

## BADAN PENASIHAT PUSAT PPAU PERIODE 2023 - 2028



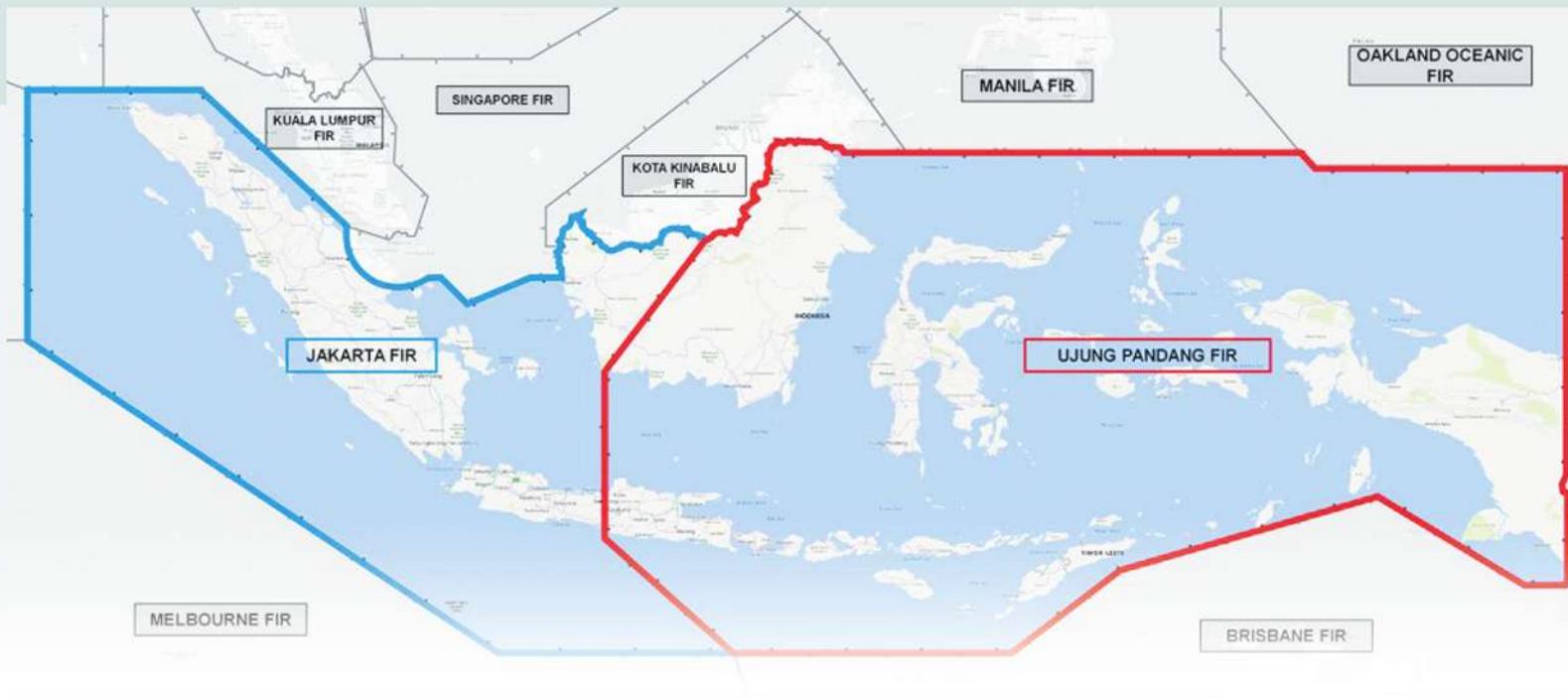
- KETUA**  
Marsekal TNI (Purn) Djoko Suyanto
- WAKIL KETUA I**  
Marsekal TNI (Purn) Imam Sufaat
- WAKIL KETUA II**  
Marsekal TNI (Purn) Agus Supriyatna
- SEKRETARIS**  
Marsda TNI (Purn) Imam Wahyudi
- ANGGOTA**  
Marsekal TNI (Purn) Rilo Pambudi  
Marsekal TNI (Purn) Sutria Tubagus  
Marsekal TNI (Purn) Hanafie Asnan  
Marsekal TNI (Purn) Chappy Hakim  
Marsekal TNI (Purn) Herman Prayitno  
Marsekal TNI (Purn) Subandrio  
Marsekal TNI (Purn) Hadi Tjahjanto  
Marsdya TNI (Purn) Suprihadi  
Marsdya TNI (Purn) I.G. Made Oka  
Marsda TNI (Purn) Suparman N  
Marsda TNI (Purn) Sardjono  
Marsda TNI (Purn) Tri Wibowo  
Marsda TNI (Purn) FX. Soejitno  
Marsma TNI (Purn) Nanok Suratno  
Kolonel (Purn) Hersoebeno

## BADAN PENGAWAS PUSAT PPAU PERIODE 2023 - 2028



- KETUA**  
Marsekal TNI (Purn) Putu Dunia
- WAKIL KETUA I**  
Marsdya TNI (Purn) Imran Baidirus
- SEKRETARIS**  
Marsma TNI (Purn) Dumex Dharma
- ANGGOTA**  
Marsda TNI (Purn) Polter Gultom  
Marsda TNI (Purn) Mawardi  
Marsda TNI (Purn) Dwi Putranto  
Marsda TNI (Purn) Joko Seno  
Marsda TNI (Purn) Amrizal  
Marsma TNI (Purn) Suyoko Cipto  
Marsma TNI (Purn) M. Lutfi

# KESEPAKATAN PELAYANAN RUANG UDARA ANTARA PEMERINTAH INDONESIA DENGAN SINGAPURA



Kemendiknas Bidang Kemaritiman dan Investasi mengatakan bahwa sebagai tindak lanjut ditandatanganinya persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas Flight Information Region (FIR) Jakarta dan Flight Information Region (FIR) Singapura, Presiden RI Joko Widodo menetapkan Peraturan Presiden Republik Indonesia (Perpres) Nomor : 109 Tahun 2022 tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Singapura tentang Penyesuaian Batas FIR Jakarta dan FIR Singapura.

Penetapan Perpres 109/2022 tersebut sekaligus mencabut Keputusan Presiden Republik Indonesia (Kepres) Nomor : 7 tahun 1996 tentang Pengesahan *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on*

*the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*, dinyatakan tidak berlaku. Dengan telah ditetapkannya Perpres 109/2022 itu pula, diharapkan dapat menjadi pedoman dalam penyusunan peraturan perundang-undangan terkait pengelolaan ruang udara di wilayah Republik Indonesia.

## Permasalahan Tiga Dimensi

Alif Nurfakhri Muhammad, Dosen Hukum Internasional Publik di Fakultas Hukum Universitas Indonesia mengatakan, Perjanjian FIR tahun 2022 yang telah ditandatangani menjadi bukti bahwa Indonesia tetap berdaulat pada wilayah udaranya sendiri. Penandatanganan perjanjian penyesuaian batas *Flight Information Region* (FIR) yang dilakukan antara Indonesia dan Singapura pada 25 Januari 2022 merupakan berita baik perjuangan Indonesia dalam

mengambil kembali pengelolaan penyediaan jasa navigasi ruang udara di atas wilayah Riau, dan Kepulauan Riau. Perlu diketahui, bahwa garis batas yang dimaksud bersifat tiga dimensi, yakni ada batas secara vertikal dan horizontal. Batas horizontal sendiri sudah ditetapkan sejak 1948 pada *South East Asia Regional Air Navigation (RAN) Meeting* yang dilaksanakan di New Delhi, India. Batas-batas horizontal yang ditentukan antara FIR Singapura dan FIR Jakarta (saat itu, FIR Batavia), merupakan batas yang disetujui antara Pemerintah Inggris di Singapura, dan Pemerintah Belanda di Indonesia saat itu.

Walaupun telah “disetujui” Belanda dengan berat hati, dan Belanda telah secara jelas mengekspresikan keberatannya. Belanda mengatakan bahwa, ke depannya, ada kecenderungan pengelolaan ruang udara di atas Riau dan Kepulauan Riau yang akan dilakukan melalui kontrol

FIR di Singapura akan mengganggu penerbangan militer di sekitarnya. Untuk menanggulangi hal tersebut, suatu persetujuan dilakukan antara Pemerintah Inggris dan Belanda. Salah satu poin persetujuan adalah bahwa, pengelola FIR Singapura harus selalu menyediakan *block clearance* dan mengalokasikan jalur udara tertentu setiap ada pesawat militer yang akan melintas atau mendarat di wilayah-wilayah yang navigasinya dikelola melalui Singapura. Namun, perjanjian yang hanya tertuang di notulensi pertemuan tidak berlanjut kepada suatu perjanjian antara Indonesia dan Singapura, dua negara yang tidak lama kemudian melanjutkan keanggotaan Inggris dan Belanda di ICAO dalam kaitannya dengan pengelolaan ruang udara di wilayah tersebut.

Perjanjian yang baru saja ditandatangani Indonesia bukanlah perjanjian pertama yang ditandatangani oleh Indonesia. Pada tahun 1995, Indonesia dan Singapura telah menandatangani perjanjian yang tidak hanya memperjelas batas-batas ruang udara Indonesia yang pengelolaan dilakukan pada FIR Singapura, tetapi juga mendelegasikan ruang udara tersebut untuk dikelola oleh Singapura. Perjanjian tersebut kemudian dibawa dan ditolak oleh ICAO pada RAN Meeting yang dilakukan setelahnya. Pemahaman perjanjian penyesuaian garis batas FIR antara FIR Jakarta dengan FIR Singapura harus dipandang dari tiga dimensi.

**Dari Dimensi Geografis,** perjanjian yang ditandatangani tahun 2022, Indonesia akan mengelola 29% Ruang Udara pada wilayah FIR Singapura, yakni ruang udara yang masuk ke dalam kedaulatan Indonesia,

dan Singapura akan tetap mengelola FIR Singapura pada ketinggian 0 hingga 37.000 kaki, dan pada radius 90 nm yang mencakupi wilayah udara di sekitar Singapura. Hal ini berarti, bahwa wilayah yang dikategorikan sebagai FIR Singapura akan terbelah menjadi Ruang Udara Singapura hingga ketinggian 37.000 kaki, dan Ruang Udara di atas Laut Cina Selatan. Pembagian seperti ini bertentangan dengan kaidah pembagian FIR yang disusun dalam Annex 11 Konvensi Chicago 1944, karena memotong satu *Flight Information Region* menjadi dua region tidak bersambung yang dikelola oleh satu ATC. Pemotongan ini berpotensi tidak disetujui dalam mekanisme RAN Meeting ICAO sebagai otoritas yang dapat memutus pembagian dan batas - batas *Flight Information Region*.

**Dari Dimensi Hukum,** terdapat dua pendapat berbeda dalam memahami hal ini. Bagi masyarakat yang memandang persoalan pengelolaan FIR oleh Singapura adalah persoalan kedaulatan, perjanjian ini tidak menjawab permasalahan yang terjadi, bahwa Indonesia sebagai negara berdaulat, belum mengelola ruang udaranya secara eksklusif pada ruang udara di atas Riau dan Kepulauan Riau. Eksklusivitas tersebut adalah kekhususan yang telah diatur pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 dan berdasarkan Pasal 28, negara wajib mengelola navigasi di wilayah udaranya. Pengelolaan ketinggian 0-37.000 kaki pada radius 90 nm tersebut dapat dianggap sebagai derogasi kedaulatan Indonesia oleh Singapura, bahkan mungkin oleh ICAO.

**Dimensi Teknis,** salah satu poin perjanjian yang dilakukan tahun 2022 adalah pembuatan suatu *framework*

untuk menjamin adanya *civil-military cooperation* ATC di wilayah FIR Singapura. *Framework* ini ditujukan untuk menjamin adanya jalur komunikasi antara ATC militer Indonesia pada wilayah tersebut, dan ATC Sipil Singapura pada wilayah FIR Singapura.

Selain merupakan bentuk kerja sama untuk menjamin pengamanan wilayah udara Indonesia terhadap pelanggaran wilayah udara, seharusnya *framework* ini juga mengatur prioritas penerbangan militer Indonesia pada wilayah Indonesia yang didelegasikan pengelolaannya ke Singapura, sesuai dengan konsep *Block-clearance* yang telah disetujui pada RAN Meeting tahun 1948. Selain itu, *framework* lainnya yang akan disusun untuk pendelegasian ini harus juga menjamin bahwa pengelolaan yang dilakukan Singapura, harus benar-benar sebatas pengelolaan. Indonesia harus tetap memegang kuasa untuk mengeluarkan izin-izin terbang (*Diplomatic Clearance, Security Clearance, dan Flight Clearance*) bagi pesawat udara yang akan menggunakan rute udara Indonesia yang tercakup dalam FIR Singapura di ketinggian 0-37.000 kaki dan radius 90 nm tersebut.

### **Proses Penandatanganan Penyesuaian Batas FIR, Manfaat serta Kesiapan pengelolaan FIR.**

Indonesia dan Singapura telah menyepakati dilakukannya penyesuaian garis batas ruang udara FIR, di mana dengan kesepakatan ini seluruh wilayah teritori Indonesia, khususnya area di atas Kepulauan Riau dan Natuna yang dulunya merupakan bagian dari FIR Singapura, masuk menjadi bagian FIR Jakarta.

Status FIR sebelum dan sesudah kesepakatan. Sebelum ada kesepakatan, masih ada teritori wilayah Indonesia yg masuk FIR Singapura yakni ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna.

Setelah kesepakatan penyesuaian FIR maka seluruh wilayah teritori Indonesia masuk ke dalam FIR Indonesia, dalam hal ini ruang udara di atas Kepulauan Riau dan Natuna masuk ke dalam FIR Jakarta.

Manfaat dengan Penyesuaian FIR ke Indonesia. Selain menjadi bukti konkrit upaya Pemerintah mewujudkan amanah UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, maka semakin meneguhkan pengakuan internasional atas status Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki kedaulatan penuh di wilayahnya termasuk ruang udara di atasnya, sesuai Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi PBB tentang hukum laut (UNCLOS) tahun 1982, serta semakin meningkatkan kualitas layanan dan keselamatan penerbangan di wilayah Indonesia misalnya peningkatan layanan non-radar menjadi radar (*surveillance*).

Untuk mengelola FIR, AirNav Indonesia telah menyiapkan fasilitas, SDM dan prosedur yang telah melalui

proses sertifikasi sesuai peraturan perundangan yang berlaku. Fasilitas navigasi penerbangan yang disiapkan oleh AirNav Indonesia antara lain adalah fasilitas MSSR (*monopulse secondary surveillance radar*) di Tanjung-pinang, Natuna dan Pontianak, ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast*) receiver, VHF Radio termasuk VHF *extended range* di Matak dan Natuna, ATC system di Tanjungpinang serta ATC simulator dan *computer based training* (CBT) untuk menjaga dan meningkatkan performa personel ATC AirNav Indonesia.

### **Kesepakatan FIR antara Indonesia dan Singapura merupakan Keputusan Terbaik.**

Kasau Marsekal TNI Fajar Prasetyo mengatakan, kesepakatan (FIR) atau pelayanan ruang udara antara pemerintah Indonesia dan Singapura merupakan keputusan yang terbaik. (*NEWS NASIONAL, TvOne Editor*) "Itu keputusan yang terbaik," kata Fajar usai meresmikan satuan baru Komando Operasi Udara Nasional (Koopsudnas) di Halim Perdanakusuma, Jakarta, Jumtanggal 28 Januari 2022. Kesepakatan tersebut, kata dia, untuk kepentingan keamanan,

pertahanan dan penerbangan Indonesia.

Dengan adanya kesepakatan itu, pesawat tempur TNI AU kini tak perlu meminta izin Singapura apabila melintas atau landing di wilayah Kepulauan Riau dan sekitarnya. "Tidak (tak perlu izin ke Singapura) sekarang dikontrol Jakarta," kata mantan Pangkogabwilhan II ini. Fajar menjelaskan, peran Koopsudnas sangat erat kaitannya dengan FIR yang baru diambil alih Indonesia dari Singapura. Dari kesepakatan ini, kata dia, TNI AU nantinya akan bekerja sama dengan pemangku kepentingan terkait, misalnya Airnav Indonesia. "Seluruh personel Koopsudnas harus segera menyesuaikan diri dengan tugas dan tanggungjawab yang baru. Terlebih dengan ditandatanganinya kesepakatan FIR di wilayah Kepulauan Riau," kata Fajar. Dia juga meminta agar tata aturan dan juga transisi pembinaan ruang udara dengan kesepakatan yang baru dapat berjalan mulus dengan pihak terkait. "Laksanakan proses transisi dan pembina FIR secara komprehensif serta berkoordinasi ketat dengan *stakeholder* (pemangku kepentingan) terkait".

(Redaksi - Aziz, dihimpun dari berbagai sumber)



## Chappy Hakim : HERCULES C-130 TYPE J

Indonesia termasuk negara pertama di luar Amerika yang menggunakan pesawat Hercules. Hercules pertama kali tiba di Pelabuhan Udara Kemayoran pada tanggal 1 Maret 1960. Pesawat Hercules yang pertama kali digunakan oleh AURI adalah Hercules type B. Sampai dengan saat ini, Angkatan Udara Indonesia masih mengoperasikan pesawat Hercules type B dan Hercules type H.

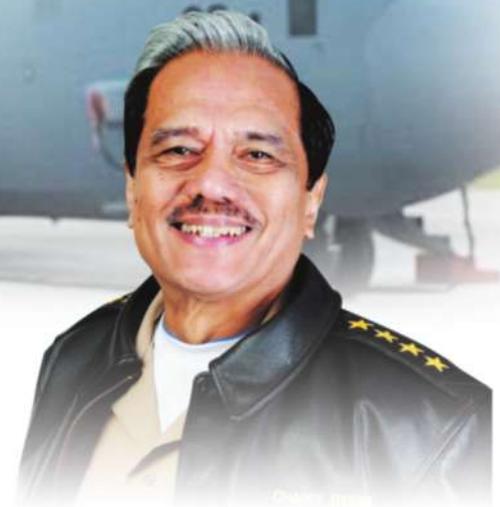
Pesawat Hercules adalah pesawat terbang angkut militer bermesin turboprop 4 buah. Disain dan kemampuannya sangat luar biasa, antara lain mampu untuk take off landing di runway pendek yang tidak beraspal. Pesawat Hercules adalah pesawat angkut militer yang sukses dengan jumlah lebih 2000 pesawat telah diproduksi dan digunakan di lebih 65 negara di seluruh dunia. Jenis terbaru dari Hercules adalah C-130 J yang mulai diperkenalkan pada tahun 1996.

Mengikuti pendahulunya hingga sekarang ini, pabrik Pesawat Terbang Lockheed Martin sudah sukses pula memasarkan produk Hercules type terbarunya. Indikasinya adalah sampai dengan saat ini Lockheed Martin telah

memproduksi lebih dari 400 pesawat Hercules type J. Khusus Hercules type J disebut sebagai Super Hercules, karena performance-nya yang jauh berbeda dengan type Hercules sebelumnya.

Hercules type J menggunakan mesin turboprop baru dari Rolls - Royce AE 2100 D3 dengan composite scimitar propellers. Cockpit Hercules type J dilengkapi dengan peralatan avionic modern plus HUD (Head Up Display) untuk memudahkan Pilot melaksanakan tugasnya. Type J ini juga sudah tidak memerlukan lagi Engineer dan Navigator kecuali untuk misi-misi tertentu dalam operasi taktis. Jarak jangkauan yang dapat dicapai Hercules type J ditingkatkan 40 persen dari type sebelumnya. Demikian pula kecepatannya bertambah 21 persen serta jarak yang dibutuhkan untuk take off menjadi lebih pendek 41 persen.

Perbedaan yang paling menyolok dari Hercules type J selain ke 4 mesin dan jenis baling-balingnya adalah pada bagian Flight Station. Cockpitnya sudah masuk kategori Glass Cockpit yang dilengkapi dengan digital avionics system. Seperti juga tipe Hercules sebelumnya, maka Hercules type J dapat



digunakan pada banyak misi khusus selain mengangkut dan atau menerjunkan pasukan dan barang.

Hercules type J antara lain dapat dimodifikasi sebagai Pesawat VIP, pesawat Tanker, Evakuasi medis, pengintaian dan pengamatan cuaca, command and control dan juga Hercules Gunship yang dipersejatai. Merek dagang pesawat Hercules adalah Strategic Airlifter yang multi guna, baik untuk keperluan operasi militer maupun bantuan bencana alam. Secara terbatas diproduksi pula versi sipil yang dikenal sebagai L-130 J.

Penggunaan pesawat terbang angkut militer jenis Hercules terbukti sangat cocok dengan kebutuhan di Indonesia yang luas dan berbentuk kepulauan. Hercules selama ini tidak saja digunakan untuk keperluan operasi militer dengan mengangkut dan atau menerjunkan pasukan dan barang serta operasi taktis tertentu. Hercules juga telah banyak berjasa pada berbagai upaya bantuan penanggulangan bencana alam yang kerap terjadi baik di dalam maupun di luar negeri.



## HERCULES C-130, FORMASI “RAJAWALI FLIGHT, DAN OPERASI SEROJA

Penerbangan formasi “Rajawali Flight” telah lama dilaksanakan di TNI AU dan menjadi salah satu kemampuan yang dimiliki oleh para penerbang pesawat C-130 Hercules “Swa Bhuwana Paksa”. Pada 7 Desember 1975 formasi “Rajawali Flight” pertama yang melibatkan sembilan pesawat C-130 Hercules Skadron 31/ Angkut Berat TNI AU dilaksanakan dalam operasi lintas udara bersandi “Operasi Seroja” di Dilli, Timor Timur (kini Timor Leste). Operasi Seroja disebut sebagai operasi militer terbesar yang pernah dilakukan Indonesia, dengan melibatkan semua unsur angkatan bersenjata, mulai dari Angkatan Darat (AD), Angkatan Laut (AL), dan Angkatan Udara (AU).

Di luar kebiasaan, menjelang akhir tanggal 6 Desember 1975 di Lanud Iswahyudi, Madiun, ratusan pasukan berperlengkapan lengkap berseleweran. Sebagian menyandang parasut T-10 buatan Amerika,

*Pengalaman Bertugas Marsda TNI (Purn) Soeakadirul yang sulit dilupakan, memimpin operasi Linud pertama dan terbesar bagi Hercules sepanjang sejarah ABRI dan misi penerbangan formasi “Rajawali Flight” yang pertama sekaligus menjadi salah satu penanda dimulainya Operasi Seroja di Timor pada tahun 1975.*

separuh lagi senapan serbu AK-47 buatan Soviet. Di apron, sembilan pesawat angkut berat C-130B Hercules Skadron 31, siap terbang, dan beberapa *air crew* melakukan pemeriksaan akhir sebelum mengudara. Letkol Pnb. Soeakadirul menuturkan, perintah berangkat ke Iswahyudi diterimanya Jumat, 5 Desember 1975, dari Kol. Pnb. Susetyo, Komandan Satuan Tugas Udara Operasi Seroja. Isi perintah: “Usai shalat Jumat, seluruh anggota Skadron 31 kembali ke tempat masing-masing. Tidak seorangpun dibenarkan pulang”. “Saya belum tahu kemana arah perintah itu. Tapi saya bisa menduga dengan melihat perkembangan situasi di lapangan”.

Dalam perintah rahasianya, Komandan Skadron 31

diminta menyiapkan 12 pesawat untuk mengangkut satu batalion paratroops. “Jadi saya harus menyiapkan 12 set crew yang terdiri dari pilot, o-pilot, navigator, engineer, radio telegrafis, load master dan pembantunya. Jumlahnya sekitar 120 orang,” katanya. Dua pesawat baru dalam perawatan, hanya 10 pesawat bisa disiapkan. Dalam jajaran penerbangnya, Soeakadirul sengaja menempatkan dua penerbang senior yaitu Letkol Pnb. Siboen dan Kol. Pnb. Suhardjo. “Sebagai panutan, lah.” Keesokan harinya, sembilan Hercules bertolak dari Halim Perdanakusuma menuju Iswahyudi. Tiga diantaranya mengangkut Kopassandha. Sore harinya, Soeakadirul mendapat kejelasan bahwa akan dilakukan operasi penerjunan pasukan di

Dili. Untuk itu, armadanya akan mengangkut satu batalion pasukan payung.

Sembilan pesawat dengan lebih 90-an awaknya, bergerak dari Lanud Halim Perdanakusuma menuju Timor Timur dengan transit di Lanud Iswahyudi, Madiun, dan tiga pesawat di antaranya mengangkut prajurit Kopassandha (Kopassus).

Tanggal 6 Desember 1975, pukul 23.50 WIB, Flight Leader Letkol Udara Soeakadirul memimpin operasi dengan menerbangkan pesawat C-130 T-1308. Dipekatnya malam, kedelapan pesawat meninggalkan landasan pacu Lanud Iswahyudi. Berturut-turut dalam kepekatn malam itu, pesawat terbang meninggalkan Lanud Iswahyudi. Pesawat bergerak ke arah Ponorogo menuju Timor Timur dalam bentuk formasi "Arrow". Pesawat mengudara pada ketinggian 22.000 kaki dengan kecepatan terbang 280 knot. Pada poin yang telah ditentukan, formasi "Rajawali Flight" menurunkan ketinggian hingga terbang di angka 5.000 kaki di atas Atauro. Pesawat terus bergerak dan menurunkan ketinggian pada posisi 300 kaki di atas permukaan dengan kecepatan terbang 130 knot. Mendekati Pantai Dilli dengan referensi Tanjung Fatukama, "Rajawali Flight" berbelok ke kanan dan langsung menuju jantung kota Dilli. Sembilan pesawat muncul dari balik perbukitan yang tanpa perlindungan pesawat bersenjata seperti B-26 maupun C-47 gunship.

Pada hari yang sama di Timor, Batalion-403/Raiders Kostrad tiba di lepas pantai Tailaco dengan LST KRI Teluk Bone. Sorenya, disusul BTP-

5/Infantri Brigade-1/Pasrat Marinir masuk LST untuk persiapan pendaratan amfibi di Dili jam 05.00 esok harinya.

### Operasi Pendudukan Rajawali Flight

Formasi sembilan Hercules dengan sandi *Rajawali Flight*, selama penerbangan diterapkan *radio silence* untuk menjaga kerahasiaan. Komunikasi antar penerbang dilakukan menggunakan morse. Pesawat terus naik hingga ketinggian 22.000 kaki dengan kecepatan 280 Knot. Di utara Denpasar, *leader* mengirim morse ke *Air Traffic Control* (ATC) Bandara Ngurah Rai: Rajawali abeam Denpasar.

Lewat Denpasar, Soeakadirul kontak Lanud Penfui, Kupang, untuk menginformasikan posisi Rajawali flight pada beberapa *check point* ke Markas Komando Operasi Seroja di kapal selam KRI Ratulangi.

T-1308 yang paling lambat terbangnya, dipilih sebagai *flight leader* agar pesawat lain sebagai wingman mudah menyesuaikan dalam terbang formasi. Bertindak sebagai Wingman, Letkol Pnb. Sudjiharsono (kiri) dan Kol.Pnb.Suhardjo (kanan). Formasi arrow kedua, dua mil dibelakangnya, diterbangkan Letkol Pnb.Siboen (*leader*), Letkol Pnb.O H Wello (kiri), dan Letkol Pnb.Sukandar (kanan). Arrow ketiga dipimpin Letkol Pnb.Masulili dan Mayor Pnb.Achlid Muchlas/Mayor Pnb.Sudiyarso (kiri) serta Mayor Pnb.Murdowo (kanan). Suasana di pesawat begitu senyap, hanya desah nafas yang terdengar. Operasi Linud pertama di Dili dan terbesar bagi Hercules sepanjang sejarah ABRI. Penerbangan ke Dili memakan waktu 4 jam 50 menit.

Sementara tiap pesawat membawa 42.000 pound avtur JP-4, yang cukup untuk penerbangan 10 jam 30 menit.

Tujuan operasi penerjunan adalah untuk merebut Kota Dili dari Fretilin dilakukan dalam tiga sortie. Sortie pertama dengan sasaran Dili, diterjunkan Grup-1 Kopassandha dipimpin Letkol (Inf) Soegito dan Batalion Infantri Linud 501 di bawah pimpinan Letkol (Inf) Matrodji. Sortie kedua, dari Lanud Penfui, Kupang, menyusul Batalion 502 di bawah Mayor (Inf) Warsito dengan target Komoro. Khusus Baret Merah, dalam operasi ini dipelopori Denpur-1, disebut juga Nanggala-5, di bawah pimpinan Mayor (Inf) Atang Sutisna. Sortie ketiga, juga dari Kupang. Letkol Soegito membagi Nanggala-5 ke dalam tiga tim. Tim-A dipimpin Mayor Atang Sutisna, melaksanakan perebutan kantor gubernur. Tim-B dipimpin Lettu Atang Sanjaya, merebut pelabuhan Dili. Sedang Tim-C dipimpin Lettu Luhut Panjaitan, merebut lapangan terbang Dili. Ketiga tim disebar ke dalam empat Hercules terdepan, dengan perhitungan jika salah satu pesawat mengalami gangguan atau tertembak, tim bisa berharap pada pesawat berikutnya. Sortie kedua dan ketiga yang diberangkatkan dari Kupang, berasal dari Jakarta dan Jawa Timur. Karena terbatasnya kemampuan TNI AU dalam mendukung angkutan udara, pengiriman pasukan ke Kupang menggunakan pesawat Garuda Indonesian Airways. Garuda menjembatani pengiriman pasukan dari Halim Perdanakusuma dan Iswahyudi menggunakan 17 F-28 dan empat F-27 Friendship. Operasi jembatan udara ini dipimpin langsung direktur utama Wiweko Supono.

Untuk mempertahankan pendudukan, tidak hanya mengandalkan topografi. Serangan udara juga berperan. Terinspirasi oleh kepopuleran gunship ini, dua pesawat C-47 Dakota Skadron 2/Angkut Ringan TNI AU, dibedah menjadi AC-47 gunship. Mekanik dan teknisi Depopesbang 10 Bandung, dengan tiga senapan mesin kaliber 0,50 mm. Untuk mengenal medan, ujicoba penembakan dilakukan di sepanjang perbatasan Timor Portugal bulan September 1975. Dua B-26 dan dua AC-47, diputuskan mem-berikan BTU dalam mendukung operasi Linud 7 Desember 1975.

Pesawat terus bergerak dalam kesunyian. Sese kali, bunyi morse memecah keheningan. Di timur Flores, Rajawali Flight perlahan-lahan turun ke 5.000 kaki sambil menyusun formasi penerjunan. Persis di atas pulau Alor pada ketinggian 7.000 kaki, lampu merah dekat pintu menyala dan bel berdering pendek tiga kali sebagai tanda pasukan mulai berdiri untuk persiapan penerjunan. Waktu penerjunan tinggal 10 menit lagi. Anggota Kopassandha dan Brigade-18/Linud Kostrad, mengaitkan parasutnya pada ujung strop di kabel baja yang merentang di kabin. Dengan sigap, posisi ransel, senjata, dan perlengkapan perorangan lainnya dibenahi. Suasana hening semua membisu dalam kesibukkan masing-masing.

### **Abeam Atauro**

Pesawat sudah di 5.000 kaki. Karena radar pesawat digunakan untuk cuaca, Soeakadirul dibuat kaget ketika melihat dua kapal frigat Portugis Joao Roby dan Alfonso de Albuquerque lego jangkar di lepas pantai Atauro. "Tidak ada informasi dua kapal frigat dilengkapi radar dan sonar,

buang sauh di Atauro," protes Soeakadirul. Aneh. Padahal, KRI Ratulangi sudah berpapasan dengan Joao Roby di perairan Timor, 23 Oktober. Hebat lagi, sejak 1 Oktober keberadaan kapal yang memiliki 3 kanon 100 mm ini sebenarnya sudah diketahui. "Saya tidak mengerti soal itu," jawab Soeakadirul.

Pintu kiri-kanan pesawat mulai dibuka. Kecepatan dikurangi hingga 110 knot. "Saya bilang kita 5.000 kaki. Lampu kuning menyala, terus depressurized," kata Soeakadirul. Waktu tersisa menuju dropping zone (DZ) tinggal empat menit. Perlahan, jarak horizontal antar pesawat di perpendek hingga 300 kaki (sekitar 100 meter). Demikian pula jarak vertikal antar pesawat, hanya selisih 50 kaki. "Saya berada pada ketinggian 900 kaki," ucap Soeakadirul. Kalau dihitung hingga pesawat terakhir, ketinggiannya 1.250 kaki.

Mendekati pantai Dili, dengan referensi Tanjung Fatukama, Rajawali Flight belok kanan langsung menuju jantung kota Dili. Agar pesawat mampu terbang pada kecepatan 110 knot, flap diturunkan sebesar 50 persen. Bagi Soeakadirul, Dili bukan hal baru. Tahun 1970, lulusan Chekoslowakia ini telah mondar-mandir dengan Dakota milik Zamrud rute Denpasar, Rembiga, Sumbawa, Kupang dan Dili untuk RON (remain over night). Sementara, navigator buka suara, "2 menit ahead." Sembilan pesawat muncul dari balik perbukitan tanpa lindungan (escort) B-26 dan AC-47. Bel berdering panjang sekitar lima detik setelah Hercules T-1308 terbang melintas di atas sisi barat perkampungan nelayan. Jam di tangan Soeakadirul menunjukkan pukul 05.45, bertepatan perubahan lampu

kuning menjadi lampu hijau. "Kerongkongan saya mendadak kering," ujar Soeakadirul.

Hanya dalam hitungan detik menjelang jam 05.45, jumping master berteriak. "Penerjun siap?" Dilanjutkannya dengan perintah, "Sedia di pintu!" Beberapa detik kemudian, jumping master berteriak "Go!" Mengambil arah 260 derajat atau hampir ke barat pada garis sejajar dengan jalan Dr. Antonio de Carvalho di tengah Kota Dili, anggota pertama melompat dari Hercules T-1308. Ratusan kemudian, berbaur dari Kopassandha dan Kostrad, melompat dari tiap pesawat. Dalam empat hitungan, parasut T-10 berwarna hijau zaitun terkembang dikeremangan pagi di atas Dili. Karena komunikasi segitiga Fretilin, Dili-Atauro-kapal frigat sudah terjalin rapi, penerjunan sortie pertama kehilangan faktor pendudukan. Pasukan diberondong secara sporadis dari bawah. Peluru api (tracer) yang dilepas Fretilin, memenuhi langit bagai kunang-kunang.

Pasukan Linud yang masih mengambang, membalas tembak. Maka, pagi itu, terjadilah pertempuran sengit antara pasukan Linud dan gerombolan Fretilin. Tidak semua mendarat dengan selamat. Ada yang kandas di atap rumah, tersangkut di pohon atau di pagar. Sedangkan yang mendarat di lapangan terbuka di tengah kota, "terpaksa" menjadi sasaran empuk. Belum sempat berbenah, mereka langsung terlibat baku tembak dengan Baret Coklat mantan Tropaz, serdadu Portugal. Tidak ada waktu untuk konsolidasi. Tiga tim yang ditunjuk, menyebar memulai operasi pembebasan kantor gubernur, pelabuhan, dan lapangan terbang. Tembak-