

# Università Card. G. Colombo

## Corso: Storia del costume – Storia di donne

### AMELIA EARHART

(1897 - 1937)

La figura di Amelia Earhart è quanto di più affascinante e avvincente il XX secolo abbia potuto offrire. Lo spirito indomito che la animò fin da piccola la rese una donna temeraria e amante dell'avventura, desiderosa di spingersi sempre oltre in un ambito che fino a quel momento era stato dominato solo dagli uomini: il volo.

Il sogno di poter volare ha accompagnato gli esseri umani fin dai primordi. Poter superare i limiti del proprio corpo e la barriera della gravità è stato da sempre un desiderio innato e nel corso della storia i tentativi di vincere tutti gli ostacoli fino a riuscire nell'impresa furono molteplici.

La mitologia ci ha tramandato la figura di Icaro, che ricevette dal padre Dedalo delle ali fatte di cera e piume per evadere dal labirinto di Creta volando. Disobbedendo al padre che gli aveva consigliato prudenza, Icaro osò spingersi troppo in alto, finché i raggi del sole non sciolsero la cera lasciandolo precipitare in mare, dove annegò.

Mentre le vittorie ottenute dagli eroi greci venivano celebrate come intercessione della dea Nike, rappresentata nelle vesti di una fanciulla alata che volava sugli eserciti a decretarne i successi, una leggenda accompagnò anche la figura del mitico re Alessandro Magno che volò su un cocchio guidato da grifoni. L'immagine di Alessandro Magno in volo verso il cielo nelle iconografie cristiane e medievali rappresentava la superbia e la tracotanza di quegli uomini che osavano spingersi oltre i propri limiti per cercare di superarli, volendo conoscere più di ciò che era concesso loro.

Leonardo da Vinci nel XV secolo provò a creare la prima macchina volante osservando il mondo animale. Purtroppo però le sue ricerche non erano accompagnate dal progresso tecnologico (non si conosceva ancora la propulsione artificiale) ma anticipò di qualche secolo gli studi sulla meccanica.

Le prime scoperte sull'aerodinamica applicata risalgono alla metà dell'800 e si devono a Otto Lilienthal che progettò e creò diversi prototipi di macchine volanti.

Il primo aliante costruito direttamente da lui riuscì a coprire una distanza di circa 250 metri. Lilienthal morì durante uno dei suoi esperimenti di volo e sembra che le sue ultime parole furono: *“Bisognava pur affrontare qualche sacrificio”*.

A dieci anni di distanza da quell'impresa i fratelli Wright realizzarono i primi velivoli a motore.



Il 17 dicembre 1903 fu un giorno straordinario per la storia dell'aviazione e dell'umanità: l'aereo a motore Flyer progettato e costruito da Orville e Wilbur Wright, volò per circa un minuto atterrando senza problemi. Oltre al motore fu rivoluzionario l'utilizzo di timoni aerodinamici che consentivano al velivolo di opporsi al vento in maniera funzionale.

Nel giro di pochi anni si registrarono progressi enormi per migliorare tecnicamente i mezzi, come anche le abilità dei piloti. I primi aerei furono in grado di cambiare totalmente le abitudini della società. Vennero usati per scopi civili e militari e si rivelarono fondamentali durante la prima guerra mondiale.

Quando si parla della passione per il volo, dell'evoluzione dei primi mezzi, di coloro che si avventurarono nei cieli compiendo straordinarie imprese, si nota subito l'assenza di nomi femminili, come se i due mondi fossero completamente separati e destinati a non incontrarsi mai. Ma così non fu.

Anche le donne furono affascinate dalla possibilità di volare, di sfidare la gravità staccandosi da terra, di librarsi nell'aria esattamente come gli uomini. Ma tutto ciò che aveva a che fare con la ricerca ingegneristica, meccanica e tecnologica era di competenza maschile. Erano infatti pochissime le donne che riuscivano ad avere accesso a queste discipline.

Nella realtà però furono numerose le donne che arrivarono a sfidare i cieli, compiendo gesta non meno eroiche dei colleghi uomini, lanciandosi in imprese leggendarie. Le loro storie sono ancora oggi d'ispirazione e di esempio per tutte coloro che sognano di primeggiare in ogni ambito e disciplina.

Prima di arrivare alle aviatrici di inizi '900, ci furono donne che volarono su palloni aerostatici e mongolfiere. Una delle più celebri fu madame Blanchard che fu a capo del servizio aereo sia sotto Napoleone che in seguito sotto il regno di Luigi XVIII. Le sue esibizioni erano acclamate da tutta la corte ma proprio una di queste le fu fatale. Il 6 luglio 1819 la Blanchard doveva esibirsi nei giardini di Tivoli a Parigi e lo spettacolo prevedeva, oltre ai palloni aerostatici, lo scoppio di fuochi d'artificio. Raggiunta la quota prestabilita fu lei stessa ad azionare l'accensione dei fuochi. Ma probabilmente a causa di una fuga di idrogeno o forse per un'errata direzione dei bengala, il pallone prese fuoco e precipitò. In seguito fu considerata una delle prime martiri per il progresso dell'aviazione.

La prima donna a salire su un aeroplano fu **Thérèse Peltier**, durante un'esibizione che l'aviatore Leon Delagrè tenne a Torino. Durante un'ultima prova l'aviatore volle sperimentare il volo con un passeggero a bordo e la Peltier si avventurò sul velivolo, che compì un giro di circa 250 metri. Quel primo volo fu considerato un immenso successo e la Peltier venne ribattezzata «la première aviatrice du monde» anche se solo in seguito iniziò a prender lezioni specifiche e a provare a pilotare da sola.

La Peltier volò di fatto senza possedere una licenza. La prima ad ottenere un vero e proprio brevetto fu **Raymonde de Laroche** l'8 marzo 1910. L'anno dopo quella stessa data sarebbe stata scelta per celebrare la «Giornata internazionale della donna», nel tentativo di smuovere l'opinione pubblica sul tema dei diritti.

Erano sempre più numerose infatti le donne che rivendicavano i diritti politici e civili, essendo ormai inserite nel mondo del lavoro e collaborando attivamente alla crescita economica e alla capacità produttiva del paese. Il loro contributo fu fondamentale soprattutto durante il primo conflitto mondiale.



Nel campo dell'aviazione, fino a quel momento le donne avevano provato il brivido del volo per pura passione, ma pian piano alcune di loro vollero spingersi oltre. **Ruth Law**, che volava fin da giovanissima, durante la guerra chiese l'autorizzazione al presidente per poter partecipare alle operazioni delle truppe aeree. La richiesta venne respinta ma Ruth non smise di chiedere insistentemente il diritto delle donne di poter pilotare aerei militari, manifestando le proprie idee nell'articolo "Let women fly", dove sostenne che il successo femminile nell'aviazione dimostrava la loro idoneità a lavorare anche in ambito militare.

La Law sentì fortemente la competizione nei confronti degli aviatori maschi che, come racconta la stessa Amelia, *«per addestramento ed equipaggiamento viaggiavano molto più veloci, mentre le poche donne aviatrici lottavano per conquistarsi un piccolo posto nell'aria»*.

Per comprendere la personalità di Ruth basti pensare che nel 1916 compì la stessa traversata effettuata da Victor Carlstrom. L'aviatore aveva tentato di stabilire un nuovo record di volo senza scalo da Chicago a New York ma l'impresa era fallita a causa di un guasto ai tubi. La Law ci riuscì poche settimane dopo, coprendo la stessa rotta e arrivando trionfante a New York dopo aver consumato tutto il carburante a disposizione e atterrando davanti alla folla radunata per accoglierla a motori spenti. Si dedicò anche al volo acrobatico e le sue imprese, sommate all'eccentricità del personaggio, la resero così famosa che il presidente Wilson volle una sua esibizione durante l'inaugurazione delle nuove luminarie della Statua della Libertà. Ruth comparve dal buio sul suo aereo con le ali illuminate da torce e la parola Libertà chiaramente leggibile sulla parte inferiore del velivolo.

Batté diversi record anche in competizione con le altre (poche) donne aviatrici. Storica quella con la baronessa de Laroche che aveva stabilito dei record di altitudine subito superati dalla Law, in un botta e risposta avvincente. Alla fine si ritirò cedendo alle richieste del marito che desiderava per entrambi una vita più serena e tranquilla.

Un'altra impresa degna di nota fu quella compiuta da **Harriet Quimby**, la prima donna a ottenere un brevetto negli Stati Uniti. Nel 1912 fu anche la prima aviatrice a riuscire a sorvolare in solitaria la Manica sul suo monoplano. La traversata non fu semplice a causa di fittissimi banchi di nebbia che cercò di superare affidandosi solo a una bussola. Inoltre il velivolo non era dotato di paracadute ed era anche un modello piuttosto rudimentale.

Accanto a queste donne che erano riuscite a superare le barriere della diversità di genere si pone poi **Elizabeth «Bessie» Coleman** diventata celebre per essere stata la prima afroamericana a conseguire un brevetto internazionale.

Ossessionata dal desiderio di volare, Bessie si vide chiudere le porte di tutte le scuole di volo che interpellò a causa del colore della sua pelle e delle sue origini. Nel 1920 si trasferì in Francia dove riuscì a coronare il suo sogno grazie all'aiuto economico del banchiere Jesse Binga che le finanziò il corso alla Société des avions Caudron. Quando conseguì il brevetto e tornò negli Stati Uniti fu accolta con grande clamore e il suo nome cominciò a circolare sulla stampa specializzata. Viste le difficoltà di lavorare come semplice pilota civile, Bessie ebbe l'idea di cimentarsi nel volo acrobatico. Non riuscendo a trovare neanche stavolta aviatori americani disposti a istruirla, fece nuovamente ritorno in Europa dove si specializzò tra la Francia, il Belgio e la Germania. Tornata in America si esibì in show spettacolari che la resero una vera e propria attrazione. "Queen Bess", come veniva chiamata, fu celebrata come "la donna volante". Compiva manovre temerarie, passaggi rasoterra, figure a otto, impennate e ritorni in picchiata verso la pista. Sembrava totalmente padrona dell'aria.

Negli anni in cui i voli cominciavano a essere più frequenti, i rischi erano comunque numerosi perché molti mezzi non erano perfettamente messi a punto e si guastavano spesso. Bessie subì diversi incidenti rischiando la vita e riportando varie fratture, ma ogni volta ritornava più determinata di prima. Quando le chiedevano perché avesse scelto una professione così rischiosa rispondeva che solo in volo si sentiva lontana dai pregiudizi e dalle limitazioni di cui era vittima. Nel suo ambito cercò in tutti i modi di abbattere i pregiudizi razziali. Il suo sogno era aprire una scuola di volo per giovani afroamericani, sia uomini che donne.

Purtroppo un incidente durante uno dei suoi voli ne provocò la morte prematura a soli 34 anni: per l'esibizione che doveva effettuare a Jacksonville il 30 aprile 1926 Bessie decise di non allacciare le cinture di sicurezza per poter osservare meglio il terreno sottostante e tentare un lancio con il paracadute, sorprendendo gli spettatori. Ad un certo punto dell'esibizione l'aereo che scendeva di quota non rispose più ai suoi comandi e iniziò a precipitare. Bessie fu sbalzata dall'abitacolo e non ebbe scampo. In seguito si scoprì che una chiave inglese era scivolata tra gli ingranaggi compromettendone il corretto funzionamento.

Volare agli inizi del secolo era sinonimo di azzardo e rischio perché moltissime delle conoscenze tecniche necessarie per rendere sicuro il mezzo erano ancora in fase di sperimentazione. Ma questo non servì a scoraggiare uomini e donne pronti a sfidare qualunque rischio pur di favorire il progresso. Furono tanti gli aerei dispersi nei primi decenni del XX secolo, soprattutto quando i piloti si lanciavano nell'impresa di attraversare i mari e sorvolare gli oceani. Inoltre era molto difficile recuperare i resti degli aerei che si inabissavano nelle acque profonde perché i mezzi a disposizione non lo consentivano.

Sicuramente tra le storie più temerarie e avventurose spicca quella di **Amelia Earhart**.

Amelia s'innamorò del volo fin da bambina, quando ancora non immaginava che un giorno sarebbe stata ricordata tra i più celebri aviatori del mondo e considerata un'eroina americana. La sua storia è una grande epopea che fu da esempio e ispirazione nonostante il finale tragico e misterioso.

Amelia nacque ad Atchison, nel Kansas, il 24 luglio 1897, da Edwin Earhart, un avvocato delle ferrovie costretto a spostarsi spesso per lavoro, e da Amy Otis Earhart, proveniente da una famiglia molto benestante. Qualche anno dopo nacque anche la sorella Muriel a cui Amelia fu sempre molto legata. L'infanzia di Amelia e Muriel trascorse serena e spensierata nella casa dei nonni. Fin da piccola Amelia si dimostrò vivace e spericolata e trovava svago in sport considerati poco adatti ad una bambina, come il basket, la corsa, l'equitazione, eccellendo in tutto. Con suo grande rammarico non frequentò mai corsi per l'attività agonistica: "*Non fu una fortuna crescere*

*in anni in cui ancora ci si aspettava che le bambine si comportassero da bambine. Se leggere era considerato perbene, non lo erano molte altre mie attività all'aria aperta [...] Si è sempre prestata molta più attenzione alle attività atletiche dei maschi che delle femmine. Tant'è vero che molti ragazzi trovano facile accesso all'allenamento per diversi sport di squadra e specialità individuali, mentre non è sempre così per la loro controparte femminile".*

Per i genitori le figlie erano libere di svolgere qualunque attività ritenessero più congeniale alla loro indole, e soprattutto il padre assecondava ogni loro desiderio. Particolarmente emblematica una lettera di Natale in cui le sorelle chiesero di ricevere due palloni da football, visto che di mazze da baseball ne avevano a bizzeffe. Ricevettero anche un fuciletto che poi sparì misteriosamente perché *«non è indicato per le bambine andare in giro a sparare a destra e a manca»*.

La vita all'aria aperta fu una costante della sua esistenza, così come l'amore per il rischio e l'avventura: si spingeva spesso lungo il fiume Missouri, dove organizzava battaglie a palle di fango con i suoi compagni, mentre nel fienile dei nonni improvvisava viaggi immaginari su un vecchio calesse.

Nonostante i continui trasferimenti del padre frequentò le scuole elementari ad Atchison ma in seguito le partenze coinvolsero tutta la famiglia e la costrinsero a lunghe assenze dalle lezioni. Quei viaggi tra il Kansas, la California e il Minnesota furono per lei altrettanto istruttivi e formativi. Frequentò le scuole superiori in quattro città diverse ma alla fine si diplomò a Chicago nel 1916. Qui si appassionò alle materie scientifiche e a tutto ciò che riguardava la meccanica e l'ingegneria. Dopo aver seguito dei corsi in una scuola di Philadelphia, durante una visita alla sorella in Canada fu molto colpita dalla vista di un ospedale militare in cui venivano curati soldati reduci dalla prima guerra mondiale. Pensò quindi di dedicarsi alla medicina divenendo prima aiuto infermiera a Toronto e iscrivendosi in seguito alla Columbia University a New York, che frequentò solo per qualche mese. Durante il volontariato era rimasta affascinata dai racconti dei piloti che sorvolavano le zone di guerra e quel pensiero non l'abbandonava mai.

Quando lasciò la medicina si trasferì a Los Angeles con i suoi genitori. Qui nelle aree sterrate fuori città spesso vedeva alzarsi in volo gli aeroplani utilizzati per le esercitazioni di piloti e aviatori, desiderando conoscerne ogni segreto. Spesso si recava a piedi fino alle piste delle scuole di volo sognando di potervi entrare. La svolta avvenne quasi per caso nel 1928, quando il padre la accompagnò ad una dimostrazione di volo a Long Beach. Per un dollaro Amelia salì su un biplano come passeggera e questa esperienza le cambiò totalmente la vita, come racconta lei stessa: *«Quando raggiunsi la quota di due o trecento piedi seppi che dovevo volare»*.

I genitori non dettero molta importanza a questa nuova passione e Amelia iniziò a svolgere lavoretti saltuari per potersi permettere un istruttore. Il primo in realtà fu una donna, Anita Snook, che le fornì tutte le nozioni necessarie per affrontare virate e atterraggi. Fu addestrata anche al volo acrobatico ma non lo praticò mai.

A volte impiegava più di un'ora per raggiungere la pista di addestramento e tornava a casa impolverata e stanca, ma felice. In famiglia si resero conto che faceva sul serio e nel 1922 la madre, entrata in possesso di un'eredità, l'aiutò a comprare un biplano di seconda mano, di un giallo brillante, che battezzò «canarino».

Nonostante tutto continuava a essere considerata eccentrica. Aveva iniziato ad accorciare i capelli un centimetro alla volta, di nascosto, per non dar troppo nell'occhio. *«Nel 1920 era molto anomalo che una donna pilotasse un aereo e avevo voluto mantenere un aspetto il più normale possibile per evitare le solite critiche alle mie attività»*. Alla fine li tagliò alla garçonne e non fu l'unica. Molto presto i capelli corti divennero una tendenza e una moda.

Nel 1923 conseguì il brevetto di volo. Era la sedicesima donna al mondo ad ottenerlo e quello

stesso anno col suo biplano superò l'altitudine di 14.000 piedi. Fu il primo di tanti record. Ma volare è ancora solo una passione e Amelia cerca altre strade per procurarsi da vivere: fa la centralinista, segue un corso di fotografia, arriva persino a guidare autocarri per il trasporto merci. Sempre nel 1923 si trasferisce con la madre a Boston, dove trova lavoro come assistente sociale in una casa d'accoglienza per stranieri, e tra le ore di lezione e i corsi, dedica poco tempo al volo, pur continuando a promuovere la presenza delle donne in aviazione, insieme con Ruth Nichols (che detenne in seguito il primato di velocità, altitudine e distanza). Ma nel 1928 ricevette una telefonata che avrebbe cambiato totalmente i suoi piani. "Vorrebbe sorvolare l'Atlantico?" fu questa la domanda che le pose il capitano Railey, sottolineando quanto l'impresa fosse rischiosa ma importante per tutte le donne aviatrici. Amelia colse l'occasione immediatamente.

L'impresa, finanziata da lady Amy Guest, fu ritenuta l'occasione adatta per il primo volo di una donna oltreoceano. Di fatto il ruolo di Amelia fu marginale e a pilotare il velivolo fu Wilmer Stultz, coadiuvato dal meccanico Gordon. Inoltre per lei non era previsto alcun onorario o compenso, a differenza dei colleghi uomini, ma solo il privilegio di far parte della spedizione. I tre partirono il 17 giugno 1928 da Trepassey a bordo di un Fokker per l'occasione ribattezzato Friendship, e dopo 20 ore e 40 minuti, tra banchi di nuvole e nebbie fittissime che ostruivano la visuale, atterrarono a Burry Port, in Galles. All'atterraggio, nonostante Amelia fosse stata solo una passeggera, l'attenzione mediatica fu tutta per lei. Era diventata una star.

Al ritorno negli Stati Uniti i tre piloti vennero accolti da una folla entusiasta, ricevuti alla Casa Bianca dal presidente Coolidge, intervistati e fotografati in ogni occasione. Amelia partecipò a campagne pubblicitarie, conferenze e, su consiglio dell'editore e pubblicitario George Putnam, scrisse il libro «20 hours, 40 minutes» in cui descriveva dettagliatamente l'impresa.



Ricevette anche una proposta da Cosmopolitan per tenere una rubrica tutta sua grazie alla quale riuscì a entrare in contatto con un pubblico vastissimo. Erano tempi d'oro per l'aviazione, la fase pionieristica non si era ancora conclusa e c'erano record da battere e traversate mai tentate. Tutti ne erano affascinati e le donne non erano da meno. Fu soprattutto a loro che Amelia si rivolse. Fu assunta da una società di trasporto aereo con lo scopo di incentivare l'acquisto di biglietti per gli aerei di linea e diffondere sempre più l'opinione che l'aereo fosse un mezzo di trasporto affidabile, come treni e autobus. Partecipò allo sviluppo della nascente aviazione commerciale divenendo vice presidente di una piccola compagnia aerea. Partecipava a incontri con gli studenti, a conferenze, a convegni nazionali dove di solito arrivava pilotando personalmente il suo aereo. La sua dimestichezza col volo, la sua sicurezza, il saper

rispondere a ogni domanda e la sua fiducia nel futuro dell'aviazione furono fondamentali per il progresso di tutto il settore, compreso quello dell'aviazione femminile.

In quegli anni di grandi successi collaborò sempre più spesso con l'editore George Putnam, che fin dalla storica traversata del 1928 aveva saputo consigliarla su ogni aspetto della sua vita pubblica. Questa collaborazione si trasformò in un legame più profondo e due si sposarono il 7 febbraio 1931. Da quel momento il marito divenne il suo manager, gestendone impegni, interviste e imprese aeree.

La prima si svolse nell'aprile dello stesso anno: su un autogiro, un antesignano dei moderni elicotteri, Amelia stabilì il nuovo record mondiale di altitudine, raggiungendo i 18.000 piedi (oltre i 5000 m) e consacrandosi "regina dell'aria" come tutti ormai la chiamavano.

La grande attenzione mediatica portò Amelia a considerare il successo in maniera critica: era un bene che si parlasse di lei perché poteva essere un esempio per tutte le donne desiderose di avvicinarsi all'aviazione, sfatando il falso mito dell'attitudine maschile a certe discipline. Allo stesso tempo si rendeva conto che l'interesse della stampa era rivolto esclusivamente al suo essere donna più che al suo valore.

Amelia considerava questa condizione provvisoria e dovuta ai tempi ma sperava e immaginava che *"nelle spedizioni future le donne si assumeranno responsabilità sempre più grandi e che il genere a cui appartengo inciderà sempre meno sul riconoscimento del loro valore, che avverrà alla luce dei risultati raggiunti"*.

Sempre pensando alle donne disegnò una nuova tenuta di volo più comoda e confortevole, una tuta con pantaloni morbidi, varie cerniere e ampi tasconi. Realizzò un'intera linea di abbigliamento sportivo e conquistò persino le pagine di Vogue in articoli che esaltavano la nuova immagine della donna dinamica e attiva.

Nonostante tutte queste attività le portassero via molto tempo, non smise mai di volare. Anzi nel 1932 organizzò la prima traversata oceanica in solitaria, compiuta solo dal celebre aviatore Lindbergh. Il 20 maggio partì da Terranova e atterrò 15 ore dopo in Irlanda del Nord, dove fu accolta da una folla in delirio per la sua straordinaria impresa.

Amelia raccontava sempre tantissimi aneddoti sui suoi voli, alcuni anche molto divertenti.

Sulla traversata in solitaria raccontò che, giunta in Irlanda, atterrò su un prato in cui pascolavano delle mucche. Un contadino intento al suo lavoro la accolse chiedendole se arrivava da molto lontano e lei rispose: «Dall'America».



Dopo la transoceanica ricevette la medaglia d'oro al valore consegnatale direttamente dal presidente Hoover, e la Flying Cross dal Congresso degli Stati Uniti, che se possibile accrebbero ancora di più la sua fama. In seguito si concesse un tour in vari paesi europei, tra cui l'Italia, e i filmati dell'Istituto Luce la ritraggono insieme al marito in visita a Roma, tra i Fori Imperiali e il Colosseo.

Sempre nel 1932 conquista un altro primato: è la prima donna ad attraversare in solitaria gli Stati Uniti da costa a costa, partendo da Los Angeles e atterrando a Newark in New Jersey. E nel 1935 è la volta della transvolata sull'Oceano Pacifico, sempre in solitaria, da Honolulu nelle Hawaii fino a Oakland in California. Mai doma si cimenta in imprese che altri prima di lei avevano fallito: dopo la transoceanica pacifica compie il primo volo senza scalo tra Los Angeles e Città del Messico. Da lì volò poi fino a Newark.

Vista la sua notorietà e il suo talento viene assunta dalla Purdue University, che ha una scuola di volo al suo interno, per incentivare la presenza femminile tra le matricole, e come consulente tecnico per il Dipartimento dell'Aeronautica.

Chiunque si sarebbe accontentato dei risultati raggiunti, ma non Amelia. Alle soglie dei 40 anni, nel 1937 inizia a dedicarsi a un grandioso progetto che desidera realizzare da sempre: la circumnavigazione del globo lungo la linea dell'equatore per un totale di 47.000 km.

Il programma messo a punto da Amelia prevedeva la partenza da Miami a bordo di un bimotore Electra, con Fred Noonan come navigatore fino all'Australia e da lì in poi da sola. Il primo tentativo non andò a buon fine per le pessime condizioni meteo ma l'1 giugno i due riuscirono a decollare procedendo verso est.

Nelle settimane successive toccarono l'Africa, l'India e l'Asia sudorientale per i vari rifornimenti, finché arrivarono a Lae in Nuova Guinea il 29 giugno. Avevano percorso già tre quarti del loro viaggio, coprendo 35.000 km. Ne mancavano altri 11.000 per portare a termine l'impresa.



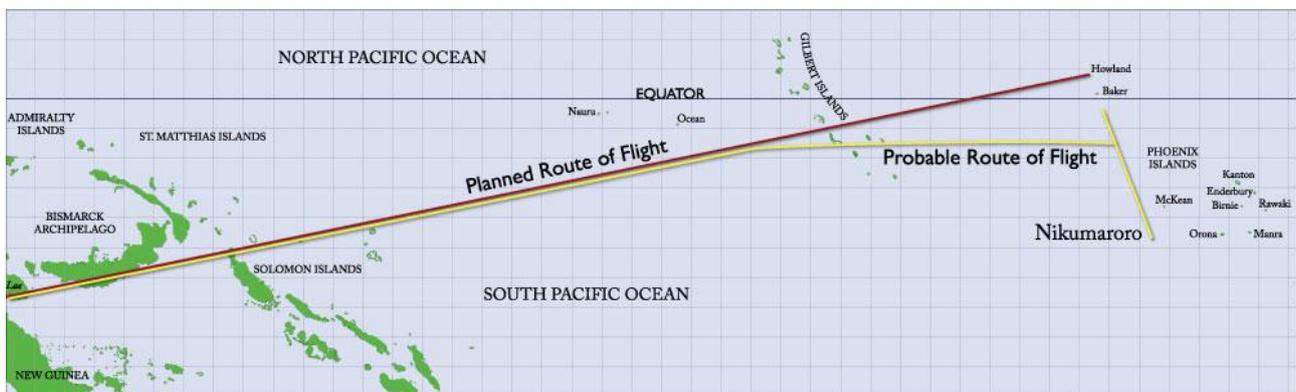
La notte del 2 luglio Amelia ripartì per la tappa successiva che l'avrebbe condotta sull'isola di Howland, distante circa 4000 km, tra la Nuova Guinea e le Hawaii. L'atollo era talmente piccolo

che i due piloti chiesero l'aiuto della motovedetta Itasca della Guardia Costiera americana per avere assistenza via radio. Il meteo era ottimale alla partenza ma si guastò lungo il percorso, rendendo complicata la localizzazione anche attraverso il riferimento delle costellazioni, come aveva sperato Noonan. All'alba Amelia cercò di contattare Itasca per recuperare la rotta a causa dell'addensarsi di grosse nuvole.

Non riuscendo a ricevere risposta Amelia inviò un altro messaggio, in cui si diceva certa di essere sulla giusta rotta ma di non vedere nulla. Inoltre il carburante stava finendo e il bimotore volava a un'altezza di 1000 piedi. La motovedetta rispose ma non ricevette alcun riscontro. L'ultimo segnale inviato dall'aereo fu registrato alle 8.45: "Stiamo volando in linea nord sud". Poi il silenzio. Amelia Aerhart e Fred Noonan sparirono senza lasciare traccia, probabilmente al largo dell'isolotto Nikumaroro, a circa 1000 km dalla meta. Fu messa in atto una mobilitazione imponente per volere dello stesso presidente Roosevelt: più di 9 navi e 66 aerei setacciarono 350.000 miglia quadrate di Oceano senza ottenere risultati.

Le ricerche durarono 16 giorni e vennero interrotte solo per impossibilità di andare oltre con i mezzi a disposizione. Il 19 luglio Amelia venne dichiarata dispersa mentre per l'ufficialità della morte bisognerà aspettare il gennaio del 1939. La notizia sconvolse il mondo.

L'ipotesi più probabile fu quella dell'ammarraggio per un guasto meccanico o per esaurimento del carburante in seguito a calcoli sbagliati. L'aereo precipitò in mare si sarebbe inabissato subito, trascinando a fondo anche i due piloti e risultando di fatto irrintracciabile senza radar potenti.



Ma vennero formulate altre ipotesi, più suggestive e spesso complottistiche: secondo alcuni i due erano riusciti ad atterrare su un isolotto subito dopo l'ultimo messaggio e a sopravvivere. La morte sarebbe giunta dopo un periodo di sopravvivenza con i pochi mezzi a disposizione.

Altri ritennero che Amelia potesse essere coinvolta in azioni di spionaggio, assoldata come spia dall'intelligence americana per fotografare, sotto copertura, obiettivi sensibili in Giappone. Questo portò anche a ipotizzare che l'aereo fosse stato abbattuto volutamente e i due piloti fatti prigionieri dai giapponesi.

L'ipotesi meno probabile è forse quella più affascinante e immagina che Amelia si sia salvata e abbia volutamente fatto perdere le sue tracce per poter ricominciare una nuova vita, lontana dai riflettori e dalla fama. Il marito pubblicò postumo il libro «L'ultimo volo», una raccolta di lettere e memorandum scritti da Amelia prima della sua partenza.

Dal 1937 il mistero di Amelia ha affascinato e catturato per decenni l'opinione pubblica e le ricerche non si sono mai concluse. Alla fine degli anni '80 furono eseguite indagini scrupolose

sull'isola di Nikumaroro, dove vennero ritrovati dei reperti compatibili con oggetti che sarebbero potuti appartenere ad Amelia, mentre nel 2012 vennero anche ritrovati resti di un relitto aereo. Nel 1940 vennero alla luce dei resti umani nell'area sud-est di Nikumaroro e identificati come appartenenti a un uomo. Lo studio venne confutato 56 anni dopo, nel 1998, e nuovi esami eseguiti nel 2018 hanno stabilito che si trattava invece di una donna.

Il mito di Amelia fu alimentato dal suo fascino di ribelle e temeraria, dalle sue imprese leggendarie, dalla sua misteriosa scomparsa. Su di lei sono stati scritti libri, girati film e documentari, per cercare di tramandare a chiunque la sua passione la sua tenacia, l'audacia di osare oltre ogni limite.

Amelia non temeva di fallire, temeva di non provare. E il suo grande entusiasmo mirava a motivare soprattutto le donne perché non si scoraggiassero e andassero sempre avanti:

*"Le donne devono cercare di realizzare l'impossibile proprio come hanno provato a fare gli uomini. Quando falliscono, il loro fallimento deve essere solo una sfida per le altre".*

