

Spirit

of St. Louis



Lindbergh y su esposa,
Ann Morrow,
fotografiados ante
el avión con
el que el piloto realizó
el vuelo Nueva York-París
el 21 de mayo de 1927.

21 DE MAYO, 1927

LINDBERGH

EL HOMBRE QUE ROMPIÓ LA BARRERA DEL ATLÁNTICO



Charles August Lindbergh tenía veinticinco años cuando decidió pilotar el «Espíritu de San Luis». La foto está tomada el mismo día de la partida.

ERAN las tres de la madrugada del 20 de mayo de 1927. En el aeródromo Roosevelt, de Nueva York, tres aviones esperaban el momento oportuno para despegar. Una espesa niebla cubría la pista, y desde hacía algunas horas caía una lluvia persistente. Desde hacía varios días, el mal tiempo se cebaba en el Atlántico. Y el gran océano era el escenario sobre el que se volcaba en esos días la atención mundial. El propietario de un hotel de Nueva York, Raymond Orteig, había ofrecido la suma de 25.000 dólares «de entonces» —cerca de un millón y medio de pesetas— al primer aviador que cruzara el Atlántico, desde Nueva York a París, sin escalas. La oferta databa de 1919, pero en esos ocho años habían fracasado todas las tentativas. Ahora, en ese brumoso mayo de 1927, tres aviones se aprestaban a la empresa; los nombres de los aparatos respondían al clima de euforia

nacionalista que se respiraba entonces en U. S. A.: «El América», «Columbia» y «El Espíritu de San Luis». El gran país se encontraba satisfecho: sus ciudadanos estaban convencidos de que vivían en el mejor de los mundos, pero sólo dos años después se produciría el aparatoso «crack» que desgarraría esas ilusiones. La aviación era por entonces un maravilloso juguete, un perfecto símbolo del país «más próspero y pacífico de la tierra». No es extraño que Mr. Orteig propusiera esa cuantiosa suma para el primer piloto que cruzara el Atlántico camino de París.

aquel despegue

En el aeródromo Roosevelt, los tres aviones seguían esperando. La niebla, lejos de aclararse, se espesaba cada vez más. En el interior de «El América», Richard Evelyn Bird aconsejaba a su

tripulación que tuviera calma: en cuanto se descorriese un poco el velo de bruma despegarían; Clarence Chamberlain y Lloyd Bertaud, los copilotos del «Columbia», tras una corta deliberación, habían llegado al mismo resultado: esperarían. Un poco más alejado de estos dos aviones se encontraba «The Spirit of Saint Louis». Era el aparato más pequeño, un monomotor sin radio ni sextante, con un peso que apenas excedía de los dos mil kilogramos; en la cabina se había instalado un periscopio para ampliar el campo visual. A bordo del aeroplano se encontraba el piloto, el único tripulante del «Spirit of Saint Louis», el hombre absolutamente decidido a llevarse los 25.000 dólares ofrecidos: rubio, muy alto, con aspecto adolescente. Se llamaba Charles Lindbergh, y lo único que se conocía de él hasta ese momento era su pasión por los aviones: se había ganado la vida en el cielo.

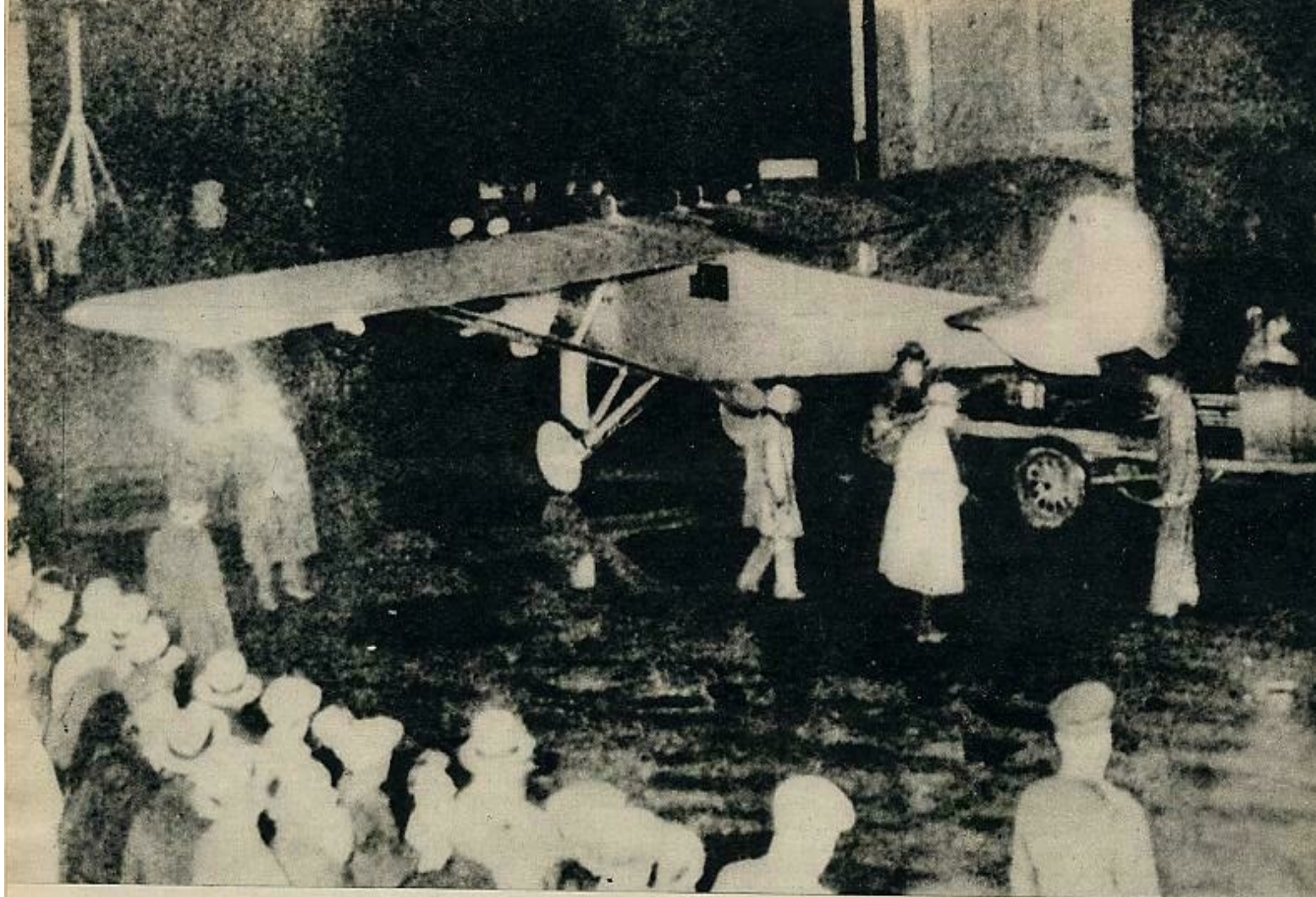
Lindbergh no esperó más: un poco antes de las ocho de la mañana, quebrando la espesa niebla, despegó del Roosevelt Airport. Esto sucedía hace exactamente cuarenta años. Al conocerse la noticia, y durante las treinta y tres horas y veintisiete minutos que duró la travesía, el mundo entero estuvo pendiente del acontecimiento. Tengamos en cuenta que, a la escala de la opinión popular de la época, el esfuerzo de Lindbergh representaba más que lo que haya podido significar para nosotros el vuelo de Gagarin. Lindbergh tenía confianza en sí mismo. Y el pueblo americano se encontraba representado en este joven que se atrevía a romper la barrera del Atlántico. Will Rogers, un popular periodista norteamericano, escribió el mismo día que Lindbergh se encontraba viajando: «Es un asunto serio. Un joven norteamericano, tímido y atractivo, se halla en estos momentos sobre el Atlántico, en algún lugar en el que ningún ser humano se ha aventurado nunca solo». Más que «El Espíritu de San Luis», era el espíritu de América entera el que volaba con Lindbergh.

el peor enemigo

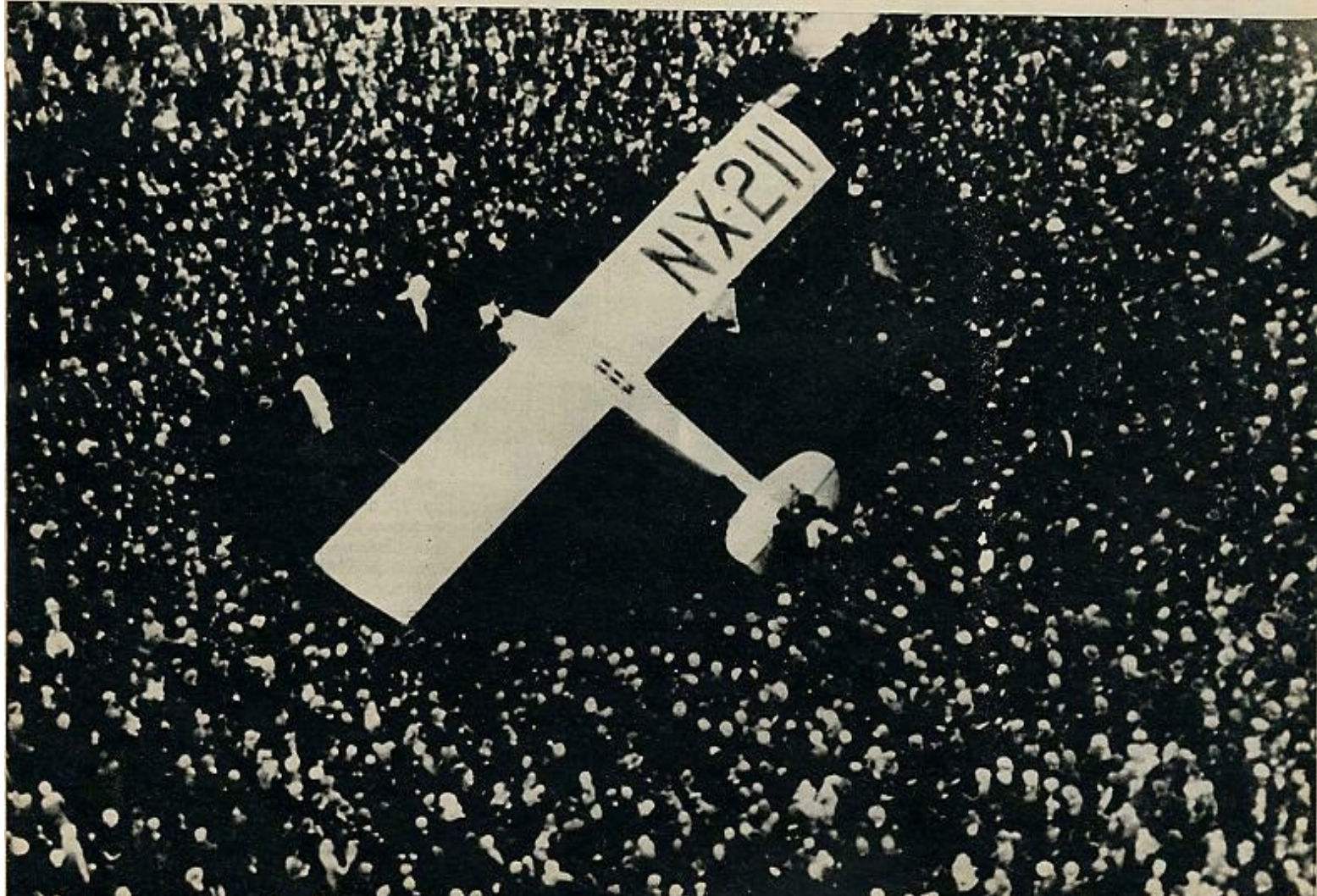
Cinco sandwiches de jamón y pollo, algunas raciones del Ejército americano y dos litros y medio de agua: éstas eran las provisiones del joven piloto. Y mil setecientos siete **SIGUE**



Una foto histórica: el momento en que Lindbergh se dispone a entrar en su avión para emprender el vuelo.



Entre la foto superior y la inferior han transcurrido más de treinta y tres horas. En la primera, el avión de Lindbergh momentos antes de despegar del aeropuerto Roosevelt. En la segunda, la multitud rodea al «Espíritu de San Luis» a su llegada a la pista de Le Bourget: Lindbergh había vencido al Atlántico.



litros de combustible. La suerte estaba echada. Los oficiales del campo de aviación habían tratado de disuadir a Lindbergh. A partir del momento que despegó, perdieron contacto con él: en el aire se cumplía la singladura del héroe solitario. El sueño fue su peor enemigo durante todo el viaje. Y la niebla constante. Sólo entre Cap Cod y Nueva Escocia tuvo un momento de visibilidad. De Nueva Escocia a Terranova vio enormes pedazos de hielo flotando en el agua. Los icebergs le aterraban, confesaría más tarde.

Al llegar la noche, con la salida de la luna, pudo orientarse un poco mejor. Lindbergh se encontraba a gusto a bordo de su aparato; en definitiva, estaba realizando su máxima aspiración: lograr lo que no había conseguido ningún piloto en ocho años de esfuerzos. El se había preparado concienzudamente. Toda su vida desfilaba ante él en esas horas solitarias.

Había nacido en Detroit (Michigan), en 1902. Sus padres eran emigrantes suecos. Charles Augustus Lindbergh cursó sus primeros estudios en Little Falls (Minnesota). En la Universidad de Wisconsin empezó a estudiar ingeniería civil, pero lo abandonó en 1922 para realizar un breve aprendizaje de piloto. Compró una avioneta de entrenamiento por 500 dólares y dos años más tarde se enroló en el Air Service Reserve. Ascendido a teniente en 1925, realizó su primer vuelo en 1926 desde San Luis a Chicago como piloto del Servicio Postal Aéreo.

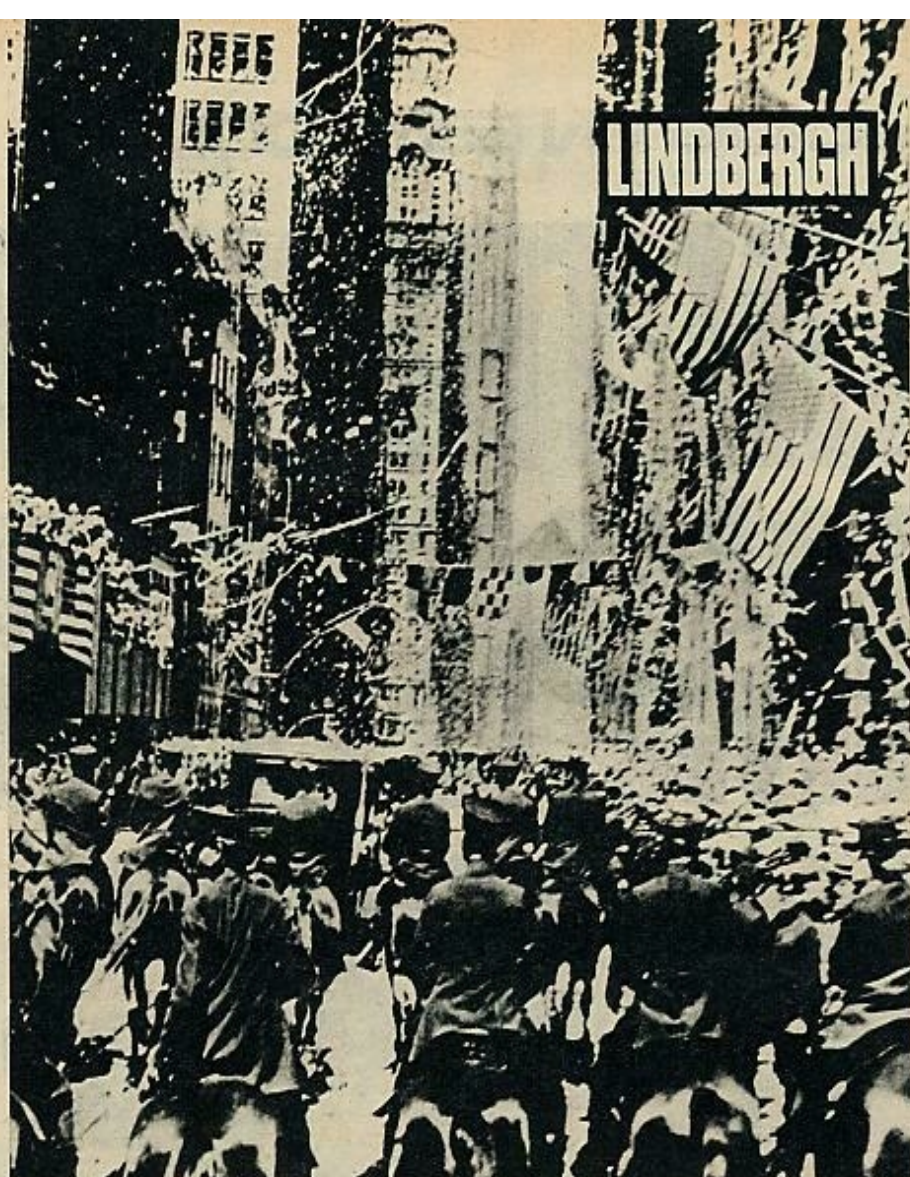
Lindbergh tenía veinticinco años cuando decidió optar a los 25.000 dólares ofrecidos por Orteig. Buscó apoyo financiero y diseñó la construcción del monoplano que pensaba tripular. Por de pronto, voló desde San Diego (California) hasta Curtiss Field (Nueva York) para establecer un record en la travesía de costa a costa de los Estados Unidos.

La llegada

A las 8 de la noche del 21 de mayo de 1927, treinta y tres horas y veintisiete minutos después de haber despegado de las costas americanas, «The Spirit of Saint Louis» aterrizaba en el aeropuerto de Le Bourget. Miles de parisinos desbordaron las barreras de policías para acercarse al aparato. Sacaron en hombros a Lindbergh y los fanáticos coleccionistas desgarraron materialmente el débil armazón del aeroplano.

El piloto fue recibido triunfalmente en la Cámara de Diputados, el presidente de la República, Gaston Doumergue, le impuso personalmente la Legión de Honor, hecho sin precedentes para un ciudadano americano. Más de cincuenta mil personas concentradas en Hôtel de Ville aclamaron al joven aviador. El embajador americano en París telegrafió al presidente Coolidge: «Si hubiésemos buscado deliberadamente un hombre para representar la juventud, la intrepidez y la aventura de América, no habríamos encontrado nunca el equivalente del coraje divino e ingenio de este muchacho».

El Presidente de los Estados Unidos envía el «Memphis», navío de guerra, para que hagan la travesía de regreso el héroe nacional y su aparato. Lindbergh es ascendido a coronel de la Reserva Aérea. Veintiún cañonazos le reciben desde Manhattan: honores de Jefe de Estado. En Broadway se agolpan cinco millones de personas para seguir el cortejo de Lindbergh. Los americanos tienen un ídolo al que llaman el Águila Solitaria. Entre mayo y junio de ese mismo año recibe 3.500.000 cartas, propuestas de trabajo, declaraciones de amor... La fundación Guggenheim patrocina sus viajes aéreos a setenta y cinco ciudades norteamericanas. Como repre-



A su regreso a los Estados Unidos, se le tributaron honores de Jefe de Estado. En la foto, las calles de Nueva York repletas de gente ansiosa de ver a su héroe, al que se bautizó con el sobrenombre de «Águila solitaria».

sentante del Gobierno, y en viaje de buena voluntad, vuela a Méjico, América Central e Indias Occidentales. Escribe un libro, «We» —Nosotros (es decir, su avión y él)—, que tiene un fabuloso éxito editorial.

En 1928 se contrata como piloto en una compañía de líneas aéreas transcontinentales. En 1929, siendo asesor técnico en la sección aeronáutica del Ministerio de Comercio, se casa con Anne Spencer Morrow, hija del embajador americano en Méjico.

un hombre tímido

El 1 de marzo de 1932 es raptado y asesinado el primer hijo del matrimonio. Para escapar a la aparatosa publicidad que siguió al proceso, Lindbergh y su mujer se trasladaron a Inglaterra. Allí trabajó como piloto con el doctor Alexis Carrel: juntos pusieron a punto un corazón artificial y escribieron en colaboración (1938) el libro «Culture of Organs». Su mujer también alcanzó cierta notoriedad como escritora, especialmente con su libro «Soledad al borde del mar».

Lindbergh regresó a su país poco antes de iniciarse la segunda guerra mundial, reingresando en el Cuerpo Aéreo, y manteniendo una activa postura en pro del aislacionismo: Lindbergh se hizo impopular en los Estados Unidos; el pueblo americano no le perdonaba a un héroe nacional que contrariase los intereses del Departamento de

Estado. Pero al producirse el ataque japonés a Pearl Harbour —7 de diciembre de 1941—, Lindbergh se presentó voluntario al ejército del Aire: fue destinado, en calidad de técnico, a la fábrica Ford de aviones militares. Luego fue instructor de los pilotos aliados y contribuyó al perfeccionamiento técnico de conservación del combustible de los grandes vuelos oceánicos.

Impresionado por su enorme prestigio, el mariscal Goering invitó a Lindbergh a visitar la Alemania nazi, ocasión que aprovechó el piloto para hacer espionaje en favor de su país. Pero este viaje tampoco agradó a la opinión pública norteamericana, que desconocía la misión que le había sido encomendada por sus superiores y que, una vez terminada la guerra reveló el general H. H. Arnold, manifestando que Lindbergh había sido el primero en poner sobre aviso a los altos mandos aeronáuticos sobre la amenaza aérea nazi y les convenció de la necesidad de modernizar con toda urgencia la aviación militar norteamericana.

Al finalizar la contienda, Lindbergh volvió a dedicarse a la asesoría de asuntos aeronáuticos y escribió (1948) «Of Flight and Life». Su aventura transoceánica estaba lejos. Vivía retirado de la publicidad, que había conseguido conjurar después del proceso por el asesinato de su hijo: el Águila Solitaria seguía siendo un hombre tímido.