

Háttérgyár

Lindbergh

A repülés hőse és a század árnyai



NEW YORK

Spirit
of
St. Louis

PÁRIZS

Háttérgyár

LINDBERGH

A repülés hőse és a század árnyai

© Háttérgyár, 2026

Minden jog fenntartva.

Kiadó: Háttérgyár

Kiadás éve: 2026

hattergyar.hu

Ez a mű szerzői jogi védelem alatt áll. Részleteinek bármilyen formában való sokszorosítása, terjesztése vagy nyilvánosan elérhetővé tétele a kiadó előzetes írásbeli engedélye nélkül tilos.

A borító mesterséges intelligencia felhasználásával készült.

Tartalom

Előhang	5
Párizs, 1927. május 21.	5
1. A Lindbergh család Amerikája	14
2. A magányos fiú	25
3. Amerika beleszeret a repülésbe	36
4. A pilóta	50
5. Huszonötezer dollár Párizsért	61
6. Egy örültnek tűnő terv	74
7. A gép, amelynek Párizsig kellett repülnie	78
8. Roosevel Field	86
9. Egyedül az Atlanti-óceán fölött	90
10. „Ez ő!”	103
11. Párizs meghódítója	115
12. Amerika hazavárja	127
13. A modern világsztár születése	139
14. A hírnév foglya	150
15. A nagykövet lánya	161
16. A hős és a lány	172
17. Titkos esküvő	174
18. Anne megtanul repülni	176
19. A repülés mint szabadság	178

20. A ház Hopewellben	181
21. 1932. március 1.	185
22. Amerika Lindbergh gyermekét keresi	188
23. A temetőben átadott pénz	192
24. A holttest	196
25. Bruno Richard Hauptmann	200
26. Az évszázad pere	204
27. A család menekül Amerikából	208
28. Menedék Angliában	212
29. A Luftwaffe vendége	215
30. Mit látott Lindbergh Németországból?	219
31. Göring kitüntetése	222
32. A nagy vita	226
33. Des Moines	231
34. Pearl Harbor	235
35. Vissza a pilótafülkébe	238
36. A romok között	242
37. Visszatérés Amerikába	246
38. A pilótából természetvédő	249
39. Az ember, aki eltűnt a saját családjából	252
40. Maui	255
41. Az utolsó repülés	258

42. Hős és tehertétel	261
43. A Spirit öröksége	264
44. Anne nélküle	268
45. Mi maradt Lindberghből?	271
46. Lindbergh a vásznon	274
47. A gép a múzeumban	277
48. 10 580 dollár öröksége	280
Epilógus - Száz évvel később	283
49. Kronológia	288
50. A Spirit of St. Louis számokban	297
51. A Lindbergh-történet fő helyszínei	300
52. Források és további olvasmányok	304

Előhang

Párizs, 1927. május 21.

Párizsban május 21-én estére már nemigen lehetett eldönteni, hogy egy repülőgépet várnak-e, vagy valamilyen történelmi esemény bekövetkeztét. A város órák óta Charles Lindberghről beszélt. A huszonöt éves amerikai pilóta előző reggel szállt fel New York mellől, és azóta egyedül repült kelet felé az Atlanti-óceán fölött. Nem volt rádiókapcsolata, nem kísérte másik gép, és senki sem tudhatta biztosan, hogy életben van-e még. Amikor Írország felől hírek érkeztek egy kis egymotoros gépről, amely megfeleltethetett a Spirit of St. Louis leírásának, a bizonytalanság lassan várakozássá változott.

Az emberek az utcán követték az eseményeket. Rendkívüli újságkiadások jelentek meg, a szerkesztőségek előtt tömegek gyűltek össze, a fényreklámokon újabb és újabb helynevek villantak fel. Cherbourg. Normandia. Deauville. Louviers. Minden új jelentés azt jelezte, hogy Lindbergh közeledik Párizshoz. A Boulevard Poissonnière környékén, a Paris-Matin épületénél annyian vártak hírekre, hogy az utca egy idő után szinte járhatatlanná vált. Berg szerint a francia

főváros az 1918-as fegyverszünet óta aligha látott hasonló spontán tömegizgalmat.

Két héttel korábban Párizsból indult ugyanennek az óceánnak a meghódítására két francia pilóta, Charles Nungesser és François Coli. A L'Oiseau Blanc, a Fehér Madár azonban eltűnt. Senki sem tudta, eljutott-e egyáltalán Észak-Amerikáig, lezuhant-e az Atlanti-óceánba, vagy valahol Kanada fölött érte-e utol a végzet. Emlékük ott volt azon az estén a párizsiak gondolataiban. Az Atlanti-óceán ekkor még nem légi útvonal volt. Átrepülése olyan vállalkozásnak számított, amelyben a technikai számítás és a vakmerőség között gyakran csak az választotta el a sikert a haláltól, hogy néhány órán keresztül merre fújt a szél.

A hírek terjedésével Párizs egyre nagyobb része indult el Le Bourget felé. Buszokra és metrókra zsúfolódtak az emberek, taxik és magánautók araszoltak kifelé a városból. A forgalom rövidesen megbénult. A repülőtérre vezető utakon kilométeres kocsisorok alakultak ki, az utasok kiszálltak, és gyalog folytatták az utat. Berg számítása szerint mire Lindbergh megérkezett, mintegy százötvenezer ember szorongott a repülőtéren.

Maga Lindbergh minderről semmit sem tudott. Nem látta az újságok címlapjait, nem hallotta a rádióadásokat, és fogalma sem lehetett arról, milyen méretű eseménnyé vált a repülése. Harminc órája ült a kis gép pilótafülkéjében. Teste kimerült, szeme az alváshiány miatt tiltakozott, de az utolsó órákban már egyre több jel bizonyította, hogy számítása helyes volt. Írország feltűnt előtte, majd Anglia, a La Manche csatorna és végül Franciaország. Ami addig matematikai feladat, időjárási kockázat és fizikai megpróbáltatás volt, lassan elérhető céllá változott.

Le Bourget-ban közben minden felbukkanó repülőgép újabb riadalmat keltett. A tömeg először egy menetrend szerinti gépet nézett Lindberghnek, majd egy Strasbourg felől érkezőt. Keresőfények pásztázták az eget, rakétákat lőttek fel, az emberek pedig minden motorzajra felkapták a fejüket. Az este lehűlt, de senki sem indult haza. Valamikor tíz óra után újabb motorhang hallatszott. Ezúttal valóban ő volt.

A Spirit of St. Louis előbb csak egy fehér foltnak látszott a sötét égbolton. A gép egyszer eltűnt a szem elől, majd ismét előbukkant a keresőfényekben. Lindbergh néhány kört tett a repülőtér fölött. Nem arra számított, amit odalent látott. A leszállópályát emberek

szegélyezték, és a sötétben nehéz volt megállapítani, hol kezdődik a biztonságosan használható terület. Végül 1927. május 21-én, este 10 óra 24 perckor a futómű kerekei földet értek.

A repülés 33 óra 30 perc és 30 másodpercig tartott. Lindbergh mintegy 5800 kilométert tett meg New York és Párizs között egyetlen megállás nélkül, egyedül.

A következő pillanatban megszűnt a rend a repülőtéren. A tömeg áttörte a kordont, és megindult a gép felé. Lindbergh a pilótafülkéből először csak futó alakokat látott. Emberek százai, majd ezrei rohantak felé, miközben a rendőrök és katonák megpróbálták utat nyitni. Valaki felmászott a gépre, mások a szárnyat és a törzset fogdosták. A pilótát végül kiemelték, és a fejek fölött vitték biztonságosabb helyre. Az alig néhány perce még teljesen magányos ember egyszerre olyan tömeg közepén találta magát, amelynek minden tagja látni, érinteni vagy legalább megközelíteni akarta.

A jelenet később a huszadik századi hírnév egyik ősképe lett. Egy ismeretlen amerikai postapilóta New Yorkban még úgy szállt fel, hogy nevét saját hazájában is csak kevesen ismerték. Párizsban már úgy szállt ki a gépből, hogy a világ egyik legismertebb embere volt. Az

átalakuláshoz nem kellett harmincnégy óra sem.

A technikai feltételek éppen készen álltak hozzá. A rádió már képes volt híreket gyorsan továbbítani kontinensek között. Telefon és távíró kötötte össze a nagyvárosokat, a mozikban híradófilmek mutatták meg a távoli eseményeket, a képtovábbítás fejlődése pedig lehetővé tette, hogy egy fénykép rövid idő alatt több ország lapjaiban is megjelenjen. Berg joggal hangsúlyozza, hogy Lindbergh hírneve nem választható el ettől a médiatörténeti pillanattól. Az emberiség korábban is teremtett hősöket, de 1927-ben először álltak rendelkezésre azok az eszközök, amelyekkel egyetlen emberből néhány óra alatt valóban globális hírességet lehetett csinálni.

Lindbergh azonban másra készült. Hónapokon át egyetlen feladatra összpontosított: eljutni Párizsig. Gondosan számolta az üzemanyagot, tanulmányozta az időjárást, ellenőrizte a műszereket és minden fölösleges grammot eltávolíttatott a gépből. Hogy mi történik utána, arra alig gondolt. Később maga is úgy emlékezett, hogy a párizsi leszálláson túl tervezni szinte nagyképűségnek tűnt volna számára. A vállalkozás kockázata akkora volt, hogy az életét csak a cél eléréséig volt értelme előre elképzelni. A tömeg azonban már eldöntötte helyette, mi

lesz azután.

A következő hetekben uralkodók, államfők és miniszterelnökök fogadták. Párizsban, Londonban, Brüsszelben és Washingtonban ünnepelték. New Yorkban olyan parádét rendeztek számára, amelyet korábban győztes hadvezéreknek és államférfiaknak tartottak fenn. Levelek milliói érkeztek, vállalatok szerettek volna nevével termékeket eladni, újságok ajánlottak vagyonokat történetéért. Nők küldtek házassági ajánlatokat, szülők nevezték el róla gyermekeiket. A Spirit of St. Louis pedig repülőgépből jelképpé változott.

A világhírnek azonban volt egy kevésbé látványos következménye is. Lindbergh többé szinte sehol sem lehetett egyedül.

Újságírók figyelték, fotósok üldözték, idegenek keresték fel. Amikor néhány évvel később Anne Morrow a felesége lett, már ketten próbáltak menekülni ugyanettől a nyilvánosságtól. Anne feljegyzései érzékletesen mutatják, milyen méreteket öltött a zaklatás. Mexikóban riporterek várakoztak a követség kapujánál, és autóval követték őket. Fotósok közeli házak tetejére másztak fel, hogy lefényképezhessék a kertben sétáló párt.

Alkalmazottakat próbáltak pénzzel rávenni információk kiszivároztatására, levelek tűntek el, táviratok tartalma jutott el a sajtóhoz. Ha nem volt valódi történet, olykor kitaláltak egyet.

Anne évekkel később találó ellentmondást fogalmazott meg. A repülés számára a szabadságot jelentette. Fent, a levegőben el lehetett hagyni a tömeget, a fényképezőgépeket és a kíváncsi tekinteteket. A hírnév viszont ennek ellenkezőjét hozta: az állandó megfigyeltséget. Úgy érezte, hogy a híresség nem valamiféle halhatatlanság, hanem inkább megmerevedés. A híres ember körül mindenki megáll, figyelni kezdi, és ettől az illető többé nem láthatja természetesen a világot.

Charles Lindbergh számára ugyanez az ellentmondás 1927. május 21-én kezdődött. A repülőgép, amely addig életének legnagyobb szabadságát adta, eljuttatta oda, ahonnan már nem volt visszaút az ismeretlenségbe.

Öt évvel később ugyanez a hírnév borzalmas formában fordult vissza a család ellen. Elrabolták Lindbergh húszhónapos kisfiát, majd holtan találták meg. Az ügyből Amerika egyik legnagyobb bűnügyi szenzációja lett. Aztán Európa következett, a náci Németország, Hermann Göring kitüntetése, az America First mozgalom és az a

beszéd, amely után sok amerikai számára az egykori nemzeti hős már egészen mást jelentett, mint 1927-ben. A világháborúban ismét repülőgépet vezetett, később pedig éppen az a technikai civilizáció kezdte aggasztani, amelynek egykor egyik legfényesebb szimbóluma volt.

Élete végére Charles Lindberghből természetvédő lett. A távoli tájak, a veszélyeztetett állatok és a technológiai fejlődés korlátaival foglalkozott. Berg szerint idősebb korában már úgy tekintett saját történelmi repülésére, hogy annak hosszabb távú következményei között károsak is vannak: a repülés összezsugorította a világot, miközben felgyorsította azt a civilizációs terjeszkedést, amelytől később ő maga próbálta megvédeni a természetet. Kevés huszadik századi életben fér meg ennyi ellentmondás.

Lindbergh volt a magányos pilóta és a világ egyik első globális médiasztárja. Az amerikai technikai optimizmus jelképe és később a technikai civilizáció kritikusa. A háborútól távol maradni akaró politikai aktivista, aki végül harci bevetéseket repült a Csendes-óceán fölött. Az apa, akinek családját egy bűnügy miatt az egész világ megismerte, majd aki gyermekeit szinte megszállottan próbálta távol tartani a nyilvánosságtól. Az ember, akinek egyetlen éjszaka alatt olyan hírnevet adott a világ,

amelyet élete hátralévő részében soha többé nem tudott levetni. A történet ezért nem Párizsban ér véget. Ott kezdődik.

HÁTTÉRGYÁR

1. A Lindbergh család Amerikája

Charles Lindbergh története jóval azelőtt kezdődött, hogy 1902 februárjában megszületett volna Detroitban. A család múltjában már ott volt az a két elem, amely később az ő életét is végigkísérte: a menekülés és az újrakezdés. Apai dédapja, Ola Månsson a dél-svédországi Skåne tartományban született, földbirtokosként és politikusként emelkedett fel, majd botrányba keveredett. Banki ügyek miatt eljárás indult ellene, politikai karrierje összeomlott, és ezzel párhuzamosan magánéletének titkai is egyre nehezebben voltak tarthatók. Egy fiatal nővel, Lovisa Callénnel kapcsolatot tartott fenn, miközben Svédországban felesége és gyermekei éltek. Amikor helyzete tarthatatlanná vált, úgy döntött, elhagyja Európát.

1859-ben Lovisával és közös kisfiukkal elindult Észak-Amerika felé. Az út nem valamiféle romantikus kivándorlástörténet volt. A család előbb Anglián át jutott el Liverpoolba, onnan hajózott Quebecbe, majd vasúton és folyami hajón folytatta útját nyugat felé. Månsson Amerikában új nevet választott. August Lindbergh lett belőle, Lovisából Louisa Carline Lindbergh, gyermekük

pedig Charles August Lindbergh néven nőtt fel. Az új név egyben határvonalat húzott a svédországi múlt és az amerikai élet közé.

Minnesotában telepedtek le, akkor még olyan vidéken, ahol a telepesélet keménysége nem családi legenda, hanem mindennapos tapasztalat volt. Az első otthonuk egyszerű földkunyhó volt, később faházat építettek. A környék ritkán lakott, a föld nagyrészt műveletlen, az időjárás szélsőséges volt. A családfőnek mindent magának kellett megoldania, és az életben maradáshoz többet ért egy használható szerszám vagy egy jól megépített tető, mint bármilyen társadalmi rang. Ez a világ nemzedékeken át megmaradt a Lindbergh család önképében. A gyerekeket arra nevelték, hogy segítsenek magukon, és ne számítsanak arra, hogy más majd megoldja helyettük a problémáikat.

August Lindbergh életének egyik legsúlyosabb próbatétele egy fűrészmalomban történt baleset volt. A gép elkapta a ruháját, súlyosan megsebesítette, bal karját pedig végül vállból amputálni kellett. Mégsem hagyott fel a munkával. Olyan eszközöket készített és alakított át, amelyekkel fél kézzel is dolgozhatott a földjén. Az eset később családi történetté vált, amelyben a testi sérülésnél fontosabb volt az alkalmazkodás.

Charles Lindbergh sok évtizeddel később is olyan közegből hozta magával a felkészültség és az önfegyelem tiszteletét, amelyben a balszerencsét nem különleges állapotnak, hanem az élet egyik természetes lehetőségének tekintették.

August fia, Charles August Lindbergh már egy másik Amerikában nőtt fel. Az ország nyugati vidékei gyorsan fejlődtek, új városok és vasútvonalak épültek, a föld pedig egyre kevésbé jelentett pusztán megélhetést: vagyon és társadalmi felemelkedés forrásává is vált. A fiatal Lindbergh tanulni akart. Jogi pályára lépett, a Michigani Egyetemen szerzett végzettséget, majd Minnesotába visszatérve ügyvédként kezdett dolgozni Little Fallsban. A kisváros gyorsan növekedett, az új farmok, vállalkozások és ingatlanügyletek állandó munkát adtak egy ambiciózus ügyvédnek.

Charles August Lindbergh, akit a családban később egyszerűen C. A.-ként emlegettek, nem tartozott a társasági emberek közé. Komoly, makacs és munkamániás férfi volt, aki hajlamos volt saját meggyőződését minden más szempont elé helyezni. Ügyvédi praxisával jól keresett, földeket vásárolt, bankok igazgatóságában vállalt szerepet, mégsem alakult ki benne a látványos vagyonosodás igénye. A pénz számára

inkább eszköz volt, mint életcél. Üzleti magatartásáról Berg olyan visszaemlékezéseket idéz, amelyek szerint keményen tárgyalt, de kerülte a csalást és a látványos spekulációt. Ugyanakkor magánéletében jóval zárkózottabb volt: pénzügyeinek és érzelmeinek jelentős részét még saját felesége előtt is megtartotta magának.

A család történetének másik ága egészen más Amerikából érkezett. Evangeline Lodge Land detroiti, művelt középosztálybeli családban nőtt fel. A Michigani Egyetemen kémiát tanult, és 1899-ben természettudományos diplomát szerzett, ami egy fiatal nő számára abban az időben még korántsem számított megszokott útnak. Gyakorlatias, önálló gondolkodású nő volt, ugyanakkor sokkal élénkebb és kiszámíthatatlanabb természetű, mint későbbi férje. Amikor tanári állást keresett, tudatosan nem Detroit kényelmesebb iskoláit választotta. Egy minnesotai állás lehetősége keltette fel az érdeklődését, és 1900 őszén elutazott Little Fallsba, ahol természettudományos tárgyakat kezdett tanítani.

A kisváros eleinte csalódást okozott neki. Detroit után Little Falls távolinak és provinciálisnak tűnt, az iskola körülményei sem voltak ideálisak, fizetése pedig szerény volt. Nem sokkal érkezése után azonban megismerkedett Charles August Lindberghgel. A negyvenkét éves ügyvéd

csaknem kétszer olyan idős volt nála, és előző kapcsolatából két lánya is volt. Evangeline ennek ellenére hamar érdeklődni kezdett iránta. Leveleiben olyan emberként írta le, akinek nincs különösebb társadalmi hiúsága, nem dohányzik, nem iszik, fizikailag erős, és legnagyobb hibája talán éppen az, hogy túl sokat dolgozik.

március 27-én Detroitban házasodtak össze. A szertartás visszafogott volt, a nászút annál hosszabb: tíz héten át utaztak az Egyesült Államok nyugati részén. Colorado, Kalifornia és Oregon után tértek vissza Minnesotába. Ekkor már eldöntötték, hogy nem Little Falls központjában telepednek le, hanem a Mississippi közelében fekvő birtokon. A folyó fölé magasodó területen Evangeline számára házat építettek, körülötte erdővel és szántóval. Az otthon egyszerre volt elszigetelt és kényelmes, távol a városi élettől, de a korszak vidéki viszonyaihoz képest kimondottan korszerű.

Az új házban több hálósoba, fürdőszoba, fűtés és saját vízellátás volt. Az ablakokból a Mississippi völgye látszott, körülötte fenyő, tölgy, nyár és hárs nőtt. Evangeline később úgy emlékezett erre az időszakra, mint a házasság egyik legnyugodtabb szakaszára. C. A. ügyvédi praxisa jól ment, két lánya hazaköltöztetett az

internátusból, és a család anyagi helyzete biztosnak látszott. 1901 végére már gyermekük érkezését várták.

Evangeline a szülés előtt visszautazott Detroitba, hogy családja közelében legyen. 1902. február 3-án este kezdődtek a fájások, és másnap hajnalban megszületett fia. Charles Augustus Lindbergh volt az egyetlen közös gyermekük. A névválasztás egyszerű volt: apja keresztnévét kapta, az Augustus formával kiegészítve. Hetven évvel később Lindbergh saját születését is azzal a távolságtartással írta le, amely egész életére jellemző maradt: 1902. február 4-én Detroitban született, svéd, angol, ír és skót felmenőktől.

Néhány héttel később visszavitték Minnesotába. Gyermekkora első éveit a Mississippi mellett töltötte, állatok és gépek között. Kecsketejen nevelkedett, a birtokon lovak, szarvasmarhák, sertések, juhok, baromfik és galambok éltek. Kevés vele egykorú gyerek lakott a közelben, ezért játékosársai gyakran a kutyák voltak. A magányt még nem feltétlenül élte meg hiányként. Az erdő, a folyó és a gazdaság olyan teret adott neki, ahol hosszú időn keresztül egyedül is elfoglalta magát.

Hároméves volt, amikor első olyan élményét szerezte, amelyre felnőttként is tisztán emlékezett. 1905

augusztusában kigyulladt a családi ház. Aznap délután Evangeline zongorázott, C. A. pedig fiával játszott, amikor a szakácsnő közölte, hogy ég a tető. A felnőttek megpróbálták menteni, amit lehetett, de rövid idő alatt világossá vált, hogy az épület elveszett. Charlest a dajkája a pajta mögé vitte, és folyamatosan azt ismételtette neki, hogy ne nézze a tüzet. A tiltás ellenkező hatást ért el. A kisfiú végül látta a lángoló házat és a fölé emelkedő fekete füstöt. A jelenet évtizedek múlva is emlékezetében maradt.

Az eset túlmutatott egy családi baleseten. A ház leégett, de a birtok megmaradt, és az élet folytatódott. A Lindbergh családban az ilyen eseményekre nem alakult ki külön nyelv a veszteség feldolgozására. Inkább azt nézték meg, mit lehet tenni ezután. Ez a hozzáállás Charles későbbi életében újra és újra megjelent: baleset után gépet vizsgált, kudarc után új tervet készített, veszélyhelyzetben cselekvési sorrendet állított fel. Évtizedekkel később lánya, Reeve még mindig úgy emlékezett rá, mint olyan emberre, aki a szélsőséges időjárást és a rendkívüli helyzeteket nem pusztán elviselte, hanem szinte természetes közegének tekintette. Gyermekének minnesotai telekről, hóviharokról és fagyási sérülésekről mesélt, otthonában

pedig állandóan tartott vészhelyzetre szánt élelmet, vizet és felszerelést.

A nyugodt családi élet azonban már Charles korai gyermekkorában megbomlott. C. A. és Evangeline nagyon különböző emberek voltak. A férj zárkózott, munkába temetkező, saját szabályaihoz makacsul ragaszkodó ember, a feleség érzékenyebb, társaságkedvelőbb és érzelmileg kiszámíthatatlanabb személyiség volt. A korkülönbség, a férj első házasságából származó gyerekek, a pénzügyi titkolózás és a mindennapi együttélés feszültségei fokozatosan eltávolították őket egymástól. A házasság formálisan fennmaradt, de egyre kevésbé jelentett közös életet.

Charles ennek következtében nem olyan családban nőtt fel, amelynek állandó középpontja egyetlen otthon lett volna. Apja politikai pályára lépett, és mind több időt töltött Washingtonban, anyja pedig fia oktatását és mindennapi életét igyekezett saját elképzelései szerint szervezni. A fiú korán hozzászokott ahhoz, hogy felnőttek között él, magának találjon elfoglaltságot, és érzelmi konfliktusok esetén inkább visszahúzódjon, mintsem részt vegyen bennük.

Apja politikai karrierje közben gyorsan emelkedett. C. A. Lindbergh 1907-ben bekerült az Egyesült Államok képviselőházába, és Washingtonban egyre határozottabban foglalt állást a nagy pénzügyi érdekcsoportokkal és a háborús politika bizonyos irányjaival szemben. Politikai nézetei nem illeszkedtek könnyen egyik táborba sem. A bankrendszer koncentrációját veszélyesnek tartotta, a Federal Reserve működését keményen támadta, és 1917-ben azok közé a kevés képviselők közé tartozott, akik elleneztek az amerikai kereskedelmi hajók felfegyverzését.

Charles számára apja politikája nem elvont történelem volt. Gyerekként és kamaszként azt látta, hogy C. A. hajlandó népszerűtlen álláspontokat vállalni akkor is, ha ezzel saját karrierjét kockáztatja. A fiú később más kérdésekben és más történelmi helyzetben hasonló magatartást tanúsított. Ez önmagában nem bizonyít közvetlen politikai örökséget, de a családi mintázat szembetűnő: Lindbergh életében újra és újra megjelent az a meggyőződés, hogy az egyénnek akkor is ki kell tartania saját ítélete mellett, ha a közvélemény túlnyomó része másként gondolkodik.

Ezt a függetlenséget azonban nem csak apjától tanulta. Anyja szintén olyan nő volt, aki a századfordulón

szokatlan utat választott magának: egyetemre járt, kémiát tanult, majd több száz kilométerre költözött családjától, hogy vidéki iskolában tanítson. Charles így két nagyon különböző, de egyformán önálló ember között nőtt fel. A szülők házassága éppen azért vált nehezzé, mert egyikük sem volt hajlandó könnyen feladni saját elképzeléseit.

A fiú ebből a világból vitte magával a maga sajátos függetlenségét. A családban nem tanulta meg különösebben jól a társas alkalmazkodást, annál inkább az önálló döntést. Nem szokott hozzá ahhoz, hogy a biztonságot másoktól várja. A természetet nem díszletként, a gépeket pedig nem titokzatos tárgyakként ismerte meg. Mindkettő a hétköznapi élet része volt.

Reeve Lindbergh sok évtizeddel később, amikor felkereste apja minnesotai gyermekkori otthonát, különös módon éppen egy egyszerű tárgyban ismerte fel ezt az örökséget. A házban látta azt a kutat, amelyet apja tizenévesen ásott, valamint a hozzá tartozó benzinmotort, szivattyút és nyomástartályt, amelyeket maga szerelt be. A technikai megoldás nem látványos találmány volt, hanem egy konkrét háztartási probléma megoldása. Reeve számára mégis összekötötte a minnesotai fiút azzal az emberrel, akit később ismert: azzal, aki mindig

meg akarta érteni, hogyan működik valami, majd úgy akarta átalakítani, hogy megbízhatóbban működjön.

Mire Charles Lindbergh elérte a kamaszkort, már olyan tapasztalatok álltak mögötte, amelyek között a költözés, a családi feszültség, a gazdaság irányítása és a gépek kezelése egyaránt szerepelt. Nem egyenes út vezetett innen a repüléshez. Egyelőre semmi sem jelezte, hogy egy napon Párizs fölött fog megjelenni egy egymotoros repülőgéppel, és azt sem, hogy neve fogalommá válik. Egy tulajdonság azonban már ekkor kialakulóban volt benne: az a meggyőződés, hogy a világ megérthető, a veszély felmérhető, a gép szétszedhető, a hiba kijavítható, és ha az ember megfelelően felkészül, akkor olyan feladatokat is elvégezhet, amelyeket mások túl kockázatosnak tartanak.

Ez a hit még sokáig nem a repülésről szólt. Előbb meg kellett tanulnia egyedül élni vele.

2. A magányos fiú

Charles Lindbergh gyerekkora kívülről akár kiváltságosnak is tűnhetett volna. Apja sikeres ügyvéd, majd kongresszusi képviselő volt, a családnak földje és megfelelő anyagi háttere volt, anyja egyetemet végzett és természettudományokat tanított. A fiú mégsem olyan közegben nőtt fel, amelyben a családi élet kiszámítható ritmust adott volna. A szülők kapcsolata már korán megromlott, és bár hivatalosan nem váltak el, életük fokozatosan különvált. Charles számára ebből az következett, hogy a „haza” nem egyetlen házat vagy várost jelentett. Little Falls, Detroit, Washington és később más helyek váltották egymást, miközben hol egyik, hol másik szülőjével töltött több időt.

Apja politikai pályája különösen sokat változtatott a család életén. Charles August Lindbergh 1907-ben került a képviselőházba, és ettől kezdve hónapokat töltött Washingtonban. Felesége és fia időnként elkísérte, de nem sikerült igazán gyökeret ereszteniük a fővárosban. Evangeline számára Washington nem vált otthonná, és Berg szerint egy évtized alatt sem alakítottak ki olyan baráti kört, amely tartósan odakötötte volna őket. Charles így már kisgyerekként megtapasztalta, milyen

az, amikor a család egyik tagja állandóan úton van, miközben a másik próbálja fenntartani a mindennapi életet.

Ez a mozgás az iskoláztatásában is megmutatkozott. Anyja komolyan vette a tanulást, de nem ragaszkodott mindenáron egyetlen iskolarendszerhez. Charles számára ezért az oktatás kevésbé jelentett folyamatos közösségi élményt, mint sok kortársának. Új osztályokba került, új tanárokat és új környezetet kellett megszoknia, miközben a családi utazások többször megszakították az egyenletes iskolai életet. Nem vált belőle rossz tanuló, de a hagyományos iskolai teljesítmény sem érdekelte különösebben. Sokkal jobban vonzotta minden, amit kézzel lehetett szétszedni, összerakni vagy működés közben megfigyelni.

A vidéki élet ehhez megfelelő környezetet adott. A gazdaságban szivattyúk, motorok, mezőgazdasági gépek és különféle szerkezetek vették körül. Charles számára ezek nem lezárt tárgyak voltak, amelyeket csak használni szabad. Meg akarta érteni őket. A későbbi visszaemlékezésekből az a kép rajzolódik ki, hogy már fiatalon könnyebben teremtett kapcsolatot gépekkel, mint emberekkel. Egy motor kiszámítható volt: ha nem működött, oka volt, az okot pedig meg lehetett keresni.

Az emberi viszonyok jóval kevésbé követték ezt a logikát.

Ebben a tekintetben anyai nagyapja, Charles H. Land gondolkodása is hatással lehetett rá. Berg megjegyzi, hogy a fogászati technikában jelentős eredményeket elért Land a tudományos megismerést tekintette a világ megfejtésének egyik kulcsának. Charles olyan családban nőtt fel, ahol a technikai és természettudományos kíváncsiság nem számított különleges hajlamnak. Anyja kémiát tanult, anyai nagyapja feltalálói és tudományos érdeklődésű ember volt, apai ágon pedig a gyakorlati problémamegoldás és az önellátás hagyománya öröklődött tovább.

A családi feszültségekkel szemben azonban nem létezett hasonlóan világos megoldás. Charles inkább igyekezett távol maradni a konfliktusoktól. A szülők közötti ellentétek, apja hosszú távollétei és anyja változó tervei mellett egyre inkább önálló világot alakított ki magának. Berg életrajza nem olyan gyereket mutat, aki látványosan lázad a családjá ellen. Sokkal inkább olyat, aki csendben kivonul abból, amit nem tud irányítani.

A magány bizonyos értelemben megszokott állapot lett számára. Kevés közeli barátja volt, és nem mutatott különösebb igényt arra, hogy nagyobb társaságok közé

tartozzon. A későbbi Lindbergh egyik legjellegzetesebb tulajdonsága már ekkor megjelent: egyedül is hosszú ideig képes volt ugyanarra a feladatra összpontosítani. Nem érezte feltétlenül büntetésnek az elszigeteltséget. Olyan élethelyzetekben is képes volt nyugodtan dolgozni, amelyeket mások unalmasnak vagy nyomasztónak találtak volna.

Ez a tulajdonság később különös jelentőséget kapott. Az Atlanti-óceán átrepüléséről szóló történetekben gyakran a fizikai bátorság kerül előtérbe, pedig Lindbergh teljesítményének másik feltétele éppen az volt, hogy elviselte a hosszú egyedüllétet. A Spirit of St. Louis pilótafülkéjében nem akadt beszélgetőtárs, nem volt rádiókapcsolat és nem volt másodpilóta. Az a pszichikai állapot, amelyben valaki harminchárom órán keresztül szinte kizárólag saját számításaira és megfigyeléseire támaszkodik, nem 1927 májusában alakult ki benne. Évtizedekkel korábban kezdődött.

Az autó még a repülőgépnél is előbb adott neki lehetőséget arra, hogy ezt az önállóságot megtapasztalja. A század első évtizedeiben az automobil Amerikában még korántsem volt annyira hétköznapi eszköz, mint később. Az utak jelentős része rossz minőségű volt, a gépkocsik gyakran meghibásodtak, és az autóvezetőnek nemcsak

kormányoznia kellett, hanem kisebb-nagyobb szerelési munkákhoz is értenie kellett. Charles számára éppen ez jelentette a vonzerő egyik részét. A gép szabadságot adott, de felelősséget is követelt.

Tizenéves korában már családi utak jelentős részét ő vezette. 1916 őszén különösen nagy vállalkozás következett. Evangeline úgy döntött, Kaliforniába utazik. A háttérben súlyos családi ügy állt: C. A. egyik lánya, Lillian tuberkulózisban szenvedett, és az enyhébb éghajlattól reméltek javulást. Charles azonban ennek teljes jelentőségét nem ismerte. Számára az utazás elsősorban kaland volt, és azért is lelkesedett érte, mert vezethette az autót.

Az út megmutatta, mit jelentett akkoriban autóval átszelni az Egyesült Államokat. Nem létezett összefüggő autópálya-hálózat, az eső egyetlen nap alatt járhatatlanná változtathatta a földutakat, a homok, a sár és a rossz hidak pedig állandó akadályt jelentettek. A család nem egy kényelmes túraautóval indult útnak, hanem olyan járművel, amelynek rugózása sem igazán bírta a megterhelést. Missouri egyik szakaszán egy nagy eső után napokat kellett várniuk, amíg az agyagos út megszáradt. Az eredetileg két hétre tervezett utazás végül mintegy negyven napig tartott.

Charles mégis végigvezette az utat. A történetben nemcsak az figyelemre méltó, hogy milyen fiatal volt, hanem az is, mennyire természetesnek vette a feladatot. Egy-egy meghibásodás vagy rossz útszakasz nem változtatta meg az alapvető tervet: meg kellett találni a módját annak, hogyan lehet továbbhaladni. Az út tulajdonképpen annak a szemléletnek az egyik korai próbája volt, amely később a repüléseit is meghatározta. Az akadályt nem végzetként, hanem megoldandó technikai problémaként kezelte.

Kaliforniában azonban kiderült, hogy az önállóságnak vannak jogi határai is. A rendőrség megállította, mert jogosítvány nélkül vezetett, majd kiderült, hogy életkora alapján sem vezethetett volna szabályosan. A család ezt különösen abszurdnak érezte, hiszen Charles addigra már fél Amerikán biztonságosan keresztülvezette őket. Amikor néhány hónappal később vissza kellett térniük Minnesotába, a tiltás ellenére ismét ő ült a volán mögé. A visszaút ugyancsak körülbelül negyven napig tartott.

A történet jóval többet árul el róla annál, mint hogy fiatalon szeretett vezetni. Lindbergh egész életében hajlamos volt arra, hogy saját tapasztalatát és technikai ítéletét magasabb rendűnek tekintse a formális szabályoknál. Ha meggyőződött arról, hogy valamit

biztonságosan meg tud tenni, kevésbé érdekelte, hogy egy intézmény vagy hatóság mit gondol róla. Ez a magatartás bizonyos helyzetekben rendkívüli teljesítményekhez segítette hozzá, máskor viszont éppen ez sodorta összeütközésbe környezetével.

A kaliforniai út idején apja politikai pályája a végéhez közeledett. Az Egyesült Államok egyre közelebb került az első világháborúhoz, C. A. Lindbergh viszont továbbra is a beavatkozással szemben álló kisebbséghez tartozott. 1917 márciusában mindössze tizennégy képviselő szavazott az amerikai kereskedelmi hajók felfegyverzése ellen; ő közöttük volt. A fiú ekkor még nem alakított ki részletes politikai világképet, de látta, milyen következménye lehet annak, ha valaki akkor is kitart álláspontja mellett, amikor az ország politikai hangulata teljesen másfelé fordul.

Ugyanebben az időben Charles személyes élete is gyorsan komolyabbá vált. Anyai nagyanyjánál mellrákot állapítottak meg, ezért anyjával visszatért Little Fallsba. A következő másfél évben a kamasz fiú feladatai jóval túlmutattak azon, amit általában egy középiskolástól vártak volna. A háztartás működtetésében vett részt, a gazdaság ügyeivel foglalkozott, könyvelést vezetett, közben befejezte középiskolai tanulmányait, és segített

anyjának, illetve beteg nagymamájának. Berg ezt az időszakot egyenesen korai felnőtté válásként írja le.

A farm a maga követelményeivel kevesebb teret hagyott az érzelmek elemzésére. Állatokat kellett ellátni, gépeket működtetni, javításokat elvégezni és pénzügyeket vezetni. Charles számára ez ismét olyan világot jelentett, amelyben a cselekvés világosabb volt a beszédnél. A családi betegségeket vagy apja politikai kudarcát nem tudta megjavítani, egy motort viszont igen. Ez az eltérés később is jellemző maradt rá: gyakran akkor volt a legmagabiztosabb, amikor valamilyen konkrét veszélyhelyzettel kellett szembenéznie, és akkor a legbizonytalanabb, amikor emberi kapcsolatokat kellett értelmeznie.

Lánya, Reeve Lindbergh évtizedekkel később is ezt az oldalát ismerte fel benne. Visszaemlékezése szerint apja különösen jól működött válsághelyzetben. Viharok, áradások, műszaki problémák vagy más konkrét veszélyek inkább összpontosították, mintsem megbénították. A hétköznapi nyugalommal nehezebben tudott mit kezdeni. Reeve úgy emlékezett rá, mint aki szinte várta a pillanatot, amikor valamilyen rendkívüli helyzetben végre szükség lesz a felkészültségére.

Ennek gyökerei jól láthatók a tizenéves Charles életében. Már ekkor saját kezével próbált javítani mindenben, ami a gazdaságban elromlott. A családi ház vízellátásának megoldására tizenhat évesen kutat ásott az alagsor egyik részén, majd benzinmotorral működő szivattyút és nyomástartályt szerelt hozzá. Reeve jóval apja halála után látta ezeket a szerkezeteket a minnesotai házban, és azért hatottak rá különösen erősen, mert ugyanazt az embert ismerte fel bennük, akit saját gyermekkorából ismert: azt, aki egy probléma láttán ösztönösen szerkezetet, eljárást és megoldást keresett.

Az első világháború befejezésekor Charles tizenhat éves volt. Amerikában ekkor új korszak kezdődött. A haditechnika néhány év alatt olyan fejlődésen ment keresztül, amely korábban elképzelhetetlennek tűnt. Az automobil egyre inkább hétköznapi közlekedési eszközzé vált, a repülőgép pedig kilépett a vásári látványosság szerepéből. Az európai frontokon bebizonyosodott, hogy a levegő nem csupán a kísérletezők terepe: felderítésre, összeköttetésre és harcra egyaránt használható.

Lindbergh azonban ekkor még nem eldöntött életpályaként tekintett a repülésre. Sokkal közelebb álltak hozzá a gépek általában. Beiratkozott a Wisconsin

Egyetem gépészmérnöki képzésére, ami családi háttérét és saját érdeklődését tekintve logikus választásnak tűnt. Egy egyetemi diploma stabil, megbecsült pályát kínált volna, és a mérnöki világ azokkal a kérdésekkel foglalkozott, amelyek őt valóban érdekelték.

Az egyetem azonban hamar megmutatta, hogy a műszaki érdeklődés és az akadémiai tanulmányok nem feltétlenül ugyanazt jelentik. Lindbergh szeretett gépekkel foglalkozni, de kevésbé szerette azt a tanulási rendszert, amelyben a gyakorlati eredményt hosszú elméleti kurzusokon keresztül lehetett csak megközelíteni. Nem bizonyult kiemelkedő hallgatónak. A tantárgyi követelményekkel küzdött, figyelme könnyen elkalandozott, és egyre kevésbé látta, miért kell éveket töltenie olyan képzésben, amely csak közvetetten viszi közelebb ahhoz, amit valójában csinálni szeretne.

Közben az egyetem közelében és az amerikai újságokban mind gyakrabban lehetett repülőgépekkel találkozni. A háború után fölöslegessé vált katonai gépek és pilóták új piacot kerestek maguknak. Vándorpilóták járták az országot, utasokat vittek fel néhány dollárért, mutatványokat rendeztek vásárokon, és olyan településeken is leszálltak, ahol korábban repülőgépet legfeljebb fényképen láttak.

A fiatal Lindbergh számára a repülésben egyszerre volt jelen minden, ami addig érdekelt. Gép volt, amelynek minden rezdülése műszaki okokra vezethető vissza. Mozgást adott, mint az automobil, de utak nélkül. Önállóságot követelt, mert a levegőben a pilóta nem hívhatott szerelőt, ha valami elromlott. Kockázatos volt, de a veszély jelentős része felkészüléssel csökkenthetőnek látszott. És mindenekelőtt olyan terület volt, amelynek szabályai még nem merevedtek meg. Nem kellett évtizedek óta kialakult szakmai hierarchiába belépni: maga a szakma is alig néhány éves volt. Egy ember, aki gyerekkora óta rosszul viselte, ha mások mondják meg neki, hogyan kell valamit csinálnia, ennél megfelelőbb világot nehezen találhatott volna.

Az egyetemi tanulmányok egyre kevésbé érdekelték. A repülőgép viszont mindinkább igen. 1922-ben végül meghozta azt a döntést, amely először terelte egyértelműen abba az irányba, amely öt évvel később Párizshoz vezetett. Nem mérnök akart lenni. Repülni akart.

3. Amerika beleszeret a repülésbe

Amikor Charles Lindbergh 1922 tavaszán eldöntötte, hogy repülni tanul, a repülés alig húszéves múltra tekintett vissza. A Wright fivérek 1903-as kitty hawki kísérlete óta a technika elképesztő gyorsasággal fejlődött, de a repülőgép még mindig inkább számított rendkívüli szerkezetnek, mint hétköznapi közlekedési eszköznek. Aki az égre nézett, ritkán látott gépet maga fölött, és sok amerikai életében először csak vásárokon vagy vidéki bemutatókon találkozott repülőgéppel. A levegő meghódítása még nem vált megszokottá, ezért minden felszállásban maradt valami abból a látványosságból, amely néhány évvel korábban tömegeket vonzott a repülőterek mellé.

A fejlődés ütemét az első világháború gyorsította fel. 1914-ben a nagyhatalmak még viszonylag kevés repülőgéppel rendelkeztek, a háború végére viszont már hatalmas iparág dolgozott a légierők ellátásán. A gépeket kezdetben elsősorban felderítésre használták, majd megjelentek a vadászrepülő, a bombázó és az egyre kifinomultabb légi hadviselési módszerek. A pilóták közül többen nemzetközi hírességekké váltak. Georges

Guynemer, René Fonck, Charles Nungesser, Manfred von Richthofen vagy az amerikai Eddie Rickenbacker nevét olyan emberek is ismerték, akik soha nem ültek repülőgépen. Berg szerint csak Nagy-Britanniában néhány száztól mintegy 350 ezerre nőtt a repülőgépiparban dolgozók száma a háború éveiben, és több mint ötvenezer gépet építettek.

A béke beköszöntével azonban hirtelen rengeteg repülőgép és kiképzett pilóta maradt feladat nélkül. A hadseregeknek már nem volt szükségük annyi gépre, amennyit a háború végén rendszerben tartottak, a polgári repülés pedig még nem fejlődött ki annyira, hogy mindet felszívja. A leszerelt gépeket olcsón lehetett megvásárolni, és sok volt katonai pilóta új megélhetést keresett magának. Így született meg az amerikai barnstorming világa: a vándorpilótáké, akik egyik településről a másikra repültek, utasokat vittek fel néhány percre, légi mutatványokat rendeztek, vásárokon léptek fel, ejtőernyős ugrásokat mutattak be, és mindenből pénzt próbáltak csinálni, amihez repülőgépet lehetett használni.

A korszakban még senki sem tudhatta biztosan, milyen üzleti modellből nő majd ki a polgári repülés. Egyesek utasszállításban látták a jövőt, mások a postában, megint

mások a mezőgazdasági vagy fényképészeti alkalmazásokban. A repülőiskolák reklámjai azt ígérték a fiataloknak, hogy az automobilhoz hasonlóan a repülés is néhány év alatt hatalmas iparággá válik. Az egyik iskola egyenesen azt hirdette, hogy a kereskedelmi repülés gyorsabban fog növekedni, mint az autóipar. Az állításban bőven volt reklámfogás, de a korszak optimizmusát jól tükrözte. A repülés egyszerre jelentett szakmát, technikai újdonságot, kalandot és a jövő ígéretét.

Lindbergh pontosan ezt kereste. Wisconsinban egyre kevésbé találta helyét az egyetemi képzésben, de amikor repülőiskolák tájékoztatóit kezdte böngészni, hirtelen világossá vált előtte egy olyan pálya, amelyben nem kellett éveket várnia arra, hogy valódi gépek közelébe kerüljön. Két lehetőség között mérlegelt: a chicagói Ralph C. Diggins School of Aeronautics és a nebraskai Nebraska Aircraft Corporation között. Végül a Nebraska Aircraft ajánlatát választotta, mert nemcsak repülést, hanem repülőgép-építést és karbantartást is ígért, sőt azzal kecsegtette a hallgatókat, hogy a képzés után munkához is segíti őket. Apja aggódott a veszély miatt, de nem próbálta megakadályozni fia döntését, és végül ő fizette ki a tandíjat.

április 1-jén Charles megérkezett a nebraskai Lincolnba. Húszéves volt, az egyetemről nemrég tanulmányi eredményei miatt eltanácsolták, és fogalma sem lehetett arról, hogy öt év múlva a világ egyik legismertebb embere lesz. Egy szállodában vett ki szobát, majd hétfőn jelentkezett az iskolában. Az első meglepetés azonnal érte. Amíg ő Wisconsinban terveket készített, a vállalat tulajdonost váltott, az új vezetés pedig gyakorlatilag elfeledkezett a repülőiskoláról. A meghirdetett tanfolyamra végül egyetlen hallgató érkezett: Lindbergh.

A helyzet mégsem bizonyult csalódásnak. Ahelyett, hogy tanterembe ültették volna, azonnal munkát kapott a műhelyben. Hispano-Suiza motorokat szedett szét, repülőgépszárnyak vásznát kezelte a korabeli impregnálóanyaggal, gépeket szerelt át, motorcseréknél segédkezett. Néhány nap alatt közelebb került a repülőgép működéséhez, mint az egyetemi évek alatt bármikor. Éppen ezt szerette volna. Nem képletekből kellett elképzelnie egy szerkezetet: ott állt előtte, meg lehetett fogni, szét lehetett bontani, majd ismét működőképessé tenni.

Az első hét végén előhoztak egy Lincoln Standard Tourabout gépet. Lindbergh hosszú ideig figyelte,

hogyan szerelik fel a szárnyakat, kötik össze a kormányfelületeket, ellenőrzik a kábeleket, töltik fel az üzemanyagot és készítik elő a motort. Addig a repülőgép elsősorban egy vágyott tárgy volt számára; ezen a napon működő rendszerként látta maga előtt. Másnap Otto Timm, a vállalat főmérnöke és bemutatópilótája magával vitte. Lindbergh egy tizenhat éves fiúval osztozott az első ülésen. Ez volt élete első repülése. Tizenöt percig tartott.

Lindbergh későbbi visszaemlékezése szerint a felszállás után úgy érezte, mintha megszakadt volna kapcsolata addigi életével. A gép emelkedett, majd bedőlt a fordulóban, alattuk pedig a megszokott táj hirtelen teljesen más formát öltött. Nem egyszerűen gyorsabban haladt, mint autóval vagy motorkerékpárral. A mozgásnak új dimenziója nyílt meg számára. Később úgy írt erről, mint olyan pillanatról, amelyben csak a jelen létezett, egyszerre volt jelen a szépség és a veszély. Amikor negyedóra múlva ismét földet értek, már biztos volt abban, hogy az életét a repüléshez akarja kötni.

Az első repülés romantikája mögött azonban ott volt a szakma hétköznapi valósága. Lindberghnek pénzre volt szüksége, és a repülés nem olcsó foglalkozás volt. Ha saját gépet akart, előbb meg kellett keresnie az árát. A műhelymunka kevés pénzt hozott, ezért minden olyan

lehetőség érdekelte, amely közelebb vihetné a levegőhöz. Amikor egy pilóta, E. G. Bahl barnstorming körútra készült Nebraska délkeleti részén, Lindbergh felajánlotta, hogy fizetés nélkül csatlakozik hozzá segédként. Feladata kezdetben főként a gép tisztítása és az utasok toborzása volt. A közönség néhány dollárért rövid repülésre fizethetett be, és Lindberghnek meg kellett győznie az embereket arról, hogy érdemes kipróbálniuk az élményt.

A vidéki Amerika számára a repülőgép egyszerre volt csoda és vásári attrakció. A gép leszállt egy mezőn, híre gyorsan elterjedt a környéken, majd megérkeztek az emberek autóval, lovaskocsival vagy gyalog. Megnézték a pilótát, megérintették a gépet, kérdéseket tettek fel, a bátrabbak pedig pénzt adtak azért, hogy néhány percre felszállhassanak. A pilóták számára ebből lehetett üzemanyagot, javítást és következő napi megélhetést finanszírozni. Ha azonban a közönség már látott egyszerű felszállást és leszállást, újabb látványosságra volt szükség.

Lindbergh maga ajánlotta fel, hogy álljon ki a szárnyra repülés közben. Bahl beleegyezett. A mutatvány ma szinte elképzelhetetlennek tűnik, de a barnstorming világában a wing walking, a szárnyon járás bevett

látványelemnek számított. A gépek lassabban repültek, nyitott pilótafülkéjük és merevített szárnyuk lehetővé tette, hogy megfelelő kapaszkodással valaki kimásszon rájuk. Ettől még a művelet rendkívül veszélyes maradt. Egy rossz mozdulat, váratlan légörvény vagy mechanikai probléma elég lett volna a tragédiához. Lindbergh számára azonban a veszély nem önmagában jelentette a vonzerőt. Inkább azt próbálta megtanulni, hol húzódik az a határ, amelyen belül a kockázat még kiszámítható.

A következő lépés az ejtőernyőzés volt. Lincolnba ekkoriban érkezett Charles Hardin és felesége, akik ejtőernyőket készítettek, és bemutatóugrásokkal reklámozták termékeiket. Lindbergh látta egyik ugrásukat, majd eldöntötte, hogy ő is ki akarja próbálni. Első alkalommal azonban nem elégedett meg egyszerű ugrással. Két ejtőernyőt akart használni: az első kinyitása után leoldani azt, majd szabadesés után kinyitni a másodikat. Hardin megtanította a szükséges mozdulatokra, Lindbergh pedig mintegy 1800 láb magasból ugrott ki.

Az első ernyő rendben kinyílt. Lindbergh leoldotta, majd meghúzta a második nyitószervezetét. Néhány pillanatig semmi sem történt. Mivel korábban még soha nem ugrott, nem volt tapasztalata arról, mennyi idő alatt

kell az ernyőnek kinyílnia. Csak akkor értette meg, hogy probléma van, amikor teste fejjel lefelé kezdett zuhanni. Végül a második ernyő is kinyílt, és sértetlenül földet ért. Visszaemlékezése szerint nem a félelem maradt meg benne legerősebben, hanem az a különös nyugalom, amelyet a veszély közben érzett. Ez a reakció később többször is megjelent nála: akkor koncentrált a legtisztábban, amikor a helyzet valóban veszélyessé vált.

A barnstormerek világában ez a viselkedés nem számított teljesen szokatlannak. A húszas évek eleji amerikai repülés kultúrája eleve sokkal nagyobb kockázatot fogadott el, mint a későbbi polgári légiközlekedés. A gépek motorjai gyakran meghibásodtak, a műszerek egyszerűek voltak, az időjárás-előrejelzés kezdetleges, a rádiókapcsolat pedig sok gépen egyáltalán nem létezett. A pilóták gyakran mezőközön szálltak le, saját maguk javították gépeiket, és indulás előtt nem mindig tudták pontosan, milyen lesz a terep a következő állomásnál. A kockázat ezért nem különleges eseményként, hanem a szakma mindennapi tényezőjeként jelent meg.

Ez azonban nem azt jelentette, hogy a korszak pilótái vakmerő öngyilkosjelöltek lettek volna. A legsikeresebbek éppen azért maradtak életben, mert

megtanulták megkülönböztetni a kezelhető veszélyt az értelmetlen kockázattól. Lindberghben is egyre erősebben kialakult ez a szemlélet. Lehetett szárnyon járni vagy ejtőernyővel ugrani, de a felszerelést ellenőrizni kellett. Lehetett ismeretlen mezőre leszállni, de előtte meg kellett figyelni a szélirányt, a talajt és az akadályokat. Lehetett rossz időben repülni, de tudni kellett, mikor kell visszafordulni. A későbbi hírnév hajlamos volt egyetlen rendkívüli teljesítményből vakmerő kalandort faragni belőle, miközben pályája inkább arról szólt, hogy a veszélyeket megszerezni és csökkenteni próbálta.

1923-ra már saját repülőgépet akart. Apja kezdetben gyanakvással figyelte fia új életét, de lassan belátta, hogy nem múló szenvedélyről van szó. Charles újra és újra a repülésről beszélt neki, és C. A. végül beleegyezett, hogy segítsen egy gép megvásárlásában. A háborús fölöslegek között Georgiában lehetett kedvező ajánlatokat találni. Souther Field egykor katonai repülőtér volt, a béke után azonban raktárakban álltak az eladásra váró gépek és motorok. Egy vállalkozó az államtól fillérekért vásárolta össze a készletek jelentős részét, majd felújítva értékesítette tovább őket.

Lindbergh egy Curtiss JN-4D-t választott, a közismert Jennyt. Ez a típus a háború idején kiképzőgépként szolgált, és a béke első éveiben szinte a barnstorming jelképévé vált. Kétüléses, nyitott pilótafülkés, kétfedelű gép volt, viszonylag egyszerű szerkezettel. Nem gyorsaságra vagy távolsági rekordokra tervezték, hanem arra, hogy fiatal pilóták megtanulják rajta a repülés alapjait. Lindbergh számára azonban ennél jóval többet jelentett: ez volt az első repülőgép, amely fölött valóban ő rendelkezett. Már a vásárlás előtt leveleket készített elő helyi kereskedelmi kamaráknak, és légibemutatókat kínált vásárokra: ejtőernyős ugrást, szárnyon járást és műrepülést. A repülésből megélhetést akart teremteni magának.

Az üzleti modell egyszerűnek tűnt. El kellett repülni egy település közelébe, megfelelő mezőt találni, néhány kört repülni fölötte, majd leszállni. A repülőgép látványa rendszerint magához vonzotta az embereket. Az utasrepültetésből befolyt pénz fedezte a benzint és a következő utat, a nagyobb rendezvényeken pedig külön fizettek a látványos mutatványokért. Ha egy településen nem volt elegendő érdeklődő, tovább kellett állni. A barnstorming gazdasága legalább annyira épült a közönség pszichológiájára, mint a repülésre.

Lindberghnek itt azt is meg kellett tanulnia, hogyan viselkedjen olyan emberekkel, akik félnek attól a géptől, amely neki már természetes közegnek tűnt. Az utasokat meg kellett nyugtatni, ugyanakkor fenn kellett tartani a repülés rendkívüliségének érzését. Ha valaki néhány dollárt fizetett öt vagy tíz percért a levegőben, élményt akart hazavinni. A barnstorming ezért furcsa átmenetet jelentett a cirkusz és a közlekedés között. A repülőgép egyszerre volt technikai eszköz és színpadi kellék.

Az ilyen bemutatók sok amerikai számára az első személyes találkozást jelentették a repüléssel. A húszas évek elején az ország lépésről lépésre szokott hozzá ahhoz a gondolathoz, hogy az ember nemcsak katonaként vagy vakmerő mutatványosként ülhet repülőgépre. A légiposta terjedése azt mutatta, hogy a gépnek gyakorlati haszna van. A rövid utasrepülések pedig azt tették láthatóvá, hogy a repülés nem kizárólag különlegesen kiképzett férfiak számára hozzáférhető. Aki elég pénzt tudott fizetni, maga is felszállhatott néhány percre.

Ebben az értelemben a barnstormereknek fontos szerepük volt az amerikai repülés társadalmi elfogadtatásában. Nem ők teremtették meg a későbbi légitársaságokat, és módszereik sokszor távol álltak a későbbi biztonsági követelményektől. Mégis ők vitték el a

repülőgépet azokhoz az emberekhez, akik távol éltek a nagy repülőterektől és katonai bázisoktól. A gép nem valamelyik távoli nagyváros fölött repült, hanem leszállt a szomszédos mezőn.

Lindbergh ebben az időben a repülés szinte minden alapszintű tapasztalatát megszerezte. Megtanulta, hogyan kell gépet javítani, idegen terepen leszállni, időjárást figyelni, közönség előtt repülni, utast vinni, kényszerhelyzeteket kezelni és kevés pénzből fenntartani egy repülőgépet. Későbbi katonai képzése sokkal nagyobb pontosságot és fegyelmet adott majd ehhez a tudáshoz, de a barnstorming években alakult ki az a gyakorlati érzéke, amelyre egész pilótapályáját építette.

A repülőgépben számára különleges módon találkozott a technika és a magány. Egy automobilban lehetett utas, az ember az úton más járművekkel találkozott, megállhatott benzinkútnál vagy műhelyben. A levegőben mindez eltűnt. A pilótának saját érzékeire és gépére kellett hagyatkoznia. Ha a motor leállt, nem maradt idő hosszú mérlegelésre. Ki kellett választani egy alkalmas mezőt, kiszámítani az ereszkedést és leszállni. A repülés Lindbergh számára ezért nem a hétköznapi élet ellentéte lett, hanem annak legtisztább változata: olyan helyzet, amelyben egyetlen ember döntései közvetlenül

meghatározzák a következő perceket.

A húszas évek Amerikája közben egyre többet akart a repüléstől. Már nem volt elég, hogy egy gép néhány kilométerre eljusson. Sorra születtek a magassági, gyorsasági és távolsági rekordok, pilóták próbáltak kontinenseket átrepülni, légitársaságok alakultak, és megindult a rendszeres légiposta. A közvélemény számára minden új rekord azt bizonyította, hogy a tegnap lehetetlennek tartott teljesítmény holnap talán mindennapos lesz.

Lindbergh tökéletesen otthon érezte magát ebben a közegben. Nem azért, mert már ekkor rekordokat akart dönteni, hanem mert a repülés jövője még nyitottnak látszott. A szabályokat menet közben írták, a gépek évről évre változtak, és egy fiatal pilóta saját tapasztalatával többet érhetett el, mint hosszú szakmai ranglétrán való előrelépéssel.

Egyelőre azonban még csak egy volt a sok amerikai vándorpilóta közül. Néha szárnyon állt a levegőben, néha utasokat vitt fel öt dollárért, néha maga javította meg azt a gépet, amelytől a következő napi keresete függött.

Öt évvel később ugyanennek a világnak egyik mellékterméke, a háborúból megmaradt és a békében

gyorsan fejlődő amerikai repülés adta majd meg neki az eszközt ahhoz, hogy egyetlen felszállással kilépjen ebből a névtelen közegből. Addig azonban még meg kellett tanulnia azt, amit a barnstorming nem tudott megtanítani neki: a repülésben a bátorság önmagában kevés. A pontosságot, a fegyelmet és a módszerességet a hadseregben kellett elsajátítania.

4. A pilóta

Charles Lindbergh 1923 tavaszára furcsa helyzetbe került. Hónapok óta repülőgépek között élt, motorokat szerelt, szárnyakon járt, ejtőernyővel ugrott, vándorpilótákkal járta az amerikai vidéket, és több időt töltött a levegőben, mint a legtöbb vele egykorú fiatal. Egy fontos lépés azonban még hiányzott: soha nem repült egyedül. Az a férfi, akit négy évvel később a világ a magányos atlanti repülés hőseként ünnepelt, ekkor még egyetlen önálló felszállást sem hajtott végre.

Ennek nem elsősorban a képességei szabtak határt. Lincoln oktatója már 1922 májusában alkalmasnak tartotta az önálló repülésre, de a vállalat éppen eladta a gyakorlógépet, Lindberghnek pedig nem volt pénze arra a biztosítékra, amelyet a tulajdonos kért volna egy esetleges sérülés fedezetére. Így az első szólórepülés helyett barnstorming következett. A következő hónapokban olyan dolgokat művelt repülőgépek körül és fölött, amelyek veszélyessége jóval meghaladta egy egyszerű iskolakörét, miközben hivatalosan továbbra sem vált önálló pilótává.

1923 tavaszán ezt a hiányt már nem lehetett sokáig fenntartani. Apja beleegyezett, hogy segítsen saját

repülőgépet vásárolni neki, Charles pedig Georgiába utazott, ahol a háborúból megmaradt repülőgépeket árusították. Souther Field néhány évvel korábban még katonai repülőtér volt, a béke után azonban hatalmas raktárrá változott. Százszámra álltak ott a leszerelt gépek, motorok és alkatrészek. Ami a hadsereg számára fölöslegessé vált, abból egy új amerikai repülőkultúra épült fel.

Lindbergh egy Curtiss JN-4D-t választott. A Jenny néven ismert kétfedelű gép az első világháború egyik tipikus kiképző repülőgépe volt. Két nyitott pilótafülkéje, egyszerű szerkezete és viszonylag alacsony sebessége miatt jól megfelelt a kezdő pilótáknak, és a háború után a vándorrepülők egyik legkedveltebb típusává vált. Lindbergh új OX-5 motort és nagyobb üzemanyagtartályt is kapott hozzá. Amíg a gépet összeszerelték, a repülőtéren lakott, olykor közvetlenül a hangárban, a saját repülőgépe mellett aludt.

Ekkor szembesült azzal az apró kellemetlenséggel, amelyről a körülötte dolgozók nem tudtak. Mindössze körülbelül nyolcórányi tényleges repülési tapasztalata volt, Jennyvel alig repült, és soha nem szállt fel egyedül. Senki nem kérte tőle pilótaengedélyét, mert 1923-ban az Egyesült Államokban még nem kellett olyan engedély

ahhoz, hogy valaki repülőgépet vezessen, amely később a polgári repülés természetes feltételévé vált. A körülötte dolgozók egyszerűen abból indultak ki, hogy aki egyedül érkezik egy repülőtérre repülőgépet vásárolni, az nyilván tud is repülni.

Amikor elkészült a Jenny, Lindbergh már nem akarta bevallani, mennyire kevés tapasztalata van. Kigördült a géppel a felszállópálya végére, gázt adott, és megpróbált felszállni. Alig néhány méterrel a föld fölött a jobb szárny lefelé billent. Lindbergh úgy érezte, elveszíti az irányítást, ezért azonnal visszatette a gépet a földre. A Jenny egyik kerekére és a szárny alatti csúszótalpra érkezett. A kísérlet nem végződött komoly kárral, de világossá tette, hogy néhány perc további oktatás nem ártana.

Egy Henderson nevű pilóta észrevette a helyzetet, és felajánlotta segítségét. Fél tucat közös felszállás és leszállás után úgy ítélte meg, Lindbergh már biztonságosan képes egyedül repülni. Azt tanácsolta neki, várja meg az estét, amikor a szél gyengül. Lindbergh így is tett. Öt óra körül ismét beindította a motort. A repülőtéren rajta kívül szinte senki sem maradt; egyetlen kívülálló figyelte a felszállást.

Ezúttal a Jenny engedelmesen emelkedett. Lindbergh fokozatosan emelkedett, végül mintegy 4500 láb, vagyis közel 1400 méter magasságba jutott. Alatta Georgia tája terült el. Az első önálló repülésben számára nem az volt a legfontosabb, hogy senki nem ült mellette, hanem az, hogy ettől kezdve minden döntés kizárólag az övé volt. Nem volt oktató, aki átvehette volna a botkormányt, nem volt senki, akitől segítséget kérhetett volna. A repülőgépet neki kellett földre vinnie.

Ez az élmény alapvető maradt Lindbergh számára. A magány a levegőben nem elszigeteltséget jelentett, hanem felelősséget. Minél kevesebb emberre számíthatott, annál világosabbá vált számára a feladat. Az első szolórepülés után még napokig gyakorolta a felszállást és leszállást. Egy kortárs pilóta nem valamilyen látványos tehetségre emlékezett vele kapcsolatban, hanem arra, hogy a vékony fiatalember órákon keresztül ugyanazt ismételte: fel, kör, le, majd újra fel. Lindbergh repülőtudásának egyik alapja nem a vakmerőség, hanem ez a monoton gyakorlás lett.

Saját gépével immár valódi vándorpilótaként indulhatott útnak. Ruháin kívül gyújtógyertyákat, szerszámokat és a legszükségesebb felszerelést vitte magával. Éjszakánként olykor a repülőgépre erősített

vászonból rögtönzött függőágyban aludt. Ha pénzre volt szüksége, utasokat vitt fel. Ha vásár vagy ünnepség kínált lehetőséget, bemutatót tartott. Ha rossz idő vagy meghibásodás miatt le kellett szállnia, megkereste a legalkalmasabb mezőt, kijavította, amit lehetett, majd továbbindult.

Repülőgépe rövid ideig apja politikai kampányának eszközévé is vált. C. A. Lindbergh még egyszer megpróbált visszatérni a politikába, és fia modern kampányfogást javasolt: repülőről szórják ki a választási röplapokat. A terv első próbája kevésbé sikerült elegánsan. Charles azt akarta, hogy apja kisebb kötegekben engedje ki a papírokat, az idősebb Lindbergh azonban egyszerre dobta ki az egész csomagot, amely a gép farokrészének csapódott. Komoly baj nem történt, a röplapok viszont aligha ott értek földet, ahol a kampány szervezői remélték.

A történetben van valami jelképes. Apja a politikában kereste azt a függetlenséget, amelyet fia a levegőben talált meg. C. A. hajlandó volt népszerűtlen álláspontokat vállalni, még akkor is, amikor ezzel saját karrierjét veszélyeztette. Charles ugyanezt a személyes önállóságot egy másik területen élte meg. A két férfi kapcsolata távolságtartó maradt, de az apa egyre komolyabban vette

fia választását, és végül pénzzel is támogatta azt.

A barnstorming azonban nem adott mindent, amire Lindberghnek szüksége volt. Megtanította ismeretlen mezőkön leszállni, széllel és rossz idővel bánni, motorhibát kezelni és gyorsan dönteni, de kevés rendszert vitt a repülésébe. A vándorpilóta sok mindent saját tapasztalatból tanult meg, olykor úgy, hogy előbb hibázott, és csak utána értette meg a szabályt. Lindbergh egy idő után felismerte, hogy ha valóban hivatásos pilóta akar lenni, ennél módszeresebb képzésre van szüksége.

1924-ben jelentkezett az amerikai hadsereg repülő kiképzésére. Brooks Fieldre, San Antonio közelébe került. A különbség azonnal feltűnő volt. Addigi életében többnyire saját szabályai szerint dolgozott; a hadseregben pontos időbeosztás, vizsgák, parancsok és folyamatos ellenőrzés várta. Meglepő módon nem lázadt ellene. Éppen ellenkezőleg: élvezte azt a világot, amelyben minden feladatnak világos célja és minden hibának közvetlen következménye volt.

A hadsereg kiképzési rendszere könyörtelenül szelektált. A Brooks Fieldre érkező több mint száz növendék jelentős részét már az első szakaszban eltanácsolták, a továbbjutók közül pedig sokan az emelt

szintű képzésen estek ki. Két elégtelen eredmény elég lehetett ahhoz, hogy valaki elveszítse helyét. Lindbergh, akinek egyetemi pályafutása korábban kudarcba fulladt, ezúttal egészen másként viszonyult a tanuláshoz. Most először pontosan tudta, miért kell elsajátítania az anyagot.

Első vizsgáján mindössze 72 pontot ért el. Ez elég volt a továbbjutáshoz, de túl közel került a határhoz. Ettől kezdve megszállottan tanult. Ha este takarodót rendeltek el, olyan helyet keresett, ahol égve maradt a világítás, és tovább olvasott. Aerodinamikát, navigációt, meteorológiát, katonai szabályzatot, szervezési ismereteket és fegyverhasználatot tanult. Az egyetemen hiába próbálták rávenni olyan tárgyak megtanulására, amelyeknek nem látta közvetlen értelmét; a hadseregben a tananyag összekapcsolódott azzal, amit el akart érni.

A repülési képzésben már előnnyel indult. Több száz órányi barnstorming és rengeteg különböző leszállóhely tapasztalata állt mögötte. Ismeretlen terepen sokszor magabiztosabban mozgott, mint oktatói. A hadsereg azonban olyan pontosságot követelt tőle, amellyel addig kevésbé találkozott. Nem volt elég, ha valaki le tudta tenni a gépet egy mezőre. Meghatározott eljárásokat kellett követnie, alakzatban repülnie, navigációs

feladatokat végrehajtania és pontosan ugyanúgy megismételnie egy manővert, ahogyan azt előírták.

Lindbergh később világosan különbséget tett a két iskola között. A barnstorming ügyes pilótává tette; a katonai kiképzés megtanította a pontosságra. A kettő együtt hozta létre azt a repülési stílust, amely később az Atlanti-óceán fölött is meghatározó lett. A rögtönzés képessége megmaradt, de egyre szigorúbb előkészítés társult hozzá.

A kiképzés közepén érte apja súlyos betegségének híre. C. A. Lindberghnél agydaganatot találtak. Charles szabadságot kért, Rochesterbe utazott, és felajánlotta, hogy otthagyja a hadsereget, ha ezzel bármit segíthet. Az orvosok azonban már nem tudtak gyógyító kezelést ajánlani. Apja állapota gyorsan romlott, Charles pedig végül visszatért Texasba, hogy folytassa a kiképzést. C. A. 1924. május 24-én meghalt.

Az apa halálát Lindbergh nem látványosan dolgozta fel. Visszatért a tanuláshoz és a repüléshez. A családi ügyekben igyekezett tárgyilagosan viselkedni, miközben anyja és féltestvére között régi indulatok törtek felszínre. A gyász inkább még zárkózottabbá tette. A katonatársak között ismerték, tréfákat eszelt ki, részt vett a közösségi

életben, mégsem alakított ki sok igazán közeli kapcsolatot. Jelen volt a csoportban, de bizonyos értelemben mindig kívül is maradt rajta.

1925 márciusában, néhány nappal a kiképzés befejezése előtt, egy alakzatban végrehajtott gyakorlat során gépe összeütközött egy másik repülőgéppel. Lindbergh felismerte, hogy a két összekapcsolódott gépet már nem lehet megmenteni, kimászott a pilótafülkéből és kiugrott. Ejtőernyője rendben kinyílt. A másik pilóta ugyancsak megmenekült, a gépek pedig a földre csapódtak és kigyulladtak. Lindbergh egy órával később ismét repülőgépen ült.

Ez a gyors visszatérés későbbi életének egyik ismétlődő mintája lett. Veszélyhelyzet után nem szerette hosszasan elemezni saját félelmét. Inkább ellenőrizte, mi történt, levonta a műszaki következtetést, majd folytatta a munkát. A módszer pilótaként hatékony volt, még ha az emberi élet más területein jóval kevésbé bizonyult annak.

1925. március 14-én tizenkilenc növendék fejezte be a képzést abból a több mint százból, aki egy évvel korábban elkezdte. Charles Lindbergh az évfolyam első helyén végzett. A wisconsini egyetemről gyenge tanulmányi eredmények miatt eltávolított fiatalember

néhány év alatt ugyanannak a tulajdonságnak az ellenkező oldalát mutatta meg. Ha nem érdekelte a cél, alig lehetett rávenni a tanulásra. Ha viszont pontosan tudta, mit akar, rendkívüli fegyelemre volt képes.

A végzés mégsem jelentett biztos katonai állást. A békeidőben az amerikai légierőnek nem volt szüksége minden frissen kiképzett pilótára. Lindbergh ismét civil munkát keresett, és végül St. Louis felé vette az irányt. Addigra azonban már egészen más ember volt, mint aki három évvel korábban Lincolnban először ült repülőgépre. Tudott gépet szerelni, ejtőernyővel ugrani, ismeretlen terepen leszállni, műrepülést végezni, alakzatban repülni, navigálni és katonai eljárásokat követni. Megtanulta azt is, hogyan kell a saját ösztöneit szabályokkal és számításokkal ellenőrizni.

Még mindig ismeretlen pilóta volt. Nem állt mögötte jelentős vagyon, katonai karrier vagy nagyvállalat. Saját repülőgépéből élt, alkalmi munkákat vállalt, és minden következő lehetőséget maga keresett meg. A következő állás azonban már nem vásári mutatványokról szólt. Az amerikai posta rendszeres légijáratokat épített ki, és ehhez olyan pilóták kellettek, akik akkor is felszállnak, amikor az időjárás rossz, az éjszaka sötét, a gép pedig postazsákokkal van tele.

Lindbergh számára ez lett a következő iskola. A vándorpilóta megtanulta, hogyan kell repülni. A hadsereg megtanította pontosan repülni. A légiposta pedig hamarosan arra tanította meg, hogyan kell egyedül továbbmenni akkor is, amikor szinte minden körülmény azt sugallja, hogy jobb lenne a földön maradni.

5. Huszonötezer dollár Párizsért

1926 tavaszán Charles Lindbergh már nem vásári mutatványosként kereste a kenyerét, hanem az amerikai polgári repülés egyik legfontosabb új vállalkozásában dolgozott. A Robertson Aircraft Corporation megkapta a Chicago és St. Louis közötti légiposta-vonal üzemeltetésének jogát, Lindberghet pedig főpilótának nevezték ki. A feladat látszólag jóval kevésbé volt látványos, mint a barnstorming: nem kellett szárnyon járni, ejtőernyővel ugrani vagy közönséget szórakoztatni. A valóságban azonban a légiposta a korszak egyik legveszélyesebb repülőszolgálat volt.

A postának mennie kellett. A járatok menetrendhez kötődtek, ezért olyan időben is fel kellett szállni, amikor egy vándorpilóta egyszerűen elhalaszthatta volna indulását. Éjszaka, ködben, esőben és alacsony felhőzetben kellett megtalálni az útvonalat, miközben a navigációs eszközök kezdetlegesek voltak, a rádiókapcsolat pedig nem jelentett biztos támaszt. A pilóták gyakran vasútvonalakat, folyókat, városokat és a földön kialakított fényjelzéseket követték.

A Robertson Aircraft DH-4-eseket használt. Ezek katonai eredetű gépek voltak, amelyeknek rossz hírük maradt fenn a pilóták körében. Lindbergh főpilótaként ragaszkodott ahhoz, hogy minden embere korszerű ülőejtőernyőt kapjon, és világossá tette, hogy senkit nem büntetnek meg azért, ha veszélyhelyzetben elhagyja a gépet. Saját barnstorming tapasztalataiból pontosan tudta, hogy a repülőgép elvesztése kisebb kár, mint egy pilóta elvesztése.

1926. április 15-én ünnepélyes keretek között indult el az új postajárat. St. Louisban mintegy kétszáz ember gyűlt össze, beszédek hangzottak el, fényképezőgépek kattogtak, és Lindbergh gépét jelképesen is elnevezték. A ceremónia azt a hitet tükrözte, hogy a repülés rövidesen ugyanúgy a mindennapi közlekedés része lesz, mint a vasút vagy az automobil. A pilóták számára azonban az ünnepség után kezdődött az igazi munka.

A légiposta Lindbergh számára egészen másfajta iskola lett, mint a hadsereg vagy a barnstorming. A hadseregben a pontosságot tanulta meg, a vándorpilóta-években pedig az alkalmazkodást. A postán ezekhez társult a rendszeresség. Ugyanazt az útvonalat kellett újra és újra végigrepülnie, és közben olyan apró részleteket figyelt meg, amelyek alkalmi repülésnél nem

tűntek volna fontosnak: egy-egy város fényeinek alakját, a folyók kanyarulatát, a leszállásra alkalmas mezőket, a köd gyakori helyeit, a széljárást és azt, hol találhat segítséget kényszerhelyzetben.

A rutin nem jelentett biztonságot. 1926 folyamán Lindbergh többször került olyan helyzetbe, amikor gépét már nem tudta megmenteni. Szeptemberben egy éjszakai repülés során kényszerült ejtőernyővel kiugrani, november 3-án pedig újabb postagépét kellett elhagynia. Springfieldből Peoria felé repült, amikor a kedvezőnek jelzett idő rövid idő alatt rosszra fordult. Alacsony felhőzet, eső, köd és hó zárta körül. Amikor már nem látott biztonságos lehetőséget a továbbrepülésre, lakatlanabb terület fölé vitte a gépet, majd kiugrott.

Az ejtőernyő a felhők alatt nyílt ki, Lindbergh pedig végül egy szögesdrót kerítésre érkezett, amely részben felfogta az esését. A ruhája sem szakadt el komolyabban. Másnap megtalálták a repülőgépet és a postazsákokat. A küldemények egy része olajos lett, de nagy részük kézbesíthető maradt. A történet újsághír lett, Lindbergh pedig addigra már négyszer mentette meg életét ejtőernyővel.

A veszélyes helyzetek azonban egyre kevésbé jelentettek számára pusztát kalandot. A rendszeres postaszolgálat azt tanította meg neki, hogy a túlélés sokszor nem a bátorságon, hanem a döntés időzítésén múlik. Mikor kell továbbmenni, és mikor kell feladni a gépet? Mikor érdemes megpróbálni egy ismeretlen leszállóhelyet, és mikor túl nagy már a kockázat? Ezekre a kérdésekre nem létezett minden helyzetben egyetlen szabály.

Egy másik éjszakán rossz időben olyan helyzetbe került, amikor egy frissen beszerelt giroszkópos műszerre kellett hagyatkoznia. Korábban nem gyakorolta a műszer szerinti repülést. Néhány perc alatt kellett megtanulnia értelmezni az eszközt, miközben a felhőkben elveszítette a természetes térérzékelés lehetőségét. Sikerült eljutnia Peoriába. Az eset később azért vált fontossá, mert megmutatta neki, hogy a pilóta saját érzékei bizonyos körülmények között félrevezethetők, a műszerek pedig olyan információt adhatnak, amelyet az emberi test nem képes megbízhatóan érzékelni.

Lindbergh és társai a járatok több mint kilencvennyolc százalékát teljesítették. Ez figyelemre méltó eredmény volt egy olyan korban, amikor a polgári repülés

infrastruktúrája még kialakulóban volt. A légiposta nemcsak leveleket szállított gyorsabban egyik városból a másikba. A rendszeres járatok kikényszerítették a repülőterek, meteorológiai szolgálatok, útvonaljelzések, karbantartási eljárások és biztonsági szabályok fejlődését is.

Lindbergh mindezt testközelből látta. A repülés számára már nem kizárólag személyes élmény volt, hanem közlekedési rendszer. Ugyanakkor egyre erősebben érezte a rendszeresség árnyoldalát is. 1926 őszén anyjának azt írta, hogy kezdi unni a St. Louis körüli állandó repülést, és ha nem történik valami új, a következő évben más munkát keres. Még a National Geographic Societyhez is fordult, érdeklődve, szerveznek-e olyan expedíciót, amelyhez pilótára lehet szükség.

Valami új azonban már ott volt előtte. A Lambert Field pilótái rendszeresen beszéltek egy régi díjról, amelyet New York és Párizs közötti megállás nélküli repülésért ajánlottak fel. A huszonötezer dolláros összeg jelentős volt, de Lindbergh számára a feladat hamarosan sokkal érdekesebbnek bizonyult a pénznél.

A díj története 1919-re nyúlt vissza. Raymond Orteig Franciaországban született, de Amerikában lett sikeres szállodatulajdonos. Manhattanben a Lafayette és a Brevoort hotel volt az érdekeltségei között. Az első világháború alatt sok pilótát ismert meg, és a háború után az amerikai-francia együttműködés jelképes erősítésére különleges ajánlatot tett: huszonötezer dollárt fizet annak a pilótának, aki egyetlen repüléssel teljesíti a New York és Párizs közötti utat valamelyik irányban.

Az eredeti kiírás öt évig volt érvényes, és csak a szövetséges országok pilótáira vonatkozott. Senki nem teljesítette a feltételeket. Orteig 1924-ben megújította az ajánlatot, eltörölte az időkorlátot, és minden nemzet pilótái számára megnyitotta a versenyt. A díj felügyeletét a National Aeronautic Association kapta. Ettől kezdve a feladat ott lebegett a korszak repülői előtt: több mint ötezer kilométer megállás nélkül, az Atlanti-óceán fölött.

A távolság önmagában is rendkívüli volt. A korabeli gépek hatótávolsága, motorjainak megbízhatósága és navigációs lehetőségei miatt azonban a New York–Párizs repülés jóval több volt egyszerű hosszú útnál. A pilótának órákon át kellett volna repülnie úgy, hogy alattában nem láthat szárazföldet, az időjárási információk

bizonytalanok, a navigáció legkisebb hibája pedig több száz kilométeres eltéréssé növekedhet.

A probléma egyik legnehezebb része a súly volt. Minél több üzemanyagot vitt a repülőgép, annál nagyobb lett a felszállótömeg, ami hosszabb felszállási úthoz és rosszabb repülési tulajdonságokhoz vezetett. Ha viszont túl kevés üzemanyagot töltöttek bele, egy váratlan ellenszél vagy navigációs kerülő végzetes lehetett. A pilótának tehát nemcsak elég benzint kellett vinnie Párizsig, hanem olyan gépet kellett építeni vagy átalakítani, amely egyáltalán képes felszállni ezzel a mennyiséggel.

Ehhez járult a motor kérdése. Egyetlen motor könnyebb volt, kevesebb üzemanyagot fogyasztott és kisebb légellenállást jelentett, de ha meghibásodott az óceán fölött, gyakorlatilag nem maradt menekülési lehetőség. Több motor nagyobb biztonságot ígért, ugyanakkor nehezebb gépet és nagyobb fogyasztást jelentett. A korszak legtöbb komoly versenyzője ezért nagyméretű, többmotoros repülőgépben gondolkodott.

1926 szeptemberében René Fonck tett látványos kísérletet. Fonck az első világháború egyik legeredményesebb francia vadászpilótája volt, és

amerikai támogatással egy hárommotoros Sikorsky S-35-öst készítettek fel számára. A gép hatalmas volt és gazdagon felszerelt: többfős személyzet, rádióberendezések, mentőfelszerelés és még a Párizsba érkezésre szánt ünnepi étel is helyet kapott benne. Igor Sikorsky további próbákat szeretett volna, de a csapat sürgette az indulást.

A Roosevel Fielden összegyűlt közönség előtt az S-35 nekifutott a felszállásnak, de nem tudott megfelelően elemelkedni. A gép a kifutópálya végén egy mélyedésbe zuhant, majd kigyulladt. Fonck és egyik társa ki tudott menekülni, a személyzet két másik tagja azonban meghalt. A baleset jól mutatta, milyen nehéz kompromisszumot kell kötni egy óceáni repülőgép tervezésekor. A nagyobb biztonság kedvéért beépített plusz motorok, berendezések és felszerelések végül annyira megnövelhetik a súlyt, hogy már maga a felszállás válik veszélyessé.

Lindbergh figyelmét ekkor már komolyan foglalkoztatta az Orteig-díj. Később maga is elismerte, hogy a díj híre irányította figyelmét a New York-Párizs repülés lehetőségére. A pénz sem volt közömbös számára, de egyre inkább maga a probléma érdekelte. Vajon valóban szükség van-e hatalmas gépre és többfős

személyzetre? Nem lehetne-e más irányból megközelíteni a feladatot?

Lindbergh gondolkodása ebben lényegesen különbözött a legtöbb versenytársétól. Ő a légipostában naponta látta, mennyit számít a fölösleges súly. Tapasztalta, hogy egyetlen megbízható motor sokszor többet ér, mint egy bonyolultabb rendszer. Megtanulta, hogy a pilóta saját maga is képes navigálni, ha megfelelően készül fel. A barnstorming évekből pedig azt hozta magával, hogy egy repülőgépnek nem feltétlenül kell kényelmesnek lennie ahhoz, hogy teljesítse feladatát.

A postajáratok monoton órái alatt elkezdte fejben összerakni a saját megoldását. Ha egyetlen pilóta repülne, nem kellene másodpilóta, navigátor és rádiós súlyát vinni. Ha egyetlen megbízható motor hajtaná a gépet, kisebb lenne a fogyasztás. Ha minden kényelmi és fölösleges felszerelést elhagynának, több üzemanyagot lehetne vinni. A repülőgépnek nem kellett nagynak lennie, csak könnyűnek, takarékosnak és elég erősnek ahhoz, hogy felszálljon az óceáni úthoz szükséges benzinnel.

Ez még csak gondolat volt. Lindberghnek nem volt elég pénze saját óceáni repülőgép építésére, és nem

tartozott Amerika híres rekordpilótái közé. Huszonnégy éves légiposta-pilóta volt St. Louisban. Nem rendelkezett országos támogatói hálózattal, nem állt mögötte nagy repülőgépgyár, és neve a szakmán kívül szinte ismeretlen volt.

Versenytársai ezzel szemben komoly előkészületeket folytattak. Clarence Chamberlin és társai Bellanca géppel számoltak, Richard Byrd, az északi-sarki repülés ünnepezt alakja pedig nagy Fokkerrel készült. Franciaországban Charles Nungesser és François Coli dolgozott saját tervén. A következő hónapokban egyre világosabb lett, hogy 1927 tavaszán valaki megpróbálja megszerezni az Orteig-díjat.

Lindbergh ezért először nem repülőgépet keresett, hanem támogatókat. St. Louisban már ismerték a helyi repülő közegben. Tudták róla, hogy megbízható pilóta, ismeretlen terepen is jól boldogul, és nem hajlamos fölösleges kockázatot vállalni. Az ötlet mégis merésznek tűnt. Egy huszonnégy éves postapilóta azt állította, hogy kevesebb pénzből, kisebb géppel és egyedül képes lehet arra, amit tapasztalt rekorderek nagy személyzettel és sokszoros költségvetéssel próbáltak elérni.

Az első feladat az volt, hogy bebizonyítsa: a terv műszakilag nem örültség. Lindbergh számolni kezdett. Távolság, fogyasztás, üzemanyag, felszállótömeg, motor, sebesség. A New York–Párizs útvonalat nem romantikus kalandként, hanem mérnöki problémaként kezelte. Ha a számok nem működnek, nincs értelme elindulni. Ha viszont működnek, akkor az, hogy korábban senki nem csinálta meg, önmagában nem érv.

Ez a gondolkodás győzte meg első támogatóit is. St. Louis néhány üzletembere hajlandó volt pénzt kockáztatni a vállalkozásra. Nem azért, mert biztosak voltak a sikerben, hanem mert Lindbergh terve olcsóbbnak, egyszerűbbnek és meglepően logikusnak tűnt. A város neve pedig reklámértéket is kapott volna, ha a gép eljut Párizsig.

A következő probléma maga a repülőgép volt. Lindbergh először nem új gépet akart építtetni. Úgy gondolta, egy megfelelő típus átalakításával gyorsabban és olcsóbban eljuthat a rajtig. Több gyártót és tulajdonost keresett meg. A választások azonban sorra beszűkültek. Voltak, akik nem hitték el, hogy egy ilyen fiatal és kevésbé ismert pilóta képes lehet a vállalkozásra, mások túl nagynak ítélték a kockázatot, megint mások saját feltételeiket akarták rákényszeríteni.

Az egyik legígéretesebb lehetőség a Bellanca volt. Lindbergh és támogatói 15 ezer dollárt tudtak ajánlani a gépért. Amikor 1927 februárjában New Yorkban tárgyalt Charles Levine-nal, a Columbia Aircraft Corporation vezetőjével, kiderült, hogy a vállalat hajlandó ugyan eladni a repülőgépet, de ragaszkodik ahhoz, hogy maga válassza ki a személyzetet. Lindbergh számára ez elfogadhatatlan volt. Nem azért gyűjtött pénzt és készített terveket, hogy végül valaki más repüljön a géppel.

Levine megpróbálta meggyőzni arról, hogy a Bellanca az egyetlen repülőgép, amely képes eljutni New Yorkból Párizsba. Lindbergh azonban inkább felállt és elment. Hazafelé a vonaton végiggondolta helyzetét. Több gyártó elutasította, a versenytársak előrébb jártak, és az idő fogyott. Byrd drága Fokker gépe készülőben volt, Chamberlin csapata szintén előrehaladt, Fonck újabb kísérletéről is hírek érkeztek.

A logikus döntés az lett volna, hogy feladja. Lindbergh azonban más következtetésre jutott. Ha a meglévő gyártók nem adnak neki megfelelő repülőgépet, akkor építtetni kell egyet.

Nem volt szüksége a legnagyobb gépre. Nem kellett három motor, rádiós kabin, ágy vagy ünnepi vacsora. Olyan repülőgépet akart, amelyből mindent eltávolítanak, ami nem szolgálja közvetlenül az egyetlen célt: felszállni New Yorkban elegendő üzemanyaggal, és leszállni Párizsban.

Az Orteig-díjért folyó verseny ekkor vált Lindbergh személyes vállalkozásává. Ettől kezdve már nem az volt a kérdés, hogy érdemes-e megpróbálnia. Az volt a kérdés, talál-e valakit, aki hajlandó megépíteni neki a gépet.

6. Egy örültnek tűnő terv

1927 februárjának végén Charles Lindbergh lényegében kifutott a hagyományos lehetőségekből. Azok a gyártók, amelyekhez először fordult, vagy nem akartak gépet adni neki, vagy saját feltételeikhez kötötték az üzletet. A Bellanca különösen ígéretes megoldásnak látszott, de Charles Levine ragaszkodott hozzá, hogy a Columbia Aircraft Corporation dönthesse el, ki vezeti majd a gépet. Lindbergh számára ez elfogadhatatlan volt. Hazafelé menet azt kellett mérlegelnie, hogy egyáltalán maradt-e még reális esélye a New York–Párizs repülésre.

St. Louis-i támogatói azonban nem hátráltak meg. Amikor Lindbergh visszatért, Harold Bixby és társai azt javasolták, hogy a pénzt egyelőre ne vegyék ki a vállalkozásból, hanem próbáljanak meg új gépet építtetni. A legígéretesebb ajánlat Kaliforniából érkezett. A San Diegóban működő Ryan vállalat jelezte, hogy rövid határidővel hajlandó lenne egy nagy hatótávolságú egyfedelű repülőgépet elkészíteni.

Lindbergh február 25-én érkezett San Diegóba. A város gyorsan fejlődött, a repülőgépipar azonban még mindig kis műhelyekből és néhány lelkes vállalkozóból állt. A Ryan üzem sem hasonlított nagy repülőgépgyárra.

Egy szerény épületben működött a kikötő közelében, ahol a környék ipari szagai keveredtek a repülőgépszárnyak bevonóanyagának jellegzetes illatával. Lindberghnek éppen ez tetszett benne. Nem reprezentatív irodákat látott, hanem olyan műhelyt, ahol ténylegesen gépeket építettek.

A vállalat két kulcsfigurája Benjamin Franklin Mahoney és Donald Hall volt. Mahoney fiatal üzletemberként került a repülés világába, majd megvásárolta a Ryan érdekeltséget. Hall volt a főmérnök, akinek rövid idő alatt kellett műszaki formát adnia Lindbergh elképzeléseinek. A megbeszélés már az első napon világossá tette, hogy nem egy meglévő típus egyszerű átalakításáról lesz szó. Lindbergh követelményei miatt új gépet kell tervezni.

A legfontosabb döntés a személyzet kérdése volt. Hall számára meglepőnek tűnt, hogy Lindbergh ragaszkodik az egyszemélyes kialakításhoz. A korabeli óceáni tervek többsége több pilótával, navigátorral és rádióssal számolt. Lindbergh viszont minden fölösleges kilogrammot üzemanyagra akart cserélni. Érvelése egyszerű volt: inkább visz magával több benzint, mint még egy embert. Egy második pilóta, az ő felszerelése, ülése és ellátása több száz font terhet jelentett volna.

Ennek helyére további üzemanyag kerülhetett.

Hall gyorsan felismerte, hogy az elképzelés műszakilag következetes. Egy kisebb, egymotoros, egyszemélyes repülőgép könnyebb lehetett, mint a versenytársak többmotoros gépei. A kisebb tömeg kisebb fogyasztást jelentett, a kisebb fogyasztás nagyobb hatótávolságot, a nagyobb hatótávolság pedig lehetővé tette, hogy nagyobb biztonsági tartalékkal tervezzék meg az utat. A rendszer egyszerűsége önmagában is biztonsági tényezőnek tűnt: kevesebb motor, kevesebb berendezés és kevesebb lehetséges hibaforrás.

A számítások kezdetben meglehetősen egyszerű eszközökkel készültek. Amikor Hall megkérdezte, pontosan mekkora távolságot kell áthidalni New York és Párizs között, kiderült, hogy Lindbergh csak hozzávetőleges adattal rendelkezik. Elmentek a helyi könyvtárba, elővettek egy földgömböt, és egy darab zsinórral mérték fel a várható útvonalat. A kapott érték nagyjából 3600 mérföld volt. Hall ehhez tízszázalékos tartalékot számolt, majd arra jutott, hogy körülbelül négyszáz gallon benzin szükséges.

A számok alapján megszületett az üzlet. A Ryan vállalta, hogy hatvan napon belül elkészít egy különleges

egyfedelű gépet Wright J-5 motorral 10 580 dollárért. A szerződés előírta a négyszáz gallonos üzemanyag-kapacitást, a minimális hatótávolságot és az alapvető műszerezettséget. Lindbergh ezer dollár előleget fizetett, majd táviratban kérte St. Louis jóváhagyását. Harry Knight másnap azt válaszolta: kössék meg az üzletet.

7. A gép, amelynek Párizsig kellett repülnie

A gép megrendelése után Lindbergh szinte beköltözött az üzembe. Olcsóbb szállásra költözött, de sok éjszakát így is a gyárban töltött. Hall rajzolt, a munkások hegesztettek és szereltek, Lindbergh pedig folyamatosan jelen volt. Nem mérnökként irányította a tervezést, hanem pilótaként mondta el, milyen gépet akar. Mivel életének egyik legfontosabb repülésére készült, minden részletet ismerni akart.

A tervezés három szempontját maga fogalmazta meg sorrendben: először a repülési hatékonyságot, másodszor a túlélési esélyt egy esetleges balesetben, és csak harmadszor a pilóta kényelmét kellett figyelembe venni. Ez az elv szinte minden döntésben visszatért. A Spirit of St. Louis később azért tűnt különös repülőgépnak, mert nem általános használatra készült. Egyetlen feladat köré tervezték.

A legszokatlanabb megoldás a pilótafülke elhelyezése lett. Lindbergh azt akarta, hogy a nagy fő üzemanyagtartály közvetlenül a pilóta előtt, a motor mögött legyen. Ez biztonsági szempontból előnyösebbnek látszott, mint ha ő maga kerül a motor és a több száz

gallon benzin közé. Az elrendezésnek azonban súlyos ára volt: a pilótafülkéből gyakorlatilag nem lehetett előre látni.

Hall eleinte tiltakozott. Egy repülőgépet úgy tervezni, hogy a pilóta előtt nincs szélvédő, első pillantásra értelmetlennek tűnt. Lindbergh azonban azt mondta, normál repülés közben amúgy is kevés szüksége van közvetlenül előre látni. A tájat a két oldalsó ablakon figyelheti, leszállásnál pedig oldalra kihajolva tájékozódhat. A Ryan egyik, korábban tengeralattjárón szolgált munkatársa periszkópot javasolt. Az ötletet Lindbergh csak akkor fogadta el, amikor Hall biztosította róla, hogy a szerkezet nem rontja számottevően a gép aerodinamikáját.

A furcsa elrendezésből később legenda lett, mintha Lindbergh szándékosan vállalt volna szükségtelen nehézséget. Valójában a döntés egy következetes prioritási rendszerből született. A közvetlen kilátás kényelmet jelentett, az üzemanyag elhelyezése viszont a hatótávolságot és a biztonságot befolyásolta. Lindbergh az utóbbit választotta.

Hasonló megfontolásból került ki számos olyan eszköz a gépből, amelyet más hosszú távú repüléseknél

természetesnek tartottak. Nem vitt magával rádiót. Ezzel nemcsak a készülék súlyát takarította meg, hanem az antennáét, az akkumulátorét és minden kapcsolódó berendezését is. Ejtőernyőt sem akart vinni, mert az Atlanti-óceán közepén amúgy sem sokat segített volna. A megtakarított súly ismét üzemanyagá alakult.

Lindbergh ugyanezzel a módszerrel vizsgálta felül a túlélőfelszerelést. Egy kisebb gumitutajt, kést, jelzőeszközöket, gyufát, fűrészlapot, egyszerű horgászfelszerelést és tömény élelmiszert tervezett magával vinni. Még az ivóvíz súlyát is sokallta. Amikor hallott egy szerkezetről, amely állítólag a kilélegzett levegő nedvességét képes ivóvízzé alakítani, kész volt pénzt fizetni egy korai példányért. A gondolkodás végig ugyanaz maradt: minden egyes fontnak indokolnia kellett a helyét a gépen.

Az efféle takarékoság mögött nem valamiféle aszkétikus öncél állt. A repülőgép hatótávolsága a tömegtől függött. Ha egy tárgyat ki lehetett hagyni, azzal több üzemanyag kerülhetett a fedélzetre. Ha több üzemanyagot vitt, nagyobb ellenszéllel vagy hosszabb kerülővel is számolhatott. A kényelmetlenség ezért közvetve biztonsági tartalékká alakult.

Mindeközben Lindberghnek a navigációt is meg kellett tanulnia. Addigi repüléseinek nagy részét szárazföld fölött hajtotta végre. Vasútvonalakat, utakat, folyókat, városokat és jellegzetes tereppontokat követett. Az Atlanti-óceán fölött ezek eltűntek. Ott több ezer kilométeren át nem lesz olyan földi pont, amely megmutatja, hol jár.

Ahelyett, hogy nyíltan segítséget kért volna tapasztalt tengerészeti navigátoroktól, nagyrészt maga kezdte kidolgozni az útvonalat. Attól tartott, hogy ha kiderül, milyen kevés tapasztalata van óceáni navigációban, az tovább növeli a vállalkozást övező kételyeket. San Diegóban nem talált megfelelő atlanti térképeket, ezért Los Angeles környékére repült, és San Pedróban vásárolt Mercator- és gnomonikus vetületű térképeket, mágneses eltérési ábrákat, időzóna-térképet és az Atlanti-óceán tavaszi szélviszonyait bemutató anyagokat.

A gyárban egy rajzasztalon terítette ki a térképeket, és a hadseregben tanult alapokra támaszkodva kezdett számolni. Az útvonalat mintegy harminchat százmérföldes szakaszra bontotta. Minden pontnál feljegyezte a New Yorktól mért távolságot és a következő szakasz mágneses irányát. Mivel egy százmérföldes szakasz nagyjából egyórányi repülést jelentett, a teljes

útvonalat időben is könnyebb volt követni.

Az első számítások után bizonytalan lett, és trigonometriai módszerrel újra ellenőrizni kezdte az útvonalat. Amikor napoknyi munka után az első szakaszokon gyakorlatilag ugyanazt az eredményt kapta, úgy döntött, nem folytatja végig az ellenőrzést. Elég biztosnak érezte az eredeti számítást. Ennek alapján végül a szextánsról is lemondott, a rádióval együtt. Berg szerint a két eszköz kihagyásával körülbelül huszonöt gallonnyi további üzemanyagnak megfelelő tömeget takarított meg.

A döntés ismét mutatja Lindbergh gondolkodásának erősségét és kockázatát. Hajlandó volt minden rendszert leegyszerűsíteni addig a pontig, ameddig saját megítélése szerint még működőképes maradt. A többletfelszerelést nem automatikusan tekintette nagyobb biztonságnak. Ha valami súlyt adott a géphez anélkül, hogy szerinte arányosan növelte volna a siker esélyét, inkább kihagyta.

Hall közben gyors ütemben készítette a terveket. A gyár harmincöt munkása lényegében megszakítás nélkül dolgozott. A végleges rajzok sokszor még nem készültek el, amikor egyes alkatrészek gyártása már elkezdődött.

Nappali és éjszakai műszakok követték egymást, többen önként maradtak tovább. A később maga is híressé vált Douglas Corrigan azok között volt, akiket a repülőtérrel átvezényeltek a műhelybe. A szárny főtartóját a burkolás előtt a dolgozók aláírták.

Az idő egyre fontosabbá vált. A sajtó már atlanti lázról írt, és minden héten újabb hírek érkeztek a versenytársakról. Richard Byrd hárommotoros Fokkere készülőben volt. René Fonck újabb próbálkozás lehetőségét kereste. Noel Davis hárommotoros gépet készített elő. Franciaországban Charles Nungesser és François Coli egy egyetlen motorral hajtott Levasseur géppel tervezte a Párizs–New York utat.

Lindbergh neve is lassan megjelent az újságokban. Egyelőre többnyire csak mint St. Louis-i légiposta-pilótáé. San Diegóban riporterek kezdtek érdeklődni a Ryan gyárnál, és egyre többen akarták látni azt a fiatalembert, aki egyedül, egyetlen motorral kíván átrepülni az Atlanti-óceánon. Az ötletet sokan továbbra is öngyilkos vállalkozásnak tartották.

Lindbergh ezt másként látta. Anyját arra kérte, ne higgyen a szenzációs újságcímeknek. Meggyőződése szerint részletesen végiggondolta az egymotoros és

többmotoros gépek előnyeit és kockázatait. Nem gondolta, hogy saját terve veszélytelen. Azt gondolta, hogy a kockázat nem nagyobb annál, mint amit megfelelő tervezéssel vállalhatónak ítélt.

Április 8-án megérkezett a motor. A Wright Whirlwind J-5C kilenchengeres, léghűtéses csillagmotor volt, körülbelül ötszáz font tömeggel és 223 lóerős teljesítménnyel. A típus megbízhatósága döntő szerepet játszott abban, hogy Lindbergh egyetlen motor mellett mert dönten. Egy többmotoros gép egyik hajtóművének kiesése talán nem lett volna végzetes, de a nagyobb tömeg és fogyasztás az út minden percében hátrányt jelentett volna. A Whirlwind ezzel szemben egyszerűbb, takarékosabb és megbízhatóbb megoldást kínált.

Ahogy a gép alakot öltött, a neve is megszületett. Lindbergh nem saját magáról akarta elnevezni. A pénzt St. Louis-i üzletemberek adták, a terv mögött a város repülős közössége állt, ezért a gép a Spirit of St. Louis nevet kapta. A név egyszerre utalt a finanszírozókra és arra a közösségi vállalkozásra, amelyet Lindbergh a repülés mögött látott.

Egy kortárs megfigyelő később különös részletre emlékezett: Lindbergh a készülő útról gyakran többes

szám első személyben beszélt. Nem azt mondta, hogy én eljutok Párizsba, hanem hogy mi eljutunk. Nehéz pontosan megmondani, kit értett a többes számon. A támogatókat, a Ryan munkásait, a gépet vagy mindezeket együtt. A szóhasználat mindenesetre jól illett ahhoz, ahogyan a vállalkozás addigra kialakult. Egyetlen ember repül majd, de mögötte sok ember munkája áll.

A Spirit of St. Louis így egy különös kompromisszumokból álló gép lett. Egyetlen motor. Egyetlen pilóta. Nincs előre néző szélvédő. Nincs rádió. Nincs ejtőernyő. Alig van kényelmi felszerelés. A kabin szűk, az ülés egyszerű, és minden rendelkezésre álló helyet az üzemanyag-rendszer, a műszerek és a legszükségesebb felszerelés foglal el.

Mindez kívülről könnyen tűnhetett megszállottságnak. Lindbergh szemében azonban a gép éppen azért volt racionális, mert nem próbált több lenni annál, amire szükség volt. Nem kellett kényelmesen visszarepülnie. Nem kellett utast vinnie. Nem kellett többféle feladatot teljesítenie. Egyetlen útra építették. New Yorkból Párizsba. A kérdés már csak az volt, hogy a papíron működő számítások a levegőben is igaznak bizonyulnak-e.

8. Roosevelt Field

Május elején már csak az indulási időpontot kellett eldönteni. Lindbergh eredetileg úgy tervezte, hogy San Diegóból St. Louisba, majd tovább New Yorkba repül, ezzel egyben hosszabb próbát is adva a gépnek. Az időjárás azonban napokig visszatartotta. Közben újabb hír érkezett Európából, amely hirtelen sokkal sürgetőbbé tett mindent.

1927. május 8-án Charles Nungesser és François Coli felszállt Le Bourget-ból. Fehérre festett Levasseur gépük, a L'Oiseau Blanc New York felé indult. Nungesser háborús hős volt, Coli tapasztalt navigátor. Ha sikerrel járnak, az Orteig-díj eldől, mielőtt Lindbergh egyáltalán eljutna New Yorkba.

Az első hírek alapján úgy tűnt, a franciák jó eséllyel haladnak. A sajtó mindkét kontinensen készülődött a fogadásukra. Lindbergh számára felmerült, hogy ha valóban előttük érnek át, akkor saját gépével inkább a Csendes-óceán átrepülését próbálja meg. Nem akarta, hogy hónapok munkája teljesen értelmét veszítse.

Nungesser és Coli azonban nem érkezett meg. Órák teltek el biztos jelentés nélkül. Az Atlanti-óceán nyugati

oldalán tömegek várták a Fehér Madarat, de a gép nem jelent meg. Nem érkezett hiteles adat arról sem, hogy eljutott volna Észak-Amerika közelébe. A remény lassan eltűnt. Lindbergh számára a két francia pilóta eltűnése nem valamiféle versenyelőnyt jelentett, hanem nagyon konkrét figyelmeztetést. Nungesser nála jóval híresebb és háborús tapasztalatokkal rendelkező pilóta volt, Coli pedig a navigációhoz is értett. Mégis eltűntek nyomtalanul.

A tragédia egyúttal azt is jelentette, hogy az Orteig-díj továbbra is gazdára vár. Lindberghnek nem maradt sok ideje. New Yorkban Chamberlin Bellancája már kész volt, Byrd csapata ugyancsak az indulásra készült. Ha a Spirit alkalmas a repülésre, most kellett elindulni vele.

Május 10-én délután Lindbergh felszállt Kaliforniából. A Spirit of St. Louis előtt még több ezer kilométer szárazföldi repülés állt, mielőtt egyáltalán eljuthatott volna az Atlanti-óceán partjára. A San Diegóból St. Louisba vezető út azonban már maga is komoly próba lett: megmutathatta, hogy a hatvan nap alatt megtervezett és összeszerelt különös repülőgép valóban képes-e arra, amit papíron ígért. A Ryan egyik munkása búcsúzáskor csak annyit kiáltott utána, hogy küldjön táviratot, amikor Párizsba ér. A mondat tréfának is

hangozhatott. Néhány nappal később már senki sem nevetett rajta.

Lindbergh május 10-én San Diegóból indult kelet felé. A Spirit of St. Louis számára ez volt az első valódi hosszú távú próba, és egyben annak bizonyítéka, hogy a különleges üzemanyag-rendszer, a Wright Whirlwind motor és a gép terhelési tulajdonságai nemcsak a számításokban működnek. St. Louisban mindössze rövid időre állt meg, majd New York felé folytatta útját. A San Diego–New York repülést egyetlen közbenső leszállással, összesen 21 óra 40 perc repült idővel teljesítette, ami új transzkontinentális rekordot jelentett.

Május 12-én érkezett Long Islandre. A Spirit a Curtiss Field hangárjába került, miközben a közeli Roosevelt Fielden Richard Byrd Fokkere várakozott, a Bellanca Columbia pedig szintén készen állt a versenyre. Lindbergh néhány nap alatt az ismeretlen St. Louis-i postapilótából az Orteig-díj egyik komolyan vett esélyesévé vált. A sajtó érdeklődése gyorsan nőtt, miközben a pilóták között a versengés ellenére megmaradt a szakmai korrektség: Byrd például időjárási adatokat és a Roosevelt Field használatát is felajánlotta.

Az indulást azonban napokon át rossz atlanti időjárás akadályozta. Lindbergh közben újra ellenőriztette a motort és a gép műszereit, figyelte a meteorológiai jelentéseket, és igyekezett nem elveszni a sajtóban terjedő találgatásokban. Május 19-én este már kedvezőbb jelentések érkeztek. Úgy döntött, hajnalban indul, és néhány órára megpróbált lefeküdni. Aludni alig tudott. Éjjel fél három körül már ismét talpon volt, majd a szemerkélő esőben kiment a Curtiss Fieldre.

Hajnalban a Spiritet teherautóval vontatták át Roosevelt Fieldre. A gépet 451 gallon üzemanyaggal töltötték fel; a felszállótömeg meghaladta az ötezer fontot. A pálya az előző napi esőtől felázott, ezért Lindbergh tudta, hogy az első percek különösen kockázatosak lesznek. Reggel hét óra után beült a pilótafülkébe, ellenőrizte a műszereket és a motort. 7 óra 54 perckor teljes gázt adott.

9. Egyedül az Atlanti-óceán fölött

A Spirit of St. Louis első méterei azt bizonyították, hogy Lindbergh egyik legnagyobb kockázata nem az Atlanti-óceán fölött, hanem még New Yorkban vár rá. A motor teljes erővel dolgozott, a gép azonban a felázott Roosevelt Fielden csak lassan gyorsult. A kerekek vizet és sarat vertek fel, a súlyos repülőgép ide-oda kígyózott a pályán, miközben a botkormányon sokáig alig lehetett érezni a felhajtóerő megjelenését. Lindbergh pontosan tudta, hol van az a pont, amely után már nem marad elég pálya a felszállás megszakításához. Mire elérte, a Spirit még mindig nem repült igazán.

A gép először elemelkedett, majd visszaért a földre. Újra felugrott, ismét visszapattant. A pálya végén telefonvezetékek húzódtak. Lindbergh oldalra kihajolva figyelte őket, mert a nagy üzemanyagtartály miatt közvetlenül előre nem látott. A Spirit végül 7 óra 54 perckor maradt tartósan a levegőben. Egy traktor fölött alig néhány méterrel haladt át, majd körülbelül húsz lábnyi, vagyis hatméteres tartalékkal tisztázta a vezetékeket. A nézők ekkor kezdtek igazán ünnepelni.

A veszély első néhány perce után a helyzet gyorsan megnyugodott. A gép lassan emelkedett, a talaj távolodni kezdett, Roosevelt Field pedig eltűnt mögötte. Egy ideig még egy riportereket és fotósokat szállító Curtiss Oriole követte. Lindberghet zavarta a jelenléte. Nem azért indult el, hogy légi felvételeket készítsenek róla. Amikor az üldöző gép Connecticut közelében megbillentette a szárnyát és visszafordult, a Spirit egyedül maradt.

Ettől a pillanattól Lindbergh számára megszűnt a verseny látható része. Nem tudhatta, mikor indulnak riválisai, milyen híreket közölnek róla az újságok, és hányan követik útját rádión vagy a Times Square-en kifüggesztett hírekből. A gépen nem volt rádió. A világ tudhatott róla, ő azonban semmit sem tudott a világról.

Amerikában már néhány órával a felszállás után országos eseménnyé vált a repülés. New Yorkban tömegek gyűltek a hírtáblák köré, a New York Times egyetlen nap alatt több száz telefonhívást kapott olyan emberektől, akik Lindbergh helyzetéről érdeklődtek. Detroitban Evangeline Lindbergh megpróbálta megtartani szokásos napi rendjét, de diákok, újságírók és ismeretlen jóakarók vették körül. Tudta, hogy órákon keresztül nem érkezhetsz megbízható hír a fiáról.

Lindbergh közben Új-Anglia fölött haladt északkelet felé. Az első órákban a táj még segítette a navigációt. Folyók, városok és a tengerpart vonala összevethető volt a térképpel. A szárazföld azonban egyre keskenyebb sávként húzódott alatta, majd megkezdődött az első komolyabb vízi szakasz. Nova Scotia előtt mintegy kétszázötven mérföldön át nem volt biztos szárazföldi tájékozódási pont.

Lindbergh ezt tekintette navigációs terve első valódi vizsgájának. Még indulás előtt eldöntötte, hogy ha Nova Scotiát olyan nagy eltéréssel éri el, amely arra utal, hogy számításai megbízhatatlanok, visszafordul. A New York és Nova Scotia közötti szakaszon még lett volna erre lehetősége. Ha viszont a szárazföld nagyjából ott bukkan fel, ahol várja, folytatja útját Newfoundland felé, majd ki az Atlanti-óceán fölé.

A délelőtti nap besütött a kabin felső ablakán. A vastag repülőruha, amelyet a későbbi hidegre választott, ekkor már kellemetlenül meleg volt. Lindbergh levette sisakját és szemüvegét, szétnyitotta ruháját, és ivott néhány korty vizet. Közben tudatosult benne az a körülmény, amelyet az indulás előtti sürgésben könnyebb volt háttérbe szorítani: több mint huszonnégy órája nem aludt rendesen.

Az alváshiány már az út elején jelentkezett. Lindbergh nem számított rá, hogy ennyire korán küzdenie kell majd vele. Harminchárom vagy harminchat órás repülésre készült, de a tényleges ébrenlét ennél hosszabb lesz, mert az indulás előtti éjszakán sem sikerült aludnia. A feladat ezért nemcsak az volt, hogy a Wright motor végig működjön, hanem az is, hogy a pilóta agya még Párizs közelében is képes legyen számolni, dönteni és reagálni.

Dél körül feltűnt Nova Scotia. A pillanat egyszerre nyugtatta meg és figyelmeztette. Lindbergh csak mintegy hat mérfölddel tért el a tervezett ponttól, ami ekkora távolságon csekély hibának számított. Navigációs módszere működött. Ugyanakkor a szárazföld szinte észrevétlenül jelent meg előtte. Utólag úgy érezte, mintha kimaradt volna számára körülbelül negyedóra. Ez már az alváshiány első komolyabb figyelmeztetése volt.

Nova Scotia fölött még körülbelül négy órán át repült. Nem érezte szükségét annak, hogy egyen. Ivott valamennyit, de a vízzel is takarékoskodott arra az esetre, ha a tengeren kényszerleszállást kell végrehajtania. A repülés ilyen apró döntésekből állt. Nem az jelentette a legnagyobb nehézséget, hogy egyszer meg kellett hozni egy hősies döntést, hanem az, hogy órákon át folyamatosan mérlegelni kellett az üzemanyagot, a

folyadékot, a szélirányt, a magasságot, az időjárást és saját fizikai állapotát.

A táj kelet felé egyre zordabb lett. A levegő nyugtalanná vált, sötétebb felhők jelentek meg, záporok keresztezték az útvonalat. Lindbergh olykor kerülőt tett, máskor közvetlenül átrepült a csapadékon. A hideg víz és a turbulencia legalább átmenetileg segített ébren maradnia. Cape Breton mögött ismét nyílt víz következett, nagyjából kétszáz mérföld Newfoundlandig.

A hullámok egyhangúsága azonban gyorsan álmosítóvá vált. Alig nyolc órája volt a levegőben, amikor szemét már kiszáradtnak és nehéznek érezte. Időnként erővel kellett nyitva tartania, majd néhány másodpercre összeszorította, hogy enyhítse a fájdalmat. A fekete vízen megjelenő jégmezők végül ismét kizökkentették. A fehér jégtáblák erősen visszaverték az alacsonyan álló nap fényét, és a hirtelen változó látvány rövid időre visszahozta éberségét.

Ekkor már tudta, hogy nem bízhat abban, hogy a környezet mindig felébreszti. Magának kellett elfoglaltságot teremtenie. Írt a naplóba, figyelte a műszereket, meghatározott időközönként átkapcsolta az üzemanyagtartályokat, számolta az időt, kortyolt a vízből.

Az egyszerű feladatok a repülés technikai követelményei mellett az ébren maradást is szolgálták.

Newfoundland fölött már közeledett az este. Lindbergh szándékosan kisebb kitérőt tett St. John's felé. Tudta, hogy ez lesz az utolsó olyan hely, ahol valaki biztosan láthatja a gépet, mielőtt eltűnik az óceán fölött. Alacsonyan repült át a kikötőváros fölött. Egy helyi kereskedő olyan közélről látta a Spiritet, hogy szinte leolvashatta a szárny alatti azonosító jelet, egy tartományi kormánytag pedig autóval próbálta követni, ameddig az út engedte.

St. John's mögött elfogyott a szárazföld. A Spirit kirepült a nyílt Atlanti-óceán fölé. A szürkületben Lindbergh először egy jéghegyet látott, majd egyre többet. A jégtömbök között ködfoltok húzódtak. Rövid idő múlva a fény is eltűnt. A második nagy szakasz teljes sötétségben kezdődött: felül holdtalan ég, alul fekete óceán, közöttük egyetlen repülőgép. Lindberghnek még volt annyi üzemanyaga és ideje, hogy elméletileg visszaforduljon Newfoundland felé. A döntést azonban már lényegében meghozta.

A következő mintegy tizenöt órában a külvilág gyakorlatilag semmit sem tudott róla. Rádió nélkül nem

küldhetett helyzetjelentést. Egy-egy hajó esetleges észlelése jelenthette az egyetlen bizonyítékot arra, hogy még a levegőben van. A világ számára Lindbergh ebben az időszakban egyszerre volt valahol az Atlanti-óceán fölött és sehol. Lehetett útban Európa felé, de ugyanúgy már a tengerben is feketett.

Ő maga tízezer láb körüli magasságba emelkedett, hogy a ködréteg fölé kerüljön. A csillagokat kereste, mert ezek legalább valamiféle állandóságot jelentettek. Ha a felhők közötti nyílásokon látni tudta őket, könnyebben tarthatta az irányt. A repülés azonban egyre inkább fizikai állóképességi próbává változott.

A tizennegyedik óra táján hatalmas felhőtornyok közé került. Nem tudott föléjük emelkedni. A kabinban gyorsan csökkent a hőmérséklet. Amikor egyik kezét kidugta az oldalsó ablakon, apró jeges szemcsék csapódtak hozzá. Lámpájával megvilágította a merevítő egyik részét, és jeget látott rajta. A jegesedés egy repülőgépnél nem egyszerűen plusz súlyt jelent: megváltoztatja a szárny aerodinamikáját, csökkenti a felhajtóerőt és növeli az ellenállást.

Lindberghnek nem volt jó választása. Ha alacsonyabbra ereszkedik, talán még rosszabb

jegesedésbe kerül, ráadásul a sötétben fogalma sem lehetett arról, milyen közel jár a hullámokhoz. Ha dél felé kitér, üzemanyagot veszít. Végül a felhők között keresett átjárást, és ahol lehetett, kissé délebbre fordult. A turbulencia időnként annyira megzavarta, hogy átmenetileg saját irányát is elveszítette.

A két iránytű ekkor kezdett megbízhatatlanul viselkedni. Lindbergh mágneses zavarra gyanakodott. Egy olyan repülésnél, amelynek navigációja nagyrészt az iránytűre, a sebességre és az eltelt időre épült, ez különösen veszélyes helyzet volt. Egy ideig kénytelen volt saját érzékére és a felhők közötti nyílásokra hagyatkozni.

Nem sokkal később megjelent a holdfény. A váratlan világosság először még meg is zavarta, mert kelet felé repülve folyamatosan rövidítette az éjszakát, és az időérzéke már nem követte pontosan, mikor kellene feltűnnie a holdnak. A fény azonban segített tájékozódni, és az út legveszélyesebb jegesedési szakasza lassan mögötte maradt.

Az alvásvágy viszont egyre erősebb lett. Lindbergh teste fokozatosan másképp kezdett működni. Bizonyos mozdulatokat szinte automatikusan végzett, miközben tudatos figyelme kihagyott. Később úgy emlékezett

vissza, mintha valamilyen különálló része átvette volna a repülőgép vezetésének rutinját. A Spirit ebből a szempontból furcsa módon segített rajta: nem volt különösebben stabil gép. Ha a pilóta elengedte a figyelmet, nem maradt hosszú ideig magától nyugodt helyzetben, hanem mozgása újra és újra reakcióra kényszerítette Lindberghet.

Hajnal felé ismét ködbe került. Egy időre száz láb körüli magasságba ereszkedett, majd amikor a köd egészen a tengerig zárult, körülbelül két órán át teljesen vakon kellett repülnie. A mentális fáradtság ekkor már olyan erős volt, hogy felhagyott a részletes naplóvezetéssel. Csak az üzemanyagtartályok óránkénti váltását jelölte néhány vonással, és néha még ezzel is elkésett.

Amikor időnként felszakadt a köd, nagyon alacsonyra ment. Volt, hogy annyira közel repült a hullámokhoz, hogy a vízpermet az arcába csapott. Máskor hagyta, hogy az eső beverjen a nyitott oldalablakon. A hideg és a víz rövid időre felébresztette. A huszonkettedik repült óra táján azonban már világosan érzékelte, hogy akarata ellenére elalszik.

Ebben az állapotban történt az út egyik legkülönösebb epizódja. Lindbergh csak évtizedekkel később írt róla részletesen. Visszaemlékezése szerint a mögötte lévő törzsrészben áttetsző, emberhez hasonló alakokat érzékelt. Úgy látta, mintha súlytalanul utaznának vele, megjelenének és eltűnnének a repülőgép falain keresztül, sőt beszélnek is hozzá. Lindbergh későbbi leírása szerint ezek a jelenések nem fenyegették, inkább nyugalmat keltettek benne és tanácsokat adtak.

A jelenséget nem szükséges természetfölötti eseményként értelmezni. Mire megtörtént, Lindbergh rendkívül hosszú ideje nem aludt, fizikailag kimerült volt, órákig monoton környezetben, részben ködben és sötétben repült. Saját későbbi beszámolója mindenesetre fontos, mert megmutatja, mennyire megváltozott addigra érzékelése. A pilóta, aki az egész vállalkozást számításokra és műszaki racionalitásra építette, ezen a ponton már nem mindig tudta biztosan elválasztani a külső valóságot az alváshiány által létrehozott képektől.

Nem sokkal később még látványosabb tévedés következett. Lindbergh balra, néhány mérföld távolságban partvidéket vélt felfedezni: dombokat, fákat, sziklákat és szigeteket. Számításai szerint azonban Írország még csaknem ezer mérföldre lehetett.

Megpróbálta eldönteni, vajon annyira eltért-e útvonalától, hogy Grönlandot vagy Labradort látja. A part hosszú ideig valóságosnak tűnt, majd amikor közelebb repült hozzá, egyszerűen feloldódott a ködben. Lindbergh rájött, hogy optikai csalódást látott.

Ez komolyabb problémát vetett fel. Ha képzeletbeli szigeteket valódi szárazföldnek lát, honnan fogja tudni, hogy a következő part már valóban Európa? A navigáció ekkorra egyébként is bizonytalanná vált. St. John's fölött szándékosan letért az eredeti nagy kör útvonaláról, a zivatarokat kerülgette, iránytűi időnként hibásan működtek, és nem tudta pontosan meghatározni az elmúlt órák szelét. A korábbi gondosan kiszámolt helyzetvonalak egyre kevésbé adtak biztos választ.

A köd később ritkulni kezdett. Lindbergh ismét nagyon alacsonyan repült, sokszor alig néhány méterrel a hullámok fölött. Egy delfinszerű állatot vett észre a vízben, majd megjelent egy sirály. Ezek az apró jelek azt sugallták, hogy szárazföld közeledhet.

A zsebében váratlanul egy Szent Kristóf-érmet talált. Nem emlékezett rá, hogyan került hozzá. Megtapintotta, mert meg akart győződni róla, hogy ez nem újabb látomás. A kis ezüstmedál valóságos volt. Valaki

valószínűleg az indulás előtti órákban csúsztotta a ruhájába. Lindbergh ekkorra már annyira fáradt volt, hogy ezt sem tudta felidézni.

Elsősegélycsomagjában ammóniás szagolósót talált, és abban reménykedett, hogy az erős inger majd felébreszti. Feltörte az egyik kapszulát. Szinte semmit sem érzett. Sem az orra, sem a szeme nem reagált úgy, ahogy várta. Az alváshiány olyan fokot ért el, hogy még ez az egyszerű módszer is hatástalannak bizonyult.

Ekkor néhány apró hajó jelent meg alatta. Eleinte újabb látomásnak is tűnhettek, de egyre világosabb lett, hogy valóban halászhajók. Lindbergh leereszkedett az egyikhez, elvette a gázt, és oldalra kihajolva megpróbált kiabálni a fedélzeten lévőeknek. Azt kérdezte, merre van Írország. A hajó emberei azonban vagy nem hallották, vagy nem értették. A Spirit többször körözött fölöttük válasz nélkül.

Lindbergh saját számításai szerint még két és fél óra választotta el a szárazföldtől. Rövid eső után azonban ismét sötét vonalat látott a horizonton. Az előző órák tapasztalata után nem hitt azonnal a szemének. A vonal mégsem tűnt el. Ahogy közeledett, szaggatott part rajzolódott ki, majd zöld mezők és öblök jelentek meg.

Ölébe tette a térképet, és összehasonlította a rajzolt vonalakat az előtte fekvő parttal. Dingle-öböl volt, Írország délnyugati partvidéke. Lindbergh huszonnyolc órája repült. A több ezer kilométeres navigáció, a kerülők, a zivatarok, a jegesedés, az iránytűzavarok és az alváshiány ellenére kevesebb mint három mérfölddel tért el attól a ponttól, amelyet eredetileg ki akart számítani.

Alacsonyra ereszkedett egy település fölé. Az emberek kifutottak az utcára és integettek. Lindbergh már nem víz fölött repült, és a térképen Párizs mindössze hat százmérföldes szakaszra volt tőle. A legnagyobb bizonytalanság véget ért. Az Atlanti-óceán mögötte volt.

10. „Ez ő!”

Írország partjainak megpillantása után Charles Lindbergh számára megváltozott a repülés természete. Huszonnyolc órán át úgy haladt előre, hogy minden újabb mérföld növelte a bizonytalanságot: működik-e még a motor, helyes-e az irány, valóban ott jár-e, ahol számításai szerint lennie kell, és képes lesz-e ébren maradni addig, amíg eléri Európát. Dingle-öböl fölött ezeknek a kérdéseknek egy része eldőlt. Már nem az Atlanti-óceán választotta el a szárazföldtől, és az is kiderült, hogy navigációja meglepően pontos volt. A térképen Párizs már nem egy távoli pont volt az óceán túlsó oldalán, hanem nagyjából hatszáz mérföldnyire fekvő cél.

A Spirit of St. Louis ekkorra jóval könnyebb lett. Az induláskor betöltött több ezer font üzemanyag jelentős része elfogyott, a gép ezért könnyebben reagált a kormánymozdulatokra, gyorsabban emelkedett és kevésbé hatott lomha szerkezetnek. Lindbergh maga is kezdte úgy érezni, hogy az út legveszélyesebb része mögötte van. Ez azonban csaknem végzetes önbizalomhoz vezetett. Írország után, a St. George-csatorna fölött a Wright Whirlwind huszonkilenc

órányi egyenletes működés után hirtelen köhögni és rángatni kezdett. Lindbergh már kényszerleszállásra készült, amikor rájött, hogy nem műszaki hibáról van szó: az egyik üzemanyagtartály kiürült. Néhány szelep átkapcsolása után a motor ismét egyenletesen járt.

A pillanat figyelmeztetés volt. Még nem érkezett meg. Az óceáni átkelés sikerült, de egyetlen rosszul kezelt üzemanyagváltás, mechanikai hiba vagy navigációs tévedés továbbra is elég lett volna ahhoz, hogy a vállalkozás tragédiával végződjön. Lindbergh azonban ekkor már azt is tudta, hogy elegendő benzinje van. Ha Anglia vagy Franciaország fölött rossz idő fogadja, elméletileg akár vissza is térhet Írországba. A túlélés kérdése ettől kezdve kevésbé az üzemanyag-mennyiségen, inkább azon múlt, hogy ő maga mennyire marad működőképes.

Anglia fölött a repülés már majdnem hétköznapi útnak tűnt. Lindbergh Plymouth közelében arra gondolt, milyen különös történelmi változást jelent, hogy a Mayflowernek több mint két hónap kellett az Atlanti-óceán átszeléséhez, ő pedig alig több mint egy napja hagyta maga mögött Amerikát. A hasonlat jól érzékeltette azt, amit a repülés jelentett a húszas évek embere számára. A földrajzi távolság nem változott, az idő viszont

összezsugorodott.

A La Manche csatorna átrepülésekor már lement a nap. A francia partvidék ott közeledett, ahonnan két héttel korábban Nungesser és Coli elindult Amerika felé. Lindbergh pontosan tudta, milyen erősen él a két eltűnt francia pilóta emléke. Saját érkezését ezért nem egyszerű amerikai győzelemként képzelte el. Ha sikerül, ugyanazt az utat teljesíti ellenkező irányban, amelyen a Fehér Madár személyzete valahol eltűnt.

Cherbourg feltűnése döntő pillanatot jelentett. Lindbergh ekkor már biztos lehetett abban, hogy ő hajtotta végre az első egyedüli, megállás nélküli atlanti repülést, és elsőként repült megállás nélkül New Yorkból Párizsba. Továbbhaladt Normandia fölött, Le Havre-t balra hagyva Deauville felé, és ezzel a megtett távolság világrekordját is megdöntötte. A cél azonban továbbra is Párizs maradt.

Az út utolsó szakaszán végre enni kezdett. Az öt szendvics közül, amelyeket New Yorkban csomagoltak neki, addig egyet sem fogyasztott el. A táplálkozást órákon keresztül szükségtelen megszakításnak érezte, az alváshiány pedig az étvágyát is elvette. Franciaország fölött elővett egyet, térdével tartotta a botkormányt, és

megpróbált enni. A szendvics ízét alig érezte, a nyelés is nehezen ment, ezért minden falathoz vizet ivott. A csomagolópapírt gondosan visszatette a zacskóba; nem akarta, hogy útjának első franciaországi nyoma egy kidobott papírdarab legyen.

Közben Párizs már órák óta készült érkezésére. Amikor híre érkezett, hogy Lindbergh átrepült Dél-Anglia fölött, tömegek indultak az utcákra. Az Opera környékén tízezrek figyelték a fényreklámokat és az újságszerkesztőségek elé kitett híreket. A Boulevard Poissonnière hamarosan járhatatlanná vált. A várakozásba különös feszültséget vitt Nungesser és Coli eltűnése: Párizs még mindig gyászolta saját pilótáit, miközben egy másik ország repülőjének sikeréért szorított.

Este kilenc óra körül hatalmas betűkkel jelent meg a hír az egyik fényreklámon: Lindbergh-et Cherbourg és Normandia fölött látták. A tömeg ünnepelni kezdett. Nem sokkal később Deauville-ből, majd Louviers felől is megerősítés érkezett. A városból ekkor még többen indultak Le Bourget felé. Az utak annyira megteltek autókkal, taxikkal és buszokkal, hogy a forgalom több helyen teljesen leállt. Berg szerint az 1918-as fegyverszünet óta Párizs nem látott hasonló spontán

tömegvizsgalmat.

Lindbergh minderről továbbra sem tudott semmit. Franciaország fölött emelkedni kezdett, mert a magasból könnyebbnek tűnt felismerni a nagyobb városokat és a repülőtéri fényeket. Négyezer láb körüli magasságból a földi fények számára szinte csillagmezővé változtak. A kisebb települések különálló fénycsoportokként jelentek meg, majd egyre sűrűbb világosság rajzolódott ki előtte. A távolban végül megjelent Párizs.

A több mint harminc órás repülés után a város első látványa nem épületekhez, hanem fényekhez kötődött. Egyre szélesebb, világos folt terült el előtte, majd utcák, terek és sötétebb területek rajzolódtak ki. Az Eiffel-torony világítása különösen feltűnő volt. Lindbergh egy kört tett fölötte, majd északkeletnek fordult Le Bourget irányába.

Ekkor következett az út utolsó navigációs nehézsége. Párizst megtalálta, a repülőteret azonban nem.

Ahol Le Bourget-nak lennie kellett, nagy sötét területet látott, de a fények elrendezése értelmetlennek tűnt. Egy szabályosan kivilágított repülőtér helyett különböző irányokban húzódó fényláncokat látott, az egyik oldalon erős reflektorokkal. Tovább repült, hátha

rossz helyen keresgél, de néhány perc múlva már vidéki sötétség vette körül. Visszafordult.

Csak amikor alacsonyabbra ereszkedett és körözni kezdett, értette meg, mi zavarta meg. A repülőtér körül látható szabálytalan fények jelentős része nem a leszállópálya világítása volt. Autók fényszórói voltak.

Tízezrek próbáltak eljutni Le Bourget-ba. Az odavezető utakon összefüggő kocsisorok álltak, és messziről ezek a fénysávok rajzoltak értelmezhetetlen mintát a repülőtér köré. Lindbergh ekkor kezdte felfogni, hogy odalent jóval többen várják, mint amire számított.

Többször körberepülte a területet. Ellenőrizte a műszereket, bekötötte biztonsági övét, megkereste a szélzsákot, majd alacsonyabban is szemügyre vette a füves pályát. Harminchárom órányi repülés után az utolsó néhány percben sem akart hibázni. Ismét felemelkedett körülbelül ezer lábra, majd ráfordult a végső megközelítésre.

A Spirit fokozatosan süllyedt. Lindbergh visszavette a gázt, csökkentette a sebességet, és a gép kerekei elérték a fűvet. Egyszer finoman visszapattant, majd ismét földet ért. A farokcsúszó is leért, a repülőgép lassult, majd egy sötétebb területen megállt. Párizsi idő szerint este 10 óra

24 perc volt. A repülés harminchárom és fél órája tartott.

Lindberghnek azonban alig volt ideje tudatosítani, hogy célba ért. Amikor a reflektorok felé gurult, meglátta az embereket.

Berg becslése szerint mintegy százötvenezer ember zsúfolódott össze Le Bourget-ban. Voltak, akik autók tetején álltak, mások a repülőtér épületeire másztak fel, a többség pedig a kordonok mögött várakozott. A rend fenntartására nemcsak repülőtéri rendőröket, hanem párizsi rendőri egységeket és katonákat is kivezényeltek. A hivatalos fogadásra Myron T. Herrick amerikai nagykövet is megérkezett. Az előkészített ceremóniából azonban semmi sem lett.

Amint a Spirit a fénybe ért, a tömeg áttörte a kordont. A rendőrök és katonák rövid ideig próbálták feltartóztatni az embereket, majd őket is elsodorta az előrenyomulás. A kerítés több helyen összeomlott. Ezrek rohantak a repülőgép felé. Herrick nagykövet, aki hosszú politikai pályája során számtalan tömegrendezvényt látott, később úgy emlékezett, ehhez fogható zűrzavallal még soha nem találkozott.

Elsőként a repülőtér néhány munkása érte el Lindberghet. A gép körül pillanatok alatt emberek

jelentek meg, fejek nyomultak be az ablakhoz, kezek kapaszkodtak a szárnyba és a törzsbe. Lindbergh első gondolatai között nem valamiféle történelmi mondat megfogalmazása szerepelt. Később több olyan kijelentést is neki tulajdonítottak, amelyek szerint leszálláskor bemutatkozott, vagy egyszerűen közölte, hogy sikerült. Ő ezeket következetesen tagadta. Berg szerint első bizonyítható kérdése jóval prózaibb volt: vannak-e ott szerelők.

Ennek jó oka volt. Lindbergh nem akarta, hogy a tömeg tönkretegyje a Spiritet. Harminchárom és fél órán keresztül a gép jelentette számára az egyetlen biztos pontot, most viszont recsegő fát és szakadó vásznat hallott. A motor zúgása még mindig a fülében csengett, ezért a kiabálásból alig értett valamit. Mielőtt rendesen ki tudta volna nyitni az ajtót, az emberek már elérték. Keze nyúltak érte, majd egyszerűen kiemelték a pilótafülkéből.

Lindbergh lába eleinte nem is érte a földet. A tömeg feje fölött sodródott, miközben mindenki hozzá akart férni. Több mint harminc órán át teljesen egyedül volt, most pedig annyi ember vette körül, hogy saját mozgását sem tudta irányítani.

Néhány francia pilóta és repülőtéri dolgozó felismerte, hogy a helyzet veszélyessé válik. Egyikük levette Lindbergh repülősapkáját, és egy közelben álló amerikai újságíró fejére tette. A tömeg egy része azonnal a téves célpont után indult. Egy másik francia pilóta kabátot dobott Lindbergh vállára, hogy kevésbé legyen felismerhető, majd társaival megpróbálta a tömeg szélére juttatni.

A Spirit közben magára maradt a tömeggel. Az emberek rákapaszkodtak a gépre, darabokat próbáltak megszerezni belőle emlékül, és olyan nyomás nehezedett rá, hogy a repülőgép több ponton megsérült. A gép, amely kibírta a sáros Roosevelt Field felszállását, a jegesedést, a zivatarokat és több mint ötezer kilométert, végül majdnem saját ünneplői között pusztult el.

Lindberghet nagy nehezen sikerült autóhoz juttatni. Még ekkor sem fogta fel teljesen, mi történt körülötte. Arra számított, hogy sikeres leszállás esetén néhány francia repülő, hivatalnok és újságíró várja majd. Talán kisebb fogadás, néhány fénykép és gratuláció. A százezres tömeg számára értelmezhetetlen volt.

Az út előtt azért foglalkozott annyit a gép súlyával, mert minden fontnak mérhető következménye volt. A

tömeg, a sajtó és a világhír viszont olyan tényezők voltak, amelyekkel egyetlen számításában sem foglalkozott.

Párizs közben ünnepelt. Az utcákon az emberek egymásnak adták a hírt, autók dudáltak, idegenek fogtak kezet egymással. A Le Bourget felé vezető forgalom órákig alig mozdult. A városban addigra már nem az volt a kérdés, megérkezik-e Lindbergh. Megérkezett. A kérdés az lett, ki ez az ember, aki megtette.

Az amerikai követségen végül valamennyire sikerült elszigetelni a tömegtől. Lindbergh fizikailag kimerült volt, de még hosszú ideig nem került ágyba. Emberek akartak vele kezet fogni, hivatalos személyek gratuláltak neki, újságírók vártak válaszokra. A repülés technikai része véget ért, de az este új feladatot adott neki: meg kellett tanulnia híres emberként viselkedni. Ez jóval idegenebb volt számára, mint az Atlanti-óceán.

A repülőgépet is biztonságba kellett helyezni, és hamar világossá vált, hogy javításra szorul. A francia szakemberek később szinte teljesen rendbe hozták, több helyen újravásznazták a sérült törzset. A Spirit hamarosan ismét repülőképes lett. Lindbergh számára ez fontosabb kérdésnek tűnt, mint saját személyes kényelme.

Május 22-én, vasárnap délután egy óra körül ébredt fel az amerikai nagykövetségen. Az előző nap hajnalán Roosevelten Fielden még egy sárban álló repülőgépet próbált a levegőbe emelni. Most egy párizsi diplomáciai rezidencia szobájában feküdt, inas készítette elő számára a fürdőt, és azt kérdezték tőle, hogyan kéri a tojást. Az alatt a néhány óra alatt, amíg aludt, a világ tovább dolgozott a történeten.

A New York Times első hiteles értesülése Lindbergh leszállásáról néhány perccel a földet érés után futott be. Amerikában az újságok címlapjairól szinte minden más esemény háttérbe szorult. A Mississippi áradása, a nemzetközi diplomáciai konfliktusok és a Sacco-Vanzetti-ügy fejleményei mind kevesebb figyelmet kaptak. Az új kommunikációs technológiák néhány óra alatt világszerte továbbították ugyanazt a nevet és ugyanazt a történetet.

Lindbergh előző nap még elsősorban repülő volt. Most már jelkép lett.

Ő maga azonban ezt még nem értette. A repülést olyan feladatként kezelte, amelyet megfelelő géppel, elegendő üzemanyaggal, pontos számításokkal és jó döntésekkel végre lehet hajtani. A közvélemény viszont más

történetet látott. Egy huszonöt éves amerikai egyedül átrepülte az Atlanti-óceánt, és ezzel bizonyította, hogy a korábban szinte felfoghatatlannak tűnő távolság legyőzhető. Ez a különbség Lindbergh egész további életét meghatározta. Ő továbbra is pilótának tekintette magát. A világ ettől az estétől kezdve hőst látott benne.

11. Párizs meghódítója

Charles Lindbergh 1927. május 22-én kora délután ébredt fel az amerikai nagykövetségen. Amikor előző este Le Bourget-ban földet ért, még csak annyit tudott biztosan, hogy sikerült átrepülnie az Atlanti-óceánt. Mire felébredt, a világ már egészen másként tekintett rá. A repülés híre néhány óra alatt végigjárta Európát és Amerikát, és szinte minden más eseményt kiszorított a címlapokról. New Yorkban hajókürtök, tűzoltószirénák és templomi harangok adták tovább a hírt, színházi előadásokat szakítottak félbe, rádióadók játszották a Marseillaise-t, az utcákon pedig papírt téptek konfettinek. Detroitban Evangeline Lindbergh könnyek között fogadta a gratulációkat, Little Fallsban zenekarok és harangok ünnepeltek, San Diegóban pedig külön büszkeséget jelentett, hogy a gép helyi műhelyben készült.

Lindbergh ebből kezdetben alig érzékelt valamit. Felébredésekor az amerikai nagykövet inasa fürdőt készített számára, majd megkérdezte, hogyan kéri a tojást. A huszonöt éves pilóta, aki előző nap több mint harminchárom órát töltött egy szűk pilótafülkében, most olyan környezetben találta magát, amelyhez semmilyen

korábbi tapasztalata nem készítette fel. A szobából a Trocadéro kertjeire és a Szajnára látott, közben pedig a földszinten több száz újságíró, operatőr és fotós várta, hogy megszólaljon.

Első komolyabb étkezése két és fél nap után grapefruitból, tojásból, szalonnából, pirítósból és kávéból állt. Még enni sem tudott egyedül. A New York Times riporterei ott ültek vele a szobában, miközben kérdéseket tettek fel az útról. Közben újabb és újabb táviratok érkeztek államfőktől, politikusoktól, intézményektől és magánemberektől. Calvin Coolidge amerikai elnök is gratulált neki. A nagykövetség előtt ekkorra már nagy tömeg gyűlt össze, és az utcáról behallatszott a „Vive Lindbergh!” és „Vive l’Amérique!” kiáltás.

Myron Herrick nagykövet végül kivitte Lindberghet az erkélyre. A pilóta számára ez szinte kellemetlenebb helyzetnek bizonyult, mint a repülés több veszélyes pillanata. Nem tudta, mit várnak tőle. Nem volt hozzászokva ahhoz, hogy emberek tízezrei csak azért nézzenek rá, mert ő az, aki. Valaki azt tanácsolta neki, mondja egyszerűen, hogy örül, amiért Franciaországban lehet. Lindbergh ezt túl közhelyesnek érezte, végül az egyik kevés francia kifejezést mondta ki, amelyet ismert: „Vive la France!” A tömeg válaszul újabb éljenzésbe

kezdett.

Később maga is úgy emlékezett erre a pillanatra, mint amikor először kezdte sejteni, hogy repülése jelentősége túlnőtt a repülés világán. Addig a New York–Párizs út számára technikai feladat volt: megfelelő gépet kellett építeni, kiszámítani az üzemanyag-fogyasztást, megtalálni a helyes irányt és eljutni egyik repülőtérrel a másikra. A tömeg azonban nem műszaki teljesítményt látott benne. Hőst, nemzeti jelképet, sőt egyesek valamiféle új korszak képviselőjét ünnepelték. Lindbergh később úgy fogalmazott, hogy ezzel egy új élethelyzetbe került, amely előre nem látott lehetőségeket, felelősséget és problémákat hozott számára.

Első kívánságai között szerepelt, hogy beszélhessen az anyjával. A közvetlen transzatlanti telefonkapcsolat Párizsig még nem működött, ezért bonyolult összeköttetést kellett létrehozni London, New York és Detroit között. A sajtó később úgy írta le az eseményt, mintha anya és fia közvetlenül beszélgetett volna egymással, valójában közvetítők adták tovább a szavakat. Lindbergh annyit mondott, hogy jól érzi magát, az út rendben zajlott, és az anyjának nem kell aggódnia. Evangeline pihenést javasolt neki.

A beszélgetés után Lindbergh azt kérte, vigyék el Charles Nungesser édesanyjához. A gesztusnak különös jelentősége volt. Két héttel korábban Nungesser és François Coli ugyanazt az óceánt próbálta átrepülni ellenkező irányban, és azóta sem tudta senki, mi történt velük. Lindbergh sikere ezért Franciaországban óhatatlanul összekapcsolódott a két eltűnt pilóta tragédiájával. Ő maga többször hangsúlyozta, hogy Nungesser és Coli feladata szerint még nehezebb volt, mert Európából indulva kedvezőtlenebb szélviszonyokkal kellett számolniuk.

A látogatást nem hirdették meg előre, mégis körülbelül tízezer ember gyűlt össze Mme Nungesser háza előtt. Lindberghnek hat emeletet kellett felmennie, mire elérte a lakást. Az asszony megölelte, megcsókolta, gratulált neki, majd arról beszélt, hogy továbbra sem adta fel a reményt fia hazatérésére. Lindbergh nem próbálta meggyőzni az ellenkezőjéről. Csak annyit mondott neki, hogy ne veszítse el a reményt. A találkozás egyszerre volt az ünneplés és a gyász része, és jól érzékeltette, hogy Franciaország számára az amerikai pilóta győzelme nem egyszerűen a saját két eltűnt repülőjük vereségeként jelent meg.

Amikor visszatértek a nagykövetségre, Lindbergh meglepetten látta, hogy az utcákon amerikai zászlók lengenek. Herricknek kellett elmagyaráznia, hogy ezeket az ő tiszteletére tették ki. A pilóta továbbra sem tudta felmérni saját népszerűségének méretét. Aznap este a nagykövetségen vacsorát tartottak, majd mintegy ötven vendég érkezett, akik valamennyien találkozni akartak vele és autogramot kértek. Lindbergh udvariasan teljesítette a kéréseket, majd valamivel kilenc óra után visszavonult aludni.

Másnap kezdődött meg az, amit Herrick már nem személyes ünneplésnek, hanem hivatalos eseménysorozatnak tekintett. Lindbergh korán felkelt, ruhákat kellett választania, mert lényegében semmit nem hozott magával a repülőruhán kívül. Az eredeti terv szerint nem volt szüksége öltönyre, estélyi ruhára vagy reprezentatív cipőre. Most viszont államfőkkel, miniszterekkel és diplomatákkal kellett találkoznia, ezért rövid idő alatt teljes ruhatárat szerveztek számára.

Elsőként mégis Le Bourget-ba akart menni. Sokkal jobban érdekelte a Spirit állapota, mint a hivatalos program. Attól tartott, hogy a leszállás után a tömeg súlyosan megrongálta a gépet. Amikor meglátta, megkönnyebbült. A törzs vásznából ugyan darabokat

téptek ki, a kipufogó meglazult, és kisebb javításokra szükség volt, de a motor lényegében sértetlen maradt. Néhány óra munkával a Spirit ismét repülőképes lehetett.

Ezután már nem tudott menekülni a protokoll elől. Az Élysée-palotában Gaston Doumergue francia köztársasági elnök fogadta. Lindbergh kölcsönkapott kék öltönyben jelent meg, Doumergue pedig ünnepi öltözkében várta. Az elnök személyesen tűzte mellére a Becsületrend keresztjét. Berg szerint addig még nem fordult elő, hogy a francia köztársasági elnök személyesen adományozta volna Franciaország legmagasabb kitüntetését amerikaiinak. Lindbergh meghajolt, majd visszaült az autóba, amely újabb ünneplő tömegben próbált keresztülhaladni.

A nagykövet ebéd után azt javasolta neki, próbáljon pihenni. Ez gyakorlatilag lehetetlen volt. Európa különböző országaiból diplomata, újságírók és hivatalos küldöttek érkeztek meghívásokkal. Addigra már több ezer távirat és levél futott be a nagykövetségre. A francia posta külön szolgálatot szervezett Lindbergh levelezésének kezelésére, és a küldeményeket zsákokban kellett szállítani. Egyetlen ember magánlevelezése rövid idő alatt intézményi feladattá vált.

Délután a Francia Aero Club következett, ahol aranyérmet adtak át neki. Paul Claudel, Franciaország washingtoni nagykövete Lindbergh anyjára emelte poharát. A pilóta, aki addig gyakorlatilag nem ivott alkoholt, tanácstalanul nézett Herrickre, amikor pezsgőt kínáltak neki. A nagykövet jelezte, hogy egy anyjára mondott köszöntő esetében elfogadhatja. Lindbergh így ezen az ünnepségen kortyolt először pezsgőt.

Első nyilvános beszédében ismét Nungesserre és Colira terelte a figyelmet. Nem saját teljesítményét dicsérte, hanem azt mondta, a két francia pilóta még nehezebb vállalkozást kísérelt meg azzal, hogy Párizsból New York felé indult. A kijelentés nagy hatást tett a hallgatóságra. Herrick politikai jelentést is adott a pillanatnak: Lindberghet olyan emberként mutatta be, aki személyében Amerika barátságát hozta Franciaországnak.

A következő napokban az ünneplés egyre kevésbé hasonlított pilóták szakmai fogadására. Az Amerikai Klub párizsi ebédjére ötezer érdeklődő közül mindössze hatszázan juthattak be. Amikor Lindbergh belépett a terembe, percekig tartó taps fogadta. Az utca túloldalán dolgozó munkások közben letették a szerszámaikat, mert látni akarták. Lindbergh végül

kilépett a hotel erkélyére, ahol újabb tömeg ünnepelte. Berg szerint mintegy huszonötezer ember gyűlt össze az épület előtt.

A jelenetek egyre szokatlanabbá váltak. A hotel alkalmazottai, szakácsok és konyhai munkások külön akartak találkozni vele. Emberek próbálták megérinteni, kezét csókoltak neki, ablakokat nyomtak be, csak hogy jobban láthassák. Lindbergh minden ilyen helyzetben feltűnően zavarban volt. Nem alakította ki azt a viselkedést, amelyet később a filmsztároktól és politikusoktól megszokottá tett a közönség. Nem pózolt ösztönösen, nem alakított szerepet, és nem rendelkezett kész mondatokkal. A visszafogottság azonban éppen növelte népszerűségét.

Fontos találkozás volt Louis Blériot-val is. Blériot 1909-ben elsőként repülte át repülőgéppel a La Manche csatornát, így tizennyolc évvel Lindbergh előtt már maga is olyan teljesítményt hajtott végre, amelyet kortársai korszakhatárnak tekintettek. Lindbergh tisztelettel beszélt vele, és mesterének nevezte. Blériot pedig úgy fogalmazott, hogy Lindbergh már egy új korszak képviselője. A két férfi között eltelt tizennyolc év jól mutatta a repülés fejlődésének sebességét: 1909-ben néhány tucat kilométeres vízi átkelés jelentett

világszenzációt, 1927-ben pedig már kontinenseket lehetett összekötni egyetlen repüléssel.

Lindberghet a francia parlamentben is fogadták. A szónokok már nem pusztán sport- vagy technikai teljesítményként beszéltek az útról, hanem az ember idővel és térrel folytatott küzdelmének jelképeként. Ez a fajta nyelvezet Lindbergh számára idegen volt, de a közvélemény szemében éppen így alakult át a konkrét repülés mítosszá. A gép méretei, az üzemanyag-fogyasztás és a navigációs számítások egyre kevésbé érdekelték azokat, akik az eseményt emberi teljesítményként vagy civilizációs fordulópontként értelmezték.

Európa más országaiból közben újabb meghívások futottak be. Belgium és Nagy-Britannia uralkodói is találkozni akartak vele. Olaszországból Mussolini gratulációja érkezett, XI. Piusz pápa részéről is üzenetet kapott, és Dél-Amerikából ugyanúgy érkeztek köszöntések, mint Európa különböző államaiból. Lindbergh egyetlen repülés alatt olyan diplomáciai szereplővé vált, akinek mozgását már kormányok egyeztették.

Eközben továbbra is legszívesebben repült volna. Egyik reggel titokban korán kiment Le Bourget-ba, ahol kipróbálhatott egy francia Nieuport vadászgépet. Felszállt, Párizs fölött repült, majd visszatérése után rögtönzött műrepülő-bemutatót tartott a francia pilótáknak. Ebben a rövid időszakban ismét olyan helyzetbe került, amelyet értett. Nem kellett beszédet mondania, nem kellett kezeket ráznia, és nem kellett saját jelentőségéről gondolkodnia. Repülőgépet vezetett.

A nap hátralévő része ismét fogadásokból állt. Hadügyminisztérium, szenátorok, Citroën-gyár, kereskedelmi minisztériumi kerti ünnepség, repülőklub. Este Raymond Orteig is megjelent a nagykövetségen. A huszonötezer dolláros díjat majd Amerikában adták át hivatalosan, de a két férfi végre személyesen beszélhetett egymással. Orteig 1919-ben egy olyan feladatra ajánlotta fel a pénzt, amelyet akkor még senki sem tudott teljesíteni. Nyolc évvel később állt az ember, aki megoldotta.

A párizsi tartózkodás végére Lindbergh már alig tudott úgy mozogni, hogy ne gyűljön össze körülötte tömeg. Távozása előtt ezért különleges búcsút tervezett. Le Bourget-ból felszállva a Spirit of St. Louis-val Párizs fölé repült. Az utcák mentén százezrek figyeltek fölfelé.

Megkerülte az Eiffel-tornyot, az Arc de Triomphe fölött is elhaladt, majd a Champs-Élysées és a Place de la Concorde fölé repült. Egy kis francia zászlóhoz kötözve üzenetet dobott le Raymond Orteig számára, amelyben megköszönte Párizs kedvességét.

A gesztus után néhány olyan fordulatot és műrepülő-manővert is bemutatott, amelyek még a barnstorming éveit idézték. A világ ekkor már államférfiként, nemzeti jelképként és korszakos hősként kezelte, ő azonban néhány percre ismét az a fiatal pilóta lehetett, aki egykor vidéki mezők fölött szórakoztatta a közönséget.

Párizs után Belgium és Nagy-Britannia következett. Lindbergh terve eredetileg ennél jóval szabadabb európai utazás volt. Svédországba szeretett volna eljutni családi gyökerei miatt, és felmerült benne az is, hogy Európából kelet felé folytatja útját, majd Ázsián és a Csendes-óceánon keresztül tér haza. A terv azonban gyorsan irreálissá vált. Saját kormánya azt akarta, hogy mielőbb visszatérjen az Egyesült Államokba, ahol még nagyobb ünneplés készült számára.

A párizsi napok alatt vált végleg világossá az is, hogy Lindbergh többé nem dönthet úgy az életéről, mint május

20. előtt. Egy héttel korábban még maga határozta meg, mikor száll fel, hol alszik, milyen gépet vezet, kitől fogad el segítséget és milyen útvonalon repül. Most diplomaták, rendőrök, újságírók, protokollfőnökök és kormánytisztviselők szervezték minden óráját.

A hírnév első napjai még ünneplésnek tűntek. A tömeg szeretete, a francia fogadtatás és a kitüntetések mögött azonban már ott volt az a probléma, amely később egész életét meghatározta. Charles Lindbergh átrepülte az Atlanti-óceánt, mert szabadon akart repülni. Párizsban azonban először tapasztalta meg, hogy ettől a pillanattól kezdve saját szabadságából sokkal kevesebb maradt.

12. Amerika hazavárja

Európában Charles Lindbergh alig egy hét alatt megtapasztalta, milyen az, amikor egy emberből nemzetközi jelkép lesz. Franciaország után Belgium és Nagy-Britannia következett, újabb állami fogadásokkal, kitüntetésekkel és ünneplő tömegekkel. Saját elképzelése szerint még hosszabban maradt volna Európában, esetleg Svédországba is eljutott volna, hogy felkeresse családjá származási helyét, az amerikai kormány azonban másként tervezett. Washington azt akarta, hogy Lindbergh mielőbb hazatérjen.

A Spirit of St. Louist nem repülve vitték vissza az Egyesült Államokba. A gépet szétszerelték és ládába csomagolták, majd a Memphis cirkáló fedélzetén szállították haza. Lindbergh ugyanezen a hadihajón utazott. Az Atlanti-óceánt ezúttal napok alatt, kényelmes kabinban tette meg, miközben előző átkelésének körülményei már legendává alakultak. A kontrasztot nehéz lett volna élesebben megrajzolni: néhány héttel korábban egyetlen motorra és saját navigációjára támaszkodott, most az Egyesült Államok haditengerészete vitte haza mint országos hőst.

A kormány számára Lindbergh teljesítménye több szempontból is használható szimbólum lett. Bizonyította az amerikai repülőgépipar műszaki képességeit, erősítette az Egyesült Államok modern, technikai nagyhatalomként kialakuló képét, és olyan nemzeti sikert jelentett, amely nem kötődött háborús győzelemhez vagy politikai konfliktushoz. Ritka pillanat volt, amikor egyetlen személy teljesítményében republikánusok és demokraták, üzletemberek, munkások, bevándorlók és régi amerikai családok egyaránt saját sikerük egy részét láthatták. Washington ennek megfelelő fogadtatásra készült.

Amikor Lindbergh megérkezett, Calvin Coolidge elnök személyesen fogadta. Az ünnepség már messze túlmutatott egy sportember vagy pilóta köszöntésén. Kormánytagok, diplomaták, katonai vezetők és a repülés meghatározó személyiségei jelentek meg, a város utcáin pedig tömegek várták. Lindberghnek beszédeket kellett meghallgatnia, kezek százait kellett megráznia, és újabb kitüntetésekkel kapott. Az állam lényegében saját hőségét nyilvánította.

A hivatalos ünnepségek egyik sajátos eleme a posta ajándéka volt. Az amerikai postaszolgálatnak olyan szabállyal kellett számolnia, amely szerint élő amerikai

személy arcképe nem kerülhetett bélyegre. A megoldást a Spirit of St. Louis jelentette. A légipostai bélyegen a repülőgép és Lindbergh neve szerepelt, így a szabály formálisan nem sérült, miközben mindenki pontosan tudta, kit ünnepelnek vele. A posta az első példányok közül Lindberghnek és anyjának is átadott egyet.

Washingtonban a fogadtatás szimbolikája gondosan felépített volt. Lindbergh részt vett istentiszteleten Coolidge elnökkel, koszorút helyezett el az Ismeretlen Katona sírjánál, meglátogatta a Walter Reed katonai kórház sebesültjeit, és megjelent a Capitolium lépcsőjén rendezett ünnepségen. Az eredetileg az amerikai zászló évfordulójára szervezett esemény pillanatok alatt Lindbergh-ünneppé vált. Charles Evans Hughes, a későbbi főbíró az amerikai jóakarat követeként méltatta.

A National Aeronautic Association életre szóló tagságot adott neki, olyan társaságba emelve, ahol a Wright fivérek, Samuel Langley és Thomas Edison neve szerepelt. Különösen figyelemre méltó volt Richard Byrd gesztusa. Byrd néhány héttel korábban Lindbergh közvetlen versenytársa volt az Atlanti-óceán átrepüléséért. Most nyilvánosan kijelentette, hogy Lindbergh mindazt elérte, amit az ő csapata a repüléssel remélt: erősítette a nemzetek közötti jó kapcsolatokat és

előmozdította a repülés fejlődését.

Lindbergh azonban alig fejezhette be a washingtoni programot, máris New York felé indult. A Spirit motorja nem hangzott megfelelően, ezért nem akarta kockáztatni a repülést a saját gépével. Egy Curtiss P-1 vadászgépet kapott kölcsön, amellyel indulás előtt rövid műrepülést is bemutatott. Ez a mozzanat jellemző volt rá: egy többnapos állami ünnepség közepén is az jelentette számára a legtermészetesebb helyzetet, amikor ismét pilótafülkében ülhetett. New York azonban még Washingtonnál is nagyobb fogadtatással készült.

A városnak komoly hagyománya volt a győztes katonák, államférfiak és más hírességek ünneplésében. Lindbergh tiszteletére olyan parádét rendeztek, amely ezekkel a nagy történelmi bevonulásokkal került egy sorba. A felhőkarcolók ablakaiból papír hullott az utcára, a járdák megteltek nézőkkel, és az útvonal mentén szinte összefüggő emberfal kísérte az autót, amelyben Lindbergh haladt.

A ticker-tape parádé már önmagában is látványos hagyomány volt. A pénzügyi negyed irodáiból távirószalagokat és papírdarabokat szórtak az utcára, így a menet valóságos fehér hóesésben haladt. Lindbergh

esetében azonban a mennyiség és a közönség mérete is kivételesnek számított. A város gyakorlatilag megállt.

A fogadtatásnak ára is volt. A hatalmas tömegben emberek százai estek össze vagy sérültek meg, többen a rendőrök lovai és a nézők között szorultak meg. Egy huszonhárom éves nő halálos szívrohamot kapott, miközben egy hotel tetejéről figyelte a parádét. Az ünneplés mérete már önmagában veszélyes eseménnyé vált.

Lindbergh eközben órákon keresztül alig jutott ételhez vagy pihenéshez. Csak a menet után, egy Park Avenue-i lakásban tudott először nyugodtabban enni. Ez volt az első csendesebb pillanata körülbelül tíz órányi folyamatos ünneplés után. Az este azonban még nem ért véget. Clarence Mackay, a Postal Telegraph Company vezetője és a New York-i társasági élet egyik befolyásos alakja nyolcvanfős vacsorát adott tiszteletére Long Island-i birtokán, majd további vendégek érkeztek táncra és fogadásra. Lindbergh csak éjfél után jutott vissza szállására.

A sajtó addigra minden korábbi méretet meghaladó módon foglalkozott vele. Berg szerint a New York-i fogadás első napjáig körülbelül 7,43 millió lábnyi

híradófilm készült róla. Ez már akkor is több volt, mint amennyi filmfelvétel addig a walesi hercegről, a korszak egyik legtöbbet filmezett emberéről összesen készült. A New York Times korábban öt teljes oldalt szentelt az atlanti repülésnek; Lindbergh New York-i fogadtatásának másnapján az első tizenhat oldal minden cikke valamilyen módon hozzá kapcsolódott.

Ez már nem egyszerű hírnév volt. A média szinte folyamatosan gyártotta a Lindbergh-történetet.

Az újságárusok fényképeket kínáltak róla, taxik ablakában „Welcome Home, Lindy” feliratok jelentek meg, a hadsereg toborzóplakátjai pedig emlékeztették a közönséget arra, hogy Lindbergh katonai pilótaképzést kapott. Dalokat írtak róla, nevét termékekhez kapcsolták, gyermekeket neveztek el utána. A közönség néhány hét alatt részletes képet alakított ki róla anélkül, hogy valójában ismerhette volna.

Ebben az új Lindbergh-képben sajátos módon keveredett a modernség és a hagyomány. A repülőgép a technikai jövő jelképe volt, pilótáját azonban gyakran régi amerikai erények megtestesítőjeként ábrázolták. Fiatal, vidéki háttérű, visszafogott, nem ivott, nem dohányzott, kevéssé érdekelte a pénz, és láthatóan

kényelmetlenül érezte magát a társasági csillogásban. Sok amerikai számára éppen ez tette hitelessé.

Lindbergh ráadásul nem viselkedett úgy, mint aki a hírnév kedvéért hajtotta végre repülését. Hollywood gyorsan felfedezte. A Paramount részéről Adolph Zukor óriási összeget ajánlott neki filmszereplésért, ő azonban visszautasította. Más reklámajánlatokkal szemben is tartózkodó maradt. A közönség számára ez újabb bizonyíték lett arra, hogy nem pénzért repült.

A valóság ennél árnyaltabb volt. Lindbergh számára az Orteig-díj igenis számított, és később könyvszerződések, előadások és más fizetett munkákat is vállalt. De valóban nem akarta azonnal áruba bocsátani saját nevét minden olyan vállalatnak, amely hajlandó lett volna fizetni érte. A különbség fontos volt. Pénzt akart keresni, de közben ellenőrzést szeretett volna gyakorolni afölött, mire használják fel a személyét. Ezt az ellenőrzést azonban napról napra nehezebb volt fenntartani.

1927 nyarán a Daniel Guggenheim Fund for the Promotion of Aeronautics országos repülőkörutat szervezett számára. A cél a polgári repülés népszerűsítése volt. Lindbergh számára ez értelmesebb

feladatnak tűnt, mint a vég nélküli díszvacsorák: saját sikerét arra használhatta, hogy meggyőzze az amerikaiakat a repülés jövőjéről.

A Spirit of St. Louis ismét útra kelt.

A túra valóságos logisztikai hadművelet lett. Lindberghnek pontos menetrendet kellett tartania, városról városra repülnie, beszédeket mondania, parádékon részt vennie, vacsorákon megjelennie és mindenhol néhány mondatban elmagyaráznia, miért lesz fontos a repülés Amerika jövőjében. A szervezők igyekeztek úgy kialakítani az útvonalat, hogy az ország minél nagyobb része láthassa személyesen.

A túra végére Lindbergh 22 350 mérföldet repült, nyolcvankét városban állt meg, hatvankilenc helyen töltötte az éjszakát, és mintegy 260 órát töltött levegőben. Száznegyvenhét beszédet mondott, a parádékon pedig több mint 1200 mérföldet tett meg autóban. Berg becslése szerint körülbelül harmincmillió ember látta személyesen, ami az Egyesült Államok akkori lakosságának nagyjából egynegyedét jelentette.

A számok mögött egy fontosabb folyamat húzódott meg. Lindbergh gyakorlatilag saját személyével népszerűsítette a repülést olyan emberek előtt, akik

korábban legfeljebb újságban olvastak róla. Ha megjelent egy város fölött a Spirit of St. Louis, a helyi közönség nem kísérleti technológiát látott, hanem egy olyan gépet, amely bizonyítottan átrepülte az Atlanti-óceánt. A repülés egyszerre lett valóságosabb és kevésbé félelmetes.

Ennek gazdasági hatása is gyorsan érződött. A repülőgépgyárak több megrendelést kaptak, a repülőterek fejlesztéséről egyre több városban kezdtek beszélni, és a polgári légiközlekedés társadalmi elfogadottsága látványosan nőtt. Lindbergh természetesen nem egyedül teremtette meg az amerikai légiközlekedést, de személyes népszerűsége olyan reklámot adott neki, amelyhez hasonló kampányt egyetlen vállalat sem tudott volna finanszírozni.

Közben maga Lindbergh is egyre erősebben mítosszá változott. Iskolákat neveztek el róla, diákok írtak róla dolgozatokat, vasúti kocsik, hidak, parkok, utak és világítótornyok kapták a nevét. Oklahomában egy csoktó közösség külön nevet adott neki. A Spirit alkatrészei ereklyévé váltak: emberek szövetdarabokat, régi dugattyúkat, olajat vagy bármilyen tárgyat kerestek, amelynek köze lehetett a géphez. Berg olyan férfiről is ír, aki évtizedeken át próbált megtalálni egy korsót,

amelyből Lindbergh egyszer ivott.

Az országos turné 1927. október 23-án ért véget. Lindbergh addigra fél éve gyakorlatilag folyamatosan nyilvánosság előtt élt. A repülés után megszületett dal, a „Lucky Lindy” újra és újra felhangzott az ünnepségeken, bár ő maga kifejezetten nem kedvelte. A végtelen ismétlődés jól jelképezte azt, amivé a hírnév számára kezdett válni: ugyanazokat a történeteket kellett elmondania, ugyanazokat a dalokat meghallgatnia, ugyanazokra a gratulációkra válaszolnia.

A népszerűség közben tovább nőtt. Egy New Jersey-i iskolai felmérésben a fiúktól azt kérdezték, melyik élő személyhez szeretnének hasonlítani. Lindbergh több szavazatot kapott, mint Calvin Coolidge, Henry Ford, Thomas Edison és John Pershing együttvéve. Már nem csupán egy repülési teljesítmény elkövetője volt, hanem erkölcsi mintává is vált.

1927 végén a Time magazin olyan ötlettel próbálta növelni olvasottságát, amelyből később intézmény lett: kiválasztotta az év emberét. Az elsőként Charles Lindberghet nevezte meg. Huszonöt éves volt. Néhány hónappal korábban még légipostát repült St. Louis és Chicago között, és olyan kevesen ismerték, hogy a

repülőgépgyártók egy része nem is volt hajlandó komolyan venni atlanti tervét. Most az év legjelentősebb személyiségeként jelent meg az ország egyik legismertebb magazinjának címlapján.

1928 elején latin-amerikai körútra indult, tizenhat országot érintve. A sajtó jóakarati útnak nevezte, Lindbergh azonban később hangsúlyozta, hogy eredeti indítékai között legalább ilyen fontos volt maga a repülés és annak demonstrálása, mire képes a modern repülőgép. Államfők fogadták, kitüntetésekkel kapott, és egyre inkább az Egyesült Államok nem hivatalos légi nagykövetekeként kezelték.

Amikor végül visszatért St. Louisba, hatvanezer iskolás gyűlt össze amerikai zászlókkal a Mississippi partján, mellettük nagyjából ugyanennyi felnőtt. Lindbergh még egyszer műrepülő-bemutatót tartott, majd úgy döntött, a Spirit of St. Louis aktív pályafutását befejezi. A gépet Washingtonba repülte, és a Smithsonian Institutionnek adományozta.

A döntés logikus volt. A Spirit már nem egyszerű használati tárgy volt, amelyet bármelyik leszállásnál össze lehetett törni. Történelmi emlékké vált. Lindbergh azonban nem tudta ugyanilyen egyszerűen múzeumba

zárni azt az embert, akit a közvélemény létrehozott belőle.

A gépet fel lehetett függeszteni egy kiállítóteremben.
A hírnév tovább repült vele.

HÁTTÉRGYÁR

13. A modern világsztár születése

Lindbergh hírnevét nem pusztán az tette példátlaná, hogy mit hajtott végre, hanem az is, hogy mikor. 1927-re a technikai feltételek már lehetővé tették, hogy egy esemény néhány órán belül több kontinens közös élményévé váljon. A távíró, a rádió, a telefon, a mozgóképes híradók és a gyorsuló képtovábbítás együtt olyan nyilvánosságot hozott létre, amely a korábbi korszakok hősei számára még nem létezett. Lindbergh nem egyszerűen híres lett: a modern tömegkommunikáció egyik első valóban globális személyisége lett.

A folyamat gyorsasága önmagában is rendkívüli volt. Néhány héttel a párizsi repülés előtt az Egyesült Államok lakosságának túlnyomó többsége nem ismerte a nevét. A repülés után már emberek milliói érezték úgy, hogy tudják, kicsoda. Ismerték az arcát, olvasták a róla szóló történeteket, látták a híradófilmekben, hallották a rádióban, és néhány hónappal később személyesen is találkozhattak vele az országos körúton. A média nemcsak beszámolt róla, hanem gyorsan felépített egy felismerhető személyiséget is: a szerény vidéki fiút, a

magányos pilótát, az embert, aki kevés pénzből és kis géppel győzte le az óceánt.

Ez a kép részben igaz volt, részben leegyszerűsítés. Lindbergh valóban visszafogottan viselkedett, kevésbé érdekelte a társasági szereplés, és nem szeretett saját bátorságáról beszélni. Ugyanakkor vállalkozása mögött komoly pénzügyi és technikai háttér állt, hosszú képzés, mérnöki munka és támogató közösség segítette. A nyilvánosság azonban könnyebben értette meg az egyetlen magányos ember történetét, mint a mögötte álló sok szereplő együttműködését. A modern híresség egyik jellegzetessége már ekkor megmutatkozott: a közönség egyetlen arcban szerette összesűríteni a bonyolult történetet.

Lindbergh maga is érzékelte ezt. Gyakran használta a „mi” névmást, amikor az atlanti vállalkozásról beszélt, mert saját értelmezése szerint a repülés St. Louis-i támogatói, a Ryan munkásai és mindazok közös teljesítménye volt, akik segítettek a terv megvalósításában. Kiadója azonban más jelentést adott ennek a többes számnak. Amikor 1927 nyarán gyorsan könyvet kellett írnia életéről és repüléséről, a Putnam kiadó a We címet választotta. Lindbergh később többször tiltakozott az ellen, hogy a címben szereplő „mi”-t ő és a

Spirit of St. Louis párosára értelmezték, de a sajtó számára ez a romantikusabb magyarázat jobban működött.

A könyv létrejötte önmagában megmutatta, mennyire gyorsan alakult át Lindbergh teljesítménye kulturális termékké. Harry Guggenheim Long Island-i birtokán, Falaise-ban kapott nyugodtabb munkakörülményeket. Naponta hosszú órákat töltött írással, kézzel vetette papírra a szöveget, és minden oldalon számolta, hány szóig jutott. A szerződés legalább negyvenezer szót írt elő. Lindbergh kevesebb mint három hét alatt elkészült vele.

Az írói stílusa hasonlított ahhoz, ahogyan repült. Pontos, visszafogott és gyakorlatias volt. Nem próbálta mesterségesen fokozni a veszélyt, és inkább technikai részletekről beszélt, mint saját érzéseiről. Fitzhugh Green, aki a kiadó részéről segítette a munkát, azt javasolta neki, hogy több személyes elemet tegyen a szövegbe, de alapvetően meglepte, milyen világosan és fegyelmezetten ír. Lindbergh alig három hét alatt adta le a kéziratot.

A könyv kiadása szinte ugyanolyan gyorsan zajlott, mint maga az írás. Lindberghnek még arra sem maradt

ideje, hogy a teljes kéziratot újraolvassa, mielőtt nyomdába került. Két héten belül már boltokban volt. A különleges, aláírt kiadás példányai még megjelenés előtt elfogytak. Egy gyűjtő ötvenezer dollárt ajánlott az eredeti kéziratért, amelyet a kiadó végül visszaadott Lindberghnek; ő később a Missouri Historical Societynek adományozta.

A We hatalmas siker lett. Egy hónap alatt közel kétszázezer példány fogyott belőle, teljes forgalma pedig meghaladta a hatszázharmincezet. Számos nyelvre lefordították, Németországtól Ausztráliáig jelentős példányszámban vásárolták. A könyv több mint negyedmillió dollárt hozott Lindberghnek, ami jóval nagyobb összeg volt, mint az Orteig-díj huszonötezer dollárja.

Ez önmagában jelzi, hogyan változott meg a hírnév gazdasága. A repülésért egyszeri díj járt, a történetéért viszont sokszoros összeget lehetett keresni. Lindbergh neve hirtelen önálló piaci értékke vált.

A helyzetben volt egy fontos paradoxon. Minél inkább próbálta korlátozni saját kereskedelmi felhasználását, annál értékesebbé vált a neve. A közönség számára az is növelte hitelességét, hogy nem fogadott el minden

ajánlatot. A visszautasított hollywoodi szerep vagy reklámszerződés azt a képet erősítette, hogy nem a pénzért cselekedett. A tartózkodás tehát akaratlanul is tovább növelte márkaértékét.

A sajtó számára különösen előnyös volt a külseje és viselkedése. Fotogén volt, magas és fiatal, arca egyszerre tűnt fiúsnak és komolynak. Berg idézi egy hollywoodi alkotó megfigyelését, amely szerint a nők az ideális férfit látták benne, a férfiak pedig azt az embert, aki megtette mindazt, amit ők maguk szerettek volna megtenni. A magyarázat leegyszerűsítő, de jól érzékelteti, hogy Lindbergh képe gyorsan túllépett a repülésen.

A híradófilm különösen fontos szerepet játszott ebben. Korábban egy híresség fotóit az újságokban lehetett látni, mozgását azonban jóval ritkábban. Lindbergh esetében a közönség már látta felszállni Roosevelttől, mosolyogni a fogadásokon, autóban állni a parádékon, beszédet mondani és repülőgépet vezetni. A híresség ezáltal mozgó, szinte személyesen ismert alakká vált.

Az országos Guggenheim-körút ehhez újabb réteget adott. A média addig közvetítette Lindbergh képét, a turné viszont fizikai közelségbe hozta. Nyolcvankét

városban állt meg, és több millió ember látta személyesen. A repülőgép és pilótája együtt utazó kiállítássá vált. Ahol a Spirit megjelent az égen, az emberek úgy érezhették, hogy történelmet látnak.

A turné időzítése a We megjelenésével egybeesett. Berg találóan úgy írja le a kettő találkozását, mint valóságos reklámvihart: miközben Lindbergh egyik városból a másikba repült, könyve mindenütt megjelent a boltokban. Aki látta őt, megvehette történetét; aki elolvasta a könyvet, még inkább látni akarta. A modern hírességkultúra egyik alapmechanizmusa már teljes erővel működött.

Lindbergh ekkor még nem látta ennek minden következményét. A turné számára elsősorban a repülés népszerűsítését jelentette. Beszédeiben repülőterek építését, a légiközlekedés fejlesztését és a technika gyakorlati előnyeit hangsúlyozta. A közönség azonban sokszor kevésbé a mondandójára volt kíváncsi, mint magára a személyre. Szerették volna látni, megérinteni, megszerezni az aláírását vagy valamilyen tárgyat, amely hozzá kötődik.

Ez a jelenség egyre messzebb ment. A Spirit of St. Louisból származó darabokat ereklyeként kezelték. A

repülőgép vásznából származó apró foszlányok, a motor régi alkatrészei vagy akár a repülés után leeresztett olaj is gyűjtői értéket kapott. A szülőhelyek és gyermekkori házak zarándokhelyé váltak, a Lindbergh név pedig utakra, hidakra, vasúti kocsikra, iskolákra és közterekre került.

A kulturális termelés gyorsan követte a híreket. Dalok születtek, képeslapok készültek, portrék jelentek meg, és mindenki saját történetet akart kapcsolni Lindberghhez. A közönség egy része vallásos nyelvet használt róla. Mások új Kolumbusznak, modern lovagnak vagy a technika prófétájának nevezték. Ezek a hasonlatok keveset mondtak a valódi Lindberghről, de annál többet arról, mire volt szüksége a korszak közönségének.

Az első világháború után Amerika gyors társadalmi és technikai változásokon ment keresztül. A nagyvárosok nőttek, az autózás elterjedt, a rádió összekötötte az országot, a mozi új közös kultúrát teremtett. Ezzel párhuzamosan sokan tartottak attól, hogy a modern világ elveszíti a hagyományos értékeket. Lindbergh különleges módon mindkét oldal számára elfogadható figurának tűnt. A legmodernebb technikát képviselte, miközben személyes viselkedését egyszerűnek és régimódián tisztességesnek látták.

Ebben rejlett mítoszának egyik legerősebb eleme. Nem úgy jelent meg, mint egy technokrata vagy nagyvárosi üzletember, hanem mint valaki, aki egy minnesotai farmról indulva saját erejéből jutott el Párizsig. A valóság természetesen bonyolultabb volt, de a történet egyszerűsége tette könnyen terjeszthetővé.

A média közben folyamatosan új részleteket keresett. Mit eszik Lindbergh? Hogyan alszik? Milyen nőket szeret? Mikor házasodik meg? Mit gondol politikáról? Hol tölti az estéjét? Mit vásárol? Milyen ruhát hord? A repülés után néhány hónappal már nem létezett olyan éles határ, ahol a szakmai érdeklődés véget ért volna és a magánélet kezdődött volna. Lindbergh ezt egyre nehezebben viselte.

Maga a híresség fogalma számára idegen volt. Nem értette, miért érdekel bárkit, hogy mit eszik reggelire vagy milyen ruhát választ. A repülésről szívesen beszélt, a saját személyét azonban nem tekintette közérdekű témának. A sajtó viszont éppen az ellenkező következtetésre jutott: ha emberek milliói kíváncsiak rá, akkor gyakorlatilag minden részlet hírértékű. A konfliktus ettől kezdve elkerülhetetlen volt.

A sajtó képviselői eleinte többnyire rajongással közelítettek hozzá. Lindbergh sikere jó történet volt, és az újságíróknak nem állt érdekükben lerombolni a hőst, akiről milliók akartak olvasni. Ugyanakkor a verseny az egyes lapok között egyre erősebb lett. Ha az egyik szerkesztőség megszerzett egy magánfotót vagy exkluzív információt, a többieknek is valami újjal kellett előállniuk.

A hírnév első hónapjaiban Lindbergh még képes volt bizonyos fokig együttműködni ezzel a rendszerrel. Interjúkat adott, könyvet írt, beszédeket tartott, részt vett hivatalos rendezvényeken. A problémát az jelentette, hogy a nyilvánosság nem tekintette ezt elegendőnek. Minél többet adott magából, annál több érdeklődés keletkezett.

A közönség közben saját Lindbergh-képet alakított ki. Ez a kép olyan gyorsan megszilárdult, hogy valódi tulajdonosa egyre kevésbé tudta alakítani. Ha valamit tett, ami megfelelt a mítosznak, azt azonnal bizonyítékként kezelték arra, hogy valóban ilyen. Ha pedig eltért tőle, értetlenség vagy csalódás követte.

Ez volt a modern világsztárság egyik új sajátossága. A híresség többé nem egyszerűen azt jelentette, hogy sok

ember ismeri valakinek a nevét. Azt jelentette, hogy sok millió ember úgy érzi, valamilyen személyes viszonya van hozzá.

Lindbergh számára ez különösen nehéz volt, mert egész addigi életében az önállóságot értékelte. Gyerekként megtanulta egyedül megoldani problémáit, vándorpilótaként saját útvonalakat választott, légipostásként egyedül ült a gépben, az Atlanti-óceánt pedig kifejezetten egymagában repülte át. Sikere éppen abból született, hogy képes volt kizárni a külvilágot és hosszú ideig egyetlen feladatra koncentrálni. Most ugyanez a külvilág mindenhová követte.

A modern kommunikáció, amely világhírűvé tette, egyúttal megszüntette számára az anonimitást. Az újságokból az emberek tudták, hol jár, a fotók alapján felismerték, a híradófilmekből ismerték mozdulatait. Egy vasútállomás, szálloda, étterem vagy repülőtér pillanatok alatt megtelhetett, ha híre ment, hogy ott van.

A repülés előtt Charles Lindbergh számára a távolság jelentette a szabadságot. Minél messzebb jutott, annál inkább maga dönthette el, mi történik vele. 1927 után a technika ezt is megfordította. Most már szinte bárhová eljuthatott. De egyre kevesebb hely maradt, ahol nem

ismerték fel.

HÁTTÉRGYÁR

14. A hírnév foglya

Charles Lindbergh 1927 után hamar felismerte, hogy a világhírnek nincs egyértelmű kikapcsológombja. A repülés előtt ő döntötte el, kivel találkozik, hová utazik, mit mond el magáról és mit tart meg saját használatra. A párizsi út után ez a határ fokozatosan eltűnt. Az újságok nem csupán a szakmai pályáját követték, hanem minden lépését, és a közönség érdeklődése egyre kevésbé korlátozódott a repülésre. Lindbergh számára ez azért volt különösen nehéz, mert személyisége és addigi életformája éppen az ellenkező irányba mutatott: kevés közeli emberrel tartott kapcsolatot, szeretett egyedül dolgozni, és nem érezte szükségét annak, hogy magánügyeit megossza másokkal.

A probléma már az első hónapokban világossá vált. A sajtó tudni akarta, hol tartózkodik, kikkel találkozik, mit tervez, milyen szerződéseket ír alá, és különösen azt, hogy van-e nő az életében. Az utóbbi kérdés szinte természetes következménye volt a hírnévnek. Lindbergh huszonöt éves, nőtlen, jóképű és világszerte ismert férfi lett, ezért Amerika egyik legkíváncsabb agglegényeként kezdték kezelni. Ő maga azonban tapasztalatlan volt a nőkkel kapcsolatban, és később

nyíltan elismerte, hogy fiatalabb korában a randevúzással járó társasági szabályok inkább zavarták, mint vonzották.

Az irónia szembetűnő volt. Egy férfi, aki képes volt egyedül átrepülni az Atlanti-óceánt, egy vacsorát vagy udvarlást sokkal nehezebben kezelte. Lindbergh maga is tudta, hogy világhíre ezen a téren inkább akadály, mint előny. A nők között nem lehetett könnyen eldönteni, ki érdeklődik iránta és ki a hírnév iránt, a sajtó pedig minden találkozást kész volt romantikus történetté alakítani. Egy ártatlan látogatásból másnap udvarlás, egy közös vacsorából eljegyzési találgatás lehetett.

Lindbergh ezért egyre inkább úgy próbálta megszervezni életét, hogy minél kevesebb előre látható nyomot hagyjon maga után. Magánrepülőgéppel könnyebben változtathatott útvonalat, mint vonattal, szállodák helyett barátok vagy ismerősök birtokain szállt meg, és ahol lehetett, kerülte a bejelentett társasági eseményeket. Ezek a módszerek időnként működtek, hosszabb távon azonban inkább fokozhatták a sajtó érdeklődését. Minél nehezebb volt megtalálni Lindberghet, annál értékesebb lett az a fénykép vagy információ, amelyet valaki mégis megszerzett.

A modern híresség és a magánélet közötti konfliktus ekkor még kevésbé szabályozott terület volt. Nem létezett kiforrott normarendszer arra, meddig mehet el egy fotós vagy riporter egy világhírű ember követésében. Lindbergh pedig sajátos célpont volt. Nem valamelyik stúdió vagy politikai szervezet építette fel a személyét, így nem állt mögötte olyan apparátus sem, amely a sajtókapcsolatait kezelte volna. A nyilvánosság szinte közvetlenül zúdult rá.

A levelezése hasonló méretű problémává vált. Már Párizsban zsákokban érkeztek hozzá a levelek, Amerikában pedig a mennyiség tovább nőtt. Gratulációk, meghívások, üzleti ajánlatok, házassági javaslatok, kérések és különféle személyes vallomások érkeztek. Az emberek pénzt kértek, tanácsot vártak, segítséget reméltek, találkozni akartak vele, vagy egyszerűen úgy érezték, hogy az atlanti repülés után személyes kapcsolatuk keletkezett Lindberghgel. A hírnév sajátos egyoldalú intimitást teremtett: milliók ismerték az arcát és életének fő történetét, ő azonban természetesen semmit sem tudott róluk.

A jelenség azért is volt új, mert a kommunikáció sebessége gyorsabban növekedett, mint a társadalom alkalmazkodóképessége. Egy száz évvel korábbi híresség

hónapok alatt válhatott ismertté különböző országokban. Lindbergh néhány nap alatt világméretű közszereplő lett. Nem volt ideje fokozatosan megtanulni kezelni a figyelmet. Egyik héten még St. Louis-i légiposta-pilóta volt, néhány héttel később pedig szinte minden nagyobb városban felismerték.

Az első évben ennek pozitív oldala dominált. A közönség többnyire rajongott érte, a sajtó alapvetően kedvezően ábrázolta, és az érdeklődés a repülés ügyét is szolgálta. Lindbergh azonban már ekkor érzékelte, milyen törekeny a kapcsolat. A hírnévnek saját logikája volt. A lapok minden nap új történetet akartak, és ha valódi fejlemény nem akadt, találgatások is megfeleltek. A helyzet akkor vált még összetettebbé, amikor magánéletében valóban megjelent valaki.

1927 végén Lindbergh Mexikóba repült. Az út részben a repülés lehetőségeinek demonstrálását és az Egyesült Államok, valamint Latin-Amerika közötti kapcsolatok erősítését szolgálta. Mexikóvárosban Dwight Morrow amerikai nagykövet fogadta, akinek családjával is találkozott. A Morrow család társadalmi és politikai szempontból távol állt Lindbergh minnesotai gyerekkorának világától. Dwight Morrow bankárként és diplomataként a keleti parti elit jelentős alakja volt,

családja művelt és széles nemzetközi kapcsolatrendszerrel rendelkezett. A nagykövet egyik lánya Anne Morrow volt.

Anne huszonegy éves volt, visszahúzódó, érzékeny, irodalmi érdeklődésű fiatal nő. Nem hasonlított a közönség képzeletében Lindbergh körül nyüzsgő társasági szépségekre. Inkább megfigyelő volt, mint szereplő. Naplót vezetett, verseket írt, és saját bevallása szerint is gyakran bizonytalannak érezte magát társaságban. Ebből a szempontból furcsa módon közelebb állt Lindberghhez, mint azok a nők, akikkel a sajtó rendszeresen összehozta.

Első találkozásuk még nem jelentett szerelmi történetet. Lindbergh a Morrow család minden tagjával barátságos kapcsolatba került, különösen Dwight Morrow-val, akit nagyra becsült politikai és gazdasági gondolkodása miatt. Anne azonban lassan egyre fontosabb lett számára. Lindbergh udvarlása olyan visszafogottan és ügyetlenül alakult, amilyen maga a férfi volt ezen a területen. A kapcsolatot a sajtó gyorsan észrevette.

Ez önmagában megváltoztatta az udvarlás feltételeit. Lindbergh nem tudott úgy elvinni egy fiatal nőt autózni

vagy vacsorázni, hogy ne legyen esély arra, hogy valaki felismeri őket. Reporterek figyelték a Morrow család házát, követték az autókat, és megpróbálták megtudni, mikor látogatja meg őket. Berg szerint Lindbergh számára világossá vált, hogy a világhír sajátos mesterséges légkört hoz létre körülötte: csodálat, tisztelet és kíváncsiság keveredett minden személyes kapcsolatba.

Anne számára ez még nagyobb változást jelentett. Ő nem önként lépett a nyilvánosság elé. Nem hajtott végre világrekordot, nem keresett sajtófigyelmet, és addigi életében megengedhette magának, hogy levelekben, naplóban és családi beszélgetésekben szabadon fogalmazza meg gondolatait. Lindbergh közelében azonban gyorsan megtanulta, hogy egy magánmondatból is címlapsztori lehet.

Charles egyik legfontosabb tanácsa ezért meglehetősen komor volt. Arra figyelmeztette Anne-t, hogy soha ne mondjon olyasmit, amit ne szeretne háztetőről kiabálva hallani, és ne írjon le semmit, amit ne tudna elviselni egy újság címlapján. Anne számára ez nehéz alkalmazkodást jelentett. Egész személyisége arra épült, hogy az élményeit leírja és megossza; most viszont óvatosságot kellett tanulnia.

A két ember tehát már kapcsolatuk elején ugyanazzal a problémával találkozott, de egészen más háttérből érkezett hozzá. Lindbergh 1927 óta fokozatosan hozzászokott ahhoz, hogy a sajtó mindenütt jelen van. Anne számára a nyilvánosság betörése egyik napról a másikra történt.

A helyzetet tovább rontotta, hogy a sajtófigyelem nem korlátozódott kulturált érdeklődésre. Riporterek táboroztak a Morrow család birtokainak kapui előtt, fotósok rejtőztek el a környező erdőkben, alkalmazottaknak pénzt ajánlottak információkért. Berg szerint a Hearst-sajtóbirodalom egyik embere egy munkást is megvesztegetett, hogy szerezzen meg Anne-től származó leveleket. Amikor Charles és Anne autóval elindult valahová, gyakran követték őket.

Ettől kezdve a magánélet egyre inkább szervezési kérdéssé vált. Hol lehet úgy találkozni, hogy ne legyen ott fotós? Melyik útvonalon érdemes menni? Megbízható-e a személyzet? Ki tudhat az utazási tervekről? Lindbergh életében a navigáció logikája furcsa módon átköltözött a magánéletbe. Ahogyan korábban a felhőket, a szélirányt és az üzemanyagot figyelte, most újságírókkal és fotósokkal kellett számolnia.

A kapcsolat egy ideig ezért szinte titkos vállalkozássá vált. A Morrow család birtokai, barátok házai és kevésbé nyilvános helyek jelentették a ritka lehetőséget arra, hogy Charles és Anne valóban beszélgessen. A sajtó azonban folyamatosan találgatott az eljegyzésről és az esküvőről. Ahogy telt az idő, egyre pontosabbnak tűnő, valójában gyakran kitalált részleteket közöltek: dátumokat, vendéglistákat, nászútterveket.

A Lindbergh körül kialakult sajtókultúra ekkor mutatta meg egyik alapvető működési módját. A tény hiánya nem állította le a történetet. Ha nem tudtak valamit biztosan, becslések, pletykák és névtelen források töltötték ki az üres helyeket. Charles és Anne ezért az esküvőjük megszervezését szinte hadműveletként kezelték.

A cél az volt, hogy akkor házasodjanak össze, amikor a sajtó máshol várja az eseményt. A riporterek júniusi, nagyobb szabású esküvőre számítottak. A Lindbergh és Morrow család ezzel szemben 1929. május 27-re tette a ceremóniát. Több vendéget csak közvetlenül előtte értesítettek, és igyekeztek minél kevesebb információt kiszivárogtatni. Anne későbbi visszaemlékezése szerint fényképek sem készültek a szertartásról, majd kölcsönkapott autóval próbáltak úgy elutazni, hogy ne keltsenek feltűnést.

A terv részben sikerült. Mire a sajtó biztosan megtudta, mi történt, a pár már elhagyta a helyszínt. A modern kor egyik legismertebb embere úgy próbált megházasodni, mintha menekülne saját esküvőjéről.

A magánélet védelme ettől kezdve közös ügyük lett. Anne hamar megtapasztalta, hogy a Lindbergh névhez nemcsak társadalmi előnyök és különleges lehetőségek kapcsolódnak, hanem állandó megfigyeltség is. Saját visszaemlékezésében később úgy írta le ezt az életet, mint amelyben újságírók és fotósok folyamatosan nyomon követték őket, és a kíváncsi közönség szinte mindenhová utánuk ment.

A sajtó jelenléte idővel fizikai biztonsági kérdéssé is vált. Anne már első gyermekük születése után attól tartott, hogy a ház túl könnyen megközelíthető, és bárki besétálhat, hogy lefényképezze a gyereket. Tudta, hogy családjuk mozgása gyakran kiolvasható az újságokból, és nem elméleti veszélyről volt szó. A Morrow család egyik tagjával szemben már történt emberrablási kísérlet, furcsa idegenek jelentek meg az otthonuknál, és fenyegető levelek is érkeztek.

A híresség tehát lassan megváltoztatta azt is, hogyan gondolkodtak az otthon fogalmáról. Egy ház többé nem

jelentett automatikusan magánteret. Kerítésre, személyzetre, biztonsági szabályokra és olyan helyszínre volt szükség, amelyet nehezebben találnak meg idegenek.

Lindbergh ebben a helyzetben egyre inkább ellenfélként tekintett a sajtó bizonyos részére. Nem minden újságíróat utasított el, és számos riporterrel korrekt kapcsolatot tartott fenn. A különbséget az jelentette, hogy szerinte a repülésről, technikáról vagy más közérdekű kérdésről jogosan kérdezhetik, de családját és magánéletét nem tekintette a nyilvánosság tulajdonának. A sajtó azonban nem fogadta el ezt a határvonalat.

A probléma azért vált egyre súlyosabbá, mert Lindbergh hírneve nem csökkent olyan gyorsan, ahogyan ő remélte. Más rekorderek néhány hónap után eltűntek a címlapokról, ő azonban tartósan kulturális jelképpé vált. Minden új útja, szakmai döntése és később házassága újraindította az érdeklődést.

A hírnév közben Anne életét is átformálta. Az a fiatal nő, aki korábban saját szobájában naplót írt és irodalmi pályáról álmodott, rövid idő alatt a világ egyik legismertebb férfijának felesége lett. A közvélemény

számára eleinte szinte csak ezen a szerepen keresztül létezett. Ebből kellett majd saját helyet teremtenie magának. Charles viszont egyelőre azt hitte, hogy megfelelő óvatossággal kordában tarthatják a helyzetet.

Ha titokban utaznak, ha nem közlik terveiket, ha biztonságosabb otthont építenek, és ha csak a legszükségesebb információkat adják ki, talán visszaszerezhetnek valamit abból az életből, amelyet 1927 előtt természetesnek tekintett. Ez a feltételezés azonban súlyosan tévesnek bizonyult. A Lindbergh család történetének következő nagy eseménye éppen azt mutatta meg, milyen veszélyes lehet, amikor a világhír nem áll meg a ház kapujánál.

15. A nagykövet lánya

Charles Lindbergh és Anne Morrow története nem úgy kezdődött, mint a világ egyik legismertebb férfinak és egy fiatal nőnek a nagy románca. Első találkozásuk inkább egy diplomáciai család vendégségének epizódja volt. Lindbergh 1927 decemberében Mexikóba repült, ahol Dwight Morrow, az Egyesült Államok nagykövete fogadta. Az út hivatalos és repülési célokat szolgált, de a Morrow család meghívása alkalmat adott arra is, hogy néhány napra kiszabaduljon abból a nyilvánosságból, amely az atlanti repülés óta állandóan körülvette.

Dwight Morrow egészen más közegből érkezett, mint Lindbergh. Bankárként, majd diplomataként az amerikai keleti parti elit egyik tekintélyes alakja volt, művelt, széles látókörű ember, aki jól ismerte az üzleti világot és a politikát is. Családja számára természetes volt a nemzetközi környezet, az utazás, az irodalom és a művészet. Mexikóvárosi rezidenciájukban Lindbergh hosszú idő óta először tapasztalt olyan családi légkört, amely egyszerre volt rendezett, eleven és befogadó.

Anne Morrow ekkor huszonegy éves volt. Visszahúzódóbbnak számított nővéreinél, és saját megítélése szerint sem tartozott azok közé, akik könnyen

magukra vonják a figyelmet. Sokkal inkább az írás érdekelte. Naplót vezetett, leveleket írt, versekkel próbálkozott, és olyan életet képzelt el magának, amelyben a megfigyelés és a gondolkodás fontosabb, mint a társasági szereplés. Ebből a szempontból aligha lehetett volna nagyobb kontrasztot elképzelni közte és a férfi között, akire abban az időben szinte minden társaságban azonnal minden tekintet ráirányult.

Lindbergh első mexikói látogatásakor még nem alakult ki közöttük különösebb kapcsolat. A Morrow család több tagjával beszélgetett, és a család egészét kedvelte. Anne későbbi életében mégis fontos maradt az a tény, hogy első benyomását nem valamelyik ünnepi tribünről szerezte róla, hanem családi környezetben. Ott már láthatta azt az oldalt is, amely a nagy fogadásokon kevésbé mutatkozott meg: a csendesebb, figyelő, technikai részletek iránt érdeklődő férfit.

Lindbergh számára a Morrow család különösen vonzó lehetett azért is, mert olyasmit kínált, ami saját gyerekkorából hiányzott. A családtagok együtt étkeztek, beszélgettek, vitatkoztak, és természetes közelségben éltek egymással. Berg szerint Mexikóban Lindbergh az atlanti repülés óta először tölthetett több napot olyan környezetben, ahol nem a sajtó, a fogadások és a

hivatalos programok határozták meg minden percét.

Anne és Charles kapcsolata csak lassan vált személyessé. Hónapok teltek el úgy, hogy ritkán találkoztak. Lindbergh repült, tárgyalt, légitársaságok ügyeivel foglalkozott és az Egyesült Államokban, majd Latin-Amerikában utazott. Anne közben folytatta saját életét. Ez a távolság azonban nem akadályozta meg, hogy a következő találkozások egyre fontosabbá váljanak.

Különös szerepe volt ebben a repülésnek. Amikor Anne később Long Islanden újra találkozott Lindberghgel, Harry és Carol Guggenheim társaságában repülni vitte. Lindbergh ejtőernyőt adott rá, röviden megmutatta neki a kezelőszerveket, majd felszálltak. Anne leveleiben később nehezen találta a megfelelő szavakat az élményre. A repülés számára addig kívülről szemlélt technikai csoda volt; most egyszerre tájjá és személyes tapasztalattá vált.

A következő alkalommal Lindbergh már Anne-t és egyik kísérőjét vitte fel Teterboro repülőteréről. Egy riporter azonnal megkérdezte tőle, milyen irányba indulnak. Lindbergh csak annyit válaszolt: felfelé. Anne-nek tetszett a száraz humor. A repülés New York szigetei fölött vezetett, dél felé Lakehurst irányába,

miközben a lemenő nap aranszínű fénybe vonta a várost. Mire visszaértek, az újságírók már megpróbálták kideríteni, ki volt a Lindbergh mellett látott fiatal nő.

A történet jól mutatta, milyen körülmények között fejlődhetett kapcsolatuk. Egy hétköznapi repülés is nemzetközi pletykaanyag lett. Az egyik újság tévesen Anne nővérét, Elisabethet azonosította a gépben ülő nőként. A félreértés hamar külföldre is eljutott. Anne számára megalázó volt, hogy saját személyes élménye azonnal újsághírré változott, de Lindbergh képes volt rávenni, hogy legalább valamennyire nevésszen az egészen.

Egyik este vacsora után kettesben autóztak. Sűrű ködben haladtak, és hosszú órákon keresztül beszélgettek. Szóba került politika, repülés, a sajtó Lindberghről kialakított képe és Anne írói ambíciója. Lindbergh arról beszélt, hogy a repülésben már nemcsak technikai lehetőséget lát, hanem olyan eszközt is, amely közelebb hozhatja egymáshoz az országokat. Anne pedig elmondta, hogy írni szeretne.

A beszélgetés döntőnek bizonyult. Anne azt tapasztalta, hogy a férfi érzékenyebb és gondolkodóbb annál, mint amilyennek a nyilvánosság által létrehozott

kép mutatta. Még a csendjeiket is természetesnek érezte. Az este végére Lindbergh megkérte a kezét, Anne pedig igent mondott. A döntést egyelőre titokban tartották, mert Charles előbb személyesen akart beszélni Anne szüleivel.

A gyors elhatározás utólag meglepőnek tűnhet. Anne és Charles addig mindössze néhány alkalommal találkoztak. Betty Morrow maga is megdöbbent, amikor később megtudta, hogy házasságot terveznek. Berg szerint Anne anyja úgy érezte, a két fiatal szinte két külön világból érkezik. Lindbergh életét gépek, utak, veszélyhelyzetek és rövid döntések határozták meg. Anne-é sokkal inkább családi kapcsolatokból, irodalomból és belső reflexióból épült fel.

A különbséget Anne maga is pontosan érzékelte. Anyjának újra és újra azt mondta, hogy Charles teljesen más, mint ő. Nem gondolta azonban, hogy ez önmagában akadály. A kapcsolat éppen részben abból merített erőt, hogy mindketten valami olyat láttak a másikban, ami saját életükből hiányzott.

Anne számára Lindbergh cselekvő világot jelentett. Olyan életet, amelyben kontinensek, gépek, útvonalak és konkrét feladatok váltották fel a bizonytalanságot.

Charles számára Anne viszont olyan belső világot képviselt, amelyhez neki kevés hozzáférése volt. Képes volt megfogalmazni érzéseket, észrevenni árnyalatokat, és szavakkal rögzíteni olyan tapasztalatokat, amelyeket Lindbergh többnyire elraktározott magában.

1928 novemberében Lindbergh ismét Mexikóvárosba utazott. Hivatalosan egy vadászút és a nagykövet meghívása adott megfelelő indokot, valójában Anne miatt akart visszatérni. Az eljegyzés ekkor még titok volt. Egy társasági estén Anne sajátos helyzetből figyelhette, ahogy más nők rajonganak a férfiért, akiről senki sem tudta, hogy már megkérte az ő kezét.

A Morrow család ezután Cuernavacába utazott hétvégi házába, a Casa Mañanába. Lindbergh az út jelentős részét Dwight Morrow-val beszélgetve töltötte, nagyrészt mezőgazdasági témákról. A beszélgetés szinte komikusan hétköznapi volt ahhoz képest, milyen kérdésre készült valójában. Másnap azonban Anne szülei előtt közölte házassági szándékát.

Betty Morrow naplójában megrendülten írta le a pillanatot. Meglepte a bejelentés, és egyszerre érzett örömet és aggodalmat. Amikor megkereste Anne-t, a lány láthatóan izgatott és bizonytalan volt, ugyanakkor

boldog. Dwight Morrow sem fogadta gondolkodás nélkül a helyzetet. Addig rendkívül nagyra tartotta Lindberghet, de leendő vejével kapcsolatban már más kérdések kerültek előtérbe. Mennyire ismerik egymást? Hogyan működhet egy ilyen különböző személyiségű pár? Mit jelent Anne számára a Lindbergh körüli folyamatos nyilvánosság?

A szülői kételyek nem változtatták meg Anne döntését. Anyja végül arra jutott, hogy lánya valóban szerelmes, és pontosan tudja, mennyire különböznek egymástól. Ez nem mellékes körülmény. Anne nem azért ment hozzá Lindberghhez, mert összetévesztette őt a nyilvánosság által kialakított hősképpel. Éppen azokat az oldalait ismerte meg, amelyek kevésbé illettek a mítoszhoz.

Az eljegyzést még hónapokig titokban tartották. Ennek fő oka nem családi bizonytalanság, hanem a sajtó volt. Lindbergh pontosan tudta, milyen lavinát indít majd el a bejelentés. Ha a világ megtudja, hogy Amerika leghíresebb agglegénye megházasodik, az esküvőből óhatatlanul nemzetközi médiaesemény lesz.

Ez volt az egyik első helyzet, amelyben Anne közvetlenül szembesült azzal, hogy a Lindberghgel közös életben a magánélet védelme állandó munkát jelent

majd. Charles már kialakított egyfajta szabályrendszert: minél kevesebb ember tud valamiről, annál kisebb az esély a kiszivárgásra; minden leírt mondat egyszer nyilvánosságra kerülhet; az útvonalakat nem szabad előre közölni; a sajtót pedig nem lehet pusztán jóindulattal távol tartani.

Anne számára ez szinte természetellenes volt. Ő éppen írás közben értette meg saját életét. Naplóiban és leveleiben bontotta ki azt, amit érzett, ezért a hallgatás nem csupán gyakorlati korlátozást jelentett számára, hanem személyisége egyik alapvető működésének visszafogását is. Lindbergh ugyanakkor a nyilvánosság közvetlen veszélyét látta minden gondatlan mondatban. Később arra figyelmeztette menyasszonyát, hogy olyasmit ne írjon le, amit ne tudna elviselni egy újság címlapján.

A kapcsolatuk egyik mély ellentéte már ekkor kialakult. Anne a kimondásban kereste a biztonságot, Charles az elhallgatásban.

Közben Lindbergh szakmai élete is változott. Egyre közelebb került a fejlődő kereskedelmi légiközlekedéshez, légitársaságok tanácsadójaként dolgozott, új útvonalakat vizsgált, és olyan rendszerben

kezdt gondolkodni, amelyben a repülés már nem rekordokról és egyéni teljesítményekről szól, hanem menetrend szerint működő közlekedésről. A huszas évek végére személye ugyan továbbra is a kalandrepüléshez kapcsolódott a közvélemény szemében, ő maga viszont egyre inkább a repülés ipari és közlekedési jövőjével foglalkozott. Anne ebbe a világba készült belépni.

Lindbergh nem olyan feleséget akart, aki otthon várja, miközben ő egyedül repül. Már kapcsolatuk elején bevonta Anne-t saját tevékenységébe. Repülni vitte, megmutatta a gépeket, és később arra ösztönözte, hogy tanuljon navigációt, rádiózást és pilótatudományt. Anne számára a házasság így nem csupán egy férfihoz, hanem egy teljesen új életformához kötötte.

A kapcsolat azonban már az esküvő előtt kapott egy komoly figyelmeztetést. Egy közös repülés során kényszerhelyzet alakult ki, és Lindberghnek sérült futóművel kellett letennie a gépet. A repülőtér fölött körözve odalent jelezték nekik, hogy ne próbáljanak leszállni, de üzemanyaguk és helyzetük miatt nem volt más reális lehetőség. Lindbergh egy kerékre tette le a gépet, ameddig csak tudta, egyensúlyban tartotta, végül a sérült futómű beleakadt a földbe, és a repülőgép átfordult.

Anne sértetlenül mászott ki. Charles válla kificamodott.

Betty Morrow számára az eset sokat elárult lányáról. Anne nem esett pánikba, és Lindbergh láthatóan büszke volt rá. Az élmény közelebb hozta őket egymáshoz. Anne egy olyan világban bizonyított, ahol Charles számára a viselkedés legfontosabb mércéje a veszélyhelyzetben tanúsított önuralom volt. A baleset után Anne anyja egyik levelében már azt remélte, szép és izgalmas élet vár rájuk, ha az újságok békén hagyják őket. Ez az utolsó feltétel bizonyult a legkevésbé teljesíthetőnek.

A sajtó ekkor már találgatta az esküvő helyét, idejét, vendégeit és a nászút útvonalát. A riporterek abból indultak ki, hogy nagyszabású eseményre készülnek. A Lindbergh és Morrow család ezért az ellenkezőjét tette. Minél egyszerűbb és váratlanabb esküvőt szerveznek, annál nagyobb az esély arra, hogy legalább néhány órára megőrizhetik saját eseményüknek. május 27-én Anne Morrow és Charles Lindbergh összeházasodott.

A vendégek egy része csak az utolsó pillanatban tudta meg, mi fog történni. A szertartásról nem készítettek hivatalos fényképsorozatot, és a pár kölcsönkapott autóval távozott. Mire a sajtó teljes bizonyossággal

értesült a házasságról, az ifjú pár már úton volt. Az esküvő egyik célja éppen az volt, hogy ne váljon abból a nyilvános látványosságból, amelyet mindenki várt. Ez a siker azonban csak átmeneti lehetett.

Charles Lindbergh néhány éve még azt tanulta meg, hogyan lehet egy repülőgépet a lehető legkisebb súllyal eljuttatni egyik kontinensről a másikra. Anne-nel kötött házassága után egy másik feladat következett: hogyan lehet két ember számára magánéletet kialakítani úgy, hogy egyiküket az egész világ ismeri. Anne hamarosan felismerte, hogy erre nincs egyszerű műszaki megoldás.

A repülésben Charles tapasztaltabb volt nála. A világhír terhének viselésében is. A következő években azonban már együtt kellett megtanulniuk mindkettőt.

16. A hős és a lány

Charles Lindbergh és Anne Morrow kapcsolata azért fejlődhetett olyan gyorsan, mert mindketten valami olyasmit találtak a másikban, ami saját életükből hiányzott. Anne számára Lindbergh a cselekvés, a technika és az utazás világát jelentette. Lindbergh számára Anne olyan ember volt, aki képes volt szavakba önteni érzéseket és benyomásokat, miközben nem a hírnév vonzotta hozzá.

Az udvarlásuk alig hasonlított hagyományos társasági románcra. Repültek, hosszú autóutakon beszélgettek, és sokszor egyszerűen csendben voltak egymás mellett. Anne-t meglepte, mennyire természetesnek érezte ezeket a hallgatásokat. Egyik hosszú beszélgetésük során Lindbergh arról beszélt, hogy a repülésben már nem pusztán technikai teljesítményt lát, hanem olyan eszközt, amely összekapcsolhatja az országokat. Anne pedig elmondta neki, hogy írni szeretne. Az este végére Lindbergh megkérte a kezét, Anne pedig igent mondott. Az eljegyzést egyelőre titokban tartották.

A döntés gyorsasága Anne szüleit is meglepte. Dwight és Betty Morrow pontosan látta, mennyire különbözik a két fiatal. Charles huszonhat éves korára már katonai

pilóta, vándorrepülő, légiposta-pilóta, világrekorder és nemzetközi híresség volt. Anne addigi élete nagyrészt családi és egyetemi közegben telt. Anyja ugyanakkor azt is érzékelte, hogy lánya nem valamiféle rajongásból döntött Lindbergh mellett. Tudta, hogy férje egészen más természetű, és éppen ezt fogadta el.

A különbségek már ekkor megmutatkoztak. Anne számára az élmények feldolgozásának természetes módja az írás volt. Charles a kimondott vagy leírt személyes információban kockázatot látott. Világhíre megtanította arra, hogy egy elejtett mondat másnap újsághír lehet. A házasság előtt ezért arra figyelmeztette Anne-t, hogy soha ne mondjon vagy írjon olyasmit, amit ne tudna elviselni nyilvánosan vizionlátni.

Ez a tanács sokat elárult Lindbergh új életéről. A saját hírnevével még valamennyire együtt tudott élni, de most már egy másik embert is behúzott ebbe a világba. Anne nemcsak Charleshoz készült férjhez menni, hanem egy olyan névhez is, amelyet milliók éreztek sajátjuknak.

17. Titkos esküvő

A sajtó hónapokon át találgatta, mikor és hol házasodik össze Lindbergh és Anne Morrow. Júniusi időpontokról, Maine-ben tartandó ünnepségről és repülőgépes nászútról írtak, gyakran minden biztos információ nélkül. Charles számára ez újabb bizonyíték volt arra, hogy a magánéletet csak úgy lehet valamennyire megvédeni, ha minél kevesebb ember tud a tervekről.

A család végül 1929. május 27-ét választotta. A szertartást szűk körben tartották, több vendéget csak az utolsó pillanatban értesítettek, hivatalos fényképezést nem szerveztek. A házaspár kölcsönkapott autóval távozott, hogy ne legyen könnyű követni őket. Mire az újságírók biztosan értesültek az esküvőről, az ifjú pár már elment.

A módszer jól jellemezte Lindberghet. Nem nyilatkozatokkal próbálta kordában tartani a sajtót, hanem úgy szervezte meg az eseményt, hogy minél kevesebb támadási felületet hagyjon. A házasság ennek ellenére nem maradhatott sokáig magánügy. Anne egyik napról a másikra a világ egyik legismertebb férfijának felesége lett, és ettől kezdve saját személye is

közérdeklődés tárgyává vált.

A nyilvánosság hamar romantikus történetet gyártott róluk. A „levegő hercege” és a nagykövet lánya jól működő sajtóképlet volt, a valódi házasság azonban jóval hétköznapiabb feladatokból épült. Lakhelyet kellett választaniuk, munkát szervezniük, utazásokat tervezniük, és meg kellett találniuk azt a módot, ahogyan két erősen különböző ember együtt tud élni.

Charles kezdettől fogva úgy kezelte Anne-t, mint akit be lehet vonni saját szakmai világába. Nem akarta, hogy pusztán elkísérje útjain. Azt akarta, hogy értse, mit csinálnak, és hasznos résztvevője legyen a repüléseknek. Ez Anne számára új életet nyitott meg.

18. Anne megtanul repülni

Anne házassága után rövid időn belül repülni, navigálni és rádiózni kezdett tanulni. Charles nem társasági díszként vitte magával a gépekre. Olyan partnert akart, aki képes térképet olvasni, helyzetet számítani, rádiókapcsolatot tartani és szükség esetén maga is kezelni a repülőgépet. Anne naplói szerint a tanulás időnként szinte teljes napokat kitöltött: délelőtti oktatás után feladatokat kapott délutánra, majd este újra folytatták a munkát.

Különösen a navigáció nyűgözte le. Megtanulta, hogyan lehet órával, szextánssal és táblázatokkal néhány égitest megfigyeléséből kiszámítani a gép helyzetét. A matematika nem ment mindig könnyen, és leveleiben tréfálkozott azon, hogy dollárral és centtel könnyebben számol, mint fokokkal és ívpercekkel. Mégis gyorsan fejlődött.

Anne rádiós ismereteket szerzett, légi fényképezést tanult, és hosszabb felderítő utak során egyre több feladatot vállalt magára. A későbbi utakon már nem lehet egyszerű utasként beszélni róla. Navigátorként és rádiósként a repülések működésének fontos része lett. Saját könyvének összefoglalója is ezt emeli ki: Charles

megtanította repülni, ő pedig navigációt, rádiózást és légi fényképezést sajátított el.

Kaliforniában a vitorlázórepülést is kipróbálta, és ő lett az Egyesült Államok első engedéllyel rendelkező női vitorlázópilótája. A repülés tehát fokozatosan saját teljesítményévé is vált, nem csupán a férjéhez kötődő élménnyé.

A tanulás közben azonban világossá vált az is, milyen férj Charles Lindbergh. Szigorú volt, türelmetlen tudott lenni, és természetesnek vette, hogy Anne ugyanolyan komolyan készül egy feladatra, mint ő. A repülésben kevés teret hagyott a bizonytalanságnak. Anne számára ez egyszerre jelentett nyomást és önbizalmat. Charles azzal, hogy valódi feladatokat bízott rá, tulajdonképpen azt közölte: képesnek tartja rá.

Ez különösen fontos lehetett egy olyan nő számára, aki korábban gyakran háttérbe húzódott nővérei és a társaságban magabiztosabb emberek mellett. A repülőgépben nem számított, ki mennyire szellemes egy vacsorán. Meg kellett találni a helyes irányt, működtetni kellett a rádiót, és pontosan végrehajtani a feladatot.

19. A repülés mint szabadság

Anne számára a repülés hamar többet jelentett technikai készségnél. Fent a levegőben néhány órára megszűnhetett az a világ, amelyben újságírók és fotósok figyelték őket. Egy repülőgép szűk kabinja paradox módon szabadabb térnek bizonyult, mint egy szálloda, társasági fogadás vagy családi ház.

A szabadság természetesen nem jelentett kényelmet. A korabeli gépek zajosak és hidegek voltak, az utasok gyakran nyitott pilótafülkében ültek, a műszerek kezdetlegesek voltak, és a rossz időjárás komoly veszélyt jelentett. Anne későbbi visszaemlékezéseiben mégis újra és újra megjelent a repülés szépsége. A táj közelsége, a felhők, az időjárás közvetlen tapasztalata és az a tudat, hogy a repülés folyamatos figyelmet igényel, különleges intenzitást adott ezeknek az utaknak.

Charles számára ez a világ természetes volt. Anne számára felszabadító újdonság. Házasságuk első éveiben ezért a közös repülések valódi közös nyelvet teremtettek közöttük. Az egyikük vezette a gépet, a másik navigált vagy rádiózott, majd szerepet cserélhettek. A kapcsolat ilyenkor kevésbé szólt arról, hogy Charles a világhírű

férj, Anne pedig a nagykövet lánya vagy a híres pilóta felesége. Két ember volt egy feladattal.

1929 őszén már együtt vettek részt hosszabb repüléseken. A Pan American Airways karibi útvonalain Anne rádiós és navigációs szerepet kapott, majd később még nagyobb távolságú felderítő utak következtek. A nyilvánosság számára ekkor alakult ki róluk a repülő házaspár képe. Berg szerint a közönség azért is rajongott értük, mert kalandjaik nem filmstúdióban készültek: valóban repültek, valódi veszélyeket vállaltak, és Anne egyre inkább aktív résztvevője lett ezeknek az utaknak.

A hírnév azonban itt is utolérte őket. A repülőtereken rendszeresen tömegek várták, a sajtó útvonalaikat figyelte, és minden útból újabb történet lett. A szabadság ezért mindig csak átmeneti lehetett. A levegőben néhány órára eltűntek a kíváncsi tekintetek elől, de leszálláskor gyakran újra ott várták őket.

Anne mégis ebben az időszakban kezdett saját identitást kialakítani a Lindbergh néven belül. Nem csupán feleségként jelent meg, hanem olyan nőként, aki képes volt repülni, navigálni és expedíciókban részt venni. Későbbi írói munkájának jelentős része is ebből az élményanyagból nőtt ki.

A házasság első éveiben így a repülés egyszerre lett munka, közös kaland és menedék. Olyan tér, ahol a két ember egymásra volt utalva, és ahol a világhír legalább időlegesen elvesztette jelentőségét. Ez volt Anne későbbi megfogalmazásában az „aranyóra”.

Néhány év múlva azonban ugyanennek az életnek a másik oldala mutatkozott meg. A szabadságot adó hírnév és technika nem tudta megvédeni őket attól a tragédiától, amely 1932-ben teljesen megváltoztatta a Lindbergh család életét.

20. A ház Hopewellben

Charles és Anne Lindbergh első gyermeke, Charles Augustus Lindbergh Jr. 1930. június 22-én született. A fiú érkezése új irányt adott a házaspár életének. Lindbergh addig szinte állandóan úton volt, Anne pedig a házasság után gyorsan beletanult a repülésbe, navigációba és rádiózásba. A gyermek mellett azonban először jelent meg igazán erősen az igény egy olyan otthon iránt, amely nem átmeneti állomás, hanem menedék lehet.

Ez különösen nehéz feladatnak bizonyult. A Lindbergh név továbbra is tömegeket vonzott, az újságírók és kíváncsiskodók pedig nem tekintették magánügynek a gyermek születését. Anne már korán attól tartott, hogy a család mozgása túlságosan könnyen követhető az újságokból, a házuk pedig nem nyújt elegendő védelmet. A kisfiú sokszor a szabadban aludt, miközben a birtokhoz idegenek is viszonylag könnyen hozzáférhettek. Az aggodalmat az is fokozta, hogy a Morrow család környezetében korábban már történt emberrablási kísérlet, és különös levelek, kéretlen látogatók is megjelentek.

A házaspár ezért távolabbi, nehezebben megközelíthető helyet keresett. New Jersey középső

részén, Hopewell közelében, a Sourland-hegység erdős vidékén találták meg azt a területet, amely megfelelőnek látszott. A környék ritkán lakott volt, a ház távol feküdt a főutaktól, és a birtok mérete elég nagy ahhoz, hogy a kíváncsi tekinteteket távol tartsa.

Lindbergh maga is komolyan részt vett az építkezés tervezésében. A ház erős, praktikus épületnek készült, és tükrözte tulajdonosa gondolkodását. Nem hivalkodó rezidenciát akart, hanem biztonságos, működő otthont. A vastag falak, az elszigetelt fekvés és az erdős környezet mind azt a célt szolgálták, hogy a család végre távol kerülhessen a nyilvánosságtól.

A paradoxon később kegyetlenül nyilvánvalóvá vált. Éppen az a ház lett Amerika egyik legismertebb bűnügyének helyszíne, amelyet azért építettek, hogy ne lehessen könnyen megközelíteni.

A Lindbergh család eleinte nem költözött oda véglegesen. A ház építése és berendezése elhúzódott, ezért hétvégenként jártak ki Hopewellbe, miközben a hét nagy részét Anne szüleinek englewoodi otthonában, a Next Day Hillen töltötték. A kis Charlie életének jelentős része ezért két helyszín között zajlott.

Lindbergh az apaságban ugyanazokat az elveket alkalmazta, amelyek saját életét is meghatározták. A gyermeket korán önállóságra akarta nevelni. Ennek egyes módszerei már a környezetük számára is túl szigorúnak tűntek. Amikor a kisfiú az ujját szopta, különleges fém védőeszközt készíttetett, amelyet éjszaka a gyermek kezére erősítettek. Máskor egy nagy, dróthálóval körülvett szabadtéri játszóhelyet épített számára, és azt várta, hogy a gyerek egyedül foglalja el magát, még akkor is, ha sírni kezdett.

Lindbergh nem kegyetlenséget látott ebben, hanem nevelési módszert. Saját apjától is azt tanulta, hogy a gyermeket nem kell minden nehézségtől megvédeni. Ugyanazt az önállóságot akarta kialakítani fiában, amelyet saját életében erénynek tartott.

A családi élet mégis egyre fontosabb lett számára. Harmincadik születésnapja, 1932. február 4. körül már kifejezetten örült annak, hogy neve ritkábban szerepel az újságokban. Estéit egyre gyakrabban töltötte otthon, olvasott, zenét hallgatott, és sok időt töltött a kisfiával. Anne ekkor újra várandós volt, amiről a sajtó még nem tudott. Berg szerint Lindbergh életében talán először alakult ki olyan nyugodt családi környezet, amelyet valóban otthonnak érzett.

március 1-jén a család a Hopewell-házban maradt. Ez eredetileg nem feltétlenül így történt volna, de a kis Charlie megfázott, ezért nem akarták utaztatni. A gyermek gondozásában Betty Gow skót dada segített, aki jól ismerte szokásait. Az este kezdetben semmiben sem különbözött más estétől. A ház elszigeteltsége addig biztonságot jelentett. Aznap este ugyanez az elszigeteltség előnyt adott annak, aki a sötétből közeledett.

21. 1932. március 1.

Betty Gow este lefektette a húszhónapos kisfiút az emeleti gyerekszobában. A gyermek hálóruhát viselt, és a dajka maga ellenőrizte, hogy minden rendben van-e. A házban Charles és Anne Lindbergh tartózkodott, valamint néhány alkalmazott. Semmi nem utalt arra, hogy az épület körül bármi szokatlan történne. Este tíz óra körül Betty Gow ismét felment a gyerekszobába. Az ágy üres volt.

Először arra gondolt, hogy talán Charles vitte magával a fiút. Lindbergh korábban is szeretett játszani vele, ezért a dajka lement megkérdezni a szülőket. Amikor kiderült, hogy egyikük sem vitte el a gyermeket, néhány másodperc alatt megváltozott a helyzet. Lindbergh felrohant az emeletre.

A gyerekszobában az ablak nyitva állt. A párkányon és a padlón nyomokat találtak, az ablak közelében pedig egy boríték feküdt. Kint a nedves földön lábnyomok látszottak. A ház falánál később egy házilag készített létra darabjait találták meg. A levél váltságdíjat követelt.

Lindbergh első reakciója nem a nyilvánosság keresése volt. Azonnal megpróbálta lezárni a környéket,

értesítették a rendőrséget, és megkezdődött a ház átvizsgálása. A nyomozás azonban már az első órákban nehézségekbe ütközött. Emberek járkáltak a helyszínen, a nyomok egy része megsérült, és hamarosan újságírók is megjelentek.

A létra a nyomozás egyik legfontosabb tárgya lett. Több részből álló, házilag összeállított szerkezet volt, amelyet a tettes vélhetően az emeleti ablak elérésére használt. Egy része eltört. Már ekkor felmerült, hogy az emberrabló talán leesett vele, miközben lefelé vitte a gyermeket. Ez a lehetőség később különös jelentőséget kapott.

A váltságdíjlevél nyelvezete szokatlan volt. Hibás angolsággal íródott, és egy különleges szimbólum szerepelt rajta, amelyet a későbbi levelekben is használtak. A tettes ötvenezer dollárt követelt, és figyelmeztette a családot, hogy ne értesítse a rendőrséget.

Ez már késő volt. A rendőrség úton volt.

A bűnügy első éjszakáján Lindbergh még abban hitt, hogy az emberrablók üzletet akarnak kötni. Ha pénzt kérnek, akkor szükségük van a gyermekekre mint élő biztosítékra. Ez a feltételezés határozta meg későbbi

magatartását is: minden olyan kapcsolatot meg akart őrizni, amely a feltételezett emberrablókhoz vezethetett.

A család ezért egyszerre működött együtt a hatóságokkal és próbált saját csatornákat is nyitni. Lindbergh attól tartott, hogy a túl látványos rendőri fellépés veszélybe sodorhatja a fiát. Hajlandó volt tárgyalni, fizetni, sőt közvetítők bevonását is elfogadni, ha ez növeli a gyermek visszatérésének esélyét.

Anne más módon élte meg ugyanazt az éjszakát. Naplóiból és későbbi leveleiből sokkal erősebben látszik az érzelmi bizonytalanság, amelyet Charles kifelé igyekezett kontrollálni. A család számára minden telefonhívás egyszerre jelentett reményt és újabb félelmet. A hír néhány órán belül kiszivárgott. Másnap reggel Amerika már tudta, hogy Charles Lindbergh fiát elrabolták. Az ember, aki öt évvel korábban a modern sajtó egyik első globális hőségévé vált, most ugyanennek a nyilvánosságnak a középpontjába került életének legsúlyosabb magántragédiájával.

22. Amerika Lindbergh gyermekét keresi

A gyermekrablás híre olyan méretű érdeklődést váltott ki, amilyenre még Lindbergh világhíre mellett is kevesen számítottak. Újságírók, fotósok, rendőrök, nyomozók és kíváncsiskodók indultak Hopewell felé. A hegyvidéki, csendes környék rövid idő alatt zsúfolt központtá vált.

A ház belseje ideiglenes rendőrőrssé alakult. Nyomozók jöttek-mentek, telefonok csörögtek, megbeszélések zajlottak, emberek aludtak matracokon a különböző helyiségekben. Anne néhány nappal később azt írta, szinte lehetetlen leírni a zűrzavart: nappal rendőrállomás működött a földszinten, éjszaka nyomozók aludtak a házban, és bármikor felébreszthették egy újabb megbeszélés miatt.

A keresés szinte az egész országra kiterjedt. Bejelentések ezrei érkeztek. Emberek állították, hogy látták a kisfiút vonaton, autóban, szállodában, farmon vagy más családnál. A legtöbb információ teljesen értéktelen volt, de Lindbergh kezdetben szinte minden ésszerűnek tűnő nyomot hajlandó volt ellenőriztetni.

A helyzethez hamarosan csalók, önjelölt nyomozók és látók is csatlakoztak. Voltak, akik pénzt akartak szerezni, mások egyszerűen részt akartak venni a híres ügyben. A rendőrség elmeógyógyintézeteket, árvaházakat és környékbeli intézményeket ellenőrzött. A ház építésén dolgozó munkások listáját is végignézték, mert felmerült, hogy a tettes ismerhette az épület szerkezetét és a család szokásait.

A sajtó eközben minden apró részletet megpróbált megszerezni. A Hopewellhez vezető utak megteltek kíváncsiskodókkal. Ez különösen kegyetlen helyzetet teremtett: a család olyan emberektől próbálta visszaszerezni magánéletét, akik éppen azért mentek oda, mert az eltűnt gyermek története érdekelte őket.

Lindbergh maga aktívan részt vett a nyomozásban. Nem egyszerűen a rendőrségre bízta az ügyet. Kihallgatásokon vett részt, bejelentéseket ellenőrzött, és olyan személyekkel is találkozott, akik azt állították, hogy kapcsolatban állnak az emberrablókkal. Számára minden lehetőséget addig kellett komolyan venni, amíg biztosan ki nem derült róla, hogy hamis.

Ez a hozzáállás óriási mennyiségű fölösleges munkához vezetett, de a másik lehetőség még

rosszabbnak tűnt. Ha egy valódi üzenetet csalásnak minősítenek, azzal elveszíthetik a gyermeket.

Az ügy hamarosan a szervezett bűnözés világát is megmozgatta. Közvetítők ajánlkoztak, alvilági figurák ígértek segítséget, és még olyan elképzelés is felmerült, hogy ismert gengszterek kapcsolatrendszerét használják fel. Az emberrablás ekkoriban komoly amerikai bűnügyi problémának számított, és a közvélemény számára elképzelhetőnek tűnt, hogy profi banda áll az ügy mögött. Lindbergh azonban nem tudhatta, milyen szervezett háttérrel kell számolnia.

A család számára az első valódi reményt egy teljesen váratlan személy jelentette. John F. Condon nyugdíjas bronxi iskolaigazgató levelet írt egy újságnak, és felajánlotta saját pénzét is a gyermek visszaszerzéséhez. Az ajánlatra olyan válasz érkezett, amelyről Lindbergh és környezete úgy gondolta, valóban az emberrablóktól származhat. Condon ezért közvetítővé vált.

A kapcsolatfelvétel különös módon újsághirdetéseken keresztül zajlott. Condon a „Jafsie” álnevet használta, amely saját kezdőbetűiből származott. A hirdetések célja az volt, hogy jelezze: hajlandó teljesíteni az emberrablók utasításait. Amikor az első válaszok megérkeztek, Anne

újra reménykedni kezdett. Úgy érezte, végre van valamilyen irány, amelyen el lehet indulni. Condon és az ismeretlen férfi közötti kapcsolat egy temetőhöz vezetett.

A találkozások során Condon egy olyan férfival beszélt, aki erős német akcentussal beszélt, és akit később egyszerűen „John”-ként emlegettek. Az ismeretlen pontosan ismert bizonyos részleteket a váltságdíjlevelekről, ezért egyre valószínűbbnek tűnt, hogy valóban kapcsolatban áll a gyermek elrablóival. Lindbergh számára ekkor minden más másodlagossá vált. Ha fizetni kell, fizetni fog.

23. A temetőben átadott pénz

április 2-án úgy tűnt, hogy a több mint egy hónapja tartó bizonytalanság végre közeledik a megoldáshoz. Az emberrablók eredetileg ötvenezer dollárt követeltek, később azonban hetvenezerre emelték az összeget. Lindbergh előkészítette a pénzt, és John Condon közvetítésével készen állt az átadásra.

A rendőrséget szándékosan távol tartotta az akciótól. Attól félt, hogy ha a tettesek rendőri jelenlétet észlelnék, megszakítják a kapcsolatot vagy bántják a gyermeket. Lindbergh maga akarta vezetni az autót, amely Condonnal a találkozóhelyre megy. Kis kézifegyvert vitt magával, de célja nem az elfogás volt. A fiát akarta visszakapni.

Este újabb utasítás érkezett. Condonnak egy bronxi virágüzlethez kellett mennie, ahol egy kő alatt további üzenet várta. Lindbergh az autóban maradt, miközben Condon követte az instrukciókat. Az új levél a St. Raymond's temető környékére irányította.

A sötét temető tökéletes helyszínnek bizonyult egy ilyen találkozáshoz. Condon egyedül ment tovább, mert

az üzenet ezt követelte. Lindbergh távolabbról figyelt, és egyszer csak egy férfihangot hallott a temető felől. A „Doctor” megszólítást erős idegen akcentussal ejtették. Lindbergh később különösen fontosnak tartotta ezt az emléket.

Condon megtalálta az ismeretlen férfit. „John” a pénzt kérte. Condon közölte vele, hogy csak az eredetileg követelt ötvenezer dollárt hozták. Az ember végül elfogadta az összeget, és egy lezárt borítékot adott át, amely állítólag megmutatja, hol található a gyermek.

Az ötvenezer dollár egy fadobozban volt. Condon a sövényen keresztül adta át, majd átvette az üzenetet. Az ismeretlen még azt kérte, hogy hat órán át ne nyissák fel a borítékot, aztán eltűnt a sírok között. Condon visszatért Lindberghhez.

A lezárt levél ott volt közöttük az autóban. Condon ígéretet tett arra, hogy nem bontja fel hat órán belül, Lindbergh azonban nem. Rövid tanakodás után kinyitották.

Az üzenet szerint a kisfiú egy Nelly nevű hajón van, amelyet Martha's Vineyard és Massachusetts partjai között kell keresni. Két ártatlan ember tartózkodik rajta, állította a levél, és a gyermek sértetlen.

Lindbergh ismerte a környéket, mert náaszútján járt ott Anne-nel. Az információ ezért első pillantásra hihetőnek tűnt. A remény hónapok óta először vált konkrét útvonallá. Azonnal megszervezték a keresést. A Nelly azonban nem volt ott.

Lindbergh repülőgépről és hajóról is átvizsgáltatta a megadott térséget. Nem találták sem a hajót, sem a gyermeket, és semmi nem utalt arra, hogy valaha is ott lett volna. Az ötvenezer dollár eltűnt, a közvetítői csatorna pedig lassan elhallgatott.

Ez volt az ügy egyik legkegyetlenebb fordulata. A család teljesítette az emberrablók kérését, a pénzt átadták, és mégsem kapták vissza a gyermeket.

Lindbergh ennek ellenére továbbra sem akarta feladni a reményt. Elképzelhetőnek tartotta, hogy valamilyen félreértés történt, hogy a hajó más helyre ment, vagy hogy az emberrablók még jelentkeznek. A nyomozók közben a váltságdíj bankjegyeinek sorozatszámait kezdték követni, mert ez jelentette az egyik kevés tárgyi nyomot, amely a tetteshez vezethetett.

A csalás és valóság közötti határ továbbra is bizonytalan maradt. Újabb emberek jelentkeztek állítólagos információkkal, és Lindbergh még olyan

ügyeket is személyesen ellenőrzött, amelyek később teljes kitalációnak bizonyultak.

Anne számára a remény és csalódás váltakozása egyre nehezebben volt elviselhető. Leveleiben igyekezett tárgyilagosan beszámolni a fejleményekről, de a sorok mögött egyre erősebben megjelent a kimerültség. Charles másképp reagált. Úgy próbálta fenntartani magában a reményt, hogy minden érzelmi összeomlást veszélyesnek tekintett. Amikor Anne sírt, olykor élesen figyelmeztette, hogy ezzel úgy viselkedik, mintha már lemondott volna a gyerekről.

Ez az eltérés sokat elmondott kettejük személyiségéről. Anne a fájdalmat ki akarta fejezni, Charles pedig feladatként kezelte a helyzetet. Az emberrablókkal való kapcsolat, a pénz, a levelek, a rendőrség és a keresés mind olyan problémák voltak, amelyeket cselekvéssel lehetett kezelni. A bizonytalanságot viszont egyikük sem tudta megoldani. Április végére az ügy lényegében holtpontra jutott.

A Lindbergh család még mindig abban reménykedett, hogy Charles Jr. életben van. Néhány héttel később kiderült, hogy a váltságdíj átadásakor ez a remény már rég nem felelt meg a valóságnak.

24. A holttest

május 12-én, hetvenkét nappal Charles Lindbergh Jr. eltűnése után két férfi autózott a Hopewell és Mount Rose közötti sáros országúton. Az egyikük, a negyvenhat éves William Allen megkérte a sofőrt, Orville Wilsont, álljanak meg, mert félre kell vonulnia. Allen néhány tucat méterre bement az út melletti erdőbe. Ott vette észre, hogy valami kiáll a földből. Közelebb lépve először egy koponyát, majd egy kisgyermek testét látta meg.

Allen és Wilson Hopewellbe hajtott, ahol egy rendőrt találtak a borbélynál. Percekkel később már rendőrök érkeztek a helyszínre. Az út szélén véres, elhasználódott zsák feküdt, az erdőben pedig egy erősen bomlott kisgyermek holtteste. A méret, a koponya formája és a megmaradt világos, göndör haj azonnal felvetette, hogy a Lindbergh-gyermekeket találták meg. A helyszín ráadásul mindössze néhány kilométerre volt a család hopewelli házától; nappal az épület fehér falai is láthatók voltak onnan.

Az azonosítás gyorsan megtörtént. Betty Gow felismerte a gyermek ruháit és azokat a darabokat, amelyeket maga készített neki. A család hetvenkét napon át abban reménykedett, hogy Charles Jr. életben van

valahol, és az emberrablók visszaadják, ha megkapják a megfelelő összeget. Most kiderült, hogy ez a remény nagy valószínűséggel már a keresés kezdetétől illúzió volt.

A holttest állapota alapján a gyermek hosszabb ideje halott lehetett. A koponyán sérüléseket találtak. A későbbi vizsgálatok alapján Lindbergh úgy vélte, hogy fia valószínűleg már az emberrablás éjszakáján meghalt, feltehetően akkor, amikor az ablakhoz támasztott létra eltört, és az emberrabló a gyermekkel együtt lezuhant vagy elveszítette egyensúlyát. Berg hangsúlyozza, hogy Lindbergh maga ezt az értelmezést fogadta el, de az esemény pontos mechanizmusa sohasem vált minden részletében bizonyíthatóvá.

Ha valóban így történt, a váltságdíjjal kapcsolatos teljes levelezés még kegyetlenebb megvilágításba került. A tettes vagy tettesek heteken át pénzt követeltek egy olyan gyermekért, aki már nem élt. Az ötvenezer dollár átadása, a Nelly nevű hajóról szóló történet és minden további üzenet pusztán arra szolgálhatott, hogy fenntartsák a család reményét és megszerezzék a pénzt.

Anne számára a felismerés kettős csapást jelentett. Elvesztette gyermekét, ugyanakkor utólag új értelmet

kapott a reménykedés minden napja. A levelek, amelyeket anyósának küldött az emberrablás alatt, különösen azért megrázóak, mert az olvasó már tudja azt, amit ő akkor nem tudhatott: amikor új fejleményekről, reményről vagy várakozásról írt, kisleány feltehetően már halott volt. Anne napló- és levélméltete maga is úgy írja le ezt az időszakot, mint amikor a házasság korábbi „aranyórája” hirtelen „ólomórává” változott.

Lindbergh ismét úgy reagált, ahogy életének válságaiban általában: megpróbálta feladattá alakítani a helyzetet. Az azonosítást, a nyomozási kérdéseket és a temetéssel kapcsolatos ügyeket intézte. Érzelmét kevésbé mutatta kifelé. Ez azonban nem jelentette azt, hogy a veszteség kevésbé érintette. Inkább arról volt szó, hogy a kontroll fenntartása lett számára a gyász egyik módja.

A nyilvánosság reakciója ismét óriási volt. Résztvétnyilvánítások érkeztek politikusoktól, intézményektől, barátoktól és ismeretlen emberektől. Az a kisleány, akinek szülei egész életükben próbálták távol tartani őt a sajtótól, halálában nemzeti gyász tárgya lett.

A család számára azonban a történet nem zárult le. A gyermek megtalálása csak egyetlen kérdésre adott választ: már nem él. Arra továbbra sem volt válasz, ki vitte el.

HÁTTÉRGYÁR

25. Bruno Richard Hauptmann

A nyomozás a holttest megtalálása után sem szűnt meg, de hosszú időn át nem vezetett kézzelfogható eredményhez. A rendőrség és a szövetségi szervek két olyan nyomot követtek különös figyelemmel, amelyeket a tettes maga hagyott hátra: a váltságdíj bankjegyeit és az emberrabláshoz használt létrát.

A váltságdíjként átadott bankjegyek sorozatszámait feljegyezték. A pénz egy része aranyfedezetű bankjegyekből állt, amelyek különösen hasznos nyommá váltak, amikor Franklin D. Roosevelttel kormányzata 1933-ban korlátozta az arany felhalmozását. Az ilyen bankjegyek ritkábbá váltak, ezért könnyebb lett észrevenni őket. A következő hónapokban időről időre felbukkant egy-egy darab New Yorkban.

A mintázat lassan kezdett kirajzolódni. Több üzletben olyan férfitől kaptak váltságdíjas bankjegyet, akit hasonlóan írtak le: közepes termetű, világos bőrű, jellegzetes arccsonttal, és német akcentussal beszélt. A nyomozóknak azonban még nem volt nevük.

szeptember 18-án egy bronxi bank pénztárosa ellenőrzött egy tízdolláros aranyjegyet, és megállapította, hogy rajta van a Lindbergh-váltságdíj listáján. A bankjegy szélén rendszám szerepelt. Kiderült, hogy egy benzinkutas jegyezte fel, mert gyanúsaknak találta, amikor valaki alig egy dollárnyi üzemanyagért ilyen bankjeggyel fizetett. A vásárló állítólag német akcentussal közölte vele, hogy van még otthon hasonló pénze. A rendszám Bruno Richard Hauptmannhoz vezetett.

Hauptmann német bevándorló és ács volt, a Bronxban élt feleségével. Háza ráadásul olyan helyen feküdt, ahonnan viszonylag könnyen elérhető volt John Condon lakása, a két temető, ahol a közvetítő találkozott az emberrablóval, valamint az a fatelep is, amely később a létra vizsgálatában fontossá vált.

A rendőrség figyelni kezdte, majd elfogta. Lakásának átkutatása során aranybankjegyeket, értéktárgyakat és különféle iratokat találtak. A legnagyobb felfedezés azonban a garázsban történt. A padló és a gerendák mögött elrejtve több csomagnyi váltságdíjas bankjegyet találtak. Összesen több mint tízezer dollárnyi pénz került elő, valamennyi a Lindbergh-váltságdíjból.

Hauptmann először tagadta, hogy tudna a pénzről. Amikor a rendőrök közölték vele, mit találtak, más magyarázattal állt elő. Azt mondta, egy Isidor Fisch nevű ismerőse hagyta nála a pénzt, mielőtt Németországba utazott. Fisch időközben meghalt, ezért a történet egyik legfontosabb szereplője már nem tudott vallomást tenni.

A rendőrség más nyomokat is talált. Hauptmann egyik füzetében létrát ábrázoló vázlat volt, szerszámosládájából pedig hiányzott egy olyan méretű véső, amely megegyezett azzal, amit az emberrablás helyszínén találtak. A kihallgatások során írásmintát is vettek tőle. A betűformákban és a helyesírási hibákban a szakértők később számos hasonlóságot láttak a váltságdíjlevelekkel.

Az ügy legkülönösebb bizonyítékai közé tartozott a létra fája. Arthur Koehler, az amerikai mezőgazdasági minisztérium erdészeti laboratóriumának szakértője már jóval Hauptmann elfogása előtt megpróbálta megállapítani, honnan származhatott a létrához használt fa. A vizsgálat során különböző fűrészüzemekhez és fatelepekhez jutott el, végül pedig egy bronxi kereskedésig.

Hauptmann elfogása után a nyomozók azt állították, hogy a létra egyik darabja olyan fával hozható kapcsolatba, amely Hauptmann padlásáról származhatott. Ez a bizonyíték a későbbi per egyik központi eleme lett.

A gyanúsított azonban végig tagadott. Azt állította, semmi köze nincs sem az emberrabláshoz, sem a gyilkossághoz. A váltságdíjas pénzt Fisch hagyta nála, a többi bizonyíték pedig szerinte félreértés vagy téves következtetés volt.

Az ügy ezzel új szakaszba lépett. Két és fél évig Amerika egy ismeretlen emberrablót keresett. Most volt egy név, egy arc és egy vádlott.

26. Az évszázad pere

Bruno Richard Hauptmann pere 1935 januárjában kezdődött a New Jersey állambeli Flemingtonban. A kisváros néhány hét alatt a világ sajtójának központjává vált. Újságírók, rádiósok, fotósok, kíváncsiskodók és hírességek lepték el. A Lindbergh-ügy már régóta nem csupán bünygyi eljárás volt: országos látványossággá változott.

A tárgyalóterembe bejutni kiváltságnak számított. A környékbeli szálláshelyek megteltek, az utcákon tömegek várakoztak, a per pedig naponta címlaphír lett. Berg szerint egyetlen vasárnap több mint hatvanezer látogató érkezett Flemingtonba, ötezernél is többen pedig végigjárták a bíróság épületét.

A sajtó hamar „az évszázad perének” nevezte az eljárást. Ez nem csupán reklámfogás volt. A vádlottal szemben Amerika egyik legismertebb családjának tragédiája állt, a bizonyítékok pedig egyszerre voltak hagyományosak és technikailag újszerűek: kézíráselemzés, faanyag-vizsgálat, pénzkövetés, hangfelismerés és tanúvallomások.

Anne Lindbergh maga is tanúskodott. Azonosította fia hálóruháját, a Betty Gow által készített alsóruhát és más személyes tárgyakat. Nyugodtan beszélt utolsó közös napjukról és arról az estéről, amikor felfedezték a gyermek eltűnését. A védelem végül nem tett fel neki kérdéseket.

Charles Lindbergh vallomása ennél fontosabb volt. Felidézte az emberrablás első napjait, majd az április 2-i temetői váltságdíjátadást. Elmondta, hogy távolabbról hallotta azt a férfihangot, amely Condont szólította. Amikor megkérdezték, hallotta-e azóta ugyanezt a hangot, Hauptmannra utalt. Lindbergh számára a különös, német akcentusú hang felismerése erős bizonyítékot jelentett.

A vádat ennél jóval több elem támasztotta alá. Öt kézírásszakértő állította, hogy Hauptmann írta a váltságdíjleveleket. Nemcsak a betűformákat hasonlították össze, hanem az azonos helyesírási hibákat és jellegzetes betűalakításokat is. A tárgyalóteremben nagyított táblákon mutatták be a hasonlóságokat.

Arthur Koehler a létra faanyagát elemezte, és a bizonyítás szerint az egyik darab Hauptmann házának padlasteréből származott. A garázsban megtalált

váltságdíjas pénz szintén súlyos bizonyíték volt. Ehhez járult, hogy Condon címe és telefonszáma Hauptmann lakásában is előkerült, tanúk pedig kapcsolatba hozták őt a váltságdíjas bankjegyekkel és a közvetítői levelezéssel.

A védelem ugyanakkor több ponton támadta az ügyet. Kétségbe vonta a kézírásszakértők következtetéseit, azt állította, hogy a létrával kapcsolatos bizonyítékok manipulálhatók voltak, és megpróbálta Isidor Fischre terelni a gyanút. Hauptmann alibit adott az emberrablás és a váltságdíj átadásának idejére is.

A védelem munkáját azonban több saját tanúja gyengítette. Berg részletesen bemutatja, hogy egyes alibitanúk ellentmondásokba keveredtek vagy könnyen cáfolható állításokat tettek. Más bizonyítékok ugyanakkor valódi kérdéseket vetettek fel. Egy ujjlenyomatokkal foglalkozó orvos például azt vallotta, hogy a létráról több száz használható nyomot emelt le, és egyik sem Hauptmanntól származott.

A per légköre messze állt attól a higgadt tárgyilagosságtól, amelyet egy halálbüntetéssel fenyegető eljárástól elvárnánk. Az ügyészek és a védelem egyaránt gyakran a közönségnek játszottak. David Wilentz főügyész záróbeszédében szélsőségesen sértő

kifejezésekkel illetve Hauptmannt, miközben a védelem összeesküvés-elméletekkel és rendőrségi manipuláció vádjával próbálta gyengíteni a vádat.

A későbbi jogi értékelések ezért két külön kérdést választottak szét. Az egyik az, hogy Hauptmann ellen erős bizonyítékok álltak-e rendelkezésre. A másik az, hogy a tárgyalás megfelelt-e a tisztességes eljárás követelményeinek. Berg idézi Alan Dershowitz későbbi megállapítását, amely szerint még a Hauptmann bűnösségét valószínűnek tartók közül is sokan elfogadták, hogy a per tisztességessége komoly kérdéseket vet fel. Az esküdtszék végül bűnösnek találta Hauptmannt. Halálra ítélték.

Lindbergh számára az ítélet megerősítette azt, amit addigra maga is hitt: fia elrablóját és a váltságdíj átvevőjét elfogták. A bizonyítékok közül különösen a kézírást, a faanyag-vizsgálatot, a váltságdíjas pénzt és a saját hangfelismerését tartotta meggyőzőnek. Az ügy azonban ezzel sem zárult le.

27. A család menekül Amerikából

A Hauptmann-per után Anne úgy érezte, hogy végre újra lehet kezdeni az életet. 1935 februárjában arról írt, hogy a tárgyalás lezárult, és most Charlesra, második fiukra, Jonra, az otthonra és saját munkájára akar koncentrálni. A nyugalom azonban nem tért vissza.

Hauptmann halálos ítélete újabb indulatokat szabadított fel. Voltak, akik a vádlott ártatlanságában hittek, mások általában ellenezték a halálbüntetést, és Lindberghet tették felelőssé az ítéletért. Fenyegető levelek érkeztek. Több üzenet kifejezetten Jon Lindbergh életét fenyegette. Lindbergh saját számítása szerint a posta és a hatóságok tizennégy embert tartóztattak le ilyen ügyek miatt.

A család otthonában őrt alkalmaztak, kerítéseket építettek, és egyre több biztonsági intézkedést vezettek be. Még így is történtek különös esetek. Egy alkalommal egy zavart férfi jelent meg a ház közelében. Máskor egy autó próbálta leszorítani Lindberghék kocsiját az útról. Jon óvodája előtt pedig ponyvával letakart teherautó parkolt. Amikor a gyerekeket bevitték az udvarról, a jármű elhajtott. A rendőrség később megtalálta:

újságfotósok ültek benne, akik a ponyva résein keresztül készítettek felvételeket a gyermekről.

Ez utóbbi történet különösen erősen hatott Lindberghre. A fotósok nem követtek el egyértelműen büntetendő cselekményt, ezért nem tartóztatták le őket. Az apa számára azonban az eset azt bizonyította, hogy az Egyesült Államokban már nem képes megvédeni gyermeke magánéletét. A döntés lassan érlelődött meg bennük.

Lindbergh egyre kevésbé hitt abban, hogy pusztán jobb biztonsági rendszerrel megoldhatja a problémát. A család olyan ismert volt, hogy minden iskola, ház vagy rendszeres útvonal potenciális célponttá válhatott. A sajtó érdeklődése pedig nem csillapodott, hanem a Hauptmann-per újra felerősítette.

Anne számára különösen nehéz volt, hogy a gyermekrablás után sem lehetett egyszerűen családi tragédiaként élniük tovább. Minden újabb bírósági fejlemény, minden fenyegető levél és minden újságcikk visszahozta az eseményeket. Az Egyesült Államokban szinte nem létezett olyan hely, ahol a Lindbergh név ne idézte volna fel azonnal Charles Jr. történetét. 1935 végén ezért meghozták a döntést: elhagyják az országot.

Nem végleges emigrációnak szánták. Sokkal inkább menedéket kerestek, olyan helyet, ahol gyermekeik kevésbé lesznek felismerhetők, és ahol a család újra hétköznapi életet élhet. Nagy-Britannia kínálkozott megfelelő választásnak. Lindberghnek ott is voltak kapcsolatai, az angol sajtó érdeklődése pedig távolról kezelhetőbbnek tűnt.

A döntést titokban tartották. 1935 decemberében Charles, Anne és Jon hajóra szállt Európa felé.

Az amerikai közvélemény megdöbben. Lindbergh öt évvel korábban még az ország egyik legünnepeltebb személyisége volt. Most ugyanaz az ember úgy hagyta el hazáját, mert úgy érezte, családja ott már nincs biztonságban.

Angliában egy Long Barn nevű vidéki házban telepedtek le. A környék nyugodt volt, és hosszú idő után először úgy tűnt, valóban el lehet tűnniük a tömegből. Lindberghék sétálni jártak, otthon töltötték az estéket, és Anne számára különösen fontos lett, hogy ismét írni tudjon. A menekülés azonban új irányba terelte Charles Lindbergh életét is.

Európa 1936-ban már nem ugyanaz a kontinens volt, amely 1927-ben ünnepelte. Adolf Hitler három éve

Németország kancellárja volt. A náci rendszer fegyverkezett, a német légierő gyorsan fejlődött, és a kontinensen egyre többen számoltak egy újabb háború lehetőségével. Lindbergh azért érkezett Európába, hogy elmeneküljön a nyilvánosság és a fenyegetések elől. Néhány hónapon belül azonban ismét a történelem közepén találta magát.

28. Menedék Angliában

A Lindbergh család 1936 elején Angliában kezdett új életet. A döntést elsősorban nem politika, hanem biztonság indokolta. Az Egyesült Államokban a Hauptmann-per után újra megszorodtak a fenyegetések, második fiukat, Jont is célba vették, és Charles úgy érezte, már nem tudja ellenőrizni, ki kerül gyermekei közelébe. Nagy-Britanniában abban reménykedtek, hogy a Lindbergh név kisebb terhet jelent majd a mindennapokban.

Kentben, a Long Barn nevű vidéki házban telepedtek le. A hely ugyan nem volt ismeretlen a brit társasági életben, mégis jóval nagyobb nyugalmat kínált, mint New Jersey. Charles és Anne sétálhatott a környéken, gyermekeik kevésbé kerültek reflektorfénybe, és hosszú idő után ismét olyan napok következtek, amelyekben nem rendőrök, újságírók és fotósok diktálták az időbeosztást.

Anne számára a költözés különösen felszabadító volt. Újra rendszeresen írt, és kezdett saját szerzői pályát kialakítani. Charles ugyancsak élvezte, hogy figyelme visszatérhetett azokhoz a kérdésekhez, amelyek valóban érdekelték: repüléshez, műszaki fejlesztésekhez, orvosi

kutatáshoz és hosszabb utazásokhoz.

A teljes elszigeteltség azonban nem volt reális. Lindbergh továbbra is a világ egyik legismertebb pilótája volt, és európai repülési körökben különösen nagy tekintéllyel rendelkezett. Brit politikusok, katonák és repülési szakemberek hívták meg, kapcsolatba került Lady Astor körével, és 1936 májusában VIII. Eduárd brit királlyal is találkozott. Berg szerint Lindberghnek feltűnt, hogy az uralkodó maga is vágyik valamire abból a szabadságból, amelyet a királyi szerep nem enged meg neki. A felismerés Lindbergh számára ismerős lehetett: saját világhíre ugyancsak olyan kötöttséggé vált, amelyből időről időre menekülni akart.

Európa azonban gyorsan változott. A brit közvéleményt és a katonai vezetést egyre inkább foglalkoztatta Németország fegyverkezése. Hitler 1933-as hatalomra jutása után a náci rendszer felszámolta a demokratikus intézményeket, üldözte politikai ellenfeleit, és egyre súlyosabb jogfosztó intézkedéseket vezetett be. Az 1935-ös nürnbergi törvények megfosztották a német zsidókat állampolgári jogaik jelentős részét, és a rezsim nyíltan faji alapokra helyezte jogrendjét.

Lindbergh figyelmét elsősorban nem ezek a politikai folyamatok, hanem Németország repüléstechnikai fejlődése ragadta meg. Pilótaként és tartalékos amerikai tisztként azt akarta megérteni, milyen gyorsan növekszik a Luftwaffe, és mire képes a német repülőgépipar.

Ebben Truman Smith amerikai katonai attasé adott neki lehetőséget. Smith úgy látta, hogy Washingtonnak kevés megbízható információja van a német légierőről. Olyan szakemberre volt szüksége, aki nemcsak darabszámokat lát, hanem egy gyár, egy repülőgép vagy egy kiképzési rendszer valódi jelentőségét is képes felmérni. 1936 májusában meghívta Lindberghet Németországba. Charles elfogadta. A család azért költözött Európába, hogy kikerüljön a történelem zajából. Most éppen a kontinens leggyorsabban növekvő katonai hatalmának központjába készült.

29. A Luftwaffe vendége

Truman Smith kezdeményezését a német légügyi vezetés meglepően gyorsan elfogadta. Hermann Göring légügyi miniszter és Erhard Milch államtitkár jóváhagyta Lindbergh látogatását, és olyan üzemek, repülőterek és alakulatok megtekintését is engedélyezte, amelyeket amerikai szakértők addig nemigen láthattak. Smith maga is tisztában volt azzal, hogy a németek propagandacélokra használhatják a világhírű amerikai pilóta jelenlétét, ezért előre igyekezett biztosítani, hogy valóban értékes katonai és műszaki információkhoz jussanak.

Lindbergh számára a lehetőség szakmailag rendkívül vonzó volt. Anyjának azt írta, keveset tudnak Németország aktuális repülési helyzetéről, miközben a német mérnökök a fémépítésű gépek, az alacsonyszárnyas konstrukciók, a léghajók és többféle motorfejlesztés területén is jelentős eredményeket értek el. Látogatását hivatalosan civil repülési útként kezelték, de Smith egyértelműen hírszerzési értéket tulajdonított neki.

Charles és Anne 1936 júliusában érkezett Berlinbe. A várost zászlók és nemzetiszocialista jelképek borították,

az olimpia előkészületei már javában folytak. A náci vezetés tudatosan igyekezett kedvező képet mutatni a külföldieknek. A berlini olimpia idejére eltávolították az antiszemita feliratok egy részét, mérsékeltek a nyílt zsidóellenes intézkedéseket, és békés, rendezett Németország képét mutatták a látogatóknak. A történészi értékelések szerint a játékok ebből a szempontból komoly propagandasikert jelentettek a rezsim számára.

Lindbergh programja azonban elsősorban repüléstechnikai volt. Tempelhofot, repülőgépgyárakat, katonai létesítményeket és kísérleti gépeket mutattak neki. Repülhetett Junkers Ju 52-essel, és olyan német konstrukciókat láthatott, amelyek teljesítménye világossá tette számára, milyen messz jutott a német légierő néhány év alatt.

A németek természetesen azt mutatták meg neki, amit meg akartak mutatni. Ez később alapvető kérdéssé vált Lindbergh németországi tapasztalatainak értékelésében. A látogatások valódi műszaki információkat adtak, de a programot maga a Luftwaffe szervezte. A Smithsonian National Air and Space Museum mai összegzése is hangsúlyozza, hogy a német vezetés tudatosan igyekezett befolyásolni véleményét, miközben Lindbergh valóban

hasznos részletes jelentéseket továbbított az amerikai katonai vezetésnek.

A berlini napok során Lindbergh nyilvános beszédet is mondott a repülés hatásáról. A korszak sajtójában ezt többnyire kedvezően fogadták, és egyes kommentátorok úgy látták, hogy a korábban visszahúzódó pilóta immár nemzetközi ügyekben is megszólaló közéleti személyiséggé válik. Ugyanakkor már ekkor érkeztek figyelmeztetések arra, hogy a német propaganda felhasználhatja látogatását. Harry Guggenheim környezetéből azt üzenték neki: ügyeljen arra, hogy jelenlétét ne lehessen a náci rendszer jóváhagyásaként értelmezni.

Lindbergh ezt a különbségtételt egyelőre egyszerűnek látta. Úgy gondolta, hogy repülőgépeket és katonai képességeket vizsgál, nem pedig politikai rendszert támogat. Ez a szemlélet technikai emberként következetesnek tűnhetett számára, de figyelmen kívül hagyta, hogy egy diktatúrában egy világhírű külföldi látogatása maga is politikai jelentést kaphat.

Hermann Göring személyesen is fogadta a Lindbergheket. A német légierő vezetője különös keverékét mutatta a fényűzésnek, a társasági

könnyedségnek és a politikai hatalomnak. Truman Smith már ekkor olyan embernek tartotta, akinek szerepe volt a rezsim erőszakos leszámolósaiban. A Lindberghék mégis elsősorban hivatalos vendéglátóként találkoztak vele. Az út végére Lindbergh számára egy dolog különösen világossá vált: Németország légierjét nem lehet lebecsülni. Ez a felismerés a következő években egyre nagyobb szerepet kapott politikai gondolkodásában.

30. Mit látott Lindbergh Németországból?

Lindbergh németországi látogatásainak megítélését az teszi nehezzé, hogy két állítás egyszerre igaz. Valóban rendkívül jól mérte fel a német repülőgépipar gyors fejlődését, ugyanakkor jóval kevésbé érzékelte annak a politikai rendszernek a természetét, amely ezt a fejlődést irányította.

A műszaki értékelésben komoly szaktekintélynek számított. Truman Smith és más amerikai katonai diplomataék éppen azért vonták be, mert olyan részleteket tudott észrevenni, amelyeket egy általános katonai megfigyelő nem feltétlenül értett volna. Lindbergh konstrukciókat, motorokat, gyártási kapacitást, kiképzést és szervezést figyelt. Nemcsak azt kérdezte, hány repülőgépet lát, hanem azt is, milyen gyorsan lehet őket gyártani és mennyire fejlett a mögöttük álló ipar.

1938 szeptemberében Joseph P. Kennedy londoni amerikai nagykövet Washingtonba továbbította Lindbergh értékelését. Ebben Lindbergh a német légierőt Európa legerősebbjének tartotta, és úgy ítélte meg, hogy a német katonai repülés fejlődésének üteme rendkívüli. A jelentés mutatja, hogy véleményét az

amerikai diplomácia és katonai vezetés komolyan vette.

A német légierő erejének hangsúlyozása azonban fokozatosan politikai következtetésekhez is vezetett. Lindbergh egyre inkább úgy vélte, hogy egy új európai háború rendkívüli pusztítást okozna, és hogy a nyugati hatalmaknak számolniuk kell Németország katonai fölényével. Későbbi amerikai nonintervencionista álláspontjának egyik alapja éppen ez a katonai becslés lett.

A probléma az volt, hogy Németországot nagyrészt abból a perspektívából figyelte, amelyet vendéglátói megmutattak neki. Repülőterek, korszerű gyárak, fegyelmezett mérnökök és jól szervezett üzemek váltak számára az ország legfontosabb jellemzőivé. A politikai üldözés, a jogfosztás és a rendszer erőszakos oldala kevésbé került látóterébe.

Pedig ezek a folyamatok 1936-ra nem voltak titkosak. A nürnbergi törvényeket nyilvánosan hirdették ki, a zsidókat már kizárták számos foglalkozásból és a közélet jelentős részéből. A koncentrációs táborok rendszere is működött, politikai ellenfelek ezreit tartották fogva. A berlini olimpia éppen azért alkalmas példa, mert a rezsim tudatosan rejtette el a külföldi látogatók elől

politikájának egy részét.

Anne Morrow Lindbergh jóval később önkritikusabban tekintett vissza erre az időszakra. Elismerte, hogy ő és Charles a kezdeti években nem látták kellő világossággal a náci rendszer legsúlyosabb bűneit. Berg szerint Charles sokkal kevésbé tett hasonló önkritikus engedményt.

Ez nem jelenti azt, hogy Lindbergh náci ideológusként utazott volna Németországba. A rendelkezésre álló források inkább egy műszaki és katonai kérdésekre koncentráló embert mutatnak, aki saját érdeklődési területének eredményeiből túlságosan messzemenő következtetéseket vont le az egész országról. Éppen ez lett később egyik legsúlyosabb tévedésének forrása.

A német vezetés számára viszont mindegy volt, hogy Lindbergh milyen belső megfontolásból érkezik. Egy világhírű amerikai pilóta látogatása önmagában propagandaértékkel bírt. Minél nagyobb lett a tekintélye a Luftwaffe értékelésében, annál könnyebben lehetett azt a benyomást kelteni, hogy Németország sikereit maga Charles Lindbergh is elismeri. Ez a veszély 1938-ban vált igazán láthatóvá.

31. Göring kitüntetése

1938 őszén Európa már közelebb állt a háborúhoz, mint Lindbergh első németországi látogatásakor. A müncheni válság éppen lezajlott, Németország megszerezte Csehszlovákia Szudéta-vidékét, és a kontinens politikai feszültsége látványosan nőtt.

Lindbergh októberben ismét Berlinbe utazott. A német repülőipar újabb üzemeit látogatta meg, köztük a Junkers gyárait, és folytatta katonai-technikai megfigyeléseit. A város külső képe ismét erős benyomást tett rá: modern, nyüzsgő, technikailag fejlődő országot látott.

Október 18-án vacsorára hívták az amerikai nagykövetségre. A vendégek között Hermann Göring mellett német repülőgép-tervezők, katonai vezetők és diplomaták ültek. Lindbergh nem tudta, hogy külön ceremónia készül.

Göring érkezése után egy vörös dobozt vett át segédtisztjától, majd bejelentette, hogy Adolf Hitler nevében Lindberghnek adományozzák a Német Sas Érdemkeresztjét. A kitüntetést az 1927-es atlanti repülésért és a repülés fejlődéséért végzett munkájáért adták. A kereszten horogkeresztek szerepeltek, és Hitler

aláírásával ellátott okirat tartozott hozzá. Lindbergh meglepődött, de elfogadta.

Saját későbbi magyarázata szerint úgy tekintett a kitüntetésre, mint az európai diplomácia és társasági élet szokásos gesztusára. Más külföldiek, köztük Henry Ford is kaptak hasonló német kitüntetést. Nem gondolta, hogy elfogadásával politikai állásfoglalást tesz.

A történelmi környezet azonban egészen más jelentést adott az eseménynek. A kitüntetésre alig néhány héttel a müncheni válság után került sor, és kevesebb mint egy hónappal később következett a kristályéjszaka, amikor Németországban és Ausztriában zsinagógákat gyújtottak fel, zsidó üzleteket romboltak le, embereket öltek meg és tízezreket hurcoltak koncentrációs táborokba. A Smithsonian mai értékelése szerint Lindbergh nem érzékelte kellőképpen, milyen politikai jelentést kap egy ilyen kitüntetés elfogadása ebben a helyzetben. A díj később Lindbergh egyik legismertebb politikai tehertételévé vált.

Amikor egyre több bírálat érte, felmerült, hogy vissza kellene adnia. Lindbergh ezt elutasította. Úgy érvelt, hogy a kitüntetés visszaküldése önmagában sértő diplomáciai gesztus lenne, és nem változtatná meg azt,

hogyan milyen körülmények között kapta. A probléma azonban már nem az volt, hogyan értelmezte ő, hanem hogyan látta a nyilvánosság. A náci vezetés egyik legfontosabb embere személyesen tüntette ki, Hitler nevében. Ez a fénykép később újra és újra előkerült.

Az esemény azért különösen fontos Lindbergh életében, mert jól mutatja a technikai gondolkodás és a politika közötti különbséget. Ő továbbra is hajlamos volt a látogatásokat repülési és diplomáciai ügyként kezelni. Ellenfelei viszont joggal mutattak rá arra, hogy 1938 Németországában egy ilyen gesztus nem választható el a rendszertől, amely adta.

A kitüntetés önmagában még nem tette Lindberghet a náci rendszer támogatójává. Ugyanakkor hozzájárult ahhoz, hogy későbbi kijelentéseit sokan már ebben a keretben értelmezzék. Az amerikai közvélemény egy része számára a párizsi hős képe ekkor kezdett először komolyan megváltozni. A US Holocaust Memorial Museum is kiemeli, hogy a Göringtől 1938-ban kapott érdemrend később fontos előzménye lett azoknak a vitáknak, amelyek Lindbergh háború előtti politikai szerepét övezték.

Lindbergh ekkor még nem gondolta, hogy néhány év múlva a neve már nem elsősorban a Spirit of St. Louis miatt szerepel majd az amerikai újságokban. A következő korszakban nem a repülési rekordjai, hanem az Európáról, Németországról és az Egyesült Államok háborús szerepéről vallott nézetei kerültek a középpontba.

32. A nagy vita

1939 őszére Charles Lindbergh már nem csupán pilóta és műszaki szakember volt. Németországi útjai, a Luftwafféről készített értékelései és a Göringtől kapott kitüntetés után egyre gyakrabban tekintettek rá politikai szereplőként is. Amikor szeptember 1-jén Németország megtámadta Lengyelországot, majd Nagy-Britannia és Franciaország hadat üzent, az Egyesült Államokban azonnal megkezdődött a vita arról, milyen mértékben támogassa Washington a náci Németországgal szemben harcoló államokat.

Lindbergh álláspontja már a háború előtt kialakult. Németország katonai erejét rendkívül nagynak becsülte, és attól tartott, hogy egy új európai háború nem valamelyik fél gyors győzelméhez, hanem a kontinens pusztulásához vezet. Ebből azonban politikai következtetést is levont: szerinte az Egyesült Államoknak távol kell maradnia az európai konfliktustól. Ez nem azt jelentette, hogy a náci rendszer minden célját elfogadta volna; saját érvelésében elsősorban az amerikai részvétel következményeivel foglalkozott. A későbbi vita egyik alapvető kérdése éppen az lett, hogy ezzel mennyiben hagyta figyelmen kívül Németország agresszív politikáját

és a náci rendszer által elkövetett üldözéseket.

1939 szeptemberében rádióbeszédben fejtette ki álláspontját. Az előadást gondosan megírta, és több ponton saját apjának első világháborús nézeteit idézte fel. Úgy vélte, az Egyesült Államoknak elsősorban saját kontinensének védelmére kell összpontosítania, és nem szabad úgy támogatnia valamelyik hadviselő felet, hogy közben fokozatosan maga is hadviselővé válik. Beszéde nagy visszhangot váltott ki: sokan éppen azért figyeltek rá, mert 1927 óta technikai kérdésekben szinte megkérdőjelezhetetlen tekintélynek számított.

A vita ekkor még korántsem osztotta egyszerűen két táborra Amerikát. Sokan ellenezték a közvetlen katonai beavatkozást, miközben támogatták Nagy-Britannia és Franciaország gazdasági vagy katonai segélyezését. Mások attól tartottak, hogy minden egyes ilyen lépés közelebb viszi az országot a háborúhoz. Rooseveltnak a kormánya fokozatosan növelte a brit támogatást, miközben hivatalosan továbbra is azt hangsúlyozta, hogy az Egyesült Államok nem hadviselő fél.

Lindbergh egyre inkább az utóbbi politika ellenzője lett. 1940 őszén kapcsolatba került az America First Committeevel, amely az amerikai hadba lépés ellen

szerveződött. Az országos szervezet gyorsan növekedett, és fénykorában mintegy 800 ezer tagot, valamint több száz helyi csoportot mondhatott magáénak. Lindbergh lett a legismertebb szónoka.

Az America First nem volt egységes ideológiai mozgalom. Konzervatívok, liberálisok, diákok, üzletemberek és régi progresszívek egyaránt megjelentek benne. Ugyanakkor szélsőjobbboldali és antiszemita szereplők is igyekeztek kapcsolódni hozzá, ami folyamatos problémát jelentett a szervezet vezetésének. Lindbergh maga is érzékelte ezt. Amikor 1941 májusában a Madison Square Gardenben rendezett nagygyűlésen egy ismert szélsőjobbboldali politikai aktivista jelent meg, azt tanácsolta, hogy az America First határozottan határolódjon el tőle.

A mozgalom legfontosabb üzenete mégis az maradt, hogy az Egyesült Államoknak nem kellene katonai úton beavatkozni az európai háborúba. Lindbergh ezt saját repülési tapasztalataira és németországi megfigyeléseire építette. Azt állította, hogy Németország légierije rendkívül erős, Nagy-Britannia inváziója pedig szerinte csak hatalmas amerikai katonai részvétellel lenne elképzelhető.

Ezzel szemben Rooseveltt és az intervenciót támogató politikusok úgy érveltek, hogy Nagy-Britannia összeomlása közvetlenül veszélyeztetné az Egyesült Államok biztonságát. A náci Németország már Lengyelország, Dánia, Norvégia, Hollandia, Belgium és Franciaország ellen is háborút indított, ezért a vita egyre kevésbé szólt egy távoli európai konfliktusról.

Lindbergh és Rooseveltt személyes viszonya közben tovább romlott. Kettejük között már az 1934-es légiposta-válság idején konfliktus alakult ki, most pedig alapvetően eltérően ítélték meg az európai helyzetet. Rooseveltt 1941-ben nyilvánosan az első világháborús appeasement híveihez hasonlította Lindberghet, aki ezt személyes sértésként értelmezte.

Áprilisban ezért lemondott az Army Air Corps Reserve ezredesi rangjáról. Úgy vélte, ha megtartja megbízatását egy olyan elnök alatt, aki nyilvánosan megkérdőjelezte magatartását, saját önbecsülését adja fel. A döntés politikai tiltakozás volt, de néhány hónappal később katonai pályájára is komoly hatást gyakorolt.

1941 nyarán Lindbergh már az amerikai közélet egyik legvitatottabb embere lett. Ugyanaz a név, amelyet 1927-ben szinte egyöntetű ünneplés vett körül, most

élesen megosztotta a közvéleményt. A legsúlyosabb konfliktus azonban még előtte állt.

HÁTTÉRGYÁR

33. Des Moines

szeptember 11-én az America First Committee nagygyűlést rendezett az iowai Des Moines-ban. Ugyanezen az estén Rooseveltré rádióbeszédében reagált a német tengeralattjárók és amerikai hadihajók közötti incidensekre, és azt állította, hogy Hitler hadjáratot indított az Atlanti-óceán ellenőrzéséért. Az America First rendezvényének közönsége előbb ezt a beszédet hallgatta meg, majd Lindbergh lépett a mikrofonhoz.

Beszédének címe az volt: „Kik a háborús uszítók?” Lindbergh három csoportot nevezett meg, amelyek szerint az Egyesült Államokat a háború felé terelik: a brit kormányt, a Rooseveltré-adminisztrációt és „a zsidókat”. Ez utóbbi rész vált beszédének legsúlyosabb és legtartósabb következményű elemévé.

Lindbergh először elítélte a németországi zsidóüldözést. Ezután azonban azt állította, hogy az amerikai zsidóság túl nagy befolyást gyakorol a sajtóra, rádióra, filmiparra és kormányzatra, és ezt a háborús politika ösztönzésére használja. Ezek a kijelentésekkorabeli antiszemita összeesküvés-elméletekre és kollektív általánosításokra épültek. Az Egyesült Államok Holokauszt Emlékmúzeuma

a beszédet egyértelműen antiszemita érvelésként értékeli.

A reakció azonnali volt. Újságok, politikusok és közéleti szereplők támadták Lindberghet, sokan pedig azt állították, hogy a beszéd átlépte az izolacionizmusról szóló legitim politikai vita határát. Az America First vezetésében is válság alakult ki. Bár a szervezet hivatalosan nem tette magáévá Lindbergh megfogalmazását, nem határolódott el tőle nyíltan; inkább azt állította, hogy a beszédet ellenfelei torzítják.

Lindbergh maga nem vonta vissza szavait. Berg életrajza szerint azt mondta, állításait igaznak és mérsékelten megfogalmazottnak tartja. Felmerült benne, hogy kilép az America Firstből, végül azonban maradt, miközben jelezte, hogy a Des Moines-i beszéd az ő személyes álláspontját fejezi ki.

Ez a makacsság jellegzetes volt rá. Ugyanaz a tulajdonság, amely egykor lehetővé tette számára, hogy a tapasztaltabb repülősök kételyei ellenére egyetlen motorral induljon el Párizs felé, most politikai téren egészen más következményekkel járt. Lindbergh hajlamos volt úgy tekinteni saját következtetéseire, mint amelyek gondos megfigyelésből és logikából származnak,

ezért a közvélemény heves reakcióját gyakran nem a következtetés hibájaként, hanem érzelmi vagy politikai torzításként értelmezte.

Az America First vezetői azt tanácsolták neki, hogy következő beszédeiben ne térjen vissza a Des Moines-i kijelentésekre. Október 3-án Fort Wayne-ben már ismét Rooseveltt politikáját és az amerikai hadba lépés veszélyét támadta. Közben egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy maga is belefáradt a közéleti szerepbe. Berg feljegyzi, hogy beszédeiben hangsúlyozta: a politikai élet nem ambíciója, és nem élvezi azt az életet, amelyet az America First országos szónokaként folytat. A Des Moines-i beszéd azonban már nem volt visszavonható.

Lindbergh későbbi megítélésében ez az esemény legalább akkora jelentőségre tett szert, mint németországi látogatásai. Kritikusai számára bizonyítékká vált arra, hogy politikai gondolkodásában nem csupán izolacionizmus, hanem faji és antiszemita előfeltevések is jelen voltak. Támogatói közül egyesek továbbra is úgy értelmezték, hogy elsősorban a háborúba való amerikai belépést próbálta megakadályozni.

A források alapján azonban maga a beszéd nem hagy sok kétséget abban, hogy Lindbergh kollektív

kategóriaként beszélt az amerikai zsidóságról, és politikai, kulturális befolyását veszélyforrásként ábrázolta. Ez a megfogalmazás túlmutatott azon, hogy egyes szervezetek vagy személyek háborúpárti álláspontját kritizálja. A vita egyre keserűbb lett, de történelmi értelemben már csak néhány hónapja maradt. december 7-én ugyanis egyetlen esemény alapjaiban változtatta meg az amerikai közvéleményt és Lindbergh helyzetét is.

34. Pearl Harbor

december 7-én Lindbergh rádióból értesült arról, hogy Japán megtámadta Hawaiiit és a Fülöp-szigeteket. Első reakciója hitetlenkedés volt. A Fülöp-szigetek elleni támadást elképzelhetőnek tartotta, Pearl Harbort azonban nem. Naplójában azt próbálta megérteni, hogyan juthatott a japán flotta olyan közel Hawaiihoz, hogy nagy erejű légitámadást indíthasson.

A támadás pillanatok alatt értelmetlenné tette az America First korábbi célját. Az Egyesült Államok már nem azt mérlegelte, belépjen-e a háborúba. Megtámadták.

Lindbergh másnap nyilatkozatot adott ki. Azt írta, hogy bármilyen véleményt vallott valaki a korábbi kormányzati politikáról, most az országot fegyveres támadás érte, ezért egységesen kell válaszolnia. Saját naplójában azt is rögzítette: ha kongresszusi képviselő lenne, megszavazná a hadüzenetet.

Ez fontos választóvonal volt. Lindbergh nem változtatta meg utólag korábbi véleményét arról, hogy Roosevelttel politikája közelebb vitte Amerikát a háborúhoz, de ettől kezdve nem kérdőjelezte meg, hogy a háborút

meg kell vívni. Az America First Committee néhány nappal később feloszlott, miután Németország és Olaszország is hadat üzent az Egyesült Államoknak.

Lindbergh azonnal részt akart venni a háborús erőfeszítésben. Problémát jelentett azonban, hogy néhány hónappal korábban látványosan lemondott tartalékos tiszti megbízatásáról. Most nem egyszerűen vissza lehetett hívni aktív szolgálatra.

Megpróbálta elérni, hogy ismét katonai feladatot kaphasson. Roosevelts kormánya azonban nem kívánta visszahelyezni katonai rangjába. A konfliktus mögött nemcsak politikai nézetkülönbség állt, hanem évek óta tartó személyes feszültség is. A Smithsonian összegzése szerint Lindbergh Pearl Harbor után kérte visszahelyezését, de ezt nem engedélyezték.

Ez furcsa helyzetet teremtett. Amerika egyik legtapasztaltabb és legismertebb pilótája háborúban akart repülni, de katonai szolgálatra nem fogadták vissza. Lindbergh ezért más utat keresett.

Először a repülőgépiparban próbált munkát kapni. Végül Henry Ford kínált számára lehetőséget a Willow Run-i bombázógyárban, ahol a Ford Motor Company B-24 Liberatorokat épített. Az üzem hatalmas méretű

ipari vállalkozás volt, amely az amerikai gazdaság háborús átállásának egyik jelképévé vált. Lindbergh elfogadta az ajánlatot, és a gyártás, konstrukció és berepülés kérdéseiben kezdett dolgozni.

A feladat hasznos volt, de nem elégítette ki. Lindbergh pilóta maradt, és egyre inkább azt akarta látni, hogyan működnek a repülőgépek valódi harci körülmények között. Civilként végül lehetőséget kapott arra, hogy a hadszíntérre utazzon. A férfi, akit 1941-ben sokan még az amerikai háborús erőfeszítés ellenfelének tekintettek, három évvel később már a Csendes-óceánon amerikai vadászpilóták között dolgozott.

35. Vissza a pilótafülkébe

1944-ben Charles Lindbergh technikai tanácsadóként érkezett a Csendes-óceán térségébe. Hivatalosan civil volt, feladata pedig a repülőgépek teljesítményének és hatótávolságának javítása. Először F4U Corsair egységekkel dolgozott, majd P-38 Lightning vadászgépekkel repült. A Smithsonian szerint módszereivel jelentősen növelni lehetett a P-38 hatótávolságát, mert más motorbeállításokra és takarékosabb repülési eljárásokra tanította a pilótákat.

Ebben különös módon visszatért 1927 tapasztalata. Lindbergh egész pályáját végigkísérte az üzemanyag-fogyasztás iránti szinte megszállott érdeklődés. A Spirit of St. Louisnál minden fontot és minden gallon benzint kiszámolt, most pedig ugyanazokat az alapelveket alkalmazta jóval nagyobb teljesítményű katonai gépeken.

A fiatal vadászpilóták eleinte nem mindig tudták, mit kezdjenek a negyvenes éveiben járó civil tanácsadóval. Nevét természetesen mindenki ismerte, de a Spirit of St. Louis repülése számukra már egy korábbi korszakhoz tartozott. Lindbergh azonban hamar bizonyította, hogy nem csupán történelmi híresség. Repülési tudása,

műszaki érzéke és fegyelme továbbra is kivételes volt.

Tanácsadói szerepe fokozatosan átlépte az eredeti kereteket. Harci bevetéseken kezdett részt venni, noha civil státusza miatt ezt elvileg nem erre tervezték. Májusban és júniusban Corsair-bevetéseken repült, később P-38-assal is harci feladatokat teljesített. A National Air and Space Museum adatai szerint több tucat harci küldetésben vett részt, és saját módszereivel a bombaterhelés, illetve a hatótávolság növelésén is dolgozott.

július 28-án a 433. vadászszázaddal repült Amboina térségében. A levegőben japán repülőgéppel találkoztak. Lindbergh P-38-asával szemből támadott, és tüzet nyitott. A két gép olyan gyorsan közeledett egymáshoz, hogy az ütközés veszélye is felmerült; végül Lindbergh meredeken kitért, a japán gép pedig lezuhant. A táborban gyorsan elterjedt, hogy lelőtt egy ellenséges gépet. Ő maga később inkább önvédelemként beszélt az esetről.

A háború azonban másféle benyomásokat is tett rá. Új-Guineában és Biakon közelről látta a harcok következményeit: holttesteket, kifosztott katonákat, barlangokban maradt halottakat és olyan eseteket,

amikor amerikai katonák embertelenül bántak az ellenség testével. Naplójában feljegyezte, hogy a gyilkolást a háború részének tekinti, a halottak meggyalázását azonban szégyenteljesnek tartotta.

Ezek az élmények hosszabb távon is hatottak rá. Lindbergh addigi életének egyik központi hite az volt, hogy a technika fejlődése alapvetően kitágítja az ember lehetőségeit. A repülőgép összekötötte a kontinenseket, az orvosi műszerek életet menthettek, a modern mérnöki munka korábban elképzelhetetlen feladatokat tett megoldhatóvá. A háborúban viszont ugyanennek a technikai fejlődésnek a másik oldalát látta.

A nagy hatótávolságú repülőgép nemcsak leveleket vagy utasokat szállított. Bombát is.

A pontos navigáció nemcsak óceánokat kötött össze. Célpontokat is elérhetővé tett.

Lindbergh nem fordult el a technikától, de egyre kevésbé hitt abban, hogy a fejlődés önmagában az emberiség javát szolgálja. Ez a kétely a háború után meghatározó szerepet kapott életében.

Politikai múltját ugyanakkor a háborús szolgálat sem törölte el. Des Moines, a Göringtől kapott kitüntetés és

az America First időszaka továbbra is része maradt megítélésének. Ugyanakkor az is tény, hogy Pearl Harbor után az amerikai háborús erőfeszítést támogatta, repülőgépgyártásban dolgozott, majd a Csendes-óceánon amerikai katonai egységek mellett szolgált.

1945-re Lindbergh személyes története különös ívet írt le. Néhány évvel korábban a német légierő erejéről próbálta meggyőzni Amerikát, majd az amerikai hadba lépés ellen kampányolt. Most ugyanannak a háborúnak egyik távoli frontján repült harci gépekkel.

Az európai háború végén még egyszer visszatért Németországba is. Ott már nem a látványosan fejlődő repülőgépgyárakat és az olimpiai Berlin díszleteit látta, hanem a diktatúra vereségének és pusztításának következményeit. Az 1936-ban csodált technikai erőből romok maradtak. És Lindbergh számára egyre nehezebbé vált különválasztani azt, amit a gépek fejlődésében csodált, attól, amire az emberek ezeket a gépeket használták.

36. A romok között

1945 tavaszán Lindbergh ismét Németországba jutott. Nyolc évvel korábban még a náci rendszer látványosan fejlődő repülőgépiparát, rendezett gyárait és új típusait figyelte. Most szétbombázott városokat, összeomlott üzemeket és egy olyan országot látott, amelynek katonai ereje teljes vereséget szenvedett.

A legnagyobb hatást nem a romok tették rá, hanem az, amit a német fegyvergyártás háttéréről megtudott. Nordhausen térségében megtekintette a V-2 rakéták föld alatti gyártásának helyszíneit. A Mittelbau-Dora táborrendszer rabjait kényszermunkával használták fel az alagutak építésére és a fegyvergyártásra; a körülmények olyan súlyosak voltak, hogy foglyok ezrei haltak meg éhezés, betegség, kivégzés és embertelen munkakörülmények következtében. Az amerikai csapatok 1945 áprilisában szabadították fel a térséget.

Lindbergh számára a látottak közvetlenül kapcsolódtak ahhoz a technikai világhoz, amelyet egész életében csodált. A V-2 műszaki szempontból rendkívüli teljesítmény volt: olyan rakéta, amelynek fejlesztése már az űrrepülés korszakát előlegezte meg. A gyártás körülményei viszont megmutatták, milyen kevés erkölcsi

tartalmat hordoz önmagában a technikai haladás. A legmodernebb szerkezeteket olyan üzemekben készítették, ahol foglyokat dolgoztattak halálra. A Mittelbau-rendszerben a V-1 és V-2 mellett számos más katonai projekthez is alkalmaztak kényszermunkát.

Lindbergh háború utáni gondolkodásában egyre gyakrabban jelent meg ez az ellentmondás. Korábban hajlamos volt arra, hogy a technikai fejlődést önmagában civilizációs eredménynek lássa. A repülőgép összekötötte a kontinenseket, a rakéta új földrajzi és tudományos lehetőségeket nyitott, az orvosi műszerek meghosszabbíthatták az életet. A háború azonban azt mutatta meg számára, hogy ugyanezek az eszközök ipari méretű pusztítás szolgálatába is állíthatók.

Németországban azt is látta, mennyire félrevezető volt az a kép, amelyet a harmincas évek látogatásai során kapott. Akkor gyárat, mérnököket, rendezett repülőtereket és fegyelmezett szervezést mutattak neki. A háború végén már világosabbá vált, milyen rendszer működött mindezek mögött. Anne később nyíltabban elismerte, hogy mindketten túlságosan vakok voltak a náci rendszer legsúlyosabb bűneire. Lindbergh ennél jóval kevésbé volt hajlandó felülvizsgálni saját háború előtti ítéleteit. Berg szerint később is kitartott amellett,

hogy az amerikai beavatkozás ellenzése stratégiailag helyes volt, és inkább azt hangsúlyozta, hogy Németország legyőzése után a Szovjetunió vált Európa meghatározó katonai hatalmává.

Ez a magyarázat nem oldotta fel korábbi politikai szerepének problémáit. A náci Németországról kialakított ítélete nem csupán katonai becslés volt. Az America First időszakában arra is felhasználta, hogy érveljen az amerikai hadba lépés ellen, Des Moines-ban pedig antiszemita általánosításokat tett. A háború utáni ismeretek fényében ezek a kijelentések még súlyosabb megvilágításba kerültek.

Lindbergh azonban saját gondolkodásában más következtetéshez jutott. A háború után már nem amerikai elszigetelődést sürgetett. Ellenkezőleg: a Szovjetunió terjeszkedésétől tartva tartós amerikai szerepvállalást támogatott Európában. 1949-ben arról írt Stuart Symington légügyi miniszternek, hogy Nyugat-Európa védelme érdekében Németország újjáépítésére és katonai erejére is szükség lehet. A Truman-doktrínát és az amerikai nemzetközi szerepvállalást is támogatta.

Ez jelentős változás volt az 1940-41-es álláspontjához képest. Lindbergh azonban ezt nem korábbi nézetei

megtagadásaként, hanem a körülmények megváltozására adott válaszként értelmezte. Európában új hatalmi egyensúly alakult ki, és szerinte az Egyesült Államok már nem vonulhatott vissza.

A háború így kétféle örökséget hagyott rá. Politikai megítélését tartósan megterhelte, ugyanakkor saját világszemléletét is megváltoztatta. A technika többé nem jelentett automatikusan haladást. Egy repülőgép vagy rakéta értékéről nem lehetett többé pusztán sebesség, hatótávolság és teljesítmény alapján dönteni.

37. Visszatérés Amerikába

A háború végével Lindbergh lassan visszakerült az amerikai intézményrendszerbe. Rooseveltt 1945 áprilisában meghalt, és ezzel eltűnt az a személyes-politikai konfliktus is, amely éveken át akadályozta katonai rehabilitációját. Lindbergh azonban nem próbálta egyszerűen visszaszerezni 1927-es népszerűségét. Az America First időszak után tudta, hogy az a közmegegyezés, amely egykor körülvette, végleg megszűnt.

Szakmai tekintélyét viszont senki sem kérdőjelezhette meg könnyen. A háború során repülőgépgyártásban dolgozott, harci egységeknél szerzett tapasztalatokat, és olyan műszaki eljárásokat vezetett be, amelyek növelték a vadászgépek hatótávolságát. A légierő és a repülőgépipar ezért továbbra is számított rá.

A negyvenes évek végén ismét hosszú ellenőrző és tanácsadói utakat végzett. A repülés azonban már nem ugyanazt jelentette számára, mint húsz évvel korábban. A modern gépek gyorsabbak, biztonságosabbak és kényelmesebbek lettek, a navigáció egyre inkább műszerekre és rádióra épült. Lindbergh Anne-nak azt írta, hogy a világ átrepülése elveszítette korábbi

rendkívüliségét: kontinensek és óceánok leküzdése már sokszor csupán annak kérdése, merre fordítják a repülőgép orrát. Úgy érezte, a repülés mint „művészet” fokozatosan a hatékonyság tudományává alakul.

Ez különös felismerés volt attól az embertől, aki mindenkinél többet tett a folyamat felgyorsításáért. Az 1927-es repülés egyik legfontosabb következménye éppen az lett, hogy növelte a közvélemény bizalmát a légi közlekedésben. Mire Lindbergh középkorú lett, a repülőgép már nem rendkívüli vállalkozók eszköze volt, hanem üzletemberek, turisták és családok közlekedési eszköze.

Közben családja is növekedett. Anne 1945 októberében megszülte hatodik gyermeküket, Reeve-et. A Lindberghek hosszabb idő után először próbáltak valamiféle állandó családi életet kialakítani.

Anne saját írói pályája is mind fontosabbá vált. Már nem egyszerűen Charles Lindbergh feleségeként jelent meg a könyvpiacon. Naplói, útirajzai és esszéi önálló olvasótábort szereztek neki. A házasságon belül azonban ez nem jelentett teljes egyensúlyt. Charles továbbra is sok időt töltött távol, erősen szabályozta saját életét és környezetét, és családjától is nagy önállóságot követelt.

Az ötvenes években Lindbergh ismét intézményes elismerést kapott. Dwight D. Eisenhower elnöksége alatt katonai rangját is rendezték, és 1954-ben a légierő tartalékos dandártábornokává nevezték ki. Ugyanebben az évben megjelent *The Spirit of St. Louis* című könyve, amelyben jóval részletesebben írta meg az 1927-es repülés történetét, mint korai kötetében.

A könyvért 1954-ben Pulitzer-díjat kapott. Ez bizonyos értelemben kulturális rehabilitációt is jelentett. A politikai viták nem tűntek el, de Lindbergh ismét saját legerősebb történetével került a középpontba: a repüléssel. Ő azonban ekkor már egyre kevésbé akart 1927-ből élni.

Figyelmét fokozatosan más kérdés kezdte lekötni. A gépek világából a természet felé fordult.

38. A pilótából természetvédő

Első pillantásra különösnek tűnhet, hogy Charles Lindberghből az 1960-as évekre elkötelezett természetvédő lett. Életének első felét motorok, repülőgépek, ipari fejlesztések és új technológiák határozták meg. Éppen ő volt annak a korszaknak egyik jelképe, amely a természet határainak legyőzésében látta az emberiség fejlődését.

A változás azonban lassan és következetesen alakult ki. Lindbergh egyre erősebben érezte, hogy a technikai civilizáció azzal fenyeget, hogy elpusztítja azt a világot, amelyet kényelmesebbé és hozzáférhetőbbé tesz. A repülőgép segítségével olyan helyeket látott, amelyeket korábban csak nehezen lehetett elérni, ugyanakkor azt is megfigyelte, milyen gyorsan tűnnek el erdők, állatfajok és hagyományos kultúrák.

A hatvanas években természetvédelmi ügyekben már kormányokhoz és államfőkhöz fordult. Indonéziában különösen a jávai orrszarvú fennmaradása foglalkoztatta. Ujung Kulon térségében heteket töltött a dzsungelben, helyi és külföldi kutatókkal találkozott, majd az indonéz vezetésnél sürgetett szigorúbb védelmet. Berg szerint

látogatása után a hatóságok valóban erősítettek egyes orvvadászat elleni intézkedéseken.

A Fülöp-szigeteken hasonló szerepet vállalt. 1969-ben Ferdinand Marcos elnökkel találkozott, majd Mindorón a tamarau, a szigeten őshonos törpebivaly védelmét támogatta. Lindbergh nyilvánosságát ebben az esetben tudatosan használta: ha egy világhírű pilóta személyesen utazik egy veszélyeztetett állat élőhelyére, az olyan politikai figyelmet teremthet, amelyet helyi természetvédők önmagukban nehezebben érnének el. A Fülöp-szigeteki kormány később nagy védett területet jelölt ki a tamarau számára.

A majomevő sas – a ma inkább fülöp-szigeteki sasként ismert faj – megmentése szintén érdekelte. Évtizedek után még rádiós szereplést is vállalt természetvédelmi célból, noha hosszú időn keresztül kerülte a nyilvánosságot.

Ezek az utak nem pusztán egzotikus kirándulások voltak. Lindbergh számára fokozatosan világnézeti kérdéssé vált, milyen kapcsolatban áll egymással technika és élővilág. Már nem hitte, hogy minden problémát újabb géppel lehet megoldani. A modern ember képes volt a világ szinte bármely pontjára eljutni,

de közben éppen azokat a helyeket változtatta meg vagy pusztította el, amelyekért érdemes volt odautazni.

Nem fordult szembe a tudománnyal. Továbbra is érdekelte az orvostudomány, és még korábbi, Alexis Carrel-lel végzett szervperfúziós munkájának továbbfejlesztésével is foglalkozott. A hatvanas években új perfúziós berendezést tervezett, miközben vezető szívsebészekkel és kutatókkal tartott kapcsolatot.

A két érdeklődés nem ellentmondásként létezett benne. Lindbergh egyre inkább azt kereste, hogyan lehet a technikai tudást úgy használni, hogy közben ne veszítse el az ember kapcsolatát a természeti világgal.

1973-ban gyermekkori minnesotai otthonának közelében azt mondta hallgatóságának, hogy civilizációjuk legújabb előrelépését inkább a természetvédelmi park jelképezi, mint a műholdak vagy az űrutazás. Ez különösen erős mondat volt attól az embertől, aki egykor a technikai jövő egyik legismertebb szimbóluma lett. A fiatal Lindbergh azzal vált híressé, hogy géppel győzte le a természet egyik akadályát. Az idős Lindbergh egyre inkább attól tartott, hogy közben maga az ember válik a természet legnagyobb veszélyévé.

39. Az ember, aki eltűnt a saját családjából

Lindbergh háború utáni életének hosszú ideig volt egy olyan része, amelyet sem az amerikai közvélemény, sem Anne, sem hivatalos életrajzírói nem ismertek teljes egészében. Gyakori európai útjai során több, Anne-től független kapcsolata alakult ki. Ezek közül néhány tartós volt, és gyermekek is születtek belőlük.

Ez a történet csak Lindbergh 1974-es halála után évtizedekkel vált nyilvánossá. A Berg-életrajz, amely a kilencvenes években jelent meg, még nem ismerhette teljesen azokat az adatokat, amelyeket később DNS-vizsgálatok és családi dokumentumok támasztottak alá. Ezért ezen a ponton a később feltárt forrásokat is figyelembe kell venni.

A legismertebb kapcsolat a müncheni Brigitte Hesshaimerrel alakult ki. Lindbergh az ötvenes évek végétől rendszeresen találkozott vele, és kapcsolatukból három gyermek született. Később kiderült, hogy Brigitte testvérével, Mariettával is kapcsolata volt, amelyből további gyermekek születtek. Más európai kapcsolatból is származott gyermeke. A családok létezését sokáig szigorú titok övezte.

Lindbergh sajátos rendszert alakított ki. Látogatta ezeket a családokat, anyagilag támogatta őket, de nyilvánosan nem ismerte el apaságát. A gyermekek számára sem úgy létezett, mint egy hagyományos apa. Gyakran egy másik név vagy különleges családi szerep mögé rejtette kilétét, és életét több, egymástól elkülönített világ között szervezte.

A titok különös fényt vet arra az emberre, aki egész életében rendkívüli jelentőséget tulajdonított a fegyelemnek, az ellenőrzésnek és a családi kötelességnek. Anne-nel kötött házassága továbbra is fennmaradt, közös otthonaik, gyermekeik és hosszú történetük összekötötte őket. Ugyanakkor Charles olyan külön életet is kialakított, amelyről felesége feltehetően nem rendelkezett teljes ismerettel.

A Berg által ismert anyagok már utaltak arra, hogy a házasság nem felelt meg a nyilvánosság egykori „mesebeli románc” képének. Anne-nek is volt érzelmileg jelentős kapcsolata más férfival, Charles pedig gyakran hónapokat töltött távol családjától. Berg Anne házasságát örömmel, kötődéssel, haraggal és elfojtásokkal teli, bonyolult kapcsolatként mutatta be. A később napvilágra került európai családok azonban ezt a képet lényegesen tovább árnyalták.

Lindbergh egész életében különösen erősen őrizte saját magánéletét. Gyerekkora óta hajlamos volt külön világokat fenntartani, amelyek között kevés átjárást engedett. A világhír ezt a tulajdonságot még inkább megerősíthette. Évtizedeken át megtanulta, hogyan lehet útvonalakat eltitkolni, váratlanul utazni, újságírókat elkerülni, levelezést ellenőrizni és információkat szűk körben tartani. Ugyanezeket a képességeket magánéletének elrejtésére is használta.

Az európai családok története ezért nem egyszerűen botrányos utólagos adalék Lindbergh életrajzához. Fontos része annak a kérdésnek, amely egész életén végighúzódik: mennyi ismerhető meg abból az emberből, aki a 20. század egyik legtöbbet fényképezett és legtöbbet figyelt személyisége volt? Lindbergh 1927 után szinte kétségbeesetten próbálta megőrizni saját életének egy részét a nyilvánosság elől. A végén többet sikerült elrejtene, mint bárki gondolta.

40. Maui

Charles Lindbergh életének utolsó évtizedében Hawaii egyre fontosabb helyet foglalt el. 1968-ban jutott el először Maui keleti partvidékére, Hana és Kipahulu környékére. A táj elszigeteltsége azonnal megragadta: a keskeny út, a vízesések, az esőerdő, a vulkanikus sziklák és az óceán közelsége olyan világot kínált, amelyből hiányzott mindaz, amitől egész felnőtt életében menekült. Kevés ember, kevés infrastruktúra és még kevesebb nyilvánosság.

Barátja, Sam Pryor Kipahuluban élt egy nagyobb birtokon. Lindbergh hamarosan maga is földet vásárolt a közelben, majd egyszerű házat építtetett. Az Argonautának nevezett épület nem luxusrezidencia volt. Három kisebb hálószoba, kevés technikai kényelem és hosszú ideig még vezetékes elektromos áram sem tartozott hozzá. Anne sokkal nehezebben barátkozott meg a hellyel. Az elszigeteltséget, amely Charles számára szabadságot jelentett, ő időnként inkább kényelmetlenségnek és magánynak érezte.

Lindbergh számára azonban Kipahulu lassan valódi otthonná vált. Évente egyre hosszabb időt töltött ott, és bekapcsolódott a környék természetvédelmi ügyeibe.

Anne-nel együtt támogatták olyan területek megvásárlását, amelyek később a Haleakalā Nemzeti Park bővítését segítették. Kapcsolatba került a Nature Conservancy munkájával is, és ismertségét arra használta, hogy pénzt és politikai figyelmet szerezzen természetvédelmi célokra.

Ebben a korszakban különös módon találkozott Lindbergh életének két végpontja. Huszonöt évesen azért vált világhírűvé, mert bebizonyította, hogy a technika segítségével az ember legyőzheti a földrajzi távolságot. Idősen egyre inkább azért dolgozott, hogy megmaradjanak azok a helyek, amelyeket a technika által felgyorsított civilizáció még nem változtatott meg teljesen.

Kipahuluban a halál gondolata is egyre gyakrabban foglalkoztatta. 1972 őszén egy rutin orvosi vizsgálat során kóros nyirokcsomót találtak nála. A vizsgálatok limfómát igazoltak. Lindbergh sugárkezelést kapott, amely erősen megviselte: lefogyott, vérszegénnyé vált és hosszabb ideig gyenge maradt. Betegségét még saját gyermekei előtt is sokáig titkolták, utazások során összeszedett fertőzésről beszéltek.

Mauin azonban valamennyire megerősödött. Napozott, sétált, dolgozott, és közben egyre tudatosabban készült arra, hogy élete nem tart sokáig. Egyik reggel megkérdezte Sam Pryortól, hol szeretne majd nyugodni. Barátja megmutatta neki a Ho'omau gyülekezeti templom melletti kis temetőt. Lindbergh azonnal tudta, hogy ő is ott szeretne sírhelyet.

A választás tökéletesen illett hozzá. Nem Arlington, nem Washington, nem valamelyik repülési emlékhely. Egy kis templom az óceán fölött, távol a városoktól.

41. Az utolsó repülés

1974 nyarára Lindbergh állapota gyorsan romlott. A rák mellett fertőzések és tüdőgyulladás is nehezítette kezelését, és augusztusban ismét kórházba került New Yorkban. Az orvosok már nem tudtak gyógyulást ígérni.

Lindbergh ekkor is úgy viselkedett, mintha egy bonyolult repülést készítené elő. Rendezte kéziratait, végrendeletét, családi ügyeit és temetésének részleteit. Kiadójának, William Jovanovichnak átadta készülő önéletrajzi írásainak jelentős részét, és azt kérte, halála után szerkessze kötetbe az anyagot. Amikor állapota tovább romlott, közölte családjával, hogy vissza akar menni Mauira.

Az orvosok ellenezték a tervet. Úgy vélték, akár a repülőúton is meghalhat. Lindbergh azonban úgy gondolta, az orvostudomány eljutott addig a pontig, ameddig számára hasznos lehetett. Innen már nem orvosi, hanem személyes döntés következett. Azt mondta: inkább él két napot Mauin, mint két hónapot egy New York-i kórházban.

1974 augusztusában ezért még egyszer átrepülte az Egyesült Államokat és a Csendes-óceánt. Már hordágyon

vitték fel a menetrend szerinti repülőgépre. Anne, valamint fiai közül Jon és Scott kísérték. Az út közben Lindbergh többnyire aludt, de amikor feltűntek a Hawaii-szigetek, láthatóan felélénkült. A kapitány felajánlotta, hogy érkezés előtt kerülőt tesznek Maui fölé, Lindbergh azonban visszautasította: a többi utasnak is van menetrendje, nem akarta miattuk késleltetni őket.

Kipahuluban még maga tervezte meg temetésének részleteit. Meghatározta a sír helyét, méretét és vízelvezetését, kiválasztotta a sírkövet, sőt a felirat betűtípusát is. A kövön a 139. zsoltár egyik részlete kapott helyet, amely a hajnal szárnyairól és a tenger legtávolabbi részéről szól.

A szertartásra sem akart hosszú méltatást. Több vallási és filozófiai hagyományból választott szövegeket, mert úgy gondolta, egyik kultúra vagy vallás sem birtokolja kizárólag az igazságot. Hawaii énekeket kért, és azt is, hogy a helyiek közül kerüljenek ki azok, akik sírját elkészítik és koporsóját viszik.

Charles Lindbergh 1974. augusztus 26-án halt meg Mauin, hetvenkét évesen.

Temetése szándékosan egyszerű volt. A Ho‘omau templom melletti temetőben helyezték földbe. A későbbi megemlékezés sem szólt részletesen a Spirit of St. Louisról, az atlanti repülésről, a kitüntetésekről vagy a világhírről. Anne azt szeretne volna, ha éppen az történik, amit Charles kért: a halálban legalább megszűnjön az a nyilvános szerep, amely ötven éven át követte. A férfi, akinek életét az egyik legnagyobb repülőtéri tömeg ünneplése változtatta meg, végül néhány tucat ember jelenlétében került sírba.

42. Hős és tehertétel

Lindbergh halála után sem alakult ki róla egyszerű történelmi kép. Repülési teljesítményének jelentősége kevésbé vitatható. 1927-es útja nem az első atlanti repülés volt, de ő teljesítette először egyedül és megállás nélkül a New York–Párizs útvonalat. A Smithsonian értékelése szerint a siker alapvetően hozzájárult az amerikai repülés iránti érdeklődés gyors növekedéséhez, és Lindbergh később közvetlenül is szerepet vállalt kereskedelmi légitársaságok útvonalainak, infrastruktúrájának és technikai rendszerének kialakításában.

A Spirit of St. Louis önmagában is történelmi tárggyá vált. Lindbergh 1928-ban a Smithsoniannak adta a gépet, amely azóta az amerikai repüléstörténet egyik legismertebb kiállítási darabja.

Életének későbbi szakaszai azonban lehetetlenné teszik, hogy kizárólag az 1927-es hőstörténeten keresztül értékeljük. Németországi kapcsolata, a Göringtől átvett kitüntetés, az America Firstben betöltött szerepe és különösen az 1941-es Des Moines-i beszéd súlyos kérdéseket hagytak maguk után. A United States Holocaust Memorial Museum a beszéd antiszemita

állításait egyértelműen a zsidó befolyásról szóló összeesküvés-elméletek közé sorolja. Lindbergh Nagy-Britanniát, Rooseveltt kormányát és a zsidókat nevezte a háborúba lépést ösztönző fő csoportoknak, miközben kollektív politikai és médiabefolyást tulajdonított az amerikai zsidóságnak.

Ugyanakkor az sem felel meg a történeti forrásoknak, ha egyszerűen náci politikai szereplőként írjuk le. A Smithsonian mai összegzése különbséget tesz Lindbergh antiszemita és eugenikai nézetei, valamint a náci rendszerhez való viszonya között: a múzeum szerint nem volt náci, és a háború után elítélte a nácizmus bűneit, miközben politikai és társadalmi nézetei továbbra is súlyosan terhelik örökségét.

Ez a kettősség végigkísérte életét. A Csendes-óceánon amerikai harci repüléseken vett részt, és műszaki tudásával hozzájárult a P-38-asok hatótávolságának növeléséhez. A háború után pedig ismét fontos szerepet vállalt a repülés fejlesztésében.

Később ugyanaz az ember, aki életének első felében a technikai haladás jelképének számított, annak korlátairól kezdett beszélni. Természetvédőként veszélyeztetett állatfajok és élőhelyek megmentésében vett részt,

miközben továbbra is érdeklődött az orvosi és technikai kutatás iránt. Berg életrajzának egyik központi paradoxona éppen ez: Lindbergh idővel úgy érezte, hogy annak a technikai civilizációnak, amelynek létrejöttét ő maga is segítette, egyensúlyt kell találnia a természeti világgal.

Magánéletének utólag feltárt története újabb réteget adott ehhez a képhez. A Smithsonian mai összefoglalása szerint Anne halála után vált széles körben ismertté, hogy Lindbergh hét gyermeket nemzett három német nővel, miközben Anne-nel kötött házassága fennmaradt. Lindbergh tehát nem illeszkedik jól sem a hibátlan hős, sem az egyetlen politikai tévedéssel meghatározható történelmi alak szerepébe. Éppen ettől maradt érdekes.

43. A Spirit öröksége

Charles Lindbergh életének talán legfontosabb kérdése nem az, hogy hős volt-e vagy tévedett-e, hanem az, hogyan férhetett meg ugyanabban az emberben ennyi egymással ütköző tulajdonság.

Rendkívüli pilóta volt, aki hosszú órák monoton munkáját, műszaki pontosságát és kockázatelemzését látványos személyes bátorsággal tudta egyesíteni. Ugyanakkor időnként ugyanazt a túlzott önbizalmat vitte át politikai kérdésekre, amely a repülésben előnyt jelentett számára. A gépben saját számításainak helyességét közvetlenül ellenőrizhette: ha rosszul számolta az üzemanyagot, a motor leállt. A politikában nem létezett ilyen gyors visszacsatolás.

Egész életében erősen hitt az egyéni ítélet erejében. Fiatal pilótaként ez segítette abban, hogy ne kövesse automatikusan a nála tekintélyesebb szakemberek véleményét. A Spirit of St. Louis éppen azért született meg, mert Lindbergh nem fogadta el, hogy az Atlanti-óceán átrepüléséhez feltétlenül többmotoros gép és nagy személyzet szükséges.

A történet másik felében ugyanez a tulajdonság merevséggé válhatott. Ha egyszer kialakított egy álláspontot, nehezen ismerte el, hogy kiinduló feltételezései hibásak lehetnek. Ez megjelent családi kapcsolataiban, politikai vitáiban és abban is, ahogyan saját múltját értelmezte.

A világhír ugyancsak kettős hatást gyakorolt rá. Lehetővé tette, hogy emberek millióira hasson, pénzt és figyelmet szerezzen a repülésnek, majd később természetvédelmi ügyeknek. Ugyanez a világhír azonban hozzájárult családjá magánéletének széteséséhez, a gyermekrablás körüli médiaőrülethez és ahhoz az egész életen át tartó meneküléshez, amelyben Lindbergh újra és újra elszigetelt helyeket keresett.

1927-ben úgy tűnt, a Spirit of St. Louis repülése egyenes történetet kínál: fiatal pilóta, lehetetlennek tűnő feladat, siker. A következő csaknem fél évszázad azonban megmutatta, milyen ritkán marad egyszerű egy ember története.

Lindbergh életében a 20. század több nagy íve találkozott. Láta a repülést vásári látványosságból tömegközlekedési rendszerré válni. Ismerte az első repülés úttörőinek nemzedékét, majd megélte az

űrkorszakot. Robert Goddard rakétakutatásának támogatója volt, később pedig személyesen is kapcsolatba került az amerikai űrprogram szereplőivel. Berg találóan jegyzi meg, hogy Lindbergh olyan korban élt, amikor még találkozhatott az első repülőgép úttörőivel, és elég sokáig élt ahhoz, hogy az első holdutazók nemzedékét is ismerje.

Saját fejlődése hasonló ívet rajzolt. Fiatalon azt hitte, hogy a technika felszabadítja az embert. Idősen attól tartott, hogy ugyanez a technika elszigeteli a természettől és saját érzékeitől. Ezért élete végén már nem az újabb sebességi rekordok érdekelték, hanem az erdők, állatok és olyan közösségek fennmaradása, amelyek még nem szakadtak el teljesen környezetüktől.

Halála után négy évvel jelent meg befejezetlen filozófiai-önéletrajzi kéziratából az *Autobiography of Values*. A kötet egy sokkal elmélyültebb és spirituálisabb Lindberghet mutatott, mint amelyet a közvélemény a fiatal pilótából vagy az *America First* szónokából ismert.

A *Spirit of St. Louis* közben továbbra is ott maradt Washingtonban. A Smithsonian gyűjteményében a Wright Flyer, az X-1, a Mercury-program űrhajói és az Apollo-11 tárgyai mellett kapott helyet. Ebben a sorban

Lindbergh gépe világosan kijelöli saját történelmi szerepét: átmenetet jelentett a repülés hőskora és a modern légi közlekedés között. A pilóta öröksége ennél összetettebb.

A Spirit of St. Louis ma is ugyanaz a gép. Charles Lindbergh története viszont minden újabb forrással valamivel bonyolultabbá válik.

Talán éppen ezért érdemes róla könyvet írni. Nem azért, hogy eldöntsük, a hős vagy a vitatott közéleti szereplő volt-e az „igazi” Lindbergh. Mindkettő ugyanannak az életnek a része. május 20-án reggel egy huszonöt éves férfi felszállt egy sáros New York-i repülőtérre. Harminchárom és fél órával később Párizsban már nemcsak egy óceán túloldalára érkezett meg. Belépett egy olyan életbe, amelyből többé nem volt visszaút.

44. Anne nélküle

Charles Lindbergh halála után Anne Morrow Lindbergh olyan élethelyzetbe került, amelyre ötven év házasság sem készíthette fel teljesen. Kapcsolatuk régóta nem volt az a romantikus egység, amelyet a húszas évek sajtója látni szeretett volna bennük. Sok időt töltöttek külön, külön érdeklődési területeik alakultak ki, és Anne fokozatosan önálló írói személyiséggé vált. Charles azonban mindvégig meghatározó viszonyítási pont maradt számára.

Mauin Anne maga is részt vett férje utolsó napjainak és temetésének megszervezésében. Elfogadta Charles kívánságát, hogy ne legyen nagy állami ceremónia vagy hosszú méltatás. A másnapi emlékszemélyiségen alig néhány tucat ember vett részt, és a program tudatosan nem sorolta fel Lindbergh teljesítményeit. Anne még a helyszínen megjelent újságírókat is beengedte a templom hátsó padjaiba, majd a szertartás végén személyesen megköszönte jelenlétüket.

Ez a gesztus különösen érdekes annak fényében, hogy életük jelentős részében éppen a sajtóval folytatott küzdelem határozta meg a család mindennapjait. A gyermekrablás, a Hauptmann-per, a politikai viták és a

család folyamatos megfigyelése miatt a Lindberghek számára az újságíró sokszor betolakodót jelentett. Charles halálakor Anne mégis képes volt különbséget tenni a nyilvánosság szükséglete és a család magánélete között.

Özvegységében egyre visszahúzódóbb lett. Berg szerint Connecticutban élt, gyermekei és tizenhét unokája jelentették életének fontosabb kapcsolatait, és idővel már svájci és hawaii útjait is feladta. Ez nem jelentette azt, hogy Charles történetével megszűnt volna foglalkozni. Éppen ellenkezőleg: férje hagyatékának gondozása, kézíratainak és levelezésének rendezése, valamint saját naplóinak kiadása az elkövetkező években is fontos feladata maradt.

Anne ebben különleges helyzetben volt. Egyszerre számított a Lindbergh-élet egyik legfontosabb tanújának és önálló alkotónak. Már férje életében is megjelentek napló- és levélkötetei, amelyek egészen más szemszögből mutatták meg közös történetüket. Charles írásaiban többnyire a feladatok, döntések és elvek domináltak. Anne ugyanazokat az éveket érzelmi tapasztalatok, bizonytalanságok és családi feszültségek felől rögzítette.

A két hagyaték ezért egymást kiegészítve vált igazán fontossá. Lindbergh saját feljegyzéseiből látható, hogyan gondolkodott a repülésről, politikáról, technikáról vagy természetvédelemről. Anne leveleiből és naplójából viszont az is kiderül, milyen volt mellette élni.

Charles halála után négy évvel megjelent az *Autobiography of Values*. A kötet nem hagyományos, időrendben haladó önéletrajz lett. Különálló írásokból, töredékekből és filozófiai feljegyzésekből állt össze, amelyeket Lindbergh halála előtt még rendezni próbált. Kiadóját arra kérte, hogy a megmaradt anyagokból alakítson ki olvasható szerkezetet.

A könyv egy olyan Lindberghet mutatott meg, akit a közvélemény kevésbé ismert. A fiatal rekordpilóta, a politikai szónok és a technikai ember mögött megjelent valaki, aki az élet, halál, természet és emberi tudat összefüggéseiről gondolkodott. Berg szerint a kötet jóval költőibb és filozofikusabb személyiséget tárt fel, mint amelyet a legtöbb olvasó várt. Anne számára Charles halálával ezért nem zárult le a közös történet. Inkább elkezdődött annak hosszú utóélete.

45. Mi maradt Lindberghből?

Charles Lindbergh életének legkényelmetlenebb tulajdonsága az utókor számára az, hogy nehezen egyszerűsíthető. A történelmi emlékezet általában kedveli azokat az alakokat, akikhez egyetlen világos történetet lehet kapcsolni. Lindbergh ehhez túl hosszú életet élt, és túl sok egymással nehezen összeegyeztethető szerepet vállalt.

Az 1927-es pilóta története szinte tökéletes. Fiatal, kevéssé ismert férfi meggyőző néhány üzletembert, hogy finanszírozzanak egy szokatlan tervet. Kis üzemben gépet építtet, saját elképzelése szerint egyszerűsíti, majd egyedül nekivág az Atlanti-óceánnak és sikerrel jár. Ebben a történetben a kitartás, technikai tudás, fegyelem és személyes bátorság könnyen érthető egységgé áll össze.

Azután következik a világhír, amelyet nem tud kezelni; a gyermekrablás, amely magántragédiáját nyilvános látványossággá változtatja; a náci Németországról alkotott téves és hiányos kép; az antiszemita Des Moines-i beszéd; a háborús szolgálat; a tudományos és természetvédelmi munka; végül pedig a halála után

feltárt titkos családok. Ezek közül egyik sem törli el a másikat.

Lindbergh politikai kijelentései nem teszik kisebbé 1927 repülési teljesítményét. A repülési teljesítmény viszont nem teszi jelentéktelenné vagy megbocsáthatóvá politikai tévedéseit és antiszemita általánosításait. Természetvédő munkája nem semmisíti meg korábbi eugenikai és faji nézeteit, ahogyan ezek sem változtatják meg azt a tényt, hogy élete utolsó szakaszában valódi erőfeszítéseket tett veszélyeztetett fajok és élőhelyek megőrzésére.

Talán ezért különösen jellegzetes 20. századi figura. Élete egyetlen ember történetében fogta össze a század több nagy tapasztalatát: technikai optimizmust, tömegkommunikációt, hírességkultúrát, politikai radikalizálódást, világháborút, hidegháborút, környezeti válságot és a magánélet fokozatos elvesztését.

Berg életrajzának végén Lindbergh már nem az 1927-es fiú. Idős ember, aki saját halálát szervezi meg egy csendes hawaii faluban, miközben még mindig kéziratokat rendez, temetési részleteket számol ki és megpróbálja meghatározni, mit hagyjon maga után. Még ekkor is ugyanaz a kontrolligény működik benne, amely

fiatalon a repülőgép minden fontját mérlegelte. Csak egyetlen dolgot nem tudott véglegesen irányítani. Azt, hogy az utókor melyik Lindberghre fog emlékezni.

Az atlanti pilótára, a gyermekét elvesztő apára, az America First szónokára, a háborús repülőre, a természetvédőre vagy arra a férfira, akinek titkai még évtizedekkel halála után is előkerültek. A válasz valószínűleg az, hogy mindegyikre. És éppen ettől olyan nehéz lezárni Charles Lindbergh történetét.

46. Lindbergh a vásznon

A Lindbergh-történet már 1927-ben szinte filmszerű volt: ismeretlen pilóta, különös repülőgép, óceáni út, eltűnés a rádiócsendben, majd diadalmas érkezés Párizsba. Nem meglepő, hogy Hollywood hamar felfedezte benne a lehetőséget. Lindbergh azonban sokáig ellenállt annak, hogy életét játékfilmmé alakítsák. Nem szerette, ha történetéhez olyan jeleneteket adnak hozzá, amelyek jól működnek a moziban, de nem történtek meg.

Az ötvenes években végül hozzájárult ahhoz, hogy The Spirit of St. Louis című könyvéből film készüljön. Billy Wilder rendezte, Lindberghet pedig James Stewart alakította. A választás első pillantásra szokatlan volt: Stewart jóval idősebb volt annál a huszonöt éves férfinál, aki 1927-ben Párizsba repült. Ugyanakkor maga is tapasztalt pilóta és második világháborús repülőtiszt volt, ezért a repülés technikai világát nem kellett kívülről megtanulnia.

Wilder hamar szembesült a történet dramaturgiai problémájával. A nagy repülés jelentős részében egyetlen ember ül egy kis kabinban. Nincs párbeszéd, nincs ellenfél, és órákon keresztül lényegében ugyanaz

történik: Lindbergh repül. A rendező ezért visszaemlékezésekből épített fel melléktörténeteket, amelyek megmutatták a pilóta korábbi életét és a Spirit megszületését. Egy ideig még azt is fontolgatta, hogy romantikus mellékszálát talál ki az indulás előtti éjszakára, de végül belátta, hogy ez teljesen idegen lenne Lindbergh karakterétől.

Más ötletek is születtek a magányos repülés filmszerűbbé tételére. Wilder például egy potyautas legyet akart Lindbergh „beszélgetőtársává” tenni. James Stewart ezt annyira mesterségesnek érezte, hogy végül kompromisszum született: a légy csak az út első szakaszán maradt a történetben. A részlet jelentéktelennek tűnhet, mégis jól mutatja, milyen nehéz volt egy alapvetően belső és technikai teljesítményt hollywoodi látványossággá alakítani.

A film 1957-ben, a repülés harmincadik évfordulójának közelében került mozikba. A Warner Brothers jelentős reklámkampányt szervezett, több vállalat kapcsolódott a bemutatóhoz, és még miniatűr Spirit of St. Louis-modelleket is osztottak reggelizőpelyhes dobozokban. A fogadtatás azonban elmaradt a várakozásoktól. Berg szerint Jack Warner később a stúdió egyik legsúlyosabb pénzügyi

kudarcaként emlegette a filmet. A gyártás költséges volt, a közönség pedig 1957-ben már egészen más technikai jövőt figyelt: sugárhajtású gépeket, rakétákat és a közelgő űrkorszakot.

A kudarc mögött Lindbergh megváltozott megítélése is ott állt. Egyes mozik politikai múltja és antiszemita híre miatt vonakodtak műsorra tűzni a filmet. A stúdió egyik jogásza még azt is felvetette, hogy Lindbergh látogasson Izraelbe amerikai légierős egyenruhában, ezzel javítva a bemutató körüli légkört. Lindbergh nem vállalta a film reklámozását.

A történet tanulságos volt. 1927-ben Lindbergh életének egyetlen napja önmagában elegendőnek bizonyult ahhoz, hogy az egész világ figyelmét magára vonja. Harminc évvel később már egy nagyszabású hollywoodi film sem tudta ugyanazt a varázslatot megismételni. A hős változatlan maradt a filmvásznon. A közönség azonban megváltozott.

47. A gép a múzeumban

A Spirit of St. Louis pályafutása meglepően rövid volt. 1927 tavaszán épült, májusban átrepülte az Atlanti-óceánt, majd Lindbergh amerikai és latin-amerikai körútjain több tízezer kilométert tett meg vele. 1928 tavaszán azonban tulajdonosa úgy döntött, befejezi a gép aktív használatát.

A döntésben volt józan műszaki megfontolás. A Spirit különleges célra készült, és az intenzív használat után egyetlen baleset elegendő lett volna ahhoz, hogy megsemmisüljön. Addigra már jóval több volt egyszerű repülőgépnél. Az amerikai közvélemény történelmi tárgyként tekintett rá. Lindbergh ezért a Smithsonian Institutionnek adományozta.

A gesztusnak szimbolikus ereje volt. Egy repülőgépet, amelyet néhány hónappal korábban még minden gramm fölösleges súlytól megszabadítottak azért, hogy a lehető legtávolabb repüljön, most végleg kivontak a forgalomból. Feladata többé nem a repülés volt, hanem annak megőrzése, hogy egyszer valóban megtette azt az utat.

A Spirit különleges helyet foglalt el a repüléstörténetben azért is, mert nem technológiai forradalmat képviselt. Nem volt benne olyan találmány, amely önmagában alapjaiban változtatta volna meg a repülést. A Wright Whirlwind motor korszerű és megbízható volt, Donald Hall terve kiválóan alkalmazkodott a feladathoz, de a gép alapelvei nem jelentettek radikális szakítást a korszak repülőgép-építésével. Erejét inkább a kompromisszumok pontossága adta.

Minden részét egyetlen feladatnak rendelték alá. A nagy üzemanyagtartály miatt nincs előre néző szélvédő. A rádió elmaradt a súly miatt. Nem került bele másodpilóta-ülés, fölösleges kényelmi felszerelés vagy olyan eszköz, amely Lindbergh számítása szerint nem növelte eléggé a siker esélyét. A Spirit ezért nem általában „jó repülőgép” volt. Tökéletesen célzott repülőgép volt.

Múzeumi tárgyként ez a történet talán még érthetőbbé válik. A látogató közelről látja, milyen kicsi a pilótafülke, milyen egyszerű a szerkezet, és mennyire kevés védelem választotta el Lindberghet az óceán fölötti hidegtől, ködtől és sötétségtől. A gép mérete önmagában korrigálja azt a mítoszt, amelyben a repülés szinte

természetfeletti vállalkozásnak tűnik. Nem csodagép repült Párizsba. Egy nagyon gondosan megtervezett, de korának technikai lehetőségeiből épített repülőgép tette meg. A történet ettől nem kisebb, hanem pontosabb.

HÁTTÉRGYÁR

48. 10 580 dollár öröksége

Lindbergh késői életének egyik legszebb szimbolikus mozzanata csak halála után vált intézményessé. A nevét viselő alapítvány támogatási rendszerében megjelent egy különös összeg: 10 580 dollár.

Pontosan ennyibe került 1927-ben a Spirit of St. Louis megépítése.

A választás tudatosan kapcsolta össze a fiatal és az idős Lindberghet. 1927-ben ez az összeg egy olyan gépet finanszírozott, amely új technikai lehetőség demonstrációjára készült. Évtizedekkel később ugyanez a szám olyan kezdeményezésekhez kapcsolódott, amelyek a technológiai fejlődés és a környezet közötti egyensúlyt keresték. Berg ezt a folytonosságot Lindbergh késői gondolkodásának egyik legjellemzőbb örökségeként mutatja be.

A szimbolika azért találó, mert Lindbergh élete végére sem fordult szembe az innovációval. Nem azt kívánta, hogy az emberiség mondjon le gépeiről, repülőiről vagy tudományos kutatásairól. Saját élete túl szorosan kapcsolódott mindehhez ahhoz, hogy ilyen következtetésre jusson. Inkább egy másik kérdést tett

fel: milyen árat fizetünk azért, amit fejlődésnek nevezünk?

A második világháború után már nyíltan arról beszélt, hogy a tudomány megfelelő erkölcsi irányítás nélkül több rosszat is teremthet, mint jót. Egy 1945 utáni beszédében arra figyelmeztetett, hogy repülőgépek és atomfegyverekkorában a civilizáció technikai képességei már saját fennmaradását veszélyeztethetik. Nazi Németország példáját is arra használta, hogy a puszta hatalom erkölcsi korlát nélkül önpusztítóvá válik. Ez fontos fejlődés volt ahhoz a fiatalemberhez képest, aki húszas éveiben mindenekelőtt azt kérdezte a gépektől, mire képesek. Idősen egyre inkább azt kérdezte: mire szabad használni őket?

A különbség látszólag egyszerű, valójában Lindbergh egész életútját összefoglalja. Saját nemzedéke olyan technikai forradalmat élt át, amelynek elején az ember még csodálkozva figyelte, hogy egy repülőgép képes néhány percig a levegőben maradni, a végén pedig már nukleáris robbanófejeket lehetett kontinensek között szállítani. Lindbergh élete ezért nemcsak egy pilóta története.

Egy olyan század története is, amely előbb azt tanulta meg, hogyan lehet szinte bármit megtenni, és csak később kezdte komolyan feltenni a kérdést, hogy mindent meg kell-e tenni, amire képes.

HÁTTÉRGYÁR

Epilógus - Száz évvel később

május 21-én lesz száz éve annak az estének, amikor Charles Lindbergh a Spirit of St. Louis kerekeivel megérintette Le Bourget fűvét. A hely ma egészen más világ része, mint 1927-ben. Párizs körül nem a repülés lehetősége jelenti a csodát, hanem az, hogy egyáltalán fel tudjuk idézni azt a kort, amikor egyetlen repülőgép érkezése százezres tömeget indított el a városból egy repülőtér felé.

Az atlanti átkelés századik évfordulója különösen alkalmas arra, hogy Lindbergh történetét visszahelyezzük saját korába. Ma New York és Párizs között menetrend szerinti járatok közlekednek. Az utas beszáll egy túlnyomásos kabinba, filmet néz, vacsorázik, alszik, és néhány órával később egy másik kontinensen száll ki. A pilóták műholdas navigációt, időjárási radart, rádiókapcsolatot és olyan automatizált rendszereket használnak, amelyekről Lindbergh 1927-ben legfeljebb álmodhatott volna. A távolság azonban ugyanaz maradt.

Ez segít megérteni a Spirit of St. Louis útjának valódi léptékét. Nem azért volt rendkívüli, mert Lindbergh valamilyen ismeretlen fizikai törvényt győzött le.

Repülőgépek már korábban átkeltek az Atlanti-óceánon. Azért vált történelmi eseménnyé, mert egyetlen ember, egyetlen motorral, rádió nélkül vállalta a New York és Párizs közötti közvetlen repülést, és olyan pontosan készült fel rá, hogy a vállalkozás sikerült.

A gép maga ennek a gondolkodásnak az emlékműve. A Spirit nem a korszak legnagyobb, leggyorsabb vagy legbonyolultabb repülőgépe volt. Éppen ellenkezőleg. Lindbergh és Donald Hall mindent annak rendelt alá, hogy elegendő üzemanyaggal, a lehető legkisebb tömeggel eljusson Párizsig. A rádiót, a másodpilótát, az ejtőernyőt és még a közvetlen előre kilátást is feláldozták ennek érdekében. A felszálláskor a több mint ötezer fontos gép tömegének nagyobb részét az üzemanyag tette ki. Roosevel Field sáros pályáján alig emelkedett a telefonvezetékek fölé. Harminchárom és fél órával később azonban már Le Bourget-ban állt.

A repülés történetét azóta eltakarja mindaz, ami utána következett. Lindberghből előbb olyan híresség lett, amilyenre a modern tömegkommunikáció történetében addig kevés példa akadt. Iskolák, utak, járművek és földrajzi helyek kapták a nevét, emberek pedig a Spirit alkatrészeit és a hozzá kapcsolódó tárgyakat szinte ereklyeként gyűjtötték. Országos körútján becslések

szerint harmincmillió amerikai látta személyesen. Azután a történet elveszítette egyszerűségét.

Meggyilkolták első gyermekét. A család menekülni kezdett a nyilvánosság elől. Lindbergh Németországba utazott, alábecsülte a náci rendszer politikai és erkölcsi természetét, Göringtől kitüntetést fogadott el, majd az America First legismertebb szónoka lett. Des Moines-i beszédében antiszemita általánosításokat fogalmazott meg. Pearl Harbor után azonban az amerikai háborús erőfeszítést támogatta, repülőgépipari munkát vállalt, majd civilként harci bevetéseken vett részt a Csendes-óceánon.

A háború után megint változott. Az ember, akit egykor a gépekkorának szimbólumaként ünnepeltek, egyre többet beszélt a technikai hatalom veszélyeiről. Már 1945 után arra figyelmeztetett, hogy a tudomány erkölcsi kontroll nélkül éppen azt a civilizációt pusztíthatja el, amely létrehozta. Repülőgépekről, atomfegyverekről és rakétákról gondolkodva arra jutott, hogy a műszaki képesség önmagában nem jelent haladást.

Élete végén veszélyeztetett állatokkal, erdőkkel és természeti területekkel foglalkozott. A sebesség egykori apostola lassan a megőrzés szószólójává vált.

Még magánélete sem zárult le halálával. Évtizedekkel később derült ki, hogy Európában más családokat is fenntartott, és további gyermekei születtek. A férfi, akinek arcát a világ szinte mindenhol ismerte, életének jelentős részét mégis képes volt elrejteni a nyilvánosság elől. Talán ezért érdemes száz év után nem azt kérdezni, hős volt-e Charles Lindbergh. Ez túl egyszerű kérdés.

1927-ben rendkívüli repülési teljesítményt hajtott végre. Később súlyos politikai tévedéseket követett el. Voltak nézetei, amelyek ma sem mentegethetők azzal, hogy más korban élt. Más területeken viszont képes volt változni, új kérdéseket feltenni, és felismerni annak a technikai civilizációnak a veszélyeit, amelynek megszületésében maga is szerepet játszott. A repülőgép egyszerűbb örökséget hagyott maga után.

A Spirit of St. Louis ma is megőrizhető tárgy. Meg lehet mérni a szárnyfesztségét, meg lehet vizsgálni a motorját, rekonstruálni lehet az üzemanyag-rendszerét és kiszámítani az útját. A gép nem változtatja meg utólag saját történetét. Az ember igen.

Lindbergh éppen ezért érdekesebb annál a bronzszobornál, amelyet 1927 májusában szinte azonnal faragni kezdett belőle a közvélemény. Élete azt mutatja,

milyen könnyen összekeverjük egyetlen nagy tett értékét azzal a feltételezéssel, hogy végrehajtója minden másban is példakép. A századik évfordulón ezért talán nem az a legfontosabb, hogy újra elmondjuk: Charles Lindbergh átrepülte az Atlanti-óceánt. Hanem hogy megértsük, mi történt utána.

május 21-én este Le Bourget reflektorai között egy fiatal pilóta leállította a Spirit of St. Louis motorját. Harminchárom és fél órán keresztül szinte minden döntés az övé volt. Ő választotta meg az irányt, a magasságot, az üzemanyag felhasználását, azt, mikor emelkedik a felhők fölé és mikor ereszkedik a hullámok közelébe. Amikor kinyitotta a kabin ajtaját, ez a szabadság véget ért. A tömeg felemelte, és elvitte magával. A repülés befejeződött. Charles Lindbergh története akkor kezdődött igazán.

49. Kronológia

1902. február 4.

Charles Augustus Lindbergh Detroitban megszületik. Gyermekkorának jelentős részét Minnesotában, Little Falls környékén tölti.

1909–1917 – Apja, Charles August Lindbergh republikánus képviselőként öt cikluson át tagja az amerikai képviselőháznak. Az idősebb Lindbergh az első világháború és az amerikai beavatkozás egyik bírálója. 1920 – Charles beiratkozik a Wisconsin Egyetem mérnöki képzésére, de tanulmányait nem fejezi be.

1922

Nebraskába utazik, és repülni tanul. Hamarosan vándorrepülőként, ejtőernyős bemutatókon és légi látványosságokon dolgozik.

1924–1925

Az amerikai hadsereg repülőképzésén vesz részt. 1925-ben tartalékos tiszti kinevezést kap.

1925–1926 – St. Louis és Chicago között légiposta-pilótaként dolgozik. Többször kényszerül veszélyes helyzetben elhagyni gépét, ami tovább növeli tapasztalatát a rossz időben végzett repülésben. 1926 –

Komolyan foglalkozni kezd a New York és Párizs közötti megállás nélküli repülés gondolatával, amellyel elnyerhető az Orteig-díj.

1927. február 25.

Megállapodik a San Diegó-i Ryan Airlines vállalattal egy külön erre a célra tervezett repülőgép megépítéséről.

1927. február-április

Donald Hall tervei alapján hatvan nap alatt elkészül a később Spirit of St. Louisnak nevezett repülőgép.

1927. április 28.

Lindbergh végrehajtja a Spirit egyik első próbarepülését.

1927. május 10-12.

San Diegóból St. Louison keresztül New Yorkba repül. A San Diego–St. Louis szakaszt rekordidő alatt teljesíti.

1927. május 20., 7.54

A több mint ötezer fontos Spirit of St. Louis felszáll a felázott Roosevel Fieldről. A gép 451 gallon üzemanyagot visz, és csak kis magassággal kerüli el a pálya végén húzódó vezetékeket.

1927. május 20.

Új-Anglia, Nova Scotia és Newfoundland fölött halad. St. John's után kirepül a nyílt Atlanti-óceán fölé.

1927. május 20-21. éjszakája

Ködön, jegesedésen és rossz látási viszonyokon repül keresztül. Az alváshiány miatt érzékelési zavarokkal is küzd.

1927. május 21.

Írország délnyugati partjánál éri el Európát, majd Anglia és Franciaország fölött Párizs felé folytatja útját.

1927. május 21., 22.24

Leszáll Le Bourget repülőterén. A New York–Párizs út mintegy harminchárom és fél órán át tart.

1927. május 22-27.

Franciaország hivatalos és népi ünneplésben részesíti. Gaston Doumergue köztársasági elnök személyesen tünteti ki a Becsületrenddel.

1927. június

Visszatér az Egyesült Államokba, ahol Washingtonban és New Yorkban példátlan tömeg fogadja.

1927 nyara-ősze

Országos repülőkörutat tesz. Huszonkétezer mérföldnél is többet repül, nyolcvankét városban áll meg, és becslések szerint mintegy harmincmillió ember látja

személyesen.

1927

Megjelenik első könyve, a *We. A Time* magazin történetének első „Év embere” Lindbergh lesz.

1927. december

Mexikóban találkozik Dwight Morrow amerikai nagykövet családjával és lányával, Anne-nel.

1928

Latin-amerikai körútra indul. A *Spirit of St. Louist* aktív szolgálatából kivonja, majd a Smithsonian Institutionnek adományozza.

1929. május 27.

Feleségül veszi Anne Morrow-t. Az esküvőt a sajtó elől nagyrészt titokban tartják.

1930. június 22.

Megszületik első gyermekük, Charles Augustus Lindbergh Jr.

1931-1933

Charles és Anne több nagy távolságú felderítő repülést végez együtt. Anne navigátorként és rádiósként is dolgozik.

1932. március 1.

Hopewellben elrabolják húszhónapos fiukat.

1932. április 2.

A család közvetítőn keresztül ötvenezer dollár váltságdíjat fizet.

1932. május 12.

A gyermek holttestét a Lindbergh-ház közelében megtalálják.

1934. szeptember

A váltságdíjas bankjegyek nyomán letartóztatják Bruno Richard Hauptmann.

1935. január-február

Flemingtonban lezajlik Hauptmann pere. Bűnösnek találják és halálra ítélik.

1935. december

Az újabb fenyegetések és a sajtó állandó jelenléte miatt a Lindbergh család elhagyja az Egyesült Államokat és Angliában telepszik le.

1936. július

Lindbergh Truman Smith amerikai katonai attasé közreműködésével először vizsgálja részletesen a német repülőgépipart és Luftwaffét.

1936-1938

Többször jár Németországban, és az amerikai katonai, illetve diplomáciai vezetés számára értékeli a német légierő fejlődését.

1938. október 18.

Hermann Göring Hitler nevében átadja neki a Német Sas Érdemkeresztjét.

1939. szeptember

A második világháború kitörése után nyilvánosan az Egyesült Államok katonai beavatkozása ellen foglal állást.

1940-1941

Az America First Committee legismertebb szónokává válik.

1941. április

Roosevelt elnökkel kialakult konfliktusa nyomán lemond az Army Air Corps Reserve ezredesi kinevezéséről.

1941. szeptember 11.

Des Moines-ban elmondja „Kik a háborús uszítók?” című beszédét, amelynek az amerikai zsidóságról szóló része későbbi megítélésének egyik legsúlyosabb tehertétele lesz.

1941. december 7.

Japán megtámadja Pearl Harbort. Lindbergh ettől kezdve támogatja az amerikai háborús erőfeszítést.

1942-1943 - A Ford és a United Aircraft számára dolgozik repüléstechnikai tanácsadóként és berepülőpilótaként. 1944 - Civil műszaki tanácsadóként a Csendes-óceáni hadszíntérre utazik, Corsair és P-38 repülőgépekkel több tucat harci feladatban vesz részt.

1944. július 28.

Légi harcban lelő egy japán repülőgépet.

1945

Németországban megtekinti a német katonai technika, köztük a rakétafejlesztések hátrahagyott létesítményeit. A háború pusztítása egyre erősebben befolyásolja a technikai fejlődésről vallott nézeteit.

1945 utáni évek

Az amerikai katonai és repüléstechnikai kutatás tanácsadójaként dolgozik. Egyre többet foglalkozik azzal, hogyan lehet a technikai hatalmat erkölcsi korlátok közé szorítani.

1954

Dwight D. Eisenhower elnök dandártábornoki rangot ad neki a légierő tartalékában.

1954 – Megjelenik *The Spirit of St. Louis* című könyve.
1954 – A könyv Pulitzer-díjat kap.

1957

Billy Wilder rendezésében, James Stewart főszereplésével bemutatják *The Spirit of St. Louis* filmváltozatát. A nagy reklámkampány ellenére a film pénzügyileg csalódást okoz.

1950-es évek végétől – Lindbergh egyre több időt tölt Európában. Csak halála után évtizedekkel válik ismertté, hogy több európai kapcsolatából további gyermekei születtek. 1960-as évek – Egyre aktívabban vesz részt természetvédelmi kezdeményezésekben. 1968 után – Maui szigetén, Kipahulu közelében otthont alakít ki.
1972 – Limfómát diagnosztizálnak nála.

1974. augusztus

Súlyos állapotban saját kérésére New Yorkból Mauira szállítják.

1974. augusztus 26.

Charles Lindbergh hetvenkét éves korában meghal Kipahuluban.

1978

Halála után megjelenik az *Autobiography of Values*, amely késői filozófiai, természetvédelmi és civilizációs

gondolkodásának összefoglalása.

HÁTTÉRGYÁR

50. A Spirit of St. Louis számokban

A Spirit of St. Louis azért különleges repülőgép, mert szinte minden műszaki döntését egyetlen cél határozta meg. Nem több feladatra használható gépnek tervezték. New Yorkból Párizsba kellett eljutnia megállás nélkül, és minden olyan részlet, amely ezt nem segítette kellőképpen, fölösleges súlynak számított.

A repülőgép a Ryan NYP típusjelzést kapta; az NYP a New York–Paris útvonalra utalt. A San Diegó-i Ryan Airlines építette Donald Hall tervei alapján. Az egész munkára mindössze körülbelül két hónap állt rendelkezésre.

A gépet Wright Whirlwind J-5C, kilencheseres, léghűtéses csillagmotor hajtotta. Lindbergh számára nem a lehető legnagyobb teljesítmény volt a döntő, hanem az üzembiztonság és az alacsony fogyasztás. Egyetlen motor mellett nem maradt tartalék hajtómű: a Whirlwind meghibásodása az óceán fölött szinte biztosan a repülés végét jelentette volna.

A Spirit felszállás előtt 451 gallon benzint kapott. Az üzemanyag mintegy 2750 fontot nyomott, miközben a

gép saját tömege felszereléssel és műszerekkel körülbelül 2150 font volt. Ehhez járult húsz gallon olaj, Lindbergh és néhány személyes tárgy. A teljes felszállótömeg így meghaladta az ötezer fontot.

A számok jól érzékeltetik a konstrukció sajátosságát. A gép felszállótömegének nagyobb hányadát az üzemanyag jelentette. Az első órákban tehát egészen más repülési tulajdonságokkal rendelkezett, mint az út végén.

Az üzemanyagtartályok egyikét Lindbergh és a motor közé helyezték. Ez csökkentette annak veszélyét, hogy egy kényszerleszállásnál a motor hátratulódva összezúzza a pilótát, ugyanakkor megszüntette a közvetlen előre kilátást. Lindbergh oldalablakokból, illetve egy egyszerű periszkóppal tájékozódott.

Nem vitt rádiót. Nem volt mellette navigátor, másodpilóta vagy szerelő. Nem vitt ejtőernyőt sem. Minden elhagyott felszerelés újabb üzemanyag vagy néhány mérföldnyi hatótávolság lehetőségét jelentette.

A New York-Párizs út nagyjából 3600 mérföldes volt. Lindbergh számításai ennél jelentősen nagyobb elméleti hatótávolságot biztosítottak. Nem azt tervezte, hogy éppen annyi benzinnel érkezik meg, amennyi az úthoz szükséges. Tartalékot akart a szél, a kerülők és a

navigációs bizonytalanság miatt.

A Roosevelt Field-i felszállás ezért a teljes repülés egyik legkritikusabb pillanata volt. A felázott talaj növelte a gördülési ellenállást, a szél alig segített, a gépet pedig addig még nem próbálták pontosan ilyen nagy felszállótömeggel. A Spirit csak a pálya vége előtt emelkedett tartósan a levegőbe, a telefonvezetékeket körülbelül húsz lábbal kerülte el.

A gép az Atlanti-óceán fölött viszont pontosan azt tette, amire tervezték. A Wright motor a teljes út alatt működött, az üzemanyag-rendszer megfelelően teljesített, és a szerkezet kibírta a turbulenciát, jegesedést és a hosszú folyamatos terhelést. A Spirit műszaki nagysága ezért nem egyetlen forradalmi találmányban keresendő. A siker a sok, egymáshoz pontosan illesztett kompromisszumból született.

51. A Lindbergh-történet fő helyszínei

Little Falls, Minnesota

Lindbergh gyermekkorának legfontosabb helyszíne. A Mississippi közelében fekvő vidéki környezet, a családi farm és a viszonylagos elszigeteltség sokat tett hozzá ahhoz az önállósághoz, amely később személyiségének egyik meghatározó vonása lett.

St. Louis, Missouri

nélkül valószínűleg nem lett volna Spirit of St. Louis. Lindbergh itt dolgozott légiposta-pilótaként, itt találta meg azokat az üzletembereket, akik hajlandók voltak finanszírozni atlanti vállalkozását, és a gép neve is a támogatók városa előtt tisztelgett.

San Diego, Kalifornia

volt a Spirit születési helye. A Ryan gyár munkásai Donald Hall vezetésével rendkívül rövid idő alatt építették meg a gépet. Lindbergh gyakorlatilag együtt élt a projekttel, folyamatosan figyelte a munkát és részt vett a döntésekben.

Roosevelt Field, New York

1927. május 20-án a repüléstörténet egyik legismertebb felszállóhelyévé vált. A felázott pályáról

induló Spiritnek körülbelül ötezer láb állt rendelkezésére ahhoz, hogy elegendő sebességet érjen el és átjusson a pálya végén lévő vezetékek fölött.

St. John's, Newfoundland

jelentette az utolsó biztos kapcsolatot Észak-Amerikával. Lindbergh innen repült ki a nyílt óceán fölé.

Dingle-öböl, Írország

volt Európa első biztos pontja. Lindbergh saját számításaihoz képest rendkívül kis eltéréssel érte el az ír partokat.

Le Bourget, Franciaország

nemcsak a célállomás lett, hanem a Lindbergh-mítosz születésének helyszíne is. A repülőtérre érkező tömeg olyan hatalmas volt, hogy a pilótát gyakorlatilag kiemelték a gépből, a Spirit pedig maga is megsérült az ünneplésben.

Hopewell, New Jersey

egészen más jelentéssel kapcsolódik a Lindbergh névhez. A család azért épített itt elszigetelt házat, hogy elmeneküljön a sajtó elől. 1932-ben innen rabolták el Charles Jr.-t.

Flemington, New Jersey

1935-ben Bruno Richard Hauptmann tárgyalásának helyszíne lett. A kisvárost néhány hét alatt elárasztotta a nemzetközi sajtó és a kíváncsi közönség.

Long Barn, Anglia

a család amerikai menekülése után biztosított ideiglenes nyugalmat. Innen vált könnyebben elérhetővé Lindbergh számára Európa, és ennek következtében a német repülőiparral való kapcsolata is.

Berlin

az 1936–1938 közötti Lindbergh-történet központi helyszíne. Itt vizsgálta a Luftwaffe fejlődését, itt találkozott a náci vezetés képviselőivel, és 1938-ban itt kapta meg Göringtől a Német Sas Érdemkeresztjét.

Des Moines, Iowa

1941. szeptember 11-én vált Lindbergh politikai pályájának egyik legfontosabb helyszínévé. Az ott elmondott beszéd antiszemita részei későbbi történelmi megítélésének megkerülhetetlen elemei maradtak.

Új-Guinea és a Csendes-óceáni szigetek

1944-ben ismét pilótává tették. Civil tanácsadóként érkezett, de rövidesen harci bevetéseken repült amerikai alakulatokkal.

Kipahulu, Maui életének utolsó menedéke lett. Itt alakított ki egyszerű otthonot, itt foglalkozott természetvédelmi kérdésekkel, és saját kívánságára itt töltötte utolsó napjait. A Ho'omau templom melletti temetőben temették el. A helyszínek sora különös ívet rajzol. A történet egy minnesotai farmról indul, New Yorkból Párizsba vezet, majd vissza Amerikába, Európa politikai válságába, a Csendes-óceáni háborúba, végül egy hawaii faluba.

Kevés 20. századi élet kapcsolódott ennyire különböző tájakhoz.

52. Források és további olvasmányok

A kötet elsődleges támasza A. Scott Berg nagyszabású Lindbergh-életrajza volt. Berg éveken keresztül dolgozott a Charles A. Lindbergh és Anne Morrow Lindbergh iratanyagán, és hozzáférést kapott olyan családi dokumentumokhoz is, amelyekkorábban csak korlátozottan voltak kutathatók. Saját forrásjegyzéke szerint kutatásának legfontosabb gyűjteményei között szerepeltek a Yale Egyetemen őrzött Charles A. Lindbergh- és Anne Morrow Lindbergh-iratok, a Missouri Historical Society Lindbergh-anyagai, valamint a Minnesota Historical Society és több amerikai egyetemi levéltár dokumentumai.

A. Scott Berg: Lindbergh.

A modern Lindbergh-életrajz alapműve. Nem pusztán az atlanti repülés történetét dolgozza fel, hanem a családi háttérrel, a gyermekrablást, Anne Morrow Lindbergh szerepét, a politikai korszakot, a háborús éveket és Lindbergh késői életét is.

Charles A. Lindbergh: The Spirit of St. Louis.

Lindbergh saját, részletes beszámolója az 1927-es repülés előkészítéséről és végrehajtásáról. Különösen

értékes a műszaki döntések, a navigáció és az atlanti út belső tapasztalatának rekonstruálásához.

Charles A. Lindbergh: We.

A világhír első hónapjaiban készült korai visszaemlékezés. Az eseményekhez való közelsége miatt fontos dokumentum, bár Lindbergh későbbi könyvénel kevésbé részletes.

Charles A. Lindbergh: The Wartime Journals of Charles A. Lindbergh.

A második világháború előtti és alatti korszak megértéséhez nélkülözhetetlen. Éppen azért értékes, mert Lindbergh saját korabeli gondolkodását lehet belőle rekonstruálni, nem későbbi magyarázatokat.

Charles A. Lindbergh: Autobiography of Values.

Halála után kiadott, töredékes filozófiai önéletrajz. A késői Lindbergh természetéhez, technikához, valláshoz és civilizációhoz fűződő gondolatait mutatja meg.

Anne Morrow Lindbergh naplói és levelei.

Ezek nélkül Charles Lindbergh családi és érzelmi történetének jelentős része alig lenne rekonstruálható. Anne gyakran egészen más perspektívából írta le ugyanazokat az eseményeket, amelyeket férje technikai vagy politikai kérdésként értelmezett.

Anne Morrow Lindbergh: North to the Orient.

A házaspár közös repülőútjainak egyik legfontosabb irodalmi feldolgozása. Anne ebben már nem egyszerű kísérőként, hanem navigátorként és megfigyelőként jelenik meg.

Anne Morrow Lindbergh: Listen! The Wind.

A repülés, időjárás és hosszú távú utazások személyes tapasztalatának további fontos dokumentuma.

A Lindbergh-élet egyik sajátossága, hogy rendkívüli mennyiségű elsődleges forrás maradt fenn. Levelek, naplók, hivatalos jelentések, fényképek, beszédek, repülési dokumentumok és újságcikkek alapján egyetlen napjának története is sokszor szokatlan pontossággal rekonstruálható. Ez azonban nem jelenti azt, hogy minden kérdés eldönthető.

A gyermekrablás egyes részleteiről továbbra is vita folyik. Lindbergh politikai motivációinak értelmezésében jelentős különbségek vannak. Magánéletének pedig még a 21. században is kerültek elő olyan részletei, amelyek a korábbi életrajzok készítői előtt ismeretlenek voltak. Ezért a források talán legfontosabb tanulsága ugyanaz, mint Lindbergh életéé. Minél közelebbről vizsgáljuk, annál kevésbé fér bele egyetlen egyszerű történetbe.

Háttérgyár

NEW YORK

Lindbergh

A repülés hőse és a század árnyai

PÁRIZS

Charles Lindbergh neve egybeforrt a repülés hőskorával. 1927-ben egyedül repülte át az Atlanti-óceánt, és egyetlen éjszaka alatt a modern tömegkultúra első világsztárjai közé emelkedett.

Ám az ünneplés mögött sokkal ellentmondásosabb élet húzódott meg: családi tragédiák, politikai tévedések, háborús szerepvállalás, majd egy késői fordulat a természetvédelem felé.

Ez a kötet nem legendát épít, hanem embert mutat. Végigköveti Lindbergh útját a minnesotai gyerekkortól a Spirit of St. Louis repülésén és az America First korszakán át a maui magányig. Egyszerre életrajz és korszakrajz: annak története, miként válik egyetlen nagy teljesítmény egész életre szóló teherré.

Háttérgyár

A borító mesterséges intelligencia felhasználásával készült.