

**MEMBACA DOMINASI MILITER DALAM MUSEUM & MONUMEN
KEDIRGANTARAAN INDONESIA**

Nanang Setiawan, Dwi Adi Wicaksono
Fakultas Ilmu Sosial, Hukum, dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Yogyakarta
Alumni, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada
e-mail: nanangsetiawan@uny.ac.id

Abstrak- Monumen serta Museum Pusat TNI Angkatan Udara mampu menyimpan berbagai ingatan serta menempatkan peran militer di mata masyarakat Indonesia. Hal ini yang kemudian dijadikan ide dasar dalam menentukan fokus penelitian. Menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat langkah, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi, penelitian ini difokuskan untuk membaca dominasi militer dalam museum kedirgantaraan Indonesia. Menggunakan cara pengamatan langsung dan berbagai sumber baik primer maupun sekunder seperti monograf serta artikel, penelitian ini menunjukkan bahwa melalui *public space* khususnya museum, simbol dan wacana direpresentasikan untuk menunjukkan sebuah identitas agar mengendap dalam ingatan masyarakat. Dengan demikian dapat diketahui, bahwa konstruksi sejarah melalui sebuah museum yang mengandung pengalaman masa lalu merupakan sebuah hal yang tidak dapat dielakkan. Lebih dari itu, museum telah dijadikan sebagai perantara guna memperkuat impresi bahwa militer menjadi pihak yang paling berperan dalam mengembangkan sektor kedirgantaraan di Indonesia. Berkaitan dengan hal tersebut sejarah kedirgantaraan sejak awal digambarkan sangat lekat dengan militer, karena institusi inilah yang paling dekat dengan aktivitas ini. Meskipun penerbangan sipil sebenarnya juga memiliki peran yang signifikan, akan tetapi pada akhirnya militer tetap mendominasi sejarah kedirgantaraan di Indonesia.

Kata kunci: *Monumen, Museum, Militer dan Sejarah Penerbangan*

**READING MILITARY DOMINATION IN INDONESIAN AEROSPACE
MONUMENTS**

Nanang Setiawan, Dwi Adi Wicaksono
Fakultas Ilmu Sosial, Hukum, dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Yogyakarta
Alumni, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada
e-mail: nanangsetiawan@uny.ac.id

Abstract- *Monuments and the Central Museum of the Air Force, in fact, are able to store various memories and place the military's role in the eyes of the Indonesian people. This is then used as the basic idea in determining the focus of research. Using a historical method consisting of four steps, namely heuristics, verification, interpretation, and historiography, this research focuses on reading military domination in Indonesian aerospace monuments. Using direct observation and various sources, both primary and secondary, such as monographs and articles, this study shows that through public spaces, especially museums, symbols and discourse are represented to show an identity so that it settles in people's memories. Thus it can be seen that the construction of history through a museum that contains past experiences is something that cannot be avoided. More than that, the museum has been used as an intermediary to strengthen the impression that the military is the party that has the most role in developing the aerospace sector in Indonesia. In this regard, the history of aerospace has been described from the start as being very close to the military, because this is the institution closest to this activity. Even though civil aviation actually has a significant role, in the end the military still dominates the history of aerospace in Indonesia.*

Keywords: *Monuments, Museum, Military and Aviation History*

Pendahuluan

Paper ini menjelaskan peran aktif militer dalam membangun sejarah kedirgantaraan sebagai bagian memori kolektif masyarakat dengan periode kajian sejak masa kolonial akhir hingga sekarang. Teknologi penerbangan menjadi salah satu hal yang tidak dapat dipisahkan dalam perkembangan suatu bangsa karena dapat merefleksikan berbagai hal seperti modernisasi, transportasi, perhubungan, konektivitas antar wilayah, relasi dengan negara asing bahkan dalam kasus tertentu juga berkaitan dengan perjuangan bangsa.

Narasi sejarah penerbangan di Indonesia cenderung berfokus pada hal yang terakhir, karena harus diakui penerbangan memiliki peran besar dalam perjuangan fisik selama periode Revolusi (Erma Octavia Puspita Dewi, 2017, p. 885). Penulisan sejarah kedirgantaraan Indonesia pada akhirnya cenderung menekankan pada peran militer terutama Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) sebagai pelopor utama dalam menumbuhkan kegiatan penerbangan. Sebelumnya pada periode kolonial, penulisan sejarah perintisan dan eksperimentasi juga selalu mengedepankan pihak militer sebagai aktor utamanya. Narasi yang dibangun dari perspektif ini hanya memberikan gambaran yang sangat terbatas pada perkembangan penerbangan militer. Faktor inilah menjadi salah satu penyebab penulisan sejarah teknologi penerbangan secara umum hanya terfokus pada pihak militer sebagai institusi yang mengembangkan serta mengoperasikan penerbangan dan bukan perkembangan kedirgantaraan secara komprehensif. Pada akhirnya format sejarah penerbangan yang diketahui oleh khalayak umum adalah sejarah yang cenderung mengarah pada sejarah militer bukan sebagai sejarah perkembangan penerbangan itu sendiri.

Penerbitan buku-buku sejarah penerbangan oleh TNI AU pada akhirnya memberikan akses lebih luas pada masyarakat untuk mendapatkan pengetahuan tentang awal mula teknologi penerbangan di Indonesia. Namun disisi lain ada semacam tendensi untuk mengukuhkan militer sebagai satu-satunya institusi yang paling “berjasa” dalam memelopori aktivitas penerbangan hingga berkembang sampai saat ini. Upaya membangun citra demikian melalui narasi sejarah pada akhirnya kurang memberikan perhatian terhadap awal mula dari penerbangan itu sendiri yang sebenarnya telah dimulai sejak periode kolonial. Selain itu, untuk memperkuat posisinya dalam memori masyarakat secara luas tentang perannya dalam sejarah kedirgantaraan, TNI AU kemudian mendirikan sejumlah monumen dan museum. Museum Dirgantara di Yogyakarta menjadi salah satu ruang publik yang digunakan TNI AU untuk memberikan sarana pengetahuan sejarah penerbangan serta memperkuat legitimasinya terhadap sejarah penerbangan nasional.

Berdasarkan pandangan umum maka pokok permasalahan yang dikaji dalam tulisan ini adalah mengapa perspektif militer begitu sangat mendominasi narasi sejarah penerbangan. Seperti yang dijelaskan pada paragraf-paragraf sebelumnya, sejarah penerbangan militer di Indonesia cenderung dipahami sebagai sejarah militer yang spesifik membahas peran angkatan udara dalam perjuangan revolusi fisik. Sangat sedikit sekali ruang dimana narasi mengenai penerbangan sipil dapat eksis. Narasi yang dibangun oleh pihak militer tanpa kehadirannya penerbangan di Indonesia tidak benar - benar berkembang seperti sekarang, meskipun sulit mengaitkan peran militer untuk mengembangkan sektor teknologi penerbangan secara keseluruhan. Pada akhirnya permasalahan ini membawa pada pertanyaan; bagaimana sejarah penerbangan di Indonesia disusun? Mengapa militer cenderung mendominasi narasi sejarah kedirgantaraan?

Metode penulisan ini akan menggunakan analisis sumber yang terdiri dari buku - buku atau majalah yang diterbitkan oleh militer atau literatur lain ditujukan untuk membahas perkembangan penerbangan di Indonesia. Analisis ini bertujuan untuk mengungkap bagaimana narasi sejarah tersebut dibangun sehingga menjadi sangat populer di masyarakat. Selain itu, tinjauan ke museum yang menyajikan perkembangan penerbangan di Indonesia juga menjadi bahan analisis dalam tulisan ini untuk meninjau bagaimana narasi sejarah kedirgantaraan militer kemudian diperkuat melalui sarana tersebut. Pembahasan dalam paper ini meminjam kerangka teoritik yang dikembangkan oleh Pierre Nora yaitu ‘sites of memory.’ Hal ini dikarenakan narasi tentang kedirgantaraan menjadi suatu penanda tentang masa lalu. Dalam hal ini militer khususnya angkatan udara memiliki peran serta legitimasi untuk merawat serta menghendaki bahwa institusi ini menjadi aktor utama dalam mengembangkan dunia penerbangan dalam memori kolektif masyarakat.

Beberapa tinjauan pustaka dalam tulisan ini antara lain; Budiawan dalam bukunya 'Sejarah Dan Memori' yang mengangkat mengenai bagaimana penciptaan memori dalam masyarakat melalui berbagai hal seperti ideologi, monumen, perayaan hingga penamaan suatu ruang publik (Budiawan, 2013, p. 24). Buku yang terdiri dari berbagai tulisan ini menjelaskan bagaimana faktor - faktor diluar historiografi juga memiliki peran signifikan dalam pembentukan memori kolektif dalam masyarakat. Pada bagian sejarah penerbangan itu sendiri Henry M. Dater mengulas mengenai bagaimana kemudian sejarah aviasi menjadi bagian penting pencapaian suatu bangsa dan dalam hal ini militer menjadi pihak yang paling berperan (Henry M. Dater, 1953, p. 191). John B Rae dalam literturnya juga membahas bagaimana kemudian sejarah kemajuan teknologi suatu bangsa sangat ditentukan oleh institusi yang mengembangkannya (John B. Rae 1961, p. 391). Sementara kajian berkaitan dengan penerbangan sebagai bagian dari kedaulatan negara menjadi kajian utama Sarah Jane Fox. Ia juga menjabarkan bahwa perkembangan teknologi penerbangan sangat ditentukan oleh kondisi negara dan institusi yang menaunginya (Sarah Janes Fox, 2014, p. 51).

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kepustakaan yang didukung dengan penerapan metode sejarah. Metode sejarah dipahami sebagai serangkaian prinsip dan prosedur yang sistematis dirancang untuk memfasilitasi pengumpulan sumber atau jejak-jejak sejarah, menganalisisnya secara kritis, dan menyusun sintesis yang tertulis berdasarkan temuan-temuan tersebut. Secara ringkas, metode sejarah terdiri dari beberapa tahapan utama, yaitu pemilihan topik, heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi (Kuntowijoyo, 2013, pp. 70-80).

Tahap heuristik berkaitan dengan pencarian dan penemuan sumber-sumber sejarah yang relevan untuk menjadi dasar utama bagi penyusunan sejarah. Selanjutnya, tahap kritik mencakup proses verifikasi sumber-sumber tersebut, baik secara eksternal (melalui pemeriksaan asal-usul dan konteksnya) maupun internal (dengan menganalisis konsistensi dan kredibilitas isi). Tahap interpretasi berfokus pada penafsiran makna dan konteks dari sumber yang telah diverifikasi, untuk menghasilkan pemahaman yang lebih dalam tentang peristiwa sejarah yang dimaksud. Historiografi, sebagai tahapan terakhir dalam rangkaian metode sejarah mencakup proses rekonstruksi secara imajinatif dan kreatif dengan tujuan untuk memberikan gambaran yang lebih komprehensif dan realistis tentang masa lampau. Dalam tahap ini, data yang diperoleh melalui proses heuristik dan kritik, dianalisis secara cermat untuk menghasilkan sebuah karya tulis ilmiah yang tidak hanya akurat, tetapi juga dapat dipertanggungjawabkan secara metodologis. Seorang sejarawan diharapkan untuk dapat menghasilkan tulisan sejarah yang tidak hanya memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yang berlaku, tetapi juga mampu menyampaikan pemahaman yang lebih mendalam tentang konteks historis dan dinamikanya.

Kajian ini didasarkan pada teori universal military services oleh Everret Carl Dolman. Teori ini menjelaskan bahwa militer menjadi pihak yang paling berperan tidak hanya dalam membentuk paradigma tentang pertahanan, tetapi juga politik hingga hal-hal yang berkaitan dengan aktivitas warga sipil (Everret C. Dolman, 2004, p. 6). Museum dan monumen perjuangan yang didirikan di Indonesia merupakan manifestasi militer untuk menanamkan memori kolektif dalam masyarakat serta menegaskan keberadaan mereka sebagai bagian sentral dalam narasi sejarah nasional. Pada perkembangannya narasi tentang pembentukan negara serta upaya-upaya untuk mempertahankan kedaulatan negara cenderung dominan dan diakui secara luas oleh masyarakat.

Hasil dan Pembahasan

Embrio Penerbangan di Indonesia

Penerbangan di Indonesia telah dimulai sejak periode kolonial tepatnya pada dekade awal abad ke-20, ketika para perwira militer Hindia Belanda yang telah lulus pendidikan di Eropa mencoba melakukan eksperimentasi terhadap wahana - wahana terbang baru. Salah satu pelopor penerbangan di Hindia Belanda pada periode tersebut adalah Alfred Emile Rambaldo yang sukses melakukan eksperimentasi penerbangan balon udara pertama di Hindia Belanda pada tahun 1910 di Batavia (S.P.L. Honore Naber, 1932, p. 34). Uniknyanya sebelum penerbangan perdana balon udara ini dimulai, sudah lahir sebuah organisasi yang menaunginya bernama *Nederlandsch Indische Luchtvaart Vereniging* pada bulan Juni 1909 dengan meniru konsep organisasi penerbangan di negara induk yaitu *Nederlandsch Luuchtvaart Vereniging* (NLV).

Sementara itu pengenalan pesawat terbang baru dilakukan pertama kali di Hindia Belanda pada tahun 1911 oleh seorang penerbang lulusan sekolah penerbangan Bleriot Perancis bernama Gijs Kuller. Ia melakukan penerbangan perdananya pada tanggal 18 Maret di lapangan Pasar Toeri Surabaya dengan menggunakan pesawat monoplane jenis Antoinette VII yang dirakitnya bersama para perwira *Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger* (KNIL) di fasilitas milik NV. Braat. Gijs Kuller kemudian mengadakan sejumlah tur ke beberapa daerah seperti Batavia, Yogyakarta, Semarang, Medan dan Alor Setar untuk memperkenalkan wahana terbang ini. Keberhasilan ini pada akhirnya menarik minat para petinggi KNIL untuk mengoperasikan pesawat terbang (Wim Schoenmaker & Thijs Postma, 1984, p. 105).



Gambar 1. Gijs Kuller, Pelopor Uji Coba Pengoperasian Pesawat Terbang di Hindia Belanda
Sumber: (Adrianus Darmawan, dkk, tanpa tahun, p. 16.)

Perwira KNIL yang giat mempromosikan diadakannya dinas penerbangan di Hindia Belanda adalah Ter Poorten seorang perwira artileri angkatan darat Hindia Belanda. Ide Ter Poorten ini kemudian sempat menimbulkan perdebatan di kalangan perwira tinggi KNIL, tetapi ia kemudian berhasil mendapatkan dukungan untuk menempuh pendidikan penerbangan di Belgia hingga tahun 1912. Setelah menempuh pendidikan dan menunjukkan keberhasilan dalam praktek penerbangan pertamanya pada tahun 1913, Ter Poorten kemudian mendapatkan dukungan dari Michielsen yang merupakan Panglima KNIL pada periode tersebut untuk membentuk divisi khusus penerbangan militer (Gerard Cassius & Thijs Postma, 1986, p. 12).

Pemerintah Hindia Belanda kemudian merespon keinginan KNIL ini dengan membentuk komisi khusus yang menaungi ujicoba pengoperasian penerbangan yaitu *Proefvliegafdeeling* pada tahun 1913. Meskipun Perang Dunia I masih berkecamuk, para perwira ini tetap mendapatkan pendidikan dengan baik di sekolah penerbangan Utrecht dan Soesterberg. Setelah para perwira ini lulus kemudian mereka mulai melakukan eksperimen pengoperasian pesawat terbang di Hindia

Belanda. Setelah dianggap layak komisi *Proefvliegafdeeling* kemudian diubah namanya menjadi *Militaire Luchtvaart* (ML) atau dinas penerbangan militer di Kalijati pada tahun 1914. Sementara itu angkatan laut yang sebelumnya hanya mengoperasikan balon udara untuk pengintaian, kemudian juga mengoperasikan pesawat terbang dan membentuk divisi baru yaitu *Marine Luchtvaart Dienst* (MLD).

Sebagai pelopor dinas penerbangan di Hindia Belanda, ML menghadapi berbagai kendala pada masa awal perkembangannya. Tantangan utama meliputi keterbatasan infrastruktur pendukung khususnya lapangan udara yang layak kondisi iklim tropis yang kurang sesuai bagi jenis pesawat yang digunakan, serta minimnya sumber daya manusia terlatih, baik pilot maupun teknisi. Untuk menjawab persoalan infrastruktur, pada tahun 1915 ML mengambil langkah strategis dengan mendatangkan pesawat amfibi (*hydroplane*) tipe Glenn Martin TT yang mampu mendarat dan lepas landas di perairan, sehingga tidak bergantung pada landasan darat. Upaya ini berlanjut pada periode berikutnya, hingga tahun 1917 tercatat beberapa pesawat baru didatangkan oleh KNIL dan menjalani uji coba operasional di Pelabuhan Tanjung Priok, sekaligus menandai fase awal konsolidasi penerbangan militer di Hindia Belanda. (Dwi Adi Wicaksono, 2024, p. 45-48).

Perairan akhirnya dipilih karena infrastruktur pendukungnya telah tersedia yaitu *pier* atau struktur bangunan yang biasa digunakan untuk menambatkan kapal. Baru pada perkembangannya ketika lapangan udara pertama di Hindia Belanda yang berada di Kalijati selesai dibangun, pesawat ini kemudian dimodifikasi sedemikian rupa agar dapat mendarat di darat. Lapangan udara ini kemudian diresmikan sebagai pangkalan sekaligus tempat untuk mendidik calon penerbang Hindia Belanda pada tahun 1917 dengan nama *Kalidjati Vliegveld*. Mulai periode ini penerbangan militer terus mengalami perkembangan dengan banyaknya pilot serta teknisi yang dihasilkan baik dari ML maupun MLD.

Sementara itu di bidang penerbangan sipil, pemerintah Hindia Belanda kemudian resmi mulai menjajaknya dengan terbitnya *Regeringsbesluit* 10 April 1919. Pada tahun ini pula dibentuklah komisi khusus untuk menangani studi awal pengoperasian penerbangan sipil di Hindia Belanda. Komisi ini juga memiliki tugas untuk mengajukan proposal lengkap kepada pemerintah koloni apabila studi awal mereka menunjukkan pengoperasian pesawat terbang dianggap layak. Komisi penerbangan Hindia Belanda pada bulan November 1919 kemudian mengusulkan proposal uji coba penerbangan internasional pada pemerintah Hindia Belanda yang dimulai pada awal tahun 1920. Akan tetapi, proposal ini ditolak oleh Pemerintah dengan alasan belum adanya lapangan udara yang layak untuk menjadi tempat uji coba penerbangan. Selain itu sejak tahun 1921, militer tidak lagi boleh terlibat dalam uji coba penerbangan sipil ini. Hal ini membuat *Commissie voor Luchtverkeerdienst* atau Komisi Lalu Lintas Udara, menjadi sangat tergantung pada kebijakan pemerintah kolonial.

Pihak perusahaan swasta dan perseorangan sejak tahun 1919 juga mulai mengajukan proposal uji coba dan konsesi pengoperasian penerbangan sipil kepada pemerintah Hindia Belanda namun ditolak oleh komisi tersebut. Presiden direktur *Factorij der Nederlandsche Handelsmaatschappij* juga berupaya mendapatkan konsesi penerbangan di Hindia Belanda dengan mendirikan *Luchtvaart Vereniging* atau “Asosiasi Penerbangan” pada akhir 1921, namun dengan berbagai alasan langkahnya ini juga ditolak oleh komisi lalu lintas udara (D.G. Stibbe & Dr. J Stroomberg, 1936, p. 575). Dukungan pengoperasian penerbangan untuk kepentingan sipil juga disuarakan oleh para anggota Asosiasi Perdagangan (*Handels Vereeniging*) di Surabaya pada bulan Januari tahun 1920. Mereka sangat menginginkan pembukaan penerbangan dengan rute Batavia menuju Surabaya dan rute internasional menuju negara induk. Hal ini diperkuat dengan rencana perusahaan penerbangan sipil pertama milik Belanda, *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (KLM)

yang akan membuka penerbangan menuju Hindia Belanda. Maskapai ini bahkan telah meminta *Commisie voor Luchtverkeerdienst* untuk memberikan informasi mengenai keadaan di Hindia Belanda serta kemungkinan dibukanya penerbangan menuju wilayahnya. Setelah melalui negosiasi yang panjang dengan komisi tersebut KLM kemudian berhasil mendapatkan prioritas konsesi selama 3 tahun untuk pengoperasian rute penerbangan Belanda menuju Hindia Belanda (D.G. Stibbe & Dr. J Stroomberg, 1936, p. 576).

Sementara itu, pembentukan maskapai penerbangan di Hindia Belanda terus mengalami penundaan akibat kurangnya dana serta dukungan dari banyak anggota di Dewan Hindia Belanda. Beberapa anggota *Volksraad* kemudian menyatakan bahwa opsi terbaik untuk pengoperasian penerbangan di Hindia Belanda adalah dengan melibatkan pihak militer yang sudah berpengalaman. Militer akan menjadi pihak pertama yang bertanggung jawab mengoperasikan penerbangan untuk kepentingan sipil di wilayah koloni, sekaligus memberikan rekomendasi layak atau tidaknya penerbangan tersebut dilakukan. Pemerintah kemudian mulai menyusun beberapa daftar lokasi pendaratan dalam pengoperasian penerbangan ini seperti Tanjung Priok, Batavia, Semarang dan Surabaya.

Divisi yang membawahi penerbangan militer angkatan darat Hindia Belanda yaitu *Luchtvaart Afdeling* KNIL atau LA- KNIL, kemudian melakukan ujicoba penerbangan dengan mengangkut surat dari Bandung menuju ke Batavia pada awal tahun 1923 (D.G. Stibbe & Dr. J Stroomberg, 1936, p. 557). Ujicoba penerbangann ini dianggap sukses dan diharapkan mampu memberi kepercayaan terhadap pihak *Volksraad* dan Dewan Hindia. Akan tetapi sampai uji coba kedua dilakukan, belum ada respon yang datang dari kedua pihak berwenang tersebut. Tidak adanya respon yang baik ini, pada akhirnya membuat pengembangan penerbangan sipil di Hindia Belanda sempat vakum selama hampir satu tahun.

Pengembangan penerbangan sipil di Hindia Belanda baru kembali berjalan pada awal 1924, ketika kondisi ekonomi di Hindia Belanda mulai membaik dan pos-pos pendapatan pemerintah kolonial mengalami surplus. Maskapai KLM merespon ini dengan kembali mengirim proposal kerjasama pengoperasian penerbangan dengan Hindia Belanda. Proposal ini diterima langsung oleh Gubernur Jendral berisi mengenai konsep kerjasama pengoperasian layanan lalu lintas udara dari Amsterdam menuju Batavia dan Surabaya dengan Semarang sebagai lokasi transit. Pemerintah Hindia Belanda kemudian merespon ini dengan mengeluarkan *Regeringsbesluit* No. 61 pada 29 April 1924 yang menetapkan pembentukan komisi khusus untuk melakukan peninjauan awal terhadap pengoperasian layanan penerbangan ini (D.G. Stibbe & Dr. J Stroomberg, 1936, p. 578). Komisi ini juga bertugas untuk memberikan rekomendasi terhadap pemerintah kolonial perihal pengoperasian layanan penerbangan.

Komisi ini kemudian melantik Mr. AFB Asselbergs sebagai ketua pada bulan Mei 1924. Setelah melalui studi lebih lanjut, komisi ini kemudian memberikan rekomendasi pada tanggal 15 Juli 1924 yang menyatakan bahwa untuk mengantisipasi semakin meningkatnya penerbangan internasional serta dominasi Inggris dalam melakukan penerbangan menuju negara-negara koloni termasuk Hindia Belanda, maka layanan penerbangan menuju dan di Hindia Belanda perlu dilakukan (H. Walaardt Sacre, W.P. Van De Abellen & EN F. Spittel, 1932, p. 62). Kebijakan untuk melonggarkan intervensi pemerintah juga perlu dilakukan selain agar pihak maskapai dapat lebih berperan dalam mengembangkan layanan penerbangan serta mengurangi ketergantungan moneter dan biaya dari pemerintah.

Rekomendasi ini mendapatkan sinyal positif dari pemerintah kolonial, akan tetapi pada tahun 1925 negosiasi pertama dengan KLM sebagai operator layanan penerbangan ini mengalami kegagalan. Hal ini disebabkan oleh ketidaksetujuan perwakilan KLM akibat pemerintah kolonial ingin memotong anggaran subsidi operasional maskapai ini di Hindia Belanda. Pemerintah kolonial

masih memberlakukan kebijakan pengetatan anggaran hingga 1927, meskipun ekonomi telah stabil yang akhirnya berdampak pada pengurangan pembiayaan termasuk pengembangan layanan penerbangan sipil (H. Walaardt Sacre, W.P. Van De Abellen & EN F. Spittel, 1932, p. 63). Perundingan kembali dilangsungkan pada bulan November akan tetapi pihak KLM sebagai operator tidak dilibatkan secara langsung dan hanya dilakukan oleh perwakilan dari pemerintah Belanda dengan pemerintah Hindia Belanda.

Perundingan ini akhirnya menghasilkan kesepakatan untuk kembali membentuk komisi yang membawahi penerbangan lintas benua antara Belanda dengan Hindia Belanda serta melibatkan KLM sebagai operatornya. Komite yang dinamai '*Committee vliegtocht Nederland-Indie*' dibentuk melalui keputusan yang tercantum dalam *Koloniaal Besluit* No. 42 tertanggal 20 September 1924. Komisi yang diketuai oleh C.J. Snijders ini, mendapatkan berbagai dukungan terutama dari para pebisnis serta masyarakat umum di Hindia Belanda dan Belanda. Komisi ini kemudian mulai menyusun persiapan teknis, keuangan hingga formalisasi izin layanan penerbangan. Tahap pertama pengoperasian penerbangan antar benua ini adalah melakukan uji coba penerbangan dari Amsterdam menuju ke Batavia dengan sejumlah rute transit. Penerbangan antar benua ini kemudian dilaksanakan pada 1 Oktober 1924, dengan menggunakan pesawat jenis Fokker F-VII yang dipiloti oleh J. van Der Hoop dan V.W. Poleman. Setelah melakukan penerbangan selama 127 jam dengan transit di beberapa negara, pesawat milik KLM berkode PK-AFB mendarat dengan selamat di Lapangan Udara Tjililitan pada 24 November (Gysbert Spit, 1931, p. 14).

Para pengusaha Hindia Belanda yang melihat suksesnya penerbangan ini juga melihat potensi pengembangan penerbangan di dalam wilayah koloni. Pada periode ini, baik masyarakat dan pemerintah kolonial sangat tertarik dengan berbagai teknologi baru termasuk penerbangan. Para pengusaha di Hindia Belanda menganggap bahwa dengan wilayah koloni yang cukup luas serta belum banyaknya akses transportasi yang menghubungkan langsung dengan daerah tempat aktivitas bisnis mereka, maka penerbangan menjadi alternatif yang sangat baik. Selain itu, mereka juga sangat terinspirasi berkembangnya penerbangan sipil di Eropa yang menghubungkan berbagai kota di benua tersebut.

Para pengusaha melalui perusahaannya yang berjumlah 32 ini akhirnya secara mandiri membentuk modal untuk mendirikan maskapai. Maskapai penerbangan swasta ini kemudian didirikan pada tahun 1928 dengan nama *Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM) (*Koninklijke Nederlandsch Indie Luchtvaart Maatschappij*, 1938, p. 5). Nama *Koninklijke* pada maskapai ini merupakan pemberian izin Ratu Wilhelmina untuk menghindari kerancuan dengan perusahaan lainnya yang bergerak dibidang asuransi yaitu *Nederlandsch Indische Levensverzekering en Liffente Maatschappij* (NILMIJ). Maskapai ini mulai beroperasi secara resmi pada tahun 1929 dengan menggunakan 3 armada pesawat jenis Fokker F-VII dan terus mengembangkan armada dan rutenya hingga akhir 1941 (Gysbert Spit, 1931, p. 16). Operasional maskapai ini terhenti operasionalnya ketika Jepang berhasil menguasai Hindia Belanda pada 1942 dan pada periode ini peran penerbangan sipil mulai mengalami penurunan akibat pendudukan. Selama pendudukan Jepang sebagian besar aktivitas penerbangan ditujukan untuk mendukung kegiatan militer serta sangat sedikit sekali ruang untuk perkembangan penerbangan sipil.

Periode pasca kemerdekaan, menjadi momentum semakin menguatnya peran pribumi dalam mengembangkan penerbangan. Pada periode ini para penerbang pribumi eks angkatan udara Hindia Belanda kemudian bergabung dengan kelompok Republik Indonesia. Beberapa orang diantaranya akan dianggap sebagai pelopor penerbangan Indonesia seperti; Adisutjipto, Adi Sumarmo, A. Halim Perdana Kusuma dan Husein Sastranegara.

Pada saat yang sama Belanda selain menempatkan pasukan militernya di berbagai wilayah di Indonesia juga berusaha membangun perhubungan kembali dengan mengoperasikan maskapai penerbangan sipil yaitu *Nederland's Indie Government Air Transport* (NIGAT) pada tahun 1947 (Dwi Adi Wicaksono, 2018, p. 120). Meskipun beroperasi sebagai perusahaan penerbangan sipil akan tetapi keberadaan maskapai ini lebih banyak dimanfaatkan untuk mendukung kepentingan Aksi Polisionil Belanda seperti mengangkut bekal logistik perang serta mengirimkan para pejabat sipil pada daerah - daerah yang telah dikuasai. Selain itu banyak dari pilot dan karyawan pada maskapai ini merupakan perwira militer yang sebelumnya pernah menjadi bagian dari Angkatan Udara Hindia Belanda.

Pihak Republik Indonesia pada periode revolusi juga mengoperasikan penerbangan sebagai bagian dari membangun perhubungan antara wilayah yang dikuasai serta melakukan misi perdagangan keluar negeri. Dapat dikatakan bahwa pihak Republik sejak awal telah menyadari pentingnya kehadiran penerbangan untuk mendukung upayanya menghadapi agresi militer Belanda. Pihak Indonesia kemudian melakukan serangan udara pertama terhadap pertahanan tentara Belanda di Ambarawa dan Salatiga pada bulan Juli 1947 (Dinas Penerangan TNI AU, 1981, p. 12). Serangan ini menjadi upaya pertama dan terakhir angkatan udara Republik Indonesia secara militer. Pasca serangan ini, pada bulan yang sama Belanda kemudian melakukan serangan balasan berkali-kali ke Maguwo yang menghancurkan sebagian besar aset pesawat terbang milik Indonesia. Pihak Indonesia kemudian lebih banyak melakukan aktivitas penerbangan sipil bahkan mendirikan perusahaan penerbangan sipil di Burma atau Myanmar dengan nama *Indonesia Airways*. Selain itu untuk memperbanyak sumber daya manusia dibidang penerbangan pemerintah Republik juga mengirim sejumlah orang untuk dididik menjadi penerbang dan *engineer* ke luar negeri (Dinas Penerangan TNI AU, 1996, p. 10).

Penerbangan di Indonesia mulai memasuki babak baru pada dekade 1950-an dengan diawali operasionalisasi maskapai penerbangan yang eksis hingga sekarang yaitu Garuda Indonesia Airways (GIA). Pembentukan maskapai ini sebenarnya sudah dimulai sebulan sesudah Konferensi Meja Bundar tahun 1949 dilaksanakan. Maskapai ini dibentuk dengan skema patungan (*joint-venture*) antara pemerintah Indonesia dengan KLM Belanda. Skema ini dipilih untuk mempermudah transfer pengetahuan (*transfer of knowledge*) terhadap manajemen, pilot, teknisi, serta profesi lain yang berkaitan dengan operasional maskapai ini. Setelah serangkaian perundingan dengan pihak KLM, Garuda Indonesia kemudian mulai resmi beroperasi pada bulan Januari 1950 dengan menerbangi rute domestik ke beberapa kota seperti Jakarta, Medan, Yogyakarta, Semarang, Surabaya, Denpasar dan Makassar (Dwi Adi Wicaksono, 2018, p. 125). Maskapai penerbangan ini menjadi perusahaan pertama yang menjadi target nasionalisasi pemerintah Republik Indonesia Serikat. Hal ini dapat terlihat dari klausul perjanjian pembentukan maskapai penerbangan yang salah satu poinnya adalah hak pemerintah Indonesia untuk menasionalisasi seluruh kepemilikan saham KLM sebagai partner apabila masa kontrak asistensi penerbangan telah selesai.

KLM sebenarnya memiliki peran besar dalam mengembangkan maskapai Garuda Indonesia, karena sama seperti halnya KNILM pada masa kolonial maskapai ini melakukan transfer pengetahuan tentang operasional maskapai pada pihak Indonesia. KLM melakukan ini dengan membentuk *Assistentie Group* KLM pada awal tahun 1950 yang anggotanya terdiri dari manajemen, pilot, teknisi dan jabatan teknis lainnya untuk mengisi kebutuhan sumber daya manusia dalam maskapai Garuda Indonesia Airways yang baru dibentuk. Para anggota *Assistentie Group* tersebut tidak hanya bertugas menjalankan operasional GIA tetapi juga melatih para manajer, kru pilot dan teknisi di Indonesia. Selain itu GIA juga mengirimkan calon pilotnya ke luar negeri untuk mengikuti pendidikan penerbangan sipil (Dwi Adi Wicaksono, 2018, p. 153).

Ketika GIA berhasil dinasionalisasi kepemilikan sahamnya oleh Pemerintah Republik Indonesia (RI) di akhir 1950-an, kinerja maskapai cenderung mengalami penurunan akibat sumber daya manusia yang akan menggantikan *Assistentie Group* KLM secara kuantitas tidak memenuhi. Pemerintah RI kemudian mengatasi hal ini dengan menyerahkan pengelolaan aset dan sumber daya manusia pada Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) untuk membantu kampanye pembebasan Irian Barat. Pada periode ini (1960-an awal) AURI berada masa keemasannya karena dalam banyak literatur yang diterbitkan militer, persenjataan dapat dikatakan canggih dengan kuantitas besar. Pada periode ini pula angkatan udara mulai menggunakan strategi militer yang lebih modern dari sebelumnya. Mayoritas alutsista tersebut didapatkan dari negara - negara Blok timur. Tahun 1965 hingga awal 1970-an, menjadi tolak balik perkembangan penerbangan militer sebagai akses dari semakin merenggangnya hubungan diplomatik dengan negara penyuplai persenjataan sejak peristiwa tahun 1965. AURI akhirnya mulai mengalami kemunduran sejak periode tersebut.

Penulisan Sejarah Kedirgantaraan Periode Kolonial

Masyarakat Hindia Belanda telah memiliki ketertarikan besar terhadap penerbangan sejak keberhasilan orang Eropa melakukan penerbangan dengan wahana yang mereka buat. Informasi mengenai hal ini tentu saja didapatkan masyarakat koloni melalui surat kabar hingga buku - buku yang mendeskripsikan penerbangan tersebut. Ketika beberapa orang perwira tentara Hindia Belanda mencoba melakukan percobaan penerbangan dengan balon udara, hal ini tentu saja menarik perhatian tidak hanya masyarakat umum, tetapi para jurnalis Hindia Belanda. Para jurnalis inilah yang akhirnya menginformasikan serta mengembangkan narasi mengenai uji coba penerbangan balon pertama. Penerbangan balon di Hindia Belanda sebenarnya inisiatif E. Rambaldo untuk mencoba bereksperimen dengan wahana terbang dan menguji apakah wahana ini cocok digunakan di iklim tropis. Para petinggi militer bukan lagi satu-satunya pihak yang tertarik dengan wahana ini, tetapi juga masyarakat sipil. Penerbangan balon akhirnya bukan lagi menjadi wahana untuk kepentingan militer tetapi sebuah hobi baru untuk masyarakat kelas menengah atas di Hindia Belanda. Surat kabar atau koran akhirnya menjadi hasil tulisan pertama yang merekam momen percobaan penerbangan tersebut. Seperti koran *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie* yang merekam pembentukan asosiasi penerbangan di Hindia Belanda ("Luchtvaart." *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie*, 08 Oktober 1909). Koran ini juga mencatat secara detail beberapa tahapan yang dilalui sebelum pembentukan asosiasi ini dimulai. Informasi tambahan juga diberikan seperti pengadaan balon udara dari perusahaan Franz Clouth serta anggaran senilai F 5.000 untuk kepentingan penelitian ilmiah dalam penerbangan. Penjelasan mengenai penjajakan penerbangan balon juga diberikan secara detail oleh surat kabar yang sama di bulan terbit yang berbeda.

Berdasarkan contoh diatas, surat kabar menjadi media yang penting untuk menyajikan narasi berkaitan dengan berbagai usaha dalam membangun aktifitas penerbangan yang pada periode tersebut masih bersifat eksperimen. Surat kabar menjadi narasi penting yang dapat diakses masyarakat luas sebelum adanya penyusunan sejarah penerbangan pada periode ini. Melalui media ini masyarakat koloni pada akhirnya mendapatkan pengetahuan dan informasi yang akhirnya menjadi memori mereka tentang perkembangan teknologi penerbangan. Selain itu, sebelum adanya buku yang membahas penerbangan di Hindia Belanda antusiasme masyarakat koloni terhadap teknologi balon terbang juga dimunculkan oleh informasi yang didapatkan dari surat kabar. Di sisi lain, keberhasilan Hindia Belanda dalam mengoperasikan wahana penerbangan pada awal abad ke-20 juga menjadi momen yang langka bagi sebuah negara koloni. Penerbangan perdana balon udara oleh Rambaldo pada tahun 1910 kemudian dicatat secara resmi oleh pihak KNIL empat tahun kemudian dalam laporan *Verslag van den Minister van Defensie* 1914. Selain itu, surat kabar dari

negara induk seperti *Nieuwsblad van Friesland* juga secara panjang lebar mengabarkan keberhasilan serta musibah penerbangan balon di Hindia Belanda dan memberikan sedikit informasi mengenai E. Rambaldo sebagai pencetus penerbangan tersebut (“Een Balon Vorengelukt.” *Nieuwsblad van Friesland*, 09 Agustus 1911).

Surat kabar ini memberitakan bahwa E. Rambaldo mengalami kecelakaan di Blora yang menyebabkannya tewas dalam penerbangan dari Surabaya menuju Batavia. *Nieuwsblad van Friesland* juga mengungkapkan bahwa dengan adanya kejadian ini kegiatan klub penerbangan balon di Hindia Belanda dibekukan. Sementara itu pihak militer terutama pihak Angkatan Laut Hindia Belanda mengeluarkan pernyataan bahwa penerbangan balon masih sangat aman dioperasikan di wilayah tropis Hindia Belanda dengan syarat pengawak merupakan orang terlatih dan berpengalaman. Pernyataan ini dikutip surat kabar *Vlissingen Courant* dari *De Locomotief* yang kemudian mendapatkan reaksi dari *Raad van Indie*. Seorang anggota Dewan Hindia dalam koran *Bataviasch Handelsblad* menyatakan bahwa pihak angkatan laut sebaiknya tidak mengeluarkan pernyataan terlebih dahulu sebelum investigasi kecelakaan ini selesai dengan hasilnya (“Raad van Indie: Onderzoek voor Rambaldo...” *Bataviaasch Handelsblad*, 02 November 1911). Hal ini tentu saja memperlihatkan adanya pertarungan wacana tentang masa depan penerbangan balon yang sejak pertama kali diluncurkan tidak hanya digunakan untuk militer, tetapi juga sebagai sarana rekreasi masyarakat sipil koloni dari golongan menengah keatas.

Sementara itu surat kabar lainnya yaitu *De Java Bode* menjelaskan dalam laporannya ujicoba wahana terbang oleh seseorang bernama Henry Broendgest di Bandung. Surat kabar tersebut menyebutkan bahwa Broendgest mengimpor 2 unit mesin terbang (pesawat terbang) dari Eropa untuk kepentingan eksperimentasi dan pengembangan hobi (“Vleigproeven in Nederlandsch Indië 13, 17 en 20 Mart.” *De Java Bode*, 25 Februari 1910). Pesawat ini tiba dari Eropa melalui pelabuhan Tanjung Priok dan kemudian dirakit di Bandung. Percobaan penerbangan ini mengalami kegagalan yang menyebabkan pesawat yang digunakan mengalami rusak parah. Kegagalan uji coba penerbangan ini, diakibatkan tidak terlatihnya pilot serta ia belum mempelajari teknik menerbangkan pesawat tersebut. Sementara itu, pada waktu yang sama dalam lingkup KNIL telah muncul ide untuk menggantikan balon udara dengan pesawat terbang seperti halnya yang sedang berkembang di Eropa. Sampai pada periode ini militer Hindia Belanda belum mengeluarkan buku yang secara khusus menjelaskan perihal perkembangan penerbangan. Informasi yang didapatkan masyarakat pada periode lebih banyak berasal dari surat kabar.

Penulisan sejarah dirgantara di Hindia Belanda mulai mendapatkan titik terang dengan terbitnya buku berjudul *Door de Lucht Naar Indie* yang diterbitkan pada tahun 1925. Buku ini secara garis besar berisi usaha maskapai penerbangan KLM untuk membangun penerbangan lintas benua menuju wilayah - wilayah koloni di timur. Sebagian besar isi buku ini memberi penjelasan mengenai bagaimana penerbangan lintas udara pertama KLM ini berjalan dari sudut pandang para awak pesawat. Para penulis yaitu J. van Der Hoop serta ANJ. Thommas Thuessink tidak lain adalah pilot yang terlibat langsung dalam penerbangan ini. C.J. Snijders selaku ketua komite dalam penerbangan ini dalam kalimat pembukanya menyatakan bahwa penerbangan ini merupakan puncak dari imajinasi serta pencapaian terbesar dalam dunia penerbangan Belanda karena dengan penerbangan ini, hubungan antara negara induk dengan Hindia Belanda diharapkan menjadi lebih erat. Lebih jauh, ia menjelaskan bahwa penerbangan ini memberi kontribusi penting bagi pengetahuan dan pengalaman dalam membangun koneksi penerbangan reguler dari Eropa menuju Hindia Belanda dan Australia. Pada pengantar, buku ini menjelaskan gambaran secara umum perkembangan penerbangan di Eropa.

Perkembangan penerbangan jelajah di negara di Eropa seperti Inggris, Jerman, Perancis dan Portugal juga menjadi bagian dari penjelasan dalam buku ini. Hal ini tentu saja berhubungan

dengan inspirasi yang didapatkan oleh pelaku penerbangan termasuk KLM sebagai maskapai penerbangan untuk melakukan penerbangan jarak jauh. Perkembangan penerbangan jarak jauh yang terus ditunjukkan oleh negara - negara Eropa pada akhirnya membuat Belanda ikut melakukan eksperimen ini. Hanya saja Belanda berani melibatkan maskapai penerbangan secara langsung, bukan seperti negara lain yang melakukan penerbangan jarak jauh secara perseorangan. Hal ini terkait dengan upaya jangka panjang Belanda untuk membangun lalu lintas udara menuju ke Hindia Belanda.

Pada bab-bab berikutnya buku ini memberi penjelasan panjang lebar mengenai perencanaan penerbangan jarak jauh ini dilakukan. Secara eksplisit buku ini menjelaskan kajian - kajian yang dilakukan komite untuk memastikan penerbangan ini dapat berjalan baik. Pada bab ini kiat dapat melihat bagaimana kebijakan politik begitu menentukan berbagai proses dalam mempersiapkan penerbangan ini. Pada bab berikutnya buku ini kemudian mulai menjelaskan berbagai tahapan yang dilakukan sebelum penerbangan dimulai. Kesulitan - kesulitan yang didapatkan sebelum penerbangan ini dimulai seperti kurangnya dana operasional hingga resiko besar yang akan dihadapi juga dijelaskan dalam buku ini. Dinamika pra-penerbangan ini dibahas dengan sudut pandang awak pesawat dengan menyertakan sejumlah foto. Kemudian pada bab - bab berikutnya menjelaskan bagaimana penerbangan antar benua tersebut dapat berjalan dengan segala rintangannya.

Penulis sekaligus awak pesawat dalam penerbangan ini, pada bukunya berusaha menjelaskan bahwa penerbangan jarak jauh ini telah merupakan usaha yang paling kompleks, karena sebelum penerbangan ada proses panjang yang harus dilalui. Proses penyiapan operasional penerbangan ini juga menyangkut konteks politik karena selain pemerintah sebagai penyedia anggaran juga menyangkut hubungan dengan negara koloni serta negara - negara lain yang akan dilalui selama penerbangan ini berlangsung. J. van Der Hoop menjelaskan bahwa meskipun persiapan dan keterampilan teknis telah dikuasai akan tetapi dukungan politik sangatlah penting. Hal ini diwujudkan dengan pembentukan komite khusus yang menaungi penerbangan ini baik di Belanda sebagai negara induk maupun di Hindia Belanda. Pada chapter mengenai berlangsungnya penerbangan ini, penulis menjabarkan bagaimana mereka berusaha *survive* dalam penerbangan ini serta impresi mereka terhadap negara - negara yang didarati sebagai tempat transit. Kemudian pendaratan di Hindia Belanda yang memberikan kesan mendalam tidak hanya bagi awak pesawat dalam penerbangan ini, tetapi juga pada masyarakat dan pemerintah koloni. Hal ini pada akhirnya juga menginspirasi negara koloni ini untuk mengoperasikan penerbangan sipil. Secara implisit penulis ingin menyatakan bahwa penerbangan menjadi aset penghubung yang penting bagi negara induk dan koloninya sebagai upaya untuk memperkuat konsolidasi khususnya secara politik. Buku ini tidak hanya menjadi semacam memorabilia kesuksesan penerbangan maskapai KLM antar benua dari negara induk menuju koloni, tetapi juga memantik keingintahuan masyarakat koloni terhadap perkembangan penerbangan yang nantinya diakomodasi sejumlah penulis pada dekade 1930-an.

Pada dekade 1930-an, buku mengenai sejarah kedirgantaraan kembali muncul di Belanda dengan memasukan Hindia Belanda ke dalam pembahasannya. Buku ini berjudul *25 Jaar Luchtvaart in Nederland* ini diterbitkan tahun 1932 yang membahas mengenai perkembangan penerbangan sejak pertama kali pesawat terbang diuji coba di Belanda tahun 1907 hingga tahun terbitnya buku tersebut. Salah seorang penulis dari buku ini yaitu F. Spittel merupakan salah seorang pionir penerbangan di Belanda yang pernah menjabat sebagai komandan pertama Divisi Penerbangan Militer Belanda. Ia memiliki spesialisasi penerbang setelah menempuh pendidikan sekolah penerbangan Blerriot Peancis. Ketika buku ini ia kerjakan bersama timnya, ia telah menjadi seorang pensiunan staf angkatan udara Belanda. Buku ini menjadi karya monumentalnya

yang merangkum perkembangan penerbangan Belanda beserta koloninya dari tahap eksperimentasi hingga operasional secara penuh. Pada buku ini ia memecah pembahasannya menjadi 3 kategori besar yaitu pendirian lembaga penerbangan, penerbangan militer dan penerbangan sipil.

Konteks mengenai penerbangan Hindia Belanda dimasukan ke dalam tiga kategori besar tersebut. Pada kategori pertama yaitu pendirian lembaga penerbangan, ia menjelaskan mengenai pendirian komite penerbangan serta asosiasi penerbangan Hindia Belanda. Penulis pada dua chapter ini mendeskripsikan perkembangan tidak hanya secara organisasional tetapi juga berbagai usaha untuk membangun penerbangan koloni seperti mengirim perwira untuk melakukan pelatihan di Eropa, mendatangkan wahana terbang sekaligus mengujicobanya hingga peran asosiasi penerbangan dalam menjaga keberlanjutan aktifitas ini. Pada chapter ini juga beberapa figur yang memiliki peran besar dalam mengembangkan penerbangan awal di negara koloni seperti E. Rambaldo, Van Houten dan Ir.Assellebergs. Penulis dalam buku ini berusaha memberikan kesan pada para pembaca bahwa pengembangan penerbangan di Hindia Belanda tidak hanya diliputi oleh masalah teknis seperti keterampilan pilot, karakteristik wahana terbang serta iklim yang jauh berbeda dengan Eropa. Resiko politik seperti penolakan pihak Dewan Hindia terhadap uji coba pengoperasian wahana terbang karena dianggap sebagai pemborosan anggaran serta keraguan terhadap keamanannya. Penulis kemudian menjabarkan usaha - usaha yang dilakukan oleh para pionir penerbangan Hindia Belanda untuk membuat uji coba penerbangan tetap dapat dioperasikan.

Pembahasan pada kedua bab lainnya yang membahas perkembangan penerbangan militer dan sipil dijelaskan secara deskriptif. Pada bagian perkembangan militer, buku ini menjabarkan mengenai pembentukan berbagai komisi yang bertugas menindaklanjuti kemungkinan pengoperasian divisi penerbangan di Hindia Belanda. Fokus dalam penjelasannya adalah bagaimana dewan Hindia dan KNIL dalam melakukan diskusi dan penjajakan lebih lanjut terhadap penggunaan pesawat terbang untuk kepentingan militer. Buku ini juga memberi ulasan mengenai eksperimentasi yang dilakukan oleh militer untuk menguji kelayakan pesawat terbang. Pada buku ini militer untuk pertama kalinya dalam penulisan sejarah kedirgantaraan ditempatkan sebagai pelopor kegiatan aviasi terutama dalam hal pengoperasian pesawat terbang. Sebagian besar pembahasan dalam buku ini menjelaskan upaya perwira militer dalam mengorganisir satuan uji cobanya (*proefafdeeling*) serta pendidikan yang mereka dapatkan selama di Eropa. Selain itu dalam buku ini juga terdapat penjelasan mengenai berbagai misi yang mereka lakukan setelah Dinas Penerbangan Hindia Belanda terbentuk. Pada bagian ini disebutkan para pilot militer menjadi orang pertama yang melakukan perhubungan dengan wilayah kepulauan lain serta berjasa untuk memberikan pengetahuan tentang medan yang akan didarati oleh penerbangan berikutnya. Pembahasan pada sub-bab mengenai penerbangan jelajah di Hindia Belanda juga memberikan kesan bahwa militer menjadi pihak yang paling berkepentingan untuk melakukan perhubungan di seluruh wilayah koloni. Hal ini semakin diperkuat dengan chapter yang menjelaskan pangkalan - pangkalan udara yang dibangun atas inisiatif KNIL untuk kepentingan militer dan pada perkembangannya penerbangan sipil juga menggunakan sarana tersebut.

Pada chapter mengenai penerbangan sipil atau *burgervlucht* yang disusun oleh F. Spittel banyak menjelaskan mengenai berbagai eksperimentasi penerbangan yang dilakukan oleh perseorangan serta upaya pemerintah negara induk dan koloni untuk membangun basis penerbangan sipil di Hindia Belanda. Pada sub-chapter pertama buku ini ia menjelaskan KLM sebagai entitas maskapai penerbangan sipil berhasil membuka penerbangan antar benua yang nantinya sangat bermanfaat untuk pembentukan lalu lintas udara internasional. Pada chapter yang membahas operasional awal penerbangan sipil di Hindia Belanda, buku ini cenderung lebih banyak mengulas pendirian serta aktifitas komisi yang menangani hal tersebut. Buku ini memberikan gambaran bahwa penerbangan sipil di wilayah koloni adalah sesuatu yang sangat politis karena

dalam perkembangan banyak sekali intervensi yang dilakukan oleh negara. Kerumitan - kerumitan dalam pengoperasian penerbangsipil ini dapat kita baca dari berbagai catatan audiensi dan perdebatan antara komite penerbangan dengan Dewan Hindia. Selain itu, buku ini juga menjelaskan bagaimana pemerintah kolonial sangat berkontribusi terhadap lalu lintas penerbangan internasional dengan mengizinkan KLM dan maskapai lainnya untuk membuka rute atau transit di Hindia Belanda.

Selain buku - buku tersebut masih ada literatur tentang penerbangan lain yang diterbitkan pada periode kolonial akhir lainnya yaitu buku *Wij Kijken Omhoog...* oleh A. Zimmerman dan *10 Vervlogen Jaren* oleh maskapai KNILM. Pada buku karangan A. Zimmerman, berisi ulasan mengenai perkembangan penerbangan sipil pada awal abad ke-20 hingga pertengahan dekade 1930-an. Pada chapter pertama ia lebih banyak memberikan penjelasan mengenai awal mula pesawat terbang pertama kali ditemukan serta menjadi populer sebagai sebuah transportasi. Pada penjelasan mengenai penerbangan di Hindia Belanda, buku ini membahas upaya militer yang berkontribusi dalam mengembangkan tidak hanya penerbangan untuk kepentingan institusinya sendiri. Akan tetapi juga aset - aset pendukung yang dibangunnya ternyata juga sangat berguna untuk kepentingan penerbangan sipil seperti lapangan udara, pusat navigasi dan pemantauan cuaca serta depo penimbunan bahan bakar (A. Zimmerman, 1936, pp. 12-18). Selain itu, buku ini juga cukup banyak memberi ruang pada penjelasan mengenai penerbangan sipil. Maskapai KNILM, juga menjadi objek utama yang dibahas dalam buku ini dengan mendeskripsikan mengenai awal mula pembentukan serta operasional maskapai ini secara singkat.

Literatur lain adalah buku yang diterbitkan KNILM yaitu *10 Vervlogen Jaren* merupakan buku yang diterbitkan untuk memperingati 10 tahun operasional maskapai tersebut. Buku ini berisi penjelasan mengenai operasional maskapai sejak pertama didirikan serta meninjau berbagai dampak positif dari eksistensinya. Buku ini juga memuat komentar dari pihak staf maskapai dan pemerintahan kolonial mengenai perjalanan maskapai ini selama 10 tahun terakhir. Buku ini menjadi tentu saja disusun dengan perspektif perusahaan sendiri serta kemungkinan besar juga ditujukan sebagai sarana sosialisasi manfaat dari kehadirannya pada masyarakat kolonial secara umum.

Kedua buku terakhir merupakan buku yang diterbitkan pada pertengahan 1930-an dan memuat informasi mengenai perkembangan sejarah penerbangan di Hindia Belanda. Pada buku karangan A. Zimmerman meskipun cukup memberikan penjelasan lengkap mengenai eksistensi penerbangan sipil di Hindia Belanda, tetapi sama seperti buku di pembahasan awal ia belum memberikan perhatian terhadap poin mengenai manfaat keberadaan aktivitas penerbangan tersebut bagi masyarakat di koloni termasuk para pribumi. Literatur sejarah kedirgantaraan yang kesemuanya telah dibahas tersebut, semuanya masih lebih banyak memberi penjelasan yang sifatnya berhubungan dengan peran elit militer dan politik. Hal ini terlihat dari pembahasan yang cenderung menekankan peran politik, elit militer serta organisasional dalam mengembangkan penerbangan di Hindia Belanda. Pada buku yang disusun oleh KNILM memang sedikit menampilkan keterangan berupa foto-foto yang meyakinkan bahwa penduduk non - Eropa juga mendapatkan manfaat dari eksistensi maskapai, akan tetapi tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai seberapa besar masyarakat koloni secara keseluruhan menerima manfaat dari keberadaan moda transportasi ini.

Museum dan Selebrasi

Penulisan sejarah kedirgantaraan di Indonesia menempatkan militer pada porsi yang cukup banyak dalam penerbitan buku resmi. Kebanyakan buku ini dapat dengan mudah ditemukan di perpustakaan milik institusi terkait maupun perpustakaan sekolah dan umum. Pembahasan pada buku yang diterbitkan pihak militer ini berkisar pada perkembangan organisasional serta misi-misi

yang diembannya. Dinas Penerangan Angkatan Udara (DISPENAU) menjadi pihak yang aktif memproduksi berbagai tema penulisan sejarah penerbangan militer untuk masyarakat luas. Institusi ini menggunakan sub-direktoratnya yaitu Sub Dinas Sejarah yang memainkan peran penting dalam melakukan penyusunan narasi - narasi sejarah TNI AU. Para anggota yang berkontribusi dalam penyusunan sejarah ini mayoritas merupakan perwira militer yang bekerja di DISPENAU, sedangkan sisanya merupakan sejarawan yang banyak bekerja di penyusunan sejarah militer atau resmi milik pemerintah. Berbeda dengan sejarah yang disusun oleh Dinas Penerangan Angkatan Darat, literatur sejarah yang disusun TNI AU cenderung lebih banyak diminati oleh masyarakat luas. Hal ini mungkin dikarenakan dalam buku - buku yang diterbitkan angkatan udara cenderung memiliki kesan yang lebih baik serta untuk anak - anak, remaja hingga orang dewasa, mereka cukup tertarik dengan ilustrasi atau gambar yang diberikan.

Selain membentuk narasi yang diterima oleh masyarakat dalam bentuk literatur dan publikasi, angkatan udara juga membangun monumen atau museum yang digunakan untuk menyimpan berbagai alutsista seperti pesawat tempur dan angkut, rudal, meriam senjata ringan hingga alat komunikasi militer. Museum yang menjadi ikon TNI AU saat ini adalah Museum Dirgantara Mandala yang berlokasi di Janti, Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta.



Gambar 2. Museum Pusat TNI-AU Dirgantara Mandala.

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Pemilihan Kota Yogyakarta sebagai tempat berdirinya museum ini memiliki secara historis memiliki makna tersendiri. Kota ini pada Periode Revolusi merupakan pusat awal pengembangan penerbangan militer pertama pihak Republik Indonesia (Imam Mashud, 2022, p. 84). Pangkalan Maguwo selain menjadi satu - satunya lapangan udara yang dimiliki pihak Republik pada periode tersebut juga berperan sebagai sarana pelatihan bagi kadet penerbangan generasi berikutnya serta sebagai infrastruktur penghubung baik antar wilayah dikuasai oleh Republik atau dengan negara sahabat.

Museum Dirgantara Yogyakarta menampilkan berbagai koleksi terutama pesawat terbang yang pernah digunakan TNI AU dari awal masa baktinya pada Periode Revolusi hingga tahun 2000-an. Pada halaman utama diluar museum terdapat beberapa pesawat terbang yang berukuran besar dan baru saja dipensiunkan dan tidak mendapatkan ruang yang cukup di dalam museum. Sementara itu pada bagian museum ini pada ruang awal pengunjung akan diperlihatkan diorama mengenai pembentukan awal serta misi yang dilakukan TNI AU selama periode Revolusi. Pada ruang berikutnya pengunjung disajikan biografi singkat para “bapak penerbangan” Indonesia yang merupakan para pahlawan angkatan udara yang gugur selama periode Revolusi. Foto - foto dengan deskripsi tentang misi yang sedang diemban juga terdapat di ruang pameran berikutnya. Setelah ruang pameran foto kemudian ruang pameran utama berisi berbagai alutsista yang pernah digunakan TNI AU (Imam Mashud, 2022, pp. 85-91).

Museum Dirgantara Mandala meskipun sedikit sekali narasi atau deskripsi yang diberikan serta hanya berfokus memamerkan alutsista yang pernah digunakan, akan tetapi museum ini cenderung lebih banyak disukai masyarakat terutama generasi muda. Mungkin tidak banyak pengunjung yang dapat memahami perkembangan atau peristiwa sejarah yang dialami oleh TNI AU, namun hal membuat ini menjadi unik karena militer terutama Angkatan Udara pada akhirnya mampu membangun *sites of memory*-nya sebagai memori yang jauh lebih dapat diterima masyarakat tanpa perlu membangun narasi rumit seperti halnya narasi sejarah milik Angkatan Darat. Hal lainnya adalah narasi yang dibangun dalam deskripsi tentang sejarah perkembangan TNI AU ada museum ini cenderung lebih banyak ditekankan pada Periode Revolusi. Periode ini menjadi sakral karena dalam narasi tersebut legitimasi TNI AU sebagai pelopor kedirgantaraan di Indonesia dimunculkan melalui diorama serta deskripsi mengenai para pahlawannya. Periodisasi yang ditampilkan dalam museum tentu saja menghilangkan beberapa tahun yang dianggap tidak menguntungkan bagi eksistensi TNI AU seperti dalam literatur yang dibuat oleh DISPENAU.



Gambar 3. Replika Dakota VT-CLA di Monumen Ngoto
Sumber: Fandy Aprianto Rohman.

Monumen lainnya yang masih berhubungan dengan perjuangan TNI AU pada periode Revolusi adalah Monumen Ngoto dan stasiun pemancar radio Playen. Keduanya juga terletak di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Monumen Ngoto adalah situs didedikasikan untuk mengenang gugurnya para pahlawan pelopor penerbangan militer yaitu Adi Soetjipto, dkk (Dadan Adi Kurniawan, 2019, p. 82). Situs ini terletak di desa Ngoto, Kapanewon Sewon, Kabupaten Bantul yang menjadi tempat jatuhnya pesawat Dakota VT-CLA setelah disergap pesawat pemburu milik Belanda. Sementara itu, stasiun pemancar radio Playen milik TNI AU memiliki peran penting untuk membangun perhubungan dan komunikasi pada periode Revolusi.

Kedua monumen digunakan untuk mendukung narasi tentang peran TNI AU untuk melawan pendudukan Belanda selama periode Revolusi. Uniknya, monumen Ngoto telah dibangun sejak tahun 1948 atau ketika Belanda masih melakukan pendudukan di Yogyakarta. Fakta ini menegaskan bahwa militer khususnya angkatan udara telah menaruh perhatian pada penanaman memori kolektif pada masyarakat terutama perannya dalam perjuangan mempertahankan kemerdekaan (Chappy Hakim, 2010, p. 66).

Selain periode Revolusi, sebenarnya TNI AU juga memiliki catatan sejarah yang penting dalam hal mendukung penumpasan berbagai pemberontakan pada dekade 1950-an. Modernisasi persenjataan serta keterlibatannya dalam kampanye pembebasan Irian pada awal tahun 1960-an juga memiliki arti penting bagi penulisan sejarah versinya. Namun, narasi-narasi tersebut tidak mendapatkan publikasi yang cukup dibandingkan angkatan darat. Hal ini berkaitan dengan

penulisan sejarah resmi pada rezim Orde Baru yang mementingkan narasi militer terutama angkatan darat beserta figur utamanya yaitu Soeharto.

Penulisan sejarah versi Orde Baru ini membuat narasi - narasi sejarah lain khususnya non-angkatan darat menjadi tidak begitu penting sekalipun angkatan udara tetap dapat membangun beberapa monumen. Narasi yang ditampilkan pada banyak monumen TNI AU bertema perjuangan cenderung lebih sedikit. TNI AU cenderung lebih banyak menggunakan display berupa pesawat, radar dan peralatan lainnya untuk menarik minat masyarakat. TNI AU juga menggunakan berbagai monumen yang diletakkan di area publik untuk kepentingan memperkenalkan kedirgantaraan versinya. Monumen - monumen di area publik ini umumnya tidak secara spesifik digunakan untuk memperingati aksi heroik militer. Namun, lebih bersifat edukasi dan keindahan pada ruang publik seperti taman, sekolah, gedung milik institusi atau tempat-tempat wisata. Monumen tersebut umumnya berupa pesawat yang sudah tidak digunakan oleh TNI AU dan diletakkan di atas pedestal tinggi agar mudah ditangkap secara visual oleh publik.

Elemen lain untuk memperkuat TNI AU dalam memori kolektif dalam masyarakat adalah mengadakan peringatan dengan membuka seluasnya untuk masyarakat untuk berpartisipasi sebagai pengunjung di dalamnya atau biasa disebut *Open House* baik dalam skala nasional untuk memperingati Hari Ulang Tahun TNI AU maupun dalam skala kecil yaitu satuan - satuan di bawahnya. Dalam pameran ini biasanya pengunjung dapat mengakses atau bahkan membeli buku - buku sejarah yang diterbitkan oleh TNI AU dan dengan ini masyarakat kembali mendapatkan pengetahuan tentang sejarah penerbangan dari sisi militer. Pada akhirnya selebrasi yang tadinya hanya eksklusif bagi institusi TNI AU, pada akhirnya juga menjadi bagian dari terpisahkan dalam event masyarakat umum.

Simpulan

Sejarah kedirgantaraan sejak awal memang sangat lekat dengan militer, karena institusi inilah yang paling dekat dengan aktivitas ini. Meskipun penerbangan sipil sebenarnya juga memiliki peran yang signifikan, akan tetapi pada akhirnya militer tetap mendominasi sejarah kedirgantaraan di Indonesia. Hal ini dikarenakan secara teknis pihak militer lah yang pertama kali menguasai aspek - aspek pengetahuan dan teknis dalam penerbangan. Seperti halnya yang telah dijabarkan dalam bagian pembahasan baik pada periode kolonial maupun Indonesia, militer lah yang kemudian menjadi aktor utama dalam narasi sejarah kedirgantaraan.

Penulisan sejarah penerbangan periode kolonial cenderung menekankan pada upaya militer untuk melakukan eksperimentasi, serta percobaan - percobaan penerbangan yang nantinya bermanfaat tidak hanya untuk institusinya sendiri tetapi juga penerbangan sipil. Militer sebagai aktor utama dalam narasi sejarah kedirgantaraan kemudian dilanjutkan oleh angkatan udara Indonesia dengan mengambil periode revolusi sebagai awal mula lingkup temporalnya. Penyusunan narasi sejarah kedirgantaraan periode kolonial maupun Indonesia sangat dipengaruhi oleh perspektif militer, karena selain menjadi satu-satunya pihak yang terlibat secara langsung, juga karena penulisan sejarah menjadi sangat penting bagi citra dan eksistensinya di masyarakat. Sementara itu, dalam konteks penulisan narasi sejarah yang dilakukan TNI AU, hal ini tentu berkaitan dengan upayanya untuk dikenal oleh masyarakat luas serta mendapatkan pengakuan bahwa institusi ini memiliki peran besar dalam perjalanan bangsa.

TNI AU dalam hal ini berusaha membangun *sites of memory* pada masyarakat dengan mendekatkan diri secara langsung melalui publikasi berupa majalah hingga buku sejarah penerbangan versinya yang dapat dengan mudah diakses. Buku atau publikasi lain yang diterbitkan oleh DISPENAU mayoritas disusun periodisasi dengan deskripsi sedemikian rupa yang tidak hanya memberikan pengetahuan tetapi juga menjadi memori yang diterima masyarakat luas. Lebih lanjut,

dominasi sejarah militer dalam kedirgantaraan Indonesia selain didukung oleh narasi sejarah yang melegitimasi perannya, TNI AU juga menggunakan elemen lain untuk memperkuat posisinya dalam sejarah penerbangan yaitu dengan mendirikan museum yang dengan mudah diakses pengunjung serta perayaan yang melibatkan masyarakat sipil. Pada akhirnya upaya yang dilakukan TNI AU ini berhasil menjadikan narasi sejarah kedirgantaraan versinya sebagai sesuatu yang secara umum sangat diterima bahkan mendapatkan tempat dalam memori masyarakat tentang sejarah penerbangan di Indonesia. Hal ini juga diimbangi dengan kegiatan yang dapat diikuti oleh masyarakat secara umum seperti Gebyar Dirgantara atau event-event lain yang berhubungan hari besar seperti ulang tahun skadron, institusi maupun organisasi yang dibawahinya mampu menjadi daya tarik.

Sementara itu penulisan sejarah penerbangan sipil belum banyak berkembang sampai sebelum tahun 1990-an. Mayoritas pembahasan mengenai sejarah penerbangan sipil hanya menjadi satu bagian kecil dalam buku yang dominan pembahasan penerbangan militernya. Produksi narasi mengenai penerbangan sipil yang terlalu sedikit pada akhirnya belum mampu melengkapi khasanah sejarah penerbangan di Indonesia membuat narasi sejarah yang disusun pihak militer cenderung lebih banyak diketahui masyarakat luas. Meskipun demikian, sejarah kedirgantaraan versi sipil perlu disusun secara lebih komprehensif untuk menghasilkan narasi penyeimbang dari sejarah kedirgantaraan versi militer.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. "Een Balon Vorengelukt". *Nieuwsblad van Friesland*, 09 Agustus 1911.
- Anonim. "Luchtvaart". *Het Nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie*, 08 Oktober 1909.
- Anonim. "Vleigproeven in Nederlandsch Indie 13, 17 en 20 Mart". *De Java Bode*, 25 Februari 2010.
- Anonim. "Raad van Indie: Onderzoek voor Rambaldo...". *Bataviaasch Handelsblad*, 02 November 1911.
- Budiawan. (2013). *Sejarah dan Memori; Titik Sim pang dan Titik Temu*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Cassius, Gerrard & Thijs Postma. (1986). *40 Jaar Luchtvaart in Indie*. Alkmaar: De Alk bv.
- Darmawan, Adrianus, dkk. (tanpa tahun). *Sejarah Penerbangan Indonesia: Lewat Udara Menyatukan Nusantara*. Jakarta: Gramedia Majalah & Kompas Gramedia.
- Dater, Henry M. (1953). "Needed -American Aviation History." *Military Affairs*, Vol. 17, No. 4, pp. 191 - 194.
- Dewi, Erma Octavia Puspita. (2017). "Lembaga Pendidikan Penerbangan Angkatan Udara Yogyakarta Tahun 1945-1965". *Avatara*, Vol 5, No. 3, pp. 881- 894.
- Dinas Penerangan TNI AU. (1996). *50 Tahun Emas TNI Angkatan Udara*. Jakarta Dispenau.
- _____. 1981. *Sejarah TNI Angkatan Udara Jilid 1 (1945 - 1950)*. Jakarta: Dispenau.
- Dolman, Everret Carl. (2004). *The Warrior State; How Military Organization Structure Politics*. New York: Palgrave Macmillan.
- Fox, Sarah Jane. (2014). "The Evolution of Aviation in Times of War and Peace". *International Journal on World Peace*. Vol. 31, No. 4, pp. 49 – 79.
- Hoop, J Van Der. (1925). *Door De Lucht Naar Indie*. Amsterdam: Scheltens & Giltay.
- Koninklijke Nederlandsch Indie Luchtvaart Maatschappij. (1938). *10 Vervolgen Jaren*. Batavia: KNILM.
- Kurniawan, Dadan Adi. (2019). *Sejarah Penerbangan Di Surakarta*. Surakarta: UNS Press.
- Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

- Mashud, Imam. (2022). "Historiografi Ruang kronologi Museum Dirgantara Mandala Yogyakarta". *Mukadimah*, Vol. g, No, 1, pp. 82-93.
- Naber, S.P.L. Honore Naber. (1932). *A.E. Rambaldo Luitenant ter zee der tweede klasse: Baanbreker voor de luchtvaart in Nederland in West en Oost Indie 1879 - 1911*. The Hague.
- Rae, John B. (1961). "Science & Engineering in The History of Aviation." *Technology and Culture*, Vol. 2 No. 4, pp. 391 - 399.
- Sacre, H. Walaardt W.P. Van De Abellen & EN F. Spittel. (1932). *Vijf-en Twintig Jaar Luchtvaart in Nederland*. Amsterdam: A. J. Stronghold.
- Schoenmaker, Wim & Thijs Postma. (1984). *Aviateurs in het Eerste Uur; De Nederlandsche luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog*. Weesp: Romen Luchtvaart.
- Spit, Gysbert. (1931). *Praat en Plaat; Amsterdam - Batavia Der KLM*. Middelburg: Firma G.W. Den Boer.
- Stibbe D.G. & Dr. J Stroomberg. (1936). *Encyclopediae van Nederlandsch Indie. Tweede Druk*. Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Wicaksono, Dwi Adi. (2018). *Membangun Jembatan Udara; Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai Penerbangan Sipil Indonesia 1928 -1942*. Bangkalan: Terang Mentari.
- Wicaksono, Dwi Adi. (2024). *Terbang di Atas Koloni: Pembentukan dan Dinamika Maskapai Penerbangan KNILM*. Bangkalan & Yogyakarta: Terang.
- Zimmerman, A. (1936). *Wij Kijken Omhoog; Een Indisch Jongensboek over Vliegen en Vliegers*. Amsterdam: Kolf & Co.