

Il cucciolo e la Dea

Il racconto della spedizione italiana all'Everest del '73 e il dovere di recuperarne i resti

di
Guido Landucci



Atterraggio al campo 2 - 6500 m.

L'Everest entrò nella vita della mia famiglia alla fine del 1972.

Mio Padre allora Capitano dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, oggi Aviazione dell'Esercito, aveva un'esperienza consolidata di volo in montagna, sia con gli aerei che con gli elicotteri. Insieme con altri 250 uomini delle Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato, aveva dato la sua disponibilità come volontario per partecipare alla "Spedizione Italiana all'Everest 1973" nell'intento di "portare il Tricolore sulla Vetta più alta del Mondo" secondo i desiderata di Guido

Monzino, ideatore e Capo Spedizione. Dopo le selezioni rimasero in 59. Il Nucleo Elicotteri era formato da 11 fra ufficiali, sottufficiali, piloti e specialisti. Ho ricordi netti dell'aeroporto di Cameri dove vidi caricare i due elicotteri AB 205 all'interno dei C130, delle tonnellate di materiale necessario, di un'alba ghiacciata in cui i motori degli aerei si accesero, l'ultimo saluto e poi la partenza verso un luogo dal nome magico: Nepal.

Seguirono mesi di attesa, lettere leggere "air mail", poche notizie date dalla radio e dall'unico canale in bianco e nero

della tv, di telex portati a mano dai Carabinieri con messaggi che giungevano da 8000 km di distanza informandoci o rassicurandoci di come andava "La Spedizione"; ritagliavamo dai giornali ciò che era pubblicato. Il 5 maggio Tito Stagno al telegiornale delle 8 di sera diede la notizia della conquista della vetta della prima cordata, il 7 l'arrivo sulla cima della seconda cordata.

Poi il ritorno ed il 29 maggio l'atterraggio dei componenti a Ciampino. Seguirono giorni convulsi fino alla sfilata del 2 giugno, poi ancora a Roma una sera in cui



La seconda cordata in vetta: Innamorati, Epis e De Benedetti.

furono proiettate migliaia di diapositive ed il film ufficiale dell'impresa.

Ma un ragazzo di 11 anni dell'epoca non riusciva ad avere la percezione dell'insieme. Improvvisamente il mondo era divenuto più grande: le distanze, le altezze, le dimensioni, tutto era cambiato. Le prime immagini dei templi di Kathmandu o dei monaci mi rimasero impresse indelebilmente, gli oggetti riportati erano affascinanti, parlavano di usi diversi dai nostri, di divinità bellissime o terribili, ascoltavo in silenzio i racconti.

Poi il tempo dell'eccezionalità passò e "La Spedizione" divenne pian piano un punto della storia familiare cui ne seguirono altri.

Negli ultimi tempi della sua vita, assieme a mio fratello Daniele abbiamo chiesto a mio padre più volte di scrivere di quella esperienza, soprattutto come testimonianza per le nuove generazioni di piloti, lui che era stato Istruttore di Volo e di Specialità. Era la prima volta che degli elicotteri, strettamente di serie, volavano alle quote himalayane, e se inizialmente dovevano trasportare il delicato materiale scientifico del Laboratorio di Ricerca

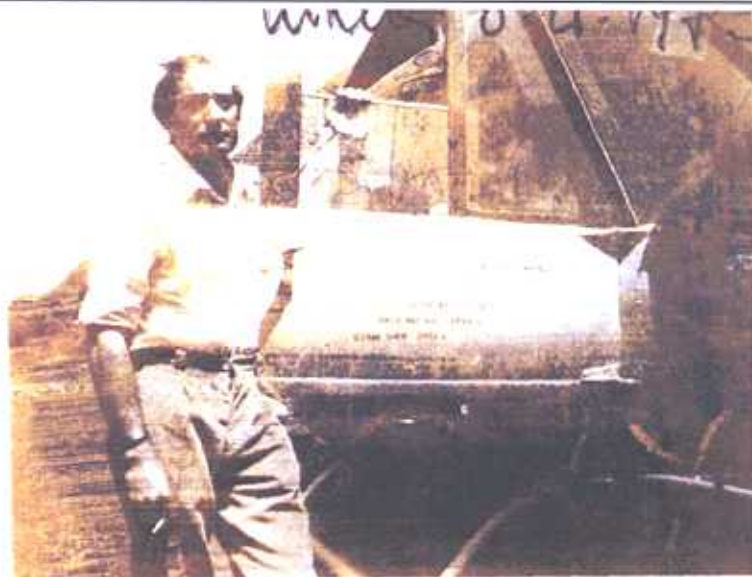
di Fisiologia Umana, poi furono necessariamente impiegati per il trasporto di altro materiale indispensabile alla riuscita della Spedizione, risparmiando preziose energie umane. Dalle prolungate avverse condizioni meteo, alla penuria di portatori, tanti motivi portarono all'esigenza di cercare di portare più in alto "Italia 1" e "Italia 2" come erano chiamati nelle comunicazioni radio i due velivoli.

Purtroppo mio padre non ha avuto abbastanza tempo per scrivere quel racconto, ma la Storia ha chiesto più volte e in vari modi di essere narrata e quello che state leggendo non è che un ulteriore momento all'interno di una serie di accadimenti particolari che si sono succeduti.

Dal Nepal, oltre alle lettere, grazie ad uno dei primi piccoli registratori portatili ed un microfono, mio padre ci inviò delle audiocassette in cui raccontava per noi lo svolgersi degli avvenimenti, considerazioni, descrizioni, la nostalgia di casa, momenti di felicità, riflessioni. Quei nastri furono ascoltati, poi riposti, poi dimenticati. I militari vengono spesso trasferiti, si sa, e così dalla casa

nella frazione de La Quercia, a Viterbo (ricordate questa località...), traslocammo per altre destinazioni. Anni fa avevo cercato quei nastri senza risultato ed eravamo giunti alla conclusione che erano andati perduti. Ma una settimana dopo la morte di mio padre cercando in soffitta, inciampo in una scatola diversa dalle altre da cui spuntano dei nastri. "Quei" nastri!

Da quel momento è iniziata la ricostruzione della Storia: ho ascoltato le quasi 5 ore di registrazione e, per la prima volta, tanti dettagli sparsi sono andati al loro posto componendo come in un puzzle l'immagine totale, con tanto di sorpresa finale: nell'ultima facciata dell'ultima cassetta la registrazione "in diretta" dell'arrivo in vetta della prima cordata e poi anche della seconda. A quel punto insieme a mio fratello Daniele ho raccolto tutto il materiale disponibile e, con alcuni amici professionisti, sono stati scansionati tutti i documenti fotografici in nostro possesso; digitalizzato e ripulito il materiale audio; tagliate le parti private, e riversati in digitale 11 minuti di riprese in Super 8, anche queste ritrovate in mezzo al materiale dimenticato. Tutto questo



A sin: Paolo Landucci: sullo sportello sono visibili le quote di atterraggio.

In basso: il carico degli elicotteri nel C130.

IEE 73 - LA SPEDIZIONE ITALIANA ALL'EVEREST

Il 5 maggio 1973 alle 12,34 la Prima cordata composta da Rinaldo Carrel, Mirko Minuzzo e due Sherpa nepalesi, raggiungeva la Vetta dell'Everest dopo tre giorni di permanenza al Colle Sud per le pessime condizioni meteo. Il 7 maggio anche la Seconda cordata con il Cap. Fabrizio Innamorati, il Serg. Magg. Claudio Benedetti, il M.lio Virginio Epis, assieme ad uno sherpa nepalese, giungeva in vetta. Per la prima volta dal 1953, anno della conquista ad opera di Sir Edmund Hillary e Tenzing Norgay, anche gli italiani giungevano in vetta alla montagna più alta del mondo con una spedizione dalle caratteristiche particolari per finalità, componenti ed organizzazione. Fu Guido Monzino a organizzare e rendere concreto il suo progetto nato nel 1969 con l'acquisto del permesso dal Governo Nepalese di scalare l'Everest. Lo scopo della Spedizione doveva essere duplice: portare il tricolore italiano sulla più alta vetta del mondo e realizzare importanti ricerche scientifiche e fisiologiche di valore internazionale. All'alba del 15 gennaio 1973 dall'aeroporto di Cameri decollavano i primi 3 Hercules C130 dell'Aeronautica Militare alla volta di Kathmandu. Giunti a destinazione, dopo essere stati "rimontati", gli elicotteri dell'Esercito trasportavano a Lukla (2800 mt di quota) il personale ed i materiali pesanti; da lì il 14 febbraio partiva la prima carovana, seguita - il 18 febbraio - dalla seconda. Il 24 marzo era raggiunto il Campo Base a 5354 m ed era allestito l'Ospedale da campo ed il Laboratorio di Fisiologia. Da questa data iniziano le operazioni alpinistiche con la ricognizione delle "ice falls", l'enorme seraccata del ghiacciaio del Khumbu da sempre il maggior ostacolo sulla "Via Normale" dell'Everest, quella seguita da Hillary. Il 27 Marzo era installato il Campo 1 a quota 6157 m. Il 28 marzo Monzino comunicava Roma che 81 persone (17 italiani, 2 olandesi e 62 sherpa) avevano raggiunto il Campo 1 dopo aver risalito le "ice falls". Il 29 marzo era attrezzato il campo due a 6500 con l'allestimento di un ulteriore piccolo ospedale da campo.

Il 1° aprile l'elicottero AB 205 "Italy One" (dalla denominazione usata nelle comunicazioni radio) atterrava a 6500 m di quota stabilendo un primato rimasto ineguagliato. Per la prima volta nella storia un elicottero, strettamente di serie, raggiungeva un'altitudine non prevista dai manuali di volo, infondendo ulteriore sicurezza per la riuscita della Spedizione. Il 17 aprile un telex di Monzino annunciava che durante una missione di soccorso per recuperare tre alpinisti in difficoltà, l'elicottero denominato Italia Uno era stato costretto ad un atterraggio di emergenza al Campo Due a 6.500 m di quota. Nonostante la distruzione del velivolo l'equipaggio era indenne.

Finalmente il 5 maggio un'improvvisa schiarita permette alla Prima cordata, dopo una salita di sei ore per gli ultimi 335 metri, di arrivare in Vetta. L'Everest era stato conquistato dagli italiani alle 12,39 ora italiana. Il 7 maggio dal Campo 6 partiva la Seconda cordata che alle 13 locali raggiungeva la Cima dopo nove ore di salita. Ma le condizioni del tempo peggiorano e Monzino decide di rinunciare al piano iniziale. Dopo la conquista dell'Everest la fase di ripiegamento avvenne in condizioni meteo sempre più difficili a causa dell'avvicinarsi del monzone. Frequenti piogge, nebbie, aumento continuo della temperatura accompagnavano le ultime missioni di trasporto degli elicotteri (dall'Italia ne era giunta un altro a sostituzione di quello incidentato).

Il 28 maggio la Spedizione Italiana all'Everest 1973 rientrava in Italia. I Componenti furono ricevuti dal Capo dello Stato e dal Papa. Il 2 giugno sfilarono lungo Via dei Fori Imperiali durante la Festa della Repubblica.

Il resoconto ufficiale della Spedizione, scritto e pubblicato nel 1976 da Monzino, conteneva, oltre le riflessioni sulla motivazione e gli intenti della IEE, i messaggi intercorsi con lo Stato Maggiore dell'Esercito e l'ampia relazione scientifica da parte del prof. Carretelli.

La Spedizione Italiana all'Everest 1973 fu l'ultima spedizione "governativa", solo cinque anni dopo Messner ed Huber conquistavano l'Everest senza l'ausilio dell'ossigeno cambiando per sempre le prospettive dell'alpinismo. E' notizia di fine maggio che la Spedizione Eco Everest 2009, spedizione composta in maggior parte da sherpa che si proponeva di ripulire dai rifiuti delle spedizioni la zona del ghiacciaio del Khumbu, ha recuperato i resti dell'elicottero schiantatosi al Campo 2.



ha dato forma ad una conferenza che abbiamo presentato più volte, inizialmente in ambito militare e poi in diversi contesti pubblici, in cui, salvo l'introduzione ed i raccordi fra le parti della narrazione, la voce che descrive gli accadimenti arriva direttamente dal 1973. Mentre questo progetto prendeva la sua forma definitiva io ho avuto la possibilità di contattare e parlare direttamente con i protagonisti dell'epoca. In particolare ringrazio il prof. Cerretelli per la pazienza con cui mi ha spiegato l'acclimatazione, i pericoli e le insidie dell'alta quota; il Gen. Molinari, uno dei Vice Capo Spedizione; Rinaldo Carrell che mi ha invitato per un aperitivo a Valtournenche trasformatosi in una mezza giornata di serrata conversazione sull'organizzazione della Spedizione, la parte alpinistica ai campi alti, l'Hillary Step, la figura di Guido Monzino, la conquista del Polo Nord e migliaia di altre cose; Fabrizio Innamorati che mi onora della sua amicizia e mi ha dato chiarimenti importanti su alcuni momenti

critici della Spedizione e fornito dettagli importanti di prima mano sull'incidente del 17 aprile.

La IEE '73 è stata la prima Spedizione Italiana sull'Everest: la settima in assoluto. Ebbe il non trascurabile merito di "riportare a casa" incolumi tutti i suoi componenti, tanto più che fino ad allora ammontava a 28 il numero dei morti nel tentativo di conquistare la montagna. L'Italia è stata la quarta Nazione ad avere i suoi rappresentanti sulla cima. I nostri otto alpinisti della vetta sono citati dal 29° al 36° posto nell'albo cronologico dei conquistatori del "tetto del mondo", anche se non tutto era andato nel migliore dei modi.

Attraverso atterraggi a quote via via sempre più alte, sino ai 5350 m del Campo Base, considerato inizialmente dai piloti il punto massimo di arrivo, il lavoro di supporto degli elicotteri alla Spedizione era stato potenziato per poter portare materiali, bombole di ossigeno e viveri almeno fin sopra l'ice fall. Mentre gli

Alpinisti proseguivano l'avvicinamento e davano inizio alle prime fasi di ascensione ai campi alti in vista dell'attacco alla vetta, si concretizzava la possibilità, per gli elicotteri, di atterrare fino ai 6500 m del Campo 2. Dopo una serie di lanci a bassa quota compiuti nei giorni precedenti per verificare la sicurezza della delicata manovra, il 1° aprile l'IEE con a bordo l'equipaggio composto da Landucci e Paludi atterrava al Campo 2. Sicuramente si trattò di record, mai nessuno era atterrato a quella quota, ma da quel momento tutti gli equipaggi del Nucleo Elicotteri atterrarono ai 6500 m, a dimostrazione di un'altissima perizia e professionalità dei piloti dell'Aviazione dell'Esercito. Si compiva inoltre quanto era stato auspicato dal Capo Spedizione: offrire una cornice di sicurezza ai componenti della Spedizione, estesa però anche alla popolazione locale e agli alpinisti di altri gruppi che ne avessero avuto bisogno. Conservo i dispacci di richieste di soccorso giunte a Lukla,



Italia 1 dopo lo schianto

Pheriche od al Campo Base. Il 17 Aprile alle 17 decollava per il Campo 2 l'IEAA (il 17° elicottero della nuova serie) per una missione di recupero di tre alpinisti in difficoltà. Ma turbolenze in quota mettevano in seria difficoltà i piloti Landucci e Pecoraro costretti a tentare un atterraggio di emergenza sul ghiacciaio. Purtroppo la coda incontrava un crepaccio e l'elicottero si schiantava a terra.

L'incidente era avvenuto a circa 200 m dal Campo 2 c, soccorso dagli Alpinisti, l'equipaggio di "Italia 1" passava la notte in tenda a 6500 m a -25° per essere recuperato solo la mattina successiva dall'altro elicottero. Nessuna conseguenza grave, solo una lussazione alla spalla dello Specialista. Ma spostare il relitto era impensabile. Smontato il recuperabile, fu abbandonato sul Western Cwm.

Mio padre aveva conservato la cloche e riguardandola ogni tanto ci siamo chiesti se mai la carcassa dell'elicottero sarebbe riapparsa e dopo quanto tempo. Il relitto è citato in un bel poster realizzato da esperti neozelandesi che riporta le vie seguite dalle spedizioni all'Everest concluse con successo. Nei siti Internet dedicati all'Everest lo si indicava come il più grosso "rifiuto" lasciato da una Spedizione. Jon Krakauer in "Aria Sottile", mentre racconta il recupero da parte di un elicottero militare nepalese di alpinisti in gravissime difficoltà, in quella che fu la "tragedia del 1996", ricorda gli elicotteri italiani e lo schianto di uno di essi. Anche i contatti avuti con il Comitato Everest-K2, nella persona di Agostino Da Polenza, per cercare di rintracciarlo non avevano portato a nulla: Italia 1 era intrappolato nei seracchi enormi dell'Ice Fall, probabilmente stritolato, chissà dove, fino a chissà quando.

Alla fine delle conferenze sulla spedizione questa era una delle domande ricorrenti: "Ma non si potrebbe andare a cercare l'elicottero, recuperarlo e riportarlo in Italia?"

Ma a maggio del 2009 il sito "Montagna.org" pubblica alcune foto inviate da Silvio "Gnaro" Mondinelli appena arrivate in Italia: i resti dell'elicottero sono stati ritrovati da alcuni sherpa, è inequivocabilmente lo stesso, perché l'identificativo di coda è intatto. Le foto sono state scattate al Campo Base durante lo smaltimento della raccolta di rifiuti fatta dalla "Eco Everest Expedition".

Ci rimettiamo in moto ed attraverso la



Un componente della Prima Cordata sulle Fasce Gialle.

redazione di Montagna.org riesco anche a parlare direttamente con Gnaro, che mi invia i suoi scatti originali e la promessa di farmi sapere dove si trovano i resti. Riesco ad avere anche l'indirizzo mail dello Sherpa che ha organizzato la raccolta. La notizia comincia a girare in rete ed appare su diversi siti d'informazione aeronautica.

Scrivo, ma non ottengo risposta. Il tempo passa e non ho nessuna notizia. Scopro anche che nella vallata del Khumbu, per riciclare i rifiuti delle spedizioni, si organizzano laboratori di scultura. Le tracce svaniscono.

Ma quando ormai sembra non esserci più alcuna possibilità di rintracciare i resti di Italia 1, un'altra coincidenza straordinaria rimette tutto in gioco. È il 29 novembre dell'anno scorso e a Viterbo, o meglio in una bellissima residenza in località La Quercia - ricordate questo luogo? - si tiene il quarto forum mondiale di Green Accord dedicato ai cambiamenti climatici del pianeta. A parlare dei gravi problemi che stanno trasformando

l'ambiente himalayano sono stati invitati due testimoni, due sherpa: Apa Sherpa e Dawa Stewen Sherpa, gli stessi - incredibile a dirsi - che hanno recuperato i resti di Italia 1. I due ospiti non sanno di trovarsi in uno dei luoghi particolarmente significativi per quella famosa spedizione del '73 e quando alla mia timida domanda mi confermano di essere proprio loro gli sherpa che hanno ritrovato l'elicottero, la straordinaria coincidenza si trasforma velocemente in notizia e fa il giro del mondo partendo dalla penna dei circa 200 giornalisti presenti al forum. Dopo 36 anni il più grande rifiuto lasciato sull'Everest è tornato alla luce, anche a causa dello scioglimento dei ghiacci, ed è stato finalmente rimosso: si trova a Khumjung, a metà della vallata del Solo Khumbu. Con emozione ci scambiamo delle fotografie: loro vedono il punto in cui l'elicottero si era schiantato e come era arrivato in Nepal, io la quota alla quale è riapparso e gli altri pezzi ritrovati.

Per tanti anni la IEE 73 è stata

dimenticata. Ho avvertito amarezza ed un po' di delusione fra i suoi componenti per questo. Spero che ciò che è accaduto, ed il risalto che ha avuto, anche sulle pagine de La Rivista, possa di nuovo far ricordare degnamente tutti gli aspetti dell'ultima spedizione governativa. Molte intuizioni sperimentate allora sono oggi progetti sviluppati stabilmente e continuativamente.

Da allora è cambiato il modo di fare alpinismo; non credo siano cambiate le motivazioni che portano gli uomini a confrontarsi con le vette.

Con il passare degli anni il mio amore per la montagna è cresciuto, assieme alla mia età. Ho imparato anche che le montagne sono maschi e femmine e che al nome "Everest" preferisco quello originale "Chomolungma". Non sono mai stato in Nepal, ma vorrei andarci assieme a mio fratello per poter dire "missione compiuta", per coscienza

ecologica e testimonianza di un - seppur piccolo - impegno a lasciare questo pianeta abbastanza in ordine per le nuove generazioni: sarebbe giusto per chiudere questa Storia.

Finalmente chi scrive, il cucciolo di allora, potrebbe intravedere la Dea Madre, che dai suoi eoni non si cura dei risibili anni di noi mortali, ma ha restituito Italia 1: non resta che riportarlo a casa.

Un pensiero per tutti i Componenti della IEE 73 che non sono più con noi ed al Capo Spedizione che ideò un sogno condiviso, poi vissuto e che ancora raccontiamo. ■

A fianco: La prima cordata in ascesa.

In basso: Il Capitano Landucci in volo.

RECUPERARE RIFIUTI E ROTTAMI: UN DOVERE NON SOLO MORALE

Il tema delle spedizioni alpinistiche che lasciano dietro di loro "montagne" di rifiuti è stato trattato ripetutamente e pubblicamente da molti frequentatori della montagna, ed è anche grazie a questo che vi è oggi maggiore consapevolezza rispetto alcuni anni fa. Anzi, capita spesso di leggere di campagne organizzate apposta per "ripulire" (per quanto possibile) le montagne himalayane, come dimostra il caso di Dawa Sherpa.

Il problema può essere discusso da un punto di vista morale, ma anche da quello giuridico, con un occhio alla normativa vigente in Europa. L'abbandono di materiali implica infatti l'atto di disfarsi di un oggetto, il che configura la formazione di un "rifiuto".

Il diritto dell'UE, ed anche quello italiano, proibisce e sanziona l'abbandono di rifiuti. È vero che in certi Stati fuori dall'Europa - il condizionale è comunque d'obbligo - la legge non considererebbe l'abbandono di materiali un atto illecito o un reato; ma, se le normative ambientali hanno un senso, e quindi riportiamo i rifiuti a valle non solo perché altrimenti si rischia una multa ma perché si ritiene di fare la cosa giusta, perché mai dovremmo comportarci diversamente dove le nostre norme ambientali non si applicano?

Va comunque osservato che l'abbandono di rifiuti in montagna non è esclusivamente un problema extra-europeo: anche i nostri monti soffrono di questo incivile modo di frequentarla. Come sempre, a farla da padrona su sentieri o presso punti di sosta sono soprattutto imballaggi, specialmente in plastica. Una vecchia storia. Aggravata dalla vendita massiccia di bottigliette di acqua minerale (alcune di marche provenienti dall'estero o regioni lontane: acquistandole contribuamo all'intasamento che i TIR causano alle vallate alpine ed ai cambiamenti climatici) in molti rifugi alpini, nonostante la presenza di acqua potabile.

Anche in assenza di uno specifico protocollo dedicato ai rifiuti nella Convenzione delle Alpi, si può dedurre, dall'insieme delle disposizioni "strategiche" di questa Convenzione e dei suoi protocolli, che il raggiungimento dell'equilibrio tra natura e alpinisti passa attraverso l'obbligo di riportare a valle tutti i rifiuti che generiamo. Nelle Alpi come in ogni altra parte del mondo.

Marco Orsida

Segretario Permanente della Convenzione delle Alpi





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

DA POLENZA AGOSTINO