

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC ANDERSON TEIXEIRA DA FONSECA

OPERAÇÃO DE BUSCA E RESGATE EM COMBATE EM DESTAQUE:

o caso do resgate de Iccal E. Hambleton.

Rio de Janeiro

2021

CC ANDERSON TEIXEIRA DA FONSECA

OPERAÇÃO DE BUSCA E RESGATE EM COMBATE EM DESTAQUE:

O caso do resgate de Iceal E. Hambleton.

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Thiago Montilla T. de Almeida

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2021

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por sempre estar presente em minha vida, orientando minhas decisões, trilhando meu caminho e me livrando de todo mal, mantendo-me saudável e resiliente para suportar as adversidades.

Aos meus pais, Arlindo e Elizabeth, pela criação, educação e valores transmitidos a mim, sempre me incentivando na carreira militar, a qual desde criança fui desejoso de participar.

À minha esposa Hamana Tarraf por seu amor, dedicação, companheirismo e especialmente paciência, para conduzir nossa família durante minha ausência a fim de me dedicar aos estudos do Concurso do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Aos meus filhos, Amanda e Sam, por serem minha motivação para perseverar na busca do melhor para eles.

Aos meus irmãos, Alessandro e Emerson e suas respectivas famílias, por sempre me ajudarem, acreditarem e torcerem por minhas vitórias.

Aos amigos CC Manoel Andrade Júnior, CC Heitor M. Munaretto e CC Anderson F. Silva pela amizade e apoio durante o Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores de 2021.

Ao meu grande amigo, CC (FN) Carlos Eduardo N. Pessanha, pela amizade e auxílio durante a realização do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores 2021.

Ao meu orientador, CF Thiago Montilla T. de Almeida, pelas suas orientações ao longo deste trabalho.

Por fim, a todos os amigos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores do ano de 2021, pela amizade e ajuda mútua.

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é verificar a eficiência da doutrina de Resgate em Combate em um cenário específico. Usando o apoio de duas teorias de resgate de pessoal, a Doutrina de Recuperação de Pessoal de 2020, complementada pela Doutrina de Busca e Resgate em Combate de 1998, ambas da Força Aérea dos Estados Unidos da América, verificaremos se as ações realizadas para o resgate do Tenente-Coronel Iceal E. Hambleton, em abril de 1972, durante a guerra do Vietnã, tiveram aderência às normas. Desta feita, constataremos a eficiência da doutrina de Recuperação de Pessoal da Força Aérea norte-americana de 2020, complementada pela doutrina de Busca e Resgate em Combate da Força Aérea estadunidense de 1998, avaliando se o resgate do Tenente-Coronel da Força Aérea norte-americana, Iceal E. Hambleton (1918-2004), em abril de 1972, no Vietnã, que será o nosso objeto de estudo, ocorreu sem a perda de material e pessoal para os Estados Unidos da América. Este trabalho terá uma pesquisa qualitativa quanto à sua abordagem, quanto à sua natureza será uma pesquisa básica, quanto aos objetivos será classificado como uma pesquisa descritiva e quanto aos procedimentos será classificado como o confronto entre a teoria e a realidade. Ao final, concluímos que o resgate de Hambleton seguiu parcialmente o previsto nas doutrinas analisadas e por conseguinte não foi eficiente, levando a perda de material e pessoal. A aplicabilidade da presente pesquisa no âmbito da Marinha do Brasil, seria utilizar os conhecimentos adquiridos no presente trabalho para elaborar uma linha de pesquisa para a criação de uma doutrina, mais especificamente no âmbito do Comando da Força Aeronaval, tendo em vista o recebimento de três aeronaves UH-15A (H225M) nos anos de 2017 e 2018 com a função precípua de Busca e Resgate em Combate.

Palavras-chave: Resgate em Combate. Doutrina. Recuperação de Pessoal.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|-----------|--|
| ARS - | <i>Air Rescue Service</i> |
| ATO - | <i>Air Tasking Order</i> |
| C-SAR - | <i>Combat Search and Rescue</i> |
| CSARTF - | <i>Combat Search and Rescue Task Force</i> |
| ERVS - | Exército da República do Vietnã do Sul |
| EUA - | Estados Unidos da América |
| EVN - | Exército do Vietnã do Norte |
| FLIR - | <i>Forward Looking Infra-Red</i> |
| ISOPREP - | <i>isolated personnel reports</i> |
| JPRC - | <i>Joint Personnel Recovery Center</i> |
| JSRC - | <i>Joint Search and Rescue Center</i> |
| PR - | <i>Personnel Recovery</i> |
| RAF - | <i>Royal Air Force</i> |
| RCC - | <i>Rescue Coordination Center</i> |
| SAR - | <i>Search and Rescue</i> |
| SARTF - | <i>Search and Rescue Task Force</i> |
| SEAL - | <i>Sea Air and Land</i> |
| SGM - | Segunda Guerra Mundial |
| TRAP - | <i>Tactical Recovery of Aircraft and Personnel</i> |
| USAF - | <i>United States Air Force</i> |
| USMC - | <i>United States Marine Corps</i> |

SUMÁRIO

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 6 |
| 2 | HISTÓRICO | 9 |
| 3 | AMPARO NORMATIVO E TEÓRICO | 16 |
| 3.1 | Distinção entre os tipos de resgate | 16 |
| 3.2 | Comando e Controle da Operação C-SAR da USAF | 17 |
| 3.3 | Componentes C-SAR da USAF | 18 |
| 3.4 | Desenvolvimento das Operações C-SAR | 21 |
| 3.5 | Precaução no C-SAR | 24 |
| 3.6 | Planejamento C-SAR | 25 |
| 3.7 | Treinamento | 27 |
| 4 | O RESGATE DE ICEAL HAMBLETON NO VIETNÃ EM ABRIL DE 1972 .. | 28 |
| 4.1 | Situação do conflito | 28 |
| 4.2 | Bat 21 abatido | 30 |
| 4.3 | Início das Ações de Resgate | 32 |
| 4.4 | O resgate de Bat 21 | 36 |
| 5 | APLICAÇÃO DA DOCTRINA C-SAR DA USAF NO RESGATE | 42 |
| 6 | CONCLUSÃO | 47 |
| | REFERÊNCIAS | 50 |

1 INTRODUÇÃO

Ao estudarmos as Operações de Busca e Resgate em Combate, verificamos que o Resgate em Combate ou Combate-SAR (C-SAR), como também é chamado, se trata de uma tarefa com alto grau de complexidade e periculosidade, que tem por objetivo a extração de tripulações aéreas e outro pessoal isolado de áreas hostis ou negadas para um território neutro ou sob controle amigo. Assim sendo, a equipe de resgate estará sob constante ameaça pelo inimigo, pois o adversário tentará impedir de que essa missão seja cumprida, requerendo que força de resgate e os setores de Comando e Controle, planejamento, operações, inteligência, material, treinamento, dentre outros, estejam em sinergia com o propósito de aumentarmos as chances de sucesso no cumprimento da missão.

Como descrito na doutrina de Recuperação de Pessoal da *United States Air Force* (USAF)¹ de 2020, um resgate bem-sucedido é um multiplicador de força intangível que transcende os níveis tático, operacional e estratégico da guerra, pois, apesar da complexidade e do elevado risco, os benefícios que os resgates em combate proporcionam são: o retorno dos militares adestrados ao controle amigável, permitindo-lhes lutar novamente; negar aos inimigos a possibilidade de obter informações e fazer propaganda com o pessoal capturado; e o aumento do moral dos tripulantes, resultando em um acréscimo do desempenho profissional, desta forma, assegurando o aumento da capacidade de combate do Comandante da Força conjunta de, pelo menos, três maneiras.

Dado que todos são importantes, o grande feito é resgatarmos o pessoal de interesse de força que esteja isolado, sem apoio e em território hostil, sem que haja a perda de pessoal da equipe de resgate. Com este intuito, a USAF desenvolveu ao longo dos anos, através dos conhecimentos obtidos nas diversas guerras em que participou, sua doutrina de Busca e Resgate em Combate, de forma a organizar, coordenar e orientar os procedimentos a

¹ Força Aérea dos Estados Unidos da América (Tradução nossa).

serem seguidos por ocasião de um resgate, a fim de aumentar as chances de sucesso e evitar as perdas de material e principalmente de pessoal.

Nesse contexto, avaliaremos neste trabalho a eficiência da doutrina de Recuperação de Pessoal da USAF de 2020, complementada pela doutrina C-SAR da USAF de 1998², verificando se o resgate do Tenente-Coronel da USAF, Iceal E. Hambleton (1918-2004), em abril de 1972, no Vietnã, que será o nosso objeto de estudo, ocorreu sem a perda de material e pessoal para os Estados Unidos da América (EUA).

A doutrina adotada para a pesquisa foi a da USAF de Recuperação de Pessoal de 2020, que devido sua abrangência sutil do tema Resgate em Combate, foi complementada pela doutrina da USAF de Resgate em Combate de 1998. A adoção de doutrinas posteriores ao evento analisado deveu-se à dificuldade em se obter a doutrina vigente no período do resgate.

Dessa forma, de acordo com o tipo de pesquisa científica adotada, classificaremos este trabalho como uma pesquisa qualitativa quanto à sua abordagem, quanto à sua natureza será classificado como pesquisa básica, quanto aos objetivos será classificado como uma pesquisa descritiva e quanto aos procedimentos será classificado como o confronto entre a teoria e a realidade.

Isto posto, o propósito desta pesquisa será verificar se a doutrina C-SAR da USAF foi eficiente, usando como objeto de pesquisa o resgate do Tenente-Coronel Iceal E. Hambleton, no Vietnã, em abril de 1972, e para tal, verificaremos a aderência da Operação de Resgate à doutrina e assumiremos uma hipótese de pesquisa, onde a suposição será a de que a doutrina implementada pela USAF foi eficiente na ação de resgate.

Deste modo, a questão para pesquisa será a validação da eficiência da doutrina C-SAR da USAF no resgate do Oficial Hambleton, no Vietnã, em abril de 1972.

² O Termo “doutrina de Recuperação de Pessoal da USAF de 2020, complementada pela doutrina C-SAR da USAF de 1998” neste trabalho será substituído por “doutrina C-SAR da USAF” ou apenas “doutrina” para facilitar a leitura.

Para atingir nosso propósito, apresentaremos a nossa pesquisa em seis capítulos, nos quais, no primeiro capítulo, esta introdução, apresentaremos a ideia principal sobre o resgate em combate e sua importância para a operação militares, no segundo capítulo abordaremos um breve histórico do Resgate em Combate nos EUA, no terceiro capítulo, diferenciaremos os tipos de resgate realizados e abordaremos uma síntese da doutrina C-SAR da USAF, discorrendo sobre o Comando e Controle, componentes, desenvolvimento, planejamento e o treinamento das Operações C-SAR na USAF; no quarto capítulo serão descritos os principais fatos ocorridos no resgate de Hambleton, já no quinto capítulo faremos uma comparação entre as ações no resgate e o previsto na doutrina e por fim, no sexto e último capítulo, apresentaremos uma conclusão, validando se os procedimentos previstos na norma foram eficientes e uma futura abordagem para a Marinha do Brasil.

2 HISTÓRICO

Conforme Rife (1994), a história do Resgate em Combate tem origem concomitante com o desenvolvimento e emprego tático do avião. No início da Primeira Guerra Mundial (1914–1918) houve combates aéreos isolados, mas somente em meados de 1916, quando Anthony Fokker (1890–1939) desenvolveu uma engrenagem interruptora que permitia que a metralhadora pudesse disparar através da hélice, que o domínio do ar se tornou uma necessidade da guerra. Não há informações de que o conceito de C-SAR estava sendo desenvolvido nesse período, porém, sabe-se que os líderes dos países aliados³ não permitiam que seus pilotos utilizassem paraquedas, pois acreditavam que os pilotos hesitariam em tentar salvar seus aviões se pudessem facilmente abandoná-los, e por causa desta política, centenas de jovens morreram na colisão ou queimados em seus aviões.

Segundo Tilford Júnior (1980), as Operações de Resgate em Combate somente começaram a ter importância no combate aéreo na Segunda Guerra Mundial (SGM) (1939–1945), na qual os alemães foram pioneiros, resgatando as tripulações da *Luftwaffe*⁴ abatidas sobre o canal da Mancha⁵. O Tenente-Coronel Konrad Glotz, em 1935, ao se tornar responsável por várias embarcações em Kiel, começou a realizar o resgate de tripulações abatidas. Com o mesmo propósito, os alemães modificaram quatorze de seus hidroaviões especificamente para a missão de resgate ar-mar, incluindo equipamento médico, respiradores, sacos de dormir eletricamente aquecidos, uma escotilha no piso da aeronave com uma escada dobrável e um guincho para elevar os feridos. Os aviões também foram pintados de branco e marcados com a insígnia da Cruz Vermelha, dando origem aos *Seenotdienst*⁶, que se expandiu da Alemanha para a Europa, mas essa pintura não os impediu

³ Os chamados Países Aliados eram compostos, na Primeira Guerra Mundial, por: Rússia (até 1917), França, Império Britânico e Commonwealth (Austrália, Nova Zelândia, Canadá, Terra Nova e África do Sul), Itália (desde 23 de Maio de 1915) e EUA.

⁴ A Luftwaffe era a denominação dada a Força Aérea Alemã na Segunda Guerra Mundial

⁵ O canal da Mancha é um braço de mar que faz parte do oceano Atlântico e que separa a ilha da Grã-Bretanha do norte da França e une o mar do Norte ao Atlântico.

⁶ O *Seenotdienst* era uma organização militar alemã formada dentro da *Luftwaffe* para salvar aviadores caídos

de serem alvejados pela *Royal Air Force* (RAF)⁷. No entanto, manteve-se principalmente como um serviço organizado de resgate marítimo ao longo da costa, proporcionando rápida recuperação às tripulações aéreas alemãs e também britânicas.

Adicionalmente, Tilford Júnior (1980) relata que a postura preventiva alemã no resgate de suas tripulações era extremamente contrastante com a abordagem britânica e a total desconsideração estadunidense por um serviço de resgate aéreo-marítimo, fato comprovado pela RAF depender de embarcações de alta velocidade, navios nas proximidades e aeronaves que por acaso avistassem as tripulações abatidas. Esta falta de coordenação no sistema de resgate, durante a Batalha da Grã-Bretanha⁸, resultou na perda de 220 homens entre julho e agosto de 1940. À medida que a batalha prosseguia, a cada mil novos pilotos formados, mais de 25% eram perdidos.

Nesse sentido, Tilford Júnior (1980) relata que Winston Churchill (1874-1965), ex-Primeiro-Ministro do Reino Unido, observando as várias perdas e a difícil reposição das tripulações, escreveu: “Seus lugares só poderiam ser preenchidos por 260, ardentes, mas inexperientes pilotos oriundos de unidades de treinamento, em muitos casos antes de seus cursos serem concluídos.”⁹ (CHURCHILL, 1962 *apud* TILFORD JÚNIOR, 1980, p. 5, tradução nossa). Diante do impasse, os britânicos passaram a priorizar o C-SAR, dando origem a uma organização conjunta de resgate RAF/ *Royal Navy*¹⁰, em que a responsabilidade pela busca aérea era da RAF e o efetivo resgate era realizado pela Marinha Real, resultando em uma sensível melhora no percentual de tripulações resgatadas.

Segundo Tilford Júnior (1980), os conhecimentos de organização ou coordenação

de desembarques de emergência em águas. O *Seenotdienst* operou de 1935 a 1945 e foi o primeiro serviço organizado de resgate aéreo-marítimo.

⁷ Força Aérea Real (Tradução nossa).

⁸ A Batalha da Grã-Bretanha foi uma campanha militar travada durante a Segunda Guerra Mundial, onde a Força Aérea Real defendeu o Reino Unido contra uma série de ataques realizados pela Luftwaffe, a força aérea da Alemanha Nazista.

⁹ No original: “*Their places could only be filled by 260 new, ardent, but inexperienced pilots drawn from training units, in any cases before their full courses were completed.*”

¹⁰ Marinha Real (Tradução nossa).

de resgate dos EUA na SGM eram inexistentes, porém, acreditavam que poderiam aprender e se desenvolver com seus aliados britânicos. Para não haver duplicação de esforços no Mar do Norte e no canal da Mancha, apenas o Reino Unido permaneceu responsável pelos resgates nesses mares, e como consequência do aprimoramento alcançado pela Grã-Bretanha nas técnicas de resgate, em setembro de 1944, 90% das tripulações estadunidenses abatidas na área sob sua responsabilidade foram recuperadas. De fato, na SGM testemunhamos o desenvolvimento de várias formas de busca e resgate em todos os cenários, um episódio em especial relatado por Redfern (1995) foi o resgate do ex-presidente dos EUA, aviador naval, George Bush (1924-2018), por um submarino.

Por outro lado, Tilford Júnior (1980) descreve que como cada força era responsável pelo treinamento de suas tripulações em técnicas de sobrevivência e de forneceres o equipamento adequado, os resgates em terra não possuíam procedimentos definidos, sendo conduzidos de forma aleatória, pois, os combates aéreos até então ocorridos eram majoritariamente sobre o mar, desenvolvendo apenas os resgates relacionados ao ambiente marítimo. Somente em 1943, no teatro de operações da China-Birmânia-Índia da SGM, na qual a maior parte dos embates aéreos era sobre selva e terreno montanhoso, que o resgate terrestre começou a receber maior atenção. Inicialmente, os resgates eram realizados por veículos terrestres, acarretando em alguns dias para serem cumpridos, entretanto, com a utilização do helicóptero, o salvamento das tripulações passou transcorrer de forma mais eficiente.

Tilford Júnior (1980) afirma que o primeiro esquadrão de helicópteros estadunidense empregado em Operações de Resgate foi o 8º Esquadrão de Resgate de Emergência, formado na China, em maio de 1945, ele tinha a missão exclusiva de realizar resgates em operações terrestres. Nos primeiros seis meses de operação, das 110 missões de resgate que foi cumprir, 43 pilotos foram salvos. A utilização tardia do helicóptero para

salvamento, na SGM, não resultou em grande impacto, porém, suas implicações para o futuro seriam imensas.

Conforme Rife (1994), o C-SAR se desenvolveu bastante ao longo da SGM, haja vista que as chances de resgate aumentaram de quase zero no início do conflito para 43% no final da guerra. Os EUA conseguiram resgatar aproximadamente cinco mil aviadores.

Após a SGM, Tilford Júnior (1980) descreve que internamente nos EUA, começou-se a discutir a responsabilidade pelo resgate, culminando com a criação do *Air Rescue Service* (ARS)¹¹ em primeiro de abril de 1946. Lamentavelmente, o surgimento da ARS ocorreu e um período de restrição orçamentária e redução militar, havendo escassez de equipamentos e fechamento de bases no exterior, em decorrência desses acontecimentos, uma significativa diminuição na capacidade de resgate ocorreu e todo aprendizado da SGM foi praticamente perdido.

As propostas do General Vandenberg levaram ao estabelecimento do Serviço de Resgate Aéreo em março de 1946, e sua atribuição ao Comando de Transporte Aéreo em 1º de abril, marcando o nascimento do Serviço de Resgate Aéreo em uma forma reconhecível hoje. Concebido em uma época de cortes orçamentários e reduções militares, o Serviço de Resgate Aéreo foi originalmente autorizado com 1.135 oficiais e soldados. Em 1º de julho de 1946, ele tinha apenas um número limitado de aeronaves disponíveis para resgate no território continental dos Estados Unidos.¹² (TILFORD JÚNIOR, 1980, p. 8-9, tradução nossa).

Segundo Rife (1994), o Resgate em Combate cresceu de importância à medida que o poder aéreo se tornou peça fundamental nos conflitos, apesar disso, os estadunidenses entraram na Guerra da Coreia¹³ (1950-1953) com uma estrutura C-SAR desfalcada, ocasionada pela falta de equipamentos, doutrina e treinamento adequados nos anos que antecederam a guerra. Este equívoco teve que ser superado rapidamente, contudo, à custa da

¹¹ Serviço de Resgate Aéreo (Tradução nossa).

¹² No original: “General Vandenberg's proposals led to the establishment of the Air Rescue Service in March 1946, and its assignment to the Air Transport Command on April 1, marking the birth of the Air Rescue Service in a form recognizable today. Conceived at a time of budget cuts and military reductions, the Air Rescue Service was originally authorized 1,135 officers and men. On July 1, 1946, it had only a limited number of aircraft available for rescue in the continental United States.

¹³ A Guerra da Coreia foi um conflito armado travado entre a Coreia do Norte e a Coreia do Sul de 1950 à 1953, no contexto macro da Guerra Fria. As Nações Unidas, com os Estados Unidos como sua principal força, vieram em ajuda aos sul-coreanos.

morte de alguns tripulantes.

De acordo com Rife (1994), as capacidades de decolar e pousar verticalmente, pairar por longos períodos, ir para frente, para trás e lateralmente dos helicópteros proporcionavam flexibilidade e versatilidade únicas à operação de C-SAR, pois permitiam o resgate em locais antes impensados para o avião. Foram empregados inicialmente em missões de evacuação de soldados gravemente feridos, transporte de suprimentos e de artilharia, antes de efetivamente realizarem a recuperação de tripulantes. Culminando com a primeira operação bem-sucedida de resgate de tripulantes em território controlado pelo inimigo conduzida em 4 de setembro de 1950.

Nesse sentido, Rife (1994) descreve que devido ao grande sucesso obtido no resgate de tripulações, as aeronaves de asas rotativas se tornaram o alicerce do resgate. Na Guerra da Coreia eram normalmente posicionados próximos a área de operação terrestre, assim, tornando o resgate mais rápido, e em comparação com a SGM, a quantidade de resgates de tripulantes era impressionante maior.

No entanto, Rife (1994) afirma que apesar do excelente desempenho nos resgates, o helicóptero apresentava vulnerabilidades a armas de pequeno calibre, limitada resistência e limitações no peso máximo de decolagem, tornando as operações de resgate frágeis diante das ameaças. Como consequência dessas limitações, Redfern (1995) menciona que três lições foram aprendidas. Em primeiro lugar, o controle do ar é essencial para realizar uma recuperação por helicóptero; em segundo lugar, a aeronave deve possuir grande raio de ação, resultando em diversas modificações nos helicópteros durante a guerra para aumentar seus alcances; e por último, a importância da utilização do rádio de emergência, auxiliando no esforço de busca e localização do sobrevivente em local hostil, pois assim, eliminou a necessidade de perigosas missões de busca visual em áreas controladas pelo inimigo.

Após a Guerra da Coreia, conforme descrito por Tilford Júnior (1980), grande

parte do conhecimento obtido em C-SAR degradou-se novamente, com a redução na sua estrutura, realinhamento de material e deficitário treinamento para os militares, resultando em uma diminuição sensível na prontidão do pessoal.

Tilford Júnior (1980) relata que a ARS teve seu pessoal diminuído de 7.900 integrantes em cinquenta esquadrões em 1954, para 1.600 homens em onze esquadrões em 1961. Além disso, no mesmo período, reagindo ao expansionismo comunista soviético e chinês, os planejadores militares assumiram que quaisquer guerras futuras utilizariam armamento nuclear. Dessa forma, as unidades de serviço de resgate aéreo em todo o mundo, deveriam estar em condição de cobrir qualquer eventualidade, assim, sob o conceito global, a busca e salvamento em tempos de paz teriam que ter seus requisitos estendido aos tempos de guerra. Desta feita, a Diretriz do serviço de resgate aéreo para reorganização publicada em 25 de setembro de 1958, declarou:

O Serviço de Resgate Aéreo será organizado, tripulado, equipado, treinado e implantado para apoiar operações aéreas em tempos de paz. Nenhuma unidade especial ou aeronave especialmente projetada será fornecida para o único propósito de busca e salvamento em tempo de guerra. As operações de resgate em tempo de guerra serão ditadas pelas capacidades do equipamento utilizado para SAR em tempo de paz, e será conduzido de acordo com JANAF [Conjunto do Exército, Marinha, Força Aérea] e o procedimento padrão de SAR em tempo de guerra.¹⁴ (TILFORD JÚNIOR, 1980, p.16, tradução nossa).

Consequentemente, segundo Tilford Júnior (1980), a ARS teve que transferir a maioria de seus helicópteros para outros setores, pois eram incapazes de atender os requisitos globais, e após a Guerra da Coreia, a busca e resgate em período de paz, *Search and Rescue* (SAR)¹⁵, cresceu em nível mundial, contudo, o Resgate em Combate, específico em situações de conflito, foi novamente abandonado.

De acordo com Tilford Júnior (1980), na Guerra do Vietnã (1955-1975), mais

¹⁴ No original: “ARS will be organized, manned, equipped, trained, and deployed to support peacetime air operations. No special units or specially designed aircraft will be provided for the sole purpose of wartime search and rescue (SAR). Wartime rescue operations will be dictated by the capabilities of equipment used for peacetime SAR, and will be conducted in accordance with JANAF (Joint Army, Navy, Air Force) and standard wartime SAR procedures.”

¹⁵ Busca e Resgate (Tradução nossa).

uma vez, os procedimentos e materiais disponíveis para o C-SAR estavam bem abaixo do desejável, a tal ponto que a ARS precisou solicitar helicópteros ao Exército para poder realizar as extrações de pessoal. Da mesma forma, a introdução dos mísseis superfície-ar e da artilharia antiaérea concentrada pelos norte-vietnamitas, dificultou sobremaneira o sucesso operacional do C-SAR. A partir dessas novidades, fez-se necessária uma nova organização das missões de resgate, surgindo então a *Search and Rescue Task Force* (SARTF)¹⁶, que combinava os recursos da Força Aérea Tática (controle aéreo avançado, Patrulha Aérea de Combate, Apoio Aéreo Aproximado, aeronaves de reabastecimento e plataformas de Comando e Controle orbitando) com helicópteros de recuperação armados.

Por conseguinte, observamos ao longo das seguidas guerras a importância e o crescente desenvolvimento do resgate em combate nos EUA, aumentando de maneira considerável o número de tripulantes resgatados. Entretanto, infelizmente, notamos igualmente que, uma vez encerrado o conflito, a despreocupação com os conhecimentos adquiridos durante o confronto, resultaram na perda de vidas.

¹⁶ Força Tarefa de Busca e Resgate (Tradução nossa).

3 AMPARO NORMATIVO E TEÓRICO

Neste capítulo diferenciaremos os tipos de operação de Resgate para melhor entendermos o procedimento utilizado no resgate de Hambleton e apresentaremos o amparo normativo do presente trabalho, no qual descreveremos sucintamente o Comando e Controle, componentes, desenvolvimento, planejamento e o treinamento das operações C-SAR na USAF. Posteriormente verificaremos a aderência do objeto de estudo à norma e compararemos com o resgate do Oficial da Força Aérea dos EUA, Icelal E. Hambleton, ocorrido em abril de 1972 no Vietnã para constatar sua eficiência.

3.1 Distinção entre os tipos de resgate

A missão de resgate pode caracterizar-se por ter ênfase pessoal e/ou material, além de poder ser realizada em ambiente amigável, neutro ou hostil. Sendo assim, faz-se necessário explicarmos o significado e fazermos a distinção entre alguns tipos de missões de resgate.

De acordo com o dicionário de termos militares estadunidense de 2016, a missão de SAR é utilizada para o emprego de equipes especializadas em resgate utilizando equipamentos específicos e os meios necessários para procurar e resgatar pessoas em dificuldades em terra ou no mar em um ambiente permissivo. Assim, nesta modalidade de resgate, as pessoas em um ambiente amigável são o objetivo.

Outrossim, segundo o dicionário norte-americano de 2016, a missão de *Combat Search and Rescue* (C-SAR)¹⁷ refere-se as táticas, técnicas e procedimentos executados pelas forças para efetuar a recuperação¹⁸ de pessoal isolado¹⁹ durante o combate. Dessa maneira, o

¹⁷ Busca e Resgate em Combate (Tradução nossa).

¹⁸ Neste trabalho a palavra recuperação será empregada como ações tomadas para obter fisicamente a custódia de pessoal isolado e devolvê-los ao controle amigável.

¹⁹ Pessoal isolado são os militares dos EUA, civis do Departamento de Defesa e pessoal contratado que estão separados de sua unidade enquanto participam de uma atividade militar ou missão dos EUA e estão em uma situação em que devem sobreviver, fugir, resistir ou escapar. (USA, 2016)

resgate nesse tipo de missão é para o pessoal assim como o SAR, porém, sendo realizado em um ambiente hostil.

Outro tipo de missão de resgate é a *Tactical Recovery of Aircraft and Personnel* (TRAP)²⁰, que, conforme o dicionário estadunidense de 2016, é uma missão realizada por uma tripulação dos *United States Marine Corps* (USMC)²¹ com o propósito de recuperação de pessoal, equipamento e ou aeronave, quando a situação tática impede a realização do SAR. Assim sendo, verificamos que este tipo de resgate ocorre em território hostil e que, além do pessoal, o material também pode fazer parte do objetivo deste tipo de resgate.

Por fim, temos o *Personnel Recovery* (PR)²², que, segundo o dicionário de termos militares norte-americano de 2016, apesar de não ser um tipo de missão de resgate, contempla a soma dos esforços militares, diplomáticos e civis para se preparar e executar a recuperação e reintegração de pessoal isolado. Dessa forma, observamos pela definição que o PR é a missão mais abrangente, contemplando o SAR, C-SAR e toda gama de atividades que possam auxiliar o resgate de pessoal isolado, sendo este em ambiente hostil ou amistoso.

Face ao exposto, podemos observar que a missão de C-SAR e de TRAP são realizadas em um ambiente adverso, em que existe uma força adversária que representa uma ameaça, tornando o alcance do objetivo mais difícil, logo, requerendo um planejamento minucioso.

3.2 Comando e Controle da Operação C-SAR da USAF

A doutrina C-SAR da USAF de 1998 descreve que a USAF organiza, treina e equipa pessoal para conduzir operações C-SAR em toda a gama de operações militares. No entanto, tripulantes abatidos são os mais prováveis de exigir um esforço C-SAR durante as operações militares. Dessa forma, a doutrina C-SAR da USAF se concentra neles.

²⁰ Recuperação Tática de Aeronaves e Pessoal (Tradução nossa).

²¹ Fuzileiros Navais dos EUA (Tradução nossa).

²² Recuperação de Pessoal (Tradução nossa).

Segundo a doutrina de Recuperação de Pessoal da USAF de 2020, os Comandantes das Forças Componentes têm a autoridade primária e responsabilidade de planejar e conduzir as operações C-SAR em apoio às suas próprias operações, porém, a Força Aérea Componente é considerada a força mais capaz de realizar uma missão de resgate. A doutrina C-SAR da USAF de 1998 afirma que o Comandante das Forças Aéreas²³ deve estabelecer o *Rescue Coordination Center (RCC)*²⁴, para coordenar as atividades C-SAR da Força Aérea Componente, incluindo a coordenação com o *Joint Search and Rescue Center (JSRC)*²⁵ e o RCC das demais Forças Componentes. O RCC da Força Aérea Componente deve ser colocado no centro de operações aéreas para otimizar a integração, e ser equipado com pessoal especificamente treinado para coordenar as operações C-SAR.

Referente às operações conjuntas, conforme a doutrina C-SAR da USAF de 1998, o Comandante de Força Conjunta deve garantir apoio às operações C-SAR para as Forças Componentes e tem autoridade primária e responsabilidade pelo C-SAR em apoio às forças dos EUA dentro da sua área de responsabilidade, portanto, deve estabelecer um JSRC permanente para planejar e coordenar as operações C-SAR entre os RCC das Forças Componentes, evitando a duplicação dos esforços C-SAR e facilitando o intercâmbio eficiente de informações. Assim sendo, o planejamento das operações C-SAR considera a disponibilidade e capacidade das outras Forças Componentes, incluindo a Guarda Costeira dos EUA, se disponível.

3.3 Componentes C-SAR da USAF

Dentre os componentes do C-SAR da USAF, os principais para este trabalho e suas respectivas funções serão detalhados a seguir.

²³ O termo Comandante das Forças Aéreas é reservado para o comandante sênior da Força Aérea diretamente responsável perante um comandante da força conjunta em um contexto combinado. (Lt Col Brian W. McLean, USAF, *Retired*, 2013).

²⁴ Centro de Coordenação de Resgate (Tradução nossa).

²⁵ Centro de Busca e Resgate Conjunto (Tradução nossa).

O RCC da Força Aérea Componente, segundo a doutrina C-SAR da USAF de 1998, é o centro das atividades de resgate da Força Aérea, logo, as unidades da Força Aérea que solicitarem apoio C-SAR notificarão o RCC, que inicialmente assume funções como coordenador da missão do C-SAR. Os deveres do Controlador do RCC incluem iniciar o planejamento C-SAR, manter as informações de inteligência sobre os sistemas de posicionamento que possam ameaçar a atividade C-SAR atualizadas, designar os pontos de controle dos *isolated personnel reports* (ISOPREP)²⁶, obter dados do ISOPREP e planos de ação de evasão das unidades, coordenar tarefas entre as forças com capacidade C-SAR da Força Aérea, coordenar atividades de C-SAR com o JSRC, agências de apoio e a unidade solicitante, informar ao JSRC se as forças da Força Aérea são capazes de executar a missão, e em caso negativo, solicitar forças de resgate adicionais ao JSRC.

O Oficial de Serviço de Busca e Resgate, de acordo com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, é o responsável por coordenar os recursos para uma rápida resposta em apoio às operações C-SAR, solicitando apoio aéreo aproximado, patrulha aérea de combate das unidades em operações correntes ou das unidades em alerta pelo centro de operações aéreas. Deve ainda, prover eficientes meios de comunicação entre o RCC e Centro de Operações Aéreas.

A doutrina C-SAR da USAF de 1998 afirma que os Comandantes de unidades aéreas devem treinar seu pessoal para emitir relatórios com informações pertinentes ao sobrevoar áreas onde o pessoal isolado esteja ou é suspeito de estar, garantir que os ISOPREP e os planos de fuga e evasão estejam devidamente preparados, classificados, atualizados e protegidos, e certificar-se de que o pessoal designado esteja familiarizado com conceitos e procedimentos de resgate da USAF, bem como com as táticas, técnicas e procedimentos conjuntos. Além disso, baseado em suas capacidades inerentes, devem também estar preparados para lançar ativos C-SAR para suas próprias operações ou fornecer apoio às outras

²⁶ Relatório de pessoal Isolado (Tradução nossa)

unidades. O apoio C-SAR deve ser planejado simultaneamente com as operações ofensivas em andamento e com as operações de combate defensivas.

Conforme a doutrina C-SAR da USAF de 1998, o pessoal isolado pode auxiliar sobremaneira no sucesso do seu próprio resgate, preenchendo e atualizando constantemente seus ISOPREP, desenvolvendo, revisando e atualizando seus planos de fuga e evasão, compreendendo perfeitamente os requisitos de notificação e autenticação, permanecendo familiarizados com equipamentos e técnicas de sobrevivência, mantendo-se familiarizados com procedimentos e os conceitos de operações de busca e resgate, e estando física e mentalmente preparados para sobreviver e fugir por período indefinido.

A *Combat Search and Rescue Task Force (CSARTF)*²⁷, segundo a doutrina C-SAR da USAF de 1998, é composta por um conjunto de meios para apoio mútuo, adaptados para atender os requisitos de um C-SAR específico. A CSARTF pode incluir diversas atividades como, comando, controle e comunicações; localização e autenticação de pessoal isolado; proteção de pessoal isolado e elementos da força-tarefa de ataques aéreos e terrestres; assistente de navegação; escolta armada; patrulha aérea de combate; e apoio de reabastecimento aéreo.

Em consonância com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, embora os meios de resgate possam operar autonomamente, a capacidade C-SAR e os resultados da missão podem ser significativamente aprimorados com o emprego de força-tarefa personalizadas, o que exige planejamento em tempo real e a participação do Comandante da missão aerotransportada, Comandante na cena de ação, veículos de resgate, meios de resgate de asa fixa, especialista individual de *pararescue*²⁸, escolta de resgate²⁹, patrulha aérea de combate de

²⁷ Força Tarefa de Busca e Resgate em Combate (Tradução nossa).

²⁸ Também conhecidos como PJ, são os tripulantes das aeronaves de resgate, encarregados do resgate e do tratamento médico dos sobreviventes em missões humanitárias e de combate. Disponível em: <<https://www.military.com/military-fitness/air-force-special-operations/usaf-pararescue-jumper-fact-sheet>> Acesso em: 12 Jul. 2021.

²⁹ Protegem os meios de resgate contra ameaças de superfície no trajeto de ida e de regresso da área do objetivo, auxiliam com a navegação, escolta armada, e na localização e autenticação do pessoal isolado.

resgate, controlador aéreo avançado, outras forças e equipes táticas especiais.

3.4 Desenvolvimento das Operações C-SAR

Em conformidade com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, as forças de resgate da Força Aérea poderão ser lançadas logo após receberem da área de operações ou do centro de Comando e Controle da força-tarefa conjunta, a notificação de pessoal isolado. No entanto, no caso de ser uma área de média ou elevada ameaça, normalmente procederão para a área do incidente C-SAR somente após obterem a localização positiva e terem certeza de que um contato com o pessoal isolado possa ser feito. Além disso, o resgate não deve ser iniciado até que o pessoal isolado possa ser positivamente autenticado. Assim, o tempo de resposta e o desenvolvimento das operações dependerá das ameaças inimigas, condições ambientais, meios disponíveis e outros fatores.

Nesse contexto, segundo a doutrina C-SAR da USAF de 1998, um resgate típico terá as fases de conscientização e notificação, avaliação da situação, planejamento da missão, lançamento dos veículos de resgate, ingresso no território inimigo para localizar o pessoal isolado, localização do pessoal isolado, autenticação do pessoal isolado, resgate do pessoal isolado, regresso do território inimigo e recuperação em uma base amiga adequada.

Na fase de notificação, conforme a doutrina C-SAR da USAF de 1998, o pessoal isolado deve tentar estabelecer contato rádio seguro com um dos seguintes meios, aeronave ala, aeronave escolta, sistema de alerta e controle aéreo, centro de Comando e Controle do campo de batalha aerotransportado ou qualquer outra aeronave na área, usando os procedimentos de notificação descritos nas instruções especiais publicadas na *Air Tasking Order* (ATO)³⁰. Essas notificações devem ser o mais breve possível quando o pessoal isolado estiver em um local de ameaça, visando evitar a detecção pelo inimigo e comprometer a

³⁰ Ordem de Tarefa Aérea (Tradução nossa), é um documento diário usado para atribuir tarefas e disseminar missões previstas, capacidades e alvos às unidades. (USA, 2016).

localização. Por outro lado, em um ambiente permissivo, as transmissões devem ser longas o suficiente para permitir a plotagem da localização do pessoal a ser resgatado.

A doutrina C-SAR da USAF de 1998 descreve que os sistemas de armas das aeronaves, sob coordenação do RCC, podem apoiar o C-SAR, porém, algumas aeronaves de asa rotativa e asa fixa são especificamente empregadas para operações de resgate dependendo do grau de ameaça na área. Preferivelmente são utilizadas aeronaves equipadas com capacidade de reabastecimento em voo, contramedidas eletrônicas, sistemas defensivos como *Chaff, flare e Forward Looking Infra-Red (FLIR)*³¹, sistema radar, e dispositivos de visão noturna. Quando não for possível evitar as ameaças, tripulações especialmente treinadas, capazes de fazer escolta ou patrulha aérea de combate para o resgate, podem ser empregadas para suprimir ou degradar as ameaças, permitindo que as operações C-SAR sejam bem-sucedidas.

Outro aspecto relevante no planejamento da missão C-SAR, em consonância com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, é a ameaça inimiga. Com efeito, as informações acerca do oponente são de extrema importância para o planejamento, pois quantificam o nível de ameaça no teatro de operações. Assim sendo, a Seção de Inteligência deve prover os dados pertinentes para que a missão C-SAR seja empreendida. No mais, caso as informações repassadas sejam insuficientes, devem ser solicitados mais elementos informativos, tendo em vista a importância do planejamento com a máxima consciência situacional da ameaça inimiga.

Nesse contexto, de acordo com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, o ambiente pode ser dividido em três níveis de ameaça, baixo, médio e alto de intensidade. No nível baixo de ameaça as forças inimigas estão amplamente dispersas, existe pouca concentração de

³¹ *CHAFF* são fitas metálicas que quando lançadas no ar pela aeronave, servem para despistar um míssil que seja atraído por reflexão de ondas eletromagnéticas. *FLARE* são pequenas hastes incandescentes que quando lançadas no ar por aeronaves, servem para atrair mísseis seduzidos pelo calor. FLIR É um equipamento optrônico comumente empregado para identificação de pessoal e material sob condições de luminosidade adversa. (Nota do autor)

forças e os meios possuem limitada capacidade de reconstituição. O sistema de armas pode incluir armas de pequeno calibre, artilharia antiaérea até o calibre .50, granadas propulsadas por foguetes e mísseis portáteis superfície-ar. Normalmente, não requerem um planejamento significativo antes da operação C-SAR, usando apenas contramedidas passivas para evitar a detecção e engajamento das forças inimigas.

No ambiente cujo nível de ameaça seja médio, a doutrina C-SAR da USAF de 1998 relata que a concentração, mobilidade e tipos de armas inimigas empregadas normalmente requerem medidas passivas e ativas para evitar ou degradar as ameaças, prevenindo o subsequente engajamento. Os sistemas de armas normalmente incluem sistemas de baixa ameaça, primeiras gerações de mísseis ar-superfície e aeronaves sem capacidade de interceptação e ataque. Antes da missão C-SAR, um extenso planejamento deve ser realizado, e durante a execução, as unidades empregadas devem esperar por empregar diversas táticas para evitar ameaças, técnicas evasivas, contramedidas, sistemas defensivos ou empregar aeronaves escoltas, patrulha aérea de combate e operações noturnas para impedir o engajamento letal.

Já o ambiente com alto nível de ameaça, conforme a doutrina C-SAR da USAF de 1998, é caracterizado por forças hostis em uma ampla área de cobertura, densamente concentradas e capazes de rápida reconstituição e mobilidade. O armamento inimigo inclui um avançado sistema de mísseis superfície-ar ou de última geração, radares modernos, sistema de alerta antecipado, contramedidas eletrônicas, artilharia antiaérea integrada e aeronaves com capacidade de interceptação e ataque. São caracterizados da mesma forma por sistemas de defesa aérea totalmente integrados, com redes de Comando e Controle e capacidades de Guerra Eletrônica, que diminuem substancialmente as capacidades de apoio aéreo. As operações C-SAR nesse ambiente exigem um extenso e detalhado planejamento e uma força-tarefa composta por diversos meios para derrotar ou degradar a ameaça.

Para a doutrina C-SAR da USAF de 1998, a busca durante o C-SAR deve ser extremamente limitada, excetuando-se em um ambiente permissivo, a busca ocorrerá principalmente por meio eletrônico, devido à vulnerabilidade a que os meios de resgate ficam expostos, os esforços de resgate serão principalmente dedicados a recuperar pessoal isolado em posições geográficas previamente identificadas.

3.5 Precaução no C-SAR

A autenticação do pessoal isolado é outro ponto sensível do resgate. Em conformidade com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, um efetivo sistema de autenticação é essencial para proteger as forças C-SAR das armadilhas inimigas, uma vez que os meios ficam extremamente vulneráveis durante a fase de recuperação, fazendo com que a autenticação tenha que ser precisa e confiável. Existem vários métodos para autenticarmos o pessoal isolado, incluindo dados do relatório de pessoal isolado, palavras-código, letras, números e sinais visuais.

Outra abordagem feita pela doutrina C-SAR da USAF de 1998 é referente ao risco, sendo conveniente mencionar que o resgate em combate é inerentemente uma atividade insegura, e que embora o risco não possa ser eliminado, ele pode ser gerenciado de forma eficaz e limitado por meio de uma combinação de planejamento cauteloso, soluções proativas e a aplicação de técnicas de senso comum. O processo formal de gestão de riscos ocorre identificando os perigos, avaliando prós e contras, decidindo o que fazer, agindo na decisão, e em seguida, revisando as consequências da decisão e realizando os ajustes necessários para a próxima vez.

Consoante com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, os comandantes, auxiliados por uma matriz de riscos elaborada pelo RCC em conjunto com a JSRC, devem sempre pesar a possibilidade de resgate de pessoal isolado e o impacto psicológico naqueles que estão

cientes dos esforços contra a potencial perda de recursos adicionais e o impacto do desvio de recursos das operações em andamento, antes de autorizar um esforço C-SAR. Assim, as operações C-SAR não devem colocar pessoal adicional em risco desnecessário, expor os meios de alto valor ao extremo risco constantemente e permitir que a situação militar geral se degrade.

3.6 Planejamento C-SAR

Segundo a doutrina C-SAR da USAF de 1998, no que diz respeito ao planejamento, as operações C-SAR devem ser consideradas em toda a gama de operações militares, sua natureza dinâmica e a necessidade de flexibilidade requerem integração cuidadosa na campanha aérea e no claro delineamento da ATO. Além disso, o pessoal da força aérea conduzindo ou apoiando operações C-SAR devem estar totalmente familiarizados com as regras de engajamento.

A doutrina C-SAR da USAF de 1998 afirma que o apoio da Seção de Inteligência é fundamental para que uma operação C-SAR seja bem-sucedida, portanto, especialistas de inteligência devem ser designados e destacados nos RCC e nas unidades operacionais de resgate. O nível de ameaça no percurso para e na área do resgate determina a resposta C-SAR apropriada, incluindo táticas, pessoal, composição da força e apoio necessário. O pessoal da Inteligência deve atualizar continuamente as ameaças terrestres, aéreas e marítimas, conhecidas e suspeitas, às forças C-SAR. Além disso, deve estar familiarizado com a geografia da área do objetivo e com o clima social e político da população local.

Conforme a doutrina C-SAR da USAF de 1998, o local das missões de resgate possui peculiaridades em termos de planejamento que exigem pessoal da Seção de Inteligência com conhecimento em operações de resgate. Tendo em vista que as informações sobre as ameaças mudam rapidamente, o pessoal da Inteligência deve ter acesso contínuo às

informações do Comando Principal e do Teatro de Operações, sendo capaz de transmitir imediatamente atualizações situacionais às tripulações de voo.

De acordo com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, as comunicações são outro aspecto crítico nas operações C-SAR, pois exigem rapidez, confiança e segurança. As forças C-SAR devem ser capazes de se comunicar com o mínimo de interferência, intromissão e probabilidade de interceptação, o conhecimento sobre os equipamentos de comunicação e procedimentos dos inimigos pode facilitar o efetivo uso do espectro de comunicação. Adicionalmente, todo pessoal deve empregar contramedidas de despistamento para diminuir a possibilidade de um intruso. Além disso, o plano C-SAR deve prover meios alternativos de comunicações e ações a serem tomadas no caso de equipamentos ou comunicações falharem durante qualquer fase da execução da missão.

A doutrina C-SAR da USAF de 1998 relata que os comandantes e planejadores das operações de resgate devem considerar a inclusão de missões para despistar o inimigo. O ideal é que as técnicas de despistamento sejam empregadas no início do processo de planejamento, para apoiarem eficazmente e melhorarem as chances de sucesso da missão. Com efeito, levar o inimigo ao engano pode ajudar os comandantes a manter a segurança operacional e surpreender o adversário, fazendo com que os oponentes distribuam mal o apoio e os recursos de combate em termos de tempo, lugar ou quantidade. Por isso, o planejamento do despistamento deve ser paralelo e complementar ao planejamento das operações.

Em conformidade com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, as informações das condições meteorológicas em todas as fases da missão C-SAR permitem que as forças tenham vantagens ou sofram restrições. Adicionalmente, o horário do nascer e pôr do sol, fases da lua, luz ambiente prevista e dados hidrográficos são outros aspectos do planejamento da operação C-SAR que têm interferência direta na dinâmica e no ritmo das operações.

Por fim, a capacidade tecnológica de uma força também pode aumentar

consideravelmente as chances de sucesso da missão C-SAR, pois, de acordo com a doutrina C-SAR da USAF de 1998, o uso da tecnologia mais moderna com armas de última geração, sistemas interoperáveis e escalonáveis, auxílios a navegação baseadas no espaço e sistemas de localização de pessoal, garantem a integração contínua e total com outras operações de combate.

3.7 Treinamento

A doutrina C-SAR da USAF de 1998 afirma que o sucesso de uma operação C-SAR está diretamente ligado a eficácia dos programas de treinamento, para tanto, os comandantes devem garantir que as tripulações estejam familiarizadas com as táticas, técnicas e procedimentos C-SAR, com as técnicas de sobrevivência pessoal, com treinamentos de sobrevivência na terra e no mar, fuga e evasão, resistência e escape de aeronave. Devem garantir também, que os níveis de proficiência atendam à prontidão e exigências do combate, que o programa de treinamento C-SAR contemple a interoperabilidade nas missões conjuntas, e que as tripulações de C-SAR, planejadores e pessoal de apoio estejam totalmente familiarizados com os princípios delineados na *Joint Publication 3-50 (Personnel Recovery)*³² para aplicá-los no nível operacional e tático.

Por fim, conforme a doutrina C-SAR da USAF de 1998, os controladores do RCC são o ponto focal para coordenar os meios e as forças de apoio ao C-SAR, assim sendo, todos os controladores RCC devem possuir uma gama completa de cursos voltados para a coordenação, gerenciamento das operações C-SAR. Além dos cursos, a realização de exercícios conjuntos é fundamental, permitindo que os RCC adquiram experiência nos procedimentos de coordenação de comando, controle, comunicações e inteligência, e que adicionalmente, os comandantes em todos os níveis possam se familiarizar com as complexidades e detalhes da doutrina C-SAR da USAF.

³² Publicação Conjunta 3-50 – Recuperação de Pessoal (Tradução nossa).

4 O RESGATE DE ICEAL HAMBLETON NO VIETNÃ EM ABRIL DE 1972

O objetivo deste capítulo é descrever os principais fatos ocorridos durante o resgate do Tenente-Coronel Iceal E. Hambleton narrados por Whitcomb em seu livro “*The rescue of Bat 21*”.³³ Segundo Whitcomb (1998), o Coronel Hambleton era o navegador da aeronave de interferência eletrônica EB-66, cuja chamada código era Bat 21, abatida ao sul da zona desmilitarizada no Vietnã do Sul em 2 de abril de 1972 por um míssil superfície-ar do Exército do Vietnã do Norte (EVN). Em um ato de bravura sem paralelo, ele se evadiu das forças inimigas por doze dias antes de ser resgatado.

4.1 Situação do conflito

De acordo com Whitcomb (1998), o conflito em março de 1972 ocorria entre o Exército da República do Vietnã do Sul (ERVS), apoiadas pelo poder aéreo e naval dos EUA, contra o EVN. Naquele período, a presença das forças dos EUA no Vietnã era bem menor do que havia sido em tempos anteriores, refletindo a retirada geral dos EUA do Vietnã do Sul. Tal fato deveu-se às pressões políticas e da opinião pública interna que o governo dos EUA sofria para retirar suas tropas do conflito. Enormes divisões da Marinha e do Exército do EUA, com suas grandes organizações de apoio, deixaram o sudeste asiático. A única unidade de manobra terrestre restante foi a 196ª Brigada, que possuía 26 helicópteros e um pelotão de infantaria, cuja missão principal era a de reconhecimento, no entanto, podiam fazer praticamente qualquer tipo de missão de aviação, incluindo levantamento, ataque e resgate. A ideia era que o Vietnã do Sul prosseguisse na guerra sem o apoio de militares estadunidenses, a chamada “vietnamização do conflito”.

Conforme Whitcomb (1998), a Força Aérea dos EUA igualmente reduziu sua presença no Vietnã do Sul, a maioria das principais unidades aéreas foi devolvida aos Estados

³³ “O resgate de Bat 21” (Tradução nossa).

Unidos ou transferida para a Tailândia. No final de março de 1972, no Vietnã do Sul, a Força Aérea tinha apenas vinte e três A-37 em *Bien Hoa*, sessenta F-4 e cinco aeronaves AC-119 em *Da Nang*, que estavam sob o comando da 7ª Força Aérea, com sede em Saigon perto de seu comando superior. No entanto, as forças de caça, bombardeiro e ataque na Tailândia e Filipinas ainda eram consideráveis, algumas dessas aeronaves haviam procedido dos EUA em fevereiro de 1972, em resposta ao aumento da atividade ao longo da trilha *Ho Chi Minh*³⁴. Nesse período, com a redução da USAF na área do conflito, a Força Aérea sul-vietnamita assumiu a responsabilidade de fornecer apoio de fogo aéreo ao ERVS, mas a USAF mantinha oficiais como conselheiros da Força Aérea do Vietnã do Sul.

Outrossim, segundo Whitcomb (1998), apesar de reduzir lentamente as forças no teatro de operações, a USAF continuou a manter uma força SAR considerável no sudeste asiático, sendo esta, o 3º Grupo de Resgate e Recuperação Aeroespacial composto por aeronaves de Comando e Controle HC-130 (indicativo de chamada *King*) e por helicópteros HH-53 (indicativo de chamada *Jolly Green*), cujo o lema era "*That others may live*"³⁵. Sua missão era procurar e recuperar pessoal abatido em ambientes amigáveis ou hostis em mais de 1,1 milhão de milhas quadradas de área do sudeste asiático. Quando necessário, podiam designar diretamente as aeronaves de ataque da Força A-1 (indicativo de chamada *Sandy*) para apoio direto às operações SAR e convocar quaisquer recursos necessários para um resgate específico por meio da 7ª Força Aérea. O Apoio aéreo tático também podia ser fornecido por aeronaves de ataque naval, pois em março de 1972, havia dois porta-aviões da *US Navy*³⁶ no Golfo de Tonkin, nos quais a ala aérea embarcada em cada um era de aproximadamente setenta aeronaves.

Whitcomb (1998) descreve que outro elemento de grande importância foram os

³⁴ A trilha *Ho Chi Minh* foi uma rede de caminhos e trilhas que serviam como ligação logística entre a República Democrática do Vietnã (Vietnã do Norte) a República do Vietnã (Vietnã do Sul) passando pelo Laos e Cambodja durante a Guerra do Vietnã. (Fabio Castro. Sistemas de Armas, 2008).

³⁵ "Que outros possam viver" (Tradução nossa).

³⁶ A Marinha dos Estados Unidos é o ramo naval de guerra das Forças Armadas dos Estados Unidos.

esquadrões de controladores aéreos avançados, que inicialmente forneciam uma ligação crítica entre as unidades terrestres e aéreas, mas posteriormente seu uso foi expandido para o reconhecimento visual atrás das linhas inimigas. A ideia era localizar unidades de combate e logística inimigas além das linhas de batalha, e quando encontradas, designariam caças para atacar os alvos inimigos. Porém, mais importante ainda foi que esquadrões de controladores aéreos avançados forneceram inteligência tática, seleção de alvos e Comando e Controle, tornando-se o elo crítico de avanço entre o poder aéreo e o poder terrestre, em muitos casos, sendo também os olhos dos comandantes em vários níveis.

Nesse contexto, Whitcomb (1998) relata que um equipamento inovador no período foi o *Pave Nail*, que era um sistema a laser que permitia a observação noturna com baixa luminosidade, podendo também direcionar bombas guiadas a laser de alta precisão ou localizar com precisão as posições de pessoas no solo. Esse sistema foi ligado ao sistema de navegação da aeronave, de modo que, uma vez que uma posição fosse anotada e armazenada no computador, a aeronave pudesse voar de volta para aquele ponto ou conduzir outra aeronave até ele, desta forma a aplicabilidade do sistema às operações SAR foi notória.

4.2 Bat 21 abatido

Conforme narrado por Whitcomb (1998), na manhã de 30 de março de 1972, o jovem piloto, Maj. Dave Brookbank, um dos oficiais da USAF conselheiros da Força Aérea do Vietnã do Sul, decolou para verificar boatos e informes de inteligência de que unidades do EVN estavam se movendo. Durante o voo percebeu que a 3 mil pés³⁷ existiam nuvens acima e abaixo dele que dificultavam a visualização do terreno, forçando-o a descer para poder enxergar o solo. Quando finalmente, a cerca de 900 pés acima do solo, a visibilidade era boa ele observou que as estradas e trilhas na área apresentam-se com uso intenso, testemunhando assim o início da invasão do Vietnã do Sul pelo EVN, o que viria a ser conhecido como a

³⁷ 1 pé equivale a 30,48 cm.

invasão da Páscoa.

Whitcomb (1998) descreve que o EVN havia planejado seus ataques para tirar o máximo proveito do clima sazonal. Esta era a estação das monções, o que significava que o padrão normal do clima para esta área do Sudeste Asiático era de nuvens baixas e pouca visibilidade.

Diante dos diversos ataques do ENV, Whitcomb (1998) relata que o rio *Cam Lo-Mieu Giang-Cua Viet*³⁸ era o último obstáculo natural para o ERVS usar como uma linha defensiva. Dessa forma, caso os sul-vietnamitas não conseguissem conter o avanço dos norte-vietnamitas ao longo do rio, o EVN poderia destruir a retaguarda da 3ª Divisão da ERVS, cruzando o rio pelas pontes de *Dong Ha* e de *Cam Lo* e invadir o Vietnã do Sul.

Em conformidade com Whitcomb (1998), com o objetivo de impedir os norte-vietnamitas, o ERVS destruiu a ponte em *Dong Ha* e iniciou ações aéreas para destruir a de *Cam lo*. Com este intuito, no dia 2 de abril, as USAF lançou três aviões bombardeiros B-52 escoltados por dois aviões EB-66, indicativos de chamada Bat 21³⁹ e Bat 22, e dois caças, indicativos de chamada Cain 1 e 2, para proteção ar-ar de possíveis aeronaves inimigas. Além disso havia dois F-105G (indicativos de chamada Coy 1 e 2), cuja a missão era aumentar o nível de proteção para os B-52 à medida que estivessem dentro do alcance dos mísseis superfície-ar. Entretanto, a USAF desconhecia o nível de ameaça na área de operação, pois a Força Aérea sul-vietnamita e o ERVS não haviam repassado a informação para as forças estadunidenses que apoiavam o esforço de guerra. Ao se aproximarem da área onde os B-52 lançariam as bombas, as aeronaves foram rastreadas pelos radares dos mísseis superfície-ar dos norte-vietnamitas, que logo em seguida lançaram mísseis sobre a formação de aeronaves.

³⁸ O rio Cam Lo começa nas terras altas ao longo da fronteira do Vietnã com o Laos e flui para o leste, onde seu nome muda para rio Mieu Giang. Na junção da cidade de Dong Ha, o Mieu Giang se torna o rio Bo Dieu, que forma a bifurcação norte do rio Cua Viet, que deságua no Mar do Sul da China. (Dwight Jon Zimmerman and John D. Gresham, BEYOND HELL AND BACK, 2007)

³⁹ O Bat 21 era um EB-66C que possuía antenas especiais a bordo capazes de localizar os mísseis e bloquear os sinais do radar para sua autoproteção. Sua tripulação era composta por um piloto, um navegador e quatro oficiais de guerra eletrônica (WHITCOMB, 1998).

Bat 21 ao iniciar a manobra evasiva, o piloto curvou para o lado errado e um dos mísseis atingiu o meio da parte inferior do Bat 21.

Segundo Whitcomb (1998), o Tenente-Coronel Iceal Hambleton, Bat 21B, era o navegador do Bat 21 e estava sentado logo atrás do piloto, Bat 21A, pois no EB-66 não havia posição de copiloto. O míssil atingiu logo abaixo do assento de Hambleton e derrubou o sistema de intercomunicação. Quando a aeronave começou a perder o controle, o piloto fez sinal para Hambleton ejetar, e então o navegador acionou as alças de ejeção e foi ejetado para longe da aeronave. Ao sair em seu assento, Hambleton olhou para baixo e viu o piloto olhando para ele, alguns segundos depois, ouviu outra forte explosão.

4.3 Início das Ações de Resgate

Como descreve Whitcomb (1998), um dos caças que escoltava a missão dos B-52 observou a queda do Bat 21 e prontamente informou o ocorrido à aeronave de Comando e Controle de resgate aerotransportado, *King 22*, um avião HC-130 que estava em órbita ao longo da costa, que logo respondeu à chamada. O Major Bruce Driscoll era o comandante do *King 22*, ele e sua equipe, logo que cientes do ocorrido, começaram a dar os passos preliminares para iniciar uma operação de busca e resgate, contactando JSRC, indicativo de chamada *Joker*, em Saigon e os informaram sobre a situação. Adicionalmente, enquanto Bat 21B descia com seu paraquedas entre as nuvens, foi avistado por outra aeronave comandada pelo Primeiro-Tenente Bill Jankowski, que fazia parte da missão direcionando os B-52. Jankowski ouviu a chamada no rádio de Hambleton enquanto caía e começou a fazer órbita sobre ele enquanto informava a situação geral do sobrevivente ao *King 22*, que repassava as informações para o quartel-general em Saigon.

De acordo com Whitcomb (1998), Hambleton desceu abaixo das nuvens e pôde ver as tropas em toda a área. Felizmente, ele ficou visível abaixo das nuvens por apenas

alguns segundos antes de pousar com seu paraquedas em um arrozal, posição esta repassada ao *King 22* pelo Tenente Jankowski. Bat 21B passou rapidamente ao lado de uma pequena elevação que lhe deu proteção e mais tarde, quando já estava totalmente escuro, se mudou para um grupo de árvores.

Ainda no dia 02 de abril, conforme Whitcomb (1998), uma equipe de resgate do exército, composta por quatro helicópteros, sendo duas aeronaves UH-1H e duas aeronaves AH-1 (cobra), liderados pelo Capitão Rosebeary em um dos AH-1, foi acionada para a recuperação dos sobreviventes. Ao chegar nas proximidades do local de resgate coordenados pelo controlador aéreo avançado, as aeronaves foram recebidas por intenso fogo antiaéreo do EVN. Um dos UH-1H teve seus sistemas vitais comprometidos e teve que pousar em pleno território inimigo. Os inimigos continuaram a atirar na aeronave mesmo depois de estar no solo, o que a levou a explodir. O atirador, Jose Astorga, foi o único que conseguiu sair da aeronave antes da explosão, e acabou sendo capturado pelos norte-vietnamitas.

Whitcomb (1998) afirma que, após retornar para sua base, o Capitão Rosebary reportou o ocorrido, permitindo que novas aeronaves fossem enviadas para localizar a tripulação do UH-1H abatido. No entanto, já estava escurecendo e o fogo inimigo permanecia, levando os pilotos a regressarem e evitarem a exposição de suas aeronaves e tripulações.

Conforme Whitcomb (1998), o JSRC, chefiado pelo Coronel Cecil Muirhead, tinha autorização para acionar qualquer unidade dentro do teatro de operações para apoiar o SAR, e também podia restringir o espaço aéreo ao uso específico das forças de resgate, o que era rotineiramente feito. O Sargento Tincher era quem estava de serviço no *Joker* quando chegou a notícia sobre o Bat 21B. Sabendo da existência de tropas amigas do ARVN operando nas proximidades, Tincher impôs uma zona de proibição de fogo em torno da posição do sobrevivente com um raio de 27 Km, para evitar interferência entre as operações de solo em andamento e as operações de SAR. Entretanto, sem saber da proporção do conflito

no solo, o sargento de serviço criou uma área de proibição muito maior do que o necessário, o que impedia o ERVS de realizar ações contra o exército norte-vietnamita naquela área.

Whitcomb (1998) relata que uma aeronave equipada com *Pave nail* (código de chamada era *Nail 59*)⁴⁰ foi enviada para a área de resgate, porém o mau tempo tornava o sistema a laser inutilizável. Concomitantemente, caças eram enviados pelos controladores aéreos avançados para lançar “*gravel*”⁴¹ ao redor de Humbleton, criando um campo minado em torno dele. Cabe mencionar que Hambleton enquanto estava em terreno hostil isolado, valia-se de sua posição para orientar ataques aéreos, agindo como um controlador aéreo avançado.

Durante esse mesmo período, segundo Whitcomb (1998), o Exército sul-vietnamita desejava destruir a ponte *Cam Lao*, e uma bomba guiada a laser naquele momento seria o instrumento perfeito para demolir a ponte. Porém, como o arranjo de Comando e Controle da operação SAR e da batalha eram separados, as aeronaves desconheciam a informação da batalha entre os exércitos que acontecia no terreno logo abaixo deles, dessa forma as aeronaves guarneceram somente a frequência do SAR, não apoiando as tropas da 3ª Divisão do ERVS.

Em 03 de abril, conforme Whitcomb (1998), duas forças de resgate da USAF tentaram fazer o resgate do Bat 21B, porém sem saber da magnitude da oposição adversária e da forte presença de camadas de nuvens que impedia a visualização do terreno, um avião, *Nail 38*, e dois helicóptero de resgate (*jolly green*⁴² 65 e 66) foram fortemente alvejados pelo fogo inimigo. Os dois tripulantes do avião foram forçados a ejetar, sendo Capitão Bill Henderson, *Nail 38A*, capturado pelos inimigos e o Primeiro-Tenente Mark Clark, *Nail 38B*, se tornando mais um isolado na área, já os helicópteros conseguiram retornar para a base de

⁴⁰ As aeronaves equipadas com *pave nail* tinham como código de chamada o nome *NAIL* e seu numeral.

⁴¹ *Gravel* consistia em centenas de pequenas bombas que caíam do chão, mas não explodiam. Cada bomba só dispararia quando alguém a pisasse. (WHITCOMB, 1998)

⁴² Os helicópteros da Força Aérea designados para realizarem o recolhimento do pessoal isolado tinham como código de chamada o nome JOLLY GRENN e seu numeral. (WHITCOMB, 1998).

origem, mesmo bastante danificados.

Consoante com Whitcomb (1998), os pilotos dos helicópteros, Comandante Crowe e Tenente-Coronel Harris, ao chegarem na base, iniciaram as tratativas para informar ao Comando e Controle da busca SAR que os sobreviventes estavam em um local com a presença de mais de duas divisões de infantaria, tanques e artilharia, protegidas por centenas de armas antiaéreas e mísseis superfície-ar. No dia 4 de abril, a 7ª Força Aérea, através da inteligência do Comando e Controle das operações SAR, ao tomar conhecimento dessas informações, imediatamente interrompeu as operações de resgate até que houvesse um planejamento adequado para o resgate, e solicitou mais aeronaves a Washington para se opor aos inimigos. Prontamente atendida pelo Estado-Maior Conjunto, diversos bombardeiros, aeronaves de escolta e mais helicópteros de resgate foram enviados.

No dia 6 de abril, Whitcomb (1998) descreve que, após o reforço da ala aérea, uma nova tentativa de resgate foi feita, agora para recuperar Bat 21B e *Nail 38B*. As condições meteorológicas haviam melhorado sensivelmente, permitindo a visualização do terreno e o uso dos bombardeiros para diminuir as forças oponentes no entorno da posição dos sobreviventes. Após uma coordenação detalhada, foram iniciadas novas operações para o resgate, incluído cortinas de fumaça, aeronaves de escolta para os helicópteros de resgate *Jolly green 67* e *60*. Após todas as ações precursoras, observaram que a área estava tranquila para a entrada dos helicópteros. Ao se aproximarem da posição do resgate *Jolly green 67* foi alvejado por todos os lados, vindo a pegar fogo e cair, todos os 6 tripulantes faleceram. As demais aeronaves conseguiram sair da área e retornar para a base, lá chegando, reportaram que a área era perigosa demais para os helicópteros, e que todas as ações razoáveis tinham sido realizadas sem sucesso. *Nail 38B* e *Bat 21B* presenciaram todo o ocorrido com o *Jolly green 67* e ficaram estarecidos, Hambleton afirmou: “inferno, vou me livrar disso, independentemente”⁴³ (WHITCOMB, 1998, p. 76, tradução nossa).

⁴³ No original: “hell, i'm going to get out of this, regardless”.

Em 07 de abril, como descreve Whitcomb (1998), devido às perdas dos dias anteriores e do forte potencial antiaéreo do inimigo, foram realizadas novas reuniões em Saigon para reavaliar a situação das operações aéreas para o SAR. Diante do impasse, passaram então a vislumbrar a possibilidade de o resgate ser realizado por algum tipo de ação em terra, inserindo uma pequena equipe de solo ao longo do rio. Neste mesmo dia, uma aeronave OV-10 (indicativo de chamada *Covey 282*) decolou para fazer um bombardeio e interditar os suprimentos inimigos que se dirigiam para as linhas de frente ao redor de *Dong Ha* e *Cam Lo*.

Whitcomb (1998) narra que, o piloto, Tenente Bruce Walker, *Covey 282A*, estava acompanhado de um observador da equipe de ligação da artilharia naval, designado para coordenar o apoio de fogo dos navios, o Tenente Larry Pots, *Covey 282B*. Quando se preparavam para iniciar as ações no local designado, foram surpreendidos por um míssil, levando-os a ejetar. As aeronaves que estavam no local apoiando as ações começaram a chamar os tripulantes pelo rádio, mas somente o *Covey 282A* respondeu, informando que estava bem, porém em território hostil. Agora existiam 3 ou possivelmente 4 aviadores a serem resgatados.

Segundo Whitcomb (1998), os comandantes da 7ª Força Aérea estavam preocupados com a falta de sucesso e o aumento do custo dos esforços de resgate para Bat 21B, *Nail 38B* e agora *Covey 282A*, chegando à conclusão de que uma recuperação por helicóptero convencional não funcionaria para esses SAR. Como consequência, o General Abrams decretou que não haveria mais tentativas de resgate dos sobreviventes por helicóptero.

4.4 O resgate de Bat 21

Conforme Whitcomb (1998), no dia 08 de abril, o Tenente-Coronel Andy

Anderson, que acompanhava as informações sobre o resgate de Hambleton, pertencente ao USMC, chefe do *Joint Personnel Recovery Center* (JPRC)⁴⁴, sugeriu ao General Abrams realizar o resgate com sua equipe de solo, pois acreditava que tinham capacidade para isso. As forças do Coronel Anderson estavam ativas em todo o teatro em uma variedade de operações aéreas, marítimas e terrestres, realizando buscas em áreas das bases inimigas, monitorando o tráfego ao longo da trilha de *Ho Chi Minh* e ocasionalmente capturando prisioneiros ou caçando líderes inimigos. Além disso, as equipes podiam ser usadas para recuperar pessoal aliado capturado ou abatido.

De acordo com Whitcomb (1998), os resgates realizados pelo JPRC, conhecida como operação *Bright Light*, seriam usados se os meios mais convencionais falhassem, não conflitando com o Resgate da Força Aérea, e para atingir seu objetivo, as equipes de JPRC realizavam o lançamento de folhetos, programas de recompensa e operações de inteligência. As equipes de Anderson conseguiram a recuperação de 492 prisioneiros vietnamitas e 101 restos mortais de militares dos EUA. No entanto, até março de 1972, apesar dos melhores esforços, o JPRC não havia recuperado com sucesso nenhum americano vivo, ou seja, não havia ocorrido uma operação *Bright Light* totalmente bem-sucedida ainda.

Whitcomb (1998) descreve que o Tenente-Coronel Anderson analisou a situação e afirmou ao general Abrams que ele acompanhado de uma equipe, cujo o Primeiro-Tenente Tom Norris, pertencente aos SEAL⁴⁵, integraria, poderiam usar o *Cua Viet* ou o rio *Mieu Giang* para entrar e recuperar os três sobreviventes. A operação seria complicada e exigiria apoio aéreo cuidadosamente planejado, mas seria possível. Após a autorização do General Abrams, Anderson traçou o plano básico para seu grupo, no qual avançaria o máximo possível através da área dominada pela 3ª Divisão do ERVS e tentaria se mover ao longo do rio para recuperar Bat 21B, *Nail* 38B e *Covey* 282A. Isto posto, Anderson solicitou aos

⁴⁴ Centro Conjunto de Recuperação de Pessoal (Tradução nossa).

⁴⁵ SEAL (Sea, Air, and Land) – é a Força de Operações Especiais da Marinha dos EUA. Disponível em < <https://navyseals.com/nsw/navy-seal-history/>> acesso em 01/07/2021.

controladores aéreos avançados que retransmitissem a cada um dos isolados para se posicionarem nas proximidades do rio para um futuro resgate.

Segundo Whitcomb (1998), os sobreviventes não poderiam ser informados em linguagem clara em seus rádios de sobrevivência como deveriam se mover para o rio. Assim sendo, os comandantes das unidades de cada sobrevivente foram contatados e solicitados a preparar uma mensagem com base no histórico de cada sobrevivente, que diria a ele para onde ir, mas que fosse entendida apenas pelo sobrevivente.

Whitcomb (1998) narra que, tendo em vista que *Nail 38B* estava bem perto do rio, seu movimento seria o mais fácil, sendo-lhe dito sua mensagem codificada para ir para o rio, porém, não entendeu na primeira vez, sendo necessária uma segunda mensagem, que dessa vez foi entendida. A *Hambleton* também foi passada sua mensagem codificada, que somente veio a entender após algumas explicações. O movimento de *Iceal Hambleton* seria mais difícil, pois ele estava a mais de um quilômetro do rio e teria que se mover através e ao redor de vilas e posições inimigas. Ao contactarem seu esquadrão, os planejadores descobriram que *Hambleton* era um jogador de golfe ávido com uma memória precisa de campos de golfe. Dessa maneira, eles se coordenaram com seus companheiros de esquadrão para movê-lo até o rio usando uma série de buracos específicos de um campo de golfe, representando uma direção e distância específicas. Nos dois dias seguintes, *Bat 21B* se moveu por vários campos e uma aldeia para chegar ao rio.

No dia 09 de abril, consoante com Whitcomb (1998), Anderson e sua equipe foram transportados para a unidade mais avançada da 3ª Divisão de Brigada do ERVS, local com tropa amiga mais próximo dos sobreviventes. Ao chegarem, o Tenente-Coronel Anderson solicitou aos controladores aéreos avançados que retransmitissem aos sobreviventes que duas equipes seguiriam naquela noite para o seu resgate, uma liderada pelo Coronel Anderson e outra pelo Tenente Norris.

Ao cair da noite, Whitcomb (1998) descreve que Anderson contactou os sobreviventes pelo rádio para ter certeza de que eles estavam seguindo para os locais combinados, com isso constatou que Hambleton estava ficando fraco. Como programado, *Nail 38B* que estava mais próximo recebeu as instruções de entrar na água e deixar a correnteza levá-lo para que mais à frente a equipe de Norris o resgatasse. O Coronel Anderson por sua vez, se posicionou mais a jusante para pegar Clark caso ele passasse por Norris.

Whitcomb (1998) narra que Norris seguiu inicialmente para o rio e devido a correnteza decidiu por mover-se por terra. Seguindo paralelamente ao rio, a equipe de Norris teve que se mover lenta e cuidadosamente, para que não fossem descobertos pelas patrulhas inimigas e perdessem o elemento surpresa. Seguiram por aproximadamente dois quilômetros até que finalmente estabeleceram um ponto de observação no rio e começaram a esperar pelo *Nail 38B*. A posição estabelecida permitia uma boa cobertura e visibilidade do rio, sendo assim, Norris mandou dois de seus vietnamitas se aproximarem da água para esperar por Clark e solicitou também que, um dos navios nas proximidades da área de resgate lançasse um sinalizador de iluminação, para aumentar a intensidade luminosa na área.

Conforme Whitcomb (1998), Clark entrou na água e começou a seguir com a correnteza, vindo a ter algumas dificuldades devido a alguns destroços ao longo da costa e a forte turbulência da água. Aproximadamente às duas da manhã do dia 10 de abril, depois de superar as dificuldades, Clark resgatado por Norris e sua equipe.

Conforme descreve Whitcomb (1998), logo em seguida, Anderson voltou sua atenção para o planejamento da retirada da Bat 21B naquela noite, e com o apoio dos controladores aéreos avançados, solicitou apoio de fogo contra unidades inimigas que havia encontrado pelo caminho, vindo a destruir muitas delas. No entanto, o EVN ao contra-atacar acabou provocando algumas explosões próximas a Anderson e Norris, o que feriu Anderson e outros militares.

Segundo Whitcomb (1998), logo que o sol se pôs, Norris seguiu com sua equipe de três militares e montou um posto avançado para aguardar o sobrevivente ir até ele. Entretanto, Bat 21B, que permanecia em contato rádio com Norris e os controladores aéreos avançados, informou que havia chegado ao rio e simplesmente não conseguia ir mais longe. Norris, ouvindo a mensagem de Hambleton, começou uma busca ao longo das margens do rio, porém sem sucesso.

Em conformidade com Whitcomb (1998), à medida que o amanhecer se aproximava, Norris retornou com sua equipe para a área amiga de onde havia partido, e devido à insubordinação de dois de seus militares que eram vietnamitas e se recusavam a se arriscar em uma missão para resgatar um estadunidense, o Tenente liberou os dois militares e seguiu apenas com o Suboficial vietnamita Kiet. Norris e Kiet pegaram uma pequena canoa conhecida como “sampana” e procuraram por mais de duas horas, até que ficou claro demais para continuar e regressaram.

Whitcomb (1998) relata que no dia 13 de abril, durante o dia, enquanto Norris e o Suboficial descansavam, os controladores aéreos avançados acompanhavam a posição de Hambleton, constatando que ele havia avançado apenas cinquenta metros na noite anterior. Houve tentativas de lançamento de um kit de alimentos por aeronave para Bat 21B, mas caíram em uma elevação próxima a ele, e sem forças não conseguia subir para pegar. Norris que acompanhava a comunicação entre Hambleton e as aeronaves, percebeu que tinha que sair logo ou então Hambleton não sobreviveria.

Ao escurecer, como descreve Whitcomb (1998), Norris e Kiet, vestidos como pescadores vietnamitas, abriram caminho até uma vila bombardeada no rio e lá encontraram uma sampana e remaram rio acima. Apesar de ser uma noite escura, tiveram que avançar com muito cuidado, pois podiam ouvir as tropas inimigas em ambas as margens do rio. A certa altura, após se ocultar na névoa, o encontraram sentado em uma moita de arbustos. Hambleton

que estava acordado, mas parcialmente delirando, reconheceu que Norris era um estadunidense.

Whitcomb (1998) relata que Norris rapidamente o examinou em busca de ferimentos e verificou que havia alguns cortes, mas estava bem. Devido à grande atividade inimiga nas proximidades, Norris e Kiet decidiram colocar Hambleton na sampana e escondê-lo com um pouco de bambu, logo em seguida notificaram aos controladores aéreos que estavam saindo com Bat 21B.

Conforme Whitcomb (1998), seguiram pelo rio, e apesar de serem vistos por alguns norte-vietnamitas, conseguiram se esconder na densa folhagem nas margens, mais adiante, se depararam novamente com tropas inimigas, mas dessa vez, solicitaram aos controladores aéreos que enviassem apoio de fogo aéreo. Por fim, com a ação de aeronaves A-1 da USAF e A-45 da Marinha dos EUA lançando bombas precisas e cortinas de fumaça, conseguiram se esconder e chegar ao território amigo.

Ainda faltava *Covey 282A* ser resgatado. De acordo com Whitcomb (1998), as ações aéreas em apoio ao resgate permaneceram através de ataques ao redor do sobrevivente e envio de um kit com alimentos para o Tenente Bruce Walker. Um caça F-4 da Marinha, ao realizar um desses ataques, acabou sendo atingido pela artilharia antiaérea adversária, caindo logo em seguida com seus pilotos a bordo. *Covey 282A* durante o trajeto até o rio onde também seria resgatado, acabou sendo descoberto pelos inimigos e começou a fugir. Apesar do apoio de fogo das aeronaves, o Tenente Bruce Walker foi morto pelos norte-vietnamitas enquanto tentava fugir.

Por fim, ao longo de todo o resgate de Bat 21B, 7 aeronaves foram perdidas ou danificadas, 2 tripulantes se tornaram prisioneiros de guerra e 11 vidas foram perdidas.

5 APLICAÇÃO DA DOCTRINA C-SAR DA USAF NO RESGATE

O presente capítulo tem por objetivo verificar se as ações previstas na doutrina foram aplicadas no decorrer do resgate do Tenente-Coronel Hambleton no Vietnã em abril de 1972. A partir disso, realizaremos uma análise das semelhanças e diferenças, constatando se a doutrina foi eficiente.

Inicialmente identificamos que o resgate de Hambleton está inserido na definição de *Personnel Recovery*, no qual, apesar não haver esforços diplomáticos ou civis, apresentou intensos esforços militares, com uma operação de C-SAR em um ambiente de alta ameaça. Consistindo em uma busca exclusiva de pessoal em um território com elevada ameaça inimiga.

Sob o aspecto do Comando e Controle, verificamos que em uma ação de reconhecimento da Força Aérea sul-vietnamita, em apoio às operações de solo do ERVS, foi descoberto o início de uma ação de grandes proporções do exército inimigo, porém, devido à falta de troca de informações entre as seções de Comando e Controle, Inteligência e Operações, das Forças do Vietnã do Sul e das Forças estadunidenses, o elevado nível de ameaça na área de operações não foi repassado. Diante dessa falha, os meios aéreos da USAF que seguiam para a destruição da ponte *Cam Lo* não esperavam por uma oposição de grande intensidade, resultando no abatimento do EB-66, Bat 21. Sob esse aspecto, outras aeronaves ao longo das tentativas de resgate seguiram para a área de operação sem o conhecimento do alto nível de ameaça, vindo a serem abatidas. Este fato demonstra a importância da comunicação e da integração entre as unidades, de forma que todas as informações sejam constantemente atualizadas e repassadas para toda a Força Combinada.

Por outro lado, após a queda de Bat 21, as aeronaves que faziam parte do esforço aéreo na operação de bombardeio e que avistaram a queda de Hambleton, imediatamente seguiram a sequência doutrinária de transmissão de informações, onde um caça e o Primeiro-

Tenente Bill Jankowski repassaram as informações do ocorrido à aeronave que estava em Comando e Controle de resgate aerotransportado, o *king 22*, que logo em seguida retransmitiu o fato ao JSRC, para que se iniciassem as ações preliminares de resgate.

Sob o aspecto de coordenação e organização, observamos que ao longo da ação de resgate a coordenação esteve presente, constatadas pela utilização de aeronaves do Exército e da Marinha nos esforços de resgate e apoio de fogo sob coordenação dos controladores aéreos avançados, dentre esses estava Hambleton. Adicionalmente notamos que o apoio às operações foi constante, confirmados pela utilização de estruturas de Força-Tarefa personalizadas pelo RCC.

Dessa forma, aeronaves de resgate, escolta, Comando e Controle de resgate aerotransportado e apoio de fogo aéreo foram empregadas com o objetivo de se contrapor à ameaça dos mísseis superfície-ar do EVN. No entanto, avaliando-se por essa ótica, ficou evidente que em um ambiente de elevada ameaça, a vulnerabilidade do helicóptero é muito alta, carecendo de ações e métodos mais efetivos para sua proteção.

Um outro aspecto observado que coaduna com a doutrina foi que a 7ª Força Aérea ao tomar ciência do nível de ameaça na área de resgate, identificou que não possuía os meios necessários para cumprir a missão, vindo a recorrer a Washington para solicitar mais pessoal e aeronaves que propiciassem o resgate.

Outra constatação, foi que o conhecimento pelo EVN das condições meteorológicas previstas para o período da batalha garantiu a proteção de suas tropas contra ataques aéreos, no qual o sistema laser *Pave Nail* não conseguia penetrar pelas camadas de nuvens e as aeronaves não conseguiam visualizar o solo para efetuar ataques precisos, e quando desciam abaixo do teto das nuvens, entravam no alcance dos mísseis superfície-ar da artilharia norte-vietnamita. Resultando em uma diminuição sensível da capacidade de apoio aéreo pela USAF.

Com relação ao treinamento, percebemos que os tripulantes sabiam exatamente como proceder, pois nos eventos em que havia pessoal isolado, os tripulantes das aeronaves que avistaram os sobreviventes, informaram imediatamente a aeronave em Comando e Controle na área (*King*) e esta retransmitia ao JSRC para iniciar a coordenação do SAR. Agrega-se a isso o fato de o pessoal isolado manter a calma seguindo os procedimentos de fuga e evasão normatizados.

No entanto, não identificamos ao longo do resgate de Bat 21B, o uso do ISOPREP mencionado na doutrina por parte do pessoal isolado, levando-nos a conclusão de que sua inclusão na doutrina ocorreu em momento posterior ao conflito do Vietnã ou houve uma falha na utilização deste relatório.

A criação de um espaço aéreo restrito e uma zona de exclusão pelo Sargento Tincher possui duas abordagens distintas. Uma na qual apresenta a autoridade que o JSRC possui, impedindo ações de fogo da artilharia na área do resgate. Por outro lado, demonstra que a falta de comunicação e coordenação entre as forças amigas pode atrapalhar sobremaneira as ações que estejam ocorrendo simultaneamente, como no caso, o estabelecimento de uma área exagerada com raio de 27 Km de zona de exclusão pelo *joker*, acabou dificultando as ações do ERVS, que no momento em questão, necessitava urgentemente usar sua artilharia dentro da área restringida.

Referente a autenticação do pessoal isolado, sendo este um elemento fundamental no C-SAR, no caso de Hambleton não foi necessária tal conduta, tendo em vista que Bat 21B manteve contato rádio com as forças amigas e sua posição foi monitorada permanentemente, não havendo necessidade de busca também.

A avaliação do risco pelo General Abrams foi outro fator de destacado reconhecimento frente a doutrina, pois ao perceber que as capacidades antiaéreas da força inimiga adicionada às condições meteorológicas que reduziam a efetividade do apoio de fogo

da USAF, determinou que não houvesse mais tentativas de resgate utilizando helicópteros.

No que diz respeito ao aspecto tecnológico abordado na doutrina, podemos observar que nos dois partidos havia equipamentos que fizeram a diferença quando em ação. Pelo lado da EVN, os sistemas de mísseis superfície-ar foram responsáveis por impedir o resgate e diversas operações de apoio de fogo, pois engajavam os alvos antes mesmo de serem detectados. Já pelo partido sul-vietnamita, o equipamento *Pave Nail* acoplado à aeronave permitiu a localização dos sobreviventes e também, quando a meteorologia permitia, o lançamento de bombas guiadas a laser, aumentando a precisão dos ataques.

A comunicação e a presença quase que permanente dos controladores aéreos avançados sobre a área de operações com as aeronaves *Nail*, pode prover às forças em terra acompanhamento em tempo real dos sobreviventes durante a fuga e evasão, facilitando a orientação para os respectivos locais de resgate. Soma-se a isso o acompanhamento dos deslocamentos do inimigo, facilitando a defesa e o posicionamento para ataque pelo ERVS.

A ocultação de Hambleton em uma elevação durante a descida, posteriormente a movimentação noturna entre folhagens, nos mostra a importância de utilizarmos a condição de baixa luminosidade e a natureza para nos escondermos durante a fase de fuga e evasão. Cabendo também mencionar que na fase de fuga e evasão, o pessoal isolado deve estar psicologicamente e fisicamente preparado para suportar essa condição por tempo indefinido.

Um fato percebido nas ações de resgate foi que a primeira tentativa de recuperação foi realizada por aeronaves do Exército, pois este estava operando na área da queda de Bat 21B. Este episódio demonstra que apesar de a doutrina prever que a Força Componente ao qual o meio esteja atrelado deva prioritariamente coordenar o resgate, durante a guerra do Vietnã tal procedimento não era seguido, pois, como descreve Whitcomb (1998), o Exército entendia que se estivesse na área e tivesse capacidade, realizava o resgate.

Uma possibilidade trazida pela doutrina C-SAR da USAF que não foi observada

na ocasião do resgate de Hambleton foi a utilização da tática de despistamento, pois possivelmente poderia desviar a atenção do EVN para uma outra área, tornando viável o resgate por helicópteros.

Por fim, a estrutura de Comando e Controle C-SAR criada, o uso de CSARTF, o apoio de controlador aéreo avançado, as aeronaves escolta, o RCC e todo o planejamento para a Operação de Resgate nos levam a concluir que grande parte dos conceitos doutrinários foram seguidos durante o resgate de Hambleton. No entanto, não foram suficientes para garantir o sucesso no resgate, pois uma falta de informação ou um equipamento moderno do inimigo pode inviabilizar toda missão de resgate.

Nesse sentido, verificamos que seguir estritamente a doutrina não é garantia de sucesso. Assim, devemos utilizar a norma como balizamento para a operação C-SAR, permitindo algumas flexibilidades, como foi o caso da orientação do pessoal isolado até o rio através mensagens com base no histórico de cada sobrevivente, fato este não previsto na doutrina. Tão importante quanto, foi a avaliação do risco realizada pelo General Abrams, que findou o desperdício de aeronaves e pessoal frente a ameaça antiaérea. Culminando com uma ação bem-sucedida de resgate por tropa em terra.

6 CONCLUSÃO

A seleção do resgate de Hambleton em abril de 1972 no Vietnã decorreu do fato deste episódio ser a maior operação de resgate em combate realizada pelo EUA na guerra do Vietnã⁴⁶. Sendo assim, o propósito deste trabalho foi verificar se a doutrina C-SAR da USAF foi eficiente, evitando perdas materiais e pessoais, e a hipótese assumida foi a de que a Doutrina C-SAR da USAF foi eficiente.

A questão para pesquisa foi a validação da eficiência da doutrina C-SAR da USAF no resgate do Oficial Hambleton, no Vietnã, em abril de 1972, tendo em vista que houve grande aderência entre a Operação de Resgate e a Doutrina.

Para alcançar o propósito descrito a pesquisa foi dividida em 6 capítulos, onde no primeiro capítulo apresentamos a ideia principal sobre o resgate em combate e sua importância para a operação militares.

No segundo capítulo apresentamos um histórico sobre o surgimento e evolução das operações C-SAR no mundo através da SGM, Guerra da Coreia e a Guerra do Vietnã, destacando a perda de proficiência neste tipo de operação no período entre guerras pelas Forças dos EUA.

No terceiro capítulo listamos os diferentes tipos de resgate, diferenciando-os pela busca de pessoal e/ou material ou o nível de ameaça prevista no local do resgate. Discorremos também sobre o Comando e Controle, componentes, desenvolvimento, planejamento e o treinamento das operações C-SAR previstos na doutrina da USAF, concluindo que a sinergia entre os envolvidos na cena de ação e o conhecimento dos procedimentos tanto pela equipe de resgate como pelas tripulações e o pessoal isolado é fundamental.

No quarto capítulo, trouxemos os pontos mais relevantes das ações realizadas para

⁴⁶ O periódico *Stars and Stripes* de 23 de abril de 1972, p. 1 *apud* WHITCOMB, 1998, p. 2, chamou o resgate de Bat 21 de “o maior esforço de resgate aéreo da guerra dos Estados Unidos” (Tradução nossa). No original: “*biggest U.S. air rescue effort of the war*”.

que ocorresse a recuperação de Iceal E. Hambleton, relatando as conquistas e decepções ao longo da operação. Percebemos ainda, a quantidade de meios e pessoas envolvidas ou que até mesmo perderam suas vidas para realizar um resgate, demonstrando que a atividade de resgate é arriscada, complexa e exaustiva, mas quando alcança seu objetivo, atesta a todos os membros da Força a importância que eles têm.

O quinto capítulo foi responsável por comparar os fatos observados por ocasião do resgate de Hambleton e as orientações descritas na norma. Comprovando que é extremamente necessário ter conhecimento da doutrina e de suas diretrizes, no entanto, a capacidade de inovar e reconhecer suas incapacidades é essencial, a fim de evitar a perda de material e pessoal.

Por fim, o sexto e último capítulo, traz um breve resumo de cada capítulo, resultado da pesquisa e uma futura abordagem para a Marinha do Brasil.

Como descrito inicialmente, a doutrina C-SAR da USAF tem por objetivo realizar o resgate de pessoal isolado de interesse da Força, e para cumprir essa tarefa de forma eficiente, não devem ocorrer perdas de material ou de pessoal. No entanto, pudemos constatar nos fatos relatados por ocasião do resgate de Hambleton que sete aeronaves foram perdidas, dois tripulantes capturados como prisioneiros de guerra e onze militares faleceram, demonstrando a ineficiência dessa missão. Por conseguinte, contrapondo a hipótese inicial da pesquisa que considerou que a doutrina C-SAR da USAF foi eficiente.

Diante do exposto, o objetivo do presente trabalho foi alcançado, que foi o de verificar se a doutrina de Recuperação de Pessoal da USAF de 2020, complementada pela doutrina C-SAR da USAF de 1998 foi eficiente no resgate do Tenente-Coronel Iceal E. Hambleton, no Vietnã, em abril de 1972.

Voltando-nos para a Marinha do Brasil, identificamos sobre a questão do C-SAR a ausência de uma Doutrina de Busca e Resgate em Combate, assim sendo, podemos utilizar

os conhecimentos adquiridos no presente trabalho para elaborar uma linha de pesquisa para a criação de uma doutrina, mais especificamente no âmbito do Comando da Força Aeronaval, tendo em vista o recebimento de três aeronaves UH-15A (H225M) nos anos de 2017 e 2018 com a função precípua de C-SAR.

Inicialmente a pesquisa poderá ter como base as capacidades e necessidades da Marinha do Brasil, e se desenvolver principalmente, mas não exclusivamente, voltada para a área marítima, uma vez que é o ambiente de operação majoritário da Força Naval. Posteriormente, uma análise histórica do desenvolvimento da operação de C-SAR de outras forças mostra-se de grande importância, pois podemos nos valer das lições aprendidas para estabelecer nossas diretrizes de trabalho.

Nesse sentido, como observado ao longo da trajetória do C-SAR na USAF, a manutenção das capacidades e dos adestramentos mostraram-se necessários para evitar a perda de conhecimento. Por fim, convém citar a importância do desenvolvimento de operações C-SAR em Operações Conjuntas, com o objetivo de padronizar procedimentos e aumentar a interoperabilidade com as outras Forças, dado que os meios e o pessoal de outras Forças Componentes podem ser utilizados no resgate.

REFERÊNCIAS

CASTRO, Fabio. Sistemas de Armas, 2008. Disponível em: < http://sistemasdearmas.com.br/ca/fac04_trilha.html>. Acesso em: 23 jun. 2021.

CHURCHILL, W. S., Their Finest Hour, Book 2, Vol II, The Second World War. New York: RosettaBooks. 1962 Apud TILFORD JÚNIOR, Earl H. Search and Rescue in Southeast Asia, 1961-1975, Office of Air Force History, USAF, U.S. Government Printing Office, Washington: D.C.1981.

MCLEEAN, Brian W. Who's in Charge? Commander, Air Force Forces or Air Force Commander? Air & Space Power Journal. 2013. Disponível em: < <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA589649.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2021.

PARARESCUEMEN over View. Military.com. 2021. Disponível em: <<https://www.military.com/military-fitness/air-force-special-operations/usaf-pararescue-jumper-fact-sheet>>. Acesso em: 17 jul. 2021.

REDFERN, Matthew D. The JFC's Dilemma: The USMC Tactical Recovery of aircraft and personnel mission verses the Combat SAR mission. 1995. (Aviation) – Disponível em: < <https://www.globalsecurity.org/military/library/report/1995/rmd.htm>>. Acesso em: 05 jun. 2021.

RIFE, Rickey L. Combat Search and Rescue: A lesson we fail to learn. 1994. Monograph. School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College, Kansas City, 1994. 54 F. Disponível em: <<https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a284709.pdf>>. Acesso em: 29 abr. 2021.

TILFORD JÚNIOR, Earl H. Search and Rescue in Southeast Asia, 1961-1975, Office of Air Force History, USAF, U.S. Government Printing Office, Washington: D.C. 1981.

USA. Department of Defense. Joint Publication 1-02: Dictionary of Military and Associated Terms. Washington, DC: 2016. 482 p. Disponível em: <https://fas.org/irp/doddir/dod/jp1_02.pdf>. Acesso em: 01 Mai. 2021.

USA. United States Air Force. AIR FORCE DOCTRINE DOCUMENT 2.1.6: Combat Search and Rescue, Washington, DC:1998. 44 p. Disponível em: <<https://fas.org/man/dod101/sys/ac/docs/afdd2-1-6.pdf>>. Acesso em: 05 Abr. 2021.

USA. United States Air Force. Air Force Doctrine Publication 3-50: Personnel Recovery, Washington, DC: 2020. 25 p. Disponível em: <https://www.doctrine.af.mil/Portals/61/documents/AFDP_3-50/3-50-AFDP-Personnel-recovery.pdf>. Acesso em: 05 Abr. 2021.

WHITCOMB, Darrel D. The Rescue of Bat 21. Anápolis: Naval institute press, 1998. 197 p.

ZIMMERMAN D. J.; GRESHAM J. D. Beyond Hell and Back: how america's special operations forces became the world's greatest fighting unit. 1. ed. New York: St. Martins's Press, 2007. 320 p.