

«É pena», diziam os amigos,  
«mas nunca mais poderá voar»

# Sem pernas, mas com asas

NICOLAS POULAIN

O AVIÃO, um monomotor Gardan GY 160 de quatro lugares, pilotado por André Crépy, de 29 anos, sobrevoava serenamente o vale de Urica, a sul de Marrakech. A distância, recortava-se no céu a cordilheira do Atlas marroquino. Alto, moreno e atlético, André voava desde os 18 anos e se orgulhava de seu avião, como símbolo de seu próprio sucesso.

Homem que saíra do nada, nascido em família de modestos recursos, tinha começado a trabalhar como propagandista de porta de loja antes de se tornar um conceituado vendedor, sendo agora presidente da sua própria agência de publicidade, com 56 funcionários. Era um dia ensolarado, aquele 22 de agosto de 1969. Junto dele estava sua linda mulher, Katlin, de 19 anos, nascida na Hungria, ginasta de mérito com quem tinha se casado um ano antes.

O avião voava a 3.700 metros, mas o piloto tinha de subir a 4.300 para sobrevoar as montanhas que se erguiam à sua frente. Crépy puxou o manche para ganhar altitude. Nada! Subitamente, essa alavanca havia deixado de funcionar. O motor começou a falhar.

Depois, tudo se passou com muita rapidez. Crépy cortou todos os contatos, preparando-se para uma aterragem forçada. O Gardan arrastou-se pelas rochas, num ensurdecido estrondo metálico, e o piloto foi atirado a cinco metros dos destroços. Seu couro cabeludo caíra-lhe sobre o pescoço, a alavanca de comando tinha-lhe penetrado no tórax, fraturando-lhe as costelas em 14 lugares; sua coluna vertebral ficara partida. Estava paralisado da bacia aos dedos dos pés. Katlin jazia ao lado da cabina; também tinha a coluna quebrada, mas podia mover as pernas, embora com bastante dificuldade.

O guia marroquino, que ia no banco traseiro, nada sofreu e pôde se desembaraçar dos destroços. Após caminhar sete horas, chegou a um posto militar marroquino, de onde mandaram 20 soldados para o local do acidente. Colocando o casal ferido em macas improvisadas, puxadas por mulas, a equipe de salvamento iniciou sua interminável descida. Somente 36 horas após o acidente o casal foi transportado de helicóptero para Marrakech, seguindo, depois, de avião para seu país. Ambos foram operados no Hospital Raymond-Poincaré, em Garches, nos subúrbios de Paris. Quando os efeitos da anestesia passaram estava dado o veredicto: depois de alguns anos de reeducação, Katlin recuperaria o uso das pernas, mas André passaria o resto da vida numa cadeira-de-rodas.

Para Crépy, esta notícia era pior do que uma sentença de morte. Estendido na cama, semana após semana, chegou a conceber planos para se matar.

Katlin, porém, fazia progressos, e foi ela quem finalmente despertou de novo no marido o anseio de viver. Todos os médicos tinham predito que a carreira de Katlin, como ginasta, terminara para sempre, mas, tendo saído do hospital dois meses antes de André ter alta, empenhou-se com extraordinária perseverança em sua própria reabilitação, trabalhando seis horas por dia num ginásio, lutando com as dores o tempo todo.

A ressurreição que Katlin operou em si mesma fez com que André se decidisse a reduzir as conseqüências de sua própria incapacidade física a qualquer custo. Insistiu em seu direito de ficar em tratamento em casa, tendo obtido permissão para sair do hospital seis meses depois, em vez dos dois anos prescritos.

Pouco tempo após sair do hospital, Crépy teve outro problema sério. A agência de publicidade, por falta de sua dinâmica direção pessoal, foi à falência, e os Crépys ficaram apenas com a pensão de invalidez de dois mil francos mensais. Corajosamente, Katlin, que acabara de ganhar sua própria batalha pela reabilitação, pôs-se à procura de emprego e conseguiu um lugar como professora de ginástica.

Crépy não passou muito tempo contemplando as barcaças que desciam o Sena, defronte de sua janela. Equipou seu carro com dispositivos que lhe permitiam dirigi-lo só com as mãos. Quase todos os dias, ia em sua cadeira-de-rodas até o elevador, descia à garagem do prédio e dali partia para uma volta de carro. Certa vez, em janeiro de 1971, foi ao campo de aviação de Les Mureaux, a 50 quilômetros de Paris.

Seguindo com o olhar os aviões que faziam evoluções nos céus, apoderou-se dele um forte desejo: custasse o que custasse, havia de se tornar o primeiro paraplégico a pilotar um avião, mas só pôde ver

piedade nos olhos de seus amigos do aeroclube. Por fim, um deles disse: «É pena, André, mas você nunca mais poderá voar.»

Crépy decidiu aceitar o desafio. Pediu à Companhia Legrand, especialista em adaptar automóveis para deficientes, que equipasse um pequeno avião Stampe (que lhe fora emprestado durante dois meses pelo aeroclube de Mureaux), com um sistema especialmente concebido que lhe permitisse manobrar com a mão o comando do leme de direção, a alimentação de combustível e os freios, em vez de utilizar o pé como nos aviões comuns. Dentro de uma semana, estavam feitas as modificações necessárias, e o Stampe, munido também de comandos normais para um instrutor, tornou-se o primeiro avião no mundo para treinamento de paraplégicos.

A 24 de fevereiro, após escrupuloso exame, os engenheiros da Aeronáutica Civil deram o avião como apto para voar pelo período experimental de um mês, mas Crépy, com grande desgosto, ficou sabendo que as leis da aviação internacional não permitiam que os paraplégicos pilotassem aviões. Foram necessários quatro meses para obter uma licença especial concedendo-lhe dez horas de vôo para o fim de experimentar o sistema.

Determinado a prosseguir, André Crépy não esperou tanto tempo. Ignorou os regulamentos e, sem licença nem seguro, come-

çou a voar com o Stampe de duplo comando, acompanhado de um instrutor seu amigo que tinha confiança em suas possibilidades.

Por ironia, quando a autorização finalmente chegou, Crépy já não tinha o avião. Haviam expirado os dois meses durante os quais o Stampe lhe fora emprestado, e o aeroclube tinha desmontado os comandos manuais que interferiam com a instrução normal de vôo.

O passo imediato de Crépy foi fundar a Associação de Aeronáutica para Deficientes, entidade sem fins lucrativos. Enterrou todas as economias (cinco mil francos) na compra de um velho Piper Cub, em estado tão miserável que o batizou de «Bandaïd». Um mecânico de nome Morin levou mais de dois meses de intenso trabalho para reformular o sistema de comando e fazer a revisão geral do motor.

Crépy e Morin prepararam o avião mas, desta vez, o piloto deficiente físico teve de fazer frente a novo obstáculo: o medo. Morin, no entanto, não tinha a mínima intenção de deixar seu amigo soçobrar na dúvida. Após várias horas de vôo com duplo comando, Morin desprendeu o cinto, deu meia volta na poltrona e ficou de costas para os comandos. «Se você falhar na aterragem, morreremos», gritou ele para o companheiro, «e não se esqueça de que tenho três filhos!» Apesar do mau tempo, Crépy fez uma aterragem perfeita.

Logo no dia seguinte, sem autorização oficial, tomou o comando sozinho. Três decolagens, três voltas sobre o campo, três aterragens. Agora estava certo de que podia voar tão bem como antes.

Havia ainda o problema das licenças de pilotagem. Crépy decidiu convocar os repórteres da imprensa, rádio e televisão para assistirem a uma exibição sem precedentes: um paraplégico solando um avião obsoleto.

Embora sua proeza fosse ilegal, passou despercebida, mas duas semanas mais tarde pediram-lhe que repetisse a façanha no programa de televisão «Nas Asas do Sucesso». Depois, foi escolhido pela Rádio e Televisão Francesa para a «Lista de Honra» como o francês mais corajoso do ano. De um momento para o outro, a Associação de Aeronáutica para Deficientes tornou-se conhecida; quase uma dezena de candidatos a sócios foram com suas cadeiras-de-rodas até o aeroporto de Mureaux.

André chegou inclusive a persuadir autoridades da Força Aérea, proprietária de parte do campo de Les Mureaux, para que cedessem por seis meses um edifício à associação. Quando o velho «Bandaid» estava absolutamente incapaz de voar, a Companhia Aerospatiale emprestou-lhe um Rallye de 125 cavalos, de quatro lugares, que Morin imediatamente começou a equipar como avião de instrução para incapacitados físicos.

Em seguida, a associação contratou um instrutor em tempo integral e, todos os fins-de-semana, 12 deficientes aprendiam a técnica de voar. Após isso, Crépy foi finalmente autorizado a prestar provas. Em menos de uma hora de vôo, recuperou suas licenças de primeiro e segundo graus.

Surgiram então os obstáculos finais: a Junta Médica da Aeronáutica Civil continuava recusando o certificado de que Crépy necessitava para voar sozinho, assim como autorizações para os outros deficientes receberem lições. Nessa ocasião, o Ministério das Forças Armadas deu instruções para que os hangares e as instalações cedidas fossem entregues de novo à Força Aérea. Estava selada a sorte da associação.

Crépy barricou-se no edifício do clube e iniciou uma greve de fome. No 13.º dia de seu protesto, a compreensão levou Aymar Achille-Fould, Secretário de Estado das Forças Armadas, a revogar a ordem ministerial e garantir à associação a ocupação permanente das instalações.

O sucesso trouxe consigo mais sucesso. Finalmente, André recebeu o certificado médico; e foram concedidas credenciais a dois outros paraplégicos.

André Crépy, no entanto, tinha ainda outro sonho em sua vida. «Para se sentirem realmente integrados na sociedade», explicou ele, «os deficientes deviam poder pilotar profissionalmente.»

Em abril de 1974, Crépy teve uma entrevista com Henry Cuny, presidente do Serviço de Segurança Rodoviária, e apresentou-lhe um plano: a criação de uma patrulha aérea de observação que, associada à Gendarmerie, velasse pelo trânsito nas estradas durante os períodos de *rush*, nas férias. O projeto traria consigo vultosas economias para o Estado.

Cuny concordou em que se experimentasse esse plano. O Coronel Bruno Chichignoud, diretor do departamento de trânsito da Gendarmerie Nationale, concordou também numa operação de ensaio. Então, o Serviço de Segurança Rodoviária, às próprias custas, comprou e equipou o primeiro avião para a experiência, um Rallye-220.

A 14 de agosto de 1974, Crépy apresentou-se ao Major Clément Rouet, no comando da Gendarmerie em Narbonne, tendo recebido uma tarefa. Foi incumbido de patrulhar as estradas que levam ao passo de Perthus, nos Pireneus, numa época em que centenas de milhares de turistas inundavam a rede rodoviária. Crépy voaria oito horas por dia durante duas semanas.

Um dia, viu a colisão de dois carros. Deu alerta imediato, e as patrulhas de trânsito da Gendarmerie chegaram rapidamente ao local, acompanhadas de uma ambulância. Um motorista que passava tinha dado pelo acidente ao mesmo tempo que André, mas

quando esse motorista pôde dar conhecimento à Gendarmerie mais próxima, já uma mulher gravemente ferida no acidente estava na sala de cirurgia havia 27 minutos. Esse tempo precioso, ganho por um piloto paraplégico, tinha salvo uma vida.

Em outro dia, ao vigiar uma estrada perto do litoral, Crépy viu um nadador num colchão de borracha sendo levado para o largo. Lançou uma mensagem pelo rádio e continuou observando o banhista até chegar a lancha salva-vidas da Gendarmerie.

No próprio dia em que findava a missão de Crépy, o Major Rouet mandou seu relatório à Direção da Gendarmerie Nationale. Ao longo dos 289 quilômetros de estradas patrulhadas do ar por André Crépy, o potencial de ação das patrulhas de motocicletas da Gendarmerie tinha aumentado 15% a 30%, consoante o tipo de casos que se apresentavam. Uma formação completa de pilotos deficientes com as qualidades de Crépy, segundo o major, permitiria à Gendarmerie reduzir suas necessidades de pessoal em 30 homens a pé e seis em motocicletas, durante os dois meses de *rush*, no verão.

Os resultados alcançados por Crépy tinham demolido as últimas barreiras do cepticismo e, menos de seis meses depois, 197 vítimas de deficiências haviam pedido inscrição na sua equipe.

Crépy pensa criar uma esquadrilha de pelo menos seis aviões,



# Entre Aspas

CONSOLAR a mágoa alheia é esquecer a nossa. – Abraham Lincoln

PATRIOTA autêntico é o sujeito que é multado por estacionamento proibido e fica radiante porque a lei funciona. – B. V.

O QUE um pai diz aos filhos não é ouvido pelo mundo, mas será escutado pela posteridade. – J. P. R.

SE você é dos que não têm êxito logo de início, então está dentro da faixa normal. – M. H. A.

QUANTO mais velho um homem vai ficando, maior fica a distância que tinha de percorrer para chegar à escola, quando criança. – C. A.

UMA boa coisa que os egocentristas têm é que nunca falam das outras pessoas. – L. S. H.

A CURIOSIDADE é o pavio da vela do saber. – W. A. W.

QUANDO se puxa por uma parte qualquer da natureza, descobre-se que está ligada ao resto do mundo. – John Muir

ADÃO e Eva tiveram muitos privilégios, mas o principal foi terem escapado à dentição. – Mark Twain

PARA mim, pessoa cordata é aquela que concorda comigo. – Benjamin Disraeli

O DINHEIRO pode não comprar a felicidade, mas paga os salários da numerosa equipe de pesquisa que estuda o problema. – B. V.

O MAIS impressionante exemplo de tolerância são as bodas de ouro. – Citado em *Grit*

A MELHOR coisa além de conhecer algo é saber como encontrá-lo. – T. E.