

VIVO PARA VOAR

CONDENSAÇÃO DO LIVRO DE

JACQUELINE AURIOL



Procurando escapar de sua vida social como membro da família do Presidente da França, Jacqueline Auriol encontrou o mundo alegre e arriscado da aviação. Aconteceu então o desastre que lhe destruiu o rosto. Poucas pessoas teriam resistido aos terríveis choques que se seguiram, e ninguém esperava que ela tornasse a voar. Nesta autobiografia, Madame Auriol conta a história de como aquele acidente marcou não o fim, mas o começo de suas aventuras mais emocionantes no “reino da liberdade e do vento”.

VIVO PARA VOAR

JACQUELINE AURIOL



CONDENSAÇÃO DE "I LIVE TO FLY", COPYRIGHT © 1968 DE OPERA MONDI, PARIS, FRANÇA. ILUSTRAÇÃO DA PÁGINA 111: JACQUELINE AURIOL EM SUA PRIMEIRA EXIBIÇÃO PÚBLICA DE ACROBACIA AÉREA, EM UM ENCONTRO EM AUXERRE EM 3 DE JULHO DE 1949. FOTO: ZALEWSKI PARIS

VOÁVAMOS AO SOL. Eu sentia seus raios dourados penetrando o metal do avião, penetrando tôda a minha pessoa. Num aparelho pequeno como o nosso, a pessoa tem um extraordinário sentimento de liberdade, de leveza. Eu me sentia como se estivesse flutuando num sonho. Não experimentava o menor nervosismo, uma sombra de qualquer pressentimento.

Éramos quatro. Eu ia sentada ao lado do piloto. Atrás de nós viajavam um representante do fabricante do avião e Raymond Guillaume, instrutor de vôo e um dos melhores pilotos acrobáticos conhecidos.

“Você se interessaria em vir conosco?”, tinha-me perguntado Guillaume pouco antes.

A idéia era experimentar um pequeno avião anfíbio, decolando de



Toussus-le-Noble, ao sul de Paris, e voando para o norte para realizar alguns pousos no Sena, em Les Mureaux.

O fato de que minha presença poderia constituir publicidade para o fabricante passou-me naturalmente pela mente: meu sogro, Vincent Auriol, era então Presidente da França. Aproveitei a oportunidade assim mesmo. Eu começara a pilotar há dois anos e já acumulara 464 horas de vôo; teria feito quase que qualquer coisa para subir num avião nôvo.

Sobrevoamos a floresta de Saint-Germain-en-Laye e pouco depois estávamos sôbre o Sena. O pilôto começou a perder altitude, preparando-se para descer; em breve estávamos quase tocando a água. Embaixo nadadores acenavam para nós e pequenos botes inclinavam as velas brancas sôbre a tira verde-cinza do rio.

À minha esquerda eu podia ver agora o traçado da base de Les Mureaux, os hangares, um barco a motor atracado ao cais. Não sem surpresa notei que a biruta apontava na direção que nós seguíamos.

“Esquisito”, pensei. “Êle vai pouisar a favor do vento?”

O pilôto foi descendo, descendo. Quase podíamos tocar com as mãos as pessoas nos barcos. Então seus acenos amistosos transformaram-se em gestos de pânico, como se estivessem tentando enxotar uma môsca monstruosa.

E de repente houve um impacto pavoroso. Ou melhor, dois impactos:

primeiro, o do avião batendo na água e se espatifando com um barulho tremendo; depois, o da minha cabeça, atingida por um tremendo golpe. A testa, o nariz, o queixo—todo o meu corpo se chocou contra o painel de instrumentos.

Misericordiosamente, fiquei inteiramente aturdida. Não sentia mêdo nem dor. Encontrava-me no rio debatendo-me, só o instinto de conservação mantendo-me viva. Finalmente, percebi vagamente um braço em volta dos meus ombros. Era Guillaume.

Só então senti alguma coisa. Com Guillaume me segurando, levei uma das mãos à bôca. Era uma pasta mole. Eu tinha perdido a maior parte dos dentes. Imaginava o que mais poderia ter quebrado. Toquei o rosto. Tomei-o entre as mãos e desloquei para um lado tôda a parte dêle que normalmente é ligada à testa. Todo o meu rosto era móvel. Podia virá-lo para a direita, para a esquerda, para que lado quisesse. Foi uma sensação incrível. Mesmo hoje basta-me fechar os olhos para estar de volta ali, nas águas do Sena, examinando meu rosto esmagado.

Muito mais tarde eu soube que todos os pontos de ligação entre o rosto e o crânio—maxilar, malares, órbitas—tinham sido quebrados. O fundo das órbitas estava aberto; os globos oculares tinham afundado. Não tinha mais nariz. Tinha ainda três fraturas no crânio e havia quebrado as duas clavículas, diversas costelas, um braço e uma perna.

As costelas, o braço e os músculos dilacerados não tinham importância naquele momento. No espaço de um único segundo compreendi que “a mulher mais bonita de Paris”, como os jornais costumavam chamar-me, tinha ficado desfigurada. Soltei um grito de horror.

Não tive tempo de pensar mais além disso. O avião afundava, mas uma lancha havia partido da margem e fui içada para bordo, junto com meus três companheiros, que não estavam gravemente feridos. Pouco depois estava numa ambulância a caminho de Paris. Em meu estado semi-inconsciente eu perguntava repetidamente: “Vai demorar muito para eu poder voar outra vez?” Para os que me ouviam parecia uma pergunta absurda.

Mas a verdade é que um pensamento claro se tinha formado na minha mente: aquela coisa maravilhosa chamada aviação tinha de me dar uma compensação por me ter ferido tão seriamente.

Assim foi que em 11 de julho de 1949, com 31 anos, comecei a longa jornada que me fez o que sou.

“Êles Salvaram os Meus Olhos?”

NA CLÍNICA Maillot, para onde me levaram, alguém se inclinou sobre mim e me observou com angústia. Minha vista estava horrivelmente nublada e cheia de imagens duplas. Mas eu não precisava ver para reconhecer “Papai”—o Presidente Auriol.

Eu tinha perdido meu pai aos 11

anos e desde que me casara chamava papai ao meu sogro. Não podia haver um pai mais carinhoso. Quando lhe contaram sobre o acidente êle chamou todos os médicos que conhecia e correu para a clínica.

Meu marido, Paul, estava voltando de carro do lugar de veraneio à beira-mar onde tínhamos estado em férias. Chegou à clínica algumas horas mais tarde. “Meus olhos! Êles salvaram meus olhos?” Esta foi a primeira pergunta que fiz a Paul. Obcecada como eu já estava com a idéia de tornar a voar, o pensamento de que pudesse ter perdido a vista, ou mesmo de ficar com ela defeituosa, era uma tortura para mim.

Continuei perguntando-lhe: “Poderei voar?” Paul e os outros, esperando confortar-me, asseguravam-me infatigavelmente que em breve eu estaria no ar novamente. Mas ninguém acreditava nisso. A questão era realmente se eu iria sobreviver.

Eu não dei conta do meu aspecto. À minha volta os médicos, as enfermeiras, meu marido—todos tinham conseguido controlar suas expressões. Mas minha mãe nunca tinha conseguido esconder os seus sentimentos. Quando ela chegou no dia seguinte e se inclinou sobre mim pela primeira vez, vi em seus olhos o horror em que me transformara. Foi então que compreendi que as coisas não iam resolver-se tão facilmente como eu estivera pensando.

A princípio tive hemorragias, mas depois de alguns dias elas pararam. As fraturas do crânio e das costelas

começaram a soldar e até as órbitas foram restauradas, os olhos colocados no lugar certo e minha vista normalizada. Mas êsse foi o fim do progresso. Pois enquanto meu corpo se curava lentamente, o que assumiu tôda a importância foi a tarefa de restaurar o meu rosto.

De início eu estava cheia de confiança. Os especialistas mandaram vir capacetes e bandagem para o queixo destinados a manter o rosto no lugar. Mas pequenas membranas se introduziram entre os ossos quebrados e impediram que êles soldassem. Tôdas as vêzes que os médicos removiam as ataduras do queixo—horrível de contar, e ainda mais horrível de experimentar—tôda a parte inferior de meu rosto pendia como um acordeão sôlto.

No fim de um mês deixei a clínica e fui instalada na sala de recepção do andar térreo da casa de campo presidencial, em Marly-le-Roi. Todos os espelhos tinham sido retirados. Minha família receava o choque que seria para mim ver a minha imagem.

Naquela casa eu deveria passar muitos dias e noites aparentemente intermináveis. Às vêzes, depois que escurecia, eu me levantava e andava como um fantasma pelas salas vazias ou pelo jardim. A noite era minha amiga, meu refúgio contra encontros penosos.

Além de Paul, eu não via quase ninguém, nem mesmo meus filhos, Jean-Claude, de 11 anos, e Jean-Paul, de 8. Eu estava inteiramente resolvida a não vê-los até parecer humana

A FITA DE FATO



Cascofit é definitivo, não solta. E ainda tem um cortador original. Transparente ou a côres, Cascofit faz tudo que você mandar, e fica no lugar.

outra vez. Temia o horror e a dor que os acabrunharia ao verem meu rosto e me parecia que eu os perderia para sempre.

Entretanto, minha mãe levou-os um dia a Marly. Não posso recordar suas expressões quando viram o meu capacete e as ataduras do queixo. De qualquer forma, tinham sido bem industriados por minha mãe e começaram a dizer em uníssono: "A senhora nunca mais deve voar, mãe!"

A reação de minha mãe era natural. Mas não era a terapia certa para o meu caso. Eu me agarrava à vida *unicamente* pela esperança de voar de novo.

Vento e Liberdade

VOAR NÃO tinha sido sempre essa obsessão para mim. Quando eu e Paul começamos a receber aulas em meados de 1947, olhamos a aviação apenas como um novo esporte, tão emocionante como esqui ou dirigir carros de corrida, mas não mais do que isso. Os fatos que mudaram minha intenção tiveram suas raízes na minha vida como nora do Presidente francês.

Poucos dias depois da eleição de papai, em janeiro de 1947, eu e Paul tínhamo-nos tornado o casal mais procurado de Paris. Nossa presença era solicitada em muitas recepções, estréias e noites de caridade. Éramos jovens, adorávamos sair, e no interesse de papai não queríamos dizer não a ninguém.

No comêço a imprensa era unân-

nimemente favorável; então, pouco a pouco, certos jornais mudaram de tom e começaram os rumôres. Podiam todos ser reunidos numa pergunta: de onde vinha o dinheiro que pagava tôdas as roupas suntuosas que Madame Paul Auriol usava nessas ocasiões? A verdade é que nada poderia ser mais fácil para uma mulher na minha posição do que pedir emprestado um vestido para uma noite, e eu também podia obter pelo preço de custo as criações dos grandes costureiros.

Mas os maledicentes davam suas próprias respostas. O dinheiro vinha de "negociatas". Paul e eu éramos acusados de negociar em automóveis, artigo raro logo depois do fim da guerra; depois progredimos para ouro, brilhantes e penicilina, e finalmente fui acusada de traficar com ópio.

A difamação, é claro, tinha como objetivo atacar papai. Para lhe pôr um fim, resolvi aceitar menos compromissos oficiais. Em vez disso, para encher os dias, decidi melhorar meus conhecimentos de aviação.

Recebi meu *brevet du premier degré*, que na França é preciso ter como licença, em março de 1948. Recebi o segundo grau cêrca de seis semanas depois. Então, como todos os aviões que eu desejava pilotar pertenciam à Fôrça Aérea, resolvi habilitar-me a uma licença de piloto militar. Entre outras exigências, eu teria de aprender acrobacias. E foi assim que vim a conhecer Raymond Guillaume. Mais tarde êle confessou

ter receado que meu desejo de aprender acrobacia aérea fôsse apenas um capricho de mulher de sociedade. Mas êle é um homem bem-educado. "Muito bem", respondeu quando fomos apresentados. "Podemos tentar."

O programa normal de acrobacias aéreas dura de 10 a 15 minutos. Mas no dia de meu vôo de teste Guillaume suprimiu tôdas as paradas. Ficamos no ar quase uma hora, percorrendo tôda a gama de figuras clássicas e depois fazendo o mesmo programa ao contrário em vôo invertido, do princípio ao fim.

Guillaume tinha colocado seu espelho retrovisor de maneira a poder observar o meu rosto e falava comigo todo o tempo pelo interfone, explicando o que ia fazer, depois me perguntando se eu estava bem. Tôdas as vêzes eu respondia: "É maravilhoso!"

E era de fato maravilhoso! Durante o primeiro *loop*, quando vi os campos ensolarados de repente substituírem o céu acima de minha cabeça, tive ímpetos de bater palmas. Mas fiz como Guillaume me aconselhara e segurei delicadamente a alavanca de comando para seguir cada movimento dêle. Saindo do *loop*, Guillaume passou direto a um meio *loop*, seguido de um meio *tonneau*. O solo se inclinava, o céu virava de cabeça para baixo, o horizonte subia, desaparecia, reaparecia em diagonal.

Era como uma espécie de dança inteiramente nova, num ritmo ainda

Você Pode Ajudar a Reabilitar uma Pessoa Cega

A FUNDAÇÃO PARA O LIVRO DO CEGO NO BRASIL, levando avante seu programa de promoção do bem estar das pessoas cegas, instalou em novembro de 1962 o primeiro Centro de Reabilitação de Cegos do Brasil. Pelo C.R., R. Domingos de Moraes, 2494 - SP, já foram reabilitados 206 cegos, que receberam treinamento nas atividades da vida diária, uso dos sentidos, técnica de locomoção, fisioterapia, comunicação e terapia ocupacional. Foram auxiliados pelo Serviço Social a enfrentar as limitações decorrentes da condição de cegueira e, pela orientação profissional, a formular planos de trabalho. Aprenderam o sistema braille e a datilografia, bem como a fazer bom uso da audição, do tato, do olfato e da percepção espacial. Foram treinados no uso técnico da bengala longa e nas técnicas básicas para o funcionamento independente e adequado. Assim, são capazes de banhar-se, barbear-se, maquilar-se, servir-se de alimentação e utilizar adequadamente os talheres. Melhoraram as condições físicas gerais, corrigiram vícios de postura e adquiriram equilíbrio no caminhar. Presentemente estão aptos a levar vida independente e digna, sendo capazes de prover sua subsistência e a de seus dependentes.

Para que outros cegos tenham a mesma oportunidade, a F.L.C.B. precisa de você. Ofereça sua contribuição à FUNDAÇÃO PARA O LIVRO DO CEGO NO BRASIL, Rua Dr. Diogo de Faria, 558 - Vila Clementino - SP - Capital.

não inventado. O avião cantava, dançava e, depois de cada figura, eu repetia: “É maravilhoso! É maravilhoso!” Meu coração estava repleto de alegria e Guillaume podia ver isso escrito no meu rosto.

Meu treinamento em acrobacias aéreas com Guillaume foi um trabalho absorvente. E êle era soberbo: calmo, paciente, de poucas palavras e, entretanto, capaz de ensinar à aluna o senso indispensável de ritmo e tempo.

Mas chegou o dia em que senti realmente pavor. Tivéramos uma longa aula durante a qual Guillaume me tinha feito ensaiar todo o programa aprendido. Correria tudo bem. De volta ao hangar eu estava a ponto de desligar o motor quando Guillaume pulou para o chão, virou-se para mim e disse com sua voz mais calma: “Agora, Jacqueline, faça tudo de novo. Sòzinha.”

Com as mãos e pés trêmulos, soltei o manete e parti pela pista. Os solavancos pareciam 100 vêzes piores do que de costume. Eu tinha a garganta sêca e, enquanto ganhava velocidade, dizia comigo mesma: “Você é louca. Com a sua idade, mãe de dois filhos, fazendo acrobacias!”

Mas quando comecei meu primeiro mergulho de nariz foi outra vez maravilhoso. Meu mêdo desaparecera. O ritmo, o momento, a velocidade em que cada figura tinha de ser iniciada—estava tudo claro. Eu sentia que o avião, o ar e eu éramos um só. O solo não mais existia. Eu tinha conquistado o meu reino, um reino

onde eu estava só, embriagada de vento e liberdade.

No ano seguinte voei em tôdas as oportunidades e naquele verão fiz minha primeira exibição pública de acrobacia aérea numa demonstração em Auxerre. Trabalhei de manhã e à tarde durante dois meses para preparar uma exibição impecável.

Foi um bom espetáculo. Até Guillaume o reconheceu. E senti afinal que tinha arranjado um lugarzinho para mim naquele ar claro e ensolarado onde eu gostava tanto de voar. O espetáculo se realizou em 3 de julho de 1949. Oito dias depois deu-se o terrível desastre que me destruiu o rosto.

Um Amigo Há Muito Perdido

MEUS DIAS de convalescença em Marly passavam devagar. Eu sempre tinha gostado daquela casa grande, construída num parque cheio de vida. Agora se tinha tornado uma casa de desespero. Fìsicamente minhas fôrças estavam voltando. As fraturas consolidaram-se e eu podia mexer os braços e as pernas. Mas não tinha vontade de fazê-lo. Os ossos faciais continuavam recusando-se a unir-se.

Guillaume ia ver-me e suas visitas faziam-me bem. Entretanto, evitava sempre fazer referência à aviação, e eu também dificilmente falava nela.

Então um dia Guillaume chegou e disse:

—Vamos dar uma volta de carro. Aceitei com entusiasmo. Não ti-

nha idéia do nosso destino, nem estava interessada. Nem sequer olhei o cenário.

Mas de repente senti o coração na garganta. Acabava de reconhecer a estrada; estávamos perto do campo de Villacoublay, onde eu tinha aprendido acrobacia aérea. Guillaume dirigiu-se para o fim de uma pista. Diante de mim estava um amigo perdido havia muito, um Fairchild de quatro lugares, como aquêle em que eu tinha voado para Dacar uma vez.

—Pedi emprestado o avião. Ninguém nos pode ver—disse Guillaume, como se isso explicasse tudo.

Êle me ajudou a subir para a cabina do piloto. Durante algum tempo fiquei ali sentada, segurando a alavanca de comando, contemplando com saudade os mostradores, os manômetros, os contadores. Eu estava sonhando acordada, e creio que estava a ponto de chorar quando Guillaume sentou-se ao meu lado. A porta bateu.

—Vamos, Jacqueline—disse êle.— É tempo de você voltar a treinar.

Olhei para êle com os olhos cheios de lágrimas e êle sorriu para mim e repetiu:

—Vamos, vamos dar uma volta!

Experimentei os pedais do leme de direção, movi a alavanca de comando. Os braços e as pernas responderam.

E assim, sem hesitação, liguei o motor. O avião ganhou vida e eu com êle—pela primeira vez numa eternidade. Uma decolagem boa, calma, uma leve inclinação lateral, uma

saída breve e sem arrancos. Nada de acrobacias. Eu não tinha vontade disso. Queria apenas ouvir a música do motor e ver mais uma vez o céu e a terra como eu gostava de vê-los: livre entre os dois.

A aterragem foi perfeita; deixei o Fairchild rodar diretamente até ao carro antes de desligar o motor.

—Você está ótima—disse Guillaume na voz rouca que êle tem quando está muito comovido.

Sim, eu estava ótima. Agora eu *sabia* que poderia voar.

Um Nôvo Rosto

DAQUELE momento em diante, voar nunca estêve longe do meu espírito. Mas os meus dias ainda eram marcados por visitas de especialistas de renome que faziam experiências inúteis em meu rosto flácido. Então, perto do fim do ano, aconteceu o milagre. Falou-se sôbre o meu caso ao Dr. Gustave Ginestet, do Hospital Foch, nos arredores de Paris. Êle conseguira resultados notáveis com homens desfigurados que lhe tinham sido enviados da Indochina.

Ginestet veio e examinou-me com cuidado; então, modestamente, deu sua opinião. Sim, provavelmente êles poderiam operar-me e fazer transplantes de tecido. Mas seria uma operação difícil, uma *grande première* na França naquela época: um transplante tríplice. Evidentemente êle não podia garantir o sucesso, mas considerava boas as probabilidades.

Durante os oito meses de tratamentos inúteis, meus ossos não ti-

nham ficado inativos. Impedidos de soldarem nos lugares certos, êles tinham soldado onde puderam. Ginetet teve de separar os ossos mal soldados, remodelar os deformados e raspar as extremidades de modo que pudessem soldar no lugar certo. Para repor fragmentos de ossos que faltavam fêz enxertos novos com



Foto recente de Jacqueline Auriol

ossos retirados de meus quadris.

Foi uma experiência torturante. No fim, Ginetet colocou-me uma tala de prata no maxilar, um molde de gesso na cabeça e sujeitou tudo bem apertado, mas não completamente, pois êle tinha idealizado um mecanismo engenhoso que me permitiria mover a mandíbula sem mexer nos ossos que se estavam curando. Fiquei assim durante dois longos meses.

Quando deixei o Hospital Foch estava curada. É claro que ainda não

tinha nariz, nem o malar esquerdo, nem queixo. Mas Ginetet deu-me esperança.

—Eu conheço o homem que você precisa—disse-me um dia.—Um americano, um dos melhores especialistas em cirurgia plástica do mundo, John Marquis Converse. Êle vem a Paris todos os anos. Gostaria de vê-lo em sua próxima visita?

Enquanto esperava pelo Dr. Converse, retornei à minha vida de piloto. Com tôda a minha angústia por estar desfigurada—eu ainda quase não me atrevia a mostrar-me—a tentação do céu era mais forte. Depois de algumas horas de prática ataquei as acrobacias aéreas e fiquei radiante ao descobrir que meus reflexos voltaram quase imediatamente.

Afinal, no verão de 1950, chegou o Dr. Converse. Passou várias horas me examinando e me deu notícias maravilhosas. Se eu fôsse para os Estados Unidos para uma série de operações, êle poderia restituir o meu rosto ao seu estado normal.

Fui em setembro e o Dr. Converse começou imediatamente. O trabalho principal foi feito durante aquela visita inicial, que durou seis meses. Mas voltei a Nova York também no outono de 1951, depois em 1952 e, finalmente, em 1953—16 operações ao todo. As operações eram muito longas, até de quatro ou cinco horas, e constituíam um esforço considerável, pois eram realizadas às vezes com anestesia local.

A cirurgia de “conserto” não é um espetáculo bonito. Mas com o

tempo fiquei tão acostumada que mantinha os olhos abertos e observava com interêsse imenso. O Dr. Converse é um escultor de talento extraordinário. Deviam ver suas mãos delicadas formarem um nariz de fragmentos minúsculos de cartilagem tirados de uma orelha! Usando fotografias minhas de antes do acidente, êle tentava moldar um rosto nôvo pelo antigo. Meu rosto atual ainda difere do outro,* mas eu me "reconheço". O que o Dr. Converse conseguiu foi além de tôdas as expectativas.

Entre operações, eu tinha permissão de deixar o hospital. Durante um dos períodos mais longos comecei a treinar para obter minha licença de piloto de helicóptero, usando um aparelho generosamente pôsto à minha disposição pelo falecido Lawrence D. Bell, então presidente da Bell Aircraft Corporation. Os vôos eram uma grande ajuda psicológica para mim, e o meu único problema real era um cinegrafista que filmava todos os meus atos. Quando êle me disse que recebera ordens do Sr. Bell pessoalmente, fiquei duplamente contrariada: eu não tinha desejo de ser explorada para publicidade. Mas em atenção à bondade de Larry suportei o fotógrafo pacientemente.

Em 23 de janeiro de 1951, depois de 25 horas de vôo, recebi minha licença americana de piloto de helicóptero. Logo depois fiquei pronta para voltar para casa. Larry Bell deu

* O retrato de Madame Auriol da página 111 foi tirado oito dias antes do acidente.

um jantar em minha honra. No fim da festa êle se dirigiu a mim e disse confidencialmente:

"Querida Jacqueline, quando a conheci, você me disse que estava terrivelmente preocupada com a idéia de ver seus filhos outra vez com o seu nôvo rosto. Não se preocupe mais com isso. Êles já o viram. Aquêle cinegrafista que tanto a incomodou fêz apenas uma cópia do filme, que enviei ao seu marido. Seus filhos o viram. Tranqüilize seu coração, vá para casa. Êles estão esperando por você."

Quando, no dia seguinte, abracei meus filhos no Aeroporto de Orly, sem ler em seus rostos alegres nenhum sinal de surprêsa ou receio, eu disse a mim mesma que o mundo é um belo lugar, quando se podem encontrar nêle homens como Larry Bell e o Dr. Converse.

Emblema de Honra

VIVER... voar... Fortificada por êste duplo propósito, eu estava vencendo a minha batalha contra o sofrimento e o desânimo. E em continuação um sonho havia nascido: tornar-me piloto profissional e ser admitida como tal no Centro de Provas de Vôo em Brétigny-sur-Orge, onde trabalhavam os melhores pilotos de prova do país. Eu tinha consciência das dificuldades imensas. Mas já tinha decidido ajudar a minha própria sorte. Resolvi fazer nome no mundo da Aeronáutica apresentando algo espetacular.

Entre as pessoas que me visitaram



*Jacqueline Auriol e seus dois filhos,
Jean-Paul e Jean-Claude, 1952*

no hospital em Nova York estava o General Charles-François Lechère, chefe do estado-maior da Fôrça Aérea francesa. Ousadamente eu lhe tinha contado os meus sonhos, e então criei coragem e pedi-lhe um grande favor. Êle me autorizaria a tentar estabelecer um recorde de velocidade num dos novos jatos Vampire da Fôrça Aérea? Com extrema alegria para mim, o General Lechère disse que sim.

No dia seguinte à minha chegada a Paris contei meus planos a Guillaume. Disse-lhe também que desejava voar em Brétigny, onde êle já era instrutor. Guillaume olhou-me fixamente por alguns momentos, depois disse: "Certo. Vamos começar a trabalhar."

Após algumas semanas de treinamento, Guillaume concluiu que eu

estava pronta e dirigimo-nos para a base de provas de Istres, no sul. Minha meta era bater o recorde de velocidade feminino num circuito fechado de 100 km, em poder desde 1947 da americana Jacqueline Cochran, com a velocidade de 755,49 km/h.

O momento decisivo chegou a 11 de maio. O Vampire prateado, muito baixo e pequenino, estava esperando por mim. O vôo resultou calmo e logo terminou. Eu tinha diante de mim uma linha reta de 50 km até Avignon. Uma curva de 180 graus e em 7 minutos e 20 segundos eu completava o circuito. Reconheci a voz de Guillaume pelo rádio: "Ê o suficiente."

Quando desci da carlinga fui cercada por rostos sorridentes. Não havia dúvida. Minha velocidade fôra de 818,18 km/h, que batia bem o recorde de Jacqueline Cochran. Êste foi o comêço de uma longa competição entre mim e Jacqueline. Ela demonstrou sua cortesia nessa ocasião pedindo para mim o Troféu Internacional Harmon, um dos maiores prêmios por feitos aeronáuticos; recebi-o em 1952 das mãos do Presidente Truman.

Mas houve outra medalha que me deu alegria ainda maior. Quando desci do Vampire naquela tarde, um dos pilotos de prova tirou seu distintivo e me fêz presente dêle.

De Volta à Escola

ESSA PROEZA me permitiu ganhar a licença de pilôto militar. Nem o

recorde nem a licença eram suficientes para eu ser admitida no corpo de elite dos pilotos de prova; mas eu *estava* chegando perto. Agora tinha de obter um certificado de instrutor de planadores. Passei também alguns meses treinando vôo cego. Finalmente, Louis Bonte, o diretor de Brétigny, admitiu-me no nível mais baixo. Não pedi mais que isso.

Comecei tudo de novo, praticamente desde o começo. Adeus Vampires e outros monstros poderosos. Voiei em humildes monomotores de ligação, depois em transportes de motores múltiplos. Para evitar aborrecer meus companheiros de trabalho masculinos, mantinha-me o mais arredia possível e trabalhava para afastar qualquer idéia de amadorismo de suas mentes. Fui a primeira mulher a ser admitida como piloto em Brétigny e todos precisavam de tempo para se acostumarem a isso.

Finalmente, fui aceita como piloto do quadro. Estava na fôlha de pagamento; era uma profissional. Mas a parte mais difícil ainda estava por vir. A diferença entre um piloto do quadro de pessoal e um piloto de prova é a mesma de um pintor de domingos e um Picasso. É uma coisa inteiramente diferente—e eu desejava isso de todo o coração. Então um dia tomei coragem e perguntei a Louis Bonte:

—Acha que conseguirei algum dia me tornar um piloto de prova?

—Talvez—disse Bonte deliberadamente.—Quando puder obter votos suficientes.

Sua resposta cautelosa fêz-me compreender que os pilotos de prova do Centro não estavam ainda inteiramente convencidos de que eu merecia ser admitida entre êles. O Centro de Provas de Vôo de Brétigny é uma espécie de clube particular. É claro que nenhuma “votação” formal é realmente feita a favor ou contra um aspirante, mas um bom líder como Bonte sabia precisamente se seus homens estavam ou não prontos a receber uma recém-chegada em pé de igualdade. É imperativo que seja assim, para preservar o moral e a unidade da sua equipe.

Contudo, as palavras reservadas de Bonte me convenceram de que eu ainda tinha uma boa probabilidade de ser aceita. E, de fato, êle soube finalmente por rumores que corriam em Brétigny que os pilotos me tinham aprovado. Significava isso que eu estava realmente me aproximando da última etapa. Agora eu enfrentava exatamente os mesmos dois anos extenuantes de experiências que os pilotos homens tinham enfrentado: primeiro, depois de um ano de prova, o exame de admissão e, cêrca de um ano mais tarde, os exames finais extremamente difíceis que me habilitariam como piloto de prova.

E assim foi que, com 35 anos de idade, voltei à escola. Tôdas as manhãs, durante oito meses, eu assistia às aulas, lutando para reaprender Matemática e Física, Trigonometria e Tábuas de Logaritmos. Tôdas as tardes eu fazia meus vôos regulares como piloto do quadro. À noite,

quando chegava a casa, havia um professor à minha espera para me ajudar a vencer as obscuridades da Matemática. Minha vida nesse tempo era monástica; meu quarto no apartamento para onde me mudara com Paul e as crianças era tão nu como uma cela de convento. Lá eu me atracava com equações e gráficos que se tinham tornado os símbolos da minha nova vida.

O trabalho compensou: passei no exame. Estava agora oficialmente matriculada na escola de pilotos de prova, uma mulher entre sete homens.

Foi fixada a rotina: três horas de teoria tôdas as manhãs, depois uma quarta hora devotada a comentários e ao preparo dos vôos da tarde. Nós tínhamos de voar tôdas as tardes, percorrendo a escala de testes-padrões que um dia executaríamos em aviões experimentais. Na verdade, repetíamos cada vôo de prova três, quatro, até seis vezes, até têmos um domínio perfeito dêle.

Estávamos divididos em equipes. Todo verdadeiro piloto de prova é fruto da colaboração de uma equipe assim, sempre a mesma: piloto, engenheiro, observador de vôo e mecânico. E assim era exatamente como nossos grupos eram compostos na escola.

Ao fim de oito difíceis meses fizemos nossos exames finais. Passei respeitavelmente no meio de minha classe. Era agora o Piloto de Prova n.º 29, a única mulher piloto de prova profissional do mundo. E uma de

minhas maiores satisfações era que os homens dificilmente me davam qualquer atenção especial. Eu era *um* em seu mundo, haviam esquecido que eu era mulher.

Nunca fui mais feliz, e às vêzes até me regozijava por ter sofrido o acidente. Sem aquela tragédia eu talvez nunca tivesse tido a coragem e a fôrça para conquistar meu lugar nesta ordem de cavalaria, que para mim era a melhor de tôdas! Senti afinal que havia encontrado meu lugar na vida.

Exigindo o Máximo

NO MOMENTO em que eu entro em meu escritório no Centro de Provas de Vôo, torno-me outra pessoa. Atravesso a soleira da porta às 8h 30min da manhã. Ponho de parte sem dificuldade todos os problemas diários que não têm relação com o meu trabalho. Aqui tudo é preciso e planejado e não há lugar para as excentricidades da pessoa um tanto extravagante que eu sou em outros lugares.

Não me detenho no escritório. Mudo para um uniforme de aviador, freqüentemente um deselegante macacão "antigravidade" que detesto, mas que é indispensável em meu trabalho. Coberto de tubos infláveis, ajuda os pilotos a suportarem os tranços da gravidade a que são submetidos em seu trabalho. Dirijo-me então para a sala de meteorologia para estudar as condições do tempo. E de lá para o Contrôle de Vôo para esperar as minhas ordens.

O engenheiro-chefe dá-me uma

cópia do programa de provas. Então, arrastando meu pára-quedas, dirijo-me ao engenheiro de prova de vôo. Juntos estudamos o programa antes de eu me dirigir ao avião e decolar.

Quando eu e os outros pilotos voamos nessas máquinas, estamos longe de ser os "temerários" que o público gosta de nos imaginar. Sem dúvida o trabalho é perigoso, mas um piloto de prova é antes de mais nada um profissional que tem a boa sorte de fazer o trabalho de que gosta. Os pilotos de prova têm em geral mais de 30 anos, são invariavelmente aviadores veteranos, geralmente casados.

Depois que terminamos os vôos do dia, comparamos notas sobre os problemas e contratempos que encontramos durante as provas. Um piloto, por exemplo, pode ter tido

dificuldades com o trem de aterrissagem de um avião em experiência; outro sofreu falta anormal de oxigênio a grande altitude; outro teve dificuldades em controlar vôos em parafuso num aparelho de asas em delta. Tudo isso é repassado e lembrado, e nossas reuniões representam um conjunto inestimável de experiências coletivas. Muitas vezes o que aprendemos com elas salva nossas vidas.

"Azur 21, Dê Tudo!"

ENTRE 1951 e 1963 tomei o recorde mundial de velocidade feminino a Jacqueline Cochran cinco vezes, e cinco vezes ela o tomou de mim. A imprensa chamou a essa troca "a guerra das duas Jacquelines", expressão de que nenhuma de nós duas gostava. Pois os recordes

OPERA MUNDI



Jacqueline Auriol, piloto de prova, na torre do Contrôlo de Vôo em Brétigny

de aviação são muito complexos para serem reduzidos a uma luta entre dois pilotos.

Vejam, por exemplo, o primeiro recorde que estabeleci num Mirage III. Quando cheguei a Istres, em 15 de junho de 1962, para começar a treinar para o vôo, foi mobilizada uma equipe de 23 especialistas: mecânicos, cronometristas, operadores de radar, empacotadores de pára-quedas. Voando a uma velocidade supersônica, o Mirage não pode fazer uma volta de 180 graus como um pião girando, por isso meu vôo de 100 quilômetros seguiria um curso piriforme. Os pontos de entrada e saída eram os mesmos, nesse caso Istres. A base da pêra seria formada por uma curva larga que teria de ter um raio de 25 quilômetros e seria feita em volta de um certo número de pontos fixos: uma torre de igreja, um poste e outros pontos de referência.

Sendo obrigada pelas regras a voar por fora dêesses pontos escolhidos, era imperioso que eu me afastasse o menos possível dêeles quando fizesse a curva. Quanto mais me afastasse, maior seria a distância que teria de percorrer—e o vôo mais longo resultante diminuiria as minhas probabilidades de bater o recorde. Era função do controlador, Francis Lionnet, dizer-me quando eu deveria fazer a curva e se a devia fazer mais ou menos fechada. Êle podia “ver” os pontos fixos na tela do radar, ao passo que eu só podia ver o painel de instrumentos e um pedaço de céu.

Na semana que se seguiu à minha chegada, fiz vários testes de vôo. Logo me pareceu que eu podia bater a velocidade de 1.262 km/h de Jacqueline Cochran, pois fiz o trajeto em cada vez a cêrca de 1.696 km/h. Mas o avião podia fazer melhor que isso e eu também. Entretanto, o tempo passava depressa. O avião nos tinha sido emprestado pela Fôrça Aérea por apenas uma semana. Vinte e dois de junho era o último dia.

Naquela manhã tentei o recorde. Tudo ia maravilhosamente até ao momento em que eu comecei a curva sôbre Arles, um de meus pontos fixos. Passei por dentro em vez de ir em volta dêle. Não valeu.

Tentei dormir naquela tarde, mas não me foi possível dormir muito, e às 4h 30min estávamos todos de volta ao campo de aviação para a minha última tentativa. Acomodei-me e a decolagem correu sem novidades. O avião tinha de ganhar altitude e velocidade primeiro, e quando atingi 6.000 metros havia atravessado a barreira do som. Logo atingi a altitude desejada de 11.750 metros, no alto de um céu azul-escuro. Dirigia-me a Istres, o ponto inicial. Ouvi o comando do engenheiro de prova de vôo:

—Ligue o *afterburner*.

Com a mão esquerda segurei firmemente a alavanca preta, que aumentaria em 30% a pressão do jato, e empurrei-a resolutamente para fora. Senti uma aceleração tremenda nas costas.

—Trajetória 245. *Afterburner* li-



Jacqueline Auriol e o Mirage em que ela voou num recorde de 1.850,2 km/h, em junho de 1962

gado—disse eu para terra. E para mim mesma disse:—Agora estamos andando.

A voz de Lionnet se fêz ouvir. Em sua tela êle me seguia cada milímetro.

—Azur 21—recomendou êle usando meu nome de código—cinco graus para a direita. Está a 20 quilômetros do ponto de entrada.

A perto de 2.000 km/h lancei-me à frente à fôrça máxima. Meus olhos também voavam com velocidade supersônica de um instrumento para outro. Agora eu tinha de anunciar a altitude em que entrara na trajetória. De acôrdo com o regulamento internacional, eu tinha de deixar o circuito na mesma altitude elevada. Isso era para evitar que o pilôto

mergulhasse ao longo da linha de vôo para o ponto de saída, o que aumentaria sua velocidade e falsificaria o recorde.

Tudo estava acontecendo muito depressa agora. Lionnet gritou:

—Azur 21, trajetória 270.

Uma leve pressão na alavanca de comando para a esquerda e fiz a correção. Outra vez sua voz:

—Azur 21, pronta para a curva.

Essa era a parte mais difícil do vôo: segura à alavanca de comando, movendo-a para junto ou longe de mim com pressão cuidadosamente controlada, todo o tempo obedecendo à voz de Lionnet sem atrasar uma fração de segundo.

—Azur 21, mais aberta, mais aberta.

Diminuí um pouco a pressão. Durante a curva minha velocidade diminuiu quase que 300 km/h. Mas recuperei-a.

—Azur 21, dê tudo! Está bem!

Faltavam seis quilômetros a cerca de 2.000 quilômetros a hora—quanto tempo leva isso? Quase imediatamente ouvi a voz de Lionnet gritar em triunfo:

—Ponto de saída!

Pela entonação compreendi que êle tinha divisado a vitória na tela.

Segui em frente. Lentamente meu estado de tensão diminuiu. Comecei a notar o suor no meu rosto sob a máscara de oxigênio. Tinham-se passado apenas 23 minutos desde a decolagem. E dêsses só 3 minutos e 29 segundos foram necessários para o recorde pròpriamente.

Meus mecânicos foram os primeiros a me cumprimentar quando voltei. De pé em suas escadas de cada lado do aparelho, esperaram até que o capô do Mirage se levantou.

—Um tempo fantástico!—gritaram.

O resultado oficial ainda não tinha sido calculado, mas todos sabiam que eu tinha feito cerca de 1.800 km/h. A cifra oficial foi ainda melhor: 1.850,2 km/h, mais de 588,1 km/h acima do recorde de Jacqueline Cochran.

Era um recorde do qual podíamos todos ficar orgulhosos, e naquela noite a equipe se reuniu com nossos amigos na base. Juntos celebramos um triunfo que não era somente meu, mas nosso.

Parafuso!

TIVE OS MEUS acidentes e quase-acidentes como piloto de prova. Um dêles por um fio não foi fatal.

Eu tinha decolado num nôvo jato *Mystère IV* para ensaiar uma exibição de acrobacia marcada para o dia seguinte em Munique. Como parte do programa eu planejava ultrapassar a barreira do som. Naquele tempo o estouro sônico era ainda uma grande novidade. Ansiosa por ultrapassar a barreira bem sôbre o campo de aviação—de modo que os espectadores pudessem ver o avião e ouvir o estouro ao mesmo tempo—decidira praticar o mergulho de nariz com localização precisa. Isso significava fazer pontaria com o avião como se faria com uma espingarda e ultrapassar a barreira no momento preciso em que o mergulho passava sôbre a multidão no campo.

A 12.000 metros comecei meu primeiro mergulho e localizei meu estouro sônico diretamente sôbre a pista.

—Bom—irradiou Guillaume, que estava seguindo meu vôo do controle de terra.

Subi para um nôvo mergulho. Outra vez o tempo foi perfeito. Pela terceira e última vez dirigi o nariz do *Mystère* para o céu. A 10.500 metros entrei em contato com Guillaume.

—Pronta—disse-lhe eu.

Desta vez eu ia levar o *Mystère* diretamente num mergulho quase até ao nível do solo.

No comêço do mergulho empurrei a alavanca de comando para a frente e comprimi o estabilizador, o que, na maioria dos jatos ultra-rápidos, dá um equilíbrio longitudinal dos comandos duplamente eficaz. Mas o meu estabilizador emperrou na posição de nariz para cima e o avião começou a rodopiar no mergulho.

Empurrei a alavanca de comando em outra posição, mas o parafuso foi-se tornando cada vez mais rápido, cada vez mais violento. Agora eu o estava realmente sentindo. Como meu indicador "G" mostrou mais tarde, eu ia alcançar uma aceleração de 12 Gs dentro de poucos segundos. Não teria de esperar muito pelos efeitos de tal aceleração. Primeiro viria a perda da visão, depois a perda de consciência.

Imediatamente antes de perder os sentidos, falei pelo rádio:

—Não posso mais segurar o avião.

Não sei quanto tempo fiquei inconsciente. Ninguém sabe. Talvez uns 30 segundos, talvez menos.

Enquanto eu estava inconsciente, o avião fêz tudo o que quis. Primeiro, deve ter entrado num parafuso mais e mais violento e então deve ter começado a dar voltas em espiral, fazer *loops* e virar de cabeça para baixo. Com tôdas essas voltas e *loops*, perdeu a velocidade; a aceleração centrífuga diminuiu em consequência, e eu voltei a mim.

Compreendendo que êles não sabiam em terra o que estava acontecendo, disse-lhes:

—Tenho um problema no estabi-

lizador. Está emperrado na posição de nariz para cima.

Mais uma vez alerta, comecei a fazer tudo o que sabia para deter o parafuso incorreto em que eu estava. Num avião de asas retas, um parafuso normal pode ser detido facilmente fazendo voltar os comandos à posição central. Mas o *Mystère IV* tinha asas em flecha e nada que eu fizesse dava qualquer resultado. Eu rodava em tôdas as direções, virava de cabeça para baixo, caindo e rodopiando em todos os ângulos.

De repente lembrei-me de um almôço em que estivera havia apenas uma semana em Bordéus com um companheiro de trabalho que tinha experimentado aquêle mesmo avião.

"Tive dificuldades com um parafuso", dissera êle. "Lembre-se, Jacqueline, de que você não pode detê-lo da maneira usual. O que tem a fazer é acelerar o parafuso ao máximo pondo tudo—pedais do leme de direção, coluna de comando, tudo—dentro do parafuso. Então o avião mergulhará de nariz e você poderá trazer os comandos à posição central e sair do parafuso."

Não gosto muito de usar a palavra "milagre", mas êsse encontro casual uma semana antes, o fato de meu colega ter feito a prova do parafuso num *Mystère IV* e ter encontrado essa dificuldade, o fato de a minha vida depender de tudo isso—que outro nome se pode dar a estas coisas? E a que devo atribuir o fato de, poucos dias antes de meu vôo, êste mesmo avião ter sido usado para dis-

paros de foguetes e para êsse fim terem-lhe reforçado os encaixes das asas? De outra forma êle nunca teria suportado os movimentos extravagantes que fizemos juntos; simplesmente se teria desintegrado em pleno ar.

Fiz a manobra que me fôra descrita e o parafuso tornou-se normal novamente. Então, no momento certo, por puro reflexo, levei os comandos à posição central, e funcionou. Eu ainda estava num mergulho de nariz indo diretamente para o solo, mas não estava mais num parafuso.

Podia ver agora claramente pela primeira vez desde que o parafuso começara, e via o chão avançando ao meu encontro a uma velocidade vertiginosa. Eu estava perto demais; parecia não haver espaço suficiente para manobrar. Certa de que iria morrer, puxei a alavanca de comando para trás com tôda a minha fôrça, desliguei a máquina, fiz tudo o que eu sabia e . . . o nariz virou para cima e eu passei por cima do campo a poucos metros do solo.

Fiquei feliz! Fiquei *muito* feliz!

Aterrei com um avião que ainda tinha asas, mas que na realidade estava quase completamente inutilizado devido às terríveis pressões a que fôra submetido. Rodei pela pista até à área de estacionamento, onde pude ver Guillaume e os mecânicos. Estavam brancos. Caí nos braços dêles.

No dia seguinte fui ao espetáculo aéreo de Munique. Os espectadores jamais poderiam adivinhar que 24

horas antes a mesma manobra que realizei para êles quase me tinha custado a vida.

Em Boa Companhia

A NÃO SER que a morte chegue muito perto, nós nunca pensamos nela. Mas algumas vêzes ela acontece diante dos nossos olhos. Lembro-me de uma tarde de sol em Brétigny quando Guillaume e eu estávamos sentados olhando pela janela do nosso escritório. A distância ouvimos o grito estridente de um jato. De repente Guillaume gritou: "Êle se vai matar!" Uma fração de segundo depois vimos o avião se espatifar, e depois chegou aos nossos ouvidos o som da explosão. Fumaça e chamas se ergueram do campo.

De todos os pilotos de prova que conheci, mais de metade já está morta. Dos sete homens da minha classe, quatro desapareceram. Mas nenhum dêsses homens está esquecido. Quando falamos a respeito dêles, é como se ainda estivessem vivos. A existência de um pilôto de prova seria insuportável de outra forma.

Quando morre um pilôto, não voamos muito nos dias que se seguem. Por um acôrdo tácito, essa é uma ocasião para meditação, para recordar. Nos últimos ritos raramente há grandes discursos, mas todo pilôto de prova da França procura vir dizer adeus, tenha ou não conhecido o aviador morto.

Depois os pilotos se reúnem. O almôço começa na mesma atmosfera deprimida da cerimônia fúnebre.

Gradualmente, porém, o tom muda, as vozes se elevam, começam as lembranças e anedotas sôbre o morto, por vêzes elogiosas, ocasionalmente absurdas. Pelo fim do almôço a reunião é um pandemônio, uma exibição de fogos de artifício de reminiscências, sem lugar para tristeza.

No decorrer da refeição a unidade do nosso pequeno grupo, quebrada um momento pela morte, torna-se um todo outra vez, como se nosso camarada perdido estivesse novamente conosco.

Ninguém expressou melhor êste sentimento que manifestamos a respeito da morte do que Yves Brunaud, um de meus inúmeros camaradas mortos no ar. Dois ou três anos antes de morrer, Brunaud fêz seu testamento, e a sua beleza e simplicidade são o mais belo monumento que conheço à memória daqueles que morreram e no entanto continuam tão vivos:

“Sejam quais forem as circunstâncias de minha morte, peço que minha família seja poupada à angústia das longas cerimônias oficiais.

“Que meus restos mortais sejam trazidos o mais depressa possível para a casa da nossa família e que tenham o mais simples sepultamento cristão.

“Que meus amigos e companheiros não recebam isso como um insulto aos testemunhos tradicionais de condolências, mas como um desejo

de voltar à paz da vida familiar que eu sempre amei acima de tudo.

“Que especialmente aquêles que sabem rezar rezem por mim e que os que não sabem tentem aprender.

“Que todos aquêles a quem eu possa ter ofendido por violência, indiferença ou fraqueza me concedam seu perdão e que peçam a Deus que me conceda o Dêle.

“Que tudo o que possuo vá para minha mulher para ajudá-la a criar nossos filhos como homens e mulheres dignos do nome.”

É o espírito de homens como Brunaud que me faz sentir que voar é um milagre e uma alegria permanentes. Sua magia é tão irresistível para mim hoje como quando empreendi o primeiro vôo. E sinto-me cheia de profunda gratidão ao pensar que, se eu fôr morta, serei lembrada nos corações e mentes de meus camaradas. Enquanto houver pilotos de prova, serei um dêles—em boa companhia.

Jacqueline Auriol alcançou sua melhor velocidade—uns vertiginosos 2.038 km/h num caça a jato Mirage III-R, em junho de 1963—quando tinha 45 anos. Hoje ela está semi-aposentada como piloto de prova e dedica-se a demonstrar aviões e equipamentos franceses pelo mundo. Com esta finalidade, estêve no Brasil em julho de 1966.

(Tradução de Marília Nunes)

