

AVIAÇÃO MILITAR NO VIETNÃ – PRINCÍPIO DA GUERRA AÉREA MODERNA

Anderson Matos Teixeira*

RESUMO: O emprego de meios aéreos em operações militares datam a Guerra Civil norte americana no séc. XIX quando se empregava balões para observação. Com a invenção do avião em 1906, logo passou a ser empregado como arma, já na 1ª Guerra Mundial. Mas é durante os embates do Vietnã que a aviação militar, sob diversas formas, que ela é empregada maciçamente, de forma conjunta com as outras forças. A mistura de caças a jato e a pistão, bombardeiros táticos e estratégicos, helicópteros de ataque, transporte e apoio, logística aérea, controle aéreo embarcado e os primeiros usos de veículos aéreos não tripulados, operando num mesmo ambiente, formam um dos mais complexos empregos de meios aéreos da historia.

Palavras-chave: Aviação militar, Vietnã, modernidade.

ABSTRACT: The use of aircraft in military operations dating to American Civil War in the century XIX when employed for observation balloons. With the invention of the airplane in 1906, was soon employed as a weapon, since the first World War. But it is during the battles in Vietnam that military aviation, in various forms, it is heavily used, jointly with other forces. The combination of piston and jet fighters, bombers and strategic attack helicopters, transport and support air logistics, air traffic control and embedded the first uses of unmanned aerial vehicles operating in the same environment, they form one of the most complex jobs aircraft in history.

Keywords: Military Aviation, Vietnam, modernity.

Introdução

Assim que a aviação desponta na historia, muitos militares já imaginavam o seu emprego como arma ou no auxilio a suas tropas. Há relatos de que Napoleão planejou empregar balões na invasão da Inglaterra. Primeiramente empregados como posto de observação, os balões e depois as aeronaves se tornaram arma de emprego tático, evoluindo posteriormente ao emprego estratégico no campo de batalha.

Neste trabalho será apresentado de que forma o conflito do Vietnã, desenrolado principalmente pelos Estados Unidos, serviu de lição e base para os conflitos seguinte, como o das Malvinas e a 1ª Guerra do Golfo. Muito do que foi empregado neste conflito,

* Formado em Geografia. Mestrando em Historia pela Universidade de Passo Fundo. É bolsista Capes.
Contato:amatosteixeira@gmail.com

tecnologias oriundas da corrida armamentista e espacial testadas em combate naquela ocasião, hoje é usado pela maior parte das forças aéreas do mundo.

Evolução do emprego da aviação

Talvez o primeiro uso do ar, para fins militares, tenha vindo do oriente. As pipas, criadas a 1000a.C na China, foram empregadas para assustar tropas inimigas com pirotecnias e lanternas. Nos relatos de Marco Polo, “os primeiros homens a se aventurarem para o alto fizeram-no a bordo de grandes pipas (CROUCH, 2007, p.35)”. Durante as hostilidades da Guerra Civil Americana (1861-1865), em 1862 houve o primeiro uso militar de balões, onde estes foram utilizados com o propósito de patrulhamento aéreo e observações aéreas pelas tropas da União em reconhecimento das linhas inimigas (MARTIN, 2006, p.244).

No início do século XX (1906), surge o avião e logo começa a se popularizar como uma revolução de transporte, pela sua velocidade e mobilidade, se não liberdade de tráfego, com a criação de inúmeros modelos, mas nem completara 10 anos de sua invenção e ele já é empregado de forma militar durante as primeiras Guerras Balcânicas (1912-1913) pela Bulgária em ataques contra as posições dos otomanos que ocupavam a região (GRANT, 2005, p.263).

Quando eclode a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) ele já é empregado como arma. Diante da imobilização dos combates pela guerra de trincheiras, há a necessidade da artilharia de ambos os lados, principalmente pela precisa artilharia alemã, de reconhecimento e identificação de alvos para posterior ataque ou no planejamento de ataques. Assim o avião surge como elemento de observação e tão logo que é empregado em reconhecimentos aéreos, surge à necessidade de se evitar o reconhecimento, moldando a figura do caça para evitar que os observadores se aproximassem de suas linhas, sendo que, os alemães foram pioneiros na construção de caças. Já que os aviões podiam voar sobre o inimigo para observá-los, logo surgiu a possibilidade de atacarem ele a partir do ar, formando o conceito de bombardeiro e dando origem aos primeiros aviões do tipo (PROENÇA JÚNIOR, 1999, p.140).

Os dirigíveis também tiveram participação durante o conflito ao lado dos alemães como bombardeiros, onde estes atacaram cidades costeiras da Inglaterra com seus *zeppelins* (ARARIPE, 2006, p.340).

Diante da variedade de modelos e variantes desenvolvidos pelos atores da guerra, estes logo foram se aperfeiçoando. A princípio consistia basicamente de biplanos (com duas asas) em sua maioria, com a estrutura feita de madeira, revestida por tecidos. Ao fim do conflito surge o primeiro avião totalmente metálico (Angelucci, 1974, p.29). Os motores correspondiam ao melhor que a mecânica tinha na época, mas ainda eram pesados demais e fracos, e pra piorara consumiam muito combustível. Um passo muito significativo veio da Alemanha, a adoção de sincronizadores nas metralhadoras, assim o piloto podiam atirar entre as hélices sem atingi-la, ao invés de manuseá-la no alto, sobre a asa superior (PROENÇA JÚNIOR, 1999, p.140).

Um dos grandes impasses foi à questão do alcance e da velocidade. Durante o conflito, a velocidade se manteve basicamente a mesma, não tendo um acréscimo significativo, mas com o passar do tempo, o alcance foi aumentado, fazendo com que os *raids* (ataques) de longo alcance fossem empregados efetivamente.

No período entre guerras, a aviação desenvolveu-se muito enquanto ciência aeronáutica, principalmente pela tentativa de travessia sem escala do Oceano Atlântico, realizada por Charles A. Lindbergh em 20 de janeiro de 1927, percorrendo 5.780 quilômetros entre Nova York – EUA e Paris – França em 33h e 30 min. (ANGELUCCI, 1974, p.60) e pelas corridas aéreas, como o troféu Schneider e tantos outros, onde os aviões eram testados em sua máxima velocidade.

Nesse período também são aperfeiçoadas as doutrinas aéreas de combate e a consolidação do avião como arma, como durante a Guerra Ítalo-Etíope (1935), a Guerra Civil Espanhola (1936), o Conflito Sino-Japonês (1937) e a Guerra Russo-Finlandesa (1937), com destaque para a Guerra Civil Espanhola, onde os alemães testaram seus armamentos e táticas pela primeira vez após a reestruturação de suas Forças Armadas. A cidade de Guernica foi um dos principais alvos para o teste dos bombardeiros em combate, sendo muito castigada pelos ataques de 26 de abril de 1937, pelos aviões da *Legião Condor* da *Luftwaffe* (Força Aérea Alemã) e representado pelo quadro de mesmo nome pelo pintor Pablo Picasso, onde retratou o horror da ação. Durante este ataque, foram despejadas milhares de bombas, que resultaram na morte de mais de 300 pessoas e na completa destruição de três quartos da cidade, sendo

poupados somente os depósitos de suprimentos militares que poderiam vir a serem úteis às tropas franquistas após os ataques (LOPES, 2006, p.33).

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, a aviação teve sua participação decisiva no campo de batalha, sendo empregada em quase todos os combates, tanto terrestres quanto navais nos teatros da Europa e Pacífico.

Os alemães empregavam a aviação em apoio a suas divisões *Panzer* (blindadas) onde os aviões atacavam na vanguarda as posições inimigas e os blindados consolidavam as posições, conhecida como *Blitzkrieg* (Guerra Relâmpago) resultando num dinamismo e velocidade aos combates terrestres, aliado a isso também efetuavam *raids* contra alvos estratégicos, consolidando o tipo de ação a ponto de saturar alvos e imediações, elevando o ataque a nível total, onde os civis eram parte dos alvos como forma de ataque psicológico (PROENÇA JÚNIOR, 1999, p.157).

O caça teve destaque já que os bombardeiros realizavam incursões destruidoras, onde, pela necessidade de defesa, foi empregado em massa em todas as frentes de combate. Também, surgem novas especialidades as aeronaves como aerotorpedeiro (antinavio), antitanques, bombardeiros táticos e de mergulho (aviões leves que dispunham de algumas bombas para ataques rasantes e de mergulho contra alvos táticos).

Nesse período a aviação já dispunha de tecnologia madura para a época resultando num aumento da capacidade tanto de carga quanto alcance e velocidade, já possuindo motores mais eficientes e leves se comparados com os da guerra anterior, com a aerodinâmica já aperfeiçoada e estruturas todas em metal, salvo alguns casos em que pela falta de metal se construía em madeira. Em sua maioria são monoplanos e metálicos como já dito.

O desenvolvimento tecnológico da época e até anterior a ela auxiliou em muito as ações militares, como na defesa contra os *raids*, como o caso do radar, os foguetes sendo empregados em ataques e dos motores a jato que entraram em combate no final da guerra, e foram melhorados a ponto de se tornarem peças chave das políticas militares do pós-guerra. A bomba atômica desponta como arma decisiva para os futuros conflitos. Foi durante este conflito que o helicóptero surge no campo de batalha, em 23 de abril de 1944, onde as Forças Armadas Norte-Americanas realizaram a primeira missão resgate de um piloto abatido atrás das linhas inimigas. Pelo bom desempenho da missão, resultado do emprego do helicóptero e

assim garantindo a ele seu espaço dentro da aviação militar (ANGELUCCI, 1974, p.201), principalmente no apoio as operações de superfície¹.

A aviação militar na era da tecnologia

Após os conflitos da Segunda Guerra Mundial e o início da era nuclear, a aviação estratégica tem seu lugar definido, como a peça chave das políticas de defesa dos protagonistas do embate. Bombardeiros voando a grande altitude com artefatos nucleares cada vez mais potentes, apoiados por interceptadores cada vez mais velozes, decidiriam o que viria a serem os futuros conflitos daquela época. Mas assim que uma série de conflitos eclode na periferia dos protagonistas, como na Coreia, este pensamento cai por terra e os cenários se tornam cada vez mais complexos, mesclando inovação tecnológica com as técnicas de combate do conflito anterior. Mesmo que algumas tecnologias houvessem despontado ainda na Segunda Guerra Mundial (OVERY, 2005, p.278), seu emprego dentro de um plano, se dá no Vietnã.

É no Vietnã que este complexo cenário tecnológico começa a se definir. Dentre as revoltas coloniais da Guerra Fria, a que mais teve destaque foi a da Indochina (nome anterior dado ao Vietnã), onde as tropas de ocupação francesas foram derrotadas pelos rebeldes comunistas em 1954, vindo os Estados Unidos assumir o conflito temendo a expansão do comunismo sobre a região. De um lado estava o Vietnã do Norte, sob influência comunista, com o apoio dos *vietcongs* (comunistas sulinos) e do outro lado, os Estados Unidos e o Vietnã do Sul, de orientação capitalista. É um dos maiores exemplos sobre conflito assimétrico, em que forças comunistas, utilizando-se de táticas de guerrilha, com pouca tecnologia se impuseram sobre um exército regular e com tecnologia superior (MAGNOLI, 2006, p.392).

Podemos dividir as operações aéreas deste conflito em dois cenários. No Vietnã do Sul, as operações consistiam em ataques e incursões de inteligência na trilha de *Ho Chi Minh*² e na Interdição do Espaço aéreo daquele país (Tudo sobre Aviões de Combate, nº 9, 1997, p.114). Já no Vietnã do Norte, as operações apresentavam uma complexidade maior, com bombardeiros operando em todos os níveis, caças, inteligência eletrônica e reconhecimento. É

¹ Operações realizadas a baixa altitude, próximas a superfície marítima ou terrestre.

² Ho Chi Minh – líder da resistência vietnamita a ocupação estrangeira que estruturou uma série de trilhas entre o Vietnã do Norte até o Vietnã do Sul para a logística dos guerrilheiros vietcongs.

também neste cenário, mas do lado norte-vietnamita, a presença de grande resistência a estas operações, com rede de radares, mísseis e baterias anti-aéreas, de origem soviética (NEWDICK, 2010, p.210).

O amadurecimento do emprego da aviação neste conflito é correlata ao amadurecimento da eletrônica. Para se fazer frente as sofisticadas ameaças soviéticas e aos rústicos guerrilheiros, foram desenvolvidos inúmeros sistemas de apoio e inteligência as ações.

No Vietnã do Sul, a superioridade aérea até meados de 1972 é inquestionável. Mas no combate a trilha de Ho Chi Minh, a historia é diferente, já que “usaram-se jatos para atacar homens em bicicletas numa entre tantas que cortavam a floresta” (Tudo sobre Aviões de Combate, nº 9, 1997, p.114). Para combater estes guerrilheiros, as forças ocidentais empregaram diversos sensores, tais como sismógrafos para monitorar os movimentos das trilhas e bombardeá-la (NEWDICK, 2010, p.228; BASTOS, 2005, p.4). Aeronaves de escuta eletrônica captavam os sinais dos transmissores e, assim que detectado a movimentação, bombardeiros táticos eram vetorados ao local e logo despejavam suas munições sobre a área.

Nas ações sobre o Vietnã do Norte, os Estados Unidos e a aviação sul-vietnamita tentaram impor a superioridade, mas o apoio soviético que o norte dispunha, impediu o feito. O que se viu foi um impedimento de ações estratégicas a favor de uma resolução política, onde o governo norte-americano em Washington escolhia os alvos sem ter a noção do desenrolar dos combates, causando inúmeras baixas às forças sulistas (FLORES JR., 2004, p.72).

Com a presença de jatos MiG-17 e MiG-21 operados pelas forças comunistas, aeronaves-radar (AEW) também passaram a operar naquele teatro de operações. Mas em vez de controlar o espaço aéreo, eles apenas informavam a posição dos inimigos, fazendo com que os pilotos tomassem as decisões (NEWDICK, 2010, p.218).

Aeronaves especializadas em monitoramento, identificação (Elint) e interferência (Jammer) eletrônica eram empregados maciçamente nas operações de ataque ao território do norte, na tentativa de fazer frente a ameaça de mísseis, artilharia e radares comunistas, e reduzir as perdas causadas por elas (NEWDICK, 2010, p.210), já que a pouca ameaça dos MiG's, logo era dissuadida ou eliminada. A pesada artilharia faria com que os americanos pagassem caro, já que os MiG's e os mísseis (SAM) causassem apenas um pequeno

percentual do total das perdas (NEWDICK, 2010, p.211). A capacidade anti-radar passa a ser necessária nas operações, tanto com aeronaves de proteção eletrônica, perturbando os radares, quanto a mísseis anti-radar, eliminando os sítios.

Num teatro de operações onde a guerra se desenrola em todo um país, quando alguma aeronave é abatida em território inimigo, há a necessidade de se resgatar aquele piloto abatido. Assim, numa era de jatos velozes e bombardeiros voando a grandes altitudes, pequenos aviões a hélice, lentos e voando muito baixo, auxiliavam os helicópteros nas missões de resgate. Vale dizer que das 13 medalhas de Honra, concedidas a USAF (Força Aérea dos EUA), 6 foram dadas a tripulantes de helicópteros e observadores aéreos das equipes de busca e resgate (CROUCH, 2007, p.613)

Os helicópteros desempenharam um papel importante na estratégia do exercito. Além de transportar mais rápido e seguro as tropas para as áreas de combate, eles apoiavam as tropas em terra com suas armas.

É também neste conflito que as aeronaves não tripuladas passaram a ser utilizadas, primeiramente como reconhecimento tático e depois como iscas de radar, para as aeronaves de guerra eletrônica poderem lançar seus mísseis anti-radar (também uma inovação que evoluiu no conflito) (NEWDICK, 2010, p.215). As munições guiadas engrossaram o caldo das inovações. As munições Walleye (guiada por TV) e a Paveway (guiada por laser), fizeram suas estréias em 1968 durante a campanha de bombardeio maciço Linebaker (NEWDICK, 2010, p.227). A precisão que estas armas conferiam era a chave para o ataque aos sítios SAM e possuíam poucos efeitos colaterais, tais como a morte de civis em ataques com munições convencionais, além da capacidade de mudar a trajetória e alcançar alvos fora do alcance convencional.

Quando as forças comunistas ocuparam o Vietnã do Sul e cercando as cidades do entorno de Saigon, anunciando o fim próximo da guerra e a derrota dos EUA na sua aventura asiática viu-se uma ponte-aérea para evacuar a capital, onde inúmeros vôos de aeronaves cargueiras saíam de Saigon lotados de refugiados, seguindo para países vizinhos. Assim que eles entraram na cidade, o desespero tomou conta e seguiu com uma leva de helicópteros, já que os vôos não podiam mais ser realizados com segurança, voando em direção aos porta-aviões norte-americanos, que ficaram entulhados deles, sendo necessário jogar no mar

algumas aeronaves para que outras pudessem pousar, sendo que dos 130 mil refugiados da guerra, 57.507 saíram por via aérea (Aviões de Guerra, 1985, p.304).

Por mais que boa parte da tecnologia já existisse a pelo menos 20 anos, como o avião a jato, a guiagem eletrônica, o radar de bordo, o que se vê na verdade é o incremento da flexibilidade, multi-função, velocidade e precisão das aeronaves. Enquanto nos conflitos anteriores só se operavam aeronaves com função específica, até pelo caráter do emprego dito estratégico, no Vietnã, o que se vê é o emprego das aeronaves multi-função, com a capacidade de bombardeio, reconhecimento e engajamento de aeronaves inimigas por uma mesma aeronave e até em uma mesma missão. No Vietnã as missões táticas deixaram de ser auxiliares e passaram a ser o pivô das estratégias de poder aéreo (OVERY, 2005, p.278).

Considerações Finais

A guerra do Vietnã tornou-se o ponto de inflexão da era nuclear. As armas nucleares não podiam ser lançados na eminência do fim do mundo. Os bombardeiros nucleares tiveram de ser empregados com armas convencionais.

O que se viu neste conflito foi o passo anterior a guerra tecnológica que viria no fim da década de 1970 e início de 1980, como os conflitos árabe-israelenses, Malvinas e mais tardar do Golfo em 1991. A questão do comando e controle do espaço aéreo promovido pelas plataformas AEW, com a operação simultânea de diversas esquadrilhas de ataque, interdição, guerra eletrônica, observação, elint, veículos não-tripulados, caças e bombardeiros, operando nos níveis operacional, tático e estratégico a partir de todos os perfis de vôo, formando o que vem a ser conhecido hoje como guerra centrada em rede, ressaltam a importância na experimentação e inovação que este conflito trouxe ao emprego do Poder Aéreo hoje.

Referencias Bibliográficas

ANGELUCCI, Enzo. **Os Aviões**. Dos primórdios da aviação até os dias atuais. A participação brasileira na conquista do espaço. São Paulo: Encyclopaedia Britannica do Brasil, 1974.

ARARIPE, Luiz de Alencar. Primeira Guerra Mundial. In: MAGNOLI, Demetrio (Org). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006.

Aviões de Guerra. **Um mês para sair de Saigon**. São Paulo: Nova Cultural, 1985, p.304.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Vietnã - A Maioridade da Guerra Eletrônica**. In: <http://www.defesa.ufjf.br/fts/Vietn%E3.pdf> , Publicado em 17/01/2005, acessado em 27/09/2007.

Batalhas Aéreas da II Guerra Mundial, Documentário em DVD. São Paulo: Editora Abril, 2007.

CROUCH. Tom D. **Asas**. Uma historia da aviação: das pipas à era espacial. Rio de Janeiro: Record, 2007.

FLORES JR. Jackson. **Dias de Trovão**. In: Revista Força Aérea. Ano 10, nº 37, Rio de Janeiro, Dez/Jan/Fev de 2004/2005, p.68-79.

GRANT, R. G. **Battle** – A visual journey through 5,000 years of combat. London: DK Pub, 2005.

_____. **Flight** – the complete history. London: Penguin Company, 2010.

Historia da II Guerra Mundial, Material em CD-ROM. Minas Gerais: NEO, 2002.

LOPES, Reinaldo. **Dossiê Guerra Civil Espanhola**. In: Revista Grandes Guerras – Tudo de novo no front. Edição 11, São Paulo, Maio de 2006, p.33.

LORCH, Carlos. **O Inferno no Atlântico Sul**. In: Revista Força Aérea. Ano 12, nº 47, Rio de Janeiro, Jun/Jul/Ago de 2007, p.46-73.

MAGNOLI, Demétrio. Guerras da Indochina. In: MAGNOLI, Demetrio (Org). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006.

MARTIN, André. Guerra de Secessão. In: MAGNOLI, Demetrio (Org). **Historia das Guerras**. São Paulo: Contexto, 2006.

NEWDICK, Thomas. **Aviões de Guerra**. São Paulo: Escala, 2010.

OVERY, Richard. Air Warfare. In: TOWNSHEND, Charles. **History of Modern War**. Oxford: Oxford University Press, 2005.

PROENÇA JÚNIOR, Domício et alli. **Guia de Estudos de Estratégia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

Tudo sobre Aviões de Combate – **A Guerra Aérea no Vietnã do Norte**. Barcelona: Altaya, nº 9, 1997.