



Charles Augustus Lindbergh, Jr.

(Detroit, 4 Febbraio 1902 – Maui, 26 Agosto 1974)

BIOGRAFIA

La figura di **Lindbergh**, che poi gli agiografi hanno soprannominato «Lone Eagle», l'aquila solitaria, è emblematica di un certo modo americano di concepire l'aviazione negli anni Venti, quando il confine tra la più alta professionalità ed il più temerario dilettantismo era veramente labile.



Lindbergh nacque il 4 febbraio 1902 a Detroit (Michigan) da una famiglia di origine svedese. I Lindbergh erano benestanti (il padre deputato e la madre professoressa) ma Charles volle assolutamente «farsi da solo» e, infatti, tutta la sua giovinezza fu caratterizzata da acrobazie finanziarie. Abbandonò gli studi di ingegneria per dedicarsi al volo, iscrivendosi ad un corso che garantiva il «solo flight» in otto ore per 500 dollari. Arrivato al momento del primo decollo, Charles dovette rinunciare perché non aveva i soldi per pagarsi l'assicurazione. Tuttavia spese gli ultimi 100 dollari che gli erano rimasti per comperarsi un paracadute. Con questo si esibì per due anni nel Midwest come «stuntman» con l'appellativo di Daredevil Lindbergh. Vendendo la motocicletta e rassegnandosi all'idea di chiedere un prestito a suo padre, mise insieme altri 500 dollari, con i quali comprò un vecchio biplano Curtiss JN-4 Jenny da 90 HP con il quale completò

come autodidatta il suo corso di pilotaggio. E' difficile «categorizzare» quest'aspetto del carattere di Lindbergh che era allo stesso tempo un tenace pianificatore. Studiava i problemi a lungo e in profondità ma, alla fine, accettava dei rischi ai quali pochi altri si sarebbero assoggettati. Con la sua attività effettuò circa 300 ore di volo poi, nel 1924, decise che arruolandosi nell'Air Service dell'US Army avrebbe beneficiato, gratuitamente, di un addestramento più professionale.

La fortuna è una componente alla quale si può credere o meno; in ogni caso, se essa esiste Lindbergh ne usufruì in più occasioni, come quando, durante un volo d'addestramento nell'esercito il suo aereo divenne incontrollabile a seguito di una collisione. Charles non ebbe problemi a lanciarsi con il paracadute e solo a terra apprese che il suo corso era il primo nel quale fosse stato introdotto l'uso di questo dispositivo di salvataggio.

Ma anche l'US Army attraversava un periodo di difficoltà economiche e l'addestramento era limitato. Charles si dimise ma rimase nella National Guard, dove ottenne il grado di capitano. Trovò lavoro come pilota e dal marzo 1925 fu impegnato in voli postali su una distanza di 460 km.

Fu durante quest'attività che Lindbergh si ritrovò ad esaminare la possibilità di concorrere al premio di 25.000 dollari che l'uomo d'affari Raymond Orteig aveva messo in palio per chi avesse compiuto la traversata dell'Atlantico da solo tra New York e Parigi o viceversa. In effetti è bene precisare che nel 1926, quando l'«aquila solitaria» cominciò a pensare all'idea della sua storica impresa, traversare l'Atlantico in volo era già riuscito a molti, 91 tra piloti, uomini d'equipaggio e passeggeri, ma nessuno lo aveva ancora fatto da solo, senza scalo, con un «più pesante dell'aria» non idrovolante e sull'Atlantico del Nord.

Quando ci provò René Fonck, l'Asso francese della prima guerra mondiale nel settembre 1926, ed il suo aereo si distrusse in decollo, Lindbergh cominciò a pensare che ci sarebbe riuscito.

Con un'esperienza di meno di 2.000 ore di volo, Lindbergh cominciò a cercare i soldi per farsi realizzare un aereo adatto. Investì i suoi risparmi (2.000 dollari) e ne ottenne altri 13.000 mediante la collaborazione di amici e appassionati come lui. Tutta la carriera di aviatore di Lindbergh fu segnata da condizionamenti economici: a quei tempi chi voleva fare voli impegnativi acquistava un trimotore Fokker o Sikorsky spendendo circa 100.000 dollari, ma Charles poteva permettersi solo un monomotore. Si rivolse a Bellanca ma senza esito e risposta negativa gli venne anche dalla Travel Air. Accettò invece la Ryan, che aveva un monoplano (l'M-2) da 6.000 dollari. Secondo i «desiderata» di Charles, l'ing. Donald Hall riprogettò l'M-2 creando lo **Spirit of St. Louis**, noto anche come **NYP** (New York-Parigi).

Il Ryan **NYP** era, dal punto di vista tecnico, non troppo lontano da un Cessna 182 postbellico: la visibilità, ad esempio, era quasi nulla e la strumentazione pressoché inesistente. Per contro Lindbergh, che nei suoi lunghi voli postali in assenza di visibilità aveva sviluppato un'ossessione per il carburante, aveva previsto di caricarne a bordo 1.700 litri, una quantità esuberante.

Charles era tutt'altro che digiuno di navigazione ma non aveva a bordo alcun ausilio, né una radio né un sestante (che non avrebbe saputo usare): solo l'orologio, due bussole, una carta di Marcatore, una con proiezione gnomonica, una con le linee di variazione magnetica ed una con i venti prevalenti.

Il decollo avvenne alle 7.25 (secondo altre fonti alle 7.52) del 20 maggio 1927 dall'aeroporto Roosevelt di New York. La rotta prevedeva il sorvolo della Nuova Scozia, alla volta dell'Irlanda e, quindi, un segmento verso Sud in direzione Parigi. Il volo è stato raccontato magistralmente da un film di molti anni fa mettendo in luce come il maggior problema affrontato dal pilota solitario sia stato quello del sonno. Infatti Lindbergh si addormentò e solo la fortuna di cui abbiamo parlato prima gli permise di svegliarsi prima di infilarsi in mare, ritrovando la direzione giusta. Incredibilmente, all'arrivo sulla costa irlandese la sua posizione differiva di soli 8 km da quella stimata.

Alle 22.22 del 21 maggio, dopo 33 ore, 30 minuti e 28 secondi volo (media 188 Km/h) lo **Spirit of St. Louis** atterrò a Parigi-Le Bourget, più o meno sul piazzale antistante l'attuale sede del Musée de l'Air, a conclusione di una trasvolata di 5670 km. Non fu il primo attraversamento dell'Atlantico, ma fu, senza dubbio il primo della storia dell'aviazione portato a termine da un uomo solo.

È difficile dare una valutazione obiettiva sull'impresa, soprattutto se si pensa che Lindbergh non sapeva neppure dove si trovasse l'aeroporto di Le Bourget, ma gli anni Venti erano molto diversi da oggi. Nella trasvolata solitaria di Lindbergh ci fu senz'altro molta improvvisazione ed anche un pizzico di follia ma «Lone Eagle» ebbe modo di provare le sue capacità tecniche, soprattutto in fatto di lunga navigazione.

Dopo il celebre dramma che colpì la sua famiglia (il rapimento e l'uccisione del figlioletto di due anni) Charles si trasferì in Europa, fino a che fu richiamato dall'esercito americano alla vigilia della seconda guerra mondiale, ed entrò in servizio attivo come colonnello nell'aviazione militare americana. Nel 1943 diventò istruttore dei piloti del Vought F4U Corsair della Marina e nel 1944, dopo un periodo di lavoro in Florida per collaudare diversi tipi di nuovi aerei, tra cui il bombardiere B-29 Superfortress della Boeing, ricevette il permesso di recarsi nell'Oceano Pacifico per studiare i Corsair in azione. Dopo il conflitto Lindbergh fu comunque autore di un altro grande colpo di coda, seppur in un altro campo: ritiratosi dalla vita pubblica si dedicò all'attività di scrittore che gli valse addirittura il **Premio Pulitzer** nel 1954. Morì di tumore al sistema linfatico il 26 luglio 1974 a Hana, un villaggio delle Hawaii dove si rifugiò per una breve vacanza.

