

OS AVIADORES ESQUECIDOS
A Contribuição Britânica para o Poder Aéreo das Nações Unidas durante a Guerra da Coréia
1950 – 1953
Por Henrique Augusto Cruz



Aviões Fairey Firefly AS Mk 6 em formação

“Meu número 2 falou: “MIG às 12 horas” e eu olhei naquela direção e lá estavam 8 MIGs. Eu acreditava que eles eram pilotos experientes. Voavam cerca de 250 mph mais rápido do que nós, e preparavam-se para atacar-nos. Subiam e retornavam em nossa direção. Acabaram cansando-se da brincadeira, e um deles decidiu me atacar. Esse foi um erro fatal, porque eu podia virar mais rapidamente do que ele, e a baixa altura foi necessário que ele diminuísse a velocidade para poder aproximar-se de mim e ficasse em posição de tiro. Rapidamente eu consegui posicionar minha aeronave atrás dele. Atirei até que ele caísse e atingisse o solo.”

Essas palavras, proferidas por Peter Hoagy Carmichael, foram ditas numa entrevista no programa de televisão “The War in Korea” em 1988, quando ele descrevia aquele histórico dia para a Fleet Air Arm. No dia 9 de agosto de 1952, o Lieutenant da Royal Navy Peter Carmichael liderava uma esquadilha de 4 Sea Fury do Esquadrão N° 802, operando a partir do porta-aviões HMS Ocean, quando encontraram 8 caças comunistas MIG-15. Num combate que durou 5 minutos, após seu término um MIG fora abatido e dois outros severamente danificados. Essa excepcional vitória foi obtida sem que os Sea Furies fossem atingidos pelas balas dos MIGs. Na realidade, ao Lieutenant restou a honra de ser o único piloto de aeronaves a pistão a ter abatido uma aeronave à jato naquela guerra, sendo um formidável testemunho da robustez e do excelente desempenho de combate o Sea Fury. Mas esse é apenas um dos diversos relatos dos pilotos da Fleet Air Arm, da Royal Air Force e do Army Air Corps que voaram e combateram na Guerra da Coréia entre 1950 e 1953. Eles são os aviadores esquecidos.

Introdução

No dia 25 de junho de 1950, forças norte-coreanas cruzaram o paralelo 38 e invadiram a Coréia do Sul. Em resposta a uma recomendação do Conselho de Segurança no qual a ONU deveria prover assistência de modo a repelir a invasão, 16 países, incluindo os Estados Unidos e o Reino Unido, se prontificaram a auxiliar a República da Coréia. Um comando unificado, sob a liderança dos Estados Unidos, foi instalado no dia 8 de julho de 1950. Esse repentino e inesperado envolvimento numa guerra limitada num longínquo local do globo terrestre criou muitas dificuldades para o Reino Unido. As forças armadas britânicas haviam sido reduzidas drasticamente desde o final da 2ª Guerra Mundial e uma nova mobilização não era bem vista, tanto do ponto de vista político como econômico. Não obstante, uma mobilização limitada era necessária, se fosse de interesse uma contribuição efetiva à Operação Coréia. O Exército Britânico estava altamente comprometido na Malásia e teria grande dificuldade em prover tropas para essa nova emergência. Entretanto, algumas brigadas foram formadas durante os primeiros meses da operação, e em 28 de julho de 1951, passaram a compor a 1ª Divisão da Comunidade Britânica. A Royal Air Force (RAF) também estava comprometida com a Emergência na Malásia e sua contribuição ao conflito coreano seria limitada, embora houvessem outras justificativas. A Royal Navy (RN), por seu turno, pouco participava do conflito na Malásia, tendo em vista a geografia do país, e por isso estava capaz de fornecer alguns navios, incluindo porta-aviões, para as forças de coalizão na Coréia.

As longas e sangrentas batalhas da Guerra da

Coréia durariam até às 22:00 horas do dia 27 de julho de 1952, quando um cessar-fogo foi estabelecido entre os chineses que apoiavam as forças norte-coreanas e o Comando das Nações Unidas.

Sea Furies, Fireflies e Seafires

Porta-aviões americanos e da comunidade britânica estiveram ativos durante toda a Guerra da Coréia, e a contribuição ao poder aérea da Royal Navy foi significativo, com o HMS Triumph operando de julho a setembro de 1950 e o HMS Theseus de outubro de 1950 a abril de 1951. Dois outros porta-aviões também participaram das ações, o HMS Glory em três períodos entre abril de 1951 e maio de 1953 e o HMS Ocean em dois períodos entre maio de 1952 e julho de 1953. No total, 10 esquadrões da Fleet Air Arm se envolveram em operações de combate, utilizando aeronaves como o Supermarine Seafire, Hawker Sea Fury e Fairey Firefly. Helicópteros Wetland Dragonfly também foram utilizados em missões de apoio e de busca e salvamento. O anfíbio Vickers-Supermarine Sea Otter, ainda em serviço naquela época, foi utilizado a partir dos porta-aviões HMS Triumph e HMS Theseus, também em missões de busca e salvamento e de comunicações.



Hawker SeaFury

A participação na Guerra da Coréia permitiu que a Royal Navy, em particular de sua força aeronaval, tivesse contato com as realidades de uma guerra moderna. O desempenho dessas forças foi considerado excelente, mas só pode ser assim classificado por total ausência de atividade aérea inimiga. Se tivesse havido alguma oposição aérea inimiga apreciável, enorme esforço teria que ter sido despendido pela caça para defender os porta-aviões, e as operações ofensivas não poderiam ser realizadas. As operações de combate realizadas, só o foram após trabalho árduo, muita improvisação e risco calculado. Muitas vezes as condições climáticas encontradas, especialmente

durante o inverno, eram cruéis. Os acidentes eram comuns e a disponibilidade das aeronaves variou muito durante a campanha. Conforme relato dos pilotos, as operações aéreas eram imprevisíveis e inesquecíveis. As aeronaves voavam desde o amanhecer até o por do Sol, sendo que em certa ocasião, o Esquadrão Nº 812 com aeronaves Fireflies realizou 70 missões com apenas 24 aeronaves num único dia. Perdiam-se muitas aeronaves, pois elas eram derrubadas ou tinham problemas mecânicos.



Fairey Firefly AS MK 7

As aeronaves da Fleet Air Arm foram empregadas numa enorme variedade de tipo missões. Realizavam saídas de interdição, apoio aéreo aproximado, reconhecimento aéreo tático, ataque e escolta, utilizando aeronaves de certo modo já obsoletas como os Firefly e os Seafires. A Royal Navy tinha também outros problemas a contornar, já que algumas de suas belonaves estavam com pouco pessoal ou mal equipadas, o suprimento era escasso ou não estavam preparadas para a missão a que foram destinadas. Por exemplo, a preparação dos porta-aviões para lançamento dos Firefly requeria muito trabalho e ajustes do equipamento, que muitas vezes deixava a desejar no que dizia respeito ao custo benefício da operação.

Em relatório datado do dia 5 de julho de 1950, o comandante do HMS Triumph relatou: Temos utilizado muito pouco os Firefly. A preparação da catapulta para essa aeronave leva pelo menos duas horas, além da lentidão de lançamento da aeronave, inviabilizando o lançamento dos Seafires, neste período.

Para se lançar os Firefly com bombas de 500 lb, era necessário ter um vento no deck de pelo menos 34 nós. Se ocorresse apenas uma pequena brisa, o motor Triumph não tinha capacidade de levantar a aeronave.

Nessa época os Seafires 47 não dispunham de bombas, realizando missões apenas com seus canhões e foguetes ar-terra. Isso não dava muita margem de opções de planejamento das operações aéreas ou das tripulações envolvidas.

Além dos problemas com as aeronaves e com os

navios, havia um outro com as comunicações, devido à obsolescência do equipamento, que requeria muita manutenção, ou quando se tinha equipamentos novos, não havia manual de manutenção. A maioria desses problemas ocorreu por causa do envio da esquadra sem preparação adequada e com elevado comprometimento de missões. A maioria dos porta-aviões britânicos envolvidos na Guerra da Coréia eram da Classe Colossus, classificados como porta-aviões leve, em contra partida dos americanos, com porta-aviões muito maiores. Por exemplo, o USS Valley Forge podia operar 100 aeronaves, entre Corsairs, Skyraiders e Panthers, além de 14 helicópteros, enquanto de o britânico só podia operar com cerca de 25 aeronaves de asa fixa.

Durante a Guerra da Coréia, as diversas forças aéreas que apoiaram as forças das Nações Unidas não operaram sob um comando e sistema de controle unificado. Os procedimentos de gerenciamento do espaço aéreo não existiam ou eram muito rudimentares. Esta falta de um controle centralizado levou a alguma confusão entre forças aéreas aliadas, por exemplo, pilotos da Fleet Air Arm operando a partir dos porta-aviões, não tinham a menor idéia do que as aeronaves da RAF, da United States Air Force (USAF) ou da United States Navy (USN) estavam realizando naquele momento ou realizariam no dia seguinte. Longe do ideal, essa situação logicamente gerou incidentes de "fogo amigo", principalmente no início da guerra. No dia 28 de julho, os HMS Triumph e HMS Comus estavam navegando ao longo da costa leste coreana, quando uma esquadilha de Seafires do Esquadrão N° 800 foi lançada para investigar um não-identificado contato de radar, que viriam a ser algumas Super Fortalezas B-29. O piloto D. R. White, que voava como número 3 em seu Seafire, realizou uma passagem à cerca de 300 jardas de uma das aeronaves americanas, quando, sem razão aparente, o bombardeiro abriu fogo, atingindo um de seus tanques de combustível, obrigando o piloto a se ejetar.



Convés de um porta aviões com F2H Banshees e Douglas AD Skyraider.

Infelizmente o mar estava mexido, não sendo possível lançar o Sea Otter do HMS Triumph, mas o piloto acabou sendo resgatado pelo destróier americano USS Eversole, após permanecer mais de uma hora em seu bote salva-vidas. Ele teve seu rosto, braços e ombros queimados, mas seu estado geral era satisfatório.

A B-29 que atirou em White pertencia ao 22º Grupo de Bombardeios, que estava naquele dia indo atacar o porto de Seul. Em inúmeras ocasiões, no início daquele mês, as B-29 haviam sido interceptadas por Yaks da Força Aérea Norte Coreana, sendo que uma B-29 do 19º Grupo fora abatida por um Yak no dia 12 de julho.

Por causa deste incidente, o comando do Grupo instruiu seus artilheiros a atirarem em qualquer aeronave não identificada que se aproximasse dos bombardeiros. Tudo estava preparado para um incidente de fogo amigo. Quando quatro aeronaves não identificadas surgiram das nuvens de chuva e dirigiram-se diretamente para a cauda de uma das B-29 do 22º Grupo, inicialmente o artilheiro de ré e depois o artilheiro do comando central abriram fogo. Todos os membros da tripulação, que viram a aeronave não conhecida, identificaram-na como um Yak, mas era na realidade um Seafire, pilotado pelo azarado White, embora quando vistos de certo ângulos, o Seafire e o Yak, podem até se parecer.

Três dias depois, o HMS Triumph docou em Kure, para um curto período de manutenção, incluindo as aeronaves. Durante este tempo, receberam uma carta do Lieutenant General George E. Stratemeyer, Comandante das Forças Aéreas dos Estados Unidos no Extremo Oriente, expressando desculpas pelo incidente de 28 de julho, ao mesmo tempo em que sugeria que todos as aeronaves mantivessem distância do alcance das metralhadoras dos B-29.



B-29 Super Fortaleza

A maior parte das operações realizadas pelas aeronaves da Fleet Air Arm foram de apoio aéreo aproximado ou de interdição, sendo que as estatísticas alcançadas pela Fleet Air Arm durante a Guerra da Coréia são notáveis. Por exemplo, 15.200 bombas de tipos variados foram lançadas; 57.600 foguetes de três polegadas foram empregados além de mais de três milhões de cartuchos

de munição utilizados. Infelizmente, 26 tripulantes perderam suas vidas em operações, além de um tenente navegador da RAF, que estava agregado ao Esquadrão N° 810, no HMS Theseus, voando Firefly, quando no dia 13 de março de 1951, sua aeronave caiu a alguns quilômetros da Ponte de Sariwon. O acidente foi devido a fogo antiaéreo ou a danos sofridos pelos estilhaços de sua própria bomba. O piloto, da Fleet Air Arm também faleceu no acidente. Outros 7 tripulantes da RN também faleceram em acidentes diversos. Considerando que 10 esquadrões estiveram envolvidos na guerra, realizando cerca de 23 mil saídas operacionais, essas perdas foram felizmente baixas. Cento e sessenta e cinco tripulantes foram condecorados e 289 receberam elogios. Um importante aspecto, que deve ser mencionado com relação ao Poder Aeronaval britânico, diz respeito ao moral elevado mantido durante toda a guerra, apesar dos longos períodos no mar e das enfiadonhas e perigosas missões de patrulha voadas durante o verão tropical ou no frio de inverno.

Sunderlands, Meteors e Sabres

Como dito inicialmente, o início da Guerra da Coreia, não podia ter acontecido em pior hora para a RAF. A emergência na Malásia estava em seu ponto máximo, e a força estava aplicando-se além de seu limite. Em 1950, o Air Chief Marshal Sir John Slessor era o Chefe do Estado Maior da RAF, e ele, juntamente com os demais Chefes de Estado Maior viam a ameaça russa à Europa, como sua maior preocupação. Seus focos estavam voltados para a montagem da estrutura militar da OTAN na Europa e no reforço das forças disponíveis para compor a aliança. A RAF se via no centro deste processo e não aceitava ser enfraquecida, ao ter que enviar esquadrões de combate para o Teatro de Operações Coreano. Só havia então, uma maneira pela qual a RAF poderia ajudar a ONU naquele instante. Com o ataque inicial dos comunistas em direção ao sul da Coreia, rumo a Pusan, estava claro que as forças terrestres necessitariam de apoio das aeronaves marítimas, de modo a bloquear os portos evitando o envio de suprimento aos comunistas. Na época da invasão, o Esquadrão N° 88 operando aeronaves Sunderlands a partir de Hong Kong estava realizando exercícios conjuntos com a RN e com a USN, no Mar do Japão. Os Sunderlands logo ficaram envolvidos no conflito, com o chegada de mais dois esquadrões, o N° 205 e o N° 209 de Singapura, e ficaram baseados na ex-base naval japonesa de Iwakuni, a cerca de 160 km da costa sul da Coreia. Embora os Sunderlands tivessem outras missões a realizar em águas na costa da Malásia, essas não estavam tão

conectadas com as operações de segurança interna das aeronaves baseadas em terra, e por isso algumas aeronaves poderiam ser utilizadas pela forças de coalizão na Coreia. Conseqüentemente, optou-se por um rodízio dos esquadrões, com cada um passando um mês em Iwakuni, até o final do conflito coreano.

Para o Air Chief Marshal Sir John Slessor, a grande dificuldade que a RAF teria pra se comprometer decididamente no conflito não era a falta de aeronaves de combate nem o suprimento, mas a falta de homens. No dia 21 de julho de 1950 ele escreveu uma minuta Ministro da Defesa, Sir Harold Parker, onde informava que a RAF tinha 20 mil homens a menos do que o previsto, com algumas especialidades em situação crítica, como por exemplo, os Operadores de Radar e os Técnicos em Eletrônica (60% do previsto) e os Mecânicos (65% do previsto). Além disso, sugeria que o Serviço Militar Obrigatório passasse a se de dois anos, de modo a garantir o efetivo mínimo da força. Esse e outros comentários similares foram produzidos pelos demais Chefes do Estado Maior, estimulando um debate no Gabinete de Ministros. Nas reuniões do Gabinete, entre as diversas soluções propostas para se resolver essa falta de homens, estava o aumento do soldo dos militares, além é claro da extensão do Serviço Militar. Finalmente em agosto de 1950, a decisão foi tomada: o Serviço Militar seria estendido, e o Ministério de Defesa receberia uma verba extra de 56 milhões de libras esterlinas para pagamento de pessoal. Para a RAF, por exemplo, isto significaria um aumento de 28 mil homens em seu efetivo bem como permitiria que fossem treinados mais pilotos. Esperava-se deste modo, que com estas mudanças a eficiência de combate da RAF melhorasse, embora não tenha resultado no envio de esquadrões para a Coreia.

Os Sunderlands dos Esquadrões N° 88, 205 e 209, operando de Iwakuni, formavam o Grupo de Hidroaviões do Extremo Oriente, que participou eficazmente do conflito em seus três anos de duração. Essas aeronaves estavam integradas aos esquadrões de patrulha da USN, e sua missão era manter os portos coreanos bloqueados. Para alcançarem esse objetivo, os Sunderlands passaram a ser comandados operacionalmente pela USN, cuja base ficava em Sasebo, embora o dia a dia fosse controlado por um destacamento da USN em Iwakuni. Esse destacamento, estabelecido num navio ancorado na Baía de Iwakuni, também controlava um esquadrão de hidroaviões Mariners da USN, que realizava missões semelhantes aos Sunderlands. Um programa de vôo integrado foi desenvolvido e as patrulhas realizadas pelas aeronaves americanas e britânicas

eram muito bem coordenadas. O bloqueio aos portos norte-coreanos, como já dito, foi sua principal tarefa, entretanto os Sunderlands também realizaram missões de patrulha como proteção a comboios em apoio às forças marítimas da ONU. Havia um receio, por parte dos navios aliados, de ataques de torpedeiras norte-coreanas bem como de minas, e as tripulações dos Sunderlands, para realizar sua missão, dependiam de um radar de varredura de superfície, que nem sempre funcionava e de uma bela visão natural para serem efetivos.



Short Sunderland

A tarefa era árdua, pois as patrulhas duravam normalmente 12 horas, o clima não ajudava e a aeronave não tinha aquecimento e com pouca circulação de ar. Temperaturas de -20°C eram comuns na região e o congelamento das superfícies da aeronave era um freqüente perigo. O bloqueio dos portos norte-coreanos tinha que ser mantido a todo custo, e para isso eram necessárias missões diurnas e noturnas, sendo que essas últimas demandavam muito esforço. Os Sunderlands realizavam também, missões meteorológicas, normalmente realizadas à noite sobre o Mar Amarelo e sobre o Mar do Japão. A coleta de pressão barométrica ao nível do mar era uma necessidade, de modo a permitir uma mais apurada previsão climática, obrigando os Sunderlands a voarem muito baixo sobre o mar, utilizando equipamentos de rádio-altímetro não muito confiáveis. Eram operações consideradas de alto risco em bom tempo, imaginem à noite e com nuvens. Felizmente, não aconteceram acidentes, e os dados obtidos pelas tripulações eram imediatamente repassados via rádio para os navios na área que os retransmitia para a bases, onde os meteorologistas os utilizavam nas previsões climáticas, que geravam subsídios para o planejamento das operações aéreas.

A taxa de vôo dos Sunderlands foi excelente, com mais de 1.100 missões realizadas pelos três esquadrões, totalizando 12.500 horas de vôo. Isso significa que cada tripulação, realizou em média de 60 a 70 missões, ou 7 missões por mês por tripulação, sendo que alguns membros destas alcançaram a marca de 2 mil horas em seu período de combate com o Grupo. Nenhum Sunderland foi perdido por fogo inimigo, nem abateram aeronave inimiga alguma, embora uma aeronave tenha se perdido quando retornava para Seletar

via Hong Kong, ao cair próximo a Formosa, com a perda dos 14 homens a bordo. Uma aeronave sofreu acidente quando realizava um pouso noturno em Iwakuni sob mau tempo, com a perda de quatro tripulantes e uma outra foi destruída estando ancorada em Iwakuni, quando foi pega por um furacão, e como estava em manutenção não pode decolar. Por este excepcional serviço durante o conflito, uma Order of the British Empire, 25 Distinguished Flying Crosses e Distinguished Flying Medals e diversos elogios, foram dados ao pessoal do Grupo.

Circunstâncias trágicas envolveram a perda do Sunderland do Esquadrão Nº 205, que caiu próximo a Formosa. As justificativas dadas na época do acidente foram de que a aeronave encontrava-se a cerca de 60 milhas fora do curso previsto, à noite e o tempo deteriorou-se rapidamente. Um erro de navegação deve ter acontecido durante o processo de troca da carta náutica, mas o principal, foi a falta de um radar à bordo, que fora removido da aeronave, para servir como peça de reposição das outras aeronaves, sendo esta uma operação comum, quando a aeronave retornava para Singapura, pois a logística de suprimento em Iwakuni era muito falha. Uma cadeia de eventos fez com que esse acidente acontecesse: um equipamento a bordo sem funcionar ou retirado, um erro de navegação em vôo noturno à noite sob mau tempo, quando a aeronave aproximava-se da costa. Muitas aeronaves foram perdidas deste modo, durante anos.

Outra contribuição da RAF ao Poder Aéreo na Guerra da Coréia foi o empréstimo de pilotos ao Esquadrão Nº 77 da Royal Australian Air Force (RAAF) aos Grupos de Caça Nº 4 e 51 da USAF. No começo da guerra da Coréia, o Esquadrão Nº 77 da RAAF estava equipado com P-51 Mustang e era a remanescente contribuição australiana às forças aéreas aliadas na ocupação do Japão, ao final da 2ª Guerra Mundial. O pessoal do esquadrão estava celebrando sua volta à Austrália, quando as forças comunistas norte coreanas invadiram a Coréia do Sul. Os australianos logo se viram engajados nas operações aéreas e na guerra propriamente dita, voando aeronaves obsoletas. Muitas missões de apoio aéreo aproximado e de escolta foram realizadas pelos australianos, a partir de Iwakuni, até que o esquadrão fosse transferido para solo coreano em outubro de 1950.

A situação na Coréia exigiu que o Esquadrão Nº 77 fosse reequipado com modernos caças à jato urgentemente. Não há dúvidas que o Mustang era uma excelente aeronave para a realização das tarefas exigidas pelo esquadrão, durante os primeiros meses da guerra, mas com a chegada do caça à jato soviético Mig-15, em novembro de

1950, ficou óbvio que o desempenho superior deste caça inviabilizaria a operação de caças à pistão, tornando suas missões extremamente perigosas, para não dizer suicidas. A substituição dos P-51 tinha que ser realizada o mais rapidamente possível. Em 6 de dezembro de 1950, foi anunciado que 36 Gloster Meteor F Mk8 e 4 Meteor T Mk 7 (biplaces de treinamento) seriam adquiridos pelo Governo Australiano, com a entrega prevista das primeiras 12 aeronaves para daqui a 3 ou 4 meses. Essa venda foi facilitada, tendo em vista que o Meteor era o equipamento padrão do Comando de Caças da RAF naquela época.



Mig-15

O Meteor foi vendido aos australianos como uma aeronave de interceptação, mesma função exercida na RAF, sendo que três oficiais comissionados da RAF e um piloto não-comissionado foram enviados para o Esquadrão Nº 77, para auxiliar na conversão e treinamento dos pilotos australianos ao novo caça. Interessante, é que nenhum piloto australiano foi enviado à Inglaterra para treinamento, embora uma equipe de 13 homens da RAAF tenha sido enviada à fábrica da Gloster para receberem treinamento. Em 24 de fevereiro de 1951, 15 Meteor F Mk 8 e 2 T Mk 7 foram enviados ao Japão, por via marítima, com o treinamento formal tendo se iniciado no dia 11 de abril de 1951. No final de junho, o Squadron Leader Dick Cresswell, comandante do Esquadrão Nº 77, considerou, em seu relatório, que o mesmo estava pronto para combate.

Entre a escolha da aeronave, recebimento e treinamento dos pilotos, a RAAF levou apenas 8 meses, feito excepcional para os dias de hoje. No final de julho, o Esquadrão Nº 77 foi transferido para sua base na Coreia, em Kimpo, e no dia 29 de julho, 16 Meteors realizaram a primeira missão de caças à jato da RAAF. Aos Meteors foram alocadas missões de interceptação, e as primeiras missões realizadas eram de varredura e patrulha aérea de combate.

Logo se descobriu que no combate ar-ar, os Mig-15 levavam enorme vantagem com os Meteors, sendo que uma aeronave foi abatida e duas dani-

ficadas já no dia 29 de julho de 1951. Deste modo, o esquadrão teve sua missão modificada, passando em setembro a realizar escolta e de defesa das bases, operações essas odiadas pelos pilotos. Mesmo nessas missões, continuava obvio que os Meteors não eram páreo para os Migs, pois mais três aeronaves foram abatidas num combate acontecido no dia 1º de dezembro de 1951. Os Meteors passaram então a realizar apenas missões onde a possibilidade de se encontrarem com os Migs fosse muito baixa. Novamente, esta decisão foi muito mal recebida pelos pilotos, que desejavam realizar verdadeiras missões de guerra. Após alguma improvisação, os Meteors passaram a ser utilizados em missões de ataque ao solo, com os F-86 Sabres da USAF coordenando as operações e fornecendo cobertura contra os Migs. Nessa época, uma canção popular entre os esquadrões australianos era "All I want for Christmas are my wings swept back" (Tudo que eu quero de Natal são minhas asas enflechadas), como crítica às asas retas dos Meteors quando comparadas com as do F-86.



Gloster Meteor

O Esquadrão Nº 77 em suas operações na Coreia, sofreu de uma permanente falta de pilotos. Entretanto, em abril de 1952, um acordo foi obtido e a RAF enviou pilotos de Meteors para operarem com o Esquadrão Nº 77, a taxa de quatro pilotos por mês, em esquema de rodízio, iniciando-se em setembro de 1952. Na realidade 5 pilotos chegaram nos meses de setembro, outubro e novembro. Ao final do conflito, 29 oficiais da RAF serviram no Esquadrão Nº 77, sendo que 4 DFC e 6 elogios foram agraciados a esses pilotos. Cinco pilotos perderam suas vidas em combate, e um, o Flying Officer Berg foi abatido por fogo antiaéreo no dia 27 de agosto de 1952, tendo se ejetado e sido feito prisioneiro de guerra. Foi liberado no dia 1º de setembro de 1953.

A USAF, nos primeiros estágios da guerra, necessitou de apoio da RAF no que dizia respeito a operações táticas, em particular, nas missões de ataque noturnas, por isso dois renomados e experientes pilotos da RAF, foram agregados à 5ª

Força Aérea Tática da USAF – o Wing Commander Wykeham-Barnes e o Wing Commander J. Johnson. Ambos foram para a Coréia no final de 1950, e os americanos permitiram que os dois participassem do planejamento e até realizassem algumas missões operacionais. Entre suas críticas destacam-se: a superioridade aérea, que havia sido obtida no início da guerra, mas agora estava sendo perdida; o poder aéreo sendo utilizado praticamente como arma de apoio às tropas terrestres e o conceito de interdição aérea não sendo bem compreendido. Diziam ainda que a Força Aérea e o Exército estavam despreparados para operações ar-terra conjuntas e que a doutrina de operações ar-terra, desenvolvida ao final da 2ª Guerra Mundial, ainda estava válida. Parecia que as cruciais lições aprendidas pelos aliados ao final da 2ª Guerra Mundial, sobre operações aéreas e cooperação ar-terra, tinham sido esquecidas. Este é um outro bom exemplo onde cada força acredita que pode ganhar a guerra sozinha. O Wing Commander Wykeham-Barnes utilizou sua larga experiência em missões de ataque noturnas, e participando de muitas missões com os americanos, chegou a conclusão que havia falta de coordenação entre os diferentes tipos de aeronaves utilizados nessas missões. Ele produziu um novo plano de operações noturnas, no qual cada esquadrão era alocado a uma área-alvo específica, de modo a evitar a interferência entre eles.

E mais, ele propôs a utilização de uma técnica de identificação dos alvos utilizando “flares” e ajudou a melhorar o sistema de comunicação ar-terra. Sem sombra de dúvidas, esses dois experientes oficiais da RAF estabeleceram elevado sentido de cooperação com a USAF, abrindo as portas para que os pilotos britânicos fossem mais facilmente aceitos pelos americanos.



F-86 Sabre

Outro oficial da RAF que teve papel importante na consolidação do relacionamento Anglo-Americano durante o início do conflito coreano foi o Air Vice-Marshal Bouchier. Ele foi designado Oficial de Ligação entre o General MacArthur (Comandante em Chefe das Forças da ONU em apoio a Coréia do Sul) e os Chefes de Estado Maior Britânicos.

Foi ele quem negociou para que pilotos britânicos realizassem missões de combate juntamente com os americanos da USAF, fazendo com que finalmente, os pilotos da RAF passassem a integrar os esquadrões de F-86 da USAF.

Os primeiros pilotos da RAF a serem enviados à Coréia, foram escolhidos cuidadosamente entre os da Central Fighter Establishment em West Raynham. Entretanto, logo um novo sistema de treinamento foi introduzido, onde os pilotos britânicos eram enviados para a Nellis Air Force Base, onde eram convertidos ao F-86, antes de serem designados para um esquadrão na Coréia. No final da guerra, 21 pilotos da RAF haviam servido nos Grupos Nº 4 e 51 da USAF, sendo que um deles, o Flight Lieutenant John Nicholls, realizou 100 missões, tendo abatido dois Migs e danificado três. Três pilotos foram condecorados com a DFC. Quatro perderam suas vidas em operações.

Austers, Bird Dogs e Mosquitos

De todas as aeronaves operadas pelas forças da ONU na Coréia, as mais odiadas e temidas eram os denominados “Mosquitos” – T-6, L-17, L-19 e L-20, aeronaves de controle tático, que voavam em missões de apoio às tropas terrestres. Utilizadas no campo de batalha como reconhecimento e observação aérea da artilharia, sua aparição indicava que logo haveria um ataque aéreo ou um bombardeio de artilharia. As forças terrestres comunistas tinham verdadeiro ódio dessas aeronaves e tentavam de todos os modos abater essas pequenas, lentas e vulneráveis aeronaves. Durante a primavera de 1951, observando a eficiência destes “Mosquitos”, a Divisão de Exército da Comunidade Britânica solicitou a criação de uma unidade de observação com esse tipo de aeronave, para seu uso. Assim, em junho de 1951, em Middle Wallop foi formada a Esquadrilha de Ligação Leve Nº 1913, com 6 aeronaves Auster AOP, e enviada para a Coréia. Uma segunda unidade, a Esquadrilha Independente de Observação Aérea Nº 1903, que operava tranquila em Hong Kong, também enviada para a Coréia. Essas unidades eram operadas por pilotos do British Army, mas os Austers também eram utilizados pela RAF.

Embora a Esquadrilha Nº 1913 tivesse como missão principal as tarefas de Ligação, suas aeronaves realizaram missões de reconhecimento visual desde quando chegaram à Coréia. A esquadrilha possuía também um Cessna L-19 Bird Dog, emprestado pelo 8º Exército Americano, com os pilotos britânicos avaliando que esta aeronave fosse superior aos Austers, em muitos aspectos. A missão principal da Esquadrilha Nº 1903 era a de localizar as posições inimigas e auxiliar a arti-

lharia aliada em destruí-las. Realizavam também missões de localização de tropas e reconhecimento fotográfico. Normalmente cerca de sete missões eram realizadas por dia, com cada piloto totalizando 45 horas de voo por mês. Apesar da vulnerabilidade destas frágeis aeronaves, os acidentes foram poucos, mas duas aeronaves foram derrubadas, com perda dos pilotos e um piloto morreu afogado quando teve que realizar um pouso forçado com seu Auster no rio Imjin, no dia 13 de maio de 1953. Um total de 2.935 missões foram realizadas pelos “Mosquitos” britânicos, sendo que nunca mais de 10 aeronaves estiveram disponíveis nessas duas esquadrilhas.



L19/O-1 Bird Dog

Outra aeronave britânica esteve envolvida na guerra, realizando missões de transporte, o Hastings, que realizava viagens entre Singapura, Hong Kong e Iwakuni. Foram utilizados também em missões de evacuação médica.



Handley Page H.P.67 Hastings

Final

A 2ª Guerra Mundial confirmou a importância decisiva do avião no apoio tático às operações de superfície. Um excelente exemplo disto foi a enorme cooperação terra-ar desenvolvida pelo Lieutenant General Sir Bernard Montgomery e pelo Air Vice-Marshal Arthur Conningham, durante a Guerra do Deserto em 1942. Esta doutrina também alcançou resultados espetaculares du-

rante a campanha na Europa em 1944, quando aeronaves de ataque ao solo da 2ª Força Aérea Tática, apoiaram o 21º Grupo de Exército de Montgomery, provando ser uma combinação vitoriosa no campo de batalha. Embora essa conclusão tenha sido amplamente aceita pelos militares, historiadores e intelectuais da defesa nos anos que se seguiram, elas não foram adotadas pelos comandantes militares americanos. Na realidade, passados apenas cinco anos do término da 2ª Guerra Mundial, as lições lá aprendidas foram totalmente esquecidas.

Houve falta de cooperação entre a Força Aérea e o Exército, em todos os níveis durante a Guerra da Coreia. O moral da USAF era elevado, e eles acreditavam que realizavam uma tarefa vital. Mas não havia a presença de oficiais do Exército nas reuniões antes e depois das missões, como acontecera na Europa durante a 2ª Guerra Mundial.

Não foram apenas os pilotos que contribuíram para o Poder Aéreo da ONU durante a Guerra da Coreia. Havia muitos mecânicos e técnicos envolvidos na preparação e manutenção das aeronaves embarcadas, nas bases de hidroaviões e junto aos “Mosquitos”. Normalmente trabalhando sob condições climáticas terríveis, e frequentemente à noite, eles realizaram um trabalho de 1ª classe. Oficiais e subalternos da RAF também tiveram sua contribuição. Durante o período da Guerra na Coreia, a USAF sofreu com a falta de alguns tipos de profissionais, em especial de intérpretes fotográficos. A 5ª Força Aérea Tática foi então reforçada por um time de oficiais e subalternos, enviados da Grã-Bretanha, que eram especialistas em interpretação de fotografias aéreas de instalações camufladas.

O conflito é mais conhecido como sendo o primeiro no qual aconteceram combates aéreos entre caças à jato. Por 32 meses, de Novembro de 1950 a Julho de 1953, os caças F-86 americanos e os russos Mig-15, duelaram nos céus coreanos. As batalhas aconteceram em elevadas altitudes, onde os MIG tinham vantagem até o nível do chão, onde quem reinava eram os Sabres. Em termos de projeto de aeronaves, a tecnologia das asas enflechadas apareceu. A guerra aérea foi dominada pela United State Air Force, mas não devemos esquecer que a Grã-Bretanha teve uma modesta, mas significativa contribuição para o Poder Aéreo das Nações Unidas na Guerra da Coreia.