

LE TRE REGINE DELL'UOMO-RAZZO

“Il segreto del mio successo è che in qualche modo sono riuscito sempre a vivere tanto da poter volare ancora un giorno.” Queste le parole di uno dei più grandi personaggi della storia dell'aviazione, da molti ritenuto il miglior pilota di tutti i tempi...



“Il segreto del mio successo è che in qualche modo sono riuscito sempre a vivere tanto da poter volare ancora un giorno.”

Queste le parole di uno dei più grandi personaggi della storia dell'aviazione, da molti ritenuto il miglior pilota di tutti i tempi. Charles Elwood “Chuck” Yeager, classe 1923, maggior generale della United States Air Force nonché famoso pilota collaudatore, nel 1947 è stato il primo uomo a infrangere il muro del suono, vale a dire volare ad una velocità superiore ai 1.225 km/h. La sua carriera nell'aviazione militare statunitense è stata qualcosa di unico ed irripetibile, celebrata il 14 ottobre 2012 alla veneranda età di 89 anni con un volo supersonico a bordo di un F-15 *Eagle*.⁽¹⁾

Nato nel West Virginia da genitori di estrazione contadina, Susie Mae e Albert Hal Yeager, visse un'infanzia e un'adolescenza assai difficili (erano gli anni della “Grande Depressione”) che senz'altro contribuirono a forgiarne il carattere schietto, deciso e tenace che tutt'oggi lo contraddistingue. *Nomen omen*, “il nome è un presagio”, dicevano i latini: curiosamente, il cognome “Yeager” è una forma anglicizzata della parola tedesco-scandinava *Jäger* (cacciatore), e considerando gli eccellenti risultati da lui ottenuti come pilota da caccia nella Seconda Guerra Mondiale, risulta difficile trovare un detto più azzeccato.

Arruolatosi come aviere nell'Aeronautica dell'Esercito (USAAF; all'epoca non esisteva ancora un'arma aeronautica indipendente) il 12 settembre 1941, divenne un meccanico d'aerei in quanto all'epoca dell'arruolamento, a causa della sua età, non era qualificato per l'addestramento al volo, ma l'entrata degli Stati Uniti nel conflitto mondiale meno di due mesi dopo spinse l'USAAF a rivedere i propri standard di reclutamento. Dotato di un'eccezionale vista di 20/10, Yeager mostrò un talento naturale come pilota e fu accettato al corso. Ottenuto il sospirato brevetto, fu inizialmente addestrato come pilota da caccia su Bell P-39 *Airacobra* (e punito con sette giorni di sospensione dall'attività di volo a causa di un passaggio radente col quale abbatté l'albero di un contadino locale) per essere infine assegnato al teatro europeo il 23 novembre 1943. Fu proprio in questo periodo che incontrò Glennis Dickhouse, colei che sarebbe

diventata la sua compagna di vita e che sposò il 26 febbraio del 1945. Viene ricordata da tutti come una donna assai bella e affascinante, tanto che il giovane e innamorato Chuck battezzò "*Glamorous Glen*" (Incantevole Glennis) il suo P-51 *Mustang*, l'aereo col quale durante la guerra totalizzò un totale di 11,5 vittorie. (2) Non solo, ma si dimostrò anche assai intelligente e determinata, rimanendo discretamente al fianco del marito e sostenendolo tanto nei momenti di gloria quanto in quelli più difficili, che certo non mancarono lungo l'arco di tutta una vita spesa accanto a un uomo ai massimi livelli di un'attività così speciale e pericolosa. Ne ebbe un assaggio ancora prima di sposarsi, quando Chuck il 5 marzo 1944 venne abbattuto sopra la Francia occupata durante la sua ottava missione di combattimento e lei non ne ebbe più notizia per svariate settimane, essendo stato dichiarato disperso.



Yeager, al centro, davanti al P-51 Mustang "*Glamorous Glen*" durante il suo servizio in Europa, nella Seconda Guerra Mondiale. Fonte: <http://airportjournals.com>

In realtà, Yeager con l'aiuto del *Maquis*, la Resistenza francese, grazie alla quale era scappato alla cattura, riuscì ad attraversare il Mediterraneo e la Spagna, e uscire sei settimane dopo nel Nord

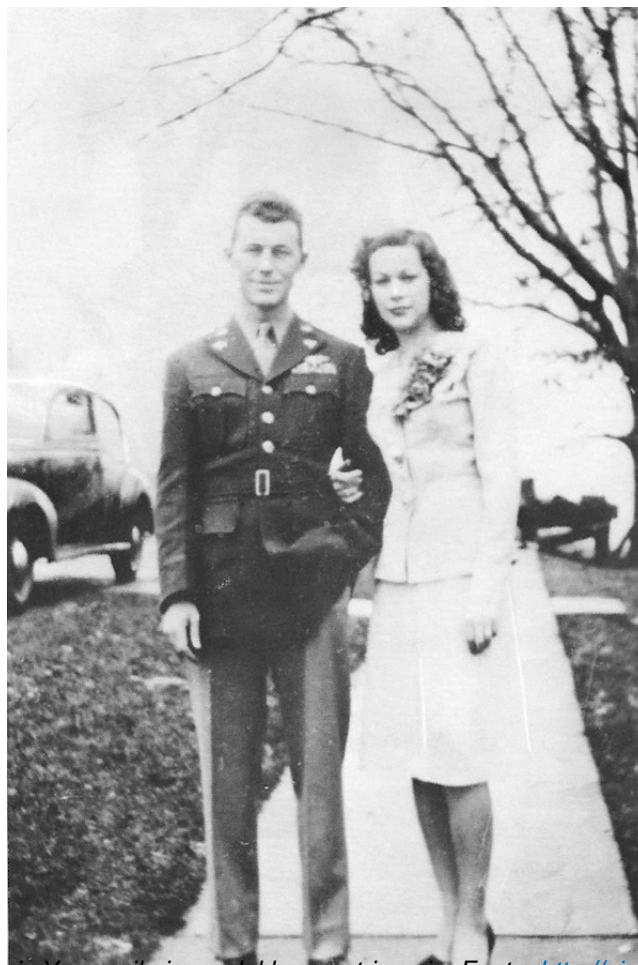
Nonostante i regolamenti vietassero ai piloti abbattuti in territorio nemico di essere reintegrati nel reparto di appartenenza, in quanto se abbattuti nuovamente avrebbero potuto rivelare al nemico informazioni preziose sulla Resistenza francese, Yeager fu riassegnato al combattimento aereo. Insieme ad un altro evaso, il pilota di bombardieri Fred Glover, il 12 giugno 1944 Yeager era riuscito a parlare direttamente con il Comandante Supremo Alleato, il generale Dwight D. Eisenhower. Glover sostenne il loro caso, argomentando che dato che gli Alleati avevano invaso la Francia, il *Maquis* stava combattendo apertamente i Nazisti al fianco delle truppe regolari, per cui c'era poco o nulla che essi potessero rivelare, nel caso fossero stati abbattuti di nuovo, circa le identità ed i movimenti di coloro che li avevano aiutati a scappare. Eisenhower, dopo essere stato autorizzato dal War Department a prendere una decisione in merito, concordò con Yeager e Glover. Chuck in seguito attribuì il proprio successo nella Air Force a questa decisione, sostenendo che la sua carriera di pilota collaudatore fu una prosecuzione naturale dell'essere un asso decorato con un buon numero di vittorie, oltre che essere stato un addetto alla manutenzione velivoli prima di frequentare la scuola di volo. E grazie alla sua aggressività e capacità in combattimento, di vittorie ne arrivarono, altroché: Yeager fu uno dei pochi piloti statunitensi a conseguire la qualifica di "Asso" in un solo giorno, avendo abbattuto cinque aerei tedeschi in una sola missione (nonché ad abbattere persino un caccia a reazione Messerschmitt 262 *Schwalbe*). Ecco come ricorda quell'epica

giornata:

“Quella sera al circolo ufficiali mi assalirono gli altri capi formazione, furiosi perché non li avevo invitati al massacro: otto abbattimenti, e tutti accreditati al mio gruppo. Erano rimasti indietro di ottanta chilometri, assieme ai bombardieri, ascoltando le nostre trasmissioni radio: ‘È in fiamme’, ‘Attento in coda’, eccetera, mentre io ignoravo le loro continue richieste per conoscere la nostra posizione. Davanti a una birra, confessai la verità: ‘Non c'erano abbastanza crucchi per tutti’.” (3)

Terminato il suo periodo di assegnazione in Europa nel gennaio del 1945, rientrò negli USA, si sposò con Glennis e dato che una disposizione consentiva a chi era stato prigioniero oppure era fuggito dal territorio nemico di farsi assegnare a una base di sua scelta, la fortuna e le circostanze lo condussero a campo Wright, Dayton, Ohio. Si trattava di una base aerea che per tutto il decennio successivo sarebbe stata il centro di collaudo di una generazione radicalmente nuova di aeroplani, quella che avrebbe consentito di oltrepassare i limiti dell'atmosfera e trasformato per sempre il volto dell'aviazione. Fu proprio qui che iniziò la sua carriera di pilota collaudatore, trascorrendo giornate intere negli abitacoli dei velivoli più disparati, esplorandone ogni involuppo e accumulando centinaia di ore di volo. In una telefonata a Glennis, che nel frattempo era rimasta incinta del primo dei suoi quattro figli e risiedeva in West Virginia, vicino ai genitori di lui, arrivò a dire:

“Mi manchi tanto tesoro, ma sono in paradiso.”



Chuck e Glennis Yeager il giorno del loro matrimonio. Fonte: <http://airportjournals.org>

Fu qui che venne selezionato come pilota dell'X-1 per il programma sperimentale della Bell, che si proponeva di esplorare i limiti del volo supersonico e infrangere quel “muro” che secondo alcuni ingegneri

dell'epoca era un limite invalicabile. Questo portò al suo distacco presso la base di Muroc, nel deserto del Mojave, in California, che all'epoca consisteva di un paio di grossi hangar e alcune baracche all'estremità meridionale di un lago prosciugato che fungeva da enorme pista di atterraggio in mezzo al nulla. Proprio perché nulla doveva trapelare sul programma in corso laggiù.

Date le circostanze e le enormi distanze che ormai lo separavano dalla sua famiglia, pur tra notevoli difficoltà, si fece raggiungere da Glennis insieme ai (primi) due figli, con i quali condivise un periodo estremamente intenso, culminato con il primo, storico volo supersonico del 14 ottobre 1947, a bordo del Bell X-1, un aereo con propulsione a razzo ribattezzato per l'occasione (ma guarda un po') "Glamorous Glennis".

Fu proprio in questo posto fuori dal mondo che Chuck conobbe "Pancho", al secolo Florence Lowe Barnes, e frequentò il suo mitico locale, la "Locanda aerea di Pancho" (successivamente ribattezzata come "Club d'equitazione del sedere felice"), una sorta di vero-finto ranch con tanto di stalle e galoppatoio per il rodeo, un motel con venti stanze, una piscina e, naturalmente, un bar provvisto dell'essenziale: un juke-box, un tavolo da gioco sul retro, un vecchio pianoforte scassato, qualche tavolino e qualche sedia. C'era persino una piccola pista di atterraggio.

"Pancho aveva quarantacinque anni quando la vidi per la prima volta. Aveva capelli neri e occhi scuri, fianchi stretti e spalle larghe. Non avrebbe mai usato un eufemismo quando bastava una parolaccia. Diceva più porcherie di quante noi piloti da caccia avessimo mai udito. Sembra un'esagerazione, ma è vero. Una volta rese omaggio alla moglie di un generale a una festa dicendole: 'Per essere una puttana, sei una signora proprio carina.' Per Pancho esprimersi così era normale. Doveva essere dura, perché si poteva solo discutere se fosse la donna più brutta che avessimo mai visto o soltanto una delle più brutte. Il che non le aveva impedito di sposarsi quattro o cinque volte, né di proclamare che aveva avuto più amanti lei che noi ore di volo." (4)



Florence Lowe "Pancho" Barnes

Florence Lowe Barnes era un personaggio davvero fuori dal comune: sembra che da ragazza avesse vissuto a San Marino, in California, in un palazzo di trenta stanze. Sposò con una cerimonia di nozze degna dell'alta società un tale reverendo Barnes, un pastore di Pasadena, ed ebbe da lui un figlio, Billy, che a trent'anni morì schiantandosi con un *Mustang* a non più di cinquecento metri dalla sua proprietà. Quando Billy era ancora un bambino, lei aveva piantato Barnes e si era messa a volare, facendo la contrabbandiera e la trafficante d'armi con un aereo che pilotava in Messico durante la rivoluzione. In seguito partecipò a numerose competizioni aeree e nel 1930 infranse persino il record di velocità detenuto da Amelia Earhart. Lavorò a Hollywood come *stunt pilot*, comparando tra l'altro in numerose riprese del celebre film di Howard Hughes, *Angeli dell'inferno*. Si era stabilita nel Mojave nel 1933, dove aveva impiantato il suo locale che in poco tempo divenne il punto di riferimento dei piloti in servizio presso la vicina base aerea di Muroc. Il ranch di Pancho fu teatro di numerose notti di baldoria, e anche se non si poteva definire propriamente un bordello, certo non ne era molto distante, con molte ragazze nubili e piacenti che vi lavoravano...

Tra lei e Yeager si instaurò una sincera amicizia, e non certo per il fatto che quest'ultimo fosse stato assegnato al programma della Bell:

“Poco prima dei nostri voli iniziali sull'X-1, Gene May, un pilota collaudatore civile, s'avvicinò a Hoover e a me al bar e disse: ‘Giovanotti, cosa vi fa pensare di poter volare più veloci del suono?’

Hoover rispose: ‘Caro signor May, capita che il capitano Yeager e io abbiamo più ore di volo sugli aerei di lei o di chiunque altro dei dieci piloti civili che lei potrebbe nominare. Che cosa le fa pensare che non ci riusciremo?’

Pancho, che era presente, disse: ‘Questi due, Gene, possono venirti su per il culo volando e farti il solletico alla pupilla destra, e tu non capiresti neppure come mai scorregeresti onde d'urto.’ La vecchia Pancho era fatta così.” (5)

Quando anni dopo fu costretta a chiudere il locale a causa di una vertenza da parte dell'USAF, cercò senza successo di avviarne un altro, per poi finire a vivere sola insieme al suo cane nel Mojave, in una roulotte: un topo del deserto sino alla fine. Le ultime volte che rivide Yeager, ebbe a dire:

“Al diavolo, ci siamo divertiti più noi in una settimana che la maggior parte della gente in tutta la sua vita.”

[CONTINUA A LEGGERE L'ARTICOLO SULL'ULTIMO NUMERO DI PUNTOZERO!!!](#)



[Leggi il Sommario della rivista](#)

[Sfoggia l'anteprima della rivista:](#)
