

Francesco Lamendola

« APPUNTAMENTO AL POLO SUD » DI EDMUND HILLARY

E IL TRAMONTO DELL' EPOS ANTARTICO

Edmund Hillary è nato nel 1919 ad Auckland, in Nuova Zelanda. Apicoltore di professione, sposato con tre figli, durante la seconda guerra mondiale presta servizio nell'aviazione, come ufficiale di rotta, a bordo di idrovolanti che operano nel settore dell'Oceano Pacifico, contro le forze armate giapponesi. Animato da due grandi passioni, la montagna e l'avventura, si unisce alla spedizione himalaiana del colonnello J. Hunt e raggiunge per primo, insieme alla guida nepalese Tenzing, la vetta dell'Everest (in lingua indigena: Chomolungma, "la montagna degli déi"), che con i suoi 8.848 metri d'altitudine s. l. m. è la vetta più alta della Terra.

È il 29 maggio del 1953 e un altro grande mito è caduto, appena sedici anni prima del primo sbarco umano sulla Luna; l'impresa lo rende improvvisamente celebre in tutto il mondo.(1) Lo stesso Hillary rievcherà la sua impresa nel corso di pubbliche conferenze organizzate dalla Royal Geographical Society e dal Club Alpino, insieme a sir John Hunt:

"Il 22 maggio [1953] effettuammo il primo grande trasporto fino al Passo Sud: quattordici carichi di circa 14 kg. ciascuno, di cibi essenziali, equipaggiamento e ossigeno erano pronti a nostra disposizione" [...]

"A ottomila trecento metri trovammo il deposito lasciato lì parecchi giorni prima da Hunt. Legammo riluttanti questo equipaggiamento extra ai nostri pesanti fardelli. Ang Nyma aveva solo circa 18 kg., tutti noi altri portavamo invece dai 24 ai 29 kg. circa ciascuno. Ci arrampicammo muovendo assai lentamente e consumando ossigeno a una media di quattro litri al minuto. Avevamo creduto di scoprire, sopra di noi, un posto adatto per accamparci ma, da vicino, si rivelò illusorio. Eravamo tutti stanchissimi, e un po' scoraggiati, quando finalmente trovammo una cengia nevosa che, per quanto non livellata, era sufficientemente spaziosa per piantarvi una tenda." [...]

"Ci organizzammo rapidamente e alle sei e mezzo ci avviammo su per la montagna. Coprimmo i primi centocinquanta metri lentamente ma sicuri, superando senza difficoltà i problemi che ci si presentarono. Ma, quando ci trovammo davanti alla grande parete di centoventi metri che sale fino alla vetta, il problema cambiò aspetto. La parete era ripidissima, non solo, ma sentii che la neve era pericolosa. Mentre ci tracciavamo faticosamente una pista, sprofondando fino alle ginocchia e in certi punti anche di più, eravamo costantemente consci del tremendo salto del ghiacciaio Kangshung, a tremilatrecento metri più sotto. A metà via chiesi a Tenzing il suo parere. Mi rispose che era preoccupato e che la salita gli sembrava assai pericolosa. Alla mia richiesta se riteneva consigliabile di procedere, replicò con la sua frase abituale: 'Come desidera'. Sentivo che le nostre probabilità erano favorevoli, sicché risolsi di perseverare." [...]

"La cresta s'allungava in un'interminabile successione di sporgenze a cornice; mentre continuavo a tracciare la pista mi chiesi quanto tempo avremmo dovuto continuare in quel modo. Incominciavo a sentire la stanchezza. Avevo scavato di continuo gradini per quasi due ore e mi chiedevo, alquanto scioccamente, se ci sarebbe rimasta l'energia sufficiente per farcela. Scavai ancora nel ghiacciaio, dietro un'altra sporgenza e vidi che la cresta terminava bruscamente, permettendoci di spaziare con l'occhio sul Tibet. Alzai lo sguardo: sopra di noi c'era un cono arrotondato, coperto di neve. Pochi colpi di piccozza, alcuni cauti passi e Tenzing e io eravamo sulla vetta. Erano le undici e trenta del mattino." (2)

Passano pochi anni e la passione dell'avventura lo afferra nuovamente, strappandolo alla sua tranquilla esistenza di apicoltore neozelandese. Questa volta si tratta di partecipare alla Spedizione Transantartica del Commonwealth, guidata dall'esploratore e geologo inglese Vivian Edwin Fuchs, che Hillary ha conosciuto nel 1953. Questi organizza varie stazioni scientifiche nel corso di essa, e guida personalmente il gruppo che, partendo il 24 novembre 1958 dalla base Shackleton, sul Mare di Weddell, raggiunge il Polo Sud e prosegue fino alla base Scott, sul Mare di Ross, raggiungendola il 2 marzo 1958 e realizzando così il grande sogno che era stato di Shackleton: la prima traversata dell'intero continente antartico, da costa a costa.

Hillary raggiunge il suo capo al Polo Sud, in aereo, e con lui compie il viaggio via terra dal Polo al Mare di Ross. Due libri nasceranno da questa notevolissima impresa scientifica e sportiva: *The Crossing of Antarctica*, scritto a quattro mani dai due esploratori (3), e *No latitude for error* (tradotto in italiano con il titolo *Appuntamento al Polo Sud*), che è il diario della spedizione del solo Hillary. Nelle pagine di quest'ultima opera la spedizione rivive in modo al tempo stesso naturale e drammatico. In effetti, la spedizione può avvalersi di mezzi tecnologici altamente sofisticati: aerei, speciali trattori da neve cingolati e, naturalmente, la radio per mantenere i collegamenti con le basi e con l'esterno; eppure l'elemento umano vi svolge ancora una volta la parte preponderante, come nei tempi eroici delle esplorazioni polari. Nel resoconto di Hillary traspaiono il coraggio, la perseveranza e la tenacia che hanno reso possibile la vittoria su tutti gli ostacoli, non solo quelli fisici ma anche quelli psicologici: perché in Antartide le condizioni sono estreme e nel suo ambiente particolarissimo un gran peso giocano pure i fattori legati allo straordinario logorio psicologico cui sono sottoposti gli uomini. Il pericolo più grave che i membri della spedizione devono affrontare è quello dei crepacci nascosti sotto uno strato relativamente sottile di ghiaccio, formante dei "ponti" che le slitte a trazione animale possono agevolmente oltrepassare, ma che rischiano di cedere sotto il peso considerevole dei grandi trattori cingolati.

"Proseguimmo verso sud, su un fondo piuttosto accidentato, senza badare troppo ai gemiti e ai cigolii del Weasel [uno dei trattori]. Eravamo a sedici chilometri dal deposito mediano e io mi ero ritirato nella cambusa a riposarmi un poco, quando il convoglio si fermò. Già rassegnato al fatto che il Weasel fosse arrivato alla fine dei suoi giorni, corsi fuori per dare una mano a sistemare le slitte. Nessuno però si preoccupava del Weasel, mentre tre persone si radunavano in atteggiamento penseroso dietro il trattore di testa. Mi unii a loro e mi resi conto che questa volta non si trattava del Weasel ma dei crepacci preannunciati da Bob. Dietro il trattore di testa si apriva una buca enorme della quale non si vedeva il fondo e che non assomigliava affatto al tipo di crepacci 'inoffensivi' descritti da Bob. A uno o due passi dalla buca, del resto, erano visibilissime le rocce delle slitte trainate dai cani, e passate senza difficoltà sopra il ponte di neve, in mezzo al quale si vedevano nettissime impronte di passi.

"Quella brusca esperienza confermò la nostra crescente convinzione che fosse poco saggio tener conto delle opinioni dei guidatori di cani circa la sicurezza di una rotta. Troppo sovente era accaduto che i cani passassero sopra i crepacci senza che i loro guidatori nemmeno se ne avvedessero, perché ponti capaci di sostenere senza sforzo le slitte trainate dai cani risultavano assolutamente insufficienti a sostenere il peso ben maggiore dei trattori e delle loro slitte.

"Deviai un poco più verso ovest, per tagliare perpendicolarmente i crepacci e proseguii con estrema cautela. Qualche volta il ponte di neve reggeva, ma più sovente il trattore ondeggiava in maniera minacciosa., lasciandosi dietro una buca immensa. I crepacci andavano facendosi sempre più larghi e quando ci imbattemmo in uno largo circa un metro e mezzo, decisi che fosse venuto il momento di fare un'accurata ricognizione prima di proseguire. Era l'una di mattina, e ci dibattevamo tra i crepacci ormai da parecchie ore.

"Murray, Peter e io ci legammo con una fune e partimmo con un fascio di bandierine, saggiando il ghiaccio con la piccozza ed esaminando ogni crepaccio, alla ricerca di un ponte resistente che lo attraversasse. Le nostre bandierine tracciarono ben presto una rotta serpeggiante alle nostre spalle. Murray stava esaminando un ponte, quando fece un passo di troppo e sparì di botto nella

neve fino alla cintola. Per fortuna, la corda lo trattenne e un attimo dopo egli era di nuovo sul ghiaccio solido. Dopo circa due chilometri, i crepacci parvero diminuire di larghezza e poiché avevamo finito le bandierine, tornammo in fretta verso i trattori.

"Eravamo tutti piuttosto stanchi e nervosi, ormai. Quei crepacci erano fra i peggiori che ci fossero capitati: lucide pareti a picco delle quali non si vedeva la fine, e benché fino a quel momento ci fosse andata bene, sussisteva sempre il pericolo che un ponte crollasse in pieno, facendo sprofondare irrimediabilmente il trattore. I veicoli erano legati uno all'altro, e fidavamo che l'intelaiatura della cabina avrebbe protetto il guidatore, ma i nostri nervi erano ugualmente tesi al massimo. Uno dei nostri timori più grandi era la possibilità di un incendio, e ci eravamo ficcati bene in mente la necessità di spegnere il motore, se mai fossimo caduti in una buca." (4)

Il pericolo, però, lo spettro di una caduta improvvisa e di una morte subitanea e spaventosa, è sempre in agguato; e Hillary ne sente il soffio pauroso quando sfugge di misura ai suoi artiglieri.

"Diedi agli altri trattori il segnale della partenza, riaccesi il motore e mi avviai verso il ponte, coi nervi tesi fino a spezzarsi. Ero arrivato felicemente a mezza via, quando sentii sotto di me un tonfo e il mio trattore s'inalberò col cofano all'aria. Fui quasi sbalzato dal sedile, ma mi rimase presenza di spirito sufficiente a farmi chinare in avanti e dare tutto gas. Il ponte era sprofondato e io sprofondavo con lui! Per qualche terrificante momento, il trattore rimase in bilico sull'orlo del crepaccio, con i cingoli che artigliavano la neve e il naso all'aria., poi parve arrampicarsi letteralmente sull'orlo del burrone, e finalmente mi ritrovai di nuovo in posizione orizzontale.

"Piuttosto scosso, spensi il motore e saltai dal Ferguson per andare a vedere. La buca era una bellezza, grande abbastanza per inghiottire comodamente il trattore e non capivo come avessi potuto cavarmela. Se il motore avesse rallentato un attimo, non avrei avuto scampo. Ma era inutile stare a rimuginare su quel che era o non era accaduto, perciò mi guardai in giro alla ricerca di un ponte più resistente. Ne trovai uno qualche metro a est, ma non si poteva certo dire che fossimo gai e spensierati mentre vi facevamo passare gli altri due trattori e le slitte." [...]

"I turni di guida cambiavano a intervalli di un'ora, per dar modo a ciascuno di alternare i periodi di tensione con periodi di riposo, e in quel momento alla guida del trattore di testa c'era Jim Bates. Peter e io ci scostammo un poco e restammo a guardare i veicoli che avanzavano pesantemente verso quell'ultima barriera. In fondo alla mia mente, c'era sempre una lieve pungente preoccupazione, come accadeva a ogni crepaccio, del resto. Al limite del ponte, Jim si fermò e la sua faccia ansiosa apparve sopra la cabina, girò intorno qualche occhiata dubbiosa, poi scomparve. Un attimo dopo il motore riprese a rombare con violenza e partì d'un balzo: Jim aveva certo pensato: 'O la va o la spacca!'. Lo seguimmo intenti mentre avanzava verso il centro del ponte. Le ruote anteriori toccarono il lato opposto del crepaccio e le pesanti ruote posteriori si trovarono al centro. Un attimo dopo si udì uno schianto e il trattore prese a scivolare lentamente all'indietro, affondando nel crepaccio.

"Per un terribile minuto credetti che sarebbe precipitato, poi l'estremità della cabina si appoggiò sull'orlo del crepaccio e il trattore restò sospeso sull'abisso. Il mio primo pensiero fu per Jim, guidatore deciso, ma che probabilmente nutriva per i crepacci simpatie ancora minori di tutti noi. Figurarsi se gli piaceva restare sospeso su di uno! Mi precipitai sull'orlo del crepaccio e gridai: 'Come va, Jim? Stai bene?'. Seguì un attimo di silenzio, poi, con voce un po' strozzata, Jim rispose: 'Sì, sto benone, ma non mi piace il panorama!'. Dal suo sedile, guardava dritto in fondo all'abisso, e la vista non era certo rassicurante. Poi la testa di Jim sbucò dal trattore e un momento dopo egli era in salvo accanto a noi.

"Il crepaccio era senza dubbio bellissimo, con ripide pareti di ghiaccio che si perdevano in un nero fondo senza fine, ma questo non facilitava certo l'impresa di recuperare il trattore. Non vedevo proprio come avremmo potuto fare. Ci radunammo a discutere il problema e concludemmo che qualunque tentativo avrebbe potuto essere effettuato soltanto sul davanti, perché la parte posteriore era troppo giù. Prima di tutto bisognava dunque trovare il modo di portare dall'altra parte i due

trattori superstite, perciò mi avviai di nuovo a piedi alla ricerca di un ponte, e questa volta avrebbe dovuto essere a prova di bomba! Parecchie centinaia di metri oltre il punto al quale ero arrivato prima, il crepaccio spariva improvvisamente, oppure proseguiva in profondità, e nemmeno i più decisi sondaggi trovarono più alcun vuoto. L'intera zona era però una rete di piccoli crepacci, perciò non sprecaimo altro tempo nel tentativo di portare a sud del crepaccio più grande i due trattori. Ci limitammo a legarli al loro disgraziato compagno perché non precipitasse del tutto e concretammo un piano d'azione.

"Bisognava spalare la neve davanti al veicolo impennato, in modo da fare una sorta di rampa che esso potesse risalire con facilità. Non sarebbe stato prudente avviare il suo motore, ma speravamo che gli altri due trattori avrebbero avuto forza sufficiente a riportarlo in piano. Frenando il trattore con una robusta fune, cominciammo a spalare la neve sotto le ruote anteriori; tremando e traballando, il veicolo si adagiò in posizione meno verticale, ma parve in equilibrio più precario che mai. Dopo un lungo, faticoso lavoro, la rampa fu pronta e decidemmo di tentare il salvataggio.

"Anzitutto bisognava disinnestare la frizione e, nonostante la rischiosa posizione del trattore, Peter si offrì volontario per quell'operazione. S'infilò con un volteggio nella cabina e sparì. Un attimo dopo il veicolo ondeggiò minacciosamente e arretrò di qualche centimetro. Mi pareva che da un momento all'altro dovesse andarsene per sempre, perciò urlai a Peter di venir fuori al più presto possibile, ma quello uscì dopo un poco, con la massima calma.

"Ora eravamo pronti. Sapevamo che, se il primo tentativo fosse fallito, non avremmo potuto ripeterlo. Se non fossimo riusciti al primo colpo, il trattore sarebbe senza dubbio sprofondato tanto da escludere ogni possibilità di recupero. Murray salì a bordo del trattore più vicino a quello pericolante e io mi arrampicai sull'altro. Avevamo studiato bene i nostri rispettivi compiti: quello di Murray consisteva nell'esercitare una frazione supplementare sulla vittima per tenerla ferma fino al momento cruciale, quando io, con l'altro trattore, avrei dato lo strattone improvviso che, speravamo, l'avrebbe riportata alla superficie.

"Avviai il motore e aspettai che si riscaldasse, poi feci marcia indietro finché sfiorai il trattore di Murray e il cavo di rimorchio fu tutto allentato. Avevo deciso di partire in seconda, per poter acquistare maggior velocità prima dello strattone finale, perciò innestai la frizione, feci il segnale a Murray e partii rombando a tutto gas per tutta la lunghezza del cavo. Un attimo dopo il trattore subì uno strattone che quasi mi scaraventò fuori dal sedile, parve esitare un secondo, poi riprese ad avanzare. 'O si è rotto qualcosa, o il trattore è venuto fuori', pensai. Era venuto fuori. Murray si era mosso con tempestività perfetta. Nell'attimo stesso in cui il cavo si tendeva, era partito a tutto gas e la forza combinata dei due veicoli aveva strappato dal crepaccio il trattore affondato, riportandolo in piano.

"Decisamente soddisfatto, balzai dal trattore e andai a ispezionare i danni: nonostante l'urto violentissimo, il Ferguson sembrava assolutamente indenne: un bel complimento per la sua resistenza." (5)

Come scrittore Hillary possiede freschezza, linearità, ma soprattutto chiarezza e semplicità di espressione. Pur lasciando intravedere, qua e là, una discreta capacità di adoperare colori drammatici (quel nero abisso verticale spalancato nel ghiaccio, di cui non si riesce a vedere il fondo, è una perla descrittiva gettata quasi con noncuranza), egli ama un tono disteso e pacato, alieno da ogni esagerazione. Forse la sua vita di allevatore di api, nella sua verde isola (com'egli chiama la Nuova Zelanda, ripensandovi fra le bianchi solitudini di ghiaccio) gli ha insegnato il valore della ponderatezza, della calma tenace e indirizzata a un fine concreto e ben definito, della perseveranza nonché della bucolica semplicità, come il grande Virgilio ha insegnato nel quarto libro delle *Georgiche*, dedicato appunto all'apicoltura. (6)

O forse le sue caratteristiche di scalatore metodico, paziente, fornito di un istintivo buon senso nella valutazione del rapporto ottimale tra mezzi e fini, già mostrate nell'ascensione al Monte Everest, si riflettono nel suo modo di affrontare la pagina scritta, di raccontare a un pubblico le sue imprese. Certo è che Hillary, sia come alpinista che come scrittore, dà la caratteristica impressione di essere

sempre a suo agio, con modestia eppure con competenza e con passione: *the right man in the right place*, "l'uomo giusto al posto giusto".

& & & & &

NOTE

- 1) Nel 2005 è stata pubblicata la sua biografia curata dallo scrittore A. Johnston: *Sir Edmund Hillary. An extraordinary life* (v. *Enciclopedia Biografica Universale*, Biblioteca Treccani, vol. 9, p. 535).
- 2) HILLARY, Edmund, *La scalata dell'Everest*, in *I grandi esploratori*, a cura di Helen Wright e Samuel Rapport, Roma, Le Maschere, s.d., pp. 828-830 (da *The descent of Mount Everest*, in *The Geographical Journal*, 1953).
- 3) HILLARY, Edmund, *Appuntamento al Polo Sud* (trad. di Elsa Pelitti), Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1962, pp. 194-195.
- 4) *Ibidem*, pp. 201-205.
- 5) FUCHS, Vivien- HILLARY, Edmund, *The Crossing of Antarctica*, London, Cassell, 1958.
- 6) LAMENDOLA, Francesco, *Virgilio e le Georgiche, capolavoro ispirato alle api*, in *Apitalia*, Roma, Melitense ed., n. 9 del 2005, pp. 8-11.