

Los ases norvietnamitas en la guerra aérea de Vietnam

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
General del Ejército del Aire (R)

En el año 1977, la compañía norteamericana General Dynamics Corporation publicó un precioso documento histórico titulado *Aces High*, del autor Robert E. Cunningham, escritor cuyos trabajos de investigación aeronáutica habían sido recogidos en numerosas publicaciones. Cuando *Aces High* llegó a mis manos quedé cautivado por la excelente historia de los más grandes pilotos de caza de la aviación mundial.

Siendo jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire solicité en marzo del año 1998 la autorización correspondiente de la compañía estadounidense para la traducción y edición en español de tan importante documento, que en nuestro idioma se llamaría *Grandes ases* y que fue editado por la Fundación AENA.

Entonces me interesé por el tema de la aviación en la guerra en Vietnam y fui descubriendo que los principales ases no habían sido los pilotos nortea-



Emblema de la Fuerza Aérea de la República Popular de Vietnam

mericanos, sino los norvietnamitas, pues solamente dos aviadores norteamericanos, el capitán Richard S. Richtie de la USAF y el teniente Randy Cunningham de la Navy, con cinco derribos cada uno, habían alcanzado la categoría de as, mientras que 16 pilotos norvietnamitas obtendrían tal calificación aeronáutica. Pero como pude comprobar años más tarde había una sencilla ex-

plicación. La Fuerza Aérea Popular de Vietnam tenía en 1965 solamente unos 36 cazas MiG 17 y otros tantos pilotos, que tenían que combatir contra 200 Phantom F-4 y 140 Thunderchief F-105 de la USAF y un centenar de cazas de la Navy. Hasta 1968 los norvietnamitas no contarían más que con 180 cazas MiG de diferentes modelos y un total de 72 pilotos, razón por la cual tenían que volar muchísimas más misiones que los pilotos norteamericanos. Estos, cuando cumplían 100 misiones regresaban a los Estados Unidos y eran relevados por otros compañeros y solamente en muy contadas ocasiones algunos de ellos volverían a combatir en Vietnam.

Pasados varios años, he ampliado la escueta información que sobre los pilotos norvietnamitas se recogía en *Grandes ases* y fruto de ese trabajo es este estudio.

LA PHONG KHONG, KHONG QUAN NHAN DAN VIET NAM O FUERZA AÉREA POPULAR DE VIETNAM DEL NORTE

La Fuerza Aérea de esta nación solamente disponía en el año de 1963 de una unidad aérea de transporte y de otra de entrenamiento, razón por la cual decidió dotarse de otras de aviones de combate. Para ello estableció sendos acuerdos con la entonces URSS y con la República Popular China mediante los cuales adquirió cazas MiG-17 de la primera y la versión china del mismo, el Shenyang J-5. Al mismo tiempo fueron enviados a la base china de Mong Tu una treintena de pilotos para realizar un curso de entrenamiento y adiestramiento en el combate aéreo. Terminado el mismo se crearía la primera unidad de caza, la Sao Dao (Estrella



El famoso MiG-21 4326



Imagen de un MiG-17

Roja) que fue establecida en el aeropuerto militar de Noi Bai al noroeste de la capital, Hanoi.

Incorporados los nuevos pilotos de caza norvietnamitas a su nueva base, estos tuvieron con sus subsónicos MiG-17 (la velocidad máxima era 0,9 de Mach) que enfrentarse a los supersónicos cazas norteamericanos Phantom F-4, Crusader F-8 y Thunderchief F-105, con la desventaja añadida de que los dos primeros tenían misiles aire-aire y el tercero disponía del cañón de tubo rotatorio M61 Vulcan, que podía disparar 3.000 proyectiles de 20 mm por minuto (igual que el que tuvo nuestro F-104G). Por su parte, el MiG-17 contaba con un cañón de 37 mm y dos de 23 mm.

Los pilotos de Hanoi habían sido adiestrados en el combate próximo, pues aunque el MiG era lento, sin embargo, podía realizar virajes mucho más cerrados que los rápidos cazas norteamericanos. Igualmente, fueron entrenados para atacar siempre más altos y con el sol de espaldas. Por otro lado, las incursiones aéreas norteamericanas a finales de 1966 se realizaban siempre siguiendo las mismas rutas de penetración, por lo que los norvietnamitas las tenían amenazadas con numerosas baterías de artillería antiaérea, y sus cazas, guiados por los radares de la defensa aérea, les esperaban con anticipación.

Además, algo inexplicable, con frecuencia siempre utilizaban los mismos indicativos radio.

LOS PRIMEROS COMBATES AÉREOS

El primer combate aéreo en Vietnam tendría lugar el 3 de abril de 1965. Ese día una importante formación norteamericana compuesta por dos aviones de reconocimiento Woodoo, 46 Thunderchief armados con bombas de 340 kilos y misiles aire-suelo Bullpup, más 21 Supersabre de supresión de las defensas y más otros 14 Supersabre como escoltas, iniciaron a las 09:40 h un



Nguyen Van Bai

ataque contra el importante puente de carretera y ferrocarril de Ham Dong. A esos 79 aviones les daban escolta cazas de la Navy, Crusader y Skyhawk, que al mismo tiempo atacaron a la artillería antiaérea enemiga.

Alertada la base norvietnamita de Noi Bai, despegaron dos formaciones de MiG-17: una de dos cazas que actuarían de señuelo y otra de ataque formada por cuatro aparatos. Guiados por los controladores aéreos, al observar a los cazas norteamericanos, soltaron sus depósitos externos de combustible para enfrentarse a los atacantes. Estos no se habían dado cuenta de la presencia de los MiG. Entonces, el líder de la patrulla, el teniente Pham Ngoc Lan, cuando los tuvo al alcance de sus cañones abrió fuego contra uno de los Crusader, que iba pilotado por el comandante Spencer Thomas y que al ser alcanzado por los disparos de los cañones del MiG, se vio obligado a aterrizar de panza cerca de Da Nang. Sería la primera victoria de los MiG y al mismo tiempo de la guerra de Vietnam. Minutos después un Skyhawk pilotado por el teniente R. A. Vohden fue derribado y el piloto hecho prisionero.

Pero el puente no sería dañado porque los misiles Bullpup no fueron efectivos, por lo que al día siguiente una nueva formación, ahora de 48 Thunderchief, pero sin los misiles aire-suelo, armados solamente con las bombas de 340 kilos, más otro número similar de aviones de ataque reiteraron el bombardeo, resultando el puente de Ham Dong seriamente dañado, por lo que tuvo que ser cerrado. Pero la caza norvietnamita alcanzaría otras dos victorias. Llevados por los radares terrestres y atacando con el sol de espalda, otros dos F-105 serían derribados y sus pilotos, el mayor F. E. Bennett y el capitán J. A. Magnusson, morirían como resultado del combate.

EL MISTERIO DEL CORONEL TOMB

En el documento *Grandes ases*, su autor, Robert Cunningham, al referirse a la guerra de Vietnam, en las últimas líneas del párrafo que titula "Arriesgándolo todo", dice: Ahora, en una buena posición, el teniente Randy Cunningham disparó un Sidewinder, que dio en el blanco. El avión, pilotado por el



Pilotos norvietnamitas se dirigen a sus cazas MiG-17

coronel Tomb, el As de ases de la guerra de Vietnam, cayó a tierra.

¿De dónde obtuvo esta información el escritor? Es cierto que cuando él escribió *Grandes ases*, a mediados de la década de los 70, había circulado en el ámbito de los pilotos norteamericanos que habían combatido en Vietnam, la historia de un coronel Tomb y al que se atribuían un total de 13 victorias aéreas. Pero las investigaciones posteriores y el cruce con informaciones norvietnamitas pondrían de relieve que el coronel Tomb fue un personaje imaginario. Como afirma uno de los mejores especialistas en la guerra de Vietnam, Istvan Toperczer, la leyenda de dicho personaje pudo deberse a que los especialistas norteamericanos en inteligencia de señales debieron escuchar muchas veces indicativos vietnamitas como *tuân, toon* y otros de sonido similar. También la imagen del MiG-17 3026 con marcas de varias victorias aéreas comenzó a señalarse como el del imaginario Coronel Tomb, pero después se comprobó que este aparato había sido volado por nueve pilotos diferentes. Se puede afirmar con todo rigor que el coronel Tomb nunca existió.

NGUYEN VAN BAY

Fue el piloto que se convertiría en el primer as de la guerra de Vietnam y además volando el MiG-17F, al ser acreditado oficialmente con 7 victorias aéreas contra aviones estadounidenses.

De los 16 ases de Vietnam (VPAF), él junto con Luu Huy Chao y Le Hai serían los únicos tres ases de MiG-17, pues todos los demás lo lograrían volando el MiG-21.

Nguyen Van Bay nació en 1936 en el sur de Vietnam, cerca de Saigón. Cuando cumplió los 16 años emigró al norte del país para alistarse y luchar contra la ocupación francesa, y al finalizar la guerra, en julio de 1954, había obtenido el rango de oficial. Cuando fue firmado el acuerdo de paz que dividió el país, eligió quedarse a vivir en Vietnam



Nguyen Van Bai en su vida de retirado

del Norte. Al enterarse de que el nuevo Ejército Popular vietnamita necesitaba personal para formar la nueva fuerza aérea, inmediatamente se ofreció como voluntario, y al ser seleccionado para ser entrenado como piloto estaba tan feliz que lo consideraría como uno de los momentos más importantes de su vida.

Van Bay fue enviado a China en el año 1962 a realizar entrenamiento de vuelo básico, y al mismo tiempo que

tomaba las primeras lecciones de vuelo terminaba la escuela secundaria. Primeramente comenzó a volar el entrenador Yak-18 y después de sus primeros vuelos exclamaría: «Pasé de la bicicleta al avión sin nada entre medias y aprendí a conducir un coche después de obtener el título de piloto». Después de una fase de entrenamiento en el MiG-15 con instructores rusos, pasó a volar el MiG-17, con el cual realizaría 100 horas de adiestramiento antes de pasar a la fase de combate para posteriormente ser asignado al 921.º Regimiento de Caza

PRIMERAS VICTORIAS

Su debut en combate se produjo el 6 de octubre de 1965, cuando su MiG-17 fue atacado por un F-4B Phantom II con un misil AIM-7 Sparrow. Van Bay recordaría que el misil explotó cerca de su ala izquierda, y aunque el aparato comenzó a vibrar, aún así se las arregló para llevar su avión de regreso a su base aérea de Noi Bai. Allí encontró 82 agujeros de metralla en su aparato. Ya en tierra, diría que se había sentido como un boxeador del peso ligero que se había enfrentado a otro del peso pesado. Poco después de este incidente, fue transferido al recientemente creado 923 Regimiento de Caza.

Van Bay se anotaría su primera victoria el 24 de abril del año siguiente. Ese día una formación de cazabombarderos Phantom F-4 se aproximaba a la costa y, cuando uno de ellos se separó mucho en un viraje, disparó su cañón y el caza norteamericano cayó en llamas. En el verano de 1966 la aviación norteamericana comenzó a lanzar continuos ataques contra Hanoi, el puerto de Haiphong y varios centros industriales. En el mes de junio cuando volaba formando parte de una patrulla de cuatro MiG-17F, Van Bay y sus compañeros interceptaron sobre la base aérea de Kep a un RF-8A de reconocimiento escoltado por cuatro F-8E Crusader, todos provenientes del portaviones Hancock. En el combate los pilotos vietnamitas derribaron de forma conjunta al avión de reconocimiento y a uno de los cazas de acompañamiento, siendo ambos tripulantes hechos prisioneros.

Ocho días después, el 29 de junio, cuando cazabombarderos Thunderchief F-105 atacaron los depósitos de combustible en Duc Giang, Hanoi, Nguyen Van

Bay, ahora como número tres de una formación de cuatro MiG-17 despegaba de Noi Bai. Estos cuatro MiG sorprendieron a un grupo de 12 Thunderchief, consiguiendo Bay derribar a uno sobre Tam Dao y cuyo piloto sería capturado.

PRIMERAS DE LA GUERRA

El 5 de septiembre de 1966, el experimentado operador de radar y controlador que había sido piloto de MiG-17, Le Thanh Chon, dirigió a Nguyen Van Bay y a su punto, Vo Van Man hacia un grupo de aviones navales de EE.UU. que estaban atacando el puente de Phu Ly. Como ambos ya habían demostrado ser agresivos y tenían victorias en su haber, el controlador dejó de darles instrucciones y les dejó decidir a ellos mismos cómo sería el combate, un privilegio solo otorgado a los mejores pilotos. Los F-8 Crusader que escoltaban a los A-4 Skyhawk de ataque aparentemente los vieron, y se metieron dentro de una nube, intentando atraerlos a una trampa. Pero Bay y Man, guiados por el controlador, rodearon la nube anticipando por donde saldrían los pilotos americanos y los sorprendieron. Bay derribó a uno de los F-8 con dos ráfagas y Vo Van Man alcanzó a otro Crusader, que tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia en el portaviones Oriskany. Como esta era la quinta victoria oficial de Van Bay se convirtió como el primer as de la guerra de Vietnam.



Nguyen Van Coc sentado en la cabina escucha a su compañero Pham Thanh Ngan como éste derribó a un F-105

De todas maneras, debe tenerse en cuenta que, dado que su primera victoria en abril de 1966 no fue confirmada por los estadounidenses, en realidad fueron solamente 4 victorias. Su quinta victoria, confirmada por los norteamericanos, ocurrió poco después, el 16 de septiembre de 1966. Ese día a primera hora de la tarde despegaron cuatro MiG-17 y Bay volaba como punto número 3. Dirigidos por el control terrestre, se colocaron detrás de cuatro F-4 de la USAF. Al ser detectados por los Phantom norteamericanos, estos últimos lanzaron sus bombas prematura-

mente y comenzaron un giro ascendente a la izquierda para enfrentarlos. Irónicamente, esto fue un error, pues si los más veloces F-4 hubieran seguido volando en línea recta, habrían dejado atrás a los más lentos MiG. Pero en los virajes a baja velocidad, el MiG-17 no tenía rival: Nguyen Van Bay pudo acortar la distancia y con dos ráfagas de 37 y 23 mm derribó a uno de los F-4C. Tanto si consiguió su quinta victoria el 5 o el 16 de septiembre, ningún otro piloto vietnamita se convertiría en as hasta el año siguiente, y los estadounidenses no tendrían ningún as hasta el año 1972. Por eso sin lugar a dudas, Nguyen Van Bay fue el primer as de la guerra de Vietnam.



Un MiG-21 de la Fuerza Aérea del Vietnam

HÉROE NACIONAL

Por la mañana temprano del 24 de abril de 1967 el 923 Regimiento de Caza recibió la orden de desplegar una patrulla de cuatro MiG-17 en el aeródromo de Kien An, cerca de Haifong, previniendo, así, ataques por parte de la Armada de EE.UU. Al producirse los esperados ataques, los cuatro MiG interceptaron un grupo de aviones atacantes. Van Bay, que formaba parte de la patrulla, reclamó el derribo de un F-4, no corroborado por los archivos de pérdidas de la US Navy. Otros dos Phantom contraatacaron y lanzaron misiles Sidewinder contra él, pero advertido a



El presidente de Vietnam del Norte Ho Chi Minh felicita al capitán Nguyen Van Coc, número uno de los ases norvietnamitas

tiempo por su punto, Nguyen The Hon, utilizó la típica táctica vietnamita contra misiles: virar contra el misil con un ángulo de alabeo de 70° y con 3 o 4 g. Con esta maniobra pudo evitar todos los misiles. Acto seguido, Bay, contrató y derribó a uno de los Phantom que lo atacaba, un F-4B, procedente del portaviones USS Kitty Hawk, siendo sus dos tripulantes hechos prisioneros.

Al día siguiente, 25 de abril, a las 13:15, de nuevo los cuatro MiG-17 despegaron de Kien An para interceptar un grupo de ataque Alpha de la US Navy, consistente en 24 aeronaves provenientes del portaviones Bon Homme Richard, y Bay, junto con sus tres puntos derribaron a tres de ellos sin pérdidas propias: dos A-4 y un F-8.

El 19 de abril de 1972, Van Bay y su compañero Le Xuan Di fueron entrenados por un asesor militar cubano en los ataques antibuque, y sin duda resultaron ser unos buenos alumnos, ya que el 19 de abril de 1972 atacaron los destructores de la Marina norteamericana Oklahoma City y Highbee, que estaban bombardeando diversos objetivos en la ciudad de Vinh. Nguyen Van Bay, con su MiG-17F, causaría serios daños al primero de los buques y por su parte Le Xuan Di lograría semidestruir una de las torretas de popa del Highbee con una bomba de 300 kilos. Sería el primer ataque aéreo sufrido por un buque de la

7.^a Flota de los Estados Unidos desde el final de la II Guerra Mundial.

Con semejantes éxitos personales, Nguyen Van Bay se transformó en un héroe nacional, que almorzaba regularmente con el propio presidente de Vietnam del Norte, Ho Chi Minh, y cuyas hazañas aparecían en los titulares de los diarios vietnamitas. Al principio, de vez en cuando y luego permanentemente, se le prohibió volar misiones de combate para protegerlo y conservarlo como un símbolo de la aviación de su nación. Van Bay, hombre de pequeña estatura, de apariencia frágil y gran fumador, hoy día, a sus 79 años cultiva mangos y cría peces para ganarse la vida cerca de la antigua capital, Hanoi.

NGUYEN VAN COC

El que llegaría a ser el as de ases de la guerra de Vietnam, nació en 1943 en una localidad al norte de Hanoi, época en la que Vietnam era todavía la colonia francesa de Indochina. Al cumplir los 18 años se alistó en la Fuerza Aérea Popular de Vietnam (VPAF) y a finales de 1961 comenzó a seguir un curso de piloto en los aviones de hélice Yak-18 de enseñanza, de origen ruso, en una base aérea de entrenamiento cerca del importante puerto de Haifong. En el año 1962 fue enviado con un centenar de alumnos a dos bases aéreas soviéticas con el fin de realizar un curso de vuelo en MiG-17, logrando calificarse como piloto de caza tres años después, junto con otros seis compañeros. Solamente un seis por ciento de los aspirantes norvietnamitas lograron graduarse como pilotos, y el resto pasaría a ser personal de apoyo en tierra. Este bajo porcentaje de los jóvenes norvietnamitas se debía a su poca formación, ya que incluso muchos de ellos no habían visto con anterioridad un avión en su vida.

Por otra parte, tenían en su contra su baja estatura, que dificultaba llegar con sus pies a los pedales del timón de dirección e incluso a poder visualizar al cien por cien los datos del visor. Ello hacía que necesitasen más horas de aprendizaje y adiestramiento que otros aspirantes de las naciones de la Europa del Este. Sin embargo, tenían la ventaja de su mejor preparación física y además no eran fumadores ni tampoco tomaban bebidas alcohólicas.

Tras graduarse como piloto de caza, en abril de 1965, sería seleccionado para efectuar un curso de material MiG-21, aparato supersónico y también el caza soviético más avanzado de entonces que además llevaba misiles aire-aire.

SU PRIMERA VICTORIA AÉREA

Nguyen Van Coc fue destinado a la unidad de caza con mayor experiencia de combate, la antes citada Sao Dao, y con él Dong Van De, uno de los compañeros del curso de MiG-21. El 14 de diciembre de 1966, ambos despegaron, este último como jefe y Van Coc como punto, con sus dos MiG-21, para interceptar una formación de cazas norteamericanos. Guiados por los controladores de los radares terrestres fueron situados detrás de los aparatos eneMiGos y con el sol de espaldas. Eran cuatro F-105 Thunderchief. Los MiG, que estaban 2000 metros más altos picaron a velocidad supersónica y el jefe de la pareja, Van De, lanzó uno de sus misiles R-3S que alcanzó de lleno al F-105 del capitán R. B. Cooley, que tuvo que eyectarse. Los otros F-105 soltaron sus bombas de inmediato y se batieron en retirada.

Pero en su segunda misión, Nguyen Van Coc tendría una experiencia distinta. El 2 de enero de 1967 participaría en la interceptación de otra penetración de aviones norteamericanos, que como siempre utilizaban las mismas rutas e indicativos radio. Pero ahora no eran F-105, fueron F-4C Phantom equipa-



Fotografía oficial de Nguyen Van Coc al finalizar su carrera militar

dos con misiles Sidewinder que en pocos minutos derribaron a cinco de los MiG-21, siendo uno de los pilotos que se vió obligado a accionar su asiento lanzable. Fue una amarga pero también una gran lección para el futuro.

El 30 de abril de 1967 Van Coc pudo tomarse la revancha y tendría la oportunidad de alcanzar su primera victoria aérea. Volando como punto de Nguyen Ngoc Do, fueron llevados por los controladores de los radares para interceptar una formación de F-105 Thunderchiefs y situarse a 2.500 metros más altos y como siempre, con el sol de espaldas. Entonces ambos pilotos se lanzaron en picado contra los cazabombarderos americanos logrando cada uno derribar a dos de los F-105, siendo sus tripulantes capturados. Pero nuevamente sufriría un segundo derribo el 4 de mayo en un combate contra ocho Phantom F-4D, al ser alcanzado por un Sidewinder.

Durante el verano de 1967, Van Coc consiguió derribar otros dos cazas norteamericanos y el 7 de octubre lograba su cuarta victoria con un nuevo F-105 abatido en su haber. Este excelente piloto norvietnamita soñaba con llegar a la categoría de as, conseguir su quinta

victoria aérea en combate. Esta no tardaría en llegar. Fue el 18 de noviembre cuando la USAF envió a 25 Thunderchiefs a bombardear la base aérea de Noi Bai. Pero detectada la incursión por los radares norvietnamitas, fueron lanzados dos MiG 21, uno de los cuales era pilotado por Nguyen Van Coc, quien derribó a uno de los cazabombarderos norteamericanos, cuyos tripulantes murieron sin poder saltar en paracaídas. Dos días más tarde lograba su sexta victoria al conseguir destruir otro F-105.

Su séptima victoria la obtuvo el 3 de febrero de 1968 al abatir a un F-102 de la Guardia Nacional de los Estados Unidos. Tres meses más tarde, el 7 de mayo, tendría una nueva oportunidad de incrementar su número de derribos. Ese día despegó con su MiG-21 desde la base de Tho Xuan como punto de otro caza pilotado por Dang Ngoc Ngu y escoltados por otros dos MiG-21. El objetivo era derribar un avión cisterna EKA-3B, pero fueron detectados por los radares del portaviones Enterprise, que ordenó el despegue de cinco Phantom F-4B. La nubosidad impediría de momento la interceptación, cuando súbitamente Van Coc divisó a uno de los F-4 muy próxi-

mo y debajo de él. Lanzó dos misiles y el caza norteamericano cayó en llamas en el mar.

NGUYEN HONG NHI

Fue un piloto de MiG-21 perteneciente al prestigioso Regimiento de Caza 921. Logró 8 victorias aéreas, aunque las fuentes norteamericanas de la USAF solamente le reconocieron tres. Esto era una práctica muy habitual de los estadounidenses, que con frecuencia atribuían parte de sus pérdidas aéreas a la artillería antiaérea norvietnamita porque consideraban algo, digamos, vergonzoso admitir los triunfos de los aviadores de Vietnam del Norte. En una ocasión, Honh Nhi tuvo que lanzarse en paracaídas porque su MiG-21 fue alcanzado en un combate por dos misiles Sidewinder lanzados por un F-8 Crusader, pero llegó al suelo sano y salvo.

MAI VAN CUONG

Nacido en el año 1941, comenzó su adiestramiento como piloto de caza en 1960, calificándose como piloto de MiG-17 al año siguiente. Cuatro años más tarde, en 1965, comenzaría a volar el caza supersónico MiG-21, siendo destinado también al Regimiento de Caza 921. Al terminar la guerra había alcanzado la cifra de ocho derribos.

PHAM THANH NGAN

Nació en 1939 y llegó a ser piloto de MiG-21 formando parte del conocido Regimiento de Caza 921. Junto con Nguyen Honh Nhi y Mai Van Cuong, sería uno de los ases de la guerra de Vietnam que alcanzaron los ocho derribos. Entre sus victorias aéreas, destacan el abatimiento de un F-4 Phantom II el 26 de julio de 1967 y dos meses más tarde, el 16 de septiembre, el de un RC-101C del 20 Escuadrón de Reconocimiento de la USAF.

DANG NGOC NGU

Al igual que sus compañeros anteriores fue también piloto de MiG-21 y perteneció al mismo Regimiento de Caza 921. Llegó a derribar 7 cazas



Cuadro con las fotografías de los 16 ases de la Fuerza Aérea de Vietnam del Norte



Monumento al MiG-21 en la capital de Vietnam

estadounidenses. Fue abatido y moriría en un breve combate aéreo que tuvo lugar el 15 de agosto de 1972, al enfrentarse a un Phantom F-4E que frustraría su ataque al ser alcanzado por un misil aire-aire AIM-7. Así finalizaba su excelente carrera como piloto de caza.

NGUYEN DOC SOAT

Uno de los méritos de la VPAF fue el que sus más cualificados pilotos de caza, como Nguyen Van Coc y Pham Thanh Ngan, se convirtieran en instructores de los pilotos noveles. Este fue el caso de Nguyen Doc Soat, inicialmente destinado al Grupo 92, pero que posteriormente pasaría al recién creado Regimiento de Caza 927. El 23 de mayo de 1972 obtuvo su primera victoria aérea al abatir un A-7B Corsair de la Marina

norteamericana. Un mes más tarde, el 24 de junio, dos MiG-21 de la base de Noi Bai interceptaban algunos Phantom que atacaban una fábrica en Thai Nguyen. Los pilotos estadounidenses de dos F-4E que los escoltaban, se dirigieron a todo gas contra los pilotos vietnamitas. Pero estos eran solamente el cebo, porque súbitamente aparecieron dos MiG-21PFM del Regimiento 927 pilotados por Nguyen Doc Soat y su punto Ngo Duy Thu, que los atacaron por sorpresa y les lanzaron misiles R-3S Atoll, guiados por infrarrojos, que los derribaron. Tres días más tarde, Doc Soat pudo abatir a otro F-4E. El 26 de agosto conseguiría un nuevo éxito al derribar al único aparato F-4J del Cuerpo de Infantería de Marines perdido en combate aéreo en la guerra de Vietnam. Finalmente el 12 de octubre conseguiría abatir a otro F-4E.

LUU HUY CHAO

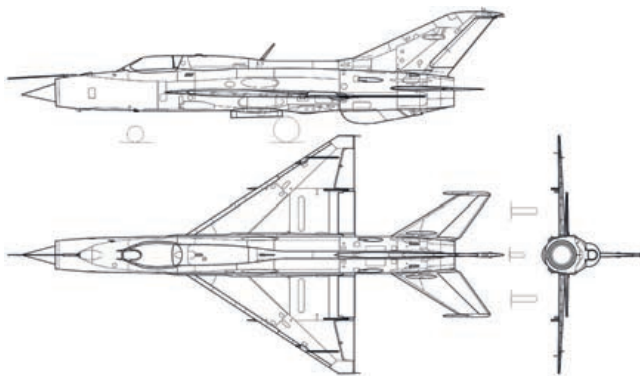
Nacido en 1943 en la provincia de Thanh Hoa, este aviador, delgado y de corta estatura, se presentó voluntario después de haber terminado sus estudios de secundaria, cuando la VPAF buscaba candidatos que quisieran ser pilotos, siendo aceptado en 1957. Dos años más tarde marchaba a la República Popular China para seguir un programa de adiestramiento de seis años en aviones de combate. Al igual que le ocurriría a muchos de sus compañeros, nunca se había subido a un avión. En el año 1965 regresó a su país y en febrero de 1966, cuando formaba parte de una patrulla aérea de combate, fue autorizado por el jefe de la misma a que atacase y derribase a un avión norteamericano RC-47. Según se supo, después de ser abatido,

el aparato llevaba un comando que iba a realizar sabotajes en Vietnam del Norte, pero pudiéndose comprobar al observar que los cadáveres, que sus componentes eran de nacionalidad survietnamita.

Su primer combate aéreo tuvo lugar cuando su patrulla descubrió a cuatro cazabombarderos F-105 que volaban por encima a unos 6.000 metros. Pero los pilotos estadounidenses al detectarlos se lanzaron en picado contra ellos. Huy Chao pudo esquivar el ataque con un viraje muy cerrado y revolverse ametrallando a uno de los F-105 y conseguir derribarlo. Fué recibido por Ho Chi Minh en su despacho junto con otros compañeros, donde el dirigente vietnamita les recomendó que fuesen prudentes cuando se enfrentasen a los pilotos norteamericanos porque tenían aviones más rápidos y poderosos que los nuestros. Luu Huy Chao finalizaría la guerra con seis victorias aéreas.

Todavía quedan siete ases norvietnamitas de la guerra del Vietnam, que para no extenderme mucho, solamente se presentan sus nombres y el número de sus victorias. •

- Nguyen Nhat Chieu (6)
- Le Thanh Dao (6)
- Vu Ngoc Dinh (6)
- Nguyen Dang Kinh (6)
- Nguyen Tiem Sam (6)
- Le Hai (6)
- Vu Ngoc Dihn (5)
- Nguyen Van Nghia (5)



MiG-21

BIBLIOGRAFÍA

- Air War over North Vietnam, Dr. Itsvan Toperczer, Squadron Signal Publications Inc. 1998
- Mig-21 Units of the Vietnam War, Dr. Itsvan Toperczer, Osprey Publishing Ltd. 2001
- Clashes. Air Combat over North Vietnam 1965-72, Marshall Mitchell: Naval Institute Press
- F-8 Crusader Units of the Vietnam War, Mersky, Peter (1968) Oxford: Osprey Publishing
- Fighter Pilots of North Vietnam, Roger Boniface. Authors On Line. 2005
- Nguyen Van Bay and the Aces From the North, Ralph Wetterhahn, Air and Space Magazine November 2000.