

BAB II

DINAMIKA ANGKATAN UDARA TIONGKOK

Bab II memuat deskripsi mengenai angkatan udara Tiongkok meliputi sejarah pendirian PLAAF, berikut misi-misi yang dijalankan PLAAF. Sifat PLAAF, atau PLA secara keseluruhan, yang berada di bawah komando presiden sekaligus panglima tertinggi angkatan bersenjata Tiongkok menyebabkan kebijakan apapun yang dikeluarkan berpengaruh terhadap kelangsungan masing-masing matra. Oleh sebab itu, bab ini turut membahas dinamika PLAAF setelah didirikan Mao Zedong hingga pucuk kepemimpinan dipegang oleh Deng Xiaoping, dan berlangsung hingga saat ini. Reformasi PLAAF di berbagai sektor turut dijabarkan guna menunjukkan keinginan para petinggi Tiongkok dalam membentuk angkatan udara Tiongkok sebagai angkatan udara berkelas dunia. Bab ini ditutup dengan pembahasan terkait industri dirgantara Tiongkok sebagai pendorong reformasi PLAAF.

A. Sejarah Angkatan Udara Tiongkok

Angkatan Udara Tiongkok atau *People Liberation Army Air Force* (PLAAF) merupakan satu cabang dari angkatan bersenjata Tiongkok (PLA) yang menangani penjagaan kedaulatan wilayah udara Tiongkok. Di samping misi utama tersebut, misi lain yang dijalankan PLAAF yaitu meningkatkan daya gentar (*deterrence*) militer, melaksanakan operasi udara ofensif termasuk blokade udara, insersi pasukan lintas udara, operasi informasi, dan operasi khusus, membantu pasukan darat dan pasukan laut dalam melaksanakan operasi ofensif maupun defensif, membantu Korps Artileri Kedua dalam melaksanakan serangan rudal, melawan serangan masif musuh, berpartisipasi dalam misi operasi PBB, menguasai kontrol udara dengan menghancurkan atau melemahkan kekuatan udara musuh, menciptakan medan kondusif bagi pasukan darat atau laut yang akan melaksanakan operasi dengan cara menghancurkan kekuatan darat atau laut serta komunikasi musuh terlebih dahulu,

melaksanakan penyerangan terhadap target-target politis, militer, maupun ekonomi untuk melemahkan musuh (Kompas Gramedia, 2015, pp. 80-86).

PLAAF secara resmi didirikan pada 11 November 1949, namun pendiriannya sudah ada bersamaan dengan upaya reunifikasi Tiongkok yang kala itu masih dikuasai para *warlord* selama periode 1916 hingga 1928. Untuk mendukung reunifikasi, pemerintah Nasionalis mendirikan Biro Aviasi dan akademi angkatan udara di Guangzhou. Dalam akademi ini personil militer dari PKT dan Kuomintang memiliki kesempatan yang sama untuk memperoleh ilmu kedirgantaraan dasar selama setahun; khusus siswa terpilih akan dikirim ke Uni Soviet untuk mendapatkan pendidikan lanjutan (National Air & Space Intelligence Center, 2010, pp. 11-12). Dari sekian siswa terpilih tersebut terdapat dua siswa yang dikirimkan sebagai perwakilan PKT yaitu Chang Qiankun dan Wang Bi. Keduanya merupakan peletak fondasi bagi pendirian sekaligus pengembangan PLAAF.

Pada Mei 1944, Komisi Militer Pusat (CMC) PKT membentuk ulang Biro Aviasi era Sun Yat-sen dan menamakannya *Aviation Section* di bawah Angkatan Darat Tiongkok (Kompas Gramedia, 2015, pp. 80-86). Wang Bi ditunjuk untuk memimpin *Aviation Section* sedangkan Chang Qiankun menjabat sebagai wakilnya. Pembentukan *Aviation Section* Angkatan Darat Tiongkok turut dilakukan dengan mendirikan akademi pendukung seperti *Air Force Engineering School* pada Januari 1941 dan *Northeast Old Aviation School* pada Mei 1946.

Pembentukan *Aviation Section* beserta dua akademi pendukungnya bukan semata-mata dilakukan atas upaya Tiongkok sendiri. Uni Soviet dan Jepang juga turut berkontribusi secara material maupun non-material. Di samping memberikan bantuan pelatihan bagi pilot-pilot Tiongkok, Uni Soviet membantu menyusun struktur organisasi PLAAF dan menyediakan pesawat-pesawat untuk keperluan latihan. Sejumlah pilot dan tentara Jepang yang tersisa dari perang melawan Tiongkok juga

menjadi instruktur bagi calon pilot Tiongkok (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 11).

Memasuki pertengahan tahun 1949, CMC meningkatkan status *Aviation Section* menjadi *Aviation Bureau* di mana Chang menggantikan Wang sebagai ketua biro. *Aviation Bureau* hanya bertahan selama enam bulan sebelum dibubarkan dan diganti dengan struktur tersendiri pada 11 November 1949 yang dikenal sebagai PLAAF hingga sekarang.

B. Perkembangan Angkatan Udara Tiongkok

PLAAF terbentuk di tengah-tengah situasi Tiongkok yang masih belum stabil akibat perang saudara melawan pasukan Nasionalis. Chiang Kai-shek dan pasukannya mengalami kekalahan setelah kehilangan kontrol atas wilayah Tiongkok Daratan dan terpaksa melarikan diri ke pulau Formosa. Melalui basis barunya, pasukan Nasionalis terus melakukan perlawanan yang berujung pada sengketa di Selat Taiwan pada 1954-1955, 1958, dan 1996. Selain Taiwan, Tiongkok dihadapkan pada perebutan hegemoni di semenanjung Korea. Eksistensi ancaman yang berbatasan secara langsung mengharuskan Tiongkok untuk mengembangkan kekuatan militernya, tidak terkecuali angkatan udaranya.

Setelah Perang Dunia II berakhir, Amerika Serikat bersama sekutu Eropanya terlibat perang urat syaraf dengan Uni Soviet. Semenanjung Korea menjadi salah satu bukti kontestasi keduanya. Seiring kemerdekaan Korea dari belenggu penjajahan Jepang, timbul dua faksi yang memiliki pandangannya masing-masing terkait masa depan Korea. Pada satu sisi terdapat kelompok yang menginginkan pendirian negara Korea yang berhaluan komunis di bawah pimpinan Kim Il Sung, sedangkan pada sisi lainnya terdapat kelompok yang menginginkan pendirian Korea dengan nilai-nilai Barat di bawah pimpinan Syngman Rhee (Kompas Gramedia, 2009, pp. 6-16). Serangkaian upaya untuk menemukan titik tengah tidak membuahkan hasil. Termasuk langkah yang ditempuh PBB melalui Komisi Sementara untuk Korea tidak berhasil memberikan alternatif. Pada tanggal 25 Juni 1950 pasukan Korea Utara

melancarkan serangan mendadak ke Korea Selatan. Kurangnya persiapan militer Korea Selatan, ditambah dengan banyaknya pasukan AS yang telah ditarik mundur menyebabkan Korea Utara berhasil merebut hampir seluruh wilayah Korea Selatan terkecuali sebagian kecil wilayah di sekitar kota Busan (Perimeter Busan).

Keterlibatan Tiongkok dalam Perang Korea hanya berlangsung sebulan sejak pendaratan pasukan PBB di Incheon yang memukul mundur pasukan Korea Utara. Tidak hanya mengerahkan pasukan darat yang berjumlah 400.000 personel lengkap dengan persenjataan dan kendaraan berat, Tiongkok mengalokasikan sumber daya angkatan udaranya untuk membantu Korea Utara. Pada awalnya Tiongkok hanya mengerahkan dua divisi penempur, satu resimen pengebom, dan satu resimen penyerang dengan total pesawat sebanyak 230 unit (Zhang, 2002). Tentunya angka ini masih berada jauh di bawah kekuatan udara yang dimiliki pasukan koalisi, belum ditambah dengan faktor penguasaan teknologi yang jauh lebih mumpuni. Walaupun pada perjalanannya PLAAF memperoleh bantuan pesawat tempur jenis MiG-15s dari Soviet, Tiongkok tetap tidak mampu memberikan perlawanan yang signifikan terhadap pasukan PBB. Terdapat tiga alasan yang menciptakan kondisi ini: pengembangan pesawat jenis F-86 yang dilakukan AS untuk mengimbangi MiG Soviet-Tiongkok-Korea Utara, ketergantungan Tiongkok terhadap Uni Soviet dalam aspek penyediaan kekuatan udara, dan minimnya dukungan petinggi militer Tiongkok yang cenderung membatasi peran PLAAF sebagai pemain pendukung.

Faktor pertama meliputi perimbangan teknologi ke-dirgantaraan pasukan PBB dengan pasukan komunis. Awal Perang Korea menyaksikan penggunaan pesawat tempur bermesin baling-baling oleh kedua belah pihak, sebagian besar di antaranya merupakan peninggalan era Perang Dunia II. Perlu diakui bahwa pasukan koalisi yang dipimpin AS terlebih dulu mengembangkan pesawat bermesin jet yang lebih unggul dibandingkan pesawat-pesawat Korea Utara. Untuk mengimbanginya Uni Soviet mengembangkan pesawat

bermesin jet jenis MiG-15s yang juga digunakan oleh angkatan udara Korea Utara dan Tiongkok. Pengerahan MiG ke langit Korea menimbulkan ketakutan dari pilot-pilot AS. Alasannya, dilihat dari segi performa MiG sedikit lebih baik dibandingkan F-80 yang digunakan oleh AS, terlebih lagi pesawat P-51 Mustang dan B-29 Superfortress yang masih menggunakan mesin baling-baling. Tak pelak pesawat-pesawat AS menjadi sasaran bagi pilot-pilot MiG Tiongkok. Demi mempertahankan superioritas udara dan mengurangi kehilangan pilot-pilotnya, AS mengerahkan pesawat baru berjenis F-86 yang segera menjadi kontestan berat MiG Tiongkok.

Faktor kedua terjadi dengan melihat kondisi angkatan udara Tiongkok yang belum mampu memproduksi pesawat tempur secara mandiri. Sehingga untuk memperkuat angkatan udaranya Tiongkok mengandalkan kedekatan dengan Uni Soviet. Kedekatan inilah yang pada akhirnya menimbulkan ketergantungan Tiongkok terhadap Uni Soviet, tidak hanya dari segi penyediaan pesawat bagi PLAAF melainkan pengerahan armada udaranya selama Perang Korea. Zhang Xiaoming dalam tulisannya menyebutkan, ambisi Mao Zedong untuk mewujudkan reunifikasi Korea tidak direspons baik oleh Soviet dengan kekhawatiran Stalin akan pecahnya perang dalam skala yang lebih besar. Tidak hanya membatasi kemampuan dalam memenuhi armada udara Tiongkok dan keperluan dukungan udara selama pertempuran, Stalin mendorong Mao untuk meningkatkan kemampuan produksi dalam negerinya (Zhang, 2002). Adanya keengganan dari kedua belah pihak untuk saling membantu dalam mempertahankan pemerintahan komunis di Korea Utara disebut-sebut menjadi salah satu penyebab pecahnya hubungan Uni Soviet-Tiongkok (Zhang, 2002).

Adapun faktor ketiga memiliki keterkaitan erat dengan keyakinan Mao dan petinggi CMC di mana peran pasukan darat merupakan yang terpenting dalam mencapai kemenangan dalam pertempuran. Mao sendiri pernah berkomentar terhadap pentingnya peran kekuatan udara di masa mendatang. Komentarnya ia tuliskan dan dimuat pada edisi pertama jurnal PLAAF, *People's Air Force* berupa “bangun kekuatan udara PLA dan

hancurkan musuh hingga tak bersisa (Kompas Gramedia, 2015, pp. 80-86).” Namun pada akhirnya Mao lebih memfokuskan pada penguatan kekuatan darat sebagai kekuatan inti PLA. Dalam kesempatan berbeda, Xiaoming turut menyebutkan bahwa Mao sebetulnya tidak begitu mengharapkan kekuatan udara untuk mengambil peranan yang lebih besar, terlepas dari keinginannya untuk mengirimkan lebih banyak pasukan udara dalam Perang Korea (Zhang, 2002). Di kemudian hari, serangkaian peristiwa yang melibatkan PLAAF semakin menjauhkan PLAAF dari berkontribusi penuh bagi kemajuan militer Tiongkok.

Selama Perang Korea berlangsung hingga berakhir dengan penandatanganan kesepakatan Panmunjom, Tiongkok terus mengembangkan angkatan udaranya dalam berbagai bidang. Pada tahun 1953, PLAAF memiliki 13 akademi angkatan udara yang menghasilkan lebih dari 5.000 pilot dan 24.000 teknisi. PLAAF berhasil mengembangkan 28 divisi dan memiliki sekitar 3.000 unit pesawat berbagai jenis. Unit-unit tambahan turut dibentuk demi mendukung operasi PLAAF, seperti unit lintas udara yang dibentuk pada tahun 1950 (unit ini bertransformasi menjadi setingkat korps satu dekade setelahnya), peleburan divisi pertahanan udara pada tahun 1957, dan membentuk unit pertahanan udara dengan rudal darat-ke-udara di tahun 1958.

Pada tahun 1958 Tiongkok kembali terlibat konflik dengan musuh lamanya Taiwan. Didorong oleh keinginan untuk mengembalikan Taiwan ke dalam pangkuan Tiongkok, pada tanggal 23 Agustus 1958 Tiongkok melakukan penyerangan terhadap instalasi militer Taiwan yang terletak di kepulauan Kinmen (Quemoy) dan Matsu. Dalam konflik yang dikenal sebagai Krisis Selat Taiwan Kedua, Tiongkok mengerahkan kekuatan udaranya untuk memperoleh supremasi udara atas Taiwan dan mendukung operasi pasukan darat dan laut.

Tabel 2.1 Perbandingan Jumlah Kekuatan Udara Tiongkok dan Taiwan selama Krisis Selat Taiwan Kedua

Jenis Pesawat	Angkatan Udara Tiongkok	Angkatan Udara Taiwan
Pesawat Tempur Mesin Jet	1.785	450
Pesawat Tempur Mesin Baling-baling	275	-
Pengebom Ringan Mesin Jet	450	1
Pesawat Serang Taktis Mesin Baling-baling	505	9
Pesawat Anti-Kapal	20	10
Pengebom Sedang Mesin Baling-baling	20	-
Pesawat Angkut Mesin Baling-baling	260	143
Pesawat Mesin Jet Lainnya	225	46
Pesawat Mesin Piston Lainnya	810	167
Total	4350	826

Sumber: (Halperin, 1975).

Dengan jumlah pesawat yang dimiliki hingga mencapai rasio 5:1, nyatanya angkatan udara Tiongkok masih tidak mampu merebut kepulauan Quemoy dan Matsu dari tangan Taiwan. Pada perang sebelumnya Tiongkok boleh berbangga dengan kemampuan pilot-pilotnya, didukung dengan kecanggihan armada MiG yang dimiliki. Kebanggaan Tiongkok sirna manakala AS terlibat dengan memasok rudal udara-ke-udara jenis *Sidewinder* untuk pesawat-pesawat Taiwan. Senjata baru milik Taiwan ini membuat MiG Tiongkok yang hanya dipersenjatai dengan meriam otomatis dapat dijatuhkan dengan begitu mudah.

Krisis Selat Taiwan Kedua yang berakhir dengan genjatan senjata memberi banyak pengalaman bagi petinggi militer Tiongkok. Tidak hanya penguasaan teknologi kedirgantaraan Tiongkok yang mulai ketinggalan zaman, pesawat-pesawat PLAAF tidak diproduksi sesuai dengan kebutuhan lapangan. Seperti contoh, pesawat MiG-17 yang menjadi kekuatan utama

PLAAF, tidak memiliki jarak jangkauan yang memadai untuk melancarkan serangan terhadap titik-titik strategis dan basis militer Taiwan (Kompas Gramedia, 2015, pp. 80-86).

Selama masa kejayaan dan surut PLAAF, masa paling kelam terjadi selama berlangsungnya Revolusi Budaya (1966-1976). Pada periode ini PLAAF tidak mengalami perkembangan sama sekali dalam berbagai aspek terkecuali peningkatan kekuatan secara kuantitas. Kemandegan PLAAF disebabkan oleh kebijakan Mao Zedong yang terlalu terfokus kepada ranah ideologis, pemutusan hubungan Tiongkok-Uni Soviet yang berpengaruh terhadap penghentian kerja sama pengembangan teknologi angkatan udara dan kelangkaan suku cadang, ketiadaan doktrin dan petunjuk pelatihan baru bagi calon pilot PLAAF, hingga keterlibatan PLAAF dalam upaya kudeta terhadap Mao pada September 1971.

Revolusi Budaya yang berlangsung sejak tahun 1966, dan berlangsung hingga satu dekade selanjutnya, merupakan revolusi yang didengungkan oleh Mao dalam rangka mewujudkan Tiongkok sebagai negara revolusioner dengan dilandasi nilai-nilai komunisme. Revolusi Budaya timbul dari pandangan Mao terhadap perkembangan komunisme di Uni Soviet yang dianggap tidak lagi merefleksikan perjuangan kaum proletar (Lieberthal, 2019). Oleh karenanya, Mao mencita-citakan Tiongkok sebagai negara yang mampu mengaplikasikan paham komunisme murni secara penuh melalui perubahan nilai-nilai tradisionalisme dan kapitalisme yang bertentangan dengan cita-cita komunisme.

Revolusi Budaya merupakan kelanjutan dari program Lompatan Jauh ke Depan yang berakhir tidak seperti diharapkan oleh Mao. Untuk mewujudkan cita-cita perjuangan komunisme Tiongkok, Revolusi Budaya disusun atas empat tujuan. Pertama yaitu mempersiapkan pemimpin Tiongkok selanjutnya yang loyal dan mampu meneruskan perjuangan Mao. Kedua, memberikan pengalaman bagi generasi muda Tiongkok berkaitan dengan perjuangan kaum proletar. Ketiga, memperbaiki Partai Komunis Tiongkok, yang mana menurut Mao telah

tercemar oleh orang-orang dan pemikiran tradisional serta elitisme. Keempat yaitu menciptakan sistem di mana kebijakan mengenai pendidikan, kesehatan dan kebudayaan tidak hanya menguntungkan kaum elit melainkan seluruh pihak, terutama kelompok masyarakat yang selama ini terpinggirkan (Lieberthal, 2019).

Dalam perjalanannya Revolusi Budaya banyak menuai dampak negatif, termasuk bagi angkatan bersenjata Tiongkok secara keseluruhan. Alison Kaufman dan Peter Mackenzie dalam tulisannya berjudul *Field Guide: The Culture of the Chinese People's Liberation Army* menyebutkan, Revolusi Budaya membawa laju modernisasi PLA pada kemandegan total akibat para petinggi dan anggotanya lebih disibukkan dengan urusan-urusan ideologis dibandingkan mempersiapkan diri untuk keperluan pertahanan negara. Ketika simpatisan muda Mao yang tergabung dalam *Red Guards* justru saling berselisih satu sama lain, mengklaim kelompoknya sebagai pengikut sejati Maoisme, PLA diterjunkan untuk mengatasi perselisihan tersebut. Pejabat PLA yang saat ini ditempatkan dalam program modernisasi PLA diindikasikan bukan pejabat yang menguasai penuh terkait modernisasi itu sendiri, sebab mereka tidak mendapatkan pendidikan profesional yang memadai hingga Revolusi Budaya dan kekacauan yang menyertainya berakhir akibat penutupan institusi pendidikan sipil dan militer atas instruksi Mao (Kaufman & Mackenzie, 2009, p. 18).

Situasi domestik yang kacau diperparah dengan pemutusan hubungan antara Tiongkok dan Unit Soviet pada awal 1960. Terlepas dari anggapan banyak pihak yang memandang hubungan Beijing-Moskow merupakan hubungan pertemanan abadi dengan berlandaskan kesamaan ideologi, namun realitanya konstruksi sosial yang berbeda menjadi awal dari perpecahan kedua negara. Komunisme Tiongkok tidak memiliki satu kelompok seperti halnya Soviet: kelompok pekerja. Inilah yang kemudian mendorong Mao untuk mengembangkan komunisme dengan pandangannya sendiri yang dikenal sebagai Maoisme.

Perbedaan berkembang menjadi perselisihan manakala dalam Perang Korea, Mao melihat upaya Moskow yang tidak begitu mendukung berdirinya Korea Utara di bawah presiden Kim Il Sung yang berhaluan komunis. Perselisihan diperparah dengan kebijakan de-Stalinisasi dan kecenderungan Khrushchev untuk hidup berdampingan dengan dunia kapitalis (Szcze-panski, 2019). Walaupun begitu, aliansi Beijing-Moskow masih terjalin cukup baik.

Memasuki akhir 1950, Mao dan Khrushchev secara terang-terangan menunjukkan ketidaksukaannya satu sama lain. Ketika pemberontakan timbul di dataran Tibet, Uni Soviet malah memberikan dukungan terhadap orang-orang Tibet. Pemberontakan Tibet turut menyeret India dikarenakan sengketa wilayah Tibet dengan India dan pelarian pemimpin tertinggi Tibet Dalai Lama ke India (Lüthi, 2008, p. 139). Selama berlangsungnya Krisis Misil Kuba, Tiongkok menuduh Uni Soviet bersikap terlalu lunak terhadap AS, dan sebaliknya Uni Soviet menuduh Tiongkok ingin mengobarkan perang nuklir antara Washington-Moskow. Perpecahan keduanya tidak dapat dihindarkan, dan semakin diperkuat dengan dukungan Soviet bagi India dalam Perang Sino-India tahun 1962.

Perpecahan Tiongkok-Uni Soviet memberikan dampak signifikan bagi angkatan udara Tiongkok. Sebagai negara yang mengandalkan Uni Soviet sebagai pemasok utama armada dan perlengkapan PLAAF, Tiongkok mengalami kerugian besar dari pemutusan hubungan ini. Banyak dari armada PLAAF yang kurang mendapatkan perawatan dengan baik akibat kelangkaan suku cadang. Ditambah dengan kelangkaan bahan bakar, hal ini berimbas pada kurangnya jumlah pesawat tempur siap operasional dan jam terbang bagi pilot-pilot PLAAF (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 14).

PLAAF semakin terkucilkan manakala sejumlah anggotanya terlibat dalam upaya kudeta Mao di tahun 1971. Revolusi Budaya yang berujung pada kekacauan domestik mendorong sejumlah pejabat terdekat Mao mempertanyakan kapabilitasnya dalam menjalankan pemerintahan, salah satunya

Lin Biao. Demi mencegah kejatuhan Tiongkok ke dalam kekacauan yang lebih parah, Lin Biao yang didukung hampir sebagian besar Komite Sentral PKT, menginisiasi kudeta terhadap Mao yang dikenal sebagai *Project 571* (Rhoads, 2018). Sayangnya kudeta gagal dilakukan, dan Lin Biao meninggal dalam pelariannya setelah pesawat yang ditumpangnya jatuh di Mongolia. Peristiwa ini berujung pada pembersihan petinggi politik dan militer Tiongkok, salah satu di antaranya adalah komandan PLAAF Wu Faxian.

C. Reformasi dan Modernisasi Angkatan Udara Tiongkok

Kematian Mao Zedong pada tahun 1976 membuka peluang terhadap pengembangan sekaligus reformasi angkatan udara Tiongkok. Deng Xiaoping mereformasi seluruh lapisan PLAAF, mulai dari kepemimpinan, regulasi, pelatihan, kesiapan tempur, urusan politik, kedisiplinan, perawatan armada PLAAF, logistik hingga staf markas besar (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 15). Reformasi dilakukan Deng dengan tujuan mengubah stigma bahwa PLAAF mampu memenangkan pertempuran seperti halnya matra darat yang selama ini dianakemaskan CMC.

Perubahan situasi regional dan internasional dalam periode akhir 1970 hingga 1990 mendorong Deng untuk mempercepat laju reformasi dan modernisasi angkatan udara Tiongkok. Pada tahun 1979 Tiongkok terlibat perang dengan negara tetangganya yaitu Vietnam. Dalam perang ini angkatan udara dan laut Tiongkok diproyeksikan mampu melancarkan serangan ke jantung pertahanan lawan di Hanoi untuk melemahkan moral tempur pasukan Vietnam. Untuk keperluan penyerangan tersebut Tiongkok telah menyiagakan kekuatan udaranya di pulau Hainan. Lagi-lagi performa yang buruk dan ketiadaan pesawat serang yang memadai membatasi peran PLAAF hanya sebagai pendukung pasukan darat. Pihak Tiongkok menambahkan bahwa perang Sino-Vietnam merupakan perang terbatas dan penggunaan kekuatan yang berlebihan dikhawatirkan memicu respons militer dari Uni Soviet (Gin,

2015, p. 57). Atas alasan ini Tiongkok memilih tidak mengerahkan kekuatan udara dan lautnya.

Peristiwa kedua terjadi di tahun 1991 ketika AS bersama pasukan koalisinya melancarkan serangan ke Irak. Hal ini merupakan respons dari invasi pasukan Irak ke Kuwait setahun sebelumnya. Selama Perang Teluk kekuatan udara mendominasi jalannya pertempuran dengan menghancurkan sebagian besar kekuatan militer Irak—tank, bunker perlindungan, pangkalan udara serta pesawat-pesawat Irak—sekaligus memastikan keunggulan atas wilayah udara Irak. Penggunaan kekuatan udara dalam intensitas tinggi menjadi salah satu faktor kemenangan cepat pasukan koalisi, ditambah dengan kecilnya kerugian yang timbul dari korban jiwa tewas dan kerusakan alutsista dari pasukan koalisi dibanding kerugian yang dialami pasukan Irak. Perang Teluk memberikan banyak pelajaran bagi petinggi PLA mengenai bagaimana memaksimalkan potensi kekuatan udara demi mencapai kepentingan nasional Tiongkok (Farricker, 2003).

Hubungan Tiongkok dan Taiwan yang kembali memanas pada dekade 1990 turut mendorong modernisasi PLAAF. Setelah sempat mereda pasca Krisis Selat Taiwan Kedua, Tiongkok kembali bersitegang dengan Taiwan yang berujung pada pecahnya Krisis Selat Taiwan Ketiga tahun 1995-1996. Krisis tersebut terjadi setelah Tiongkok meluncurkan serangkaian uji coba rudal balistik jarak pendek DF-15 ke arah perairan dan dataran Taiwan. Hubungan kedua negara yang kembali bersitegang diperparah dengan kondisi militer Tiongkok yang jauh tertinggal dibandingkan Taiwan, dilihat dari aspek doktrin pertempuran maupun sistem persenjataan. Salah satu faktor di balik kemajuan militer Taiwan adalah kedekatan Taipei dengan Washington yang menjadikan banyak alutsista Taiwan dipasok oleh AS, misalnya kapal fregat kelas Oliver Hazard Perry, rudal anti udara MIM-104 Patriot, hingga pesawat tempur generasi keempat F-16 (Farricker, 2003).

Berbicara spesifik terkait angkatan udara keduanya, angkatan udara Taiwan memiliki kesiapan tempur yang lebih

tinggi daripada PLAAF. Pilot-pilot Taiwan mendapatkan pelatihan hingga 180 jam tiap tahunnya; 50 jam lebih banyak daripada pilot-pilot Tiongkok dan di bawah pilot AS dengan jam terbang tiap tahunnya mencapai 225 jam (Farricker, 2003). Jam terbang yang tinggi mengimplikasikan keahlian pilot yang lebih mumpuni untuk memenangkan pertempuran udara. Minimnya keahlian pilot PLAAF dalam melakukan pengisian bahan bakar di udara (*in-flight refueling*) dan melakukan operasi di atas perairan menjadi kendala besar yang dihadapi PLAAF. Kekuatan udara dengan segala kelebihanannya masih memiliki satu kekurangan yaitu terbatasnya bahan bakar untuk menjalankan operasi militer di wilayah yang sangat jauh atau mempertahankan supremasi udara dalam jangka waktu panjang. Untuk menyikapinya, sejumlah negara telah mengembangkan pesawat pengisi bahan bakar (*tanker*) untuk angkatan udaranya. Pesawat seperti inilah yang belum dimiliki angkatan udara Tiongkok, sehingga berdampak pada terbatasnya kemampuan pilot PLAAF untuk mengadakan latihan pengisian bahan bakar di udara selama masa damai dan melancarkan operasi militer berkepanjangan selama masa perang (Farricker, 2003). Kemampuan terbang di atas perairan yang minim menjadi masalah yang harus dipertimbangkan angkatan udara Tiongkok mengingat kondisi geografis Tiongkok dan Taiwan yang dipisahkan oleh perairan. Ketika wilayah terbang pilot Tiongkok hanya terbatas di daratan, pilot-pilot ROCAF telah menjalankan latihan intensif di atas perairan selat Taiwan untuk mengantisipasi kemungkinan serangan PLAAF (Farricker, 2003).

Untuk menghadapi perubahan situasi regional dan internasional, reformasi dan modernisasi PLAAF diawali dengan membangun kembali sistem pendidikan dan pelatihannya. Akademi PLAAF menawarkan pendidikan tingkat sarjana, magister hingga doktor bagi perwira PLAAF dari sebelumnya terbatas pada tingkat sekolah teknik dasar. Pendidikan teknik dasar dan lanjutan turut diberikan bagi personel tamtama. Seluruh sekolah penerbangan yang ada direstrukturisasi menjadi akademi penerbangan (National Air & Space Intelligence Center, 2010, p. 15).

Teknik pelatihan pilot-pilot PLAAF dengan model lama sedikit demi sedikit diubah ke dalam model baru. Pada model pelatihan sebelumnya, pilot-pilot PLAAF hanya berlatih tanpa menggunakan “pihak lawan”². Walaupun ada, biasanya “sang lawan” telah memperoleh *briefing* sebelumnya. Selain itu penyelenggaraan latihan terbatas pada tempat-tempat yang sudah dikuasai dengan waktu pada siang hari dan dalam cuaca yang cerah (Bitzinger, *Modernising China's Military*, 1997-2012, 2011). Seperti disebutkan Farricker sebelumnya, pilot-pilot PLAAF masih sangat minim kemampuan dalam menerbangkan pesawat di atas perairan. Intinya, pelatihan yang dijalankan benar-benar hanya dalam konteks latihan dan tidak disesuaikan dengan kebutuhan lapangan. Dalam model pelatihan baru, pilot-pilot mendapatkan pelatihan yang didesain seperti halnya yang disaksikan dalam medan pertempuran sungguhan. Hal ini seperti tercantum dalam prinsip pelatihan dasar PLAAF yang meliputi lima hal: [1] menjadikan peningkatan kemampuan tempur sebagai tujuan untuk mengantisipasi tugas operasional dengan menyerupai “kondisi aktual”; [2] menggunakan teori sebagai pedoman dalam penggunaan dan pemeliharaan persenjataan canggih; [3] menekankan pelatihan dengan melibatkan “pihak lawan”; [4] menekankan hasil latihan dengan menggunakan waktu dan sumber daya seminim mungkin, dan [5] pelatihan menyesuaikan regulasi yang berlaku (National Air & Space Intelligence Center, 2010).

² Pihak lawan (*opposing force*) yang dimaksud bukan lawan sesungguhnya, melainkan instruktur atau teman yang berperan sebagai lawan selama pelatihan berlangsung.

Tabel 2.2 Karakteristik Perang Kondisi Aktual

- Menjalankan latihan yang tidak diatur (disetting) sebelumnya
- Menjalankan latihan dengan melibatkan “pihak lawan”
- Berlatih dalam lingkungan elektromagnetis yang kompleks
- Terbang dalam segala jenis cuaca
- Terbang di malam hari
- Terbang di atas wilayah perairan
- Menjangkau radius yang jauh untuk menjalankan misi menyerang atau bertahan
- Terbang selama berhari-hari
- Berlatih pada tempat (wilayah udara) yang bukan biasanya atau di tempat lainnya
- Menjalankan pelatihan dengan pesawat yang berbeda
- Mengizinkan pilot untuk mengambil inisiatif selama pelatihan

Sumber: (National Air & Space Intelligence Center, 2010)

Reformasi tidak hanya dilakukan pada ranah pendidikan, melainkan juga dilakukan dalam ranah pemerintahan. Oleh Deng, petinggi-petinggi PLAAF ditempatkan dalam sejumlah posisi penting. Langkah ini memungkinkan PLAAF berada dalam kontrol penuh Deng dan meminimalisir kemungkinan keterlibatan PLAAF dalam kudeta seperti yang dilakukan Lin Biao. Langkah Deng yang tidak kalah penting yaitu mengikis pandangan “*army-centrism*” yang digaungkan selama era Mao sehingga kemenangan yang dicapai tidak selalu dicap sebagai kemenangan pasukan darat (Kompas Gramedia, 2015).

Reformasi PLAAF dalam aspek doktrin dilakukan dengan mengacu pada strategi militer nasional baru Tiongkok, “*The Military Strategic Guidelines for the New Period*” yang

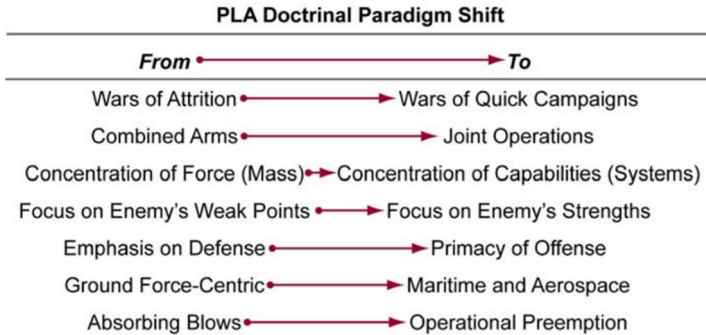
diadopsi pada tahun 1993. *Pertama*, peperangan tidak lagi dilakukan berdasarkan asas *war of attrition*³. Sebaliknya, Tiongkok harus mampu melancarkan operasi militer dalam waktu singkat namun berdampak strategis besar. Maka dari itu kemampuan mobilitas dan kecepatan tinggi serta melakukan serangan hingga titik terdalam musuh mutlak dikuasai militer Tiongkok. *Kedua*, penekanan pada kemampuan tempur lintas matra (*joint operations*). Berkaca pada pengalaman sebelumnya di mana PLAAF tidak memiliki kewenangan untuk menyusun doktrin dan strategi pertempuran tersendiri serta hanya berfungsi dalam ranah taktis untuk mendukung operasi pasukan darat, di bawah kebijakan baru PLAAF bebas menentukan doktrin dan strategi pertempurannya sendiri. Nantinya, PLAAF akan berkoordinasi dengan cabang PLA lainnya untuk merumuskan strategi bersama pada saat dalam kondisi perang demi mencapai tujuan militer dan nasional Tiongkok. Melalui perubahan doktrin ini pula kekuatan laut dan udara diproyeksikan menjadi tumpuan utama militer Tiongkok.

Perubahan doktrin keempat adalah PLA tidak lagi menekankan pertahanan sebagai fungsi utama melainkan telah bergeser kepada fungsi penyerangan. Salah satunya diwujudkan dengan melakukan *preemptive strike* atau menyerang pasukan musuh sebelum musuh mampu melancarkan serangan terhadap Tiongkok. Dalam kasus angkatan udara, operasi ini dapat dilancarkan dengan menggunakan pesawat serang yang dilengkapi dengan rudal presisi udara-ke-darat. Adapun perubahan doktrin yang terakhir yaitu integrasi ke dalam satu jaringan informasi terpadu demi mencapai kendali penuh atas personel PLA di medan pertempuran, juga pasukan musuh. Penggunaan jaringan informasi terpadu juga dimaksudkan se-

³ Perang yang dilakukan dengan cara menghabiskan seluruh atau sebagian besar sumber daya militer musuh. Biasanya peperangan seperti ini berlangsung dalam jangka waktu panjang dan pihak yang memiliki lebih banyak sumber daya menjadi pemenang

bagai upaya pemanfaatan Tiongkok atas seluruh dimensi termasuk ruang angkasa, dunia siber hingga spektrum elektromagnetik sebagai medan pertempuran.

Bagan 2.1 Pergeseran Doktrin PLA



Sumber: (National Air & Space Intelligence Center, 2010)

Peningkatan kualitas armada PLAAF menjadi poin yang diperhatikan betul oleh Deng. Kegagalan operasi militer Tiongkok di Vietnam dan Taiwan yang salah satunya disebabkan karena ketiadaan pesawat yang memadai menjadikan Tiongkok perlu lebih banyak memiliki pesawat-pesawat modern yang mampu mendukung operasi militer Tiongkok di masa mendatang. Selain itu, hingga tahun 1990 PLAAF terlalu banyak diperkuat oleh pesawat generasi kedua yang merupakan warisan dari perang sebelumnya.

Tabel 2.3 Inventaris PLAAF Berdasarkan Tipe, 1990-2010

Class / type	1990	1995	2000	2005	2010
Fighter Aircraft					
J-5 / MiG-17	400	400	—	—	—
J-6 / MiG-19	3,000	3,000	—	—	—
J-7 / MiG-21	500	500	700	756	552
J-8	50	100	250	245	312
Su-27 / J-11A	—	26	65	116	116
J-10	—	—	—	62	120
Su-30	—	—	—	73	—
Ground Attack Aircraft					
Q-5	500	400	300	408	120
J-6	—	—	1,500	722	—
JH-7	—	—	—	39	72
Su-30	—	—	—	—	73
J-11B	—	—	—	—	18
Bomber Aircraft					
H-5	350	300	—	94	—
H-6	120	120	120	128	82
Total	4,920	4,846	2,935	2,643	1,465

Source: International Institute for Strategic Studies (1990, 1995, 2000, 2005, 2010)

Sumber: (Hallion, Cliff, & Saunders, 2012)

Ketika Tiongkok masih mengandalkan pesawat-pesawat generasi terdahulu untuk memperkuat militernya seperti J-6 dan J-7, negara-negara tetangganya telah meningkatkan kapabilitas angkatan udara mereka melalui pembelian pesawat yang lebih modern. Bahkan Taiwan, seteru abadi Tiongkok, sudah selangkah di depan melalui pengembangan pesawat generasi keempatnya sendiri bernama *Indigenous Defense Fighter* (IDF) dan mengerahkannya pada saat krisis di Selat Taiwan (1995-1996). Kondisi ini semakin mempercepat Tiongkok dalam memperbaiki armada udaranya, baik dengan membeli dari negara lain atau mengembangkan pesawatnya sendiri seperti yang dilakukan Taiwan.

Diawali pada pertengahan dekade 1990, Tiongkok memensiunkan sebagian besar pesawatnya. Seperti ditampilkan pada tabel 2.2, armada PLAAF mengalami penurunan drastis hingga mencapai 70 persen dari jumlah armada sebelumnya;

mayoritas merupakan pesawat generasi kedua seperti J-5 dan J-6 (Shlapak, 2012, p. 192). Sebagai gantinya, PLAAF mendatangkan pesawat tempur generasi keempat Su-27 buatan Soviet/Rusia. Pesawat ini menjadi model dari pengembangan J-11A yang diproduksi oleh *Shenyang Aircraft Corporation* (SAC). Tiongkok turut mendatangkan berbagai jenis pesawat dari Rusia lainnya selain Su-27, seperti pesawat tempur Su-30, pesawat angkut berat Il-76 dan pesawat tanker Il-78. Bersama dengan kedatangan pesawat-pesawat yang lebih modern, PLAAF memperbarui sistem persenjataannya melalui pembelian rudal udara-ke-udara R-27, R-73, dan R-77, serta rudal anti-udara S-300 dan S-400 (Shlapak, 2012).

D. Industri Dirgantara Tiongkok sebagai Pendorong Reformasi PLAAF

Untuk mendukung modernisasi PLAAF, Tiongkok tidak hanya mengandalkan teknologi dari luar. Secara bertahap Tiongkok mengembangkan sendiri teknologi kedirgantaraannya di dalam negeri. Tiongkok menyadari betul ketergantungan terhadap pihak luar akan menyulitkan Tiongkok dalam memperoleh teknologi atau suku cadang guna perawatan armada PLAAF manakala negara mitra Tiongkok melakukan pemutusan hubungan diplomatik seperti yang dilakukan Uni Soviet di tahun 1960 silam.

Kiprah industri dirgantara Tiongkok diawali dengan berdirinya Biro Industri Aviasi pada 18 April 1951. Biro yang berada di bawah naungan Kementerian Perindustrian Berat ini didirikan dengan tujuan utama untuk merawat seluruh pesawat PLAAF. Dalam dua tahun setelahnya, melalui biro yang sama Tiongkok berhasil memperoleh lisensi pembuatan pesawat latih Yak-18 dari Soviet melalui *transfer of technology*. Setelah tujuh bulan dalam proses perakitan, Tiongkok menamakan pesawat baru mereka sebagai CJ-5. Pada tahun yang sama Tiongkok memperoleh lisensi lainnya untuk pembuatan pesawat tempur MiG-17, yang kemudian diberi nama J-5 oleh Tiongkok. Pesawat ini mulai digunakan secara luas sejak tahun 1956. Selama lima puluh tahun setelahnya J-5 menjadi tulang punggung

kekuatan udara Tiongkok; menyaksikan operasi militer di Taiwan serta Vietnam. Kedua pesawat ini menjadi pondasi bagi kebangkitan industri dirgantara Tiongkok (Shen, 2012).

Perjalanan industri kedirgantaraan Tiongkok tidak berhenti sampai di situ. Tiongkok merasa perlu mengembangkan pesawat yang seluruhnya dikembangkan dan diproduksi di Tiongkok. Pesawat CJ-5 dan J-5 yang diproduksi di Tiongkok masih diimpor dari Soviet. Terlebih lagi pada awal 1960-an Moskow memutuskan hubungan diplomatik dengan Beijing. Walaupun sempat mengalami kesulitan, nyatanya Tiongkok berhasil mengembangkan pesawat serang Q-5 pada 4 Juni 1965. Pesawat pertama yang seluruhnya dikembangkan dan diproduksi oleh Tiongkok ini mengadopsi pesawat tempur MiG-19 dan turunannya, J-6 (Shen, 2012).

Dalam kurun waktu setelahnya, industri aviasi Tiongkok tidak mengalami perkembangan yang signifikan. Kekacauan domestik yang timbul dari implementasi Revolusi Budaya menjadi penyebabnya. Bukan hanya menghambat kemajuan militer Tiongkok, Revolusi Budaya turut menyebabkan sejumlah proyek pengembangan pesawat dibatalkan. Salah satu dari proyek yang dibatalkan tersebut adalah pesawat tempur J-9. Awal mula pengembangan pesawat ini adalah buruknya performa J-6 dan J-7 dibanding pesawat-pesawat Amerika selama Perang Vietnam (GlobalSecurity.org, 2016). Untuk menjembatani ketimpangan tersebut, pemerintah Tiongkok menginisiasi pengembangan pesawat baru pada tahun 1964. Program pengembangan yang digadang-gadang menjadi kebanggaan PLAAF dan industri penerbangan Tiongkok ini berjalan tidak seperti yang diharapkan (Ghosh, 1977). Selain Revolusi Budaya, insinyur Tiongkok pada saat itu belum mampu membuat mesin jet seperti permintaan awal. Hal ini kemudian yang menyebabkan rancangan pesawat J-9 terus mengalami perubahan, hingga akhirnya program ini dibatalkan enam belas tahun setelahnya (GlobalSecurity.org, 2016).

Seiring dinamika yang terjadi dalam industri kedirgantaraan Tiongkok, Biro Industri Aviasi turut mengalami restrukturisasi dengan total sebanyak enam kali. Periode pertama (1960-1982) diawali dengan transformasi Biro Industri Aviasi menjadi Kementerian Industri Mekanis Ketiga. Enam tahun selanjutnya, biro ini bertransformasi menjadi Kementerian Industri Aviasi dan sejak tahun 1988 hingga tahun 1993 direformasi kembali dengan penambahan bidang astronautika menjadi Kementerian Industri Aviasi dan Astronautika.

Restrukturisasi tahap keempat dilakukan pada tahun 1993 dengan mengubah status badan perusahaan. Sehingga urusan industri pertahanan tidak lagi di bawah kendali pemerintah pusat melalui kementerian melainkan dibentuk menjadi badan usaha milik negara. Bagi Shen (2012) perubahan yang dilakukan tidak lain ditujukan untuk meningkatkan pengelolaan perusahaan dan bidang-bidang yang bergerak di dalamnya. Di samping itu, pengembangan yang dilakukan oleh perusahaan dipandang Shen mampu berjalan lebih baik daripada pengembangan yang dilakukan oleh badan pemerintahan. Sesuai dengan poin restrukturisasi tersebut, Kementerian Industri Aviasi dan Astronautika diubah statusnya menjadi *China Aerospace Corporation* (CASC), yang khusus menangani industri strategis di bidang antariksa dan rudal dan *China Aviation Industry Corporation* (CAIC) yang menangani industri penerbangan sipil dan militer. Pada Juli 1999, CAIC dibagi ke dalam dua melalui pembagian 11 anak perusahaannya; seluruh industri yang memproduksi pesawat berat dan tempur dikelompokkan ke dalam *China Aviation Industry Corporation* (AVIC) I dan industri pesawat kecil dan latih dikelompokkan ke dalam AVIC II. Pembagian divisi kerja diberlakukan hingga tahun 2008, menyesuaikan rencana strategis industri aviasi Tiongkok seperti tercantum dalam buku putih pertahanan Tiongkok tahun 2006. AVIC I dan II dilebur ke dalam AVIC dan pembukaan lini produksi khusus pesawat komersial bernama *Commercial Aircraft Corporation of China* (COMAC).

Seperti disebutkan sebelumnya AVIC terdiri atas 11 anak perusahaan; masing-masing perusahaan memiliki spesialisasi

dalam memproduksi pesawat bagi PLAAF. Tidak semuanya akan dijelaskan dalam bagian ini; perusahaan di bawah ini merupakan pemasok utama armada PLAAF.

1. *Hongdu Aviation Industry Group*

Hongdu Aviation Industry Group (HAIG) merupakan perusahaan aviasi pertama yang dimiliki Tiongkok. Perusahaan ini awalnya bernama *China Nanchang Aircraft Manufacturing Corporation* (CNAMC) yang didirikan pada tahun 1951. Perusahaan ini dikenal melalui pesawat CJ-5, pesawat latihan turunan Yak-18 buatan Uni Soviet. Sesuai reformasi yang terjadi di akhir tahun 90-an, CNAMC bertransformasi menjadi HAIG hingga sekarang. Selain CJ-5, HAIG memproduksi pesawat jenis lainnya seperti pesawat serang Q-5 yang menjadi tulang punggung angkatan udara Tiongkok hingga sekarang dan pesawat latihan terpadu L-15.

2. *Shenyang Aircraft Corporation*

Shenyang Aircraft Corporation (SAC) merupakan perusahaan industri aviasi Tiongkok yang berpusat di Shenyang, dan menjadi salah satu perusahaan industri aviasi tertua Tiongkok di samping HAIG. SAC didirikan pada tahun 1953 dengan nama *Factory No. 112*. Pesawat yang diproduksi oleh SAC kebanyakan merupakan pesawat tempur seperti J-5, J-11 dan J-15 dengan lisensi dari Sukhoi milik Rusia.

3. *Chengdu Aircraft Corporation*

Chengdu Aircraft Corporation atau Chengdu didirikan pada tahun 1958 dengan nama *Factory No. 132*. Chengdu banyak memproduksi pesawat tempur yang dioperasikan oleh angkatan udara Tiongkok ataupun diekspor ke pasar mancanegara. Beberapa pesawat yang diproduksi Chengdu adalah J-7, J-10, dan JF-17 yang digunakan oleh angkatan udara Pakistan.

4. Harbin Aircraft Industry Group

Harbin Aircraft Industry Group atau Hafei merupakan perusahaan aviasi Tiongkok yang didirikan di Harbin, ibukota provinsi Heilongjiang. Ketika didirikan pada tahun 1952, Hafei memproduksi pesawat pengebom H-5 (Il-28) dan helikopter Z-5 (Mi-4). Lini produksi Hafei pada saat ini lebih banyak diisi oleh produk helikopter seperti helikopter multifungsi Z-9, Z-15 dan helikopter serang Z-19. Di samping itu Hafei juga memproduksi pesawat bermesin baling-baling Y-11 dan Y-12 untuk keperluan angkut.

5. Shaanxi Aircraft Corporation

Shaanxi Aircraft Corporation didirikan pada tahun 1969, dan semenjak itu perusahaan ini khusus menyediakan pesawat angkut bagi PLAAF. Pesawat-pesawat yang dihasilkan dari perusahaan ini contohnya Y-8 dan Y-9. Salah satu varian Y-8 diproduksi untuk memenuhi kebutuhan perang informasi militer Tiongkok terkait penyediaan data pertempuran lapangan secara *real-time* melalui pemasangan radar di bagian atas pesawat yang selanjutnya dikenal sebagai KJ-200 dan KJ-500.

6. Xi'an Aircraft Corporation

Xi'an Aircraft Corporation (XAC) merupakan perusahaan aviasi yang khusus dalam memproduksi pesawat-pesawat berukuran besar dan sedang baik untuk keperluan militer maupun sipil. Beberapa pesawat yang diproduksi di perusahaan ini adalah pesawat pengebom H-6 (Il-16), pesawat tempur pengebom JH-7 dan pesawat angkut Y-20.