

## Speciale

**A 80 anni  
dalla traversata  
New York-Parigi**

di Mario Bazzani

*Lucky Lindy, così lo avevano soprannominato i suoi amici e i giornalisti che dopo la storica traversata iniziarono a scrivere di lui e della sua incredibile impresa. Più che fortunato il giovane pilota doveva essere in coscienza, pensarono molti quando seppero che era intenzionato ad attraversare da solo l'immensa distesa d'acqua che si estende tra gli Stati Uniti e l'Europa a bordo di un aeroplano monomotore per aggiudicarsi il premio messo in palio nel 1919 da Raymond Orteig, un emigrato che aveva lasciato la Francia pochi anni prima e si era arricchito in America.*

*Figlio di emigranti svedesi Charles Augustus Lindbergh nacque a Detroit il 4 febbraio 1902. Nel 1912 accompagnato dal padre ebbe l'occasione di vedere per la prima volta gli aeroplani che partecipavano a uno dei tanti meeting organizzati negli Stati Uniti. Il ragazzino rimase così affascinato dallo spettacolo che da quel momento in poi alla classica domanda "Che mestiere vuoi fare da grande?" egli risponderà senza esitazione "Il pilota d'aeroplani!"*

*Nel corso della prima guerra mondiale il ragazzo frequentò le scuole dell'obbligo, quindi nel 1920 si iscrisse all'università del Wisconsin per seguire una formazione d'ingegnere. Nel febbraio del 1922 lasciò però gli studi per frequentare una scuola di volo del Nebraska, dove salì per la prima volta a bordo di un aeroplano in qualità di passeggero.*

*Nel marzo del 1923 ricevette dal padre 900 dollari per acquistare un aeroplano Curtiss "Jenny",*



Pronto al decollo

Negli anni Venti l'aeroplano, oltre che per il servizio passeggeri, iniziò ad essere utilizzato intensamente per il trasporto della posta. La Robertson Aircraft si lanciò in questo nuovo settore. Lindbergh, stimato per le sue capacità, diventò così pilota del servizio aerostale ed effettuò moltissimi voli. Fu durante queste missioni, effettuate anche con condizioni meteo estreme, che l'aviatore accumulò molte ore di volo. In pratica passò quasi più tempo in cielo che sulla terra!

Nel corso di questi voli maturò l'idea di attraversare l'Oceano Atlantico per aggiudicarsi il premio Orteig. Quest'ultimo avrebbe versato una ricompensa di 25'000 dollari a chi per primo avesse collegato direttamente via aerea New York e Parigi. Nonostante l'aviazione avesse compiuto notevoli progressi dal primo volo motorizzato compiuto dai fratelli Wright nel dicembre del 1903, l'impresa era tutt'altro che facile. Fino al 1925 nessuno aveva ceduto alla tentazione di lanciarsi nella rischiosissima trasvolata.

Convinto però che i tempi fossero ormai maturi, forte della sua esperienza, Lindbergh decise di lanciarsi nella sfida e iniziò a lavorare nottetempo al suo ambizioso progetto. Di tanto in tanto venne a sapere di altri piloti che avevano tentato invano. Tra questi vi fu anche l'asso francese della prima guerra mondiale René Fonck vittima di un terribile incidente durante la fase di decollo. Stracarico di carburante il suo trimotore Sikorsky S-35 non riuscì a staccarsi da terra e si sfasciò sulla pista incendiandosi. Episodi come questo non lasciarono indifferente Lindbergh, ma nemmeno lo distolsero dal suo obiettivo. Altri come lui stavano tentando l'impresa, occorreva quindi batterli sul tempo.

## Scetticismo

Dal momento che nessun aeroplano al mondo aveva un'autonomia così grande da rimanere in volo il tempo necessario per percorrere gli oltre 5'700 chilometri che separano New York da Parigi, Lindbergh fu costretto a farne costruire uno appositamente adatto allo scopo.

L'impresa più difficile fu però quella di trovare prima qualcuno disposto a finanziare quello che agli occhi di molti sembrava essere un puro suicidio. Il grande scetticismo era nutrito dal fatto che Lindbergh era intenzionato a utilizzare un monomotore. Molti ritenevano più sicuro un aeroplano plurimotore con un equipaggio di almeno due piloti.

*precedentemente impiegato dall'esercito come addestratore. Il 9 aprile successivo compì il primo volo solo a bordo. Nel frattempo, per arrotondare le sue entrate si esibì in vari circhi aerei, camminando avanti e indietro sulle ali oppure lanciandosi con il paracadute. Mise però presto fine a quella vita da scavezzacollo scegliendo una via più sicura per inseguire il suo sogno.*

*Nel 1924 si arruolò per conseguire il brevetto di pilota militare che ottenne brillantemente l'anno successivo classificandosi tra i primi della sua classe. Conclusa la formazione "Slim", ossia spilungone, un nuovo soprannome affibbiatogli dai cadetti a causa della sua notevole statura e dal suo fisico asciutto, iniziò a volare per la Robertson Aircraft Corporation di St. Louis.*

# Il volo dell'albatros



Slim aveva però un'altra opinione: l'aeroplano doveva essere affidabile, molto aerodinamico, leggero, robusto, di facile pilotaggio e soprattutto dotato di un buon motore dal consumo ridotto. Per risparmiare peso non volle montare nemmeno l'equipaggiamento radio, considerato da molti indispensabile, anche se un po' pesante.

## Lo Spirit of St. Louis

Grazie alla sua fama e alle sue conoscenze locali l'aviatore riuscì a convincere il comitato della Camera di commercio di St. Louis a stanziargli la somma di 15'000 dollari necessaria per costruire l'aeroplano. In seguito, dopo aver visitato vari costruttori, tutti scettici sull'idea di costruire un monomotore, Lindbergh finalmente nel febbraio del 1927 trovò la Ryan Airlines Corporation di San Diego in California, una piccola ditta entusiasta all'idea e disposta a costruire, per 6'000 dollari, l'aeroplano di cui aveva bisogno. Dopo un colloquio col direttore Frank Mahoney e l'ingegnere capo Donald Hall l'accordo venne siglato. L'aeroplano, derivato dal modello Ryan M-2 già in produzione, doveva essere completato in appena sessanta giorni. Da quel momento in poi Hall e i suoi collaboratori non conobbero più soste. Affiancati da Lindbergh che trasmise loro il suo entusiasmo e il suo innato ottimismo, i tecnici lavorarono ininterrottamente per terminare il più presto possibile l'apparecchio.

Si trattava di un elegante monoplano ad ala alta con struttura in legno e metal-

lo dotato di un carrello fisso e rivestimento misto fatto con pannelli di legno, alluminio e tela. L'aereo era equipaggiato con un motore Wright J-5C "Whirlwind" della potenza di 220 cavalli. Il peso a vuoto era di 975 kg, mentre quello a pieno carico era di 2'330 kg. Per ragioni di sicurezza Lindbergh fece montare l'enorme serbatoio di fronte al posto di pilotaggio ciò che però ostruiva completamente la vista in avanti. Per sopperire al problema un tecnico suggerì allora di installare un periscopio del tipo montato sui sottomarini. Complessivamente ci vollero 3'850 ore di lavoro per progettare, modificare e costruire l'aeroplano. Il Ryan Nyp (New York Paris) Spirit of St. Louis, come fu battezzato, venne terminato il 28 aprile 1927. Ricevette l'immatricolazione N-X-211 e fu dipinto di color argento. In segno di buon augurio i dipendenti della Ryan apposero la loro firma sul rivestimento del motore.

## Lo stress della partenza

L'8 maggio Lindbergh venne a sapere che i francesi Charles Nungesser (un altro asso della Grande Guerra) e François Coli erano decollati da Parigi diretti a New York a bordo di un aeroplano Levasseur P.L. 18 battezzato l'Oiseau Blanc. In quell'istante il mondo sembrò crollare addosso al giovane pilota e ai dipendenti della Ryan. In realtà i due non arrivarono mai a destinazione. La notizia del successo, apparsa sui giornali, si rivelò totalmente infondata. È probabile che il loro aeroplano precipitò in mare appesantito dal ghiaccio

formatosi sulle ali o in seguito a un guasto. Lindbergh non volle perdere altro tempo prezioso. Dopo aver testato con successo il nuovo monoplano pianificò immediatamente la sua partenza. Il 12 maggio decollò da San Diego e volò senza scalo attraverso gli Stati Uniti per poi atterrare a Long Island, New York. Involontariamente stabilì un nuovo record per la traversata più veloce degli Stati Uniti da costa a costa.

Tutto ormai era pronto per la trasvolata. L'aviatore attendeva soltanto che le condizioni meteo, tanto importanti per il suo successo, migliorassero. Il giorno tanto atteso finalmente arrivò. Per il 20 maggio il servizio meteorologico annunciava condizioni favorevoli. L'aeroplano nei trentadue voli effettuati aveva accumulato poco più di 27 ore di funzionamento. La notte che precedette il lungo volo l'aviatore non riuscì a chiudere occhio, colto dall'agitazione e dai brutti pensieri che gli attraversavano in continuazione la mente. Il mattino successivo arrivò sul campo di volo e iniziò gli ultimi minuziosi controlli. Con sé aveva unicamente lo stretto necessario per affrontare il volo.

## Sonno e allucinazioni

Dopo aver indossato la sua pesante tuta di volo posò per le ultime foto. Alle 7.40 il Wright Whirlwind venne avviato. Lindbergh manovrò l'aeroplano per portarsi in testa alla pista e prepararsi al decollo. Pochi istanti dopo azionò la leva del gas e lentamente il Ryan Nyp Spirit of St. Louis iniziò il rullaggio. L'aeroplano

si sollevò e dopo aver superato la linea di sicurezza entro la quale avrebbe dovuto staccarsi (o interrompere il decollo) l'aereo finalmente si sollevò e sorvolò di poco i cavi di una linea telefonica posta ai bordi della pista. La tragedia venne sfiorata per un soffio: Lucky Lindy!

Iniziò così il lunghissimo volo. Combattendo contro la stanchezza, il torpore delle membra, il sonno, le allucinazioni, il freddo, il pericolo del ghiaccio sulle ali, il disorientamento, senza alcun aiuto alla navigazione (lontanissimo e inimmaginabile l'avvento del Gps) e ogni tipo di guasto tecnico (in primis al motore) Lindbergh sorvolò la Nuova Scozia e centinaia di chilometri di mare aperto avvolto per ore dalle tenebre e dalla fitta nebbia. Avvicinandosi all'Europa il pilota vide sorgere il nuovo giorno. Alle 14 (ora europea), ovvero 26 ore dopo il decollo, scorse alcune barche da pesca al largo delle coste irlandesi. Un'ora più tardi dal finestrino poté ammirare di nuovo la terraferma. Controllando le sue mappe si accorse di essere fuori rotta di appena alcuni chilometri e in ampio anticipo rispetto all'orario previsto: si trovava all'estremo sud dell'Irlanda. Nel tentativo di arrivare sulle coste francesi prima del calare del sole, accelerò. Combattendo contro l'estrema stanchezza (era sveglio da oltre 50 ore!) Lindbergh sorvolò la cittadina francese di Cherbourg. Ormai solo poche centinaia di chilometri lo separavano dalla capitale francese. Risalì lungo la Senna e raggiunse Parigi dove atterrò in piena notte e non senza difficoltà alle 22.22. Erano passate 33 ore e mezza dal suo decollo a New York. Ce l'aveva fatta.

## Una folla all'atterraggio

Ad aspettarlo nel frattempo sull'aeroporto di Le Bourget si era accalata una folla di 100'000 persone che in preda all'entusiasmo corse incontro all'apparecchio ancora in moto. Il pilota fece appena in tempo a spegnere il motore che subito fu letteralmente tirato fuori dalla cabina per essere acclamato. Ci volle l'intervento della polizia per portarlo al sicuro e per evitare che l'aeroplano venisse distrutto dai cacciatori di souvenir che avevano già iniziato a strappare pezzi del rivestimento per conservare un ricordo di quella straordinaria impresa.

## La vita dopo l'impresa

*Ad attenderlo a New York 2 milioni di persone e 25'000 dollari*

Al suo rientro in patria Lindy venne accolto a New York da una folla di due milioni di persone. Il 16 giugno Raymond Orteig gli consegnò l'assegno di 25'000 dollari. Dopo una vita avventurosa e impegnata su vari fronti, segnata da momenti di gloria e da altri decisamente più oscuri come il rapimento e l'uccisione del figlioletto primogenito, Lindbergh si ritirò gradatamente dalla vita pubblica e si trasferì sull'isola di Maui alle Hawaii. Si spense dopo una breve malattia il 26 agosto 1974. Il Ryan NYP Spirit of St. Louis è conservato allo Smithsonian National Air and Space Museum di Washington D.C. dov'è esposto accanto al primo aeroplano dei fratelli Wright e a molti altri che hanno fatto la storia dell'aviazione.



'Slim' lo spilungone, il più alto nella foto