

HOMENS DE HONRA

Nº 55

A História do PARA-SAR



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Homens de Honra

A História do PARA-SAR



INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2019

FICHA TÉCNICA

Homens de Honra
A História do PARA-SAR

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autor

1º Ten QOCon HIS Daniel Evangelho Gonçalves

Projeto Gráfico

Seção de Desenvolvimento Gráfico e Computacional

Capa

2S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

INGRAFOTO Produções Gráficas

2019

Apresentação

Algo aconteceu de errado, em algum lugar? A missão é complicada e perigosa? Oferece riscos? Envolve locais inóspitos e de difícil acesso? Se as respostas para essas perguntas forem afirmativas, com certeza lá estará ele... provavelmente o PARA-SAR será acionado.

Militares muito bem preparados, treinados nos mais variados ambientes, seja na selva, caatinga, pantanal, área urbana, rural, montanha ou mar, são forjados nas maiores necessidades para sobreviverem e, com isso, cumprirem as suas missões.

Guerreiros multifacetados, quando, a par de serem extremamente preparados para cumprirem ações que requerem total domínio emocional, sangue frio e pleno conhecimento das suas possibilidades, também conduzem ternura e amor filial na incessante busca pelos necessitados.

Servindo ao próximo, com base na concepção de que a vida humana deve ser preservada; que o homem, se ferido, deve ser socorrido; e estando perdido, deve ser achado, o homem PARA-SAR, em toda sua existência, tem mantido viva a chama que o originou: estar sempre pronto para Salvar e Resgatar a quem quer que seja e atuar em missões de Operações Especiais.

O “Pastor”, título dado ao militar que atinge o grau máximo na progressão operacional da Unidade, é uma referência às características do cão da raça pastor alemão, ou seja, todas as qualidades que um militar de Operações Especiais deve ter: adestrado, amigo, leal, vigilante e, se necessário, agressivo.

Defender a Pátria com o sacrifício da própria vida é o compromisso natural do militar. Na maioria das vezes esse juramento é posto à prova durante situações de conflito, quando a nação se vê ameaçada.

Mas, diariamente, colocar a sua própria vida à disposição de pessoas em risco iminente, trazer o conforto às famílias ou, até mesmo, entregar os corpos já sem vida aos seus entes queridos para que possam orar junto a eles nas suas caminhadas rumo à eternidade, é tarefa para poucos...muito poucos...apenas para alguns especiais.

Essa gente, elite entre os seres humanos, tem na sua nobre missão motivo de grande orgulho para cada um que faz parte dessa organização singular, para a Força Aérea Brasileira e para o país, onde, através de um trabalho árduo e na maioria das vezes temerário, envida todos os esforços para, com dignidade, cumprir o seu código de conduta traduzido no seu lema: “Nossa Lida, Vossa Vida!”

Adentrem a esse universo diferente que é o assunto deste trabalho que oferecemos ao público para que seja conhecida, cada vez mais, a história da nossa Instituição.

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

HOMENS DE HONRA

A História do PARA-SAR



“Quando o véu da tristeza cobria, uma lágrima caía, você saltou do céu e o manto abriu... Era a esperança que surgia no céu do meu Brasil. Você falou, com muita propriedade ‘Nossa lida, vossa vida’, quanta fraternidade. Ó PARA-SAR, é nobre a tua missão! Toda esta gente destemida tem um ideal na vida que é salvar e resgatar o seu irmão.”

(Samba do PARA-SAR. Autor: Tenente Ari da Cunha Jordão).

PRÓLOGO

Após um dia e meio de incansável labuta, o helicóptero SH-1D pousava no heliporto preparado pela equipe do PARA-SAR¹ em plena selva virgem. O resgate dos sobreviventes foi contínuo e sem descanso. Apenas os componentes desta Unidade permaneceram no local, dando início à triste e necessária missão de resgate, tanto dos sobreviventes como dos vinte corpos mutilados e presos nas ferragens da aeronave Douglas C-47 FAB 2068. Eles não deixaram nada nem ninguém para trás.

O ano era 1967. A Região Norte do Brasil era mais inóspita que hoje. Em meio à floresta amazônica, com tribos indígenas pouco conhecidas, o acesso só era possível graças ao esforço contínuo dos militares brasileiros, abrindo estradas, construindo bases e levando cidadania aos rincões mais longínquos do país nas “asas” da Força Aérea Brasileira (FAB). Entretanto, o dia 16 de junho deste ano foi marcado por uma tragédia. Mas, da adversidade e da dor ressalta-se o esforço conjunto e heroico de nossos combatentes.

O desenvolvimento e o auxílio às diversas aldeias indígenas na Região Amazônica dependiam exclusivamente dos campos de pouso abertos pelas Forças Armadas, mas nem todas haviam estabelecido contato contínuo com o ‘homem

branco’, tampouco eram amigáveis. No dia anterior, um desses campos – o Detachamento de Aeronáutica de Cachimbo, conhecida como Base Aérea de Cachimbo, no Estado do Pará – transmitiu uma mensagem de Salvamento de Vida Humana (SVH) alegando uma ameaça de ataque indígena. Três aeronaves da FAB, mesmo tarde da noite, deixaram suas bases assim que receberam a SVH, respectivamente em Manaus, Belém e Brasília, além de um grupamento de aviões de ataque, componentes do Esquadrão de Reconhecimento e Ataque (ERA). Todo o Comando da FAB permaneceu em es-cuta efetiva aguardando o desenlace da missão.

Naquele tempo, não havia meios de orientação para voar à noite na Amazônia e as condições atmosféricas não eram ideais, mas como se tratava de vidas, decolaram assim mesmo. Entretanto, em determinado momento muda o panorama das operações, colocando em ênfase não



C-47. Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

¹ PARA-SAR é sigla que une a atividade de Paraquedista Militar (PARA) com a missão de Busca e Resgate (SAR, do inglês Search and Rescue). É o nome pelo qual é conhecido o Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS) da Força Aérea Brasileira.

os índios ou o Destacamento de Cachimbo, mas a perda de contato com um dos aviões que partiu ao resgate, o C-47 que decolara de Belém, com um efetivo de 25 militares e armamentos.

O vento forte o desviou da rota. Um defeito em um dos seus rádios-compasso também contribuiu para a aeronave não encontrar seu destino e acabar desaparecendo na floresta, na região de Jubará, no Município de Tefé/AM, ‘mergulhando’ na mata e pegando fogo com toda a tropa.

Quando a aeronave entrou em DETRESFA (a última das fases onde são sinalizados os níveis de emergência envolvendo aeronaves, quando é alta a probabilidade de destruição das mesmas), o Sistema de Busca e Salvamento (SAR) engajou 35 aeronaves, na maior operação conjunta da Força Aérea para salvar seus homens. Voaram mais de mil horas, com duzentos e cinquenta pessoas envolvidas diretamente por cerca de doze dias. O que no começo era uma das maiores operações realizadas da América do Sul, passou a ser uma das maiores operações de Busca e Salvamento do mundo até os dias atuais.²

Conforme o Relatório de Atividades do PARA-SAR (1984), os paraquedistas de elite da Força Aérea, pertencentes a Esquadrilha Aeroterrestre de Salvamento (EAS), mais conhecida como

PARA-SAR, se encontravam impacientes e em alerta, aguardando o momento decisivo de entrar em ação. Era visível o cansaço no rosto dos pilotos, depois de voarem oito ou dez horas por dia, em regiões quase que inteiramente cobertas de árvores que chegavam até sessenta metros de altura. Não se acreditava mais em sobreviventes.

Contudo, às onze horas da manhã do décimo dia de operações, a boa nova ‘correu’ o aeroporto da Base de Cachimbo: foram avistados sinais da aeronave acidentada nas proximidades da cidade amazonense de Tefé, gerando um clima de vitória e ansiedade.

Não foi um encontro de sorte. Foi o resultado de mais de 140 missões aéreas, com o emprego de 12 equipes médicas, 35 aviões, 136 tripulantes, 43 homens de operações em terra, 17 paraquedistas do PARASAR e 10 do Exército. Foi o resultado de uma quinzena heroica de buscas efetuadas por homens de disciplina e de coração.³

Os militares do PARA-SAR responderam de prontidão, agitados a preparar suas mochilas para agir o quanto antes. O campo de pouso de Tefé estava em polvorosa com a movimentação de homens e material. Dois sobreviventes foram confirmados por volta das dezessete horas. Um deles empinava um papagaio do rádio de emergência e um outro es-

2 Relatório de atividades do PARA-SAR. Diretoria de Intendência, 20 de novembro de 1984.

3 *Idem*.

tava deitado. A operacionalidade do PARA-SAR foi tamanha que, na mesma tarde, quatro de seus homens já estavam a doze milhas do acidente, às margens do Rio Japurá. Sua missão era abrir uma clareira para que um helicóptero SH-1D do Segundo Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação (2º/10º GAv) – Esquadrão Pelicano – pudesse pousar. Lá seria a base de operações para o resgate.

O SH-1D, ao sobrevoar o local do acidente avistou um sobrevivente de macacão azul que, apesar da aparente fraqueza, acenava esperançoso. O resgate não foi fácil. As árvores gigantescas dificultavam a operação e fizeram a primeira tentativa do piloto falhar. Foi necessário voltar com a aeronave à clareira que servia



Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

como base para descarregar parte dos mantimentos necessários. Com o decréscimo no peso, a aeronave conseguiu parrar sobre o local na segunda tentativa. O primeiro homem do PARA-SAR a descer rapidamente em rapel, o DOC Santos,⁴

mostrou habilidade ao se desvencilhar dos galhos em que ficou preso por duas vezes, minimizando o risco da perda de estabilidade do helicóptero, o que poderia comprometer toda a operação.

O olhar cansado e amedrontado dos sobreviventes ansiosos por ajuda foi transformado em esperança e fé no resgate. Ao chegar no solo, o paraquedista encontrou não apenas dois, mas cinco sobreviventes. Um sexto homem fora responsável pela sobrevivência dos outros cinco: o Cabo Nelson Odir da Silva Barros, que morrera de tétano quase no momento de ser salvo. Adoecera por conta dos esforços para ajudar seus companheiros, buscando água em cacimbas cavadas com as próprias mãos. A emoção e a fraternidade nos rostos dos sobreviventes e salvadores eram notórias, em meio aos vinte cadáveres em putrefação dos passageiros e tripulantes do C-47 2068.

Após a descida do primeiro homem do PARASAR, os demais desceram e foi providenciado pelo piloto todo o material necessário à abertura de uma clareira para o guinchamento dos sobreviventes. Os homens do PARASAR agiram de forma mecânica. Começaram logo a cuidar deles, enquanto uns davam aos sobreviventes assistência médica os demais iniciaram um trabalho de limpeza da área, para que os sobreviventes fossem retirados daquele local sinistro o mais rápido possível.⁵

⁴ Apelido para o Doutor Rubens Marques dos Santos, médico militar do PARA-SAR.

⁵ Relatório de Atividades do PARA-SAR. Diretoria de Intendência, 20 de novembro de 1984.

O PARA-SAR ficou toda a madrugada no local junto aos sobreviventes, oferecendo-lhes apoio médico e moral. Com a chegada da manhã, os feridos já haviam sido levados à clareira aberta para o resgate a sessenta metros do acidente. Às duas da tarde, o helicóptero estava a postos com seu guincho para descer os homens do PARA-SAR e fazer o resgate. A bordo da aeronave SA-16 Albatróz, decolaram do Rio Japurá, às quatro e trinta da tarde, rumo a Manaus, e em seguida para o Hospital Central da Aeronáutica, no Rio de Janeiro. O pesadelo de quem sobreviveu ao acidente havia terminado. Começavam a receber todos os cuidados médicos, ‘receberam’ de volta sua vida.

Para o PARA-SAR a missão não havia terminado. A equipe abriu caminho na mata para a remoção dos destroços e corpos vitimados com serras e explosivos, abrindo uma clareira de 100 metros, em uma operação que levou mais dois dias. Tudo estava enfim terminado. Receberam dos familiares, amigos e companheiros de trabalho de todo o país as honrarias e reconhecimento por cumprir o seu dever.

Há 50 anos, no dia 26 de julho de 1968, a frase de um dos sobreviventes que aguardava esperançoso no local, o 2º Tenente Luís Velly, tornou-se célebre: “Eu sabia que vocês viriam!”. Este episódio deixou marcas profundas na memória da FAB a ponto de celebrarmos este dia como o Dia da Aviação de Busca e Salvamento no Brasil. Os militares do PARA-SAR cumpriram com afinco a nobre missão, expressa em seu Grito

de Guerra: “Na selva, no ar, no mar, PARA-SAR! Nossa lida, vossa vida, Brasil!”.



2º Tenente Luís Velly sendo resgatado.

Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

ORIGEM E EVOLUÇÃO DO PARA-SAR



A Unidade foi criada como Esquadrilha Aeroterrestre de Salvamento – EAS (PARA-SAR) pelo Decreto nº 52.432, em 2 de setembro de 1963, tendo a Portaria nº 933/ GM-3, de 8 de setembro do mesmo ano, aprovado seu funcionamento. Sediada inicialmente na Base Aérea dos Afonsos (BAAF), foi transferida, em 1964, para a vizinha Escola de Aeronáutica, também no Campo dos Afonsos.

Com o aumento do tráfego aéreo no Brasil, a Força Aérea Brasileira decidiu investir na criação de uma Unidade maior, visando o aprimoramento dos conhecimentos e maior profissionalização de

seus integrantes, evoluindo a Esquadrilha para Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (PARA-SAR).

Criado pelo Decreto nº 73.171, em 20 de novembro de 1973, visava responder a crescente necessidade de operacionalidade e de um efetivo mais numeroso e especializado. A ideia inicial era criar várias Esquadrilhas Aeroterrestres de Salvamento em vários pontos do país, mas só foi criada e ativada a primeira. Deveria haver outras para que fosse mantida essa nomenclatura.

A Esquadrilha era subordinada à Diretoria de Rotas, depois passou para o Comando Aerotático (COMAT), para a Quinta Força Aérea (5º FAE), em seguida para a Segunda Força Aérea (2º FAE) e finalmente, na atualidade, ao Comando de Preparo (COMPREP).

O Esquadrão esteve sediado no Rio de Janeiro até 2010, quando foi transferido para a Base Aérea de Campo Grande (BACG), hoje Ala 5, no Mato Grosso do Sul. A Unidade mantém a missão de realizar a instrução especializada para os tripulantes e equipes de busca e resgate (SAR) das organizações militares, manter o preparo técnico-profissional, a fim de ser empregado para o cumprimento das ações contraterrorismo, guiamento aéreo avançado, ações diretas, reconhecimento especial, busca e salvamento e busca e salvamento em combate. Os valores seguidos em sua diretriz são: hierarquia e

disciplina; coragem; lealdade; espírito de corpo; integridade moral; patriotismo; culto às tradições históricas, e fé na missão elevada da FAB.

Em toda a sua história, o PARA-SAR atuou em diversos episódios importantes no Brasil, como na libertação de reféns e neutralização do sequestrador do *VARIG Electra II* em São Paulo, ocorrida em 1972; ações de busca e salvamento nas grandes enchentes de Santa Catarina em 2008, e acidentes aéreos como o da VARIG (1989), da GOL (2006) e do AIR FRANCE (2009).

Fonte de inspiração para as futuras gerações de militares do Comando da Aeronáutica e de orgulho para todo brasileiro, o PARA-SAR ('PARA' de Paraquedistas, e 'SAR' do inglês *Search and Rescue*, 'busca e salvamento'). Nas palavras do Tenente-Brigadeiro do Ar Nivaldo Luiz **Rossato**,

*Os feitos heroicos de seus integrantes jamais serão esquecidos, principalmente pelos que receberam seu apoio. É uma Unidade forjada pelo perfil dos seus integrantes, uma vez que seu principal instrumento de ação são seus próprios homens, sua fibra e crença no sucesso da missão. Tradições como as do PARA-SAR são para serem mantidas e respeitadas, pelo exemplo que significam aos mais jovens, aos militares que ingressam nessa nobre Unidade que devem saber que lhes será exigido muito acima da carreira, pois integrar o PARA-SAR é um sacerdócio que cala fundo na alma, colocando sua missão acima de qualquer sacrifício.*⁶

6 PARA-SAR: 50 Anos de Dever e Heroísmo. EAS, 2013.

quando comandante do Comando Geral de Operações Aéreas (COMGAR):

O nome PARA-SAR, apesar de ter nascido antes da própria Esquadilha, nunca chegou a ser o nome oficial da Unidade, sendo, porém, a designação mais antiga e tradicional do paraquedista operacional em missões especiais da Força Aérea. Segundo o Volume V da *História Geral da Aeronáutica Brasileira* (2014), “o termo PARA-SAR também passou a ser usado com a finalidade de identificação e facilitação das comunicações com os órgãos SAR da Diretoria de Rotas Aéreas (DR)”.⁷

O PARA-SAR nasceu da necessidade de criação de uma tropa aeroterrestre de paraquedistas especializados que apoiasse o já existente Sistema *Search And Rescue* (SAR) – Busca e Salvamento – em missões de extrema dificuldade. Hoje, o Esquadrão também tem como missão a instrução e doutrina das equipes de resgate de toda a FAB, além da atuação em Operações Especiais.

Este Sistema SAR se faz presente quando ocorre um desastre aéreo, desastre natural, calamidade pública ou onde ocorra urgência de socorro médico. Não é apenas um serviço destinado a socorrer vítimas de desastres aéreos. Ele é, antes de tudo, uma organização humanitária. O SAR já salvou da morte milhares de pessoas por todo o país, inclusive nos lugares

mais inclementes, e também pelo mundo, quando engajado para auxiliar as nações amigas.

Para melhor entender a necessidade do Sistema SAR é necessário nos remetermos às origens do mesmo.

A ideia de congregar as atividades de resgate de tripulantes e aeronaves obrigados a pousos e amerissagens forçadas iniciou-se na Alemanha, pouco antes da Segunda Guerra Mundial. O Sistema era composto de aviões, navios e lanchas torpedeiras. A principal tarefa dos navios, providos de potentes guindastes especiais, era resgatar aviões caídos no mar. O serviço marítimo de salvamento era feito por hidroaviões.

Quando a guerra teve início, o Serviço de Busca e Salvamento Aeronaval foi aumentado e reorganizado. Com o desenrolar do conflito tornou-se extremamente eficiente, tendo resgatado e recuperado centenas de tripulantes e grande número de aviões.⁸

Após constatar a deficiência frente a *Luftwaffe* (Força Aérea Alemã) após a Batalha da Inglaterra (1940), a *Royal Air Force* (RAF) – a Força Aérea do Reino Unido – resolveu criar um serviço semelhante para recuperação das tripulações de seus aviões abatidos sobre o Canal da Mancha, nomeado *Air Sea Rescue* (ASR) – resgate no mar e no ar –, primeiro serviço organizado de busca e salvamento no mundo.

7 *História Geral da Aeronáutica Brasileira – Volume 5*. INCAER, p. 309, 2014.

8 *Pelicano 40 Anos – Edição Comemorativa. Esquadrão de Busca e Salvamento*, 1997.

Com redes especiais de observações e comunicações, lanchas velozes e pessoal adestrado, a Inglaterra pôde recuperar centenas de pilotos durante aqueles trágicos anos, zelando não só pela vida de seus pilotos, mas atendendo a uma demanda estratégica da guerra, já que os aviões abatidos conseguiam ser repostos mais rapidamente do que os pilotos conseguiam ser treinados para a batalha.

Em seguida, foi organizada uma rede de comunicações especial para orientar pousos forçados e saltos de paraquedas em áreas mais adequadas ao resgate. Os resultados foram os melhores possíveis, e as tropas puderam contar com pilotos mais experientes, elevando seu moral graças ao aumento da expectativa de vida em caso de abate.

No Brasil, o Sistema SAR foi criado a 16 de novembro de 1950, e reorganizado em 21 de agosto de 1952.⁹ Durante a década de 1950 e início da de 1960, as missões de busca e resgate (SAR) cresciam em número e qualidade, entretanto, ficava cada vez mais notória a necessidade de uma tropa especializada, rápida e eficaz para adentrar as regiões de difícil acesso.

Nesse contexto, cabe ressaltar a importância da figura de Achilles Hypolito Garcia, conhecido como Charles Astor, para a Aeronáutica brasileira. Nascido a 24 de agosto de 1900 em Castiglione (atual Bou Ismail), Argélia, na época colônia

francesa no norte da África, foi o introdutor do paraquedismo no Brasil. Atuou também como artista de circo, escritor, professor e atleta de cama elástica. Era praticante de vários esportes, infante da Legião Estrangeira da França e instrutor civil e militar de paraquedismo.¹⁰

Atuou na antiga Escola de Aeronáutica (Campo dos Afonsos) desde 1941, quando foi convidado pelo então Ministro Salgado Filho para ser Instrutor de Ginástica Acrobática e de Paraquedismo para os Cadetes da Aeronáutica. Formou centenas de paraquedistas no meio civil e militar, e foi o responsável direto por tornar o paraquedismo além de um esporte uma técnica de salvamento em missões de busca e resgate.

Charles Astor já defendia o uso de paraquedistas nas operações de salvamento desde o início da década de 1940. A ideia foi inicialmente rejeitada, pois o paraquedismo era pouco difundido e o material disponível escasso, custoso, de difícil acesso e de baixa qualidade. O risco era grande e poucos tinham a coragem necessária para empregá-lo, ainda mais em situações extremas e sem o devido adiestramento.

Alguns anos depois, em 1946, buscando a aceitação das ideias de Charles, a delegação brasileira que participou da Convenção da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO) apresentou

⁹ *Pelicano 40 Anos – Edição Comemorativa. Esquadrão de Busca e Salvamento, 1997.*

¹⁰ DOS SANTOS, Bruna Melo. *Achilles Hypolito Garcia – Charles Astor – Pioneiro do Paraquedismo e da Ginástica Acrobática no Brasil.* INCAER, 2015.

uma proposta para a utilização de paraquedistas em missões SAR. Desta vez, a proposta foi aceita de imediato. Logo em seguida, o Comando Aerotático Terrestre (CAT-TER) começou a conceber a Equipe de Contato Real para cumprir missões especiais de misericórdia, socorro imediato a acidentes aeronáuticos e marítimos em locais de difícil acesso.

A Tenente historiadora Bruna Melo dos Santos ressalta outro importante acontecimento que contribuiu para a aceitação desta nova incumbência aos paraquedistas da Força Aérea, contribuindo para a criação do PARASAR.¹¹

O Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento – EAS (PARA-SAR) – deve a Charles Astor parte importante de sua existência, pois este, por ocasião de um congresso da Federação Aeronáutica Internacional (FAI), realizado em Petrópolis-RJ em 1947, apresentou um plano de organização de paraquedistas para salvamento e resgate. A ideia mereceu menção honrosa e inspirou a criação dos Serviços de Salvamento ao redor do mundo.

Em 1949, o Exército Brasileiro iniciou o preparo e a formação dos seus pioneiros aeroterrestres em solo americano e criou a Escola de Paraquedistas. Com apoio do Segundo Grupo de Transportes (2º GT), sediado à época na área da Base Aérea dos Afonsos, iniciou a formação em massa dos combatentes aeroterres-

tres. A Diretoria de Rotas Aéreas apresentou o projeto de criação de um Curso de Busca e Salvamento na então Escola Técnica de Aviação (ETAv), existente até 1953 e depois absorvida pela Escola de Especialistas de Aeronáutica (EEAR), em conjunto com a direção da Escola de Paraquedistas, juntamente com o estudo da criação de equipes de sobreaviso constituídas de militares paraquedistas, conhecidas por Equipes ‘Para-Salvo’, cujo material especializado seria fornecido pela Força Aérea Brasileira.

Como consequência destes feitos, em abril de 1959, foi permitida a formação da primeira turma de paraquedistas militares da aeronáutica, que além de ministrar as instruções aos cadetes, visava o cumprimento de missões especiais, missões de misericórdia, socorro imediato a acidentes aeronáuticos e marítimos, dentre outras, todas em locais de difícil acesso. A turma era constituída pelos seguintes militares: Tenente Médico Santos, Tenente Intendente Guarany, Tenente Intendente Sérgio, Tenente Aviador Ascendino, Sargento Mello, Sargento Raimundo, Sargento Varlô, Sargento Assaeda e Sargento Rufino. Todos sob a tutela de Charles Astor.¹²

O Coronel Aviador **Ascendino** José Pinheiro Filho, componente desta primeira turma, afirmou, em entrevista ao INCAER, que foi incentivado por ninguém menos que Charles Astor, tendo

11 DOS SANTOS, Bruna Melo. *Achiles Hyppolito Garcia – Charles Astor – Pioneiro do Paraquedismo e da Ginástica Acrobática no Brasil*. INCAER, 2015.

12 *História Geral da Aeronáutica Brasileira – Volume 5*. Rio de Janeiro, INCAER, p. 309, 2014.

feito sua formação no Centro de Instrução Paraquedista General Penha Brasil, ministrado pelo Exército, nos fins da década de 1950. Seguem as palavras do Oficial, que testemunham os primórdios do paraquedismo na Força Aérea:

Eu era operacional, para tirar o curso de paraquedista no Exército tive de servir como instrutor de voo na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, pois era o mais próximo que chegava da atividade. Tive o prazer de conviver com Charles Astor que me ensinou muitos truques, me passou muita experiência de vida, era um ser humano formidável, até demos um curso de acrobacia juntos, ele me escolheu por ser da equipe de cama elástica da aeronáutica. Nossa missão inicial era dar a instrução de paraquedismo e sobrevivência na selva para os cadetes da Força Aérea. Fomos auxiliados pelos irmãos Vilas Boas em tudo que precisávamos, necessitávamos aprender mais sobre a selva para melhorar a instrução. Posteriormente passamos fazer missões especiais e de resgate.

Segundo o Coronel Ascendino, a primeira missão oficial de resgate de paraquedistas da FAB foi o resgate do corpo de um inglês chamado Richard Mason. A necessidade de organizar e operacionalizar as missões busca e salvamento utilizando paraquedistas especializados foi constatada após este incidente na selva amazônica, que ganhou destaque pela dificuldade e dramaticidade do resgate.

De acordo com o Coronel, no ano de 1960, três pesquisadores britânicos pro-

curavam fazer os primeiros registros da inóspita tribo Krain-a-Kore (ou Kren-Akarore), ainda com quase nenhum contato com a sociedade brasileira, a fim de vender seus filmes à National Geographic. Os ingleses se diziam pertencentes à Sociedade Britânica de Ciência e que vieram ao Brasil com o intuito de localizar a nascente do Rio Iriri em meio a selva amazônica, em Cachimbo, sul do estado do Pará. Caso revelassem seu verdadeiro intuito, os irmãos Villas-Bôas, não permitiriam. Foram avisados pelos mesmos para terem cuidado com a agressividade das tribos daquela região, em especial, justamente com a tribo procurada secretamente.

Os irmãos Villas-Bôas – Claudio, Leonardo e Orlando – foram indigenistas continuadores das prerrogativas humanistas defendidas pelo Marechal Cândido Rondon, com quem trabalharam a partir de 1945, na expedição Roncador-Xingu. Assumiram como missão de vida desbravar as desconhecidas terras do Brasil Central com o intuito de evitar ocupações estrangeiras, bem como contatar e pacificar os índios sob a supervisão do Serviço de Proteção ao Índio (SPI), criado em 1910. Com o fim da expedição em 1951, Orlando Villas-Bôas iniciou uma campanha para a construção de uma reserva no Alto Xingu que culminou na criação do Parque Nacional do Xingu na década seguinte (em 1961), no qual atuava na direção.¹³

13 Disponível em: <http://www.administradores.com.br/artigos/cotidiano/irmaos-villas-boas-os-sertanistas-empreendedores-do-brasil/75179/>. Acessado em 24 de setembro de 2018.

Os britânicos partiram assim mesmo, levando consigo um grupo de trabalhadores como guias. Partiram da Base de Cachimbo e seguiram a pé, ‘picando’ a mata fechada. Quando chegaram à nascente de um rio os trabalhadores pararam e não quiseram seguir adiante por medo da hostilidade dos índios.

Mesmo assim, os ingleses quiseram seguir sozinhos com a expedição até o que pensavam ser o seu destino, a foz do Rio Iriri, onde receberiam suprimentos lançados de paraquedas pelo ar. Devido ao momento de instabilidade política e econômica que o país vivia, não foi possível enviar os víveres.

Um dos ‘cientistas’, Richard Mason, tomou a iniciativa de voltar caminhando até a Base de Cachimbo para garantir os mantimentos, deixando seus companheiros aguardando no local, onde improvisaram um acampamento. A empreitada de Mason foi bem sucedida. Chegou a Base e abasteceu sua mochila com suprimentos. No entanto, foi emboscado por índios no caminho de volta e violentamente assassinado a flechadas e golpes de borduna (arma indígena de madeira que lembra um cassetete).

Ansiosos por saber o paradeiro de seu amigo que não retornara, os dois ‘cientistas’ restantes refizeram o caminho acreditando que Mason estaria com dificuldades de carregar os pesados mantimentos. O corpo foi encontrado por seus companheiros a poucos quilômetros de distância. Perplexos e amedrontados, retornaram ao acampamento improvisado, recolheram seus pertences e voltaram o

mais rápido que puderam à Base de Cachimbo.

Ao chegarem, pediram auxílio pelo rádio, pedido prontamente atendido pelo SALVAERO – Sistema Brasileiro de Busca e Salvamento (hoje SISSAR) – que acionou uma missão de resgate ao corpo de Richard Mason, já que ninguém no local se mostrou apto para cumprir a missão. Um C-47 foi designado para desembarcar um grupo de militares na selva formado pelos Tenentes Guarany, Sérgio, Santos, Cordovil, Ascendino e os Sargentos Mello e Diomedes. Ao chegarem em Cachimbo tiveram o auxílio do Cabo Cabral (do Destacamento de Cachimbo), do indígena Bepunu (que auxiliou na trilha) e do Inspetor Ilmar, do Serviço de Proteção ao Índio.



Fonte: Arquivo pessoal do Cel Av Refm Ascendino José Pinheiro Filho.

Seguiram a pé pela trilha deixada pelos ingleses, oito dias após a morte do britânico, levando dois dias pela mata até o corpo do cientista, já em estado de decomposição. “Não levávamos mochilas, Charles (Astor) nos ensinou que na selva a mochila pende para os lados e pode nos derrubar, experiência que ele adquiriu quando pertencia a Legião Estrangeira e caminhou pelo deserto. Carregávamos as coisas pelo corpo em coletes americanos que nós conseguimos”, disse o Coronel.



Fonte: Arquivo pessoal do Cel Av Refm Ascendino José Pinheiro Filho.

Ao chegarem ao local, embalsamaram o corpo e o embalaram da forma que puderam. “Fomos no escuro, o equipamento de comunicação não funcionou, não levamos serra elétrica, nada!”¹⁴ Percor-

reram, caminhando, os 80 quilômetros que os separavam do Destacamento de Cachimbo com o corpo às costas, passando por privações e sempre alerta aos perigosos indígenas que os cercavam.

O Coronel Ascendino conta que a origem do nome PARA-SAR está relacionada a esta missão:

No início não tínhamos aonde ficar, os paraquedistas eram uma novidade, éramos de especialidades e patentes diferentes. Fomos ao Estado-Maior da Aeronáutica com o intuito de fundar uma equipe de paraquedistas específica de salvamento, inspirados no Special Air Service (SAS) criado durante Segunda Guerra na Inglaterra. Contudo, a ideia ainda não foi tão bem aceita.

A Base Aérea dos Afonsos acabou por nos receber e nos alocou em nossas funções normais e quando necessário éramos engajados em alguma missão especial, lá havia um contato maior com os pilotos dos paraquedistas do Exército, aeronaves para que pudéssemos saltar e o apoio do Comandante.

Esta missão do resgate ao corpo do inglês foi a primeira oficial e acabou por gerar o nome PARASAR. Nós, sendo da Base dos Afonsos, só saíamos de lá com ordem de missão, esta ordem veio do SAR, através do Ministério, já que ninguém queria atravessar as terras com índios de tocaia. O Comandante da Base permitiu, fomos engajados e partimos. Como a Base em Cachimbo (nosso destino) não realizava voos noturnos tivemos de pousar em Goiânia.

Eu era o único piloto e por isso sabia os códigos, acabei responsável por passar o rádio para registrar nosso pernoite, dando satisfação ao SAR, que...

¹⁴ Entrevista concedida pelo Cel Av Refm Ascendino José Pinheiro Filho ao INCAER no dia 6 de setembro de 2018.

nos engajou para a missão. Entretanto, precisava assinar o rádio, mas nós não tínhamos nome! Ainda não éramos nada, apenas um grupo reunido para uma missão, não éramos Esquadrilha ou Esquadrão, com missões predefinidas, então que nome assinar? Como minha família era de origem belga e eu costumava usar a língua francesa rotineiramente, lembrei-me que, em francês, paraquedista se denominava parachutiste, uni a pronúncia do início da palavra – para – com quem nos havia engajado para a missão – o SAR – e assinei PARA-SAR.

O ano de 1960 foi de fato emblemático para a constatação da necessidade de criação do PARA-SAR. Foi também naquele ano, no dia 7 de dezembro, que ocorreu a queda da aeronave Curtiss C-46 PP-AKF, da companhia REAL, nas proximidades da Serra de Cachimbo/PA. A equipe de paraquedistas foi enviada imediatamente, registrando o primeiro emprego aeroterrestre de salvamento, e concretizando o sonho de Charles Astor e daquela primeira turma de guerreiros paraquedistas.¹⁵

O Comando Aerotático Terrestre (CAT-TER), iniciou os estudos para regulamentar a vida administrativa destes pioneiros, espalhados por diferentes sedes, porém cumprindo o mesmo tipo de missão. Estes, entretanto, apresentavam padrões de adestramento desnivelados. Em comum, apenas a doutrina de formação, mas com o emprego da tropa pouco eficaz. Com esta constatação, o Gabinete do Ministro da Aeronáutica, o Estado-Maior, a Diretoria de Rotas Aéreas, o CAT-TER e o Segundo Esquadrão do Décimo Gru-

po de Aviação (2º/10º GAv) partiram em busca de uma solução administrativa para consolidar um padrão a seguir.

O CAT-TER apresentou uma solução para os paraquedistas da FAB: formar uma ‘Equipe de Contato Real’, com condições de cumprir missões especiais de qualquer natureza, inclusive SAR, realizando a formação diferenciada preconizada pelos pioneiros, aproveitando assim os paraquedistas militares já formados espalhados nos Afonsos/RJ e Cumbica/SP. O Núcleo de Divisão Aeroterrestre contribuiu muito para a formação e criação de padrões e programas de adestramento, inclusive cedendo vagas em cursos especializados e fornecendo os materiais necessários.

Assim que foi criada, em 1963, a Esquadrilha ficou sediada na área abaixo da torre de controle da BAAF. Os importantes pioneiros desta pequena Esquadrilha eram aqueles que faziam parte da equipe de ginástica olímpica da Escola de Aeronáutica e/ou alguns dos primeiros paraquedistas da FAB: os Coronéis Gil Lessa de Carvalho (primeiro Comandante da Esquadrilha), Sérgio “Macaco” e Guarany (que mesmo pertencentes ao Quadro de Intendência detinham um preparo físico e o perfil psicológico adequados), Neri e ‘Doc’ Santos, todos apadrinhados e instruídos por Charles Astor, que começou a angariar cadetes voluntários juntamente com outros militares que chegaram após tomar conhecimento da existência da Esquadrilha.

15 PARA-SAR – 50 Anos de Dever e Heroísmo. EAS, 2013.

O Coronel de Infantaria **Jupiaci** Tadeu Martins Melo, enquanto Comandante do Esquadrão (2004-2006), estudou a história do PARA-SAR para poder melhorar suas instalações. Afirmava que a construção do Parque de Material Aeronáutico estava a pleno vapor na época da criação da Esquadrilha. Quando as obras terminaram a Unidade foi transferida para as instalações de um dos canteiros de obra, onde dormiam os pedreiros e onde havia uma estação de trem que levava material para as obras do Parque, e que ficaram sem uso quando estas finalizaram.¹⁶

Ali começava de fato a Esquadrilha. As instalações sofreram reformas e ganharam um segundo andar, tornando-se um prédio, e a Unidade lá permaneceu até sua transferência para Campo Grande/MS, já como Esquadrão. No segundo andar ficava todo o setor administrativo do Esquadrão, salas de aula, a sala de Relações Públicas, a sala do Comando e os alojamentos. No andar de baixo, os setores de material, máquinas e motores, anfíbios (botes, tanques de oxigênio) e paraquedismo.

Segundo entrevista concedida ao INCAER pelo Major de Infantaria **Igor** Costa Cabral, atual Comandante do Esquadrão: “a vida normal da Unidade era neste prédio, todo o adestramento era feito lá”. As entradas formais ficavam à frente, como em qualquer edifício, à sombra da amendoeira, onde era feita a

formatura do Esquadrão, e ao lado de uma centenária árvore pau-brasil. Todos os voluntários se apresentavam neste local entre estas árvores, mas este prédio tinha uma peculiaridade: no segundo andar havia uma porta que simulava a porta da aeronave C-115 Búfalo, por onde os paraquedistas saltavam, e nela estava contida uma corda vertical. Então, todos os civis ou militares não paraquedistas, os chamados ‘pés pretos’, apenas poderiam adentrar a Unidade subindo pela corda. Subiam pelas escadas apenas aqueles que fossem paraquedistas operacionais do Esquadrão. Qualquer um em visita à Unidade haveria de subir à corda. Caso



Fonte: Arquivo pessoal do Suboficial Eucimar Gomes dos Santos.

o conseguisse estaria apto, ou ‘digno’, de entrar na residência do PARA-SAR. É claro que isto era apenas uma mística do Esquadrão.

Ao assumir o Comando em 2004, o Coronel Jupiaci atentou para a necessidade de melhoria das instalações do Esquadrão, todavia, reformulações estratégicas

¹⁶ Entrevista concedida pelo Coronel Jupiaci Tadeu Martins Melo ao INCAER no dia 10 de setembro de 2018.

tomadas pela FAB acabaram por transferir a Unidade para Campo Grande/MS, em 2010. A sede original do Esquadrão, assim, passou a existir apenas na memória daqueles que serviram no Campo dos Afonsos, com as formaturas e confraternizações à sombra da amendoeira e do pau-brasil. Hoje restam no local da sede original da Unidade apenas as árvores e um marco em homenagem ao Esquadrão.

Na época de sua formação, a Esquadilha tinha por finalidade executar missões de salvamento e resgate quando acionada pelo Serviço de Busca e Salvamento, a quem era subordinada, e missões especiais quando lhe fosse determinado. Para cumprir as missões especiais o PARA-SAR cooperava e apoiava os seguintes Órgãos: Comando de Formação e Aperfeiçoamento de Pessoal, Serviço de Busca e Salvamento, Força Aerotática de Transporte Militar, Comando de Transporte Aéreo.¹⁷

As ações de salvamento ocorriam da seguinte forma: ao tomar conhecimento de que uma aeronave, uma embarcação, um indivíduo ou um grupo de pessoas se encontrava em perigo, dava-se início ao acionamento de uma extensa rede de organizações de proteção ao voo em todo o território nacional sob a direção da Diretoria de Rotas Aéreas. Os militares do SAR e do PARA-SAR eram postos de sobreaviso ou, como usualmente se diz,

em ‘alerta’. O êxito das missões era determinado pelo menor tempo gasto em colocar as equipes em ação. Os acidentes eram classificados por fases: incerteza, alerta e desastre,¹⁸ conforme o perigo se agravava e a emergência exigisse atuação mais imediata.

Em seguida, ações prévias de reconhecimento e busca são efetuadas. Quando o alvo era encontrado providenciava-se o socorro adequado a necessidade do resgate. O SALVAERO entrava em ação conforme a necessidade de uma busca mais ampla. Um Centro de Controle de Salvamento era instalado no local mais próximo possível, coordenando todos os recursos, a distribuição das aeronaves engajadas, operando o sistema de comunicações, procedendo com a coleta de informes e colocando em alerta os meios de Salvamento.

Localizado o alvo acidentado ou perdido, o SAR lançava mão dos recursos mais rápidos para chegar ao local, muitas vezes com o auxílio do PARA-SAR e de seus paraquedistas cuja atividade, frequentemente, era o único meio eficiente de cumprir a missão prestando a assistência necessária, seja na selva, no mar, montanha, pântano, não importando o local.

Para compreender melhor a rotina e a vivência do Esquadrão, apresentar-se-á um pouco da experiência do Coronel Jupiaci.

17 *Relatório de Atividades do PARA-SAR. Diretoria de Intendência, 20 de novembro de 1984.*

18 *Idem.*

Ingressando na Academia da Força Aérea (AFA) em 1980, era adepto da vida esportiva e se identificou com a rotina de infante ao ser desligado do voo, no segundo ano. Fez seu primeiro salto na Brigada Paraquedista do Exército, no Centro de Instrução Paraquedista General Penha Brasil, logo no primeiro ano de AFA, e nos anos seguintes na própria Academia durante o Curso de Infantaria. Naquela ocasião, teve contato com alguns dos afamados Oficiais do PARA-SAR, como o Tenente Ubirajara, o Capitão Arariboia e o Capitão Airo, e com os Sargentos tidos como pilares do Esquadrão, como Pedreira, Davi, Batista, Souza, Camelo, Pacheco, considerados a ‘velha guarda’ da Unidade. O então Cadete Jupiáci, diante do exemplo de formação, atuação, empenho e vibração daqueles Oficiais e Sargentos imediatamente decidiu se voluntariar assim que fosse solicitado no último ano da Academia.

No ano de 1985, apresentou-se no Esquadrão e houve inesperado impacto. Segundo o Coronel Jupiáci: “a ponte era mais longa do que nós imaginávamos, porque a formação de cadete é de uma forma e a atuação do oficial é de uma exigência maior, dentro do PARA-SAR conseguia ser ainda mais elevada.” Ele chegou em fevereiro daquele ano e em junho já estava na Brigada Paraquedista juntamente com outros sargentos recém-chegados recebendo instrução.

Naquele momento, pôde ver porque o Esquadrão tinha renomada fama, alta estirpe e essência diferenciada. Nos primeiros meses, foi logo engajado em um curso após o outro:



Militares do PARA-SAR simulando resgates durante o curso SAR. Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

Cursos de Paraquedista, Dobragem, Manutenção de Paraquedas e Suprimento pelo Ar (DOMPSA), Mergulho, Mestre de Salto, Montanha, Guerreiro de Selva e outros. O Grupo Especial de Inspeção em Voo (GEIV) ministrava instruções sobre as rotas das aeronaves do Brasil. O preparo e estudo relacionado as aeronaves eram constantes. Este conhecimento era necessário pois, quando ocorria um acidente, não bastava simplesmente ir ao local e fazer o resgate. Muitas vezes nem havia conhecimento do local exato onde o acidente ocorrera, o helicóptero fazia o traslado, mas os membros do PARA-SAR utilizavam o conhecimento adquirido de rotas e observação aérea para cumprir a missão. O militar do PARA-SAR era altamente preparado fisicamente, tecnicamente e psicologicamente.

FORMAÇÃO OPERACIONAL

Para fazer parte da tropa especial da Força Aérea, não é necessário pertencer a uma especialidade militar definida, e é preciso aderir como voluntário. Todavia, deve-se ter o perfil psicológico adequado. Um elemento pode ser de Infantaria e não ter o perfil esperado, e um outro ser Aviador e estar apto a executar as missões do Esquadrão.

A formação de um componente do PARA-SAR é meticulosa e diferenciada. Não é um paraquedista comum. A Brigada Paraquedista forja o combatente não apenas para saltar: ela forja o homem para combater. A formação paraquedista da Brigada cria a coragem para saltar de um avião armado e equipado onde for necessário, no meio da batalha, selva ou mar. Já o PARA-SAR, em sua essência, foi criado para resgatar em combate. Com o tempo, para o melhor aproveitamento de efetivo, focou também em atividades de salvamento. Entretanto, graças a formação do Esquadrão, seus homens têm a coragem não só de saltar de paraquedas, mas para se adequar a pular de grandes alturas equipado e armado. Não só saltar como salvar e, se necessário, combater.

Segundo o ex-Comandante da Unidade, Coronel Ubirajara,¹⁹ as condições exigidas para que o militar pertencente ao Esquadrão concluísse sua formação

operacional, após rigorosa seleção física e psicológica, eram: concluir a instrução básica aeroterrestre, ministrada pela Brigada Aeroterrestre, sendo brevetado paraquedista militar e cumprir o curso PARA-SAR, composto de quinze módulos referentes à especialização de salvamento e resgate. Posteriormente outros cursos foram sendo acrescentados.

O Curso Operacional PARA-SAR apresentava um currículo com diversos conhecimentos técnicos especializados, cuidadosamente selecionados, a fim de criar condições de emprego operacional ao homem PARA-SAR, objetivando o cumprimento de requisitos mínimos exigidos por uma operação de salvamento e resgate. Concluído o curso, o militar estaria apto a cumprir: busca aérea, salvamento e resgate, humanidade, busca terrestre, sanitária e instrução de paraquedismo e sobrevivência. As disciplinas eram as seguintes:²⁰

- a) Sobrevivência na Selva;
- b) Indianismo;
- c) Destruições;
- d) Navegação Terrestre;
- e) Tiro e Armamento;
- f) Máquinas e Motores;
- g) Construção;
- h) Socorro de Urgência;

¹⁹ Entrevista concedida pelo Coronel Ubirajara da Silva Ramos ao INCAER no dia 13 de setembro de 2018.

²⁰ Relatório de Atividades do PARA-SAR. Diretoria de Intendência, 20 de novembro de 1984.

- i) Salvamento em Montanha;
- j) Sobrevivência no Mar;
- k) Salvamento Marítimo;
- l) Treinamento Médico;
- m) Serviço de Busca e Salvamento;
- n) Acesso às Aeronaves, e
- o) Técnica Aeroterrestre.



Militares do PARA-SAR resgatando vítimas de uma enchente na Bolívia. Fonte: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

Após a qualificação de Paraquedista Especializado em Salvamento e Resgate, os militares do PARA-SAR ainda deveriam a realizar os cursos abaixo:

- Exército Brasileiro:

- a) Curso de Mestre de Salto;
- b) Curso de Operações Especiais;
- c) Curso de Manutenção e Dobra-gem de Paraquedas,
- d) Curso de Guerra na Selva.



Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

- Marinha do Brasil:

- a) Curso de Mergulho Autônomo.



Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

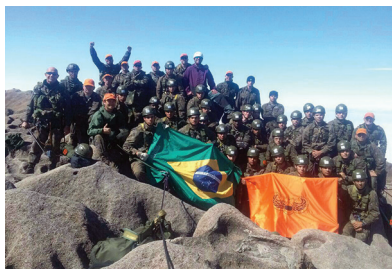
- Força Aérea Brasileira:

- a) Estágio de Salto Livre,
- b) Estágio Especial de Paraplane.

Os primeiros componentes do PARA-SAR concluíram esta formação operacional em dezembro de 1965. Rapidamente, em 1968, todo o efetivo do PARA-SAR já havia também sido diplomado.

Segundo o Major Igor Costa Cabral, atual Comandante do Esquadrão desde 7 de janeiro de 2018, após todas as mudanças e melhorias em função da aquisição de novos equipamentos, adestramentos, doutrinas e táticas e da excelente estrutura da recém-construída nova sede, hoje no PARA-SAR existem seis cursos principais que tornam o militar do Esquadrão totalmente operacional, tornando-o apto a receber o título de “Pastor”. São eles: Curso Básico de Paraquedista, SAR, Mestre de Salto, Salto Livre, Mergulho e Comandos. Para cumprir as missões do Esquadrão em resgate e operações especiais, existem algumas especializações dentro destes cursos chave divididas em:

1. SAR (Resgate) – especialidade realizada somente pela Força Aérea para qualquer militar. Todo Esquadrão de Helicópteros que possui uma equipe de resgate encaminha seu efetivo para o PARA-SAR que ministra o curso e suas especializações, tornando-os aptos a cumprir qualquer missão de resgate, seja em helicópteros ou em aeronaves de asa fixa. Ao término do curso SAR, o militar ganha o direito a usar a cobertura (gorro) laranja;



Militares do PARA-SAR após término do Curso SAR. Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

2. Combate SAR – curso com as premissas anteriores, mas com o adestramento específico voltado ao resgate em meio ao combate;

3. Guiamento Aeroavanzado (GA) – Operações Especiais – Curso ministrado em parceria com os Esquadrões de Caça. Procura guiar os armamentos inteligentes. Serve de pontaria ao piloto quando o alvo não está visível. Os homens do PARA-SAR chegam primeiro ao território inimigo (hostil), por terra, e orientam o ataque das aeronaves da FAB. Também pode-se infiltrar os homens do Esquadrão já com um alvo especificado pela Força Aérea. Por exemplo: eliminar um radar ou uma determinada instalação. O PARA-SAR faz o reconhecimento do alvo para avaliar o tipo de estrutura ou de material com que é construído e passa as informações para que o armamento certo seja escolhido para eliminá-lo, realizando assim trabalho de inteligência. A FAB seleciona a melhor aeronave e armamento disponíveis e o Esquadrão os guia, baliçando a aeronave com procedimentos técnicos até o alvo ser engajado.



Fonte: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER).

4. Reconhecimento Especial – Operações Especiais – Consiste do curso de GA dentro de um cenário de combate. Por exemplo: a Força se envolve em um conflito com outro país, precisando identificar uma determinada pista de pouso ou base de apoio. Os homens do PARA-SAR levantam dados referentes a movimentação aérea, que tipo de aeronaves estão sendo utilizadas, qual tipo de pista, de armamento, de maneira descaracterizada, fora da visão do inimigo. Nota-se que as atividades Paracomandos tem o fim de atingir a supremacia aérea, ou seja, eliminar a defesa antiaérea ou obter informações para que a aviação, especialmente a de Caça, possa cumprir suas tarefas, diferenciando as Operações Especiais da FAB das demais forças militares. Na prática, um homem do PARA-SAR, habilitado com GA, é capaz de, dentro da tropa de fuzileiros por exemplo, em meio a uma batalha que está sendo perdida, atender à solicitação do Comandante de apoio aéreo para aumentar o poder de fogo para defesa e contra-ataque. O militar do PARA-SAR se distancia da tropa e guia o ataque aéreo até o alvo específico. Por isso, o Ministério

da Defesa indicou o Esquadrão, neste ano de 2018, para ministrar o primeiro Curso de Instrução de GA para as três Forças, contando com 8 militares da FAB, 4 da Marinha e 4 do Exército. Todos os militares eram de Operações Especiais, devido às características peculiares de tal missão. Embora os militares formados no curso transmitam o conhecimento, por determinação do Ministério da Defesa, todos os homens formados em GA daqui para a frente, sentarão em bancos escolares do PARA-SAR para manter o conhecimento padronizado e a certeza de que todos os envolvidos nas missões partilham da mesma doutrina.

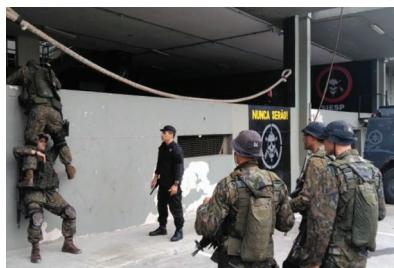


Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

5. Ação Direta – Curso de ‘Ação de Força’. Consiste em uma ação específica para conquistar alvos estratégicos ligados a aviação, como uma torre comunicação ou de controle de tráfego aéreo, uma ponte

ou ataque a instalações aeroportuárias para que a Força Aérea possa operar no Teatro de Operações do inimigo.

6. Comandos – No passado, não havia a obrigatoriedade de conclusão deste curso para que o militar chegasse ao título de Pastor, mas sempre existiu um grande enfoque nas técnicas operacionais, como treinamento de tiro e guerreiro de selva. “Fazíamos o curso de paraquedistas e logo depois o de sobrevivência. Saltávamos no Alto Xingu e tínhamos de atravessar até a beira do rio, sobrevivendo 10 dias com o material que havia na mochila, carta e bússola. A formação de ‘PQD’ (Paraquedista Básico) nos dava o necessário para sobreviver”, afirma o Coronel Jupiaci.



Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

O Curso de Comandos (tropa de elite do Exército altamente treinada e qualificada para realizar missões especiais sob circunstâncias e ambientes adversos como contraguerrilha, por exemplo), entrou na rotina da Unidade por ordem

do Coronel Ubirajara. Ele percebera a necessidade de mais uma formação para o efetivo e inscreveu todos os Cabos do Esquadrão.

Ao longo dos anos foram qualificados os militares e mudadas as legislações necessárias até chegar na realidade atual, que atende as necessidades estratégicas do Alto Comando da FAB.



Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

Felizmente, as operações especiais não são postas rotineiramente em prática devido a característica pacífica do Brasil e operam apenas adestramentos. Entretanto, o Esquadrão está apto para agir sempre que for acionado, por isso é consultado diversas vezes, como na Missão de Paz das Nações Unidas na República Centro-Africana (MINUSCA) para realizar a função de Guiamento Avançado.²¹

Para atender a estas demandas, a previsão é aumentar o efetivo dos 45 militares atuais para 95 em até dez anos, sendo 75 militares Operacionais e 20 do Quadro de

²¹ Entrevista concedida pelo Major Igor Costa Cabral ao INCAER no dia 21 de agosto de 2018.

Apoio. Até o fim deste ano chegarão cerca de dez militares transferidos do Esquadrão Pelicano (Segundo Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação - 2º/10º GAv) e alguns voluntários movimentados, além dos muitos formados a cada ano nos cursos SAR e Comandos.

A ORDEM DOS PASTORES



Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.



Faca Operacional. Fonte: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

Segundo a tradição do Esquadrão, recebe o título de 'Pastor' o militar que atinge o grau máximo de operacionalidade, após concluir todos os principais cursos de formação. Este título é uma referência ao cão da raça pastor alemão. É esperado que o detentor deste nome seja amigo, leal, vigilante e, se necessário, agressivo. O idealizador desta ordem foi o Coronel Roberto dos **Guaranys**, Comandante entre os anos de 1977 e 1981 e um dos pioneiros do PARA-SAR.

Cada militar que atinge este feito recebe a faca operacional, símbolo de honra dos pastores. Ao longo dos 55 anos de história do Esquadrão, 195 homens con-

quistaram esse título e com as novas prerrogativas de crescimento, este número tende a expandir, aumentando o efetivo da tropa de elite da Força Aérea Brasileira. Existe um Mural dos Pastores com a foto e a numeração corrida de cada militar 'totalmente operacional', conquistando a qualificação de Paraquedista Operacional especializado em Operações Especiais.

A faca é o símbolo maior. Ela representa a origem do Esquadrão ligada ao paraquedismo do Exército. O militar, ao receber o título de Pastor, é agraciado com a faca dos pastores. Há também a faca do Comandante, onde são gravados os nomes de quem teve este cargo.

Hoje, o auge da progressão operacional é atingido após a formação nos sete cursos obrigatórios com durações variadas, que podem ser concluídos de acordo com a predisposição de cada militar. São realizados em ambientes de água, montanha e selva aprendendo técnicas de socorro pré-hospitalar, acesso a aeronaves, métodos de busca e para chegar a locais

inóspitos e de difícil acesso. Os militares aprendem a realizar técnicas específicas de salvamento e acionamento como: rapel, macguire (o resgateiro e a vítima ficam presos na corda do lado de fora do helicóptero), hello casting (método de abandonar a aeronave na água) para retirar vítimas com maca por meio de içamento, ou fast rope (descida rápida do helicóptero usando corda).²²

Inicia-se pelo pilar do Esquadrão, o Curso Básico de Paraquedista, que pode ser realizado na FAB ou no Exército. Depois, o de Salto Livre Militar. Também fazem Curso de Mestre de Salto Precursor, qualificando-os para o lançamento aeroterrestre a bordo de aeronave. Acrescido a este realizam o Curso de Mestre de Salto Livre, capacitando-os a planejar, coordenar e comandar lançamentos de paraquedistas em saltos operacionais. Entretanto, não basta apenas ser paraquedistas para compor o Esquadrão, é fundamental o militar realizar o Curso SAR. Além disso, se especializam em Mergulho Autônomo. Em um mês, o resgateiro aprende a realizar busca subaquática, salvamento, orientação noturna no mar e reflutuação de aeronaves submersas.

O paraquedista militar tem sempre que estar pronto para entrar em combate, inclusive para resgatar companheiros em meio ao conflito no teatro de operações. Estas técnicas de resgate em combate são

aprendidas no Curso de Combate SAR (C-SAR).



Treinamento executado no Curso de Paraquedismo.

Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

Outro curso necessário para atingir o grau de Pastor é o de Comandos, voltado para a missão do Esquadrão em Operações Especiais. Prepara o militar para atuar em situações complexas, principalmente em casos de infiltração atrás de linhas inimigas, dentro de um cenário de combate. O grau de dificuldade é tamanho que menos da metade dos inscritos consegue concluir o curso de três meses. O Major Igor foi o único militar da FAB a concluir o curso no ano em que se inscreveu.

Anteriormente, a missão primária do PARA-SAR enfocava Busca e Salvamento mais do que em Operações Especiais. Com os novos tempos do Esquadrão em Campo Grande/MS, o enfoque se modificou, ganhando ambas as missões preparo e importância iguais, assim como continuam a se destacar as atividades de ins-

²² Disponível em: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/17249/PARA-SAR%2050%20ANOS%20%E2%80%93%20Quem%20s%C3%A3o%20os%20pastores?> Acessado em 16 de setembro de 2018.

trução de paraquedismo e sobrevivência na selva e no mar para os cadetes da AFA.

A partir da nova doutrina, todos os militares que possuem o Curso de Comandos, obrigatoriamente servirão no PARA-SAR e os militares que não possuem este curso poderão ser transferidos ao término de qualquer uma das outras instruções. Hoje, portanto, para ingressar na ordem dos Pastores é necessário ser um Comando.



Militares em treinamento no curso de COMANDOS. Fonte: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

Os militares do PARA-SAR realizam não só o curso de Comandos como o de Comandos Anfíbios (COMANF), tropa de Forças Especiais do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil e o de Precursor, onde o instruendo é preparado para fazer o lançamento de vários militares e cargas em qualquer lugar do

Brasil, adquirindo conhecimentos sobre aeronaves, meteorológicos e geográficos. O precursor é o primeiro a lançar-se ou a lançar as cargas, é quem abre primeiro as clareiras ou quem dá o primeiro combate.



Oração do pastor escrita no corredor principal da antiga sede do Esquadrão em Campo Grande. Fonte: INCAER.



Galeria dos Pastores. Fonte: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

As mudanças de doutrina foram necessárias devido às missões em que a FAB, através do PARA-SAR, começava a se engajar em conjunto com as tropas de elite das outras Forças Armadas. Existia a dificuldade em entender a rotina e os códigos específicos para cada função, o que não ocorria no Curso de DOMPSA, por exemplo, já que todo militar engajado neste tipo de missão poderia ser empre-

gado, não importava a Força, pois todos tinham a mesma formação e entendiam perfeitamente as ordens e estratégias.

MISSÕES DE INSTRUÇÃO

Além da Busca e Resgate e de Operações Especiais, o PARA-SAR é responsável por ministrar instruções aos cadetes da Academia da Força Aérea. Não são raros os acidentes aéreos e, tratando-se de um país continental com ‘dois terços de florestas e matas’,²³ é necessário um treinamento especializado de sobrevivência na selva.

Até a mudança de sua sede para Campo Grande/MS, o local escolhido pelo PARA-SAR para treinar seu efetivo e os cadetes da AFA em áreas inóspitas, cercadas de perigos com os quais não estavam habituados, era a região do Xingu. Trata-se de um dos mais extensos conjuntos de áreas protegidas interligadas do mundo, abrigando grande diversidade socioambiental, abrangendo dois biomas (Amazônia e Cerrado) com centenas de paisagens florestais, e habitado por vários povos indígenas com diversas culturas e línguas.

A Academia da Força Aérea tem a responsabilidade de formar novos oficiais. Entende a necessidade e importância do treinamento de paraquedismo e sobrevi-

vência na selva, colocando-os como prioridade. A incumbência desta instrução aos cadetes sempre foi do PARA-SAR, por se tratar da única tropa especializada em paraquedismo e sobrevivência com características reais e ministrada no quadro da chamada *Operação Xingu*.²⁴

Antes de partir em missão ensinavam aos cadetes conhecimentos elementares de orientação pelo sol e bússola, higiene, caça e pesca, indianismo etc. Levava-se apenas um kit de sobrevivência padrão e deveriam permanecer por cerca de dez dias. Ao chegar no local escolhido para o treinamento, o oficial do PARA-SAR sugeria, com um sorriso: “sobreviva”. E os entregava ao silêncio, aos mosquitos, a mata compacta, a fome, a frustração física. Ao fim da instrução o PARA-SAR lhes oferecia um ‘grande banquete’: mingau de maizena com biscoitos.

Outra instrução importante a cargo do PARA-SAR para os cadetes é a de paraquedismo. Ela visa preparar o piloto física e psicologicamente para o salto de paraquedas de emergência. O cadete é forjado por uma semana de exercícios de ginástica básica, e três semanas de ensino e treinamento da parte técnica e especializada. Após este curso intensivo de um mês, o cadete está pronto para realizar um salto em paraquedas. A instrução não só dá ao cadete confiança no treinamento e no equipamento, como aumenta a con-

23 Entrevista concedida pelo Coronel Ubirajara da Silva Ramos ao INCAER no dia 13 de setembro de 2018.

24 Entrevistas do Coronel de Infantaria **Jupiaci Tadeu Martins Melo** concedida ao INCAER no dia 10 de setembro de 2018.

fiança em si mesmo, dando-lhe condições futuras de realizar o salto em qualquer condição de emergência. As estatísticas de emergência em saltos desta natureza, realizados por pilotos, comprovam a eficiência da instrução, contribuindo para salvar vidas.



*Instrução de Salto de Emergência na AFA.
Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa
Cabral*

A competência da instrução do PARA-SAR faz com que os cadetes aprendam a confiar em seu equipamento e em seus instintos e, por isso, os instrutores do PARA-SAR são sempre alvo da admiração geral do Corpo de Cadetes da Aeronáutica. Para o Esquadrão esta é uma das mais nobres e importantes missões, como lembra o ex-Comandante do Esquadrão, Coronel Jupiaci:

As instruções da Academia, na AFA, marcaram muito. Até hoje é muito prazeroso e gratificante formar o Cadete. Até tentaram fazer com que a AFA fosse responsável por esta formação, mas o Cadete merece ser treinado por um especialista. Somos a única Unidade na Força Aérea de paraquedistas, então somos os mais aptos a fazer a instrução para passar toda a experiência adquirida com a nossa prática diária.²⁵

Por meio desta instrução, o PARA-SAR coopera na prevenção de acidentes, doutrinando os jovens cadetes e outros aeronavegantes de várias Unidades nos diversos cursos ministrados pelo Esquadrão. Ensinam a maneira correta de utilização dos paraquedas, de abandono de aeronaves em voo, usar tanques de oxigênio, utilizar equipamentos de sobrevivência, saídas de emergências, primeiros socorros etc. Estes conhecimentos não só ajudam a evitar acidentes, como atenuam a gravidade de suas consequências.

O PARA-SAR sempre exerceu certo fascínio entre os militares, principalmente entre os vocacionados à Infantaria, como é constatado nas palavras do Coronel

25 Entrevistas do Coronel de Infantaria Jupiaci Tadeu Martins Melo concedida ao INCAER no dia 10 de setembro de 2018.

Infante Ivandilson Diniz Soares, Ex-Comandante do PARA-SAR:

É impossível esquecer a primeira vez que levantei o meu olhar para assistir, impressionado, quatro militares, que desciam de um helicóptero, pendurados em cordas. Na época, o Aluno 83-165 Diniz, no terceiro ano da Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR, não imaginava o quanto aquela cena, protagonizada por uma equipe de operacionais PARA-SAR, numa demonstração operacional de rapel, iria impactar sua vida e sua carreira.²⁶

grande respeito pela operacionalidade de cada um.



*Comemoração de trinta anos de Formação Operacional - Veteranos 2018 - RJ.
Fonte: Arquivo do PARA-SAR.*

RELAÇÕES FAMILIARES E UNIÃO DO EFETIVO

Uma das peculiaridades do Esquadrão é a união entre seus componentes. Militares voluntários, que enfrentaram o rigor da formação operacional e sentiram a ausência dos familiares, tornam-se verdadeiros irmãos, no cumprimento de suas missões, ao se depararem com cenários de acidentes e de catástrofes naturais. A hierarquia sempre foi respeitada, mas, tanto quanto ela, o legado deixado pela experiência adquirida com as árduas missões. Os sargentos e cabos sempre foram muito bem preparados, existindo

O Coronel Jupiaci relembra as pessoas que o marcaram quando chegaram ao PARA-SAR:

Pedreira, Souza, Davi, Batista, eram como marcos dentro da operacionalidade do Esquadrão porque eles eram muito bem preparados, eram eles quem guiava os recém-chegados, mesmo sendo oficiais. O Suboficial Cabral por exemplo, que estava a 25, 30 anos no Esquadrão, detinha todo o conhecimento do material necessário para qualquer missão. Por exemplo: se você fosse uma missão de mar, no mesmo dia ele já tinha a lista de tudo que era necessário, o tipo de tanques, de máscaras, de botes, tudo! Bastava acionar que ele já estava engrenando tudo para partir.

26 PARA-SAR: 50 anos de Dever e Heroísmo, p. 5, 2015.

O espírito de união entre todos do Esquadrão, não importando a patente, vem muito por conta da atividade operacional. Não perdemos a disciplina nem descumprimos o regulamento militar, mas nós nos tratamos com muito respeito e com proximidade. Isso é fruto do passado, da história do Esquadrão. Já houve épocas em que o Esquadrão tinha apenas três oficiais dentre mais de cinquenta militares, por várias vezes quem tocava a missão eram os Suboficiais, Sargentos ou Cabos com anos de experiência. Estes hábitos são refletidos em nossas práticas, como a sala de estar por exemplo que sempre foi de uso comum, não há divisão hierárquica pois não cumprimos a missão sozinhos e dependemos diretamente uns dos outros. Hoje o espírito de união é ainda maior. Os militares que chegam fazem a maioria de sua formação concomitantemente e se tornam amigos acima de tudo, pois na hora que passaram por dificuldades, quando estavam com frio ou com fome foram eles que se apoiaram para superar as adversidades.

Há uma mística no Esquadrão que produz uma rivalidade saudável entre seus componentes com o intuito de agregar os valores e tradições a todos os militares que lá servirem, contribuindo na formação operacional, adquirindo o melhor preparo para realizar as missões, aumentando a confiança entre o efetivo e criando amizades duradouras. Trata-se da separação do paraquedista em relação aos chamados ‘pés pretos’, aqueles que ainda

não concluíram o curso de paraquedista militar. Os componentes do PARA-SAR contam que o paraquedista não se mistura com o ‘urubu’. Até na formatura diária o ‘pé preto’ se forma atrás do efetivo de paraquedistas, não pode ir para o mesmo alojamento e muitas vezes não frequenta o mesmo ambiente. Como já foi salientado, além dos preceitos hierárquicos, no Esquadrão ainda existe essa peculiaridade. Toda esta prática tem o intuito de incentivar o militar recém-chegado a fazer os cursos e se tornar paraquedista também, contribuindo assim para manter a cultura, as tradições e maneira de ser do Esquadrão.

O Esquadrão procura manter suas tradições e valores. Isto pode ser refletido também por meio de outra característica importante, o gorro utilizado por seus integrantes. O boné laranja é destinado a todo militar que faz o curso de resgate, a todos do SAR; entretanto, a boina grená é exclusividade do PARA-SAR, sendo usada em deslocamento ou em ocasiões solenes. Similar ao que ocorre no Exército e remetendo a origem dos paraquedistas nesta Força, esta tradição é mantida no Esquadrão simbolizando a garra e o espírito de combatividade. Na inauguração das novas instalações do PARA-SAR, no dia 22 de agosto de 2018, a boina foi usada pela última vez antes da confecção deste opúsculo.

27 Entrevista concedida pelo Major Igor Costa Cabral ao INCAER no dia 21 de agosto de 2018.

De acordo com os próprios militares do Esquadrão, embora seja conhecido por todos pela operacionalidade e preparo psicológico, o ambiente no PARA-SAR é fraterno e leve. As famílias se gostam, se ajudam e se respeitam. Não obstante, o que afetava profundamente o moral da tropa eram os afastamentos frequentes, súbitos e quase sempre prolongados dos elementos do PARA-SAR de suas famílias. Isto criava por vezes problemas domésticos bem complicados, de ordem afetiva, financeira e sentimental.

O Coronel Jupiacy apresenta um fato que ocorreu em sua vida que ilustra essa realidade:

Enquanto fui realizar o curso de guerreiro de selva, soube que minha esposa estava grávida de um mês. Não pude acompanhá-la pois o curso tinha a duração de 5 meses. Bem no final, na última semana do curso, peguei uma doença chamada erisipela que paralisou minha perna. Fiquei dois meses em Manaus em tratamento, meu filho já estava prestes a nascer quando eu cheguei. No dia de seu nascimento, 14 de dezembro de 1987, outro fato aconteceu. Recebi uma ligação falando que ia ter que saltar, perguntei quem estava falando e me disseram que era meu chefe, só que nós do PARA-SAR não chamamos de chefe e sim de Comandante, aí a pessoa se identificou, era um amigo que queria me dar parabéns pelo bebê. Contudo, na madrugada, o meu comandante, Coronel Ubirajara telefonou ordenando que eu fosse prontamente para o Esquadrão, pois havia caído um avião. Eu respondi que já haviam me dado esse trote.

Infelizmente, ele afirmou que caiu mesmo um C-130 em Fernando de Noronha. Naquele dia eu saí do hospital correndo e mal vi meu filho nascer. Quando cheguei ao Esquadrão já estava tudo pronto para partir, apenas troquei de roupa e embarcamos para Noronha resgatar a aeronave que colidira na ilha. Conseguimos algumas coisas mesmo tendo caído em alto mar com as correntes marítimas carregando os destroços. Tivemos apoio da Marinha e de pescadores locais, ficamos lá 23 dias, sem poder estar com meu filho. Quando eu cheguei eu soube que minha esposa tinha sido 'resgatada' (apoiada) por alguns amigos do Esquadrão mesmo sem eu pedir como o Cabo Júlio, Suboficial Cabral e o Cabo Coutinho. Durante as missões que tínhamos que nos ausentar, o Esquadrão está sempre presente como uma grande família. Se um disser que tem um problema, devido a viagem, missões, saúde, ou qualquer problema que seja, podemos ficar despreocupados que os amigos vão resolver. Temos rugas como qualquer família, mas somos Pastores! Se um problema se apresentar, em alguns minutos os homens do PARA-SAR já estarão prontos para ajudar. Ninguém deixa ninguém para trás.

Hoje, os homens passam entre 70 e 80 dias ao ano em missão, mas antes da transferência do Esquadrão para Campo Grande, em 2010, chegava-se a números impressionantes de até 180 dias longe de casa. Isto causava maiores problemas familiares. Para diminuir os infortúnios, o Esquadrão acabou por criar estratégias para atrair mais as famílias, realizando eventos sociais rotineiros que acabaram por uni-las ainda mais, estreitando os laços entre famílias e a sociedade. Podemos dar como exemplo a Festa de São Miguel Arcanjo, Padroeiro dos Paraquedistas, que ocorre geralmente no Rio de Janeiro, em 29 de setembro, momento de

reencontro da maioria dos ex-integrantes. Todas as famílias e amigos do Esquadrão comparecem em peso, mesmo que haja poucos homens do efetivo. No ano de 2017 chegou a um número de 450 participantes. A celebração já existe há quase uma década e nunca deixou de arrecadar ao menos uma tonelada de alimentos doados à caridade.



Efetivo do PARA-SAR e familiares reunidos.

Fonte: Arquivo do PARA-SAR.

OS MÉDICOS DO ESQUADRÃO E A FORMAÇÃO EM PRIMEIROS SOCORROS

Grandes nomes passaram pela função de médicos do Esquadrão, como o 'Doc' Santos, Coronel Raposo, o Tenente Carlos Alberto (conhecido como Carranca), o Tenente Felipe Domingues Lessa, médico atual do Esquadrão, que participou do resgate das vítimas das enchentes de Santa Catarina em 2008, dentre outros que não só executavam prontamente sua missão relacionada à medicina quanto, imbuídos do espírito do Esquadrão, tornaram-se operacionais completos, recebendo inclusive a alcunha de Pastor. Além de cumprir sua missão primordial, o médico designado a servir no Esqua-

drão tornava-se o responsável por ministrar as instruções de saúde, adestrando o efetivo.



Médico do PARA-SAR prestando socorro.

Fonte: Arquivo do PARA-SAR.

Sempre há médicos no Esquadrão, uma obrigatoriedade, mas não há uma formação específica para eles. O médico é voluntário apenas para fazer os mesmos cursos se almejar ser Pastor, ou operacional para o Esquadrão. O médico sempre ajuda na preparação e adestramento da tropa mantendo-a em condições de prestar os atendimentos médicos necessários em acidentes aéreos.

A figura do Tenente Carlos Alberto, o 'Carranca', é relembrada com emoção e carinho por todos os membros que o conheceram no Esquadrão, com destaque para sua operacionalidade e humanidade. Faleceu em um evento de final de ano do PARA-SAR em um churrasco no Campo dos Afonsos. Ao jogar futebol, teve uma parada cardíaca. Serviu também no Esquadrão Pelicano, onde há uma instalação com seu nome em homenagem a sua dedicação ao resgate. O PARA-SAR também o homenageou nomeando um exercício militar em Florianópolis no ano

de 2009, apenas sobre busca e salvamento, unindo todas as unidades de asas rotativas. Este exercício ocorreu em quatro oportunidades até ser extinto.

Uma parte bastante interessante e peculiar da formação dos militares do Esquadrão ocorre no curso de paramédicos. Como a atividade fundamental no curso SAR interliga-se com a área da saúde, é realizada uma visita ao IML para averiguar se o militar tem o perfil para este tipo de missão. Assim que chega já transporta corpos, assiste a autópsias, auxilia nos cortes etc. Geralmente, ao se depararem com a realidade desta instituição, muitos desistem.

Os participantes do curso de paramédico recebiam a instrução primária no próprio Esquadrão com os médicos e enfermeiros da Unidade, aprendendo técnicas de sutura, injeção e curativos. e depois realizavam um estágio técnico de cerca de dois meses em hospital. Antes da mudança do PARA-SAR para Campo Grande, esse estágio era realizado no Hospital Carlos Chagas, em Marechal Hermes, bairro da zona norte do Rio de Janeiro, com o qual havia um convênio. Durante este curso, tornavam-se praticamente enfermeiros. O Coronel Jupiaci²⁸ relembra:

O pessoal adorava porque chegavam de uma vez quinze, dezesseis enfermeiros para ajudar na emergência onde mais se precisava, aprendíamos muito rápido devido a necessidade, aplicávamos todo tipo de injeção, teste de alergia a penicilina, coisa que nunca tínhamos ouvido falar, às vezes chegavam pacientes transferidos de outro hospital e tínhamos que suturar. Trabalhávamos muito rápido e os médicos perguntavam como fazíamos aquilo tão bem, e nós respondíamos, é que somos do PARA-SAR.

O Sargento **Rosemberg** José de Araújo, enfermeiro, também contribuiu com seu relato sobre a época em que participou deste treinamento:²⁹

Passávamos pelo treinamento no Hospital Carlos Chagas, um dos mais movimentados do Rio de Janeiro, aonde chegavam todo o tipo de casos. Os diretores do Hospital, médicos e enfermeiros adoravam o convênio que existia com o PARA-SAR para o curso de primeiros socorros, pois chegavam dezenas de homens que aprendiam rápido. Lá só chegavam acidentes feios, atropelamento, tiro, facada, tentativa de suicídio, queimados, todo tipo. E nós, como íamos lá para aprender, ficávamos em cima! Sedentos por participar e ajudar. Ficávamos cerca de oito pessoas por vez, às vezes até mais, era só um paciente chegar que se ouviam os gritos do pessoal do PARA-SAR: “deixa que eu faço! Eu suture! Eu vacino!”, aprendemos muita coisa lá.

28 Entrevista concedida pelo Coronel Jupiaci Tadeu Martins Melo ao INCAER no dia 10 de setembro de 2018.

29 Entrevista dos membros do PARA-SAR ao INCAER no dia 13 de setembro de 2018.

O PERFIL DO MILITAR PARA-SAR

Não é qualquer militar que consegue suportar o extremo nível de dificuldades das missões do PARA-SAR, ainda mais nas primeiras décadas em que não havia tanta tecnologia, logística e apoio. Houve missões em que se deparavam com fome, cansaço, sede, frio, chuva, mosquitos, pragas, calor, necessidade de atravessar matas, navegar rios e mares, subir serras e montanhas, transpassar pântanos, com equipamentos inadequados, enfrentando todo tipo de perigo como animais selvagens, índios bravios, guerrilheiros e criminosos. Todavia, jamais faltou força de vontade e ‘moral de paraquedista’ para suportar todos os sofrimentos e ultrapassar todos os obstáculos. Nos piores momentos, a amizade e harmonia entre os componentes do Esquadrão sustentava o moral da tropa. Havia sempre um companheiro capaz de os fazer rir, uma lembrança alegre, um apoio encorajador que fornecia o alento necessário para concluir a missão. Coronel Ubirajara conta que:

Nas missões, sempre árduas, ficávamos 24 horas por dia juntos, então a tensão e o estresse eram grandes, nós tínhamos o ‘banco do banço’ (melancolia), você sentava no banco e ficava pensando em casa, na saudade, nos problemas, na distância, mas tinha que cumprir a missão. Dormíamos em barracas improvisadas e levávamos a comida do rancho enquanto ela durasse. Eram épocas difíceis, fazíamos por amor à pátria e à farda.

Na década de 1980, o Coronel Ubirajara recebeu um pedido de um grupo de psicólogos voluntárias para fazer um estu-

do do perfil dos homens do PARA-SAR. O pedido foi aceito e lá permaneceram por alguns meses pesquisando para a escrituração de sua tese. O Esquadrão manteve a rotina e as próprias místicas de voz de comando impositivas, gritos operacionais, ‘vibração’, canções e orações o tempo todo. Começaram a entender e a gostar da convivência com o Esquadrão e no *debriefing* do trabalho, afirmaram que todos os homens que serviam no PARA-SAR eram saudáveis e fraternos, mas apresentavam um ‘desvio de comportamento’, pois um homem que salta de 15 mil pés de altura, sobe montanhas, gosta de mergulhar e de atirar sob pressão não poderia ser um homem comum.

A MULHER NO ESQUADRÃO

Ao longo do tempo, o PARA-SAR teve um número considerável de mulheres servindo no Esquadrão, entre oficiais e graduadas. Normalmente a presença feminina pertencia aos Quadros de Apoio, não existindo para elas formação operacional. Quando o Exército passou a formar mulheres na Brigada Paraquedista em 2004, abriram-se as portas para que as mesmas assumissem esta função na FAB, podendo tanto fazer saltos quanto ingressar no PARA-SAR, participando assim da vida operacional da Unidade. Todas as mulheres que trabalharam no Esquadrão nunca tiveram dificuldade de adaptação, e auxiliavam como ninguém na parte administrativa da Unidade, sendo o ponto de equilíbrio na organização do dia a dia do

Esquadrão. No momento não há mulheres a servir, mas está prevista uma vaga de Sargento Especialista em Serviço de Administração (SAD), que pode vir a ser ocupada por uma mulher caso designada.

MISSÕES DE DESTAQUE

Cabe evidenciar algumas missões que deixaram marcas ao logo da história do Esquadrão devido a sua complexidade, dificuldade e alto grau de perícia e operacionalidade. Apesar de existirem muitas fontes a respeito destes acidentes importantes para a história da aviação brasileira, estes serão relatados aqui por meio de quem vivenciou e efetuou os resgates, os militares do efetivo do PARA-SAR.³⁰

VARIG 254

A experiência no Hospital Carlos Chagas auxiliou muito em um dos resgates mais famosos e importantes do Esquadrão, a queda do VARIG 254, em 1989. O Suboficial Júlio Cesar **Carvalho** Teixeira destaca esse acidente em especial pelo fato de o Esquadrão ter podido fazer o que, na maioria das vezes, não tem a oportunidade: resgatar as pessoas com vida e levá-las para casa.

A rotina do Esquadrão, devido à gravidade dos acidentes, é resgatar apenas os corpos ou restos mortais das vítimas, o que também é considerado uma gran-

de vitória por trazer alento e conforto às famílias que podem sepultar seus entes queridos. Nas palavras do Suboficial Carvalho:

Foi o meu primeiro resgate de grande vulto. Eu estava de alerta neste dia, quando fui acionado à tarde, após sabermos que a aeronave havia perdido contato e já com o acidente praticamente consumado. A aeronave caiu na região do Xingu. Partimos de C-130 para o Resgate. Pernoitamos em Carajás, e dois helicópteros faziam as buscas. Chegamos numa segunda-feira, mas só localizaram o avião uns quatro dias depois, pois estavam fazendo a busca no sentido errado. O piloto saiu de Marabá para Belém e se enganou na utilização do equipamento, era para direcionar a máquina para o rumo 27 e ele pôs 270, ao invés de rumar para o norte foi para a direção contrária. Soubemos, pelos sobreviventes, que devido ao horário, cinco e meia da tarde, deveriam ver o sol à esquerda, morrendo no oeste, mas o piloto o viu de frente. Um passageiro topógrafo alertou o piloto, que ainda tentou voltar a rota certa, mas acabou por se perder cada vez mais. A situação se agravou quando não conseguiram mais contato com nenhuma torre de controle.

Coronel Ubirajara, Major Comandante do Esquadrão na época do ocorrido acrescenta:

Teve sorte, mas também, muito azar. Sorte porque só morreram 14 pessoas de 54 na queda. Ele tentou um pouso forçado na selva, a clareira que abriu com o acidente, derrubando as árvores tinha menos de cem metros, entende-se que foi com o nariz...

³⁰ Entrevista dos membros do PARA-SAR ao INCAER no dia 13 de setembro de 2018.

...muito baixo numa queda rompante. Foi desacelerado violentamente pelas árvores à sua volta, dando a sorte de parar a poucos metros de uma enorme árvore bem a frente. A desaceleração foi tão grande que as cadeiras do fundo se soltaram e muitos dos passageiros morreram por voar por dentro do avião, se chocando violentamente, e outros poucos que estavam de pé, provavelmente devido ao desespero. Teve azar, infelizmente, por parar apenas a uns dois, três quilômetros de um descampado que facilitaria o pouso.

O PARA-SAR atuou ininterruptamente por cinco dias no resgate. A aeronave só foi localizada porque um sobrevivente corajoso saiu sem rumo em busca de ajuda e encontrou uma fazenda. Desta fazenda partiram os resgates. Uma aeronave C-130 também passou perto da aeronave caída e detectou o rádio de emergência. Ali foi constatada mais uma vez a importância de uma equipe paraquedista de resgate qualificada e bem adestrada. O Suboficial Carvalho continua:

Íamos chegar saltando de paraquedas, mas pelo fato da fazenda estar próxima, a nossa aeronave Búfalo acabou pousando nela e dali veio o Super Puma (helicóptero), que na época estava em Manaus, e outros helicópteros do Rio de Janeiro que se revezavam para nos transportar ao local do acidente a partir da fazenda. Todas as equipes estavam concentradas lá. Foi uma verdadeira operação de guerra, bem similar ao que aconteceu com o acidente da GOL que iria ocorrer, porém haviam vítimas vivas. Descemos de rapel para que num primeiro momento abrissemos uma clareira para o helicóptero pousar e poder retirar as vítimas com maior segurança. O Sargento Rosemberg era o diretor geral da motosserra, derrubava árvores...

...enormes, gritando para que os militares saíssem do caminho em sua queda. Aí que entra nosso preparo com explosivos e equipamentos, usamos tudo ao nosso alcance para fazer o trabalho o mais rápido possível e com segurança para que o 'Sapão' H1-H e até o Super Puma pousassem.

A equipe construiu um heliponto de madeira em pouco tempo, em meio ao calor e enxames de marimbondos. Em um segundo momento, as vítimas eram transportadas para a base montada na fazenda, onde recebiam do PARA-SAR os primeiros socorros. O Suboficial Carvalho se emocionou ao lembrar a atuação do médico que coordenava toda a atuação da equipe, Dr. Carlos Alberto, o 'Carranca':

Retiramos quarenta pessoas, e lá pelo quinto ou sexto dia, adentramos a aeronave e encontramos corpos putrefatos. O corpo do avião estava praticamente inteiro, o procedimento correto seria os sobreviventes retirarem os corpos e ficarem abrigados dentro da aeronave, pois era mais seguro, mas como não havia uma grande liderança na tripulação e nem pessoas com algum preparo para incidentes como este, acabaram por deixar os corpos dentro da aeronave e se exporem na mata. O próprio Comandante da aeronave, que sobreviveu, foi encontrado completamente desorientado. Abrimos a clareira, retiramos os feridos em segurança para a fazenda. Lá, sob a coordenação do Carranca, que ia nos dizendo o que fazer em cada caso, pudemos aplicar nossos conhecimentos em primeiros socorros. Tinha gente viva com vermes vivendo em suas pernas, parasitas em seus corpos, o calor e a umidade faziam as pragas se proliferarem, crianças com formigas nos ferimentos de seu couro cabeludo. Tratamos e salvamos todos.

Mas a missão não havia terminado. Depois de tratar dos vivos ainda restava resgatar os mortos. Adentraram a aeronave depois de quebrar as janelas para circular o ar. O odor era insuportável, e os corpos se encontravam em avançado estado de decomposição, mas o PARA-SAR não deixa ninguém para trás. O heroico resgate trouxe de volta todos os corpos para que pudessem ser sepultados e, principalmente, pais, irmãos, filhos, avós, homens e mulheres que puderam continuar convivendo com suas famílias, tudo graças ao empenho da Unidade de elite da FAB. O Sargento Rosemberg acrescenta:

Alguns estavam presos de tal forma pelos cintos que tínhamos que meter a faca e cortar como podíamos, até colocávamos máscaras, mas o fedor era tamanho que elas não serviam de nada. A aeronave era muito alta, o que dificultava o trabalho, tínhamos de subir nela, pulávamos dentro da aeronave e tínhamos um combinado: só sair de lá com um corpo, se não tinha de ficar lá dentro, para incentivar a cumprir logo a missão. Muitas vezes tínhamos de pôr a cabeça para fora da janela para respirar. Depois da retirada dos feridos permanecemos lá quase um mês, para retirar os corpos e peças da aeronave. Mas deu tudo certo, esse acidente foi de grande vulto, com 54 a bordo e saímos com 40 vivos, para nós é uma satisfação muito grande existirem pessoas vivas até hoje devido ao nosso resgate.

GOL 1907

Quando a notícia do desaparecimento da aeronave da GOL 1907, no dia 29 de setembro de 2006, com 154 passageiros, foi noticiada, o Esquadrão estava realizando um curso de salto livre em Resen-

de/RJ, com exceção da equipe de alerta que permanecera no Rio de Janeiro. Ao assistirem a notícia, durante o jantar, tiveram a certeza que seriam engajados na missão e começaram a se preparar. Como previsto, receberam a ordem de retornar aos Afonsos imediatamente, pois um C-130 partiria de madrugada. Entretanto, não conseguiram decolar de Resende, pois caiu uma tempestade na cidade que impediu a operação aérea. A necessidade de atender a emergência fez com que embarcassem em um caminhão rumo ao Rio. No caminho, acionaram famílias e amigos, que prestaram o apoio necessário para preparar a bagagem e levar para o Esquadrão, já que sabiam a data de partida, mas não havia previsão de retorno. Acabaram por operar durante 45 dias.

A aeronave da GOL batera num jato *Legacy*, perdeu uma asa e caiu em parafuso, com os corpos sendo lançados em diferentes direções. A aeronave acabou por se desintegrar ainda no ar, caindo na região de Cachimbo/PA. Os primeiros engajados no resgate são os militares de alerta, mas, independentemente de quem esteja de serviço, todo o Esquadrão é mobilizado e entra em forma quando surge uma missão. É feito um *briefing* para que todos fiquem inteirados do acontecido, e alguém do setor operacional fornece detalhes da missão, deixando todos preparados em caso de necessidade de partir. Nesta ocasião, já era notório o fato de ser um acidente de grande porte e todo o Esquadrão já estava acionado. Sobre o acidente, o Sargento **Eucimar** Gomes dos Santos relata:

Pensávamos, devido a experiência com o acidente da Varig, que havia chances de sobreviventes, pois foi num local bem próximo. E fomos com essa esperança. Quando finalmente detectamos a aeronave não víamos quase nenhum corpo. Só havia dois corpos, o da aeromoça, sentada em seu banco e mais um. Ficamos espantados e tristes, e quase demos como finda a missão por não ter como localizar os mortos.



*Missão de resgate GOL 1907.
Fonte: Arquivo do PARA-SAR.*

Os militares do PARA-SAR chegaram saltando de paraquedas para que os helicópteros, com menos peso, pudessem levar mais combustível. Fizeram o reconhecimento e preparo de pista para receber as aeronaves C-115 Búfalo e C-95 Bandeirante em uma fazenda que ficava nas proximidades do acidente.



*Missão de resgate GOL 1907.
Fonte: Arquivo do PARA-SAR.*

Pode-se dizer que a evolução da Intendência Operacional se deu a partir desta missão. Na fazenda nas proximidades do acidente foi montada uma enorme estrutura, com toda a logística de mantimentos e módulos móveis e modernos para atender melhor ao efetivo, o que foi de crucial importância para o bom desempenho do PARA-SAR e de todos os Esquadrões que apoiaram a missão. Os helicópteros levavam os militares às seis da manhã até a clareira aberta pelo PARA-SAR e ao cair do dia os traziam de volta.

Quando a aeronave foi localizada encontraram apenas dois corpos, que foram prontamente retirados. Entretanto, nada mais foi encontrado. No dia seguinte começaram uma busca em volta e também não obtiveram sucesso. Somente no quarto dia de operações, ao aumentar o raio de busca e a quantidade de pessoas na equipe, conseguiram cobrir a direção do lado oposto de onde deveriam ser encontradas as vítimas e lá estava a grande maioria dos corpos, do outro lado de um córrego que passava nas proximidades.

Ao encontrar o primeiro corpo, continuaram a aumentar o raio de ação, en-

contrando o último a três quilômetros do primeiro. O Sargento Valter Lúcio Façanha **Frade** acrescenta que:

Devido a distância entre as vítimas tivemos de reuni-los em grupos e abrir várias clareiras para recolhê-los mais rapidamente. Usamos todo o aprendizado dos cursos, montamos uma maquete improvisada no chão que chamamos de caixaão de areia, e à medida que achávamos uma parte da aeronave ou abríamos um clareira, indicávamos o local nesta espécie de mapa, indicando a proa onde o objeto estava, e a quantos metros. Isto foi estritamente necessário, pois na selva tudo se parece e facilmente se perde. Eram retirados apenas vinte corpos, pois era o número máximo que a equipe de legistas conseguia atingir para o reconhecimento das vítimas.

Uma das partes mais difíceis da missão foi a retirada do último corpo. Em meio a enxames de abelhas faltava apenas um corpo a ser encontrado. A tropa estava abatida porque depois de tanto esforço e dedicação, os exames de DNA apontavam para 153 dos 154 corpos. As buscas eram incessantes, porém nada era encontrado. Pela proximidade do assento e pelo odor de matéria decomposta, imaginava-se que estaria sob uma das asas da aeronave, mas a mesma era pesada demais para ser erguida. Foi adotada então uma técnica que consistia no uso de colchões de ar resistentes, ligados a compressores e postos em buracos escavados sob o avião. Quando os compressores foram ligados, a aeronave foi erguida, e estando inclinada foi amarrada com cabos de aço nas árvores. Assim, após este grande esforço conjunto, o último corpo foi encontrado e resgatado.

Depois do resgate de todos os corpos foram retiradas as partes importantes do avião para que se pudesse compreender o acidente, como a Caixa Preta. O Sargento Freire conta que, após um ano, ele regressou ao local dos destroços porque os órgãos ligados ao meio ambiente solicitaram que a aeronave fosse retirada de lá. Fizeram os testes na água e no solo necessários com o auxílio de um geólogo para testar os níveis de contaminação e constatou-se que não havia perigo.

O acidente da GOL foi um diferencial não só pela exposição à mídia, mas em termos de logística. Segundo o Major Igor, devido à complexidade da missão, aprendeu-se muito com a forma como foi executada e com as dificuldade do trabalho diário de resgate ao longos de tantos dias, além da emoção de encontrar todos os corpos.

Graças a ela, conseguimos reforçar alguns lemas e passaram a nos reconhecer como homens de honra. Cheguei a Unidade logo depois do acidente e se batia nesta tecla de que deveríamos nos empenhar para continuar a servir de exemplo, éramos e somos os guerreiros que não deixam ninguém para trás. Sempre preparados a cumprir todas as missões. Este foi o ambiente em que fui recebido.

AIR FRANCE 447

O voo AIR FRANCE 447 partiu do Rio de Janeiro com destino a Paris em 31 de maio de 2009. O último contato de rotina com controladores de terra brasileiros foi feito ao se aproximar do limite de vigilância dos radares brasileiros. Seguiu

para a costa do Senegal, na África Ocidental, onde voltaria a ser coberto por radares. Menos de uma hora depois do último contato, uma série de mensagens automáticas foram emitidas pelo avião, indicando problemas elétricos e de perda da pressurização da cabine da aeronave.



Militar do PARA-SAR em treinamento para resgate no mar.

Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

A aeronave não respondia aos contatos e foi dada como desaparecida já que, pelo tempo decorrido, teria esgotado suas reservas de combustível. A aeronave caiu no Oceano Atlântico com 228 pessoas a bordo (216 passageiros e 12 tripulantes). Teve início a busca pelo avião, encontrado no mar de Fernando de Noronha/PE, a cerca de 270 km ao sul/sudeste da última localização conhecida da aeronave. O Sargento Edmilson da Silva participou da operação de resgate e relata sua experiência:

Eu estava de alerta no PARA-SAR, reuni a equipe e partimos para Recife e de lá para Noronha. Voávamos muitas milhas auxiliados por uma equipe da Marinha. As duas Forças faziam um revezamento, decolávamos às cinco da manhã e retornávamos ao fim do dia, apoiados por duas fragatas, uma da Marinha do Brasil e outra francesa, além de pescadores locais. Resgatamos 64 corpos. Colocávamos os corpos na fragata.

A busca foi muito difícil, pois soubemos que ele foi perdendo os aparelhos aos poucos, sobrando apenas os motores, começou a cair até bater no mar, perdeu as asas e começou a afundar rapidamente. Alguns corpos nunca chegaram à superfície e outros foram resgatados muito distante da queda devido as fortes correntes marítimas, já que estávamos em mar aberto.

A missão AIR FRANCE 477 era tão ou mais complexa quanto a do resgate do GOL 1907, mas a Força Aérea e o PARA-SAR atuaram com rapidez, eficiência, tranquilidade e profissionalismo após a grande experiência adquirida de coordenação, traslado de corpos, traslado de material e de tropa, apesar das grandes distâncias e das dificuldades naturais que o mar aberto proporciona.

O ESQUADRÃO HOJE

O PARA-SAR trabalha com todas as aviações, após a mudança para a Ala 5 em Campo Grande, onde estão reunidos diversos tipos de unidades operacionais, realizando salto de paraquedismo nos Esquadrões de Transporte, com os helicópteros de Resgate e com a Caça nas missões de Guiamento Avançado e Reconhecimento Especial. No momento o maior número de missões tem sido de apoio à Caça.

No ano de 2010, foi determinado que o PARA-SAR fosse transferido para Campo Grande em obediência às determinações da reformulação estratégica da Força Aérea. Era desejado que a Base Aérea de Campo Grande (hoje Ala 5) fosse ampliada em toda sua potencialidade de operações e capacidade de emprego na Região Centro-Oeste, marcada por fronteiras importantes com nações vizinhas.

O PARA-SAR juntou-se então ao Segundo Esquadrão do Décimo Grupo de Aviação (2°/10° GAv – Esquadrão Pelicano), que cumpre operações de resgate, e ao Primeiro Esquadrão do Décimo Quinto Grupo de Aviação (1°/15° GAv – Esquadrão Onça), voltado para as missões de transporte, que lá já estavam; e ao Terceiro Esquadrão do Terceiro Grupo de Aviação (3°/3° GAv – Esquadrão Flecha), esquadrão de Aviação de Caça que fora transferido anteriormente a chegada dos paraquedistas.

Era interessante para a Força aliar as expertises da busca aérea com o resgate terrestre, unindo as equipes do PARA-SAR com o 2°/10°. Antes de tomada a decisão final, foram aventadas três opções de sede para a Unidade: em Santos (na Base Aérea de Santos – BAST), em Anápolis (na Base Aérea de Anápolis – BAAN – atual Ala 2) e finalmente em Campo Grande. A estratégia adotada proporcionou à Ala 5 tornar-se uma Unidade que “abraça” várias capacidades da Força Aérea: operações especiais, resgate, busca, transporte e caça. O caráter singular do PARA-SAR o torna um Esquadrão capaz de atuar em conjunto com todas

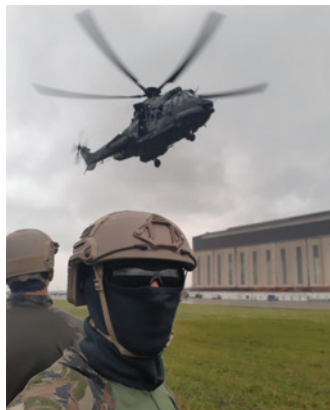
as outras Unidades no cumprimento das missões primordiais da Força Aérea.

Existe uma equipe de resgate em cada unidade de emprego de helicópteros da FAB, com cerca de uma dezena de militares. Cada uma destas unidades fornece dois militares com qualificação SAR por dia para ficar de ‘alerta’ em caso de acidente aéreo. Mas em acidentes de grande vulto necessita-se de muito mais homens para cumprir a missão em tempo hábil. O PARA-SAR se faz necessário por ter esse efetivo qualificado maior e por ministrar os cursos de resgate.

Hoje, O PARA-SAR voltou a cumprir o serviço de alerta da região Centro-Oeste, em substituição ao 2°/10° GAv. Os militares da Ala 5 que compõem equipes de resgate deverão ser transferidos para o PARA-SAR, inclusive os do 2°/10° GAv, que restringirá sua missão de busca a pilotos e tripulação. Para melhor compreensão, ressalta-se que o 2°/10° GAv, tal como os outros Esquadrões do 8° Grupo de Aviação, possuía militares treinados no curso SAR, ministrado pelo PARA-SAR, apenas com o fim do resgate.

O PARA-SAR, quando no Rio de Janeiro, funcionava como ‘Alerta Brasil’. Hoje, em Campo Grande, atua apenas na região Centro-Oeste, mas voltará a atender a todo o território nacional conforme está previsto, e condicionado ao aumento de seu efetivo. Com a transferência da Unidade, o número de missões diminuiu, sendo poucos homens com a formação operacional completa levados à Campo Grande. Por isso, os anos de 2011, 2012 e 2013 foram anos de transição, adestra-

mento e formação, aumentando gradativamente os militares aptos a realizar todas as missões.



Fonte: Arquivo do PARA-SAR.

O foco da Unidade mudou, passando a enfatizar Operações Especiais com a mesma intensidade que as missões de Resgate. Todavia, eram poucos os militares com o curso de Comandos, crucial para esse tipo de missão. O Esquadrão passou então a priorizar esta formação, tornando-a obrigatória para que o militar se tornasse totalmente operacional e passasse a integrar a Ordem dos Pastores, sem deixar de fazer os antigos adestramentos e perder a expertise em mergulho, salto de paraquedas, missões SAR ou de dar prioridade às missões de instrução para os cadetes da Academia da Força Aérea. O curso de Comandos da FAB,

também chamado de Paracomandos, é semelhante aos que existem na Marinha e no Exército, voltado para combate e Operações Especiais.

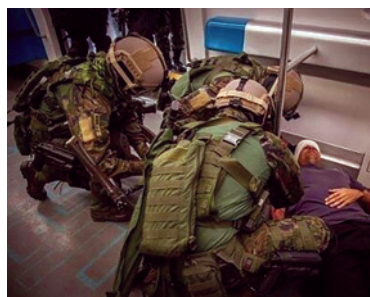
De acordo com o atual Comandante do Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento, Major Igor,³¹ em 2013 o enfoque da formação e qualificação do efetivo atendeu às demandas de missões de Operações Especiais. O efetivo, já formado, foi qualificado para atuar em missões de contraterrorismo. O PARA-SAR passou a integrar o Comando de Operações Especiais, em conjunto com as demais Unidades especializadas das outras Forças Armadas. O adestramento passou a ser bastante específico, para cumprir as demandas associadas aos grandes eventos a ocorrer no Brasil, a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016.

Em 2014 e 2015 continuaram os adestramentos, já contando com os equipamentos adequados e o quadro de militares apto para realizar todas as missões, embora ainda em número aquém do ideal. O efetivo foi ainda mais qualificado em mergulho, saltos a grandes altitudes, saltos com infiltração no terreno inimigo, uso de helicópteros e operações conjuntas de contraterrorismo com o Exército.

As últimas missões de Operações Especiais de grande importância foram a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos,

31 Entrevista concedida pelo Major Igor Costa Cabral ao INCAER no dia 21 de agosto de 2018.

onde a Força Aérea participou efetivamente, com seus destacamentos operando em conjunto com a Marinha e com o Exército. As incursões que ocorreram nestes eventos foram controladas antes da necessidade do uso da força, não havendo confronto. A tropa estava adestrada e em condições de atuar se preciso fosse. Felizmente houve apenas algumas suspeitas de presença de artefatos explosivos, mas sem emprego real. Apenas em um caso, um artefato explosivo que foi encontrado, e não podia ser retirado do local devido ao risco de explosão, teve que ser destruído onde estava depositado. Coube aos militares do PARA-SAR, que estavam acompanhando um destacamento da Marinha, o cumprimento dessa missão.



Fonte: Centro de Comunicação Social da Aeronáutica.

Além do grande rol de missões realizadas pelo Esquadrão, no ano de 2018 o PARA-SAR iniciou sua contribuição nas operações da intervenção federal na segurança pública no Estado do Rio de Janeiro, juntamente com tropas especiais do Exército, especialistas em infiltração no terreno inimigo e aquisição de informações de inteligência para as operações, experiência adquirida na missão de estabilização das Nações Unidas no Haiti, liderada pelo Brasil.

No histórico atual do Esquadrão, cabe ressaltar que, em 2017, coube ao PARA-SAR o pioneirismo em saltos na nova aeronave multitarefa da FAB, o KC-390. Na fase de testes da aeronave, uma das homologações necessárias consistia no salto de paraquedas, tanto de lançamento livre quanto de lançamento em gancho, pela porta e pela rampa da aeronave. As equipes designadas para fazer parte destes históricos lançamentos foram os militares do PARA-SAR e do Centro de Instrução Paraquedista General Penha Brasil (Exército). Quem batizaria o salto desta nova arma da Força Aérea? A primeira missão foi realizada por militares da FAB, já que a aeronave pertence a esta Força. A primeira equipe a saltar foi o PARA-SAR, liderada pelo então Comandante Major Anderson de Oliveira Schiavo. Em seguida, a equipe do Exército. Ao iniciarem os saltos em lançamento em gancho, a primeira a saltar do maior avião cargueiro já produzido no Brasil foi a Sargento Paraquedista Raniela Raica Finatto, que à época também integrava o PARA-SAR.

No dia 24 de agosto de 2018 ocorreu a inauguração das novas e modernas instalações do PARA-SAR, iniciando um novo tempo no Esquadrão, preparando-o para o futuro, fornecendo capacidades para que possa cumprir com primazia as missões de Resgate e Operações Especiais. O Major Igor, que teve a felicidade de inaugurar a tão esperada nova sede, testemunha que “todos os ex-Comandantes batalharam muito para criar a estrutura que o Esquadrão tem hoje”, ressaltando que a tropa está motivada e feliz com a nova casa. No discurso inaugural, Major Igor relembrou e enalteceu os importantes passos do PARA-SAR para que pudesse ter a moderna sede atual. Suas palavras resumem as mudanças históricas pelas quais a Unidade passou:

Hoje eu tenho a grata satisfação de, estando no Comando do Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS), o nosso PARA-SAR, proferir algumas palavras sobre as nossas novas instalações. Aqueles que viveram o PARA-SAR do lendário Campo dos Afonsos sabem o quão importante e marcante era galgar as escadas da antiga sede e poder conviver com os Pastores. (...) Aquela instalação evoluiu sendo aprimorada e modificada até o ano de 2006. Ainda neste ano, o acidente da aeronave GOL 1907 desafiou os ‘homens de honra’ do PARA-SAR em uma das mais difíceis missões. A tarefa foi cumprida com êxito e o EAS demonstrou que sua plena capacidade havia sido alcançada e que nossa casa também já mostrava as marcas do tempo e não apresentava condições para apoiar de maneira satisfatória as missões endereçadas ao Esquadrão. Era ponto de reconhecer que o novo precisava vir. (...) Deixamos as instalações à sombra da amendoeira e do pau brasil para ocupar, de maneira provisória, um dos hangares do...

...Primeiro Grupo de Transporte, ainda em Afonsos. Aqueles que assistiram, em 2007, a derrubada de nosso prédio, sentem até hoje que um pouco de nós permanecerá por lá em cada pedra e suor despejado ao longo do tempo e será parte de uma história que nunca se apagará. Na busca constante de sempre contribuir com o desenvolvimento de nossa Pátria, a Força Aérea iniciou mais uma manobra estratégica que incluiu a movimentação do EAS (...). Em dezembro de 2010, o EAS encerrou, definitivamente, suas atividades no lendário Campo dos Afonsos e em janeiro de 2011 iniciou uma nova fase da nossa história aqui na Base Aérea de Campo Grande. A nova sede foi cuidadosamente planejada de forma a abrigar todo o seu efetivo e proporcionar a guarda de todo o seu acervo material e histórico, agora em ‘terras morenas’.





Inauguração da nova sede do PARA-SAR. Fonte: Arquivo pessoal do Major Igor Costa Cabral.

Enquanto outras Unidades de Resgate da Força Aérea, Marinha ou Exército vão até os lugares mais longínquos do Brasil, transportando tropas, mantimentos e resgatando vítimas, é o PARA-SAR que permanece na área do acidente, totalmente envolvida na missão. Os guerreiros do Esquadrão descem até o perigo fazendo jus ao seu lema: nossa lida, vossa vida, permanecendo até que ninguém nem nada fique para trás. Para concluir este trabalho, apresentaremos os testemunhos de alguns dos componentes do Esquadrão, que a ele dedicaram sua vida e sua história. Em seus depoimentos³² fica clara a devoção e o amor ao PARA-SAR, e pode-se compreender as dificuldades enfrentadas e a importância desta Unidade para a Força Aérea e para o Brasil.

Poucas Unidades no mundo apresentam tantas peculiaridades. O compromisso com o cumprimento das missões e o espírito de corpo da tropa, assim como a união de seus componentes se destacam no meio militar e civil. Atravessaram mais de meio século inspirando gerações com ações heroicas que os transformaram em homens de honra. Com o passar dos anos, foram se aprimorando, adquirindo experiência e novas tecnologias, mas nunca esqueceram de suas tradições e valores. No PARA-SAR se marcha com a mão fechada, e com o movimento de pernas diferente, levantando o joelho, pois respeitam sua origem na formação paraquedista e na marcialidade adquirida no Exército, valorizando e respeitando os militares mais antigos. Major Igor destaca o apreço e a admiração pelos mais antigos:

32 Entrevistas concedida ao INCAER pelos membros do PARA-SAR dia 13 de setembro de 2018, e entrevistas com Major Igor Costa Cabral, concedida ao INCAER dia 21 de agosto de 2018.

Tenho orgulho de ser do PARA-SAR e acredito que fiz ainda poucas coisas comparado aos homens em que eu me inspirava trinta anos atrás, é claro que fazemos muitas coisas, mas com uma tecnologia infinitamente maior, que facilita muito as missões, eles tinham muito menos equipamentos e muito mais criatividade. Aqueles homens do passado enfrentavam as dificuldades, faziam as mesmas coisas que fazemos ou até mais com raça, muito menos equipamentos. E nós aprendemos muita coisa com eles. Meu efetivo fala algo que me orgulha: eu servi de inspiração para muitos deles, fui o único da FAB a completar o curso de Comandos no meu ano, eles serão exemplo para outros, muitos deles irão completar aquele quadro de Pastores que tanto nos honra.

O Coronel Ubirajara ingressou no PARA-SAR em 1970, permanecendo por um total de dezoito anos, exercendo o Comando da Unidade de fevereiro de 1987 a fevereiro de 1992, segundo ele um privilégio que teve por cinco anos. Ele lembra:

O PARA-SAR marcou por demais a minha vida. Chegar até aqui exigiu muito sacrifício, muito esforço. Em nossas missões passávamos 30, 40 dias no mato, não havia condições de se comunicar com a família nem nada, meus sargentos e suboficiais abriram mão de sua vida, enquanto outros na mesma patente tiveram oportunidade de fazer faculdade, de estudar, eles estavam de prontidão para salvar vidas e se doar para o seu País. Porque a exigência era muito grande. Aqui era 'paulada o tempo todo', não havia tempo bom, era uma vida de sacrifício. Uma vida de dedicação e de dispor o corpo, a alma, todo o organismo às mais diferentes situações.

Nossos cursos eram exigentes e se fazia muita coisa, mais ainda no tempo do Sub Davi, que chegou em 1967, quase não existia equipamentos,...

...tecnologia, era tudo feito na raça. O PARA-SAR de hoje está mais técnico, está mais evoluído, mais apoiado, mais direcionado, tem mais intercâmbios com outras Unidades, com outras Forças do Brasil e até de outras nações. Todos nós da 'antiga' temos marcas nas mãos de fazer rapel sem mosquetão, sem o freio 8, com cordas finas em que o meio delas era de aço e não serviam para nós. Descíamos sem luvas com mochilas, capacetes, sem máscaras de oxigênio, sem nada.

Uma das realidades mais difíceis do Esquadrão é o resgate de amigos falecidos. Contudo, o adestramento e preparo sempre prevalecem, garantindo o cumprimento das missões mais adversas, onde poucos conseguiriam lograr êxito. Coronel Jupiaci recorda de um acidente com um C-95 que decolara do Campo dos Afonsos em direção a Marambaia. A tampa do motor se deslocou, bateu na hélice e a aeronave colidiu no Morro do Catonho:

Nesse voo estavam grandes amigos, até meu veterano, o Tibério e o amigo Macieira. Estávamos bebendo uma cerveja juntos no dia anterior, descontraindo, contando histórias do nosso tempo. Falei para ele que eu tinha de ir embora, pois estava de serviço no dia seguinte. E, neste mesmo dia, eu parti para resgatar seu corpo. O avião pegou fogo e eles ficaram totalmente carbonizados, seus corpos diminuíram, tornaram-se pedaços de carvão. Tem de haver um preparo psicológico muito grande, não podemos nos abalar, este é o perfil escolhido e trabalhado dentro do Esquadrão. Isto é forjado na formação inicial de combatente da Brigada Paraquedista. Não apenas saltamos, saltamos preparados para o combate e tudo que possa acontecer, temos de ser aguerridos, com força e coragem, não importa a missão. Esse é o paraquedista militar.

Um dos mais antigos Pastores, o Suboficial **David** Cassiano e Silva, Praça de 1957, disserta sobre a peculiaridade em torno da patente que existe na Unidade e sobre a confiança que existe entre todos os militares do efetivo:

Os melhores anos da minha vida eu passei na Força Aérea, e os melhores anos da Força Aérea eu passei no PARA-SAR, não trocaria estes momentos por nada. No PARA-SAR era diferente, porque a hierarquia existia só para determinar a responsabilidade e atribuições de cada um, o resto era conquistado por experiência e respeito. Todos nós íamos para o Xingu, o mosquito que transmite a malária picava a todos por igual, não escolhia a patente, assim como o parasita que transmitia a leishmaniose, as barracas que dormíamos, mesmo que separassem os oficiais dos outros, eram iguais para todos, a força de gravidade que nos empurra para baixo contida naquele espaço entre a soleira do avião e o solo é igual. Mas na hora que a autoridade tinha que se impor todos baixamos a cabeça pois todos sabíamos ocupar muito bem o nosso lugar de militar. Todos os elementos do PARA-SAR com os quais convivi eu confio plenamente. Sabia que em qualquer situação de perigo eu viraria as minhas costas, sem pestanejar, e elas estariam protegidas por um amigo.

Todos que passaram pelo Esquadrão acreditam que o PARA-SAR não é uma atividade, mas um sacerdócio, ao qual se dedicaram plenamente e jamais foi esquecido. Levam o Esquadrão consigo na memória por toda a vida. O Suboficial **Eucimar** Gomes dos Santos afirma que:

Não existe ex-PARA-SAR, somos sempre PARA-SAR. Alguns carregam no bolso o símbolo de paraquedista, outros na cobertura o símbolo de resgateiro e outros na carne, nas marcas deixadas pelas missões. Quando se trata do Esquadrão mobilizamos mundos e fundos, não importa o que aconteça. Qualquer lugar pelo qual passamos há uma reverência, seja de militares ou civis, é um reconhecimento que nos deixa orgulhosos. Dos militares que estão na ativa hoje, formados na AFA, todos passaram pelas nossas mãos de alguma forma, fizemos parte da formação da FAB e há um reconhecimento por isso. Não pedimos nenhum privilégio, nem mesmo reconhecimento, pois isso não faz parte da nossa formação, o reconhecimento maior é colocar a cabeça no travesseiro e falar, eu fui a plataforma de vida de várias pessoas que salvei, isso que é preponderante. Somos idealistas, mudamos nosso modo de ser em prol dos demais.



A frase “a vida humana deve ser preservada; o homem ferido deve ser socorrido, estando perdido deve ser achado, e estando morto deve ser sepultado”, é como um dogma seguido pelos membros do Esquadrão. Nossa lida, vossa vida, a marcante divisa do Esquadrão traduz exatamente o grau de comprometimento e doação de seus componentes. Diante dos depoimentos expostos, cabe ressaltar a

dedicação do ‘eterno herói’ paraquedista da Força Aérea Brasileira diante da árdua missão cumprida a cada dia. Ao longo da história, os componentes do PARA-SAR mantêm-se empenhados, com o sacrifício das próprias vidas, em servir ao próximo, salvando sobreviventes, recuperando os corpos de vitimados para o alento das famílias, levando assistência médica, abrindo campos de pouso na selva vir-

gem, resgatando pessoas de enchentes e quaisquer calamidades naturais e levando a FAB às selvas mais inóspitas, aos mares mais bravios e às montanhas mais altas, servindo à Pátria e a população brasileira em lugares e situações que nenhum outro teria condições de auxiliar, assim cumprindo um de seus lemas: “não deixamos ninguém para trás”.



Fonte: Arquivo do PARA-SAR.

*O 1º Ten HIS Daniel Evangelho Gonçalves
pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe
do SISCULT.*



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto nº 52.432, de 2 de setembro de 1963. Organiza no Ministério da Aeronáutica Esquadrilhas Aeroterrestres de Salvamento. Brasília, DF, setembro de 1963.

BRASIL. Ministério da Aeronáutica. Portaria nº 933/ GM-3, de 8 de setembro de 1963. Brasília, DF, setembro de 1963.

BRASIL. Decreto nº 73.171, de 20 de novembro de 1973. Extingue, no Ministério da Aeronáutica, as Esquadrilhas Aeroterrestres de Salvamento, cria o Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento e dá outras Providências. Brasília, DF, novembro de 1973.

LIVROS

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Relatório de Atividades do PARA-SAR. Rio de Janeiro, Diretoria de Intendência, 1984.

_____. Pelicano 40 Anos – Edição Comemorativa. Campo Grande, Esquadrão de Busca e Salvamento, 1997.

_____. GOL VÔO 1907 “NÓS NÃO DEIXAMOS NINGUÉM PARA TRÁS” “PARA QUE OUTROS POSSAM VIVER” Lema Internacional da Aviação de Busca e Resgate. Campo Grande, Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS), [s.n.], s/d.

_____. Lembranças Resgateiros - Acidente Gol. Campo Grande, Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento (EAS), [s.n.], s/d.

_____. PARA-SAR 50 Anos de Dever e Heroísmo. Campo Grande, Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento, 2013.

_____. Ficha Anual de Fatos Históricos do EAS. Rio de Janeiro, INCAER, s/d.

_____. História Geral da Aeronáutica Brasileira – Volume 5. Rio de Janeiro, INCAER, 2014.

NETTO, Sergio de Oliveira. Manual de Rastreamento Humano em Operações de Busca e Salvamento. Rio de Janeiro, Legere, 2014.

SANTOS, Bruna Melo dos. Achiles Hipolito Garcia – Charles Astor – Pioneiro do Paraquedismo e da Ginástica Acrobática no Brasil. Rio de Janeiro, INCAER, 2015.

ENTREVISTAS

Maj Int Igor Costa Cabral, realizada no dia 21 de agosto de 2018.

Cel Av Refm Ascendino José Pinheiro Filho, realizada no dia 6 de setembro de 2018.

Cel Int Refm Jupiaci Tadeu Martins Melo, realizada no dia 10 de setembro de 2018.

Cel Int Refm Ubirajara da Silva Ramos, realizada no dia 13 de setembro de 2018.

SO SGS RR David Cassiano e Silva;

SO SGS Julio Cesar Carvalho Teixeira;

SO BEV Eucimar Gomes dos Santos;

SO SGS Julio Carvalho Teixeira;

3S BEF RR Rosemberg José de Araújo;

3S SGS RR Valter Lúcio Façanha Frade, e

3S SGS RR Edmilson da Silva, entrevistas realizadas no dia 13 de setembro de 2018.

PÁGINAS DA INTERNET

ADMINISTRADORES. Irmãos Villas-Bôas: os Sertanistas Empreendedores do Brasil. Disponível em: <http://www.administradores.com.br/artigos/cotidiano/irmaos-villas-boas-os-sertanistas-empreendedores-do-brasil/75179/> . Acesso em: 24 de setembro de 2018.

CUNHA, Rudnei Dias da. Esquadrão Aeroterrestre de Salvamento - PARA-SAR. Disponível em: <http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/index.html>. Acesso em: 14 de agosto de 2018.

DEFESANET. PARA-SAR: A Tropa de Elite da Força Aérea Brasileira. Disponível em: <http://www.defesanet.com.br/sof/noticia/13471/PARA-SAR--A-Tropa-de-Elite-da-Forca-Aerea-Brasileira/>. Acesso em: 04 de outubro de 2018.

FORÇA AÉREA BLOG. PARA-SAR: A Tropa de Elite da Força Aérea Brasileira. Disponível em: http://www.forcaaereablog.aer.mil.br/index.php?option=com_content&view=article&id=68:para-sar-a-tropa-de-elite-da-forca-aerea-brasileira&Itemid=104. Acesso em: 09 de setembro de 2018.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Agência Força Aérea. PARA-SAR 50 Anos – Quem São os Pastores? Disponível em: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/17249/PARA-SAR%2050%20ANOS%20%E2%80%93%20Quem%20s%C3%A3o%20os%20pastores?> Acesso em: 27 de setembro de 2018.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Agência Força Aérea. Confira a História de Mulheres que Colabora com a FAB para Cumprir a sua Missão. Disponível em: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/31716/NOTAER%20-%20Confira%20a%20hist%C3%B3ria%20de%20mulheres%20que%20colaboram%20com%20a%20FAB%20para%20cumprir%20a%20sua%20miss%C3%A3o>. Acesso em: 06 de outubro de 2018.

MS NOTÍCIAS. Do Sonho de ser Psicóloga, a Integrante da Tropa de Elite da FAB. Disponível em: <http://www.msnoticias.com.br/editorias/geral-ms-noticias/do-sonho-de-ser-psicologa-a-integrante-da-tropa-de-elite-da-fab/70917/>. Acesso em: 14 de julho de 2018.

HOMENS DE HONRA

A História do PARA-SAR



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica



Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica



INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br