Scoprire la montagna e la sua storia

Intervista con Massimo Mila: anche l'alpinismo è cultura

Massimo Mila, al campo II sul ghiacciaio del Huascaran sulla Cordillera Blanca.

Mezzo secolo di scalate nei ricordi personali del critico, accademico del CAI, tuttora in attività

DALL'INVIATO

TORINO — *« Per me la montagna è soprattutto cultura », mi dice Massimo Mila, che sono venuto a trovare per parlare con lui non di musica ma di alpinismo. Mila, infatti, non è solo il decano della critica musicale italiana, il musicologo di fama mondiale che tutti conoscono, ma è anche un provetto e appassionato alpinista. Accademico del CAI, autore brillantissimo di libri di montagna (ha scritto una storia delle ascensioni sull'Everest e una storia dell'alpinismo italiano sino agli anni Sessanta) ci tiene a ricordarti che ha scalato oltre 60 « quattromila », 5 cinquemila e circa 500 tremila. Adesso che ha 68 anni per « riposarsi » pratica, anche con ottimi risultati agonistici, lo sci-alpinismo. A Mila ho rivolto alcune domande sulla sua esperienza alpinistica, sul CAI e sui grandi alpinisti italiani da lui conosciuti.*

Da questa intervista a Massimo Mila vorremmo iniziare sulle pagine del nostro giornale un dibattito sull'alpinismo di ieri e di oggi e sul suo significato come sport sempre più di massa.

Come sei diventato accademico del CAI?

« Sono entrato a far parte degli accademici più per meriti letterari, culturali che per meriti alpinistici; tuttavia quando ho incominciato ad andar abbastanza forte in montagna (tra i 20 e i 25 anni) sono incappato proprio nel periodo critico in cui Gervasutti aveva alzato il livello per l'ammissione tra gli accademici in un modo straordinario. Tre o quattro anni prima avrei fatto molto meno fatica ad entrare (avevo già fatto il Grépon, il Requin, la cresta di Peutérey al Bianco etc.). Certo forse sarei arrivato lo stesso, nonostante la severità di Gervasutti, per meriti alpinistici se non fosse che nel '35 mi hanno messo in carcere e la mia carriera alpinistica è stata troncata per cinque anni a Regina Coeli ».

In quegli anni prima del carcere qual è la salita che ricordi più volentieri?

« La cresta di Peutérey al Bianco nel '34. Pensa che avevo come compagno di cordata il figlio di Luigi Einaudi, Roberto, il fratello di Giulio di cui ero molto amico. E' stata un'ascensione abbastanza drammatica: in quei tempi era rarissimo che si riuscisse a fare quella cresta senza bivacco; noi stavamo per riuscirci a farla quando alle sei, sbucati sul Bianco di Courmayeur, ci ha preso una tormenta tremenda e abbiamo dovuto fermarci in cima, a 4700 m dove abbiamo bivaccato. Questa sosta mi è stata fatale perché ho avuto un congelamento a un piede che mi ha immobilizzato per tre mesi. Questo è stato il mio summum alpinistico. Quando ho ripreso dopo la prigione avevo già 32-33 anni, poi c'è stata la guerra, la lotta partigiana e praticamente sino al '45 non ho veramente ripreso ad andare in montagna.

Sulle Dolomiti con Gervasutti

« Il mio record come capo cordata è la parete est del Grépon in Mer de Glace. Poi ho fatto qualche salita di quinto grado da secondo sulle Dolomiti (lo spigolo della Fiammes con Gervasutti, la via Preuss alla Piccolissima di Lavaredo con Floreanini, la sud della Marmolada per la vecchia via che è una bella salitona, il camino della Morte Obliqua sopra il Passo Gardena) e in Grigna (il Sigaro, il Fungo etc.) ».

All'estero che cime hai fatto?

« Cinque cinquemila in Asia, in Africa e nelle Ande; ho tentato senza successo un seimila e un settemila (il Noshak nell'Indukusch in Afghanistan); nel gruppo himalayano sono arrivato sino al Colle di Mesocanto tra il gruppo dell'Annapurna e quello del Daula Ghiri ».

In questi ultimi cinquanta anni tu hai vissuto personalmente le fasi principali dell'alpinismo italiano. Quali sono stati i cambiamenti che si sono verificati durante il passaggio di tre generazioni di alpinisti, di tre « modi » diversi di andare in montagna, di tre « capi-scuola », se possiamo così definirli come Cassin - Bonatti - Messner?

« Quando ero giovane ho proprio vissuto la confluenza dell'alpinismo occidentale con l'alpinismo orientale, dolomitico. Allora c'era ancora uno stato di frizione tra queste due concezioni dell'alpinismo: qui da noi i vecchi alpinisti consideravano le Dolomiti dei piccoli paracarri e viceversa gli alpinisti orientali dicevano che nessuno dei nostri sapeva arrampicare. Il punto di incontro tra questi due stili si compendia nella figura di Gervasutti che dal Friuli era venuto ad abitare a Torino diventando un grande occidentalista, ma nello stesso tempo introducendo quella mentalità positivamente agonistica che da noi era un po' latente. Gervasutti è stato l'idolo della mia carriera alpinistica: era un grande personaggio anche fuori dalla montagna. Nel dopoguerra ho visto un po' dalla finestra le nuove imprese dei Bonatti, dei Maestri etc. Ma io ormai ero tagliato fuori da quel tipo di alpinismo ».

Come hai vissuto l'evolversi della tecnica alpinistica anche nell'uso dei materiali di arrampicata? I primi alpinisti che scalarono il Cervino usarono le scarpe di corda e i primi che fecero lo Sperone della Brenva sul Bianco sono andati su senza ramponi e senza piccozza. Oggi c'è l'esasperazione del mezzo tecnico e c'è anche chi dice che l'alpinismo tradizionale sta praticamente scomparendo. Tu cosa ne pensi?

« Il progresso della tecnica è innegabile: gli uomini non progrediscono affatto ma le tecniche sì. Tu non hai idea che rivoluzione copernicana sia stata l'invenzione delle suole di gomma Vibram. Se sapessi che roba era una volta arrampicare con gli scarponi chiodati, oppure doversi mettere le pedule sui passaggi difficili: ho fatto il Grépon con gli scarponi nella fessura Mummery e poi ho dovuto mettermeli sulle spalle per fare il Rateau de Chèvre. L'invenzione della Vibram segna due epoche dell'alpinismo. A me ha fatto ancor più impressione perché quando sono uscito di prigione me la sono trovata già diffusa.

« Devo dire tuttavia che io sono un negato alla tecnica: non son capace di fare un nodo all'infuori del solito nodo comune. Per tanto tempo, ad esempio, ho avuto persino diffidenza dei ramponi: frapporre tra me e la montagna un arnese mi ha sempre fatto paura. Sai io sono di quelli che ha messo 7-8 chiodi in tutta la loro vita. Oggi si chioda con troppa facilità. Io se pianto un chiodo ci sono nove probabilità su dieci che non tenga, lo so e non me ne fido. Sono insomma di un'epoca in cui usavamo invece dei chiodi dei trucchi montanari come ammucchiare pietre sotto un passaggio alto, piantare la piccozza dentro un buco, farsela tenere da un compagno e salirci sopra, portarsi su delle pertiche da valle per appoggiarle alla parete come aveva fatto Rey al Grand Capucin. Certo in questo ero influenzato dalla mentalità alpinistica molto montanara e valdostana di Chabod che allora rappresentava la solidità occidentale di fronte a Gervasutti che invece rappresentava il progresso tecnico ».

Ma tu in che alpinismo credi? In un alpinismo di conquista, di ricerca di se stessi (come dice Messner) o in un alpinismo come gioco, come puro divertimento, come tempo libero, come evasione?

« Io credo in un alpinismo la cui essenza è conoscenza, conoscenza proprio del terreno: anche aprire una via due metri al di là di quella nota vuol dire andare a conoscere una linea nuova su quella parete, un tracciato mai percorso da nessuno e dove nessuno sa che razza di appigli ci siano, come sia fatta, se ci siano fessure etc. E' ricognizione del terreno, soddisfazione di conoscenza anche la passeggiata che fai sui prati perché sempre hai l'incognita di quello che ci sarà dopo, c'è sempre un costolone che ti impedisce di sapere come andrà a finire il sentiero.

« Poi io con una certa civetteria culturale ricollego questa essenza conoscitiva dell'alpinismo al pensiero di Gianbattista Vico che diceva che la storia è l'unico campo in cui l'uomo è uguale a Dio perché conosce e fa nello stesso tempo; anche nell'alpinismo si conosce in quanto si agisce. Dunque la unione di pensiero e azione si verifica anche nell'alpinismo. Certo questo è un vezzo da persone colte. Non si può ridurre l'alpinismo solo a esplorazione; bisogna tener conto del successo interiore (più che dell'emulazione e dell'agonismo sportivo) cioè della soddisfazione di porsi una meta e raggiungerla; è quella soddisfazione che viene dal fatto di riuscire in un proposito che si adatta ad una certa mentalità, vorrei dire faustiana. rettilinea, di gente che non ama divagare, che se non ha uno scopo nella vita si sente perduta.

« Quanto poi alla difusione di massa dell'alpinismo bisogna ricordare che questo fenomeno è cominciato dopo la prima guerra mondiale perché prima era veramente un fatto di élite. E' un fenomeno parallelo al Suffragio universale; prima era un privilegio di chi non lavorava, di chi aveva tempo libero. Con la guerra i soldati hanno conosciuto la montagna, l'hanno scoperta e così poi tutta l'altra gente.

« Riguardo all'alpinismo come gioco, questo mi va bene; ma personalmente sono un po' restio a fare dell'alpinismo uno strumento educativo in qualsiasi senso, morale, religioso, politico etc. Se però c'è chi lo vuol fare, niente di male: non c'è una sola maniera di andare in montagna. Rimane comunque il fatto che l'alpinismo bene o male ti forma il carattere: in questo "sport" le sconfitte si pagano con la pelle. Ma la cosa più importante dell'alpinismo è che con esso si fa storia e lo storico politico farebbe benissimo a sapere che cosa è stata la conquista del Monte Bianco o dell'Everest etc. E' insomma cultura ».

Ma quando si saranno « esplorate » tutte le montagne, quando più nessuna parete sarà nuova e sconosciuta?

«Mah! la cultura non è solo leggere un libro la prima volta. Anche chi va a fare il Monte Bianco per la solita via ripercorre personalmente l'esperienza di chi vi salì per primo nel lontano 1786. Il piacere conoscitivo rimane anche nelle ripetizioni. Forse un giorno non ci sarà davvero più nulla da scoprire, ma è un giorno talmente lontano che il problema oggi non si pone neanche ».

Renato Garavaglia

Nuovo modo di calcolare i punti

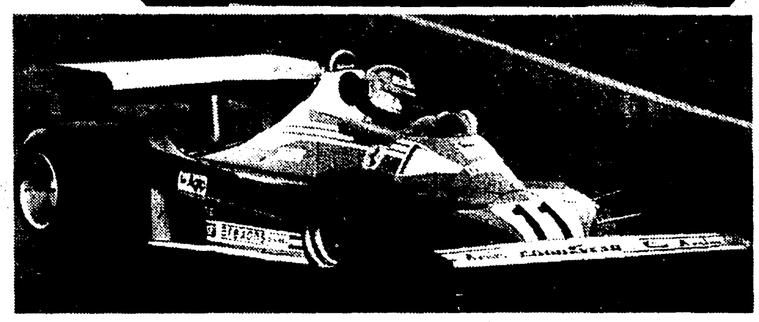
Il **Campionato mondiale di Formula 1** (questa la nuova definizione della competizione) si dividerà come in passato in due gruppi di gare, che quest'anno saranno 8 per ogni gruppo. Mentre fino all'anno scorso i piloti potevano scartare un risultato per ognuna delle due parti del campionato, quest'anno invece si dovranno scegliere solo quattro risultati per ciascun gruppo. Ciò ha lo scopo di premiare chi ottiene più vittorie. Il punteggio, invece, rimane invariato, quindi: 9 punti al vincitore, 6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto e 1 al sesto.

Le sedici prove in programma

21 gennaio	Argentina	**1 luglio**	Francia
4 febbraio	Brasile	**14 luglio**	Inghilterra
3 marzo	Sudafrica	**29 luglio**	Germania
8 aprile	USA Ovest	**12 agosto**	Austria
29 aprile	Spagna	**26 agosto**	Olanda
13 maggio	Belgio	**9 settembre**	Italia
27 maggio	Monaco	**30 settembre**	USA Est
16 giugno	Svezia	**7 ottobre**	Canada

Domenica prossima nell'autodromo di Buenos Aires prende il via il campionato mondiale 1979 di F. 1

Sarà ancora un duello tra Ferrari e Lotus



La Casa di Maranello presenterà oggi la nuova T4 - Il team inglese annuncia un bolide « pigliatutto » A fine aprile l'esordio dell'Alfa-Alfa? I motivi umani e tecnici della competizione Le speranze di Patrese e Merzario

Il campionato del mondo di Formula uno 1979, che prenderà il via domenica prossima nell'autodromo municipale di Buenos Aires, non dovrebbe essere davvero avaro di emozioni. Vedremo in lizza molte macchine nuove, vedremo piloti in cerca di rilancio o di rivincita, vedremo l'esordio della monoposto tutta Alfa.

Tentiamo di fare un quadro della situazione cominciando dalle macchine. Quasi tutti i costruttori hanno preparato o stanno preparando vetture simili alla Lotus vincitrice del campionato dello scorso anno. Tutti, insomma, anche coloro che hanno tentato soluzioni originali adotteranno le « minigonne », dopo che la Commissione sportiva internazionale, rimangiandosi quanto aveva già deciso, ha dato via libera alle discusse e, per molti versi pericolose, appendici aerodinamiche mobili.

Ma se le macchine si somigliano le prestazioni non saranno però tutte dello stesso livello, poiché differenze di rendimento dovute a importanti particolari meccanici, quali ad esempio i motori, alla quantità delle gomme, alle diverse capacità dei piloti faranno sì che ad emergere saranno ancora poche squadre: quelle che dispongono di tecnici di grande valore, di ottima organizzazione, di mezzi finanziari notevoli, dei pneumatici migliori e dei piloti più forti. In testa alla graduatora ci sembra di dover mettere Ferrari e Lotus, che sono state le protagoniste anche del campionato scorso.

LA FERRARI — Durante la stagione 1978 molto si è parlato di *schiacciante* superiorità delle macchine di Colin Chapman, ma, se pure va riconosciuto che da parte delle vetture inglesi superiorità v'è stata, non bisogna dimenticare che la Ferrari, pur dovendo risolvere i non pochi problemi derivanti dal « noviziato » con le gomme Michelin, pur senza le « minigonne », pur non disponendo di un Andretti, si è aggiudicata cinque (quattro con Reutemann e una con Villeneuve) delle sedici corse disputate contro le otto vinte dalla Lotus (sei con Andretti e due con Peterson).

Quest'anno a Maranello si è lavorato intensamente ed è stata allestita una nuova vettura, la 312 T4 che, oltre ad adottare le minigonne rigide, presenta importanti e, a quanto si è potuto finora sapere, assai valide innovazioni. La T4, che proprio oggi verrà presentata alla stampa specializzata, è una delle pochissime monoposto che non somigliano alla Lotus ed è la sola ad avere il propulsore boxer. La nuova monoposto rossa esordirà quasi sicuramente nel Gran Premio del Sudafrica, terza prova del campionato. In Argentina, invece, Scheckter e Villeneuve correranno con la T3 dello scorso anno, alla quale sono state apportate numerose modifiche.

LA LOTUS — Pure Colin Chapman ha preparato una monoposto inedita che però non sarà al via delle prime corse della stagione. Il geniale costrutore inglese, che quest'anno sarà sponsorizzato dalla Martini, dice di non preoccuparsi minimamente del fatto che sono state copiate le sue « minigonne », perché la Lotus 80, questa la sigla della nuova nata, sarà un'altra sorpresa capace di dare la birra a tutti. Staremo a vedere.

LA BRABHAM-ALFA — A differenza di Ferrari e Lotus, il team di Bernie Ecclestone farà scendere subito in pista la nuovissima BT 48 su cui nulla si sa circa le prestazioni poiché la vettura non è stata praticamente ancora provata. La BT 48, che verrà portata in gara da Lauda mentre Piquet correrà con la vecchia BT 46, è inedita sia nel motore sia nel resto. Il propulsore, come noto, è sempre un dodici cilindri Alfa Romeo, ma anziché boxer è a V di 60 gradi. La vettura, a sua volta, è completamente nuova ed è tra quelle che si differenziano nettamente dall'attuale linea della Lotus.

Date le radicali innovazioni è impossibile fare pronostici. Si può solo dire che, conoscendo l'impegno e l'esperienza dell'Autodelta, sull'affidabilità del motore non ci dovrebbero essere dubbi, anche se qualche problema potrà insorgere. Quanto alla realizzazione del pur stimato progettista Gordon Murray, preferiamo non pronunciarci dopo quanto si è visto lo scorso anno. Qualche dubbio, infine, resta sull'organizzazione tecnica della squadra, che è riuscita a far fallire le prove del Castellet per non aver adottato le necessarie precauzioni contro l'improvvisa ondata di freddo.

L'ALFA-ALFA — Secondo quanto ha detto lo stesso presidente Massacesi, la monoposto tutta Alfa dovrebbe esordire nel G.P. di Spagna; prima corsa europea e quinta della stagione, che si disputerà il 29 aprile sul circuito del Jarama. La vettura, dopo l'apparizione a Balocco e le peripezie che sono seguite (ancor oggi non del tutto chiarite), monterà il nuovo motore a V di 60 gradi e, naturalmente, anche la scocca sarà profondamente modificata rispetto a quella iniziale. I collaudi, a quanto è dato sapere, sono in corso con al volante Giorgio Francia, dopo che Vittorio Brambilla ha dovuto temporaneamente abbandonarli in seguito al grave incidente di Monza. Per l'esordio in gara sembra invece ormai certo che sia stato ingaggiato Bruno Giacomelli, brillante vincitore del campionato 1978 di Formula due.

A suo tempo abbiamo seriamente criticato il modo con il quale è stato portato avanti il programma Alfa e ci auguriamo di non doverci ripetere. Quest'anno, ci è stato detto, i patti con Bernie Ecclestone sono chiari e ben definito sarebbe pure il programma che l'Autodelta si è dato. Resta dunque solo da vedere se le promesse saranno rispettate.

LE ALTRE VETTURE — In dipendentemente dalla più o meno marcata rassomiglianza con la Lotus, diverse macchine si presentano interessanti e qualcuna di esse potrebbe anche fornire clamorose sorprese. La rosa delle potenziali rivelazioni, mancando precisi riferimenti, è necessariamente ampia e comprende la McLaren, la Tyrrel, la Renault Turbo, la Ligier, la Copersucar, la Wolf, la Williams e la Arrows di Patrese. In pratica solo l'ATS, la Shadow, la Ensign e purtroppo la Merzario non sembrano, almeno per ora, candidate a recitare una parte molto rilevante.

I PILOTI — I casi più interessanti ci sembrano tre e precisamente quelli di James Hunt, di Carlos Reutemann e di Jody Scheckter. Il primo, dopo diversi anni trascorsi alla McLaren con la quale ha vinto il mondiale del '76, è passato sulla Wolf lasciata libera da Scheckter. Hunt, specialmente nell'ultima stagione, ha mostrato un calo pauroso, facendo pensare a più d'uno che il brillante avversario di Niki Lauda dei tempi ferraristi sia già sul viale del tramonto. Riuscirà l'ex campione del mondo a smentire i suoi critici con una macchina che, sulla carta, non sembra più promettente della McLaren? E, soprattutto: il biondo James ha ancora la volontà di un tempo?

Carlos Reutemann se n'è andato dalla Ferrari dopo una stagione complessivamente positiva. Non ci fosse stato in arrivo Scheckter, probabilmente « Lole » sarebbe rimasto volentieri a Maranello, ma, nella situazione venutasi a creare ha preferito passare alla Lotus campione del mondo. Solo che anche nel nuovo team si trova in una situazione scomoda con un compagno come Andretti. A Reutemann, comunque, basterà forse prendersi qualche rivincita nei confronti della sua ex squadra.

Il più felice dei tre dovrebbe essere Jody Scheckter, approdato finalmente a Maranello dove era desiderato da tempo. Per il sudafricano, unico dei grandi della Formula uno ancora senza titolo, è arrivato forse il momento decisivo. Occorrerà però che sappia approfittarne, perché alle sue spalle c'è un Villeneuve che morde il freno.

Altri motivi agonistici e umani non mancano. C'è Niki Lauda alla caccia della grande rivincita; c'è John Watson che con la McLaren vorrebbe forse dimostrare di saper far meglio che con la Brabham-Alfa; c'è Jean Pierre Jarier che se la nuova Tyrrel dovesse rivelarsi competitiva potrebbe dar la birra a più d'uno; c'è Emerson Fittipaldi sempre alla ricerca del'ormai antica gloria; ci sono Jean Pierre Jabouille e René Arnoux impegnati a far valere i pregi del turbo; ci sono gli italiani Arturio Merzario e Riccardo Patrese, il primo per affermarsi soprattutto come costrutore, il secondo per far valere le sue indubbie qualità di campione in pectore; c'è Alan Jones che con una macchina leggermente più competitiva potrebbe diventare uomo da prima fila e con lui c'è Clay Regazzoni in cerca di una nuova giovinezza; ci sono Patrick Depailler e Jacques Laffitte, due piloti di valore con una macchina di cui si dice piuttosto bene; ci sono i giovani come Pironi, Piquet, Tambay, Lammers, Daly, Rebaque decisi a farsi largo; ci sarà presto forse anche Giacomelli e magari avremo un ritorno di Brambilla; e c'è infine Mario Andretti che cercherà anche quest'anno di farla in barba a tutti.

Giuseppe Cervetto

I piloti e le macchine

1	Mario Andretti	Lotus 79
2	Carlos Reutemann	
3	Didier Pironi	Tyrrel 009
4	Jean Pierre Jarier	
5	Niki Lauda	Brabham-Alfa BT48
6	Nelson Piquet	
7	John Watson	McLaren M-28
8	Patrick Tambay	
9	Hans Stuck	ATS HS-001
11	Jody Scheckter	Ferrari 312 T3
12	Gilles Villeneuve	
13	Ingo Hoffman?	Copersucar F5-A
14	Emerson Fittipaldi	
15	Jean Pierre Jabouille	Renault RS-02
16	René Arnoux	
17	Jan Lammers	Shadow DN 9-B
18	Danny Ongais	
20	James Hunt	Wolf WR-5
22	Derek Daly	Ensign N-177
24	Arturo Merzario	Merzario A1-02
25	Patrick Depailler	Ligier JS-11
26	Jacques Laffite	
27	Alan Jones	Williams FW-06
28	Clay Regazzoni	
29	Riccardo Patrese	Arrows A-1 MK-2
30	Jochen Mass	
31	Hector Rebaque	Lotus privata

Jody Scheckter.

Da Giuseppe Farina a Mario Andretti sedici campioni per ventinove titoli

1950	**Giuseppe Farina**	Alfa Romeo
1951	**Manuel Fangio**	Alfa Romeo
1952	**Alberto Ascari**	Ferrari
1953	**Alberto Ascari**	Ferrari
1954	**Manuel Fangio**	Maserati e Mercedes
1955	**Manuel Fangio**	Mercedes
1956	**Manuel Fangio**	Ferrari
1957	**Manuel Fangio**	Maserati
1958	**Mike Hawthorn**	Ferrari
1959	**Jack Brabham**	Cooper-Climax
1960	**Jack Brabham**	Cooper-Climax
1961	**Phil Hill**	Ferrari
1962	**Graham Hill**	BRM
1963	**Jim Clark**	Lotus-Climax
1964	**John Surtees**	Ferrari
1965	**Jim Clark**	Lotus-Climax
1966	**Jack Brabham**	Brabham-Repco
1967	**Denis Hulme**	Brabham-Repco
1968	**Graham Hill**	Lotus-Ford
1969	**Jackye Stewart**	Matra-Ford
1970	**Jochen Rindt**	Lotus-Ford
1971	**Jackye Stewart**	Tyrrell-Ford
1972	**Emerson Fittipaldi**	Lotus-Ford
1973	**Jackye Stewart**	Tyrrell-Ford
1974	**Emerson Fittipaldi**	McLaren-Ford
1975	**Niki Lauda**	Ferrari
1976	**James Hunt**	McLaren-Ford
1977	**Niki Lauda**	Ferrari
1978	**Mario Andretti**	Lotus-Ford

NELLE FOTO: i campioni del mondo tuttora in attività, da sinistra: Emerson Fittipaldi, Niki Lauda, James Hunt e Mario Andretti.

Nella foto accanto al titolo: la Lotus campione del mondo e la Ferrari, sua maggiore avversaria.