

Amelia Mary Earhart, zontiana e figura simbolo dello Zonta, nacque ad Atchison, in Kansas (Stati Uniti), il 24 luglio del 1897 da una famiglia molto conosciuta in città. Il nonno materno, Alfred Gideon Otis, era stato un giudice federale e successivamente responsabile della Atchison Savings Bank. Earhart aveva una sorella di poco più grande con la quale trascorse l'infanzia: giocavano di continuo all'aperto ed erano sempre pronte a esplorare il vicinato e a inventarsi nuove avventure. Collezionavano vermi, farfalle notturne e ranocchie, ma a Earhart interessava più di tutto il volo già da bambina.

Nel 1904 con l'aiuto di uno zio costruì una piccola rampa di lancio, che fu poi assicurata al capanno degli attrezzi di casa. Si arrampicò sulla struttura e utilizzò una cassetta di legno per lanciarsi. L'impresa durò pochi istanti e l'atterraggio fu disastroso, ma Earhart riuscì a cavarsela con solo qualche ammaccatura. Secondo i suoi biografi, quello fu il primo volo documentato della pioniera dell'aviazione. Il primo aeroplano lo vide quando aveva una decina di anni e si trovava alla Fiera dello Iowa a Des Moines, dove si erano trasferiti i genitori per motivi di lavoro. Dopo un periodo trascorso con i nonni ad Atchison, le due sorelle si riunirono con i genitori nel 1909 e iniziarono a frequentare una scuola pubblica.





Il padre delle bambine aveva un problema di alcolismo, che gli rese difficile conservare il suo posto di lavoro. Con la madre, le due sorelle si trasferirono a Chicago ed Earhart iniziò a frequentare l'Hyde Park High School dove ottenne un diploma nel 1916. L'anno seguente iniziò a lavorare per la Croce Rossa a Toronto (Canada) dove si era spostata la sorella. Si occupò dei feriti della Prima guerra mondiale e nel 1918 si ammalò in seguito all'epidemia dell'influenza spagnola. Le fu necessario quasi un intero anno per riprendersi, periodo che trascorse leggendo molto e studiando meccanica.

Dopo un anno alla Columbia University passato a studiare medicina, con poca convinzione, alla fine del 1920 Earhart visitò un campo di volo di Long Beach e volò per la prima volta su un aeroplano per una decina di minuti. Fu un'esperienza che la impressionò molto e che la spinse a fare molti lavori diversi per mettere insieme i mille dollari necessari per pagare le lezioni di volo. L'equipaggiamento dell'epoca per volare era particolarmente rudimentale ed Earhart non voleva sfigurare con gli altri piloti maschi: dormì per tre notti con il giubbotto da aviatore per dargli un aspetto più usato e si tagliò i capelli corti, come li portavano altre pioniere del volo all'epoca.

Imparò in fretta le tecniche per gestire un aereo in volo e acquistò un biplano di seconda mano di colore giallo, che chiamò "Il Canarino". A fine ottobre del 1922 portò il suo aereo a un'altitudine di 4.300 metri, stabilendo un nuovo record per i piloti di genere femminile. Il patentino di volo arrivò nella primavera dell'anno dopo: Earhart fu la sedicesima donna a ottenerne uno dalla Federazione Aeronautica Internazionale.

Gli anni seguenti furono difficili: a causa di alcuni investimenti azzardati, Earhart perse quasi tutto e fu costretta a vendere il Canarino e un altro piccolo aeroplano che aveva acquistato; si ripresentarono anche alcuni problemi di salute, dovuti a una sinusite cronica che aveva contratto quando si era ammalata di influenza. Dopo il divorzio dei genitori a metà degli anni Venti, si spostò con la madre a Boston dove Earhart fu sottoposta a un'operazione (l'ennesima) per la sinusite che diede qualche esito positivo. Tornò all'università, ma per poco tempo perché la famiglia non aveva denaro per pagarle gli studi.

In quegli anni Earhart fece diversi piccoli lavori che le consentirono di mantenere la propria passione per il volo. Nel 1928 fu coinvolta in un ambizioso progetto per compiere una traversata dell'Atlantico in aereo, come aveva fatto l'anno precedente l'aviatore Charles Lindbergh. L'operazione fu un successo: la squadra raggiunse il Galles dopo essere partita da Terranova e Labrador (Canada) in 20 ore e 40 minuti, ma Earhart fu sostanzialmente una passeggera perché non aveva la giusta formazione per guidare il Fokker scelto per la traversata.

L'operazione diede a Earhart un enorme successo, soprattutto negli Stati Uniti dove la stampa raccontò la sua impresa e i pubblicitari utilizzarono la sua immagine per promuovere diversi prodotti. In pochi anni l'aviatrice divenne molto famosa, cosa che le consentì di ottenere nuovi fondi per finanziare le sue iniziative legate al volo, comprese le campagne per incentivare le donne a occuparsene. Insieme con Lindbergh, fece pubblicità e investì risorse nella Transcontinental Air Transport, una delle prime compagnie aeree di linea [che sarebbe poi divenuta la TWA](#).

Earhart era diventata famosa per il volo transatlantico, ma era desiderosa di realizzare da sola un proprio record. Alla fine degli anni Venti divenne la prima donna a pilotare un aereo da una costa all'altra del Nord America e ritorno. Negli anni seguenti partecipò anche ad alcune competizioni di velocità e stabilì nuovi record. Nel 1932 comprò un giornale locale che testimoniassse la data di partenza, salì sul suo

monomotore Lockheed Vega 5B e compì la prima traversata dell'Atlantico realizzata da una donna in solitaria. Voleva atterrare a Parigi, ma a causa del meteo il volo fu difficoltoso e il viaggio terminò in Irlanda del Nord, dopo 14 ore e 56 minuti. Tre anni dopo fu la prima persona al mondo a compiere una traversata dalle Hawaii alla California.

Nel 1936, Earhart iniziò a pianificare un'altra impresa molto ambiziosa: il giro del mondo in aereo. Non sarebbe stata la prima persona a farlo, per questo motivo scelse un itinerario più lungo, pari a circa 47mila chilometri. Ottenne i fondi necessari e un aereo modificato, ma il primo tentativo iniziato a marzo del 1937 non andò a buon fine a causa di alcuni problemi tecnici e di un incidente al decollo della seconda tappa. Il secondo tentativo eseguito lo stesso anno fu un successo fino alla Nuova Guinea, dove la squadra di Earhart arrivò dopo aver percorso 22mila chilometri.

Il 2 luglio del 1937 Earhart partì da Lae in Nuova Guinea per raggiungere l'[Isola di Howland](#), un piccolo atollo praticamente nel mezzo dell'oceano Pacifico. Nei pressi dell'isola c'era una motovedetta della Guardia costiera statunitense, che avrebbe dovuto dare le indicazioni via radio per effettuare l'atterraggio sull'atollo. A causa di alcuni problemi tecnici, le comunicazioni via radio tra l'imbarcazione e l'aereo furono disastrose: senza indicazioni precise, Earhart mancò l'atollo e non diede più alcun segnale. Le ricerche nei giorni seguenti non portarono a nessun risultato. Furono spese enormi risorse per l'epoca, ma i sistemi di ricerca erano rudimentali e furono un fallimento. La morte di Earhart fu formalmente dichiarata il 5 gennaio del 1939.



La fine, in condizioni che ancora oggi sono poco chiare, della pioniera dell'aviazione ha ispirato innumerevoli teorie del complotto, miti e leggende metropolitane, che hanno spesso portato in secondo piano le imprese di Earhart, e la loro importanza nello sviluppare una cultura del volo a inizio Novecento. Le sue vicende ebbero un grande impatto sull'opinione pubblica, nella storia dell'aviazione e in quella della letteratura e del cinema, che con sfumature e tagli diversi ne hanno raccontato la storia. Oggi Google la ricorda mentre sale sul Lockheed Vega 5b, l'aereo che le consentì di realizzare forse la sua più grande impresa: attraversare da sola l'oceano per raggiungere l'Europa dagli Stati Uniti. A Culmore, nell'Irlanda del Nord dove fu costretta ad atterrare mancando l'arrivo a Parigi, c'è un piccolo museo che la ricorda. Quando atterrò, un contadino le chiese se fosse arrivata da molto lontano. "Dall'America", rispose Earhart soddisfatta.