dengan Bapak Ahmad Sayuti pada tanggal 15 Oktober 2001.

Pesawat *Dakota* memang berusaha menjauhi dari kejaran pesawat *Kittyhawk*, namun akibat mesinnya terbakar, menyebabkan pesawat *Dakota* kehilangan keseimbangan dan jalannya tidak stabil. Kenyataan ini menyebabkan timbulnya kepanikan di antara para penumpang pesawat. Mereka merasa bahwa pesawat itu akan segera jatuh. Kedua pilot pesawat *Kittyhawk* itu sendiri, setelah melihat bahwa “mangsanya” itu terbakar, segera terbang kembali menuju ke Semarang. Sementara pilot *Dakota* yang mencoba melakukan pendaratan darurat sempat berusaha agar pesawatnya tidak jatuh di tengah kota atau perkampungan yang padat penduduknya untuk menghindari jatuhnya korban yang lebih besar²⁷⁾. Pesawat *Dakota* mencoba melakukan pendaratan darurat di persawahan desa Ngoto, kurang lebih 3 kilometer di sebelah selatan kota Yogyakarta²⁸⁾. Namun pendaratan ini gagal karena pesawat tersebut menabrak sebatang pohon kelapa, menyebabkan badannya patah dan jatuh terbakar dengan menghadap ke barat. Secara kebetulan sebelum pesawat menghujam ke tanah, salah satu baling-balingnya terlepas masih dalam keadaan berputar dan jatuh menancap ke tanah.²⁹⁾ Hanya bagian ekor pesawat yang masih utuh karena secara kebetulan ekor pesawat itu posisinya jatuh tersangkut pada tanggul sawah.³⁰⁾

Akibat musibah ini, badan pesawat hancur berantakan, menyebabkan penumpang dan barang-barang di dalam pesawat terpental berserakan di sekeliling pesawat. Akibatnya terjadi pemandangan yang sungguh mengerikan;

²⁷⁾ Kedaolatan Rakjat, 30 Djoeli 1947.

²⁸⁾ *Biografi Pahlawan Nasional dari Lingkungan ABRI*, hal. 138.

²⁹⁾ Wawancara dengan Bapak Ahmad Sayuti pada tanggal 15 Oktober 2001.

³⁰⁾ Forra No.8 / Th.III / 1995.

bagian depan pesawat hancur, api menjilat dan asap tebal mengepul, barang-barang muatan pesawat berserakan dan rusak, serta para penumpang dan awak pesawat tergeletak tidak bergerak dalam kondisi luka parah dan berlumuran darah. Di antara penumpang dan awak pesawat ada yang meninggal seketika dan ada yang masih hidup, namun keadaannya kritis. Secara ajaib, Abdulgani lolos dari bencana fatal itu meskipun juga mengalami luka-luka, karena duduk di kursi paling belakang yang dekat dengan toilet, sehingga ketika badan pesawat hancur, bagian yang ia tempati (ekor pesawat) relatif masih utuh dan Abdulgani terhindar dari maut.

Ketika Abdulgani keluar dari pesawat dengan tertatih-tatih karena luka yang dideritanya, ia melihat keadaan di depan matanya, di mana orang-orang yang satu pesawat dengannya tergeletak, ada yang sudah tidak bergerak lagi dan ada yang masih bergerak sambil mengaduh kesakitan. Abdulgani tidak dapat begitu jelas mengenali mereka, karena dalam kondisi tubuh berlumuran darah dan hangus, para korban tersebut tidak mudah untuk dikenali. Ia masih dapat mengenal Zainal Arifin di dekatnya yang saat itu masih hidup dan berusaha ditolongnya. Sebelum meninggal, Zainal Arifin mengatakan, "Saya mati, ... Allahuakbar". Selanjutnya Abdulgani berteriak minta tolong, dan pada waktu itu itu para penduduk setempat mulai bersatangan dari kejauhan.³⁰⁾

Jatuhnya pesawat *Dakota* tentu saja mengundang perhatian penduduk desa yang tinggal di sekitar lokasi kejadian, terutama beberapa orang penduduk yang pada saat itu masih bekerja di sawah. Pada mulanya selain terkejut akibat

³⁰⁾ Kedaoelatan Rakjat, 30 Djoeli 1947.

jatuhnya pesawat yang menimbulkan suara cukup keras, para penduduk tersebut juga mengira bahwa pesawat terbang tersebut adalah milik Belanda. Bagi masyarakat awam, mereka tentu saja tidak dapat membedakan apakah pesawat terbang itu milik RI atau Belanda. Mereka tentu “buta” sekali terhadap pesawat terbang yang melayang-layang di atas mereka. Bisa jadi hal tersebut dipengaruhi oleh serangan udara yang dilancarkan oleh Belanda beberapa hari sebelumnya; mereka mengetahui bahwa yang “berkeliaran” di udara adalah pesawat Belanda karena telah membawa “maut” bagi mereka. Meskipun pada subuh harinya pesawat-pesawat RI melancarkan serangan balasan, bisa jadi informasi tersebut belum banyak diketahui oleh warga Yogyakarta dan sekitarnya karena merupakan rahasia militer, dengan demikian hanya anggota TNI yang mengetahuinya.

Adapun sawah tempat jatuhnya pesawat *Dakota* itu bukan milik penduduk perorangan, melainkan sawah kas desa. Akibatnya banyaknya penduduk desa yang berbondong-bondong mendatangi lokasi kejadian, tanaman di sawah menjadi rusak terpijak-pijak oleh penduduk. Mereka kebanyakan datang dengan berjalan kaki, sedangkan warga yang mengendarai sepeda meletakkan begitu saja tanpa dikunci, sekedar untuk menonton pesawat terbang jatuh. Entah apakah karena pada waktu itu orang-orang masih bersifat jujur, sepeda-sepeda tersebut tidak ada yang dicuri oleh orang yang memanfaatkan situasi dan kondisi orang-orang yang memusatkan perhatian pada puing-puing pesawat dan penumpangnya.³²⁾

³²⁾ Wawancara dengan Bapak Parto Sertono pada tanggal 6 Oktober 2001.

Sayangnya, karena para penduduk sempat mengira bahwa pesawat *Dakota* itu milik Belanda, mereka tidak langsung memberikan pertolongan kepada para korban. Bahkan Abdulgani sebagai satu-satunya penumpang yang “segar bugar”, hampir saja dikeroyok oleh penduduk karena disangka orang Belanda. Meskipun tampak jelas sekali bahwa Abdulgani bukan orang “bule”, namun sudah menjadi rahasia umum bahwa banyak orang Indonesia yang berpilah kepada Belanda, sehingga dapat dimaklumi kalau para penduduk tersebut beranggapan demikian. Demikian pula barang-barang muatan pesawat dan bagian-bagian badan pesawat mulai dijarah oleh para penduduk.

Seperti halnya pada waktu pangkalan-pangkalan udara yang masih dikuasai Jepang diambilalih oleh para pejuang Indonesia dan rakyat berusaha menjarah bagian-bagian pesawat terbang, dalam peristiwa ini para penduduk juga ingin melakukan hal yang sama. Selain muatan pesawat, bagian pesawat yang menjadi “sasaran” potensial untuk dijarah adalah accu pesawat dan bagian mesin yang mengandung platina, serta logam melingkar penutup mesin yang pada waktu itu dapat dilebur dijadikan gelang dan cincin.³³⁾

Di saat situasi yang kacau balau ini, secara kebetulan diantara penduduk yang berdatangan ada seorang anggota PPP bernama Kusen yang tinggal di sekitar Ngoto dan sedang tidak bertugas di Maguwo. Dengan susah payah ia berusaha mencegah para penduduk agar tidak menjarah pesawat, karena pesawat tersebut di pihak RI dan membawa orang-orang Indonesia, termasuk agar jangan memukuli Abdulgani. Pada mulanya para penduduk tidak menggubris perkataan

³³⁾ Wawancara dengan Bapak Laksito pada tanggal 20 Juli 2001.

Kusen, bahkan ia dianggap memihak Belanda. Untunglah ia dapat membuktikan kalau ia anggota AURI, ditambah penjelasan dari Abdulgani sendiri, sehingga para penduduk mulai percaya dan menyadari bahwa pesawat tersebut bukan pesawat Belanda, sehingga barang-barang yang akan dijarah diletakkan menjadi satu di dekat reruntuhan pesawat, dan para korban mulai diurus oleh para penduduk.³⁴⁾

Akibat terjadi kesalahtafsiran dari para penduduk desa, yang lebih mengutamakan menjarah pesawat daripada menolong para korban, maka beberapa orang korban yang sebenarnya masih hidup setelah jatuhnya pesawat, akhirnya meninggal dunia. Misalnya Roy Hazelhurst, sebelum meninggal ia masih sempat mengatakan, "Sampaikan salamku kepada Dorothy, tunanganku".³⁵⁾ Apabila para penduduk yang pada mulanya mengira bahwa pesawat itu adalah pesawat Belanda, banyak di antara mereka yang bersorak-sorak menunjukkan kegembiraannya dengan berteriak, "Hancur kowe, Belanda !" Setelah mereka mengetahui bahwa dugaan mereka itu keliru, maka berubahlah sikap mereka menjadi menyesal, marah, dan berduka.³⁶⁾

Sementara itu, bagi para anggota AURI di Maguwo, kejadian ditembaknya pesawat *Dakota* oleh dua buah pesawat *Kittyhawk* Belanda itu terasa begitu cepat. Mereka seakan-akan tidak percaya dengan apa yang baru saja mereka lihat di depan mata kepala mereka, terlebih bagi personil yang melepaskan tembakan ke pesawat *Dakota* tersebut. Kejadian itu seakan-akan

³⁴⁾ Wawancara dengan Bapak Tukidjan pada tanggal 29 September 2001.

³⁵⁾ Kedaoelatan Rakjat, 30 Djoeli 1947.

³⁶⁾ *Ibid.*

merupakan pukulan bagi rombongan AURI yang menunggu kedatangan pesawat *Dakota* itu. Yang paling terpukul tentu saja KASAU Suryadarma, karena di depan matanya telah terjadi penembakan terhadap pesawat terbang yang membawa anak buahnya, yaitu Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh.³⁷⁾ Meskipun Suryadarma belum melihat pesawat tersebut jatuh di tanah, namun ia memperkirakan bahwa pesawat *Dakota* yang mengeluarkan asap tebal akibat tembakan pesawat pemburu Belanda tersebut akan jatuh. Sejak pesawat *Dakota* itu terlihat memasuki Maguwo, KASAU sudah menduga bahwa pilot pesawatnya bukan Adisutjipto maupun Abdulrachman Saleh, karena ketika datang, pesawat tersebut terbangnya tinggi. Seandainya penerbangnya Adisutjipto maupun Abdulrachman Saleh, tentu pesawatnya akan tiba dengan terbang rendah karena mereka telah paham dengan kondisi geografis di sekitar Maguwo. Namun memang faktor yang utama adalah, kedatangan pesawat itu tidak sesuai dengan prosedur, sehingga para personel AURI di Maguwo belum mengetahui kalau pesawat itu adalah pesawat RI.

Mengetahui bahwa pesawat *Dakota* itu menuju ke arah Bantul, maka KASAU dan rombongan pendampingnya dengan mengendarai mobil segera menuju ke lokasi jatuhnya pesawat, kurang lebih 10 kilometer dari Maguwo. Setibanya di desa Ngoto, sudah banyak orang yang berkerumun di lokasi kejadian. Ketika melihat kondisi para korban yang telah diurus oleh para penduduk, KASAU tidak dapat menahan rasa pilu di hatinya, karena anak buahnya, Adisutjipto dan Abdulracman Saleh, telah gugur akibat tindakan pilot-pilot Belanda. Selain KASAU dan para anggota AURI, yang juga berduka adalah

³⁷⁾ *Angkasa* No.2 November 1999.

Sudarjono, adik Adisutjipto yang juga seorang anggota AURI. Kebetulan pada sore itu ia sedang piket di Maguwo, dan ketika pesawat *Dakota* akan tiba pada tanggal 29 Juli itu, Sudarjono merasa gembira karena akan segera berjumpa dengan kakaknya³⁸⁾ Namun ia sama sekali tidak menyangka bahwa sore itu ia harus berpisah dengan sang kakak untuk selama-lamanya.

Selain merasa geram akibat “ulah” pesawat pemburu Belanda, para anggota AURI yang berada di lokasi kejadian sangat menyayangkan para penduduk setempat yang tidak segera memberikan pertolongan kepada para korban. Namun mereka tidak dapat sepenuhnya menyalahkan para penduduk, bahkan mereka kemudian dapat memakluminya, karena memang situasi dan kondisi pada saat itu menyebabkan para penduduk desa Ngoto dan sekitarnya tidak dapat membedakan antara pesawat terbang RI dan Belanda, serta sempat akan menjarah pesawat dan membiarkan para korban “terlantar”.

C. Dampak Jatuhnya Pesawat *Dakota* VT-CLA

Sementara itu di Singapura, bagi Wisnu Brojohudoyo dan para pejuang Indonesia lainnya, berita ditembaknya pesawat *Dakota* tersebut diterima pada pukul 18.00 melalui siaran radio. Kebetulan, dari tempat tinggal para pejuang Indonesia di Singapura, yang memiliki radio adalah rumah yang ditempati oleh Wisnu³⁹⁾, sehingga mereka bersama-sama mendengarkan berita dari tanah air. Mendengar berita tersebut, mereka terperangah dan saling memandang seperti

³⁸⁾ Angkasa No.2 November 1999.

³⁹⁾ *Memoar Pejuang Republik Indonesia Seputar Zaman Singapura* (1945 – 1950), hal. 142.

hampir tidak percaya pada apa yang baru saja mereka dengar⁴⁰⁾. Lebih-lebih setelah mereka mengetahui bahwa dari seluruh penumpang pesawat, hanya Abdulgani Handonocokro yang selamat.

Mereka langsung menyimpulkan bahwa Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh telah gugur akibat tragedi tersebut. Yang paling terkejut tentu saja Wisnu dan Wiyono, karena rencananya mereka ikut dengan penerbangan pesawat itu. Mereka berdua teringat kembali ketika beberapa jam sebelumnya kedua perwira AURI itu terburu-buru mendekati pesawat dan mengatakan harus kembali ke Yogyakarta. Tanpa disadari, “tindakan” Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh itu telah menyelamatkan Wisnu dan Wiyono dari kematian, karena kedua pejuang itulah yang menjadi korban dalam tragedi itu. Bisa jadi faktor tersebut merupakan “keberuntungan” bagi Wisnu (dan Wiyono), yang apabila dihubung-hubungkan, Wisnu juga “memberi” keberuntungan pada Abdulgani untuk ikut dalam penerbangan pesawat VT-CLA, dan Abdulgani satu-satunya penumpang yang selamat dalam peristiwa tersebut. Perihal “batalnya” Wisnu menemui ajalnya, ia mengatakan :

“Bagi Wiyono dan saya sendiri, hal ini berarti ajal kami belum sampai. Ini makin mempertebal keyakinan bahwa maut memang seluruhnya berada di tangan Tuhan. Kalau memang waktunya telah datang bagi seseorang, pasti akan terjadi. Sebaliknya bila belum waktunya, akan ada saja sebab yang membuat maut belum menjemputnya. Tuhan memang maha besar ...”⁴¹⁾

Pada malam itu juga, para korban meninggal dibawa ke kota Yogyakarta untuk disemayamkan di Hotel Tugu sebagai Markas Besar AURI, sedangkan

⁴⁰⁾ Angkasa 10 Juli 2000.

⁴¹⁾ *Memoar Pejuang Republik Indonesia Seputar Zaman Singapura (1945 – 1950)*, hal. 142.

Abdulgani dirawat di Rumah Sakit Bethesda selama kurang lebih satu minggu.⁴²⁾ Adapun puing-puing pesawat *Dakota* dijaga oleh para prajurit TNI dibantu oleh para penduduk setempat, untuk mencegah agar puing-puing tersebut tidak diambil oleh penduduk yang “jahil”. Hingga malam tiba, lokasi kejadian masih dipenuhi oleh orang-orang, baik yang menjaga maupun yang sekedar melihat puing-puing pesawat sambil begadang sampai pagi. Sebenarnya anak-anak juga ingin melinat pesawat dari dekat, namun untuk menjaga hal-hal yang tidak diinginkan, orang tua mereka sengaja menakut-nakuti, dengan mengatakan kalau mereka melakukan kenakalan di lokasi pesawat, maka para tentara yang membawa senjata akan menembak mereka.⁴³⁾

Pada waktu itu segala hal yang berkaitan dengan pesawat terbang memang suatu hal yang mengherankan bagi masyarakat awam, apabila kecelakaan pesawat terbang. Mengingat insiden pesawat *Dakota* tersebut merupakan kecelakaan “istimewa” karena membawa tokoh penting AURI, maka tidak mengherankan apabila desa tersebut bagaikan “pasar kaget” oleh orang-orang yang ingin menyaksikan pesawat terbang yang naas itu⁴⁴⁾. Salah satu

⁴²⁾ Wawancara dengan Ibu Rutinah Abdulgani pada tanggal 16 Agustus 2001. Pada tahun 1954 Bapak Abdulgani mendirikan perusahaan timbangan di Yogyakarta dengan nama “F.A. Gani” dan masih berjalan sampai sekarang. Bapak Abdulgani meninggal dunia pada tahun 1973 dalam usia 55 tahun dan dimakamkan di Godean, Sleman.

⁴³⁾ Wawancara dengan Bapak Ahmad Sayuti pada tanggal 15 Oktober 2001.

⁴⁴⁾ Mungkin situasi pada bulan Juli 1947 tersebut dapat dibandingkan dengan situasi di Klaten pada bulan Januari 2002, di mana lokasi jatuhnya pesawat Garuda menjadi “pasar kaget” selama sehari-hari karena didatangi oleh orang-orang yang ingin menyaksikan pesawat terbang tersebut secara langsung.

pejabat penting yang meninjau lokasi kejadian adalah Sri Paduka Paku Alam VIII, yang datang dengan mengendarai kuda⁴⁵⁾.

Adapun jenazah penumpang dan awak pesawat *Dakota*, setelah dibersihkan, disemayamkan di ruang Hotel Tugu sebelum dimakamkan pada keesokan harinya. Kedelapan jenazah itu, yaitu KMU Agustinus Adisutjipto, KMU Prof. Dr. Abdulrachman Saleh, OMU I Adisumarmo Wiryokusumo, Zainal Arifin, Alexander Noel Constantine, Ny. Berryl Constantine, Roy Hazelhurst, dan Bhida Ram, dimasukkan ke dalam peti jenazah dan ditutupi dengan bendera menurut kebangsaannya, yaitu bendera merah putih, bendera Inggris, bendera Australia, dan bendera India⁴⁶⁾, serta dijaga oleh para prajurit AURI.

Bagaimanapun juga peristiwa pada sore itu sangat menyakkan bagi para anggota AURI. Khususnya para kadet penerbang yang merupakan murid Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh. Mereka telah kehilangan senior yang menjadi guru dalam pelajaran terbang mereka⁴⁷⁾. Dalam diri mereka timbul emosi yang sangat dalam, apabila usia mereka masih sangat muda (rata-rata berusia 20 tahun). Namun karena menyadari segala kemampuan yang ada dalam diri mereka, tidak mungkin mereka membalas pesawat-pesawat pemburu Belanda yang telah menembak jatuh pesawat *Dakota* itu. Apabila hal ini mereka lakukan, maka mereka akan hancur sia-sia⁴⁸⁾.

⁴⁵⁾ Wawancara dengan Bapak Ahmad Sayuti pada tanggal 15 Oktober 2001.

⁴⁶⁾ A.H. Nasution, *Sekitar Perang Kemerdekaan Indonesia*. (Jilid 5), Bandung, Angkasa, 1978, hal. 236.

⁴⁷⁾ TSM No. 2/Th.I/1987.

⁴⁸⁾ *Ibid.*

Dilihat dari segi kuantitas, gugurnya Adisutjipto dan Abdurachman Saleh sebenarnya tidak perlu sangat disesali, karena selain sudah menjadi resiko bagi anggota militer untuk gugur di dalam tugas, bangsa Indonesia juga percaya pada semboyan “mati satu tumbuh seribu”. Dengan kehilangan dua orang tokohnya, AURI kelak akan mendapat “ganti” tokoh yang jumlahnya berlipat ganda. Namun dilihat dari segi kualitas, gugurnya mereka sangat merugikan bangsa Indonesia serta TNI umumnya dan AURI khususnya, karena mereka merupakan “aset” AURI yang memiliki pengalaman dan pengetahuan keangkatanudaraan yang sangat diperlukan oleh AURI di saat umurnya belum mencapai dua tahun⁴⁹⁾. Seandainya mereka tidak sedini itu gugur, tentu sangat besar sumbangan yang dapat mereka berikan bagi penerbang sipil dan AURI, terutama dalam menyongsong pesatnya ilmu pengetahuan dan teknologi kedirgantaraan pada umumnya dan angkatan udara pada khususnya.⁵⁰⁾

Adisutjipto yang akrab dipanggil Tjip, merupakan satu-satunya penerbang Indonesia hasil didikan Belanda yang berprestasi tinggi dan sempat mendarmabaktikan hidupnya untuk dunia penerbangan Indonesia dan perjuangan mempertahankan kemerdekaan Indonesia (penerbang berprestasi Indonesia lainnya, Samboedjo Hoerip, telah gugur ketika melawan Jepang). Adisutjipto sempat mengenyam pendidikan di Genneskundige Hooge School (Sekolah Tinggi Kedokteran) di Jakarta, mengingat ayahnya lebih menginginkan Adisutjipto untuk menjadi dokter daripada penerbang. Karena keinginan Adisutjipto yang keras

⁴⁹⁾ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

⁵⁰⁾ *Ibid.*

untuk menjadi penerbang, akhirnya ayahnya mengijinkannya masuk ke *Militaire Luchtvaart Opleidings School* (Sekolah Pendidikan Penerbang Militer) di kalijati⁵¹⁾, dan Adisutjipto pun berhasil menjadi penerbang. Adisutjipto gugur dalam usia yang masih sangat muda, yakni 31 tahun (kelahiran Salatiga 4 Juli 1916)⁵²⁾, sehingga sangat disayangkan karena sebagai seorang perwira, sebenarnya perjalanan hidupnya masih panjang dalam meniti karier dan menyumbangkan tenaga serta pikirannya dalam membangun AURI.

Abdulrachman Saleh juga gugur dalam usia muda meskipun usianya lebih tua daripada Adisutjipto, yaitu 38 tahun (kelahiran Jakarta 1 Juli 1909). Kepergiannya merupakan kehilangan besar bagi bangsa Indonesia, karena lebih dari sekedar tokoh AURI, Abdulrachman merupakan tokoh yang mempunyai banyak kelebihan. Selain di bidang penerbangan, Abdulrachman juga menekuni bidang kedokteran, Abdulrachman merupakan “dosen terbang” pertama di Indonesia dalam arti yang sesungguhnya karena dari tempat tinggalnya di Malang, ia selalu mengendarai pesawat terbang dan mendarat di Panasan (Solo) untuk mengajar di Sekolah Kedokteran Klaten (pindahan dari GHS Jakarta).

Abdulrachman mempunyai nama julukan Karbol, dan nama itu mengandung dua arti baginya. Pertama, nama Karbol berasal dari kata *Krullebul* (bahasa Belanda) yang artinya rambut ikal, karena memang Abdulrachman berambut ikal, dan kedua, nama Karbol berasal dari nama bahan pembersih.

⁵¹⁾ *Biografi Pahlawan Nasional dari Lingkungan ABRI*, hal. 132.

⁵²⁾ Forra No. 08/Th.III/1995.



Indonesia. cikal bakal Pramuka di Indonesia). Sebagai seorang pramuka yang disegani oleh teman-temannya, ia berusaha “membersihkan” perilaku teman-temannya yang indisipliner dan melakukan penyelewengan. Karena tindakannya itulah, maka Abdulrachman diberi julukan Karbol atau “si pembersih”⁵³⁾. Hubungan antara Adisutjipto dan Abdulrachman sendiri cukup unik; ketika Adisutjipto menuntut ilmu di GHS, Abdulrachman merupakan salah satu gurunya. Sebaliknya ketika Abdulrachman belajar terbang, Adisutjipto sekarang menjadi instruktur atau gurunya⁵⁴⁾, sekaligus merupakan murid Adisutjipto yang tertua.

Adapun Adisumarmo, meskipun pangkat dan pengalamannya tidak sebanding dengan Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, kematiannya juga sangat disayangkan karena tenaga dan pikirannya masih dibutuhkan oleh AURI, terutama di bidang komunikasi udara. Adisumarmo merupakan salah seorang pendiri Sekolah Radio Telegrafis Udara di Malang⁵⁵⁾, dan ia juga sering terlibat di dalam penerobosan blokade udara Belanda. Seperti halnya Adisutjipto dan Abdulrachman, Adisumarmo gugur dalam usia muda, yaitu 26 tahun (kelahiran Blora, 31 Oktober 1921).

Mengenai gugurnya Adisumarmo ini, seakan-akan sudah diramalkan, seperti yang diceritakan oleh salah seorang kawannya, R.J. Salatun. Dalam pertemuan antara Adisumarmo dengan Salatun di Asrama Hotel Tugu beberapa hari sebelum peristiwa naas itu terjadi. Adisumarmo bercerita bahwa ia akan ditugaskan sebagai juru radio pesawat *Dakota* VT-CLA yang akan berangkat ke

⁵³⁾ *Biografi Pahlawan Nasional dari Lingkungan ABRI*, hal. 142.

⁵⁴⁾ *Ibid*, hal. 142.

⁵⁵⁾ *Angkasa* No. 2 November 1995.

ditugaskan sebagai juru radio pesawat *Dakota* VT-CLA yang akan berangkat ke India dengan penumpang Adisutjipto dan Abdurachman Saleh. Adisumarmo juga menceritakan pengalaman-pengalamannya semasa Perang Pasifik sebagai anggota Angkatan Udara Belanda yang berpangkalan di Australia. Selama di dalam misi pertempuran melawan Jepang, ia beberapa kali menyaksikan pesawat-pesawat yang satu formasi dengan pesawatnya disergap oleh pesawat-pesawat tempur Jepang dan jatuh terbakar, sehingga kawan-kawannya yang berada di dalam pesawat itu tidak sempat menyelamatkan diri. Ketika tragedi VT-CLA tersebut menimpa Adisumarmo, Salatun tertegun karena meskipun tidak sama kejadiannya, apa yang dialami oleh Adisumarmo itu mirip dengan yang diceritakan oleh Adisumarmo mengenai nasib kawan-kawannya itu, yakni gugur akibat pesawatnya ditembak jatuh oleh pesawat musuh⁵⁶.

Dengan adanya peristiwa di atas, pemerintah RI menyatakan duka citanya kepada keluarga korban. Diputuskan bahwa upacara pemakaman jenazah akan dilaksanakan pada tanggal 30 Juli sore harinya, dan juga untuk menunggu penyelidikan lebih lanjut. Pemerintah RI juga mengirimkan ucapan belasungkawa kepada Konsul Jenderal Inggris di Jakarta, Mr. Mitcheson, atas meninggalnya seorang warga Inggris, dua orang warga Australia, dan seorang warga India (Australia dan India merupakan anggota Persemakmuran Inggris Raya), serta meminta agar Konsul Jenderal Inggris mengirimkan pesawat terbang untuk membawa keempat jenazah tersebut⁵⁷.

⁵⁶ Angkasa No. 11 Agustus 1994.

⁵⁷ A.H. Nasution, hal. 236.

Selain para korban Indonesia, perlu juga disinggung riwayat singkat para awak asing pesawat *Dakota*⁵⁸⁾. Alexander Noel Constantine yang kelahiran Moama, New South Wales (Australia) pada tanggal 13 Desember 1914, pada awal kariernya adalah seorang ahli farmasi yang merantau ke Inggris dan menjadi anggota RAF pada tahun 1938. Awalnya ia menjadi anggota skuadron pemburu malam dan terlibat dalam pertempuran-pertempuran di Eropa. Pada tahun 1942 Constantine dipindahtugaskan ke Asia Tenggara. Karier terakhirnya di angkatan udara adalah pada tahun 1944, dimana ia dialihugaskan di Komando Transport dan kemudian mengundurkan diri dari RAF dengan pangkat terakhir *Wing Commander* (Letnan Kolonel Udara). Selanjutnya Constantine bekerja sebagai pilot pesawat pada maskapai penerbangan Kalinga Airlines (India) milik B. Patnaik yang antara lain mengoperasikan pesawat *Dakota* VT-CLA.

Adapun Roy L.C. Hazelhurst yang kelahiran Bolton, Lancashire (Inggris) pada tanggal 22 April 1922, merupakan penerbang keluaran pendidikan penerbangan di Amerika Serikat dan memasuki dinas RAF pada tahun 1942. Antara tahun 1942 sampai 1944 ia bertugas sebagai armada pesawat pembom. Selama terlibat dalam operasi di Normandia pada tahun 1944, Hazelhurst mencapai prestasi yang gemilang sehingga ia dianugerahi DFC (*Distinguished Flying Cross*). Pada tahun 1945 ia dipindahtugaskan ke Komando Transport dan bertugas di India. Ia mengundurkan diri dari RAF pada tahun 1947 dengan pangkat terakhir *Flight Lieutenant* (Kapten Udara) dan juga bekerja pada Kalinga Airlines⁵⁹⁾.

58) Penulis tidak berhasil mendapatkan data-data mengenai Bhida Ram.

59) *Angkasa* No. 11 Agustus 1994.

Pada keesokan harinya, hari Rabu tanggal 30 Juli 1947, mendung bagaikan menyelimuti kota Yogyakarta. Seluruh warga Yogyakarta berkabung dan menaikkan bendera setengah tiang. Apabila keempat jenazah orang Indonesia dimakamkan pada hari ini, maka untuk jenazah orang-orang asing ditangguhkan sampai esok harinya⁶⁰. Sebelum dimakamkan, terlebih dulu jenazah-jenazah itu disemayamkan secara militer agar para anggota TNI umumnya dan AURI khususnya, serta masyarakat awam Yogyakarta berkesempatan memberikan penghormatan terakhir. Sebelum pemberangkatan jenazah ke pemakaman, KASAU Suryadarma berkenan menyampaikan pidato sambutan⁶¹. Selain KASAU, pejabat-pejabat tinggi yang menyampaikan pidato adalah Panglima Besar Sudirman, PM Amir Syarifuddin, dan Ketua Badan Pekerja KNIP Mr. Asaat. yang intinya selain menyatakan duka cita yang mendalam, juga menyatakan jasa-jasa mereka yang telah meninggal itu⁶².

PM Amir Syarifuddin sendiri atas nama presiden RI dalam pidatonya mengatakan, "Apa yang terjadi kemarin itu menunjukkan sekali lagi apa sebelumnya yang tersembunyi di balik propaganda Belanda, tidak lain ialah kehendak kembalinya penjajahan atas bangsa Indonesia." Selain menyampaikan rasa hormat atas jasa-jasa para korban orang Indonesia, kepada para korban bangsa asing PM Amir juga menyampaikan hormat dan terima kasih yang

⁶⁰ A.H. Nasution, hal. 236.

⁶¹ Sutrisno, hal. 76.

⁶² Kedaoelatan Rakjat, 31 Djoeli 1947.

sebesar-besarnya atas simpati mereka membantu perjuangan RI⁶³⁾. Selanjutnya PM Amir menerangkan bahwa pesawat terbang yang ditembak jatuh itu adalah milik Tuan Patnaik. Pesawat itu melakukan misi sebagai mercy plane dan sama sekali tidak membawa senjata, melainkan membawa tanda cinta kasih dari orang-orang di negeri Malaya berupa obat-obatan yang disampaikan kepada bangsa Indonesia⁶⁴⁾.

Pada siang hari itu berbagai lapisan rakyat telah berduyun-duyun berjajar di jalan depan Hotel Tugu untuk menyaksikan, mengiringi, dan memberikan penghormatan terakhir kepada para pahlawan penerbangan yang gugur sebagai kusuma bangsa⁶⁵⁾. Secara kebetulan pada hari itu cuaca kota Yogyakarta yang mendung disertai dengan hujan rintik-rintik sesuai dengan kondisi pada hari itu, seakan-akan menunjukkan turut berduka cita atas meninggalnya para pejuang AURI tersebut. Iring-iringan kendaraan dan pejalan kaki yang terdiri dari barisan IPI (Ikatan Pelajar Indonesia), tentara, polisi, dan rakyat mengantarkan jenazah ke tempat peristirahatan yang terakhir⁶⁶⁾. Tidak semua anggota AURI mengiringi atau mengantar jenazah ke pemakaman. Sebagian dari mereka, terutama para personil PPP, tetap bertugas dan berjaga di Maguwo⁶⁷⁾.

⁶³⁾ A.H. Nasution, hal. 236.

⁶⁴⁾ *Ibid.*

⁶⁵⁾ Kedaoelatan Rakjat, 31 Djoeli 1947.

⁶⁶⁾ *Ibid.*

⁶⁷⁾ Wawancara dengan Bapak Sagimin pada tanggal 8 Desember 2001.

Sebelum dimakamkan, terlebih dulu jenazah Adisutjipto dibawa ke Gereja Katolik Setjodiningratan untuk diadakan misa requiem⁶⁸⁾. Sebenarnya pemerintah ingin memakamkan keempat jenazah orang Indonesia di Taman Makam Pahlawan Semaki (sekarang Taman Makam Pahlawan Kusuma Negara) Yogyakarta, namun atas permintaan pihak keluarga Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh yang menginginkan agar mereka berdua dimakamkan ke pemakaman umum, maka kedua perwira tinggi AURI itu dimakamkan di makam Kuncen. Adisutjipto dimakamkan di makam Kuncen I yang khusus beragama Katolik, sedangkan Abdulrachman Saleh dimakamkan di makam Kuncen II yang sifatnya umum. Pertimbangannya adalah, apabila kelas istri Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh meninggal, mereka dapat dimakamkan di sisi suaminya. Adapun jenazah Adisumarmo dan Zainal Arifin atas persetujuan keluarga mereka, dimakamkan di Taman Makam Pahlawan Semaki. Sementara itu jenazah Bhida Ram yang beragama Hindu, sebelum dibawa ke negaranya, terlebih dulu dikremasi di Terban Taman, di mana upacara kremasi dilakukan oleh *All Indian League* (Perkumpulan Masyarakat India) di Yogyakarta⁶⁹⁾. Demikian pula dengan jenazah Alexander Constantine, Ny. Constantine, dan Roy Hazelhurst, masih menunggu kedatangan pihak penjemput untuk dibawa dan dimakamkan di negara mereka.

Pemerintah RI tentu saja sangat menghargai jasa tokoh-tokoh AURI tersebut dalam turut berjuang mempertahankan kemerdekaan RI. Pangkat

⁶⁸⁾ Kedaoelatan Rakyat, 31 Djoeli 1947.

⁶⁹⁾ *Ibid.*

Adisutjipto dinaikkan dua tingkat menjadi Laksamana Muda Udara Anumerta (setingkat dengan Mayor Jenderal di Angkatan darat)⁷⁰⁾. Pemerintah juga menganugerahinya Bintang Garuda dan Bintang Mahaputera, dan karena jasanya dalam membangun sekolah penerbangan, maka Adisutjipto diangkat menjadi bapak Penerbang Indonesia. Untuk mengenang jasanya, bertepatan dengan peringatan 17 Agustus 1952, nama Adisutjipto diabadikan menjadi Pangkalan Udara Adisutjipto di Yogyakarta mengganti Pangkalan Udara Maguwo⁷¹⁾. Penghargaan tertinggi untuk almarhum Adisutjipto diterima pada tanggal 9 November 1974, di mana pemerintah mengangkatnya sebagai Pahlawan Nasional⁷²⁾.

Adapun pangkat Abdulrachman Saleh juga dinaikkan menjadi Laksamana Muda Udara Anumerta. Untuk mengenang jasanya, bertepatan dengan peringatan 17 Agustus 1952, nama Abdulrachman Saleh diabadikan menjadi Pangkalan Udara Abdulrachman Saleh di Malang, menggantikan Pangkalan Udara Bugis. Sementara untuk jasanya di bidang ilmu Faal, pada tanggal 5 Desember 1958 Universitas Indonesia mengangkatnya sebagai Bapak Ilmu Faal Indonesia⁷³⁾. Pemerintah memberikan penghargaan Bintang Garuda dan Bintang Mahaputra kepada almarhum pada tanggal 15 Februari 1961, dan penghargaan tertinggi

⁷⁰⁾ Sejak zaman Orde Baru, untuk membedakan dengan pangkat perwira tinggi di Angkatan Laut, pangkat perwira tinggi di Angkatan Udara (Komodor dan Laksamana) diganti menjadi Marsekal.

⁷¹⁾ *Angkasa* No. 2 November 1999.

⁷²⁾ *Biografi Pahlawan Nasional dari Lingkungan ABRI*, hal. 139.

⁷³⁾ *Ibid*, hal. 142.

diterimanya pada tanggal 9 November 1974, di mana pemerintah mengangkatnya sebagai Pahlawan Nasional⁷⁴.

Sementara bagi almarhum Adisumarmo, meskipun peranannya di dalam perjuangan “tidak seberapa” dibandingkan Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, namun jasanya terhadap bangsa dan negara Indonesia tidak dapat diabaikan begitu saja. Pangkat Adisumarmo dinaikkan satu tingkat menjadi Opsir Muda Udara III (setingkat dengan Kapten). Untuk mengenang jasanya, bersamaan dengan pengabdian nama Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh untuk pangkalan udara di Yogyakarta dan Malang pada tanggal 17 Agustus 1952, nama Adisumarmo diabadikan menjadi Pangkalan Udara Adisumarmo di Solo, menggantikan Pangkalan Udara Panasan⁷⁵.

D. Makna Politis di Balik Jatuhnya Pesawat *Dakota* VT-CLA

Apabila dihubung-hubungkan antara peristiwa pesawat *Dakota* VT-CLA dengan serangan balasan AURI, ada yang mengatakan bahwa seandainya AURI tidak “kurang kerjaan” melakukan serangan tersebut, maka tidak akan berbuntut pada insiden pesawat *Dakota* VT-CLA. Apabila diibaratkan, serangan balasan AURI tersebut bagaikan membangunkan harimau tidur⁷⁶ dan akan sangat membahayakan bagi orang yang membangunkan harimau itu, atau bagaikan melempari sarang lebah yang buas, sehingga ketika lebah-lebah itu mengamuk,

⁷⁴ *Ibid.*, hal. 147.

⁷⁵ *Angkasa* No. 2 November 1995.

⁷⁶ *Angkasa* No. 12 September 1997.

yang disengat bukan si pelemparnya yang telah melarikan diri, melainkan orang yang kebetulan lewat di dekat sarang lebah itu. Namun itulah resiko di dalam perang; untuk mencapai kemenangan mau tidak mau harus ada pengorbanan jiwa dan raga, karena merupakan kekeliruan juga apabila musuh yang dijajah tidak dilawan⁷⁷⁾.

Serangan udara Belanda pada Agresi Militer I dan serangan balasan AURI ada persamaannya dengan serangan udara Jepang terhadap Pearl Harbor pada tahun 1941 dan serangan udara Amerika Serikat terhadap Tokyo pada tahun 1942. Persamaan pertama adalah dilihat dari taktik serangan pemula; serangan Jepang terhadap pangkalan Pearl Harbor dan serangan Belanda terhadap pangkalan-pangkalan udara RI sama-sama menimbulkan kerusakan dan kerugian yang besar bagi pihak yang diserang, bahkan cukup membuat kekuatan Amerika Serikat dan RI lumpuh untuk sementara waktu. Dalam serangan atas Pearl Harbor, kerugian Amerika Serikat bukan hanya kekuatan fisik (hancurnya kapal perang dan pesawat terbang), tetapi juga pasukannya karena lebih dari 3400 pasukan Amerika Serikat tewas dan luka-luka.

Persamaan yang kedua adalah tujuan dilakukannya serangan balasan; serangan balasan Amerika Serikat terhadap Jepang dan serangan balasan RI terhadap Belanda dianggap tidak ada artinya dari segi militer, melainkan untuk tujuan psikologis⁷⁸⁾. Serangan balasan Amerika Serikat dan RI memang tidak sebanding dengan kerugian yang dialami karena hanya mengerahkan kekuatan

⁷⁷⁾ *Ibid.*

⁷⁸⁾ *Angkasa* No. 8 Mei 1998.

yang jauh lebih kecil daripada kekuatan Jepang dan Belanda. Serangan Jepang terhadap Amerika Serikat (Pearl Harbor) mengerahkan ratusan pesawat tempur dan pembom, dibalas oleh Amerika Serikat dengan hanya mengerahkan 16 pesawat pembom B-25 *Mitchell*. Bagi Amerika Serikat, serangan balasan itu dimaksudkan untuk menunjukkan kepada Jepang bahwa negara Jepang tidaklah kebal terhadap serangan, dan di sisi lain dapat menaikkan moril perjuangan Amerika Serikat yang ditekan terus oleh Jepang sejak peristiwa Pearl Harbor tersebut⁷⁹⁾, serta merupakan tamparan yang memalukan bagi Jepang di mata bangsa-bangsa Asia Pasifik, mengingat propaganda Jepang bahwa musuh tidak akan pernah mampu menyerang Jepang⁸⁰⁾.

Persamaan yang ketiga adalah akibat dari serangan balasan yang dirasakan oleh pihak yang memulai serangan. Bagi Jepang maupun Belanda, serangan balasan tersebut sangat mengejutkan dan Jepang maupun Belanda sama sekali tidak menyangka apabila pihak yang kekuatan militernya (angkatan udaranya) telah lumpuh mampu melakukan serangan balasan. Apa yang dialami oleh Amerika Serikat tentu saja berbeda dengan RI. Pada tahun 1940-an Amerika Serikat sudah merupakan negara besar dan telah memiliki kekuatan udara yang raksasa (meskipun angkatan udaranya secara resmi belum terbentuk karena masih tergabung di dalam angkatan darat), sedangkan negara RI baru berumur dua tahun dan angkatan udaranya pun masih termasuk “bayi”. Dari serangan balasan Amerika Serikat dan RI, ada persamaan tindakan yang dilakukan oleh Jepang dan

⁷⁹⁾ *Angkasa* No. 2 November 1993.

⁸⁰⁾ *Angkasa* No. 8 Mei 1998.

Belanda, yaitu melampiaskan kemarahannya pada pihak yang lemah dan tidak bersenjata. Jepang melampiaskan kemarahannya terhadap penduduk Cina karena telah menolong para awak pesawat pembom Amerika Serikat. Selama tiga bulan sesudah serangan balasan atas Jepang, tentara Jepang melakukan teror dan pembalasan dengan membantai ribuan penduduk sipil Cina⁸¹⁾. Adapun Belanda melampiaskan kemarahannya dengan menembak jatuh pesawat *Dakota* VT-CLA yang tidak bersenjata dan sebagian dari penumpangnya adalah warga sipil.

Dari penembakan pesawat *Dakota* itu, pihak Belanda sendiri mengakui bahwa tindakannya keliru dan disebabkan oleh kemarahan Belanda akibat serangan balasan yang dilakukan oleh AURI. Namun hal ini agak berbeda dengan pengakuan kedua pilot pesawat *Kittyhawk* yang menembak pesawat *Dakota*, yakni Letnan B.J. Reesink dan Sersan W.K. Erkeling. Mereka menembak pesawat *Dakota* karena mengira bahwa pesawat tersebut adalah pesawat pembom Ki-49 Danryu (dinamakan Helen oleh Sekutu), salah satu pesawat buatan Jepang yang dimiliki oleh AURI dan bentuknya mirip *Dakota*⁸²⁾.

Kedua pilot itu mengakui tindakan mereka dilatarbelakangi oleh kejengkelan mereka akibat tidak berhasil mengejar pesawat-pesawat AURI yang telah mempermalukan mereka pada pagi harinya. Ketika melihat pesawat terbang yang akan mendarat di Maguwo pada sore harinya, mereka langsung mengira bahwa pesawat itu adalah *Helen*. Mereka merasa sah-sah saja untuk menembak jatuh pesawat “pembom” tersebut, karena menurut peraturan militer internasional,

⁸¹⁾ *Ibid.*

⁸²⁾ *Angkasa* No. 12 September 1997.

hanya pesawat terbang bersenjata (tempur dan pembom) dan dalam misi militer yang boleh ditembak jatuh. Pada waktu terjadi penembakan atas pesawat Dakota, komunike Belanda mengutarakan :

“Di dekat Maguwo kelihatan sebuah pesawat milik Republik yang berusaha melarikan diri dengan terbang rendah di atas pepohonan. Pesawat pemburu Belanda melepaskan tembakan salvo yang mengakibatkan pesawat menabrak pohon lalu jatuh. Diperkirakan pesawat itu adalah dari jenis *Helen*.”⁸³⁾

Bagi pihak RI, pengakuan kedua pilot Belanda tersebut dianggap tidak masuk akal, mengingat mereka pernah bertugas untuk Angkatan Udara Australia selama Perang Dunia II di Pasifik ketika mereka mengungsi ke Australia akibat Hindia Belanda diduduki oleh Jepang, sehingga mustahil mereka tidak dapat membedakan *Dakota* dan *Helen*, apabila pada pesawat *Dakota* tersebut tertulis dengan jelas registrasi pesawat India (VT)⁸⁴⁾. Dengan demikian pengakuan kedua pilot *Kittyhawk* itu dianggap sebagai dalih saja agar dapat menembak jatuh pesawat terbang milik RI atau di pihak RI yang akan mendarat di Yogyakarta.

Akibat tragedi pesawat *Dakota* tersebut, bukan hanya pihak RI saja yang mengajukan protes kepada Belanda. Inggris dan Australia yang turut kehilangan warga negaranya, menunjukkan ketidaksenangannya dengan melarang pemasokan barang-barang militer kepada Belanda. Di Singapura organisasi massa membentuk panitia penyiapan pasukan sukarela untuk menentang Belanda. Protes tersebut lebih keras lagi dari pihak India yang kehilangan warga negara dan pesawatnya, dengan melarang pesawat KLM (perusahaan penerbangan Belanda)

⁸³⁾ *Ibid.*

⁸⁴⁾ *Ibid.*

mendarat di India dan meminta ganti rugi kepada Belanda. Pemerintah Belanda menyanggupi dan mengganti pesawat *Dakota* yang hancur dengan pesawat sejenis⁸⁵⁾. Karena pesawat *Dakota* VT-CLA itu statusnya dalam proses pembelian oleh Indonesia, selanjutnya pemerintah India menyerahkan pesawat pengganti itu kepada Indonesia⁸⁶⁾, dengan demikian secara tidak langsung ganti rugi itu tidak ditujukan kepada India, tetapi kepada Indonesia. Meskipun mendapat ganti pesawat, bagi bangsa Indonesia, khususnya AURI, nilainya tidak sebanding dengan kerugian yang dirasakan akibat kehilangan Adisutjipto dan kawan-kawan⁸⁷⁾.

Meskipun AURI mendapat musibah dan kerugian besar akibat gugurnya Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh (dan Adisumarmo), namun secara politis dan strategi militer misi yang diemban oleh AURI pada tanggal 29 Juli tersebut telah membawa hasil⁸⁸⁾. Dengan adanya serangan balasan dari AURI, dunia internasional, meskipun dalam lingkup terbatas, mengetahui bahwa AURI tidak lumpuh total akibat Agresi Militer Belanda dan masih mampu melancarkan serangan udara meskipun dengan kekuatan yang terbatas.

Untuk mengenang sekaligus menandai lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA, pada tanggal 1 Maret 1948 di lokasi kejadian didirikan monumen berbentuk tugu yang bertuliskan nama para penumpang dan awak pesawat yang

⁸⁵⁾ Sutrisno, hal. 76.

⁸⁶⁾ Pada tanggal 22 Februari 1951 secara resmi pesawat *Dakota* itu diserahkan oleh pemerintah India kepada pemerintah RI.

⁸⁷⁾ *Angkasa* No. 4 Januari 2000.

⁸⁸⁾ TSM No. 2/Th. 1/1987.

gugur di tempat itu. Sejak tahun 1955, peristiwa gugurnya para tokoh pejuang AURI itu diperingati sebagai "Hari Berkabung AURP"⁸⁹. Namun apabila direnungkan semangat juang dan pengorbanan mereka, dimana peristiwa kelabu pada sore hari itu berkaitan erat dengan peristiwa operasi udara AURI yang pertama di pagi harinya, tersebut betul-betul merupakan pengabdian dan bakti mereka kepada bangsa dan negara. Maka sejak tahun 1962, tanggal 29 Juli ditetapkan sebagai "Hari Bakti AURP"⁹⁰.

Pergantian istilah dari "berkabung" menjadi "bakti" dikarenakan istilah "berkabung" hanya mengarah ke suasana dan perasaan duka cita akibat gugurnya para tokoh AURI tersebut, dengan demikian istilah "berbakti/bakti" dianggap lebih bermakna karena yang diutamakan adalah bakti mereka di dalam membela nusa dan bangsa. Meskipun "Hari Bakti AURP" mencakup dua peristiwa yang terjadi pada tanggal 29 Juli 1947, khususnya untuk peristiwa pemboman atas kota Semarang, Salatiga, dan Ambarawa, sejak tahun 1976 ditetapkan sebagai Hari Jadi Kopatdara (Komando Paduan Tempur Udara). Selanjutnya sejak tanggal 12 Februari 1972, istilah AURI diganti menjadi TNI-AU (Tentara Nasional Indonesia – Angkatan Udara)⁹¹, dengan demikian "Hari Bakti AURP" diubah menjadi "Hari Bakti TNI-AU".

⁸⁹ Sutrisno, hal. 76.

⁹⁰ *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala* (Dalam Informasi), hal. 19.

⁹¹ TSM No. 59/Th. V/1992.

E. Pembangunan Monumen Perjuangan TNI - AU

1. Latar Belakang Pembangunan Monumen

Monumen untuk mengenang dan menandai letak jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA didirikan pertama kali pada tanggal 1 Maret 1948. Monumen ini termasuk sederhana karena sesuai dengan situasi dan kondisi pada waktu itu, tidak memungkinkan untuk membangun monumen yang megah, sebanding dengan jasa dan pengorbanan yang diberikan oleh para pejuang AURI tersebut. Adapun monumen tersebut mempunyai ketinggian 4,5 meter dan di puncaknya terdapat patung burung garuda dengan sayap merentang dan terbuat dari tembaga,

Seperti hanya bangunan bersejarah yang umumnya diberi nama sesuai dengan nama daerah tempat didirikannya bangunan bersejarah tersebut, demikian pula halnya dengan monumen untuk mengenang peristiwa pesawat *Dakota* VT-CLA itu. Atas dasar keterbatasan pengetahuan masyarakat awam akan ketepatan nama lokasi kejadian, maka monumen tersebut terkenal dengan nama Monumen atau Tugu Ngoto karena sepengetahuan masyarakat umum, lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* adalah di desa Ngoto, tepatnya di dusun Ngoto, Kabupaten Bantul, Yogyakarta⁹²⁾.

Selama ini memang kebanyakan sumber yang mengulas tentang peristiwa jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA, menyebut desa atau dusun Ngoto sebagai lokasi jatuhnya pesawat, sehingga monumen untuk mengenang dan menandai jatuhnya pesawat dikenal sebagai monumen Ngoto. Namun selain

⁹²⁾ *Museum Pesawat TNI-AU Dirgantara Mandala* (Dalam Informasi), hal. 19.

Ngoto ada sumber yang menyebut dusun Jatingarang dan dusun Wojo sebagai lokasi jatuhnya pesawat. Perbedaan penulisan nama dusun ini disebabkan karena ketiga dusun tersebut letaknya berdekatan, sehingga menyebabkan kerancuan dalam penulisan lokasi kejadian. Adapun dusun Ngoto terletak di desa Ngoto, kecamatan Sewon, dusun Wojo masuk dalam desa Wojo, juga kecamatan Sewon, dan dusun Jatingarang masuk dalam desa Tamanan, kecamatan Banguntapan; ketiga-tiganya masuk dalam Kabupaten Bantul, Yogyakarta. Apabila nama dusun Ngoto lebih populer dari dusun Jatingarang dan dusun Wojo, hal ini terjadi akibat kesalahkapan, bahkan kekeliruan itu berlangsung selama puluhan tahun.

Kekeliruan tersebut diawali ketika pesawat *Dakota* VT-CLA jatuh terbakar setelah ditembak oleh pesawat pemburu Belanda. Memang benar bahwa pesawat tersebut jatuhnya di sawah kas desa Tamanan (Jatingarang), namun penduduk desa yang berlarian mendekati pesawat justru warga desa Ngoto. Penduduk Jatingarang tidak segera mendatangi pesawat yang jatuh karena mereka mengira pesawat tersebut adalah pesawat Belanda. Rupanya penduduk Jatingarang masih “trauma” atas peristiwa beberapa hari sebelumnya, dimana pesawat-pesawat terbang Belanda yang mengudara membawa maut bagi mereka.⁹³⁾

Sejauh yang mereka ketahui, umumnya para pilot dan awak pesawat terbang selalu membawa senjata api untuk perlindungan diri apabila mereka ditembak jatuh atau mengalami kecelakaan dan jatuh atau mendarat di wilayah

⁹³⁾ Wawancara dengan Bapak Ahmad Sayuti pada tanggal 15 Oktober 2001.

musuh dalam keadaan masih hidup. Dengan demikian meskipun dari kejauhan mereka melihat pesawat *Dakota* itu jatuh dan terbakar, para penduduk Jatingarang menduga bahwa ada awak pesawat yang masih hidup dan apabila mereka mendekat, awak pesawat itu akan menembak mereka karena dianggap mengancam keselamatannya. Maka para penduduk Jatingarang bersikap masa bodoh dengan membiarkan saja pesawat terbang yang naas itu dan hanya melihat dari kejauhan⁹⁴.

Rupanya penduduk Ngoto lebih berani daripada penduduk Jatingarang, sehingga mereka langsung mendekati pesawat yang jatuh. Para penduduk Ngoto juga mengira bahwa pesawat *Dakota* itu adalah pesawat Belanda, namun mereka bersiap-siap apabila di pesawat itu ada orang yang masih hidup, mereka akan mengeroyok orang itu. Hingga mereka akhirnya menemukan Abdulgani sebagai satu-satunya orang yang masih hidup dan hampir saja mereka “hakimi”. Setelah melihat para penduduk Ngoto berani mendekati puing-puing pesawat, barulah para penduduk Jatingarang dan penduduk desa lainnya berani mendekati lokasi kejadian.

Ketika Abdulgani ditolong oleh penduduk desa Ngoto itu, para penduduk mengatakan bahwa mereka adalah warga desa Ngoto. Maka ketika Abdulgani diwawancarai oleh pers sebagai satu-satunya korban yang selamat dari saksi utama dalam peristiwa tersebut, ia menyebut desa ngoto sebagai lokasi kejadian, sehingga media massapun terlanjur menulis desa Ngoto sebagai lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA. Dalam perkembangan

⁹⁴ Wawancara dengan Bapak Mangundihardjo pada tanggal 28 Februari 2002.

selanjutnya seakan-akan menyebutkan dusun dan desa Ngoto sebagai lokasi kejadian menjadi baku, sehingga umumnya sumber tertulis dan mengulas tentang peristiwa pesawat *Dakota* VT-CLA menyebut desa Ngoto sebagai lokasi kejadian. Demikian juga penanaman monumen untuk mengenang jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA berdasarkan nama desa lokasi kejadian (Ngoto), akhirnya menjadi nama yang baku dan resmi untuk monumen tersebut.

Dengan penanaman monumen Ngoto, sebenarnya penduduk Jatingarang sangat “dirugikan”. Karena secara tidak langsung, tragedi pesawat *Dakota* VT-CLA membawa kebanggaan bagi masyarakat desa lokasi kejadian. Mereka merasa bangga karena berkaitan dengan sejarah perjuangan bangsa Indonesia, nama desa mereka sering disebut dan ditulis di dalam buku sejarah dan artikel yang mengulas tentang peristiwa 29 Juli 1947. Sayangnya “kebanggaan” itu bukan milik warga Jatingarang, melainkan warga Ngoto. Meskipun kenyataan ini mengecewakan penduduk dusun Jatingarang, mereka menyadari dan mengakui bahwa ketika pesawat tersebut terjadi, yang pertama kali menolong para korban adalah penduduk Ngoto meskipun lokasi kejadiannya di desa mereka.

Perlu diketahui bahwa pada tahun 1947 Ngoto merupakan desa dan kelurahan dan yang “dianggap” sebagai lokasi jatuhnya pesawat adalah salah satu dusun di Ngoto dan juga bernama Ngoto. Dalam perkembangannya desa Ngoto berganti nama menjadi desa Bangunharjo dan dusun Ngoto tidak berganti nama dan tetap menjadi bagian dari desa Bangunharjo, Kecamatan Sewon. Adapun desa Wojo yang juga masuk ke dalam kecamatan Sewon,

dalam perkembangannya masuk ke dalam desa Bangunharjo. Sementara itu lokasi kejadian yang sebenarnya, yaitu dusun Jatingarang, desa Tamanan, kecamatan Banguntapan, sampai sekarang tidak berganti nama⁹⁵⁾.

Kekeliruan itu telah berjalan selama puluhan tahun, bahkan papan penunjuk yang menunjukkan letak monumen juga bertuliskan “Monumen Ngoto”. Orang yang akan meninjau atau mengunjungi monumen pasti mengatakan akan pergi ke Ngoto atau Monumen Ngoto, apalagi tidak ada desa atau daerah yang namanya sama, sehingga setiap kali nama Ngoto disebut-sebut, akan mengarah ke desa atau dusun yang menjadi lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA. Hal ini tentu saja menyebabkan kebanggaan “abadi” bagi desa Ngoto, baik yang menyaksikan langsung peristiwa tersebut maupun yang pada saat peristiwa itu terjadi belum lahir. Sebenarnya warga desa Tamanan, khususnya warga desa Jatingarang, pernah mengusulkan kepada pemerintah agar Monumen Ngoto diubah nama menjadi Monumen Jatingarang atau Tamanan, namun pemerintah tidak menanggapi secara serius hal tersebut, sehingga monumen tersebut tetap bernama Monumen Ngoto.

Pada tahun 1981 Monumen Ngoto dipugar dan diresmikan oleh KASAU Marsekal TNI Ashadi Tjahjadi⁹⁶⁾. Monumen yang semula tinggi 4,5 meter ditinggikan menjadi 7 meter. Di sekeliling tugu didirikan pagar besi dan dibelakang tugu dibangun relief yang menggambarkan rangkaian peristiwa

⁹⁵⁾ Wawancara dengan Bapak Mangundihardjo pada tanggal 28 Februari 2002.

⁹⁶⁾ *Monumen Perjuangan TNI-AU*, Dinas Penerangan TNI Angkatan Udara, Yogyakarta, 2000, hal. 10.

sejarah Hari Bakti TNI-AU pada tanggal 29 Juli 1947⁹⁷⁾. Meskipun monumen dipugar, namun tetap tidak ada inisiatif untuk memberi nama khusus monumen tersebut, sehingga tetap dinamakan Monumen Ngoto.

2. Pemindahan Makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh

Selain didirikannya Monumen Ngoto, penghormatan dan penghargaan kepada Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh juga diwujudkan dengan upacara peringatan Hari Bakti TNI-AU yang dilaksanakan di Makam Kuncen. Sesuai dengan perkembangan zaman, Makam Kuncen yang terletak di antara pemukiman penduduk semakin padat dan terasa sesak. Hal tersebut menyebabkan upacara militer tidak dapat dilaksanakan dengan kidmat, sehingga mengurangi kebesaran penghormatannya terhadap kedua pahlawan nasional tersebut sesuai dengan jasa dan pengabdian mereka⁹⁸⁾. Mengingat kondisi seperti itu, sebenarnya pihak AURI (TNI-AU) ingin memindahkan makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh ke tempat yang lebih lapang, namun niat ini tidak pernah terealisasi⁹⁹⁾.

Pihak keluarga Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh sendiri sebenarnya tidak terlalu mempersoalkan apakah makam tersebut akan dipindah atau tetap di Kuncen, yang terpenting adalah makam kedua tokoh AURI itu didampingi oleh makam istri mereka, Nyonya Josephine Rahayu Adisutjipto

⁹⁷⁾ *Ibid.*

⁹⁸⁾ *Ibid.*, hal. 11.

⁹⁹⁾ *Pungkasa* No. 11 Agustus 2000.

dan Nyonya Ismudiati Abdulrachman Saleh, untuk selama-lamanya. Menurut TNI-AU, lokasi yang paling cocok untuk pemindahan makam Adisutjipto dan Abdulracman Saleh adalah TMP Kusumanegara; selain luas dan lapang apabila diadakan upacara militer, sudah menjadi “kodratnya” bahwa sebagai pahlawan, mereka pantas untuk dimakamkan di TMP. Hanya saja apabila Adisutjipto dan Abdulracman Saleh dimakamkan di TMP, mereka tidak dapat didampingi oleh istri mereka karena menurut peraturan di TMP, hanya prajurit atau orang yang bergelar pahlawan yang dapat dimakamkan di TMP. Rencana tersebut ditentang oleh pihak keluarga Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh karena mereka tidak ingin makam ayah mereka dipisahkan dari makam istrinya masing-masing¹⁰⁰⁾.

Waktu terus berjalan dan persoalan antara penolakan keluarga Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh atas rencana pemindahan makam ke TMP dengan rencana TNI-AU untuk tetap memindahkan makam ke lokasi yang lebih luas belum ditemukan pemecahannya. Akhirnya pada tahun 2000, 53 tahun setelah terjadinya peristiwa 29 Juli 1947, muncul gagasan untuk memindahkan makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh ke Monumen Ngoto, yang berasal dari KASAU Marsekal TNI Hanafie Asnan¹⁰¹⁾. Pertimbangannya adalah di lokasi yang baru itu jasad Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh dapat dimakamkan tanpa dipisahkan dari jasad istri mereka¹⁰²⁾. Selain itu Monumen Ngoto juga dianggap “keramat” karena

¹⁰⁰⁾ *Ibid.*

¹⁰¹⁾ *Ibid.*

¹⁰²⁾ *Ibid.*

merupakan tempat jatuhnya pesawat terbang yang membawa Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh dan menyebabkan mereka gugur.

Pemakaman kembali jenazah kedua pahlawan nasional dan istri mereka dilaksanakan pada tanggal 14 Juli 2000 pukul 08.50 WIB, dengan upacara militer yang dipimpin oleh Marsekal Madya (Purn) H.M. Soedjono, salah seorang tokoh pejuang AURI¹⁰³⁾. Adapun makam Adisumarmo tetap berada di TMP Kusumanegara dan tidak ikut dipindahkan ke Monumen Ngoto karena menurut peraturan di TMP, orang yang telah dimakamkan di TMP tidak boleh dipindahkan ke lokasi makam yang lain. Hal tersebut merupakan jawaban atas pertanyaan mengapa hanya makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh yang dipindahkan, sementara ada yang mengusulkan agar makam para korban peristiwa pesawat *Dakota* VT-CLA yang orang Indonesia dijadikan satu, termasuk Zainal Arifin.

Selain pemindahan makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, perubahan di Monumen Ngoto meliputi pembangunan cungkup dan galeri foto seputar peristiwa 29 Juli 1947 (kedua-duanya berbentuk joglo), lahan upacara yang berada di antara makam dan galeri yang dikelilingi pagar besi, lapangan parkir, dan rumah tinggal penjaga monumen yang dilengkapi dengan kamar mandi¹⁰⁴⁾. Selain itu jalan menuju ke monumen yang sebelumnya hanya merupakan jalan tanah diperkeras dengan aspal untuk mempermudah perjalanan rombongan kendaraan yang akan mengunjungi monumen.

¹⁰³⁾ *Ibid.*

¹⁰⁴⁾ *Monumen Perjuangan TNI-AU*, hal. 12.

Bersamaan dengan perombakan Monumen Ngoto serta pemindahan makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, maka persoalan Monumen Ngoto terangkat kembali. Penduduk dusun Jatingarang mengajukan usulan agar fakta seputar monumen tersebut diluruskan kembali. Hal tersebut mungkin dipengaruhi oleh situasi dan kondisi pasca jatuhnya orde baru, di mana sejarah perjuangan bangsa Indonesia yang menyimpang berusaha untuk diluruskan. Apalagi pasca Orde Baru TNI-AU juga sedang meluruskan peristiwa sejarah yang melibatkan AURI/TNI-AU yang disimpangkan oleh orde baru, demikian juga untuk Monumen Ngoto tersebut. Hanya saja apabila nama monumen tersebut diubah menjadi Monumen Jatingarang, akan menimbulkan protes dari penduduk Ngoto karena telah puluhan tahun monumen tersebut dinamakan demikian.

Atas persoalan tersebut, maka TNI-AU mengambil jalan tengah dengan mengganti nama monumen itu menjadi Monumen Perjuangan TNI-AU, berdasarkan Surat Keputusan KASAU No. Skep/78/VII/2000 tanggal 17 Juli 2000¹⁰⁵⁾. Penggantian nama monumen tersebut paling tidak mengandung dua tujuan :

- 1) Untuk menghindari polemik antara dusun Ngoto dan Jatingarang, dimana pihak Jatingarang merasa lebih berhak atas penamaan monumen tersebut.

¹⁰⁵⁾ *Ibid*, hal. 10.

2) Untuk menunjukkan bahwa di tempat itu pernah terejadi peristiwa yang berkaitan erat dengan perjuangan yang dilakukan oleh TNI-AU dalam perang kemerdekaan, khususnya untuk mengenang semangat juang, bakti, pengorbanan, dan kepahlawanan dari Marsekal Muda (Anumerta) Agustinus Adisutjipto, Marsekal Muda (Anumerta) Prof. Dr. Abdulrachman Saleh, dan Kapten (Anumerta) Adisumarmo Wiryokusumo¹⁰⁶⁾.

Melihat kembali peristiwa jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA, mungkin hanya suatu kebetulan saja apabila pesawat itu jatuh di persawahan yang letaknya di desa karena pada saat pesawat akan jatuh, yang ada dalam pikiran pilotnya adalah mendarat di lokasi yang jauh dari pemukiman penduduk. Tentu tidak ada yang mengira bahwa puluhan tahun setelah peristiwa 29 Juli 1947 itu, selain monumen di lokasi kejadian akan dibangun menjadi lebih megah, makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh juga dipindahkan ke monumen tersebut. Kenyataan ini juga merupakan suatu keunikan tersendiri, dimana orang yang meninggal dimakamkan tepat di lokasi tempat ia meninggal. Dengan dimakamkannya kedua tokoh pejuang itu di Monumen Perjuangan TNI-AU, secara tidak langsung merupakan bentuk lain dari penghormatan terhadap mereka karena makam mereka yang baru berada di tempat yang luas dan sunyi. Maka selain mereka dapat "beristirahat" dengan tenang, kesakralan makam mereka sebagai pahlawan bangsa tetap terjaga, apalagi pintu gerbang monumen dan makam selalu ditutup, sehingga

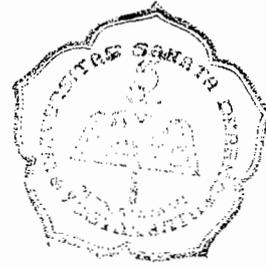
¹⁰⁶⁾ *Ibid.*

seperti halnya TMP, tidak setiap orang dapat masuk ke makam dan harus melapor kepada petugas penjaga monumen.

Meskipun lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA sudah diralat dari Ngoto menjadi Jatingarang, namun masih ada literatur di zaman sekarang yang tetap menyebut dusun Ngoto karena nama Ngoto sudah sedemikian populernya sebagai lokasi kejadian. Biasanya literatur itu menyebutkan : “..... jatuh di dekat desa Ngoto.” Maksud dari kalimat tersebut adalah bahwa Ngoto bukan merupakan lokasi jatuhnya pesawat, namun karena terlanjur terjadi kesalahkaprahan penyebutan lokasi kejadian, maka nama Ngoto yang sudah terkenal tetap disebutkan.

Meskipun Monumen Ngoto telah berganti nama menjadi Monumen Perjuangan TNI-AU, umumnya orang masih tetap menyebut Monumen Ngoto, seperti halnya masyarakat awam yang masih terbiasa untuk menyebut AURI untuk Angkatan Udara Republik Indonesia dari pada TNI-AU. Misalnya, orang yang akan berkunjung ke monumen tempat jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA, pasti cenderung mengatakan akan pergi ke Monumen Ngoto dari pada Monumen Perjuangan TNI-AU, bukan saja dari masyarakat sipil, bahkan juga dari kalangan TNI-AU sendiri. Mungkin masyarakat akan memerlukan waktu yang cukup lama untuk membiasakan menyebut Monumen Perjuangan TNI-AU dan dusun Jatingarang sebagai lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA, atau bahkan selamanya mereka akan salah kaprah dengan tetap menyebutkan Monumen Ngoto.

BAB V
SIMPULAN



Berdasarkan uraian tentang Seputar Peristiwa 29 Juli 1947 (Hari Bakti TNI-AU), maka dapat ditarik kesimpulan yang digunakan untuk memberi benang merah peranan TNI-AU di dalam perang kemerdekaan, mulai dari pembentukan kekuatan udara TNI-AU sampai gugurnya para tokoh pelopor TNI-AU.

Terbentuknya TNI-AU melalui proses yang tidak mudah karena dilakukan secara mandiri oleh bangsa Indonesia tanpa bantuan dari negara yang menjajahnya dengan sarana dan prasarana yang minim, di mana modal utamanya adalah pesawat-pesawat terbang peninggalan Jepang yang kondisinya cukup memprihatinkan. Diawali pada tanggal 5 Oktober 1945 ketika Tentara Keamanan Rakyat (TKR) dibentuk, maka juga dibentuk kekuatan udara yang disebut TKR Jawatan Penerbangan. Pada tanggal 25 Januari 1946 TKR diubah menjadi Tentara Republik Indonesia (TRI), sehingga TKR Jawatan Penerbangan juga diubah menjadi TRI Jawatan Penerbangan. Pada tanggal 9 April 1946 TRI Jawatan Penerbangan diubah menjadi TRI Angkatan Udara (TRI-AU) dan kemudian dikenal dengan nama Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI), yang berdiri sendiri sejajar dengan angkatan darat dan angkatan laut.

Dalam usianya yang masih “hijau” AURI (TNI-AU) turut berperan di dalam perang kemerdekaan, yaitu menghadapi Agresi Militer Belanda I. Agresi ini disebabkan akibat ketidakpuasan Belanda terhadap isi Perjanjian Linggarjati dan menyebabkan Belanda merasa bebas untuk bertindak. Tindakan Belanda diwujudkan dengan serangan udara yang dimulai pada tanggal 21 Juli 1947. Akibat serangan

Belanda, kekuatan udara RI nyaris lumpuh, namun hal ini menimbulkan tantangan bagi TNI-AU untuk melakukan serangan balasan meskipun dengan kekuatan yang sangat terbatas. Adapun serangan balasan TNI-AU dilaksanakan pada subuh hari tanggal 29 Juli 1947 dengan membom kota Semarang, Salatiga, dan Ambarawa yang diduduki oleh Belanda. Secara psikologis, serangan balasan tersebut mengejutkan Belanda karena tidak menyangka bahwa RI masih dapat melakukan balasan dan di sisi lain menumbuhkan kepercayaan diri pada TNI-AU, bahwa dengan keterbatasan yang ada dapat turut berjuang menghadapi penjajahan Belanda kembali.

Keberhasilan TNI-AU dalam melancarkan serangan balasan ternyata harus dibayar mahal akibat ditembak jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA oleh pesawat pemburu Belanda. Peristiwa tersebut menyebabkan gugurnya tokoh pelopor TNI-AU, yaitu Komodor Muda Udara Agustinus Adisutjipto, Komodor Muda Udara Prof. Dr. Abdulrachman Saleh, dan Opsir Muda Udara I Adisumarmo Wiryokusumo. Gugurnya mereka merupakan kehilangan dan kerugian besar bagi bangsa Indonesia umumnya dan TNI serta TNI-AU khususnya karena tenaga dan pikiran mereka masih dibutuhkan untuk membangun TNI-AU yang usianya masih belia. Untuk mengenang perjuangan mereka, tanggal 29 Juli ditetapkan sebagai Hari Bakti TNI-AU dan di lokasi jatuhnya pesawat *Dakota* VT-CLA didirikan monumen yang dikenal sebagai Monumen Ngoto, meskipun lokasi sesungguhnya adalah di dusun Jatingarang, bukan Ngoto. Penamaan Monumen Ngoto menjadi polemik antara dusun Ngoto dan Jatingarang, maka bersamaan dengan pemugaran monumen dan pemindahan makam Adisutjipto dan Abdulrachman Saleh, sebagai jalan tengah atas persoalan penamaan monumen, TNI-AU memberi nama monumen tersebut

Monumen Perjuangan TNI-AU, dengan tujuan mengenang pengabdian dan pengorbanan para pelopor TNI-AU dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia.



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

DAFTAR PUSTAKA

- Basuki Suwarno. (1999). *Hubungan Indonesia – Belanda 1945 – 1950*. Jakarta : Setio Acnees.
- Hans Kohn. (1961). *Nasionalisme ; Arti dan Sedjarahnya*. (Terjemahan). Djakarta : Pustaka Sardjana.
- I Nyoman Dekker. (1963). *Sejarah Indonesia Baru 1945 – 1949 : Revolusi Nasional atau Perang Kemerdekaan*. (Terbitan I). Malang : Lembaga Penerbitan IKIP Malang.
- Iwa Kusuma Sumantri. (1963). *Sedjarah Revolusi Indonesia*. (Djilid ke-2). Djakarta.
- Kelompok Kerdja Staf Angkatan Bersendjata. (1967). *Sedjarah Singkat Perdjjuangan Bersendjata Bangsa Indonesia*. Djakarta : Kelompok Kerdja VI.
- Koentjaraningrat. (1993). *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Gramedia Pustaka.
- Kuntowijoyo. (1994). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta : Tiara Wacana.
- Lapian, A.B. (1996). *Terminologi Sejarah (1945 – 1950 dan 1950 – 1959)*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Louis Gottschalk. (1975). *Mengerti Sejarah*. (Terjemahan). Jakarta : Universitas Indonesia Press.
- Marwati Djoened Poesponegoro. (1984). *Sejarah Nasional Indonesia VI*. Jakarta : Balai Pustaka.
- Moch. Cholil, dlk. (1984). *Pemboman Udara Semarang, Salatiga, dan Ambarawa*. Jakarta : Panitia Kerja Pembakuan Materi Kejuangan.
- Moedjanto, G. (1988). *Indonesia Abad ke-20 (Jilid I)*. Yogyakarta : Kanisius.
- (1988). *Indonesia Abad Ke-20. (Jilid II)*. Yogyakarta : Kanisius.
- Nasution. A.H. (1978). *Sekitar Perang Kemerdekaan Indonesia. (Jilid 5)*. Bandung : Angkasa.
- NN. (1979). *Biografi Pahlawan Nasional dari Lingkungan ABRI*. Jakarta : Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI.
- NN. (1979). *Catur Windu Kopatdara : 29 Juli 1947 – 29 Juli 1979*. Jakarta.

- NN. (1980). *30 Tahun Indonesia Merdeka (1945 – 1949)*. Jakarta : Tira Pustaka.
- NN. (1985). *Sejarah Perjuangan Yogya Benteng Proklamasi*. Jakarta : Badan Musyawarah Musea.
- NN. (1985). *40 Tahun Angkatan Bersenjata Republik Indonesia*. (Jilid I). Jakarta : Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI.
- NN. (1992). *Memoar Pejuang Republik Indonesia Seputar Zaman Singapura (1945 – 1950)*. Jakarta : Gramedia.
- NN. (1994). *Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala*. (Dalam Informasi). Yogyakarta.
- NN. (1993). *Sejarah TNI-AU*. Komando Pendidikan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut.
- NN. (2000). *Monumen Perjuangan TNI-AU*. Yogyakarta : Dinas Penerangan TNI Angkatan Udara.
- Onghokham. (1987). *Runtuhnya Hindia Belanda*. Jakarta : Gramedia.
- Ricklefs, M.C. (1991). *Sejarah Indonesia Modern*. (Terjemahan). Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Salatun, R.J. (1950). *Ke Udara*. (Tjetakan ke-2). Djakarta : Pustaka Rakjat.
- Samawi. (1970). *25 Tahun Merdeka*. Yogyakarta : Badan Penerbit Kedaulatan Rakyat.
- Sitorus, L.M. (1980). *Sejarah Pergerakan dan Kemerdekaan Indonesia*. Jakarta : Dian Rakyat.
- Sutrisno. (1985). *Biografi Marsekal TNI Suryadi Suryadarma*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Tashadi, dlk. (1986). *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945 – 1949) di DIY*. Yogyakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Tobing, K.M.L. (1986). *Perjuangan Politik Bangsa Indonesia Linggarjati*. Jakarta : Gunung Agung.
- Trihadi. (1971). *Sejarah Perkembangan Angkatan Udara*. Jakarta : Pusat Sejarah ABRI.
- Vredembregl, J. (1980). *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Gramedia.

Majalah :

Angkasa No. 7 April 1991.

Angkasa No. 11 Agustus 1991.

Angkasa No. 1 Oktober 1991.

Angkasa No. 3 Desember 1991.

Angkasa No. 1 Oktober 1993.

Angkasa No. 2 November 1993.

Angkasa No. 11 Agustus 1994.

Angkasa No. 8 Mei 1995.

Angkasa No. 11 Agustus 1995.

Angkasa No. 2 November 1995.

Angkasa No. 3 Desember 1996.

Angkasa No. 4 Juni 1997.

Angkasa No. 12 September 1997.

Angkasa No. 8 Mei 1998.

Angkasa No. 12 September 1998.

Angkasa No. 6 Maret 1999.

Angkasa No. 7 April 1999.

Angkasa No. 2 November 1999.

Angkasa No. 4 Januari 2000.

Angkasa No. 10 Juli 2000.

Angkasa No. 11 Agustus 2000.

Angkasa No. 12 September 2000.

Pesawat Pembom Sepanjang Masa, Edisi Koleksi Angkasa, tt.

Pesawat Tempur Sepanjang Masa, Edisi Koleksi Angkasa, tt.

Forra No. 8 / Th. III / 1995.

TSM No. 2 / Th. I / 1987.

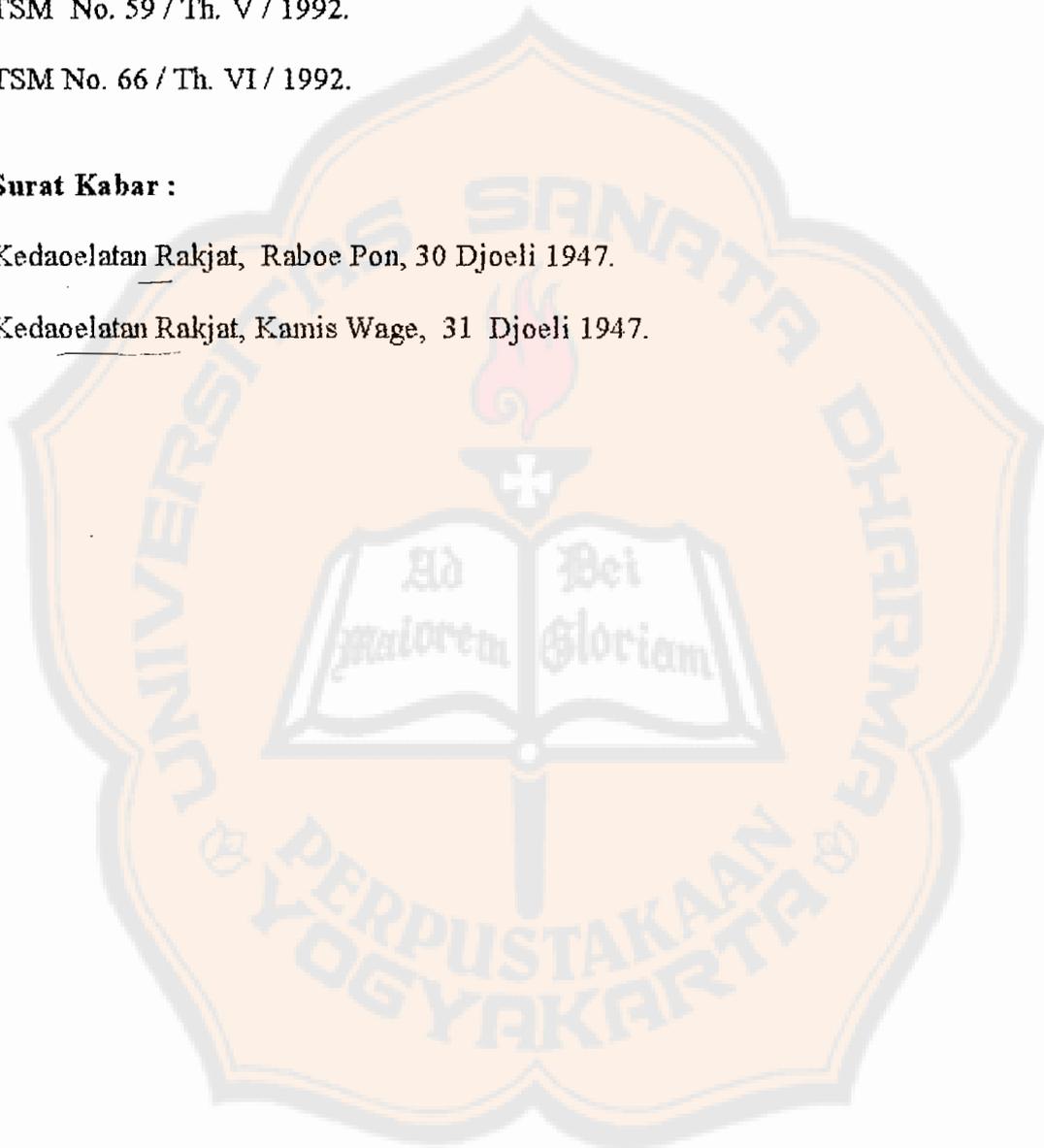
TSM No. 59 / Th. V / 1992.

TSM No. 66 / Th. VI / 1992.

Surat Kabar :

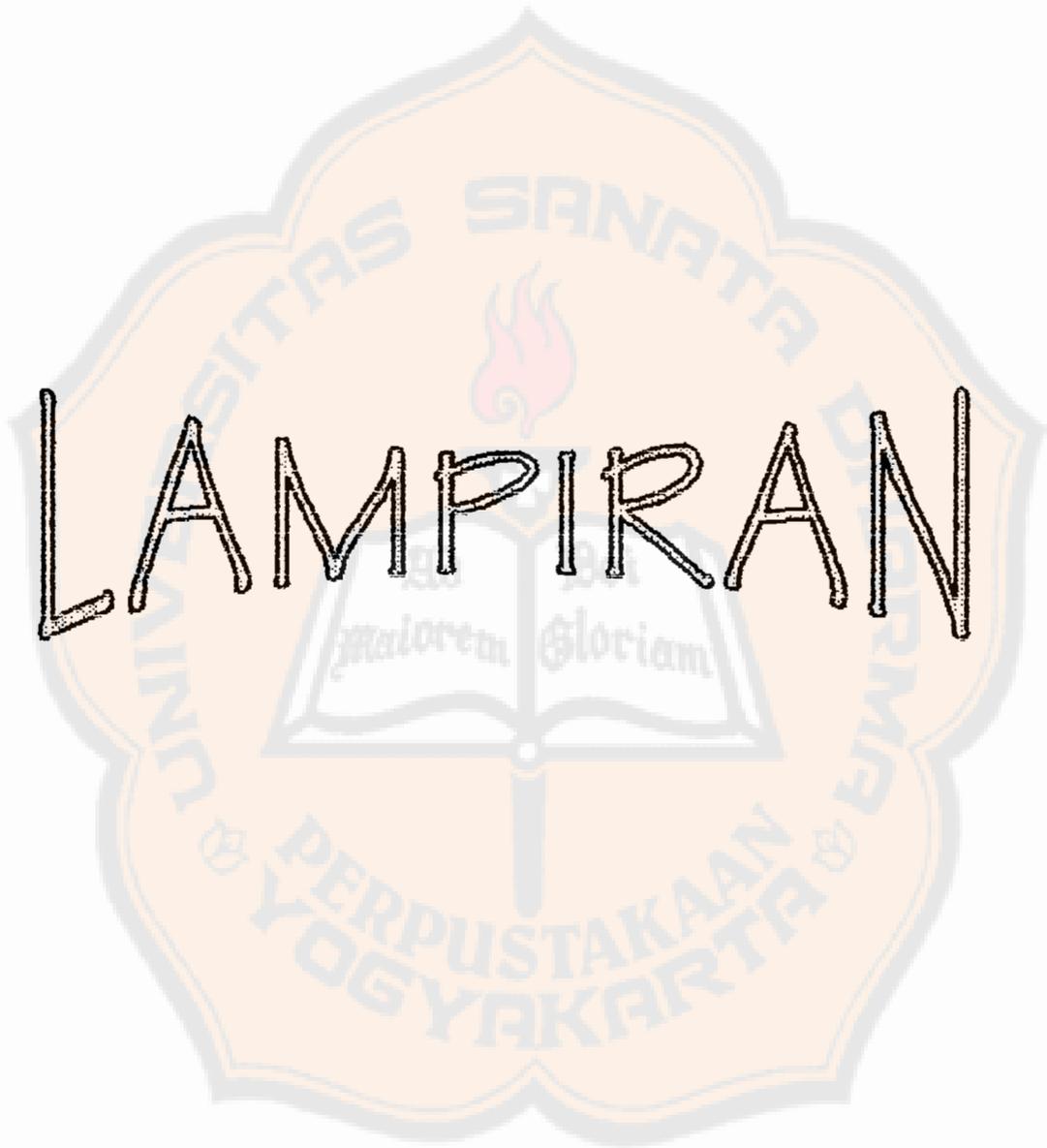
Kedaoelatan Rakjat, Raboe Pon, 30 Djoeli 1947.

Kedaoelatan Rakjat, Kamis Wage, 31 Djoeli 1947.



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

LAMPIRAN



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Lampiran 1

GLOSSARY

A

AD	: Angkatan Darat
Aeromodeling	: Kegiatan yang berhubungan dengan kedirgantaraan
Air crew	: Personil udara
Air gunner	: Juru tembak udara
Air show	: Pertunjukan udara
Anumerta	: Pemberian pangkat untuk prajurit/tentara yang telah meninggal
AOKV	: Adspirant Officier Kortverband Vlieger (Calon Perwira Penerbang Ikatan Dinas Pendek)
Artificial horison	: Cakrawala tiruan

B

BKR	: Badan Keamanan Rakyat
BKRO	: Badan Keamanan Rakyat Oedara (Udara)
Bom brisant	: Bom yang ledakannya menimbulkan kerusakan
Bom fragmentasi	: Sejenis dengan bom brisant
Bom napalm	: Bom yang ledakannya menimbulkan kebakaran
Bomb rack	: Rak bom, cantelan bom pada pesawat pembom

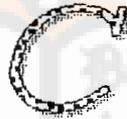
PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Bombing by wire : Istilah ini belum digunakan pada tahun 1947; baru digunakan pada zaman sekarang sebagai “pemanding” istilah *fly by wire*. Apabila *fly by wire* mengandung arti khiasan, maka *bombing by wire* mengandung arti yang sesungguhnya karena cara menjatuhkan bomnya dengan menarik kawat (*wire*)

BRANI : Badan Rahasia Negara Indonesia

Briefing : Penjelasan/pengarahan sebelum pelaksanaan misi

Brigade : Kesatuan tentara yang berjumlah kurang lebih 5000 orang



Canopy : Kaca yang menyelubungi kokpit pesawat

Cease fire : Gencatan senjata

Climb angle : Sudut tanjakan

Commonwealth : Persemakmuran

Crash : Istilah untuk pesawat terbang jatuh

Crew : Personil; anak buah

Crossfed : Saluran bahan bakar

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

D

- De facto : Sesuai dengan facta/kenyataan
- Dead reckonning : Teknik penerbangan yang berdasarkan perhitungan kondisi cuaca.
- DFC : *Distinguished Flying Cross* (Salib Penerbangan Terkemuka)
- Divisi : kesatuan tentara yang berjumlah kurang lebih 15.000 orang
- Dogleg : Arah perjalanan yang tidak tegak lurus, melainkan berbelok

E

- Exhaust : Lubang pembuangan asap pada pesawat, "knalpot" pesawat

F

- Fabryc : Kain terpal
- Flight leader : Pimpinan formasi pesawat terbang
- Fly by wire : Teknologi mutakhir pada pesawat terbang, di mana sistem pengendalinya tidak lagi secara manual, melainkan dengan

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

sistem komputer. Istilah “wire” (kawat atau kabel) di sini mengacu pada arti kias.

G

- Gendarmerie : Pertahanan dan keamanan bersama
GHS : *Genneskundige Hooge School* (Sekolah Tinggi Kedokteran)
GMB : Groot Milirair Brevet (Lencana Militer Besar)
Ground crew : Personil darat.

H

- Handle : Gagang; pegangan.

I

- IPI : Ikatan Pelajar Indonesia
IPTEK : Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
IPIN : Industri Pesawat Terbang Nusantara

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

J

Joy-ride : terbang gembira; penerbangan pesawat terbang dalam acara tertentu dengan penumpang masyarakat sipil

K

Kaigun : Angkatan Laut Jepang

KASAU : Kepala Staf Angkatan Udara

KBI : Kepanduan Bangsa Indonesia

KL : *Koninklijke Luchtmacht* (Angkatan Udara Kerajaan Belanda)

KLM : *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (Maskapai / Perusahaan Penerbangan Kerajaan Belanda)

KMB : *Klein Militair Brevet* (Lencana Militer Kecil/Biasa)

KMU : Komodor Muda Udara

KNIL : *Koninklijke Netherlands Indische Leger* (Tentara Kerajaan Hindia Belanda)

Kode Morse : Kode komunikasi yang berupa cahaya atau bunyi panjang dan pendek

Kokpit : Ruangan pilot dan kopilot di dalam pesawat terbang

Konsinyir : Larangan bagi anggota militer untuk keluar dari pangkalan ketika situasi sedang genting

Kremasi : Upacara pembakaran jenazah

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

L

Land marks : Benda atau tanda di darat yang menjadi ciri khas dari daerah tersebut atau tanda-tanda di darat yang menjadi pedoman penerbangan.

M

Manuver : Gerakan

Misa requiem : Misa mendoakan jenazah di gereja.

Mission impossible : Misi yang mustahil atau tidak masuk akal.

Mitraliur : Senapan mesin / otomatis dengan peluru yang dikemas dalam bentuk untaian. Jenis senapan mesin lainnya adalah yang pelurunya dikemas dalam *magazine* (kotak peluru).

ML : *Militaire Luchtvaart* (Angkutan Udara Militer)

MLD : *Marina Luchtvaart Dienst* (Dinas Angkatan Udara Angkatan Laut)

Multi engine rating : Ahli setingkat insinyur.

N

NICA : *Netherlands Indische Civil Administration* (Pemerintah Sipil Hindia Belanda)

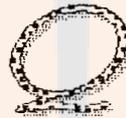
PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI



OMU : Opsir Muda Udara
OOKV : *Onder Officier Kortverband Vlieger* (Calon Perwira Penerbang Rendah Ikatan Dinas Pendek)



PMI : Palang Merah Indonesia
PMM : Palang Merah Malaya
PPP : Pasukan Pertahanan Pangkalan
Purnawirawan (Purn) : Pensiunan prajurit/tentara
PVA : *Proef Vlieg Afdeling* (Bagian Percobaan Penerbangan)



Qualified : Berijazah; berkualitas



Radio beacons : Rambu-rambu radio
RAF : *Royal Air Force* (Angkatan Udara Kerajaan Inggris)
Relief : Lukisan/gambar timbul pada dinding
RI : Republik Indonesia

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

- Rikugun : Angkatan Udara Jepang.
Runway light : Lampu landasan.
RIS : Republik Indonesia Serikat.
Route : Tujuan / arah perjalanan

S

- SDM : Sumber Daya Manusia
Search light : Lampu sorot untuk mencari atau menerangi pesawat terbang di udara.
Stall : Batas terendah kemampuan pesawat terbang untuk menahan gravitasi bumi.
Straffing : Serangan pesawat terbang terhadap sasaran di darat dengan tembakan mitraliur.
Switch : Tombol pemindah.
Synchronize : Alat atau sistem yang mengatur antara penembakan mitraliur dan putaran baling-baling pesawat tempur, sehingga peluru yang ditembakkan melewati baling-baling tidak merusak baling-baling.

T

- Tail gun : Senjata ekor / belakang pesawat
Take off : Lepas / tinggal landas.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

- Taxiing : Gerakan pesawat di darat sebelum *take off* atau setelah mendarat
- Teluk brojo : Sejenis bola api yang melayang-layang di udara (semacam *putung*) dan dipercaya oleh masyarakat Jawa sebagai pertanda akan terjadinya suatu peristiwa (umumnya peristiwa buruk)
- Tembakan salvo : Tembakan penghormatan/peringatan
- Terbang ferry : Terbang jarak jauh
- TKR : Tentara Keamanan Rakyat
- TNI : Tentara Nasional Indonesia
- Tree top level : Ketinggian terbang pada titik terendah hingga di atas pusuk pepohonan, untuk menghindari deteksi radar atau pesawat terbang musuh yang kecepatannya lebih tinggi
- TRI : Tentara Republik Indonesia
- ****
- 
- UGM : Universitas Gadjah Mada
- USAF : *United States Air Force* (Angkatan Udara Amerika Serikat)

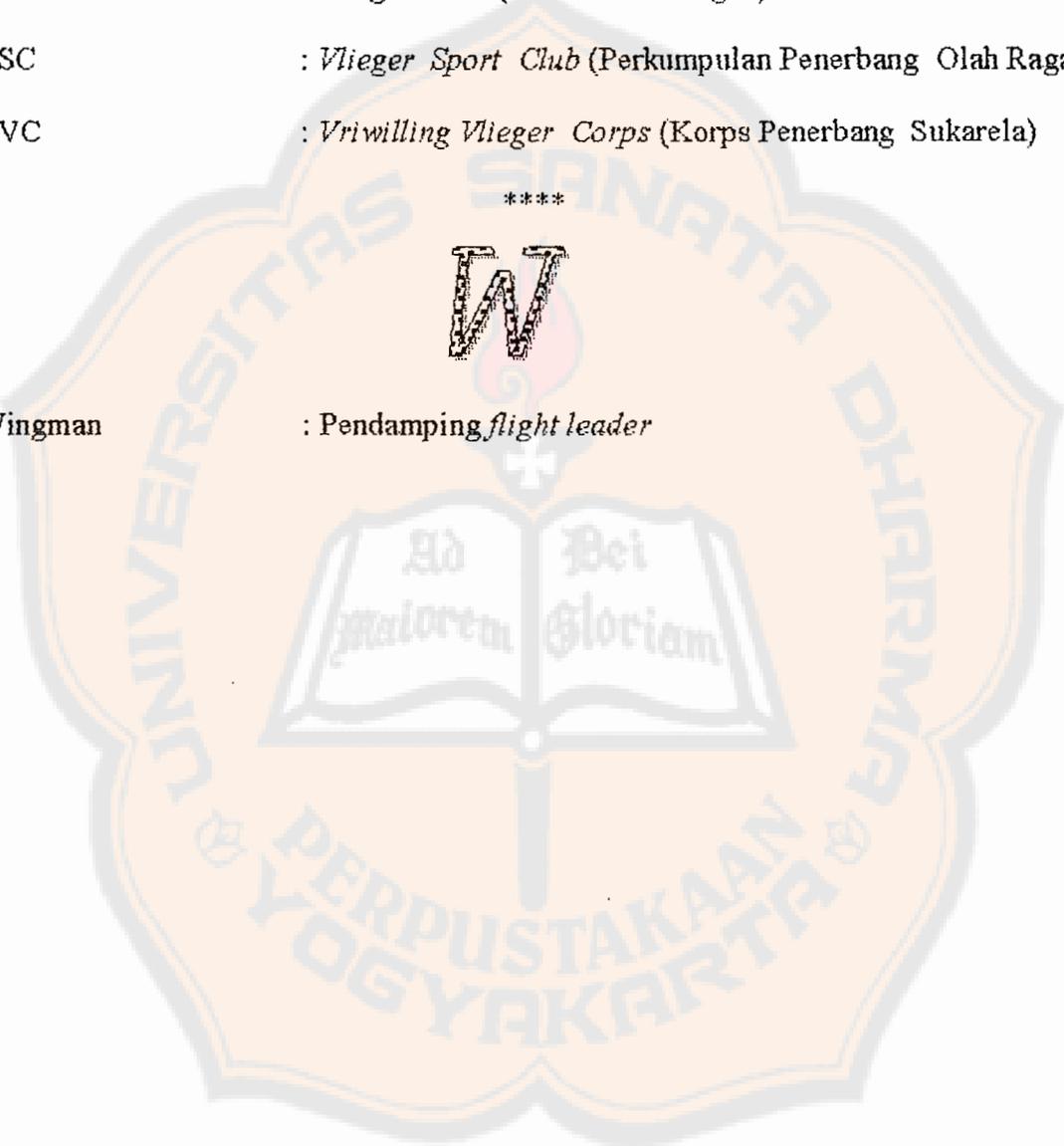
PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

V

- VA : *Vlieg Afdeling* (Bagian Penerbangan)
VD : *Vlieg Dienst* (Dinas Penerbangan)
VSC : *Vlieger Sport Club* (Perkumpulan Penerbang Olah Raga)
VVC : *Vriwilling Vlieger Corps* (Korps Penerbang Sukarela)

W

- Wingman : *Pendamping flight leader*



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Lampiran 2

DAFTAR INFORMAN

1. Nama : Bapak Pademo
Usia : 74 tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1978)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Dua
Alamat : Sambilegi Baru, Maguwoharjo, Depok, Sleman,
Yogyakarta
Tanggal Wawancara : 25 Mei 2001
Waktu : 11.00 WIB
2. Nama : Bapak Daliman
Usia : 75 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1976)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Satu
Alamat : Sambilegi Kidul RT. 01/ RW. 56, Depok, Sleman,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 8 Juni 2001
Waktu : 11.00 WIB
3. Nama : Bapak Umar Legimin
Usia : 73 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1983).
Pangkat Terakhir : Kapten
Alamat : Maguwoharjo RT. 04/ RW. 46 Ringroad Utara
No. 71, Depok, Sleman, Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 15 Juni 2001
Waktu : 10.00 WIB

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

4. Nama : Bapak Rahmat Sidi Laksito
Usia : 77 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1975)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Satu
Alamat : Karangploso RT. 01/ RW. 59 No. 39,
Maguwoharjo, Depok, Sleman, Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 20 Juli 2001
Waktu : 10.20 WIB
5. Nama : Bapak Jamal
Usia : 87 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1969)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Satu
Alamat : Karangploso Kidul RT. 02/ RW. 59 Maguwoharjo,
Depok, Sleman, Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 3 Agustus 2001
Waktu : 10.30 WIB
6. Nama : Ibu Rutinah Abdulgani
Usia : 74 Tahun
Pekerjaan : Wiraswasta
Alamat : Jl. Mas Suharto No. 43 Lempuyangan,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 16 Agustus 2001
Waktu : 10.00 WIB

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

7. Nama : Bapak Sukarman
Usia : 80 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI – AU (Tahun 1979)
Pangkat Terakhir : Letnan Satu
Alamat : Jl. Janti Gg. Veteran I No. 4 Yogyakarta
Tanggal Wawancara : 14 September 2001
Waktu : 10.15 WIB
8. Nama : Bapak Ngatidjo
Usia : 71 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI – AU (Tahun 1987)
Pangkat Terakhir : Mayor
Alamat : Karangploso No. 29 Maguwoharjo, Depok, Sleman,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 15 September 2001
Waktu : 07.15 WIB
9. Nama : Bapak Sulaiman
Usia : 72 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI – AU (Tahun 1980)
Pangkat Terakhir : Letnan Dua
Alamat : Nanggulan RT.12 RW.18, Maguwoharjo, Depok,
Sleman, Yogyakarta
Tanggal Wawancara : 18 September 2001
Waktu : 11.00 WIB

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

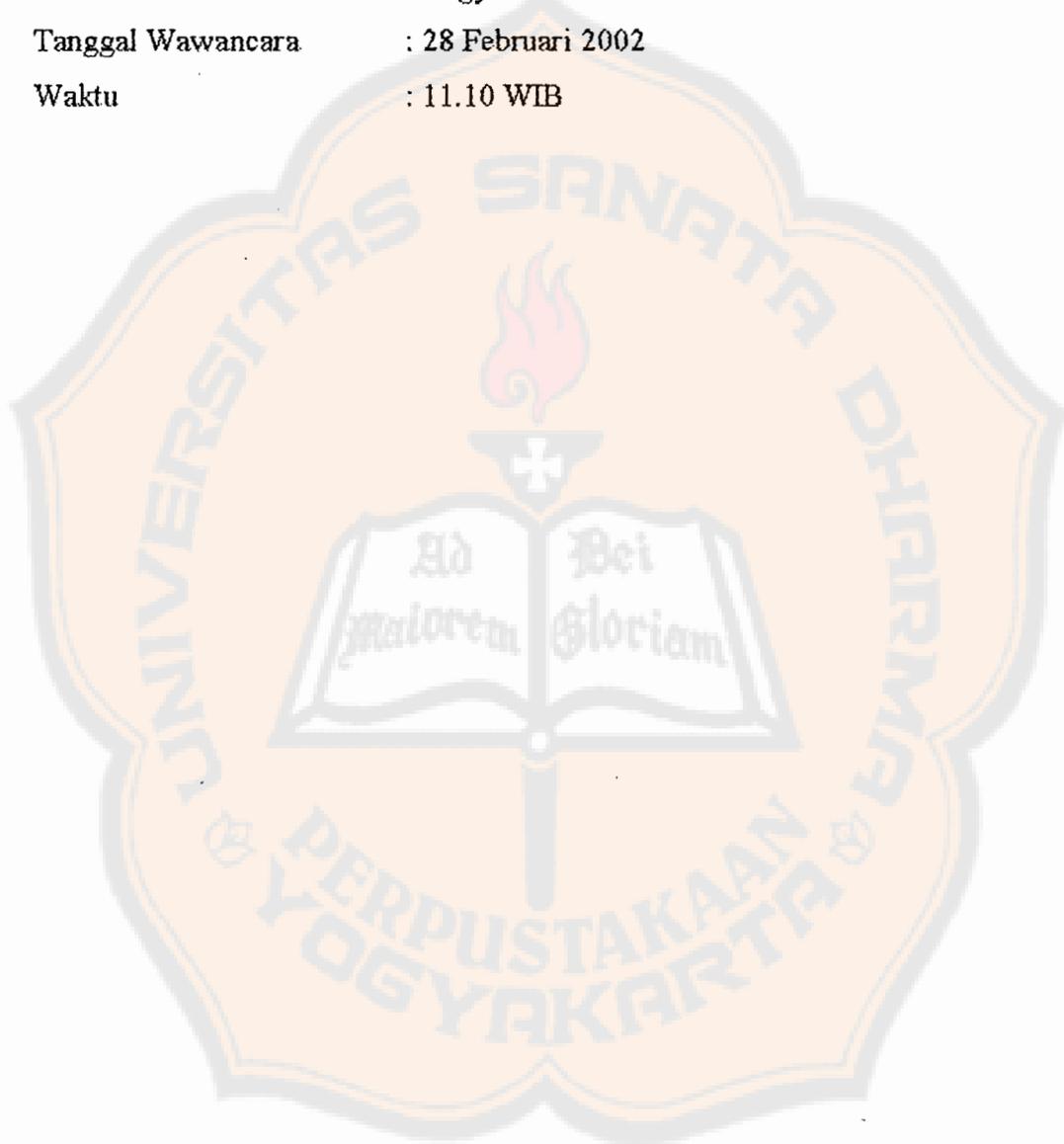
10. Nama : Bapak Yohanes Dwi Paimin
Usia : 77 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1972)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Dua
Alamat : Candi Gebang Permai Blok E No. 2
Condongcatur, Sleman, Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 27 September 2001
Waktu : 11.00 WIB
11. Nama : Bapak Yosef Bedjo
Usia : 76 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1977)
Pangkat Terakhir : Letnan Satu
Alamat : Bintaran Kulon, Sitimulyo, Piyungan, Bantul,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 28 September 2001
Waktu : 10.30 WIB
12. Nama : Bapak Tukidjan Wiyotoprawiro
Usia : 74 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1976)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Satu
Alamat : Janti Baru Gg. Veteran I No. 7 Yogyakarta
Tanggal Wawancara : 29 September 2001
Waktu : 15.30 WIB

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

13. Nama : Bapak Parto Sentono
Usia : 80 Tahun
Pekerjaan : Petani
Alamat : Pandean, Bangunharjo, Sewon, Bantul, Yogyakarta
Tanggal Wawancara : 6 Oktober 2001
Waktu : 09.00 WIB
14. Nama : Bapak Ahmad Sayuti
Usia : 73 Tahun
Pekerjaan : Petani
Alamat : Jatingarang, Tamanan, Banguntapan, Bantul,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 15 Oktober 2001
Waktu : 10.15 WIB
15. Nama : Bapak Yoto Wihardjo
Usia : 90 Tahun
Pekerjaan : Petani
Alamat : Maguwo RT. 15 / RW. 27 Banguntapan, Bantul,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 2 November 2001
Waktu : 16.40 WIB
16. Nama : Bapak Sagimin
Usia : 76 Tahun
Pekerjaan : Purnawirawan TNI-AU (Tahun 1976)
Pangkat Terakhir : Pembantu Letnan Dua
Alamat : Nanggalan RT. 02/ RW. 15 No. 13 Maguwoharjo,
Depok, Sleman, Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 8 Desember 2001
Waktu : 10.00 WIB

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

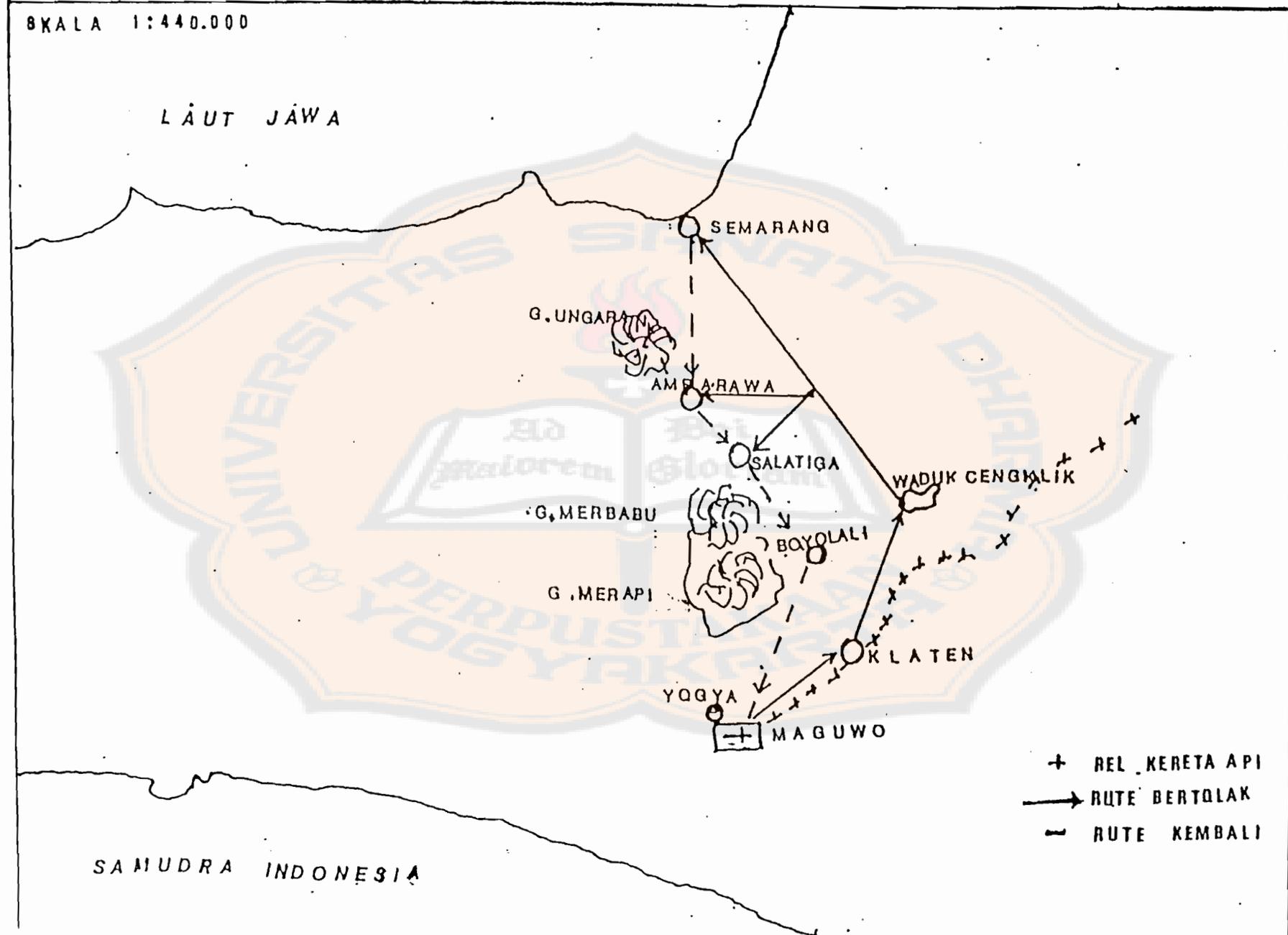
17. Nama : Bapak Mangundihardjo
Usia : 84 Tahun
Pekerjaan : Petani
Alamat : Pandean, Banguntapan, Sewon, Bantul,
Yogyakarta.
Tanggal Wawancara : 28 Februari 2002
Waktu : 11.10 WIB



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

RUTE OPERASI UDARA 29 JULI 1947

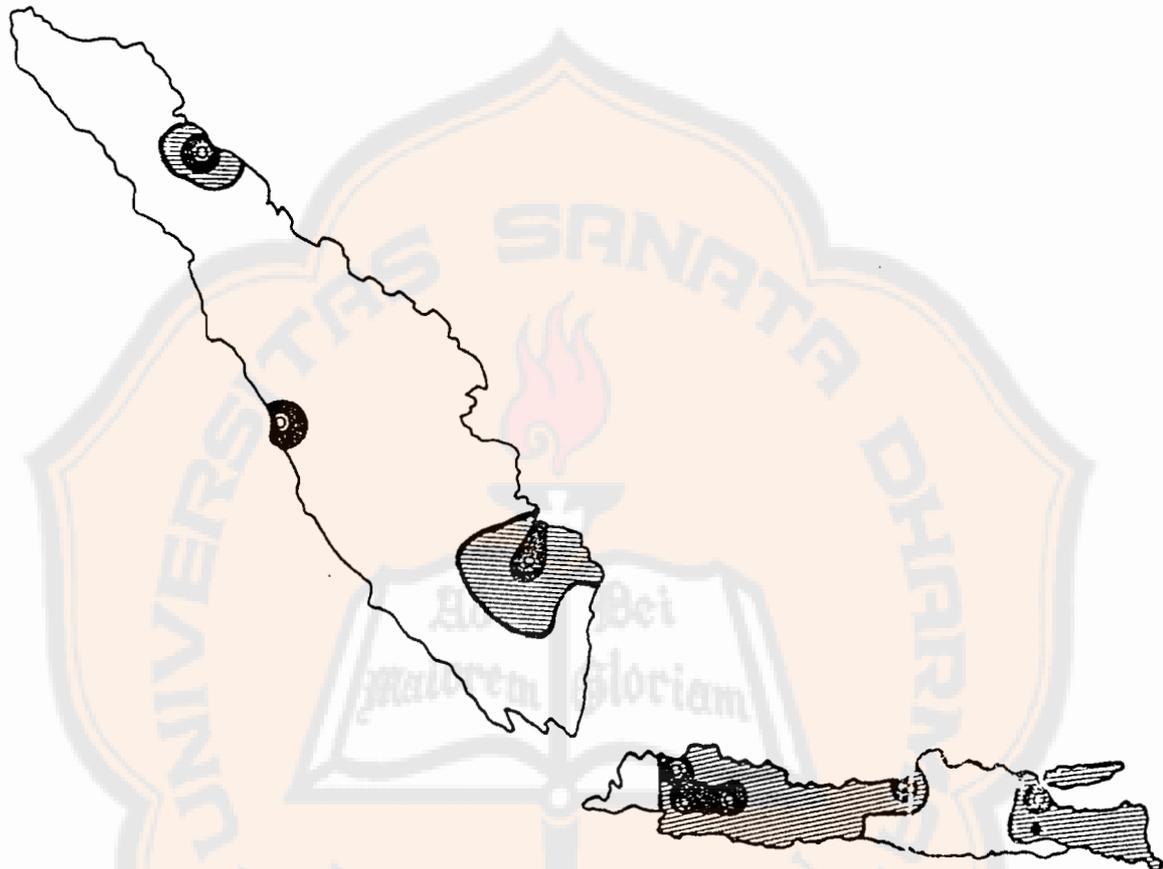
SKALA 1:440.000



ampunan 3
Sumber : Moch. Cholil, 1984. *Pemboman Udara Semarang, Salatiga, dan Ambarawa*

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Lampiran 4
(Sumber : G. Moedjanto. 1988. *Indonesia Abad ke-20*. Jilid I)

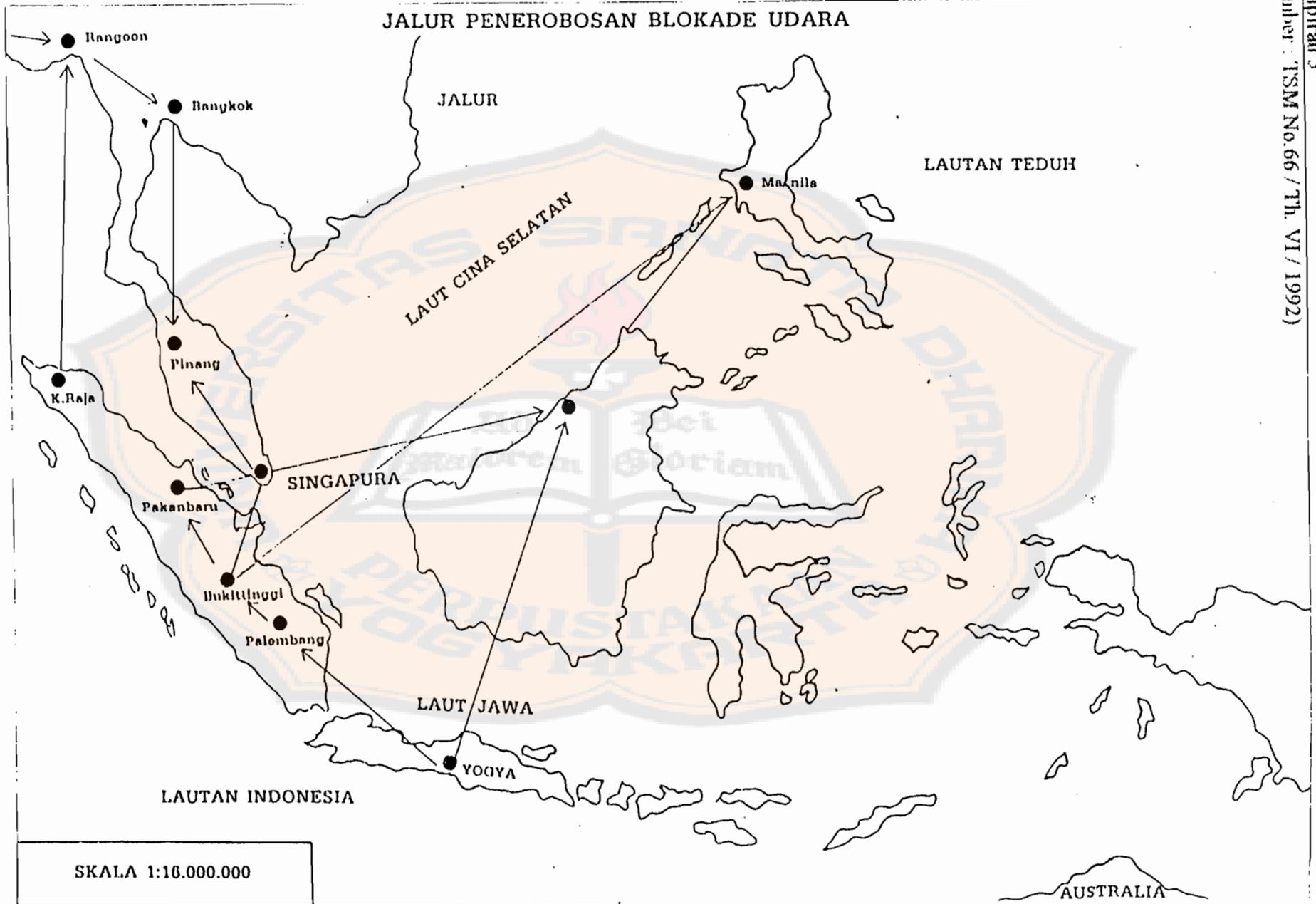


PETA

Wilayah Republik Indonesia (menurut perjanjian Linggajati).

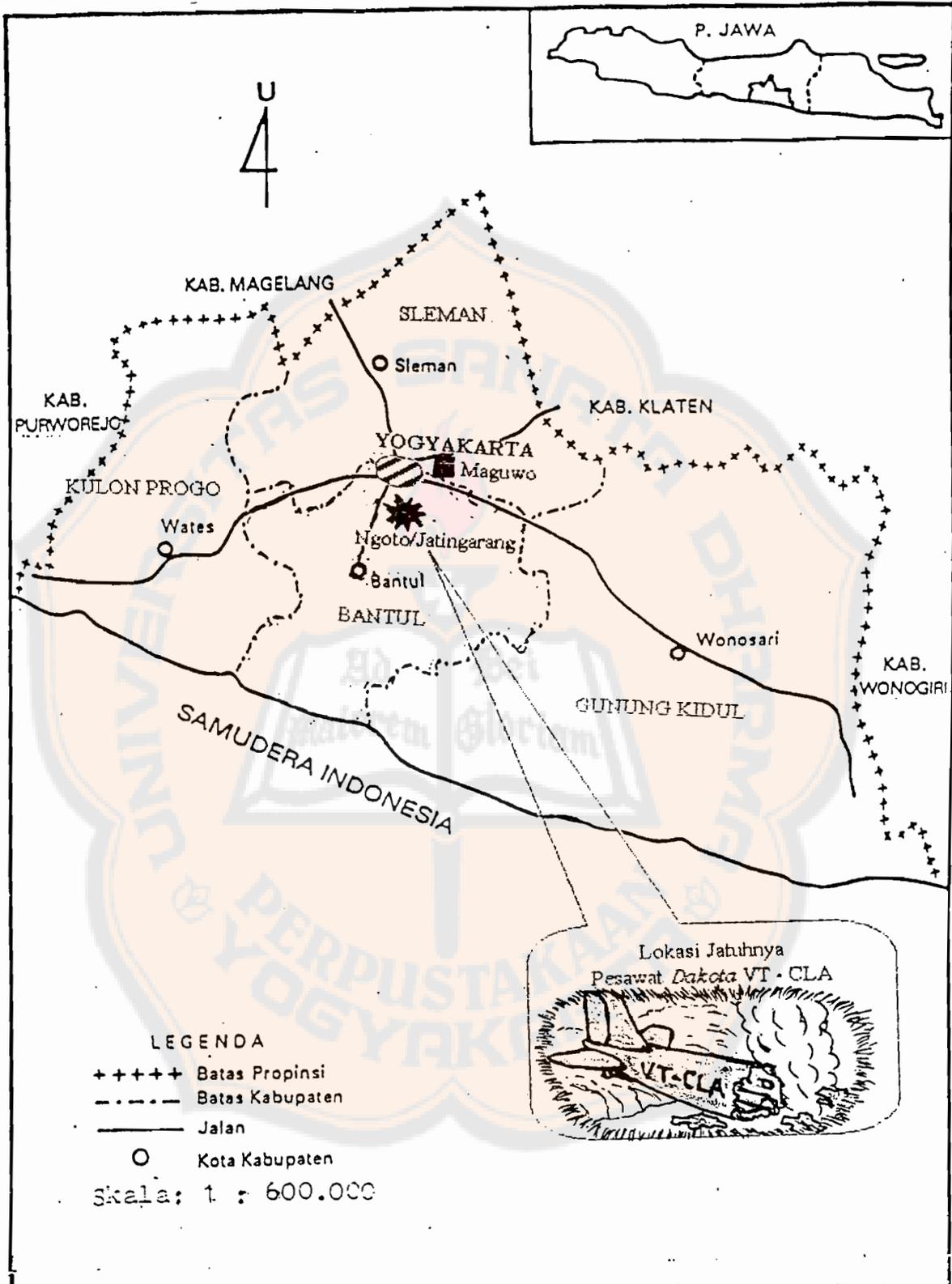
-  Daerah yang diduduki Belanda menurut persetujuan gencatan senjata 14 Oktober 1946 (jasa Inggris)
-  Daerah yang diduduki Belanda dalam agresi I (menurut persetujuan Renville).
-  Daerah RI menurut Renville menjadi daerah RI negara bagian RIS.

PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI

Lampiran 6 Lokasi Jatuhnya Pesawat Dakota VT - CLA.



PLAGIAT MERUPAKAN TINDAKAN TIDAK TERPUJI



Gambar 1. Para pelaku serangan balasan TNI – AU pada tanggal 29 Juli 1947. Dari kiri ke kanan : Kaput, Dulrachman, Sutardjo, Mulyono, Sutardjo Sigit, dan Suharnoko Harbani.

(Lokasi : Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 2. Jenis pesawat *Cureng* yang digunakan untuk menyerang kota Salatiga dan Ambarawa

(Lokasi : Monumen Yogya Kembali)

(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 3. Jenis pesawat *Guntai* yang digunakan untuk menyerang kota Semarang

(Lokasi : Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)

(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 4. Jenis pesawat *Hayabusha* yang batal diikutsertakan dalam serangan terhadap kota Semarang

(Lokasi : Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 5. Replika puing-puing pesawat *Dakota* VT - CLA

(Lokasi : Museum Pusat TNI - AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)

(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 6. Lukisan yang menggambarkan penyerangan pesawat *Kittyhawk* Belanda terhadap pesawat *Dakota* VT - CLA

(Lokasi : Museum Pusat TNI -- AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)

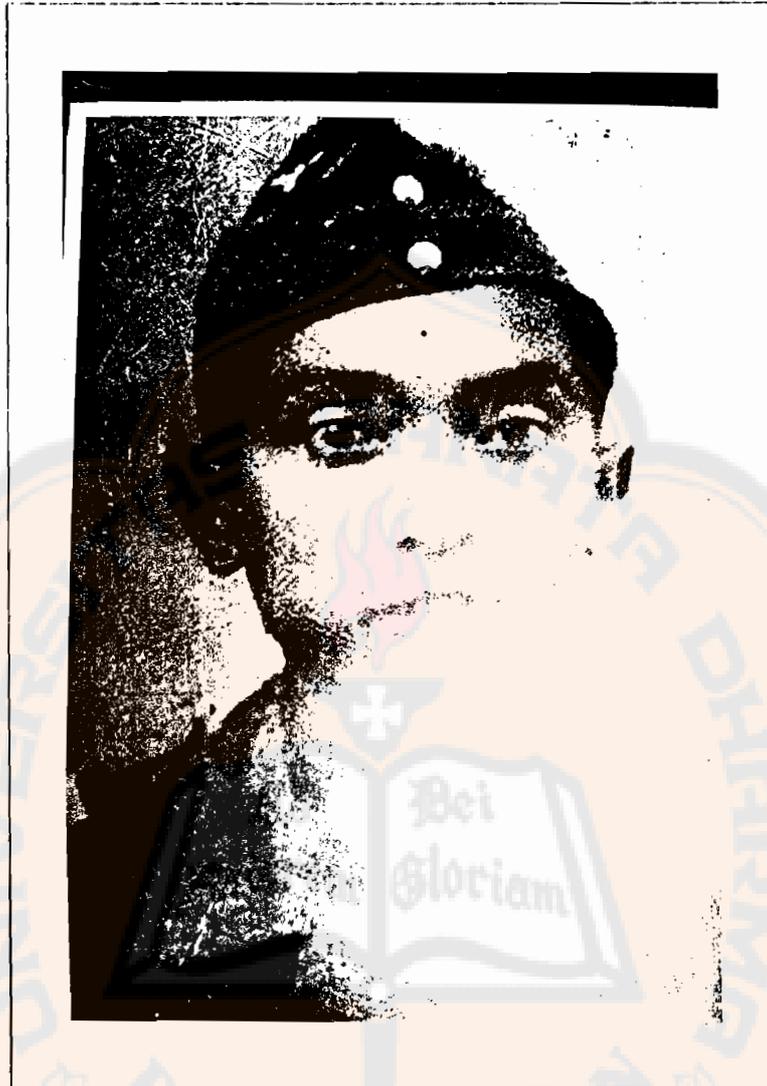


Gambar 7. Marsekal Muda (Anumerta) Agustinus Adisutjipto
(Lokasi : Museum Pusat TNI -- AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 8. Marsekal Muda (Anumerta) Prof. Dr. Abdulrachman Saleh

(Lokasi : Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 9. Kapten (Anumerta) Adisumarmo Wiryokusumo

(Lokasi : Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 10. Patung Abdulrachman Saleh (kiri) dan Agustinus Adisutjipto (kanan)

(Lokasi : Museum Pusat TNI – AU Dirgantara Mandala Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 11. Pintu gerbang Monumen Perjuangan TNI - AU

(Lokasi : Dusun Jatingarang, Kelurahan Tamanan, Kecamatan Banguntapan,
Kabupaten Bantul, Yogyakarta)

(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 12. Tugu Monumen Perjuangan 'TNI - AU setelah direnovasi

(Lokasi : Dusun Jalingarang, Kelurahan Tamanan, Kecamatan Banguntapan,
Kabupaten Bantul, Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)



Gambar 13. Cungkup makam tokoh pelopor TNI – AU dan istri.
Dari kiri ke kanan : makam Agustinus Adisutjipto,
Ny. Rahayu Adisutjipto, Abdulrachman Saleh, dan
Ny. Ismudiati Abdulrachman Saleh

(Lokasi : Dusun Jatingarang, Kelurahan Tamanan, Kecamatan Banguntapan,
Kabupaten Bantul, Yogyakarta)
(Dok. Riyanto Soepo Ambar Isworo)

