

# A esquecida participação do Exército Brasileiro na missão de busca e salvamento do FAB 2068

Manoel Cândido de Andrade Netto<sup>a</sup>

**Resumo:** Em julho de 1967, a queda de uma aeronave C-47 da Força Aérea Brasileira (FAB) em plena floresta Amazônica desencadeou uma das maiores operações de busca e salvamento (SAR) já realizadas no Brasil. Na ocasião, efetivos da FAB e do Exército Brasileiro trabalharam conjuntamente para localizar a aeronave e resgatar os sobreviventes e os corpos daqueles que faleceram na tragédia. Escrito por um dos integrantes da missão de busca e salvamento, este artigo tem por objetivo descortinar a pouco conhecida participação dos militares do Exército nos trabalhos, que permitiram resgatar com vida cinco sobreviventes da tragédia.

**Palavras-chave:** Aviação, busca e salvamento, Amazônia.

Em minha fé de ofício na parte referente ao 1º semestre do ano de 1967 consta o seguinte:

47 da I Zona Aérea acidentado na Amazônia, por autorização do Comandante do I Exército.<sup>1</sup>

MISSÃO DE BUSCA E SALVAMENTO – Participação de militares desta GU: a 23 de junho foi designado para constituir a equipe de busca e salvamento para localizar o avião C-

Embora nela não conste, tratava-se do avião de matrícula FAB 2068, que decolou de Jacareacanga para cumprir missão militar junto à

---

<sup>a</sup> Coronel de Engenharia e das forças especiais. Sócio do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



Guarnição de Cachimbo, responsável pela operação do “fixo de posição” SBXI que apoiava a navegação aérea na região Amazônica. No dia 15 de junho, uma quinta-feira, às 0440h, depois de uma pane em todos os instrumentos de navegação e já sem combustível, na tentativa de uma aterragem de emergência, a asa esquerda do avião bateu em uma sumáuma, cuja copa se destacava da mata, e caiu, incendiando-se em seguida. Vinte dentre os vinte e cinco homens que o guarneciam perderam a vida. As árvores da floresta, tão logo a aeronave bateu no solo, voltaram a sua posição normal, ocultando no seu seio os sobreviventes e o que restou da aeronave.

Tão logo foi confirmado o acidente, teve início a maior operação de busca e salvamento que se tinha notícia até então em todo o mundo.

## **ANTECEDENTES**

Naqueles dias muitos informes e informações que chegavam em todos os momentos e por todos os meios congestionavam os canais de

comunicação das seções de informações dos comandos militares de área de todo o país, inclusive os da I Zona Aérea, em Belém do Pará. Eles davam conta de uma possível tentativa de implantação, na Amazônia, de uma base de guerrilha de ideologia marxista. Tais suposições não eram produzidas por devaneios de alguma imaginação doentia, tanto assim é que, alguns anos depois, pelo mesmo motivo, o Exército realizou uma grande manobra no Sul do Pará, a Marabá 70. Tudo culminou, mais tarde, com as operações desenvolvidas na região de Xambioá, em combate a uma tentativa de estabelecer ali uma base de guerrilha. Em meio a esse clima tenso, um radiograma enviado de Cachimbo informava que índios Txucarramães, possivelmente aliciados por elementos estranhos à área que por lá haviam passado naqueles dias, estariam se preparando para invadir as instalações daquele “fixo de posição”. O efetivo militar lá estabelecido era composto por sargentos especialistas em controle de tráfego aéreo e em meteorologia,



sendo muito pequena a fração de infantaria que estaria apta a realizar uma limitada operação de defesa das instalações. O armamento e a munição existentes, embora suficientes para a segurança imediata das instalações em situação normal, teria que ser complementado. Outro problema que preocupava era a necessidade de manter em funcionamento os equipamentos de apoio à navegação aérea e, a qualquer custo, a operação da pista de pouso, uma vez que não havia qualquer ligação por terra ou por via fluvial com o restante do país.

A situação foi agravada pelo fato de alguns militares terem avisado pequenos grupos de índios Txucarramães pintados com as cores de guerra e armados com bordunas ocultos na periferia da mata que envolve a pista. Dentro deste quadro geral e das condições políticas da nação no momento, o Comando da I Zona Aérea resolveu enviar para Cachimbo uma tropa para se preocupar exclusivamente com a segurança, liberando os especialistas para a operação normal daquela unidade. Tão logo a tropa chegasse

ao local e fosse verificada a necessidade, seriam enviados para lá novos efetivos para responder à altura a qualquer ameaça futura ao bom funcionamento daquele importante ponto de apoio à navegação aérea na região Amazônica.

Foi aprestanda uma fração de valor equivalente a um pelotão de infantaria (menos), apoiado por elementos de saúde, e, como a missão era típica de defesa, para aumentar seu poder de fogo levavam duas metralhadoras .30 em substituição aos fuzis-metralhadoras específicos.

## **EFETIVO            CONSTITUÍDO PARA A MISSÃO**

### 1) Tripulação

- 1º Ten Av Newton Nogueira de Almeida Filho (1º/2º GAv)<sup>2</sup> – Comandante da aeronave;

- 1º Ten Av Moisés da Silva Filho (1º/2º GAv) – Copiloto;

- 2º Sgt Av Raimundo Mirasol Botelho (1º/2º GAv) – Mecânico de voo;



- 2º Sgt RT Raimundo Godinho de Moraes (1º/2º GAv) – Radiotelegrafista

## 2) Apoio

- Cap Med Paulo Fernandes (HABE)<sup>3</sup> – Médico;

- Civil Afonso Alves da Silva (Serviço de Proteção ao Índio)<sup>4</sup> - Auxiliar de Enfermagem;

- Indígena Bergorothy Betami (Serviço de Proteção ao Índio).

## 3) Tropa

- 1º Ten Esp Luiz Velly (Sv R Ae)<sup>5</sup> - Comandante do pelotão;

- 2º Sgt IG Nilo Favaro (Cia PA QG I ZAe)<sup>6</sup>;

- 3º Sgt IG Gilberto Barbosa de Souza (BAeB)<sup>7</sup>;

- Cb IG Rosamiro Batista Neto (BAeB);

- Cb IG Nelson Odair da Silva Barros (BAeB);

- Cb IG Geraldo Calderaro de Brito (BAeB);

- Cb Raimundo Wilson Alves Garcia (BAeB);

- Cb IG José da Silva Maria (BAeB);

- Sd Alcindo Guilherme da Silva Otero (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Brigido Tomé de Sousa Paz (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Eloi Barbosa Andrade (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Gil Conceição Guimarães (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Ivan Manoel Pinheiro de Brito (Cia PA QG I ZAe);

- Sd José Evangelista Marques de Lima (Cia PA QG I ZAe);

- Sd José Maria Teixeira (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Luis Maximiliano de Souza Feio (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Mário Neves de Araújo (Cia PA QG I ZAe);

- Sd Nelson Nunes da Silva (Cia PA QG I ZAe).

## **A TRAGÉDIA**

O avião C-47 FAB 2068, com quatro tripulantes, conduzindo como passageiros dezenove militares, um civil, funcionário do Serviço Federal de Proteção ao Índio e um indígena, totalizando 25 pessoas a bordo, decolou de Belém às 1850h



do dia 15 de julho de 1967, com destino a Cachimbo, com um pouso técnico intermediário em Jacareacanga. Durante este voo, um dos radiocompassos sofreu uma pane, ficando inoperante.

Em Jacareacanga, depois do jantar, com apenas um dos radiocompassos funcionando, o que em situação normal impediria o voo, o piloto recebeu ordem de decolar, pois tratava-se de uma “missão militar”. Segundo comentou-se na ocasião, um voo classificado como “missão militar” deveria ser feito ainda que correndo certos riscos, pois poderia estar envolvendo eventos de grande relevância como o salvamento de vidas humanas, segurança nacional e assim por diante.

Muitos criticaram o fato de o avião ter decolado à noite, em plena selva Amazônica, apenas com um radiocompasso funcionando. Críticas pesadas à pessoa que teria dado a ordem para que a missão prosseguisse naquelas condições foram feitas. Os críticos se esqueceram que analisavam um fato ocorrido há cerca de 50 anos, quando as comunicações não eram fáceis como são

hoje, que a situação política era preocupante, que o perigo que a minúscula guarnição de Cachimbo corria poderia por em risco toda a navegação aérea da região. A crítica só é válida quando o crítico se coloca no tempo e no espaço no qual o fato que analisa ocorreu. A situação era grave e exigia providências imediatas. A ordem foi dada por quem tinha condições legais para fazê-lo e, com certeza, foi fruto de um apurado e meticuloso estudo de situação.

A decolagem foi realizada às 2115h com destino a Cachimbo. Durante o voo, o único radiocompasso que funcionava entrou em pane. Embora a noite fosse clara, uma neblina típica da região conhecida como “barba de bode” começou a cobrir toda a selva poucos metros acima das copas das árvores. Ela impedia que se distinguísse qualquer referência no solo que possibilitasse a realização da navegação visual. Todos os procedimentos adotados no intuito de fazer uma navegação estimada não deram resultado, pois, até as 2400h, não haviam encontrado a pista de Cachimbo. O



piloto tentou voltar para Jacareacanga, mas, pelos mesmos motivos, também não conseguiu encontrar esse ponto. Pelo rádio foi solicitado que acendessem uma grande fogueira junto à pista de Jacareacanga para que o clarão os orientassem. Outro C-47 que lá pernoitou, levantou voo e ficou girando nas proximidades com os faróis de aterragem ligados. Nada adiantou. Depois de 4 horas e 15 minutos de voo o piloto decidiu tomar o rumo de 330° para tentar atingir Manaus. O radiotelegrafista lançava ao ar as informações que davam conta de tudo que acontecia a bordo. Todas as estações táticas da FAB que operavam em todo o país, no regime H-24, acompanharam os últimos momentos do FAB 2068. Sem qualquer referência no solo, não foi possível aos pilotos verificar que fortes ventos na camada impulsionavam o avião para Oeste. Às 0430h o combustível estava se esgotando. O armamento, a munição e todo o material pesado que podia ser dispensado foi alijado procurando aliviar a carga do avião. Tudo o que foi pos-

sível ser usado para amortecer pancadas no interior da aeronave foi utilizado para acolchoar os passageiros. Um bote foi inflado na tentativa de proteger os corpos contra os efeitos da possível pancada contra as árvores. Todas as providências para uma aterragem de emergência foram tomadas.

Enquanto o avião voava o SALVAERO (Serviço de Salvamento Aeronáutico) tomou várias providências visando auxiliar a navegação do FAB 2068. Cinco aviões decolaram de Manaus fazendo diferentes rotas com os faróis de aterragem ligados. Foi solicitado ao VARIG PP-VJT, varredura SVH, uma varredura radar na rota Cachimbo-Manaus. A estação rádio de Santarém, fora do horário de operação, foi colocada no ar.

Em todo o Brasil, nas estações rádio da FAB, os telegrafistas acompanhavam tensos o desenrolar dos acontecimentos vividos por seus colegas em voo em uma região não sabida da longínqua e misteriosa selva Amazônica. Todos ouviram quando o 2S Raimundo Godinho de Moraes avisou que ia frear



Os destroços do C-47 FAB 2068 no interior da Floresta Amazônica após o desastre

o transmissor, pois naquele momento fariam um pouso de emergência na selva. Em seguida o tétrico som ininterrupto do manipulador premido indicou que aquele voo terminara.

Às 0440 h P, depois de 7 horas e vinte e cinco minutos de voo, ao tentar pousar, a asa direita da aeronave bateu na copa de uma sumúma que se destacava da uniformidade da selva, girou e caiu incendiando-se em seguida.

No solo, o crepitar das chamas e os gritos de inúmeras pessoas que não haviam morrido ainda. Entre muitas, um grito apavorante se destacou fazendo um tétrico pedido: “sargento atire em mim...” E depois o silêncio... Silêncio apenas quebrado por alguns gemidos, quase inaudíveis, talvez de esperança de algum inacreditável sobrevivente. E a selva, muda e indiferente a tudo, como sempre, permaneceu como se nada houvesse acontecido.



## **CONSIDERAÇÕES SOBRE A OPERAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO (SAR)**

Confirmada a queda do 2068 foram desencadeados todos os procedimentos previstos para esta situação. O SALVAERO elegeu a Base Aérea de Manaus situada em Ponta Pelada, na confluência do Rio Negro com o Amazonas, para, a partir das 1830h de 16 de julho, ser o Centro de Comando da Operação SAR a ser desencadeada imediatamente. O major-aviador Wilson Silva Cardoso, possuidor do curso de coordenador de busca aérea, atividade altamente especializada, foi designado para coordenar os trabalhos específicos. O PARASAR (Esquadrão Aeroterrestre de Busca e Salvamento) foi deslocado do Campo dos Afonsos, sua sede, para Manaus. Cerca de 35 aeronaves de diferentes tipos foram reunidas em Ponta Pelada. Tão logo quanto possível foram iniciados os voos de busca.

A coordenação de uma operação de busca de grande porte implica em uma gama imensa de atividades complexas. Inicialmente a logística necessária para suprir os meios aéreos utilizados em grande quantidade, em combustível e em manutenção. O pessoal envolvido precisa ser alojado, alimentado em terra e em voo e receber apoio de saúde e psicológico. E, acima de tudo, exige uma coordenação meticulosa, cuidadosa e eficiente no emprego dos meios aéreos envolvidos, com equipamentos de diferentes performances como autonomia de voo e velocidade de cruzeiro, cobrindo toda a imensidão da selva, sem deixar de sobrevoar uma só área, por menor que seja.

Um estudo de situação baseado em todas as informações conseguidas leva a eleição de uma área provável de queda do avião. Na carta essa área é plotada e em seguida dividida em retângulos ou quadrados compatíveis com as possibilidades das aeronaves disponíveis para a busca considerando um período efetivo de voo compreendido entre, por exemplo, às 0800h e às 1700h.





Antes de adotar tal procedimento, levando em consideração elementos mais específicos, como a direção e a velocidade dos ventos no nível do voo, dados fornecidos pelo Centro Meteorológico, as possíveis proas magnéticas voadas, a velocidade do avião, foram levantadas quatro diferentes trajetórias que poderiam ter levado o 2068 a quatro prováveis locais. No dia 18, doze aeronaves anfíbias fizeram essas rotas pousando nos rios onde houvesse moradores nas margens, procurando ouvi-los. Nada foi conseguido de positivo. Nos dias 20 e 21 informes conduziram as buscas para a região de Tefé. No dia 22, quinze aeronaves trabalhavam diretamente nessa busca. Um CA-10 Catalina, no município de Tefé, conseguiu de um morador a informação que na madrugada do dia 16 ouvira por duas vezes o barulho de um avião, entre as 0300h e 0400h da manhã. Um C-47 chegado de Tefé transmitiu a informação que moradores ouviram quando um avião voava a baixa altura a região de Jubará.

Além da tripulação da aeronave embarcam também para os

voos de busca, observadores em número variável de acordo com as características de cada equipamento. Se a busca fosse realizada em um B-17, por exemplo, além dos elementos empenhados como os dois pilotos, o radiotelegrafista e o mecânico de voo, podiam embarcar mais cinco elementos para guarnecer os postos de metralhador de proa, metralhador de cauda, lateral direita e lateral esquerda. Um elemento permanecia em repouso enquanto os outros guarneciam os postos em quartos de uma hora. Ao final do quarto é feito um rodízio de posição. Coberta toda a área prevista, os aviões retornam a base.

### **O NÚCLEO DA DIVISÃO AEROTERRESTRE (Nu Div Aet) É CHAMADO A PARTICIPAR**

Nos primeiros dias após o acidente com o FAB 2068 não foi dado muita ênfase pela imprensa ao fato. No Nu D Aet (Núcleo da Divisão Aeroterrestre, atual Brigada de Infantaria Paraquedista) comentava-



se o acontecido conforme as notícias que recebíamos dos companheiros da FAB que serviam na Base Aérea dos Afonsos. Num determinado momento chegou ao Centro de Instrução Especializada General Penha Brasil (CIEsp GPB) a ordem, através do então Comando do I Exército, para preparar uma equipe de dez elementos para atuar na busca e salvamento do FAB 2068.

O então capitão Hamilton Franklin de Melo, por determinação do comandante do Centro, passou a organizar a equipe que, depois de algumas *démarches*, ficou assim constituída:

- Cap Ivo Augusto Barreto de Oliveira;
- Cap Carlos Alfredo Pellegrino;
- Cap Med Arlindo Bastos de Miranda;
- Cap Carlos Buch Neto;
- Cap Manoel Cândido de Andrade Netto;
- 1º Ten Amaury;
- 1º Sgt Eneas;
- 2º Sgt Cruz Filho;

- 2º Sgt Gismar Correa de Andrade;

- 1º Sgt Portilio (DOMPSA).<sup>8</sup>

Na manhã do dia seguinte embarcamos no C-130 Hércules que transportava um helicóptero UH-1D e fomos para Manaus. Lá chegando fomos recebidos pelo pessoal do PARASAR com muita simpatia. É preciso dizer que alguns de seus oficiais haviam feito o estágio de selva junto com o curso de comandos, na tropa paraquedista do Exército, e um deles, o Dr. Santos, o curso de precursor paraquedista. O Cap Guaranys, do PARASAR disse para mim que eles estavam muito felizes pela nossa presença, mas que ao mesmo tempo se sentiam tristes por que parecia que a aeronáutica não confiava neles.

Ficamos, juntamente com o PARASAR, alojados na primitiva sede do Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), às margens do Rio Negro próximo ao edifício do IAPTEC, no centro de Manaus. Passávamos os dias inteiros voando fazendo a operação “pente fino” e



ao anoitecer nos recolhíamos ao CIGS.

No dia 26, por volta das 1030h, o SA-16 Albatroz FAB 6539 transmitiu uma mensagem telegráfica informando que avistou o FAB 2068 nas coordenadas 02° 15'S - 65° 00'W. O primeiro indício do local foi dado por uma inusitada concentração de urubus.

## **MUDANÇA DA BASE PARA TEFÉ**

A partir desse momento a Marinha se juntou ao Exército e à Aeronáutica nessa gigantesca operação. O Distrito Naval de Belém colocou a disposição do SALVAERO o navio hidrográfico *Sirius*, que saiu de Manaus em direção a localidade de Jubará, onde chegaria dois dias depois para apoiar as equipes e as tripulações de resgate.

A equipe do SALVAERO, com muito material de apoio, se deslocou para o aeródromo de Tefé. Enquanto isso, nós e o PARASAR carregamos um C-47 com todo o

nosso material individual e o equipamento necessário para o salvamento. Embora obedecendo aos limites de peso, o avião estava pesado e literalmente cheio. Tanto assim é que nós, os passageiros, viajamos deitados sobre a carga. Já era fim de tarde quando chegamos a Tefé.

Em reunião conjunta, levando em conta que o UH-1D FAB 8530 recém-chegado ao Brasil não tinha guincho de carga, as limitações dos paraquedas que tínhamos na época, a situação do local da queda do avião, a selva fechada e a possibilidade de grande dispersão face aos ventos de camada, decidimos descer de rapel a partir do helicóptero. Como não tínhamos material especializado, improvisamos com o equipamento de um paraquedas TU do qual retiramos o velame e utilizamos as duas argolas em D para passar a corda e fazer o freio de descida. Prendemos a corda de nylon nas argolas de amarrar a carga no piso do helicóptero. Ele levantou voo e os capitães Sérgio e Guaranyz fizeram o teste aprovando a adaptação.



Na manhã do dia 27, voamos para Jubará, uma clareira habitada nas margens de um rio com possibilidade de pouso para os aviões Catalina e Albatroz e a navegação do navio *Sirius*. Ao lado de uma meia dúzia de casas havia uma casta-

Por volta das 1140 h foi feita uma primeira tentativa de descida no local do acidente, mas as condições meteorológicas desfavoráveis não permitiram. Por meio de gestos e acenos foi possível uma primeira comunicação com os sobreviventes.



O *Jornal do Brasil* noticia o resgate dos sobreviventes.

nheira com cerca de 40 metros de altura que poria em risco a operação do helicóptero naquele local. O coordenador indenizou o proprietário da árvore e ela foi derrubada com as motosserras. Ficou assim estabelecida neste local uma base avançada que reduzia a cerca de metade o tempo de voo necessário entre Tefé e o local do acidente.

Foram avistados os três sobreviventes que tinham possibilidade de locomoção que, com gestos, foram tranquilizados, deixando entendido que o helicóptero retornaria.

Entre as 1400h e 1500h as condições melhoraram e foi possível a descida em rapel do pessoal de salvamento. Os primeiros a descer foram os capitães Guaranis, Sérgio e



Dr. Santos, e o Sgt Lins, nessa ordem. Em bilhete amarrado a corda informaram o nome dos cinco sobreviventes e o estado de saúde deles. Foram descidos pela corda os materiais necessários, tais como rações de combate, explosivos, medicamentos, motosserra, combustível e formol em grande quantidade. Tendo em vista a distância da base e o tempo necessário para a descida do pessoal e do material e o trajeto para a base, não foi possível realizar outra sortida naquele dia. Também não foi possível realizar nenhum resgate neste dia, pois o estado dos sobreviventes, a falta do guincho e a mata muito fechada não o permitiram.

Na queda do avião sete militares foram poupados, quase todos sem condições de locomoção e muito machucados: Cap Médico Paulo Fernandes, Ten Luiz Velly, 2º Sgt Raimundo Mirassol Botelho, 3º Sgt Gilberto Barbosa de Souza, cabo Geraldo Calderaro de Brito, cabo Nelson Odair da Silva Barros e Sd Ivan Manoel Pinheiro de Brito. O cabo Calderaro, que teve uma das pernas amputada na altura da patela,

faleceu na tarde do dia 18 de julho, cerca de 50 horas depois da queda. Às 1130h de 27 de junho, cerca de duas horas antes da chegada do primeiro elemento do PARASAR, capitão Guarany, no local do acidente, o cabo Barros faleceu. O cabo Barros, a despeito de estar muito machucado e com dificuldade de locomoção, foi quem encontrou uma fonte de água, ajudou a colocar o pessoal que não tinha condições de se mexer acomodados nas quatro poltronas parcialmente inteiras na cauda do que sobrou do avião e, revirando as cinzas, encontrou duas latas de conserva. Apenas cinco militares foram resgatados com vida.

No dia 28 soubemos que um C-130 viajara para Miami (EUA) para trazer o guincho do helicóptero. Três capitães do Exército – Andrade Netto, Buch e Bastos – o capitão Cordovil da Aeronáutica, e três sargentos do PARASAR desceram de Rapel. Quando eu estava em pé com os pés apoiados no esqui já totalmente fora do helicóptero o major Cardoso com uma faca fabricada pela IMBEL<sup>9</sup> na mão, com o corte



apoiado na extensão da corda que passava nas argolas em D do piso me avisou que em caso de pane ele, para não sacrificar a aeronave e nem as vidas que estavam dentro dela cortaria a corda. Depois desse animador preâmbulo comecei a descida. O freio não funcionou, na tentativa de frear com a mão fez com que a palma de minha mão direita ficasse em carne viva. O mesmo aconteceu com o capitão Buch. O capitão Cordovil tentou frear passando a corda em torno de seu braço esquerdo provocando nele queimadura de terceiro grau. A primeira coisa que fizemos ao chegar ao solo foi entregar nossas rações individuais para serem repartidas entre os sobreviventes. Ficamos apenas com o mínimo indispensável para enganar a fome até a próxima chegada do helicóptero.

O pessoal de saúde ficou apoiando os sobreviventes e os demais componentes foram distribuídos nos diferentes trabalhos como o recolhimento dos restos mortais das vítimas e a abertura da clareira. No início dos trabalhos convencemos os sobreviventes de que o barulho

que faríamos era absolutamente necessário para o resgate deles. Depois de algum tempo o explosivo e o combustível acabaram e aí tivemos que convencê-los que, embora não fizéssemos tanto barulho, continuaríamos o trabalho. Informamos também que assim que o tempo melhorasse o helicóptero retornaria trazendo mais material. Enquanto o helicóptero não chegava passamos a derrubar árvores com machados e facões de mato.

O dia 29 amanheceu fechado. O sargento Barbosa registrou no diário que até os dois médicos estavam trabalhando na abertura da clareira. A tarde o tempo melhorou e o helicóptero voltou, agora equipado com o guincho para carga. Como a abertura da mata já era suficiente para realizar o resgate e uma maca especial foi descida pelo guincho. O resgate do primeiro ferido foi iniciado por volta das 1430h.

Para o resgate o critério adotado foi o de gravidade dos ferimentos. Assim, o tenente Velly, com fratura na bacia, foi acomodado na maca e alçado pelo guincho. A



maca foi presa do lado de fora do helicóptero que imediatamente foi para Jubará. De lá partiu para Manaus no Albatroz. Na segunda sortida foi transportado o soldado Brito e na terceira o capitão Paulo, ambos de maca fazendo o mesmo itinerário que o tenente Velly. Na última, os sargentos Botelho e Barbosa. De Manaus, um C-130 os conduziu ao aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, de onde foram levados para o Hospital Central da Aeronáutica.

No dia seguinte começamos a ser resgatados já que a clareira estava praticamente pronta. O pessoal que ficava continuava os trabalhos até que o helicóptero pudesse lá pousar. Tão logo descíamos em Jubará, uma embarcação nos conduzia para bordo do navio hidrográfico *Siriús*. Lá designavam o camarote de um oficial para nos alojar e como voltávamos de um trabalho braçal em selva, nossa roupa estava muito suja, éramos encaminhados a cantina de bordo onde adquirimos bermuda e camiseta (nas cores do uniforme de marinha) e nossa roupa

mandada para a lavanderia. Enquanto tomávamos um banho, nossa roupa era lavada e pouco tempo depois a recebíamos bem limpa e bem passada.

A bordo tivemos ocasião para repousar e nos recuperar do grande desgaste que sofremos nos dias anteriores. A comida era muito boa e estávamos bem alojados. A rotina de bordo nos permitia descansar bastante e ler muito. Navegamos até Manaus de onde embarcamos em um C- 47 com destino ao Rio de Janeiro.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência foi muito rica em ensinamentos para todos os que dela participaram. Imagino que uma operação dessa envergadura tenha levado a Aeronáutica a rever conceitos e editar novas normas. Foi tão grande a importância desse fato que motivou a escolha do dia 26 de julho, data em que o FAB 2068 foi encontrado, como o “Dia da Aviação de Busca e Resgate”



Os sobreviventes e os membros do PARASAR foram várias vezes reunidos nesse dia e homenageados, recordando sempre as palavras ditas pelo tenente Velly ao capitão Guarany o primeiro elemento de salvamento a descer no local do acidente:

“- Eu sabia que vocês viriam.”

Não temos notícia que em alguma dessas ocasiões tenha sido feita qualquer referência à participação dos paraquedistas do Exército na operação de resgate.

Para nós do CIEsp GPB, além da experiência individual adquirida, propiciou, depois de várias palestras que realizamos, a compra de material especializado pelo qual muito ansiávamos: redes de selva, sacos de dormir, mosquetões de escalada, ponchos, cordas importadas de nylon, motosserras, equipamentos diversos ...

De certa forma recebemos o reconhecimento de nossa capacidade operacional por parte de algumas autoridades que dela duvidavam. Fomos regimento recompensados pela concessão de duas medalhas,

uma pelo Exército e outra pela Aeronáutica: a Medalha do Pacificador com Palma e a Medalha Mérito Santos Dumont (Prata).

Esta operação realmente foi de grande vulto, pois motivou uma grande concentração de aeronaves:

<b>Tipo de aeronave</b>	<b>Quantidade</b>
C-47	9
SB-17	3
H-13	2
C-54	2
CA-10	6
UH1-D	1
C-82	2
SA-16	2
UC-36	2
C-130	4
P-15	1
C-130 (USAF) <sup>10</sup>	1
C-183 (USAF)	1

Um total de 36 aeronaves, perfazendo 1.057 horas voadas e percorrendo a distância de 288.028 quilômetros.

Terminada a missão que não foi coberta por nenhum fotógrafo, o pessoal de informações do então





Ministério da Aeronáutica, sabendo que o capitão Ivo fez três filmes de fotografias de toda a nossa atividade, pediu que lhe fossem entregues imediatamente os filmes, que eles revelariam e nos entregariam em seguida as fotografias. As fotografias, cerca de 98 poses, não nos foram entregues e ninguém sabe o destino que tiveram. Seria interessante recuperá-las, para constarem da história da FAB e da Brigada de

Infantaria Paraquedista. Creio que isso seja legalmente possível, pois já se passaram cerca de cinquenta anos

Hoje em Cachimbo há um modesto monumento que homenageia os 25 militares, que há 50 anos escreveram uma página gloriosa na história da Força Aérea Brasileira.

---

<sup>1</sup> Folhas de alterações do Cel Manoel Cândido de Andrade Netto.

<sup>2</sup> 1º Esquadrão do 2º Grupo de Aviação.

<sup>3</sup> Hospital de Aeronáutica de Belém.

<sup>4</sup> Atual Fundação Nacional do Índio – FUNAI.

<sup>5</sup> Serviço Rádio da Aeronáutica.

<sup>6</sup> Companhia de Polícia da Aeronáutica do Quartel-General da I Zona Aérea.

<sup>7</sup> Base Aérea de Belém.

<sup>8</sup> Dobragem, manutenção de paraquedas e suprimentos pelo ar.

<sup>9</sup> Indústria de Material Bélico do Brasil.

<sup>10</sup> Força Aérea dos EUA.