



SOPRA I TETTI D'EUROPA

Un viaggio in Glasair tra storia e mare

SOPRA I TETTI D'EUROPA

Un viaggio in Glasair tra storia e mare

Foto e testi di **Diego Trevisan e Monica Monina**
Luglio 2026



La passeggera: Monica. Amante dei viaggi, dell'arte, dei paesaggi e della cucina. Mi piace andare alla scoperta di luoghi nuovi, quelli ricchi di storia, di cultura e di natura (come quelli che vedrete in questo libro), ma anche quelli moderni o esotici (ma per questi attendiamo i prossimi viaggi).

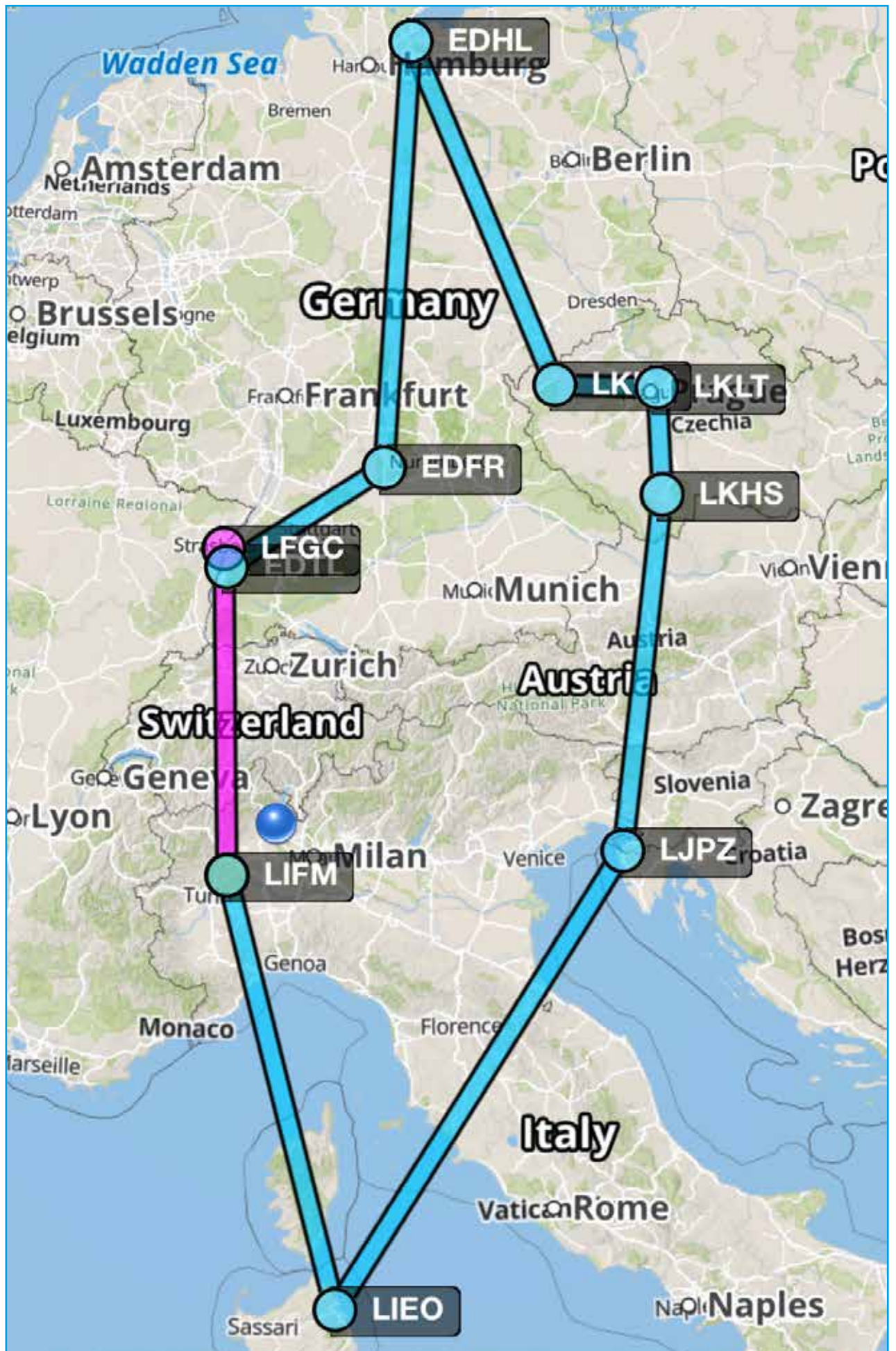
Il pilota: Diego. Ho iniziato a volare qualche anno fa, primo volo da solista in USA il 10 agosto 1989. Ho lavorato in diverse compagnie aeree con diversi aeroplani ma quello più bello di gran lunga è il Glasair III che mi son costruito. È stata un'avventura durata circa 20 anni supportato dall'aiuto di alcuni amici tra i quali voglio ricordare Luigi Giordano che mi ha aiutato nelle primissime fasi e Marco Arosio collaboratore senza il quale probabilmente sarei ancora in garage.

Tra le altre esperienze ho partecipato nel team acrobatico Braitling Eagles e The Red Bulls dove ho imparato, oltre che a volare in formazione e fare acrobazia seria, tanti aspetti umani da persone eccezionali.

Per qualche anno mi sono occupato di manutenzione e aeronavigabilità presso una società della quale ero anche socio: la NH&MM.

A tempo perso ho preso la licenza di ingegnere avionico, la B2. Elettronica, computer e fotografia sono le mie passioni. Bistecche e gelato i miei piatti preferiti.

*Il nostro viaggio, la rotta completa.
5 stati, 10 aeroporti e innumerevoli
panorami.*





L'aeroplano: Diego -Trevisan Glasair III. La mia costruzione è durata circa 20 anni seguito dall'ingegner Annamaria Dallan (ENAC). Sono stato autorizzato a fare i voli di prova il 24 novembre 2021 dall'aeroporto di Casale Monferrato. Finiti i voli prova, l'ingegner Dallan mi consegna il permesso di volo e da lì inizia la vera avventura. Voli brevi per iniziare, sempre più lontano dal cortile di casa e finalmente dal 2025 Diego mi porta a spasso.

Quello raccontato in questo libro è la prima avventura di durata ed emozioni importanti.

Sono costruito in fibra di vetro. Il motore Lycoming IO-540 con i suoi 300 cavalli, il carrello retrattile, l'elica a passo variabile ed una aerodinamica disegnata apposta, mi permettono una velocità di crociera di 200 nodi, mentre la Vne è di 291 nodi.

Sono acrobatico con fattore di carico +6/-4g ma a me piace fare solo voltige e niente volo rovescio!

Mi hanno chiamato I-SKRD, Skyrider, cavaliere del cielo. Beh, finalmente abbiamo iniziato a fare dei voli degni del mio nome.

Sono certo che questo sia solo l'inizio di tante avventure.



Giorno 1

La partenza del nostro giro è avvenuta in tutto relax senza alzatacce all'alba per due buoni, buonissimi motivi: primo è che stiamo andando in vacanza, non a fare una gara di qual si voglia motivo e, secondo, sono le previsioni metereologiche che non sono tra le più belle.

Il meteo in partenza è METAR LIMF 210950Z VRB02KT CAVOK 31/18 Q1025

A Strasburgo: vento da direzione 040° a 11 nodi, visibilità di 10 km o più, poche nuvole a quota 5000 piedi, temperatura di 22°C, punto di rugiada a 9°C e pressione atmosferica QNH di 1023.

A Mazzè il vento non sembra sia variabile a 2 nodi, la manica a vento è tesa, la pista in uso è la 07.

Ma il problema non è sugli aeroporti di partenza ed arrivo ma la copertura sul passo del Gran San Bernardo.

Le webcam sono abbastanza confortanti ma si sa che in montagna il tempo cambia in fretta. Decidiamo di "andare a vedere". Mal che vada si atterrerà ad Aosta e faremo pranzo lì.

Piano di volo inviato tramite Foreflight che sarà il nostro fidato navigatore per tutto il viaggio.

La pianificazione prevede l'ingresso nella Val d'Aosta e una salita a 8500ft.

La TAS che ci aspettiamo è quella classica del Glasair III, 200Kts, ma per prudenza e tolleranze il volo è pianificato a 180kts con un consumo di 60 litri ora aspettandoci un consumo reale attorno a 55 lph.

Come dicevano i nonni: *resta sempre daea parte del formentón!*

Bene, si parte!

Decollo dalla 07, virata a sinistra, usciti dalla zona dell'aviosuperficie si tenta di chiamare Milano Informazioni per aprire il piano di volo. La frequenza è intasata, sembra impossibile parlare. Il Glasair è abbastanza veloce, in pochi minuti entriamo in valle e lì possiamo lasciare le quote "battiscopa" caratteristiche della Pianura Padana e salire ai nostri 8500ft.

Milano risponde e proseguiamo come pianificato.

A 8500ft vediamo le nubi sopra le cime delle montagne, situazione confortante. Meno simpatica la situazione vento e turbolenza: abbiamo 23 nodi dritti sul naso e la turbolenza è consistente. Saliamo altri 1000ft.

La turbolenza diventa leggera e solo a tratti.



Il nostro glasair "Skyrider" dopo aver fatto carburante pronto per la partenza dall'aviosuperficie di Mazzè.

Arriviamo al passo del Gran San Bernardo lasciando il monte Pain de Sucre più alto di noi alla nostra sinistra e il monte Grand Mont Mort (ma un nome meno inquietante non potevano trovarlo?) alla nostra destra.

Sotto di noi il bellissimo laghetto.

Il vento passa dai 23 nodi frontali a 2 nodi in coda, la turbolenza sparisce.

Decidiamo di scendere a 8500ft, lasciamo Milano Informazioni per passare con la Svizzera; non ci sentiamo benissimo ma il problema sparisce in meno di 2 minuti. Uno squawq nuovo per noi, il loro QNH e la loro richiesta sulle nostre intenzioni.

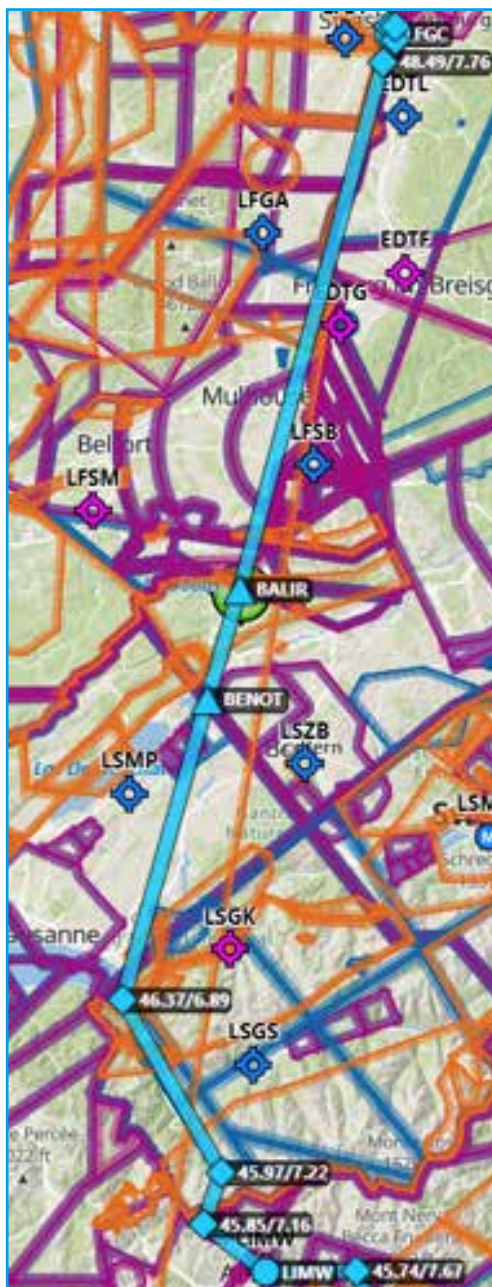
Vorrei semplicemente dire che le intenzioni sono di avere una vacanza bellissima e un tempo fantastico ma, suvvia siamo seri! Le intenzioni sono di proseguire a 8500ft e come rotta la fine est del lago di Ginevra quindi i punti Benot, Balir e destinazione.

Gli spazi aerei interessati sono non pochi, sono classe C, D E e la bellissima classe G. La loro risposta arriva subito ed è di facilissima comprensione: Clear as requested!



Le magnifiche Alpi ed il bel tempo trovato dopo aver attraversato il valico del Colle del Gran San Bernardo.

Gli screenshots di ForeFlight relativi agli spazi aerei interessati per questo primo volo.



Abbiamo interessato gli spazi di Ginevra, Payerne, Berna e Basilea. Tutto questo cambiando più frequenze, tenendo sempre lo stesso codice trasponder e solo in un caso, al traverso di Fribourg, ci hanno chiesto se potessimo salire a FL90. Ovviamente potevamo e lo abbiamo fatto.

Il livello di volo 90 lo abbiamo tenuto fino all'inizio della discesa, fino a 10 minuti circa prima dell'atterraggio.

L'arrivo all'aeroporto di Strasburgo Neuhof è simpatico. Si tratta di seguire il fiume Reno che è anche il confine con la Germania, c'è da evitare la zona dell'aeroporto di Lahr (EDTL, in Germania) e non c'è torre di controllo sull'aeroporto. A dire il vero dopo aver parlato con Strasburgo approach non c'è proprio nessuno in frequenza, un fai da te caratteristico delle nostre aviosuperfici.

Le piste sono due parallele 17/35 L e R (dirt) lunghe circa 700 e 800m.

Il vento è da 040 circa quindi la pista usata è stata la 35R.

Avevo telefonato per avere informazioni sulla disponibilità di parcheggio e carburante ricevendo risposte positive. In realtà la pompa della benzina c'è, ma manca un socio dell'aeroclub che la gestisce e quindi il prezioso liquido è chiuso a chiave!

Non è un problema, se ne riparlerà prima della partenza e anche se non ci fosse possibilità neanche lì, siamo a 5 miglia dall'aeroporto principale di Strasburgo e a 11 miglia dal tedesco Lahr, entrambi con benzina Avgas.

Bene, la parte di volo per oggi è finita, non resta che raggiungere il centro, trovare una sistemazione per la notte, lasciare gli zaini e godersi la città.





Strasburgo

Per raggiungere la città ci sono i soliti taxi o Uber, ma se vuoi vivere la città puoi fare 15 minuti a piedi e poi prendere un comodo bus.

Se invece vuoi essere parte della città... la fai tutta a piedi con una gradevole passeggiata di 45 minuti passando tra improbabili palazzi periferici e freschi viali alberati.

Forse abbiamo sbagliato strada perché i freschi viali alberati non li abbiamo visti!

Booking sarà anche per questa vacanza il nostro riferimento per cercare dove dormire. Troviamo un posto in pieno centro, nella zona pedonale e lasciamo lì i 3 zaini. Uno a testa di vestiario, il terzo con le cuffie, iPad e altri ammenicoli utili al volo.

Di Strasburgo non scrivo molto perché è una città molto conosciuta, solo una brevissima descrizione.

È nota soprattutto per il suo centro storico, dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO, dove si incontrano la tradizione francese e quella tedesca.

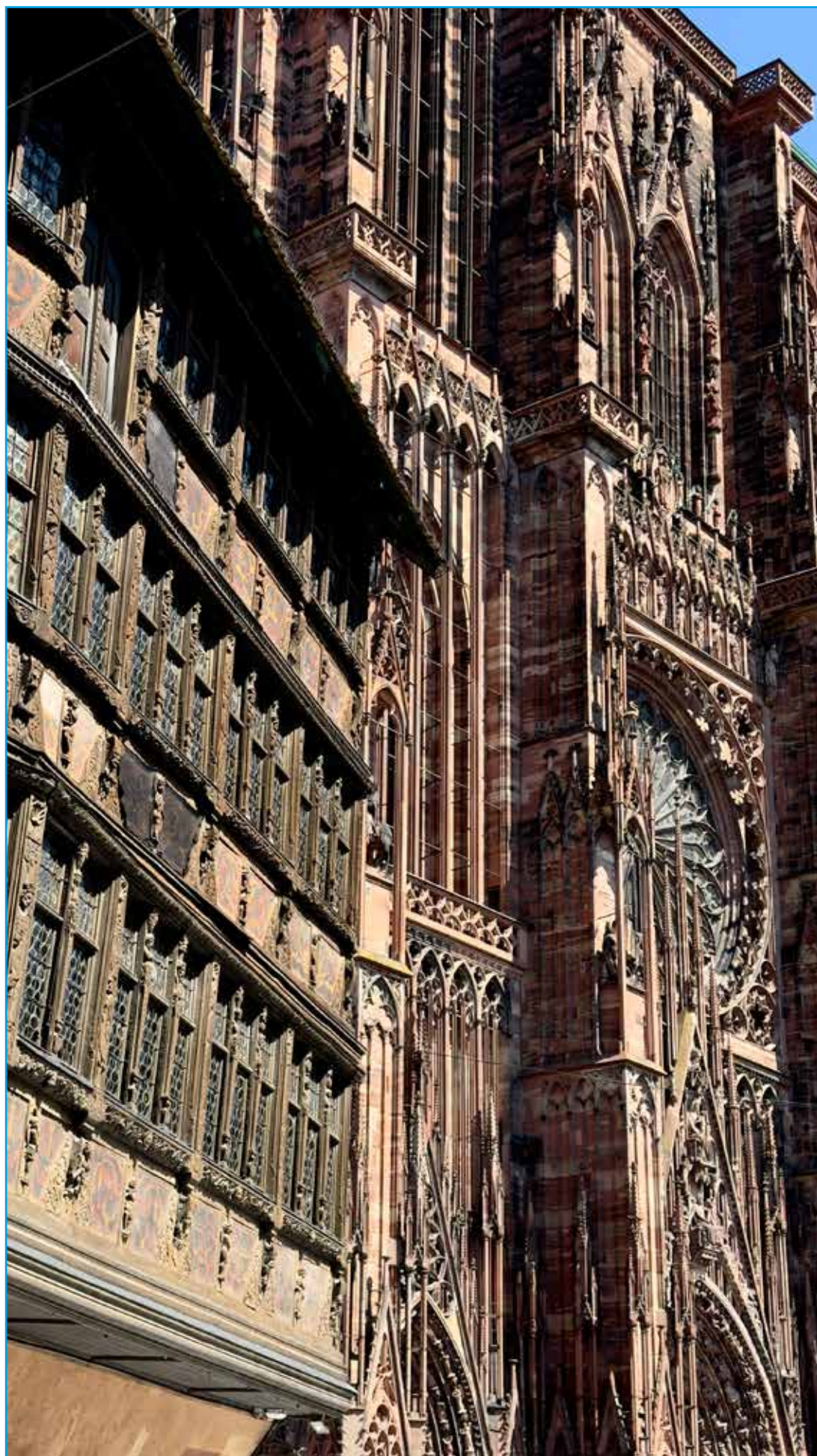




Place du Marchè-aux-Cochons-de-Lait.

Panoramica de La Grande Ecluse.







Passeggiando per le sue strade si possono ammirare la maestosa Cattedrale di Notre-Dame e il suggestivo quartiere della Petite France, con le sue caratteristiche case a graticcio affacciate sui canali. Molto suggestiva la vista con le luci serali de La Grande Ecluse.

L'orologio astronomico rinascimentale all'interno della cattedrale, alto 18m, mostra le posizioni di Sole, Luna e pianeti, oltre ad indicare l'ora. Ogni giorno alle 12.30 si anima con Apostoli, Morte e gallo meccanico in uno spettacolo di arte ed ingegneria.

Oltre al suo patrimonio storico e culturale, Strasburgo è anche una delle principali città europee: ospita il Parlamento, il Consiglio d'Europa e la Corte europea dei diritti dell'uomo, che la rendono un importante punto di riferimento per le Istituzioni internazionali.

Questo giro, però, prevede divertimento, relax e niente politica. Questa parte l'abbiamo saltata a piè pari!

La città è grande, conta 290mila abitanti; la zona che abbiamo voluto visitare è il centro storico: la Grande Ile, estesa circa 1 chilometro quadrato.



Giorno 2

La mattina ci si sveglia senza sveglia, con calma, facciamo una abbondante colazione in albergo e prima di andare in aeroporto facciamo un'ultima passeggiata per vedere il ponte coperto. Molto affascinante, alla sera non era visitabile perché chiuso e quindi siamo tornati.

Oggi prendiamo il bus di città per andare in aeroporto, dove ancora non c'è assolutamente nessuno. Nessuna presenza implica il non poter fare carburante.

Niente panico: ForeFlight alla mano, trovo il numero di telefono dell'aeroporto di Lahr, verifico disponibilità Avgas e pianifico un volo brevissimo.

In Germania i piani di volo vanno inviati almeno 30 minuti prima del decollo. Faccio il piano di volo e carichiamo l'aeroplano, scaldiamo il motore, prove prevolo, pronti via.

Un volo breve, a volte, è più impegnativo di un volo lungo. In 10 minuti di volo si deve comunicare con la frequenza dell'aeroporto di partenza, con l'avvicinamento di Strasburgo, con l'avvicinamento dell'aeroporto di arrivo e con la torre! La difficoltà aumenta un pochino se hai un aeroplano con carrello retrattile, velocità di estensione flap di 110 nodi e quella del carrello di 120 circa.

Insomma, andar piano è più difficile che andare veloci.

Si farà quel che si deve fare!

Accensione motore alle 11:43z.

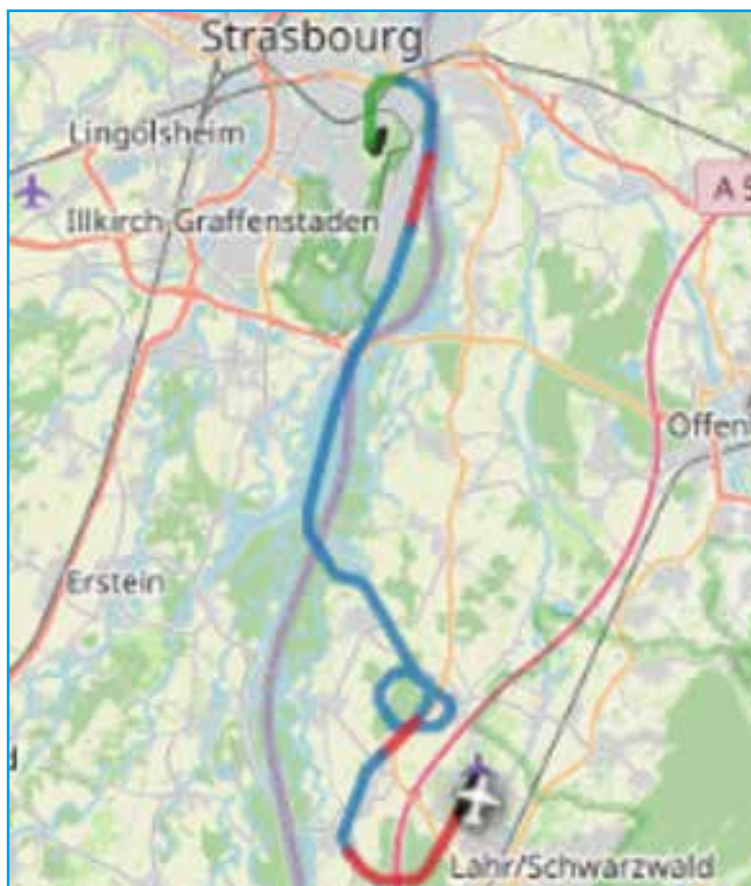
Si staccano le ruote da terra alle 11:55z e alle 12:07z sono posate sulla pista di destinazione. Spegnimento alle 12:11z.

Questi tempi facendo anche un 360 perché l'aeroporto di destinazione EDTL è un aeroporto usato anche per addestramento di elicotteri ed aeroplani vari, quindi ben trafficato.

Per i più curiosi, la quota è stata attorno a 1600ft e la velocità attorno a 130kts, tempo con motore acceso 28 minuti, tempo di volo 12 minuti quindi tempo a terra 16 minuti ovvero superiore del tempo di volo!

I voli così brevi danno dati inesatti sui consumi, infatti, seppur andando adagio, il consumo orario è stato di 60 litri/ora.

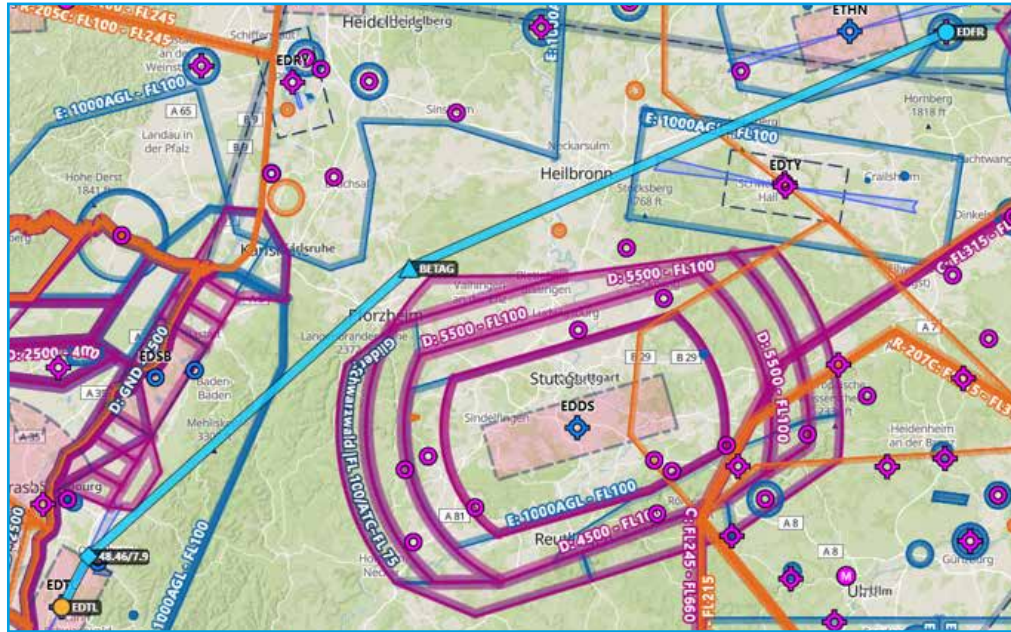
Mannaggia li pescetti, sballa tutte le mie statistiche!



Rifornimento a Lahr (EDTL).

La nostra destinazione di oggi è però EDFR, Flugplatz Rothenburg ob der Tauber, un piccolo aeroporto (aeroporto turistico/aviazione generale) situato nei pressi di Rothenburg ob der Tauber, in Baviera. Rifornimento fatto, pagati 13€ per le tasse dell'atterraggio, non resta che preparare ed inviare il piano di volo EDTL – EDFR.

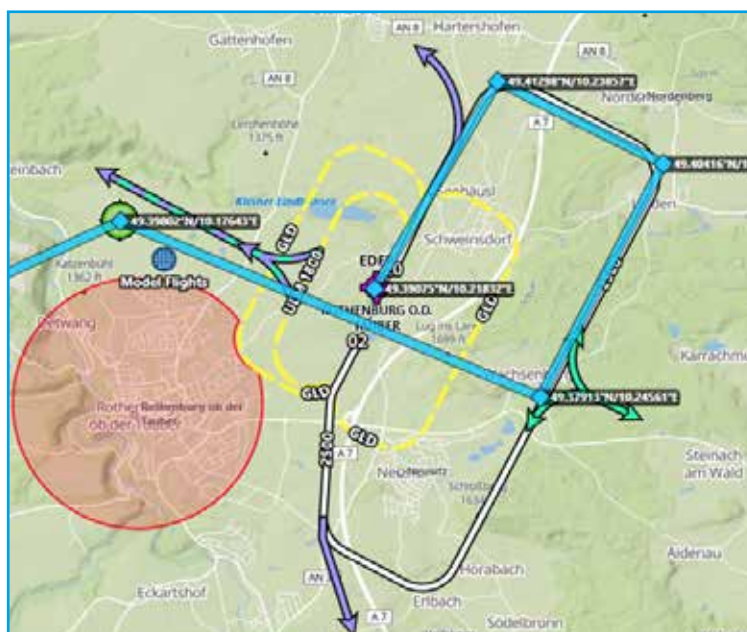
Sarebbe un volo mono prua, ma per vedere qualche cosa in più e per evitare di parlare anche con Stoccarda faremo ben 3 prue diverse.



Il panorama è collinare, saliamo a 5500ft. Ci sono alcune pale eoliche non propriamente belle, qualche traffico ci sfila a destra e a sinistra, tutti sempre riportati dell'operatore di Langen informations.

L'aeroporto di Rothenburg ob der Tauber è stata una piacevole sorpresa!

Per arrivarci si sorvola l'aeroporto in contatto con l'operatore AFIS, si esegue il sottovento a 2500ft e si entra in circuito per atterrare sulla ben tenuta pista asfaltata di circa 950m x 20m a 1310ft di quota. A terra l'operatore ci ha indirizzati al parcheggio in erba, anch'esso ben tenuto.





Dopo aver parcheggiato il Glasair sul prato, salgo in torre per registrare l'arrivo.

L'operatore gentilissimo mi ha offerto le indicazioni per raggiungere il centro in bicicletta. Sì, perché in aeroporto ci sono una quindicina di biciclette a disposizione per chi arriva in aeroplano e vuole visitare la città.

Sceso dalla torre, ci sediamo all'ombra di un bell'albero a rilassarci e prendere da bere al bar-pizzeria. Sotto alle piante, dei meravigliosi salici, ci sono un piccolo parco giochi per bambini e i tavolini di un carinissimo posto di ristoro con pizzaiolo italiano e forno a legna.

Solitamente all'estero non mangiamo mai italiano, ma come fai a resistere alla tentazione del profumo della pizza ed accontentarti solo di una coca cola? Non puoi, quindi prima della pedalata di 4 km circa prendiamo una buonissima pizza prosciutto e funghi.



Si parte in bici! Strada sterrata tra campi di grano ed i binari di una ferrovia regionale e siamo arrivati alla meta del secondo giorno. Solita ricerca del posto dove dormire, zaini in camera e via... passeggio per il borgo medioevale.

Questo albergo merita un paio di note. Essendo sempre senza auto, per questo viaggio abbiamo deciso che gli alberghi sarebbero stati tutti in centro così da non aver perdite di tempo e di denari per andare in hotel fuori mano. L'hotel questa volta è assolutamente in centro, ad un costo ottimo. Prenotiamo e andiamo. La sorpresa è stata nel vederlo gestito da cinesi! Qui, in mezzo alla Bavaria, in un paesino medioevale? Ebbene sì! Vada per l'hotel medioeva/cinese. In fondo dobbiamo solo dormire una notte e le camere sembrano carine, seppur con un arredamento da far east: cinese per l'appunto.

L'hotel è davvero medioevale: i pavimenti assolutamente lontani da quello che può essere una superficie piana e i letti, conseguentemente, in pendenza. Per farla breve: ho dormito con i piedi al posto della testa e viceversa altrimenti li avrei avuti più alti della testa di almeno 10 cm!



L'albergo medioevale... cinese!

Il camminamento coperto delle mura medioevali.

Vista serale di Markt Platz.

Rothenburg ob der Tauber

Meno conosciuta di Strasburgo merita qualche parola in più.

È una pittoresca cittadina della Baviera, nel sud della Germania, situata lungo la celebre Romantische Straße. Conta circa 11.000 abitanti ed è considerata uno degli esempi meglio conservati di città medievale in Europa.

Il centro storico, racchiuso da una cinta muraria lunga circa 3,5 km e quasi interamente percorribile e coperta, conserva strade acciottolate, case a graticcio, torri e piazze che mantengono intatto l'aspetto del Medioevo.

Tra i luoghi più caratteristici si trovano la piazzetta Plönlein, uno degli scorci più fotografati della città, la Marktplatz con il municipio storico e la Chiesa di San Giacomo, celebre per il suo prezioso altare ligneo e, ovviamente, le mura.



Questo paese è legato ad una leggenda, quella del sindaco bevitore. Eccola: la leggenda del Meistertrunk (il sorso del sindaco) è l'episodio più famoso della storia di Rothenburg ob der Tauber e risale al 1631, durante la Guerra dei Trent'anni.

In quell'anno la città fu conquistata dalle truppe cattoliche del generale Johann Tserclaes, conte di Tilly. Secondo la tradizione, il generale era deciso a saccheggiare e distruggere Rothenburg. Tuttavia, colpito dall'ospitalità ricevuta, dichiarò che avrebbe risparmiato la città se qualcuno fosse riuscito a bere in un solo sorso una grande coppa di vino contenente circa 3,25 litri.

Il borgomastro della città, Georg Nusch, accettò la sfida. Tra lo stupore dei presenti riuscì a svuotare l'enorme coppa senza fermarsi, convincendo il generale a mantenere la promessa e a risparmiare Rothenburg dalla distruzione.

Non è certo che l'episodio sia realmente accaduto: gli storici ritengono che si tratti soprattutto di una leggenda nata per celebrare il coraggio e l'astuzia degli abitanti. Tuttavia, è diventata il simbolo della città e viene ricordata ogni anno durante la festa del Meistertrunk, una grande rievocazione storica con costumi d'epoca, sfilate e rappresentazioni teatrali che attirano migliaia di visitatori. Oggi, nella piazza del mercato, un orologio meccanico rievoca più volte al giorno la scena del borgomastro che beve la gigantesca coppa di vino.

Potrebbe essere un'idea visitare questo posto durante la rievocazione che si effettua ogni anno nel fine settimana della Pentecoste.



Le figure del generale Tilly e del sindaco Nusch, poste nelle finestrelle laterali all'orologio, allo scoccare dell'ora si muovono, riproducendo la scena del brindisi e della bevuta.



Lo skyline di Rothenburg, al tramonto, dalle mura della città.



In alternativa potrebbe essere molto bello visitarlo durante il periodo natalizio in quanto è un posto molto caratteristico e famoso per le decorazioni.

Adesso, in piena estate, c'è un negozio enorme di addobbi natalizi che attira una massa incredibile di curiosi ed acquirenti. Posso solo immaginare come possa esser speciale questo paese nel periodo di Natale!

Siamo in Bavaria, paese medioevale, come finire la giornata se non mangiando ottima carne, bevendo ottima birra e facendo il giro sulle mura al tramonto?

Eh sì, il giro sulle mura al tramonto dicevo, perché in Germania, come quasi ovunque nel nord Europa, si mangia presto... alle 20:00 o sei seduto o è possibile che tu debba ripiegare per un ristorante d'emergenza, un McDonald's o simili.



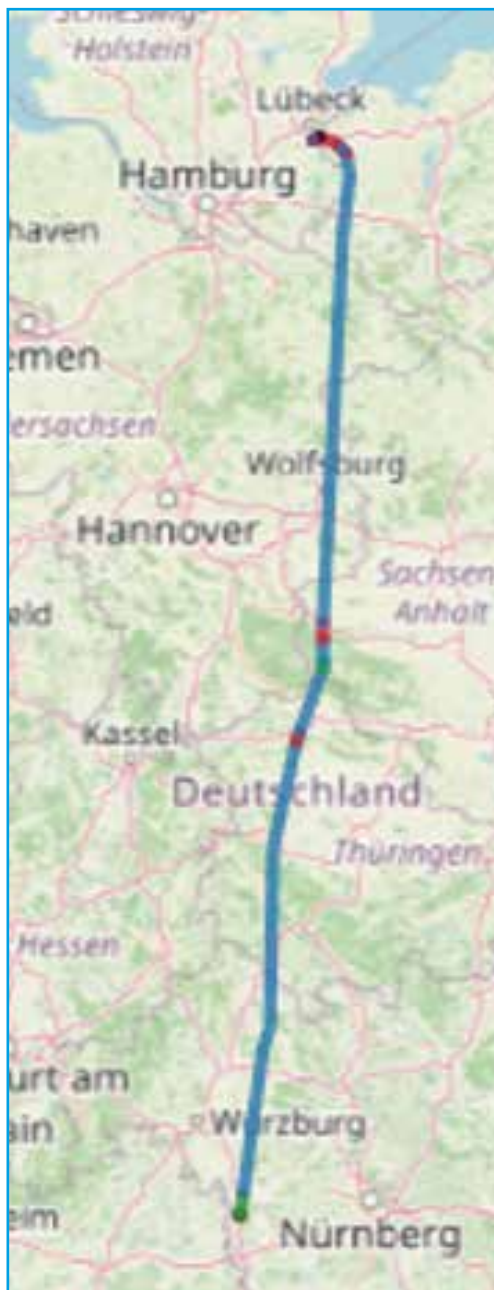
Giorno 3

Colazione in pasticceria, 4km di bicicletta e siamo in aeroporto.

Il programma è di andare nella destinazione situata nel punto più a nord di questo giro: Lubecca.

Le carte meteo non danno sole ovunque, ma neppure temporali: una copertura uniforme su quasi tutta la Germania a circa 3000ft.

La rotta pianificata è di un'ora e trenta minuti circa, per una distanza di 270 miglia. Sempre considerando 180 nodi.



Decolliamo alle 10:34z, prua di circa 010° in salita a 3500ft. Visto che siamo più bassi dei previsti 8500ft, decido di rallentare un pochino, abbiamo 186kts di TAS che diventano 178 circa di GS per un vento da nord ovest.

Fuori ci sono 13 gradi, il Glasair non ha riscaldamento (per ora) ma si sta benissimo: il termometro interno segna 22 gradi grazie al cupolino coperto di plexiglass.

Ci gustiamo i dettagli della vista al suolo: paesini, campagne, fiumi e laghetti oltre alle immancabili pale eoliche tanto poco amate da me!

A circa metà volo, dobbiamo fare una deviazione a est perché le montagne del parco nazionale Harz hanno le cime in nube.

A circa 10 minuti dall'arrivo sorvoliamo l'Elba. No, non abbiamo sbagliato rotta! È il fiume Elba. Nasce nei Monti dei Giganti, nella Repubblica Ceca, attraversa la Boemia e la Germania e sfocia nel Mare del Nord presso Cuxhaven, dopo un percorso di circa 1.094 km.



Questa volta a bordo siamo in tre, c'è anche la nuova mascotte.

2400ft, 190kts TAS, 49l/h. Si passa sotto le nuvole, lasciando le montagne coperte a sinistra.



Prima di arrivare a destinazione sorvoliamo Wolfsburg, città-fabbrica che produce le auto Volkswagen dal 1938. Questa fabbrica ha una superficie di 6,5 chilometri quadrati e dà lavoro a circa 65000 dipendenti. Nel 2023 ha prodotto 490000 auto, con picchi fino a 4000 auto al giorno.

Arrivati a circa 12nm dall'aeroporto EDHL Lübeck contatta la torre per avere indicazioni all'atterraggio e mi chiede di continuare a tenere alta velocità e procedere in finale.

Come rifiutare tale richiesta? Avanti allora: 180kts di GS fino 5 minuti dalla soglia pista, poi tocca rallentare anche per non far prendere sbalzi termici inopportuni al Lycoming.

Ore 12:07z, le ruote del Glasair toccano la pista di Lübeck Blankensee.



L'aeroporto è di dimensioni medie, serve per voli di linea nazionali ed europei. Ha una pista di 2100m larga 60m e nel 2025 ha avuto circa 80mila passeggeri e circa 9500 voli.

Parcheggio su asfalto, sbarchiamo noi e i bagagli. A bordo rimane solo la pecorella mascotte a fare la guardia. Registrazione dell'arrivo e fine della burocrazia. Il resto è ormai routine: bus per il centro, ricerca hotel, lasciare i bagagli e andare a passeggiare per la città.

L'orario è adatto ad uno spuntino e così decidiamo di mangiare un panino alle aringhe che è una delle specialità più tipiche della Germania del nord e dei Paesi affacciati sul Mar Baltico.

Alla reception dell'hotel ci indicano dove trovare un panino autentico, un posto frequentato soprattutto dalla popolazione locale: Fangfrisch. Il panino è davvero buono così come la bibita locale che lo ha accompagnato. Lo mangiamo seduti sui gradoni con vista sul porto museo. Sono arrivati in tanti col sup e con le canoe, anche loro a prendere un panino e a gustarselo sul posto. Un buon panino e un bel posto. Il tutto con una temperatura attorno a 25 gradi. Il resto del pomeriggio lo spendiamo, investiamo direi, a vedere il centro storico, che è tutto su un'isola.

Alla sera la cena è stata ancora nello stesso locale, perché rischiare altrove quando hai già trovato un ristorante degno di nota?

Una lunga passeggiata ci porta a rivedere il centro storico, questa volta reso ancora più affascinante dall'illuminazione

Alle 22 sembra di essere in una città fantasma, nessuno più per le strade, tutti rintanati in casa, tutto tace, non ci resta che tornare in hotel.



Fabbrica della Volkswagen a Wolfsburg.

Lo SkyRider a Lubecca!

Porto storico di Lubecca, il nostro spot pranzo.

Lübeck

Si trova nello stato dello Schleswig-Holstein, affacciata sul Mar Baltico. Conta circa 220.000 abitanti ed è attraversata dal fiume Trave. Il suo centro storico è stato dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO nel 1987 per il suo eccezionale stato di conservazione.

Tra i monumenti più importanti si trovano la Holstentor, l'imponente porta medievale in mattoni rossi simbolo della città, la Chiesa di Santa Maria, uno dei capolavori del gotico in mattoni, il municipio storico e gli antichi magazzini del sale, che testimoniano il ruolo commerciale di Lubecca nei secoli.

Curiosità: una delle leggende più famose racconta che il diavolo aiutò inconsapevolmente gli abitanti a costruire la Chiesa di Santa Maria. Convinto che stessero edificando una taverna, trasportò enormi massi per il cantiere. Quando scoprì che si trattava invece di una chiesa, si infuriò e cercò di distruggerla lanciando un enorme masso. Gli abitanti riuscirono però a convincerlo che la taverna sarebbe stata costruita accanto alla chiesa, così il diavolo si calmò e lasciò cadere il masso, che secondo la tradizione si trova ancora oggi davanti alla chiesa.



Statua del Diavolo, realizzata dallo scultore Rolf Goerler nel 1999.

Il contrasto tra passato e futuro: il centro storico di Lubecca riflesso sul tettuccio di una modernissima Tesla.





Una delle tipiche vie del centro

Labskhaus piatto tradizionale dei pescatori: patate, carne bovina salmistrata, cipolle e barbabietola. Servito con uovo fritto, cetrioli sotto aceto e aringa marinata.

Antica cancelleria costruita tra il 1480 e il 1485. Fa parte del complesso storico del Rathaus.



Holstentor (porta di Holstein). Porta monumentale in mattoni costruita tra il 1464 e il 1478. Segnava l'ingresso occidentale della città; oggi ospita il museo della storia di Lubecca. La scritta dorata dice "Armonia dentro, Pace fuori".

Vista panoramica della piazza mercato di Lubecca.





*Burgtor (porta del castello).
Si trova all'estremità settentrionale del centro
storico. Questa porta risale al 1444. La cupola
barocca sulla torre è stata aggiunta nel 1685.*

*Heiligen-Geist-Hospital: il più antico ospedale
civile europeo e i suoi interni.
Un'affascinante scala risalente al periodo della
costruzione (1260-1286).*







Giorno 4

Attraversiamo la città storica e facciamo colazione nell'unico bar pasticceria che troviamo aperto alle 8. Ancora qualche minuto a piedi e siamo alla fermata del bus che ci porta in aeroporto.

In aerostazione tutto molto semplice: ingresso per l'aviazione generale, metal detector, giubbini alta visibilità e siamo sul piazzale. Prepariamo il nostro Skyrider, rullaggio verso la colonnina Avgas, un rabbocco e il benzinaio mi accompagna all'ingresso dell'aeroporto per pagare le tasse e la benzina fatta. Piano di volo inoltrato e siamo pronti a partire. La Repubblica Ceca ci attende!

Le condizioni meteo sono molto buone, la Germania riporta una copertura broken a circa 3000ft più o meno per tutta la nostra rotta. In realtà appena lasciata Lübeck il cielo è scattered e ci godiamo il panorama anche in questa lunga tratta.

Un'ora e 18 minuti per raggiungere LKKV.

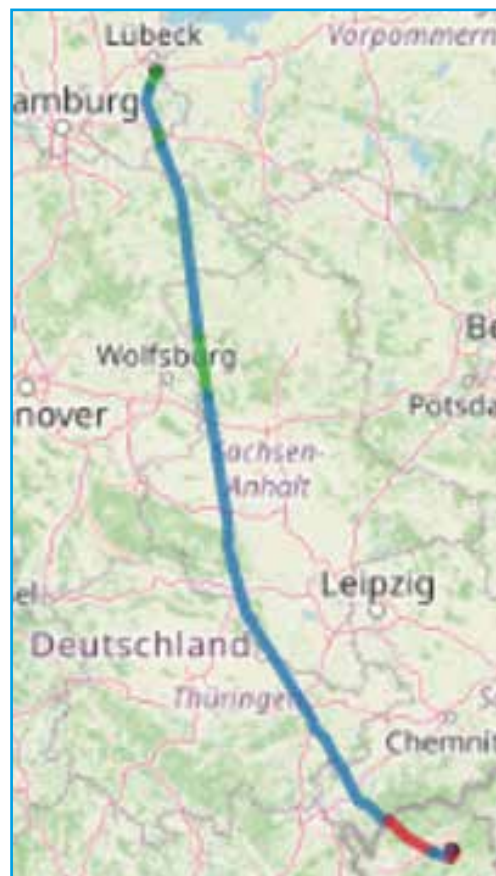
L'Aeroporto Internazionale di Karlovy Vary è uno scalo suggestivo che si trova a circa 600 metri di altitudine su un altopiano circondato dalle colline boschive dei Monti Metalliferi (Krušné hory), in un contesto naturale di grande pregio.

La pista asfaltata è lunga 2.150 metri e larga 30 metri e qui operano anche compagnie aeree: al nostro arrivo è presente un A321 Uzbekistan Airways, ma questa non è l'unica compagnia che frequenta il posto.

Dal punto di vista panoramico, l'avvicinamento all'aeroporto offre viste spettacolari: fitte foreste che ricoprono le colline, la valle del fiume Ohře e la città termale di Karlovy Vary con i suoi eleganti edifici storici.

La nostra meta per la giornata è proprio la città di Karlovy Vary. Prendiamo un economicissimo Uber e in meno di 15 minuti siamo in centro.

Come per le altre volte e le future (quindi ometterò di dirlo per le prossime soste) la routine: cercare hotel, depositare zaini e andare alla scoperta del luogo.



L'aeroporto di Karlovy Vary.

Il catering di bordo un po' misero, non all'altezza della classe del Glasair... ci accontentiamo, l'importante è non morire di fame!



Karlovy Vary

Karlovy Vary (Carlsbad) è una delle più celebri città termali d'Europa, situata nella Boemia occidentale, in una stretta valle attraversata dal fiume Teplá.

Fu fondata nel 1358 dall'imperatore del Sacro Romano Impero e re di Boemia Carlo IV. Secondo la leggenda, Carlo IV scoprì casualmente le sorgenti termali durante una battuta di caccia: uno dei suoi cani si ustionò una zampa in una sorgente di acqua calda e l'imperatore intuì le proprietà benefiche di quelle acque.

Da lui la città prese il nome di Karlovy Vary, che significa "Le sorgenti di Carlo". Conta circa 48.000 abitanti ed è circondata da colline ricoperte di boschi che le conferiscono un paesaggio particolarmente suggestivo.





A partire dal XVII e soprattutto dal XVIII e XIX secolo, la città divenne una delle più prestigiose località termali d'Europa. Vi soggiornavano nobili, sovrani, artisti, musicisti e scrittori provenienti da tutto il continente per curarsi nelle acque minerali e partecipare alla vivace vita mondana.

Tra i personaggi più famosi che frequentarono Karlovy Vary ci sono: Pietro il Grande, che visitò la città nel 1711 e imparò persino alcuni mestieri artigianali durante il soggiorno; Johann Wolfgang von Goethe, ospite della città ben 13 volte, che qui scrisse parte delle sue opere e svolse studi di geologia; Ludwig van Beethoven, che vi soggiornò per motivi di salute; Frédéric Chopin, che trascorse un periodo di cura nelle terme; Johann Strauss II, protagonista della vita musicale della città; Sigmund Freud e numerosi membri delle famiglie imperiali russa e austro-ungarica.

Nel XIX secolo Karlovy Vary era considerata uno dei principali luoghi di incontro dell'aristocrazia europea, tanto da essere soprannominata il "salotto d'Europa". Qui non si veniva soltanto per le cure termali, ma anche per stringere relazioni diplomatiche, concludere affari e partecipare a concerti, balli e incontri culturali.

Sopra i tetti di Karlovy Vary.

Una delle fonti termali della città.

La scalinata di pietra in centro città e la fontana della sirena.

La città si sviluppa quasi interamente lungo le rive del fiume: eleganti palazzi in stile neoclassico e Art Nouveau, alberghi storici e stabilimenti termali si susseguono uno dopo l'altro, creando un insieme architettonico unico.

Il cuore di Karlovy Vary è costituito dai suoi colonnati, lunghe gallerie coperte dove sgorgano le famose sorgenti di acqua termale. La più nota è la Mill Colonnade, seguita dalla Market Colonnade e dalla Hot Spring Colonnade, che ospita il celebre geyser della città.



La Market Colonnade vista dall'esterno e dall'interno, con le sue decorazioni lignee.

Il lussuoso hotel Carlsbad, 5 stelle superior.





Le strade del centro sono ampie e curate, fiancheggiate da edifici dai colori pastello con balconi decorati e facciate riccamente ornate. Dai numerosi punti panoramici sulle colline circostanti si gode una splendida vista sui tetti colorati, sulle cupole degli edifici termali e sulla valle del Teplá, ma per raggiungere questi posti le strade sono ripide e ad essere sinceri la nostra voglia non è poi così tanta!



Gli hotel sono impressionanti, ricchi e sfarzosi. Il più grande e prestigioso è il Grand Hotel Pupp. Fondato nel 1701 dalla famiglia Pupp, è diventato nel corso dei secoli uno degli hotel di lusso più prestigiosi d'Europa. Sorge sulle rive del fiume Teplá, all'estremità del centro storico, ed è composto da diversi edifici collegati tra loro.

Ha Oltre 220 camere e suite, arredate in stile classico ed elegante, numerose sale da ballo, ristoranti, centro benessere e una storica sala concerti ed ha ospitato imperatori, re, artisti e numerose celebrità internazionali. Ma non solo, il Grandhotel Pupp è conosciuto anche per il cinema: è stato utilizzato come ambientazione del film di James Bond *Casino Royale*, dove rappresentava l'hotel "Casino Royale" in Montenegro.

Ancora oggi, durante il celebre Karlovy Vary International Film Festival, il Grandhotel Pupp è il punto di ritrovo di attori, registi e ospiti internazionali, mantenendo il ruolo di simbolo della città e della sua tradizione di ospitalità di lusso.

Colonnato storico in ghisa in stile neorinascimentale, inaugurato nel 1881. Al suo interno ospita la sorgente termale del serpente.

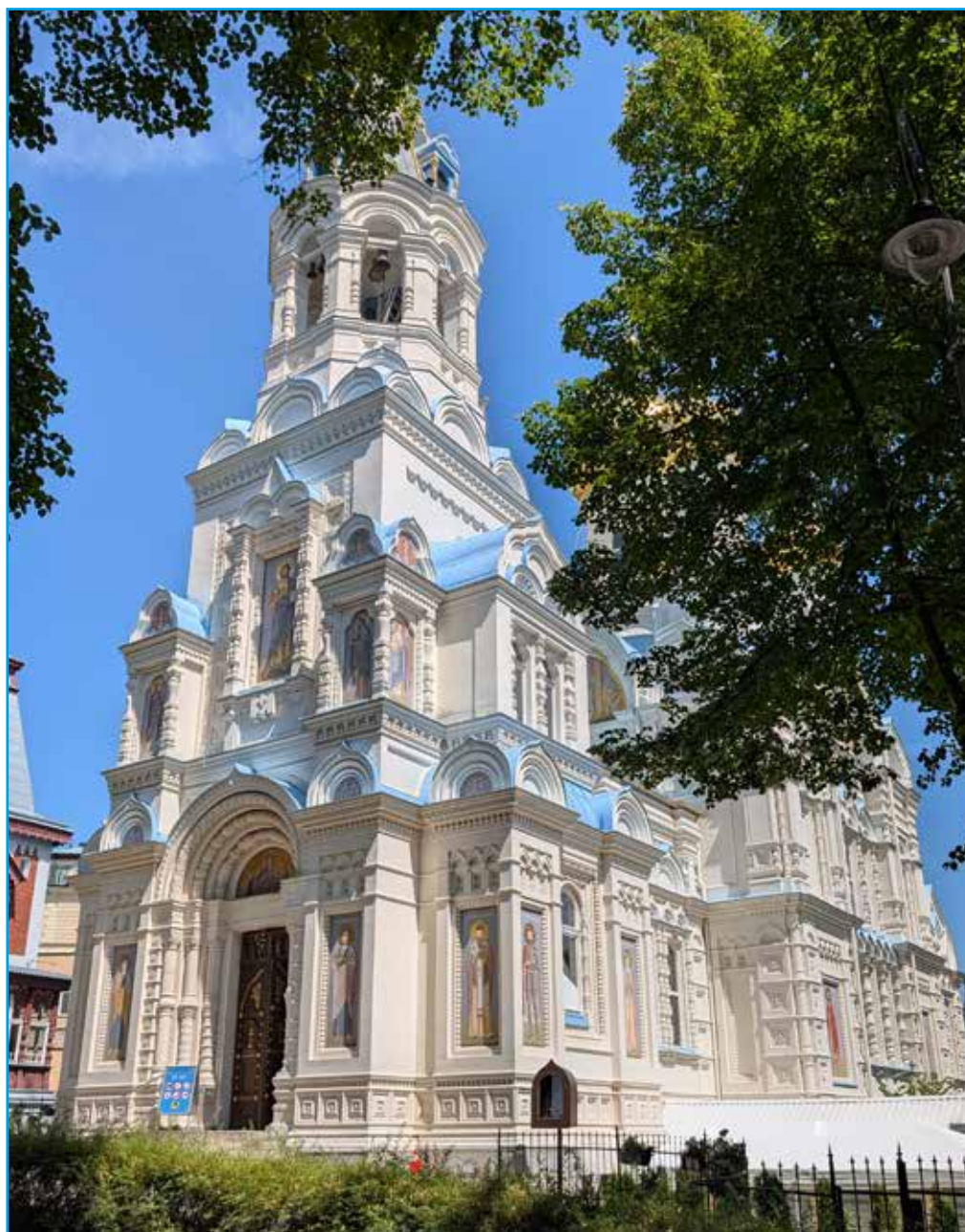
Le luci del Grand Hotel Pupp riflesse sul fiume Teplá.

Dal 2021, Karlovy Vary fa parte del sito UNESCO "Grandi città termali d'Europa" a testimonianza della sua importanza storica e culturale come meta termale internazionale.

APasseggiamo lungo la strada pedonale nella quale si trovano 15 sorgenti termali distribuite lungo il percorso con temperature dell'acqua che variano tra 28/30 gradi fino ad un massimo di 73,4 gradi. Le persone passeggiano con la tradizionale tazza termale in mano sorvegliando l'acqua delle varie sorgenti. L'ho assaggiata e per fortuna vendono anche acqua in bottiglia come ovunque!

Per pranzo andiamo in un ristorante particolare: al piano terra sushi e in cantina Steak house. Bistecca molto buona per noi!

Pomeriggio e sera ancora passeggiate lungo le suggestive vie del paese.





Cattedrale dei Santi Pietro e Paolo, una splendida chiesa ortodossa russa costruita tra il 1893 e 1898. La più grande chiesa ortodossa dell'intera Repubblica Ceca.

Colonnato del mulino, con 124 maestose colonne corinzie.

Un ultimo sguardo al Grand Hotel Pupp.





Giorno 5

Il posto è molto bello e così abbiamo deciso di fermarci a Karlovy Vary per una seconda giornata completa, partendo quindi al pomeriggio, non al mattino come fatto fino ad ora. Decidiamo di andare a visitare un paesino con un castello molto carino e ben tenuto: Locket.

Castello di Locket

È uno dei castelli medievali meglio conservati della Repubblica Ceca. Sorge su uno sperone di roccia granitica, completamente circondato da un'ansa del fiume Ohře, che lo rendeva una fortezza naturale praticamente inespugnabile.

Fu costruito tra la fine del XII e l'inizio del XIII secolo, probabilmente durante il regno di Přemysl Ottocaro I, per difendere il confine occidentale del Regno di Boemia e controllare le vie commerciali verso la Germania. Il nome Locket significa "gomito" in ceco, perché il fiume Ohře forma una grande curva che ricorda proprio un gomito, avvolgendo quasi completamente il castello e il borgo medievale.



Il campanile barocco della chiesa di San Venceslao, attraverso una grata del castello.

L'architetto studia la mappa di Locket per organizzare l'itinerario della mattina.



Per arrivarci prendiamo un piccolo pullman che fa servizio di linea. Il pullman è strapieno e addirittura restano a terra delle persone. Scopriamo che c'è una importante gara di motocross vicino al castello e tanti vanno con il bus. L'evento è il Gran Premio della Repubblica Ceca del Campionato Mondiale MXGP, che nel 2026 si disputa sabato 25 e domenica 26 luglio sul circuito di Loket.

Il circuito è Motocross Loket, situato sulle colline circostanti la cittadina medievale, a circa 3 km dal Castello e 15 km da Karlovy Vary.

Visitiamo il piccolo borgo con il castello come centro d'interesse.

La visita all'edificio è anch'essa suggestiva: la veduta dalla torre principale è molto panoramica.

Tante le stanze da scoprire, tra le quali la sala delle armi con armi e armature esposte e la sala archeologica, dove sono conservati i reperti trovati durante gli scavi. La casa del Margravio che ospita una collezione di porcellane prodotte nelle manifatture della regione di Karlovy Vary, famosa in tutto il mondo per questa tradizione. La Rotonda romanica di Sant'Agnese, risalente al XII secolo e considerata una delle più piccole rotonde romaniche d'Europa, riscoperta durante i restauri del castello e le sale cerimoniali, decorate con affreschi del XVII secolo, oggi utilizzate anche per concerti, matrimoni ed eventi culturali.

Vista del castello.

*Il drago della leggenda del castello di Loket...
lascio a voi trovare la storia.*

*Il tetto della torre del castello... speriamo
regga ancora per un po'!*

Il meteorite di Elbogen.

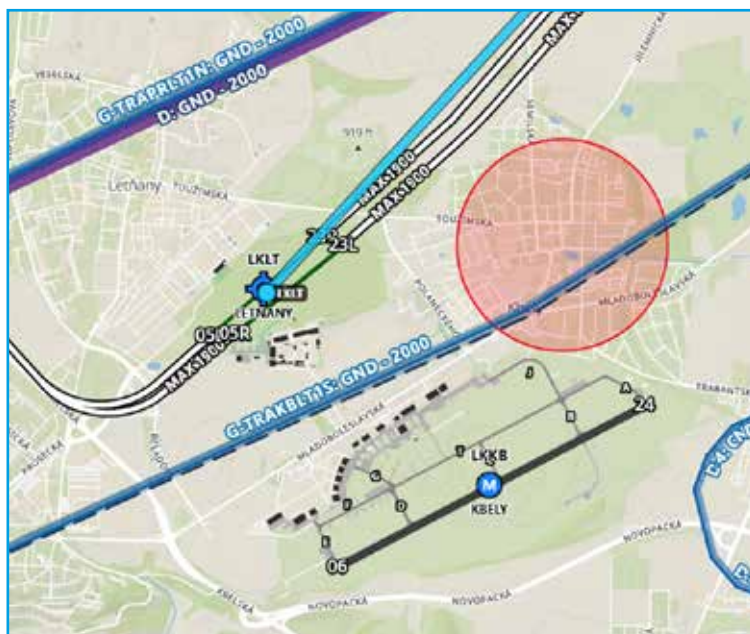


Tra gli oggetti più insoliti esposti c'è una riproduzione del celebre meteorite di Elbogen (oggi Loket), uno dei meteoriti più famosi al mondo. Per secoli fu considerato una "pietra caduta dal cielo" e diede origine a numerose leggende locali.

Nel XIX secolo il meteorite di Loket attirò l'interesse di scienziati e collezionisti di tutta Europa. Per studiarne la composizione, il grande blocco di ferro meteoritico fu tagliato in numerosi frammenti. Molti di questi pezzi furono inviati come doni o scambi scientifici ai principali musei e istituti di ricerca europei, pratica piuttosto comune all'epoca. Il pezzo più grande, di circa 80 kg, fu trasferito nel 1812 al Museo di Storia Naturale di Vienna. Altri frammenti raggiunsero musei di Praga, Berlino, Londra, Stoccolma, Parigi e persino degli Stati Uniti e dell'India.

Lo scrittore Johann Wolfgang von Goethe, appassionato di mineralogia, rimase indignato quando seppe che il meteorite veniva segato in tanti pezzi. In una lettera del 1819 scrisse che dividere quel raro reperto era come "tagliare un grande diamante per distribuirlo", lamentandosi che un oggetto così prezioso venisse smembrato.





Per chi ha piacere nel vedere una carta con gli spazi aerei: la parte più caratteristica è l'arrivo. L'aeroporto che ho scelto per l'arrivo è LKLT, l'Aeroporto di Praga Letňany (Letiště Praha Letňany), situato nel quartiere di Letňany, circa 7 km a nord-est del centro di Praga.

2 piste 05/23 R/L in erba di circa 850 metri parallele ed elevazione 900ft. La pista 23R è normalmente dedicata agli aeroplani con carrello retrattile, immagino per le condizioni della pista. Un NOTAM avvisava della chiusura della pista 23R così atterriamo sulla pista 23L. Un vero campo di patate come pochi altri ne ho visti. Comunque tutto bene, nessun problema al robusto carrello del Glasair e neppure all'elica!

Come dicevo, l'arrivo è abbastanza particolare, complesso più che altro. Si riporta un punto di ingresso e uscita posto a circa 6nm, dall'aeroporto. Praga informazioni ti passa alla torre dell'aeroporto militare LKKB Kbely che si trova a 0,2nm a sud della nostra destinazione. Questo è un aeroporto militare separato dall'aeroporto civile da una strada e da una fila di case! Piste quasi parallele (per fortuna). Contattata, la torre militare ci autorizza ad entrare nello spazio aereo e ci porta in finale autorizzandoci all'atterraggio sulla pista 23L e dicendoci di contattare la locale torre. Insomma, 3 frequenze in 6 miglia durante l'avvicinamento e atterraggio in un aeroporto sconosciuto con i militari a 0,2 miglia.



Il Glasair Skyriders appena atterrato nel campo di patate nell'aeroporto di Letňany.



Rullaggio molto lento sul campo di patate fino al parcheggio. Piano di volo chiuso, bagagli giù e sosta nel patio della club house a sorseggiare una fresca coca-cola, anzi 2, e un gelatino perché qui fa caldo e si sta bene sotto l'ombra del patio a vedere il panorama e i numerosi aeroplani che vanno e vengono per addestramento.

Guardando oltre la 23L, capiamo perché la 23R è chiusa. Usano un pezzo di aeroporto per fare dei concerti e quindi hanno montato lì vicino un palco enorme.

Relax alla Club house per noi.

Il Glasair al parcheggio e sullo sfondo il palco per i concerti montato per metà nello spazio aeroportuale. La causa del Notam di chiusura della pista 23R/05L.





Mostri volanti di casa a Praga. Antonov AN2 e in primo piano un meno comune Let Z-37A Cmelak (bombo).

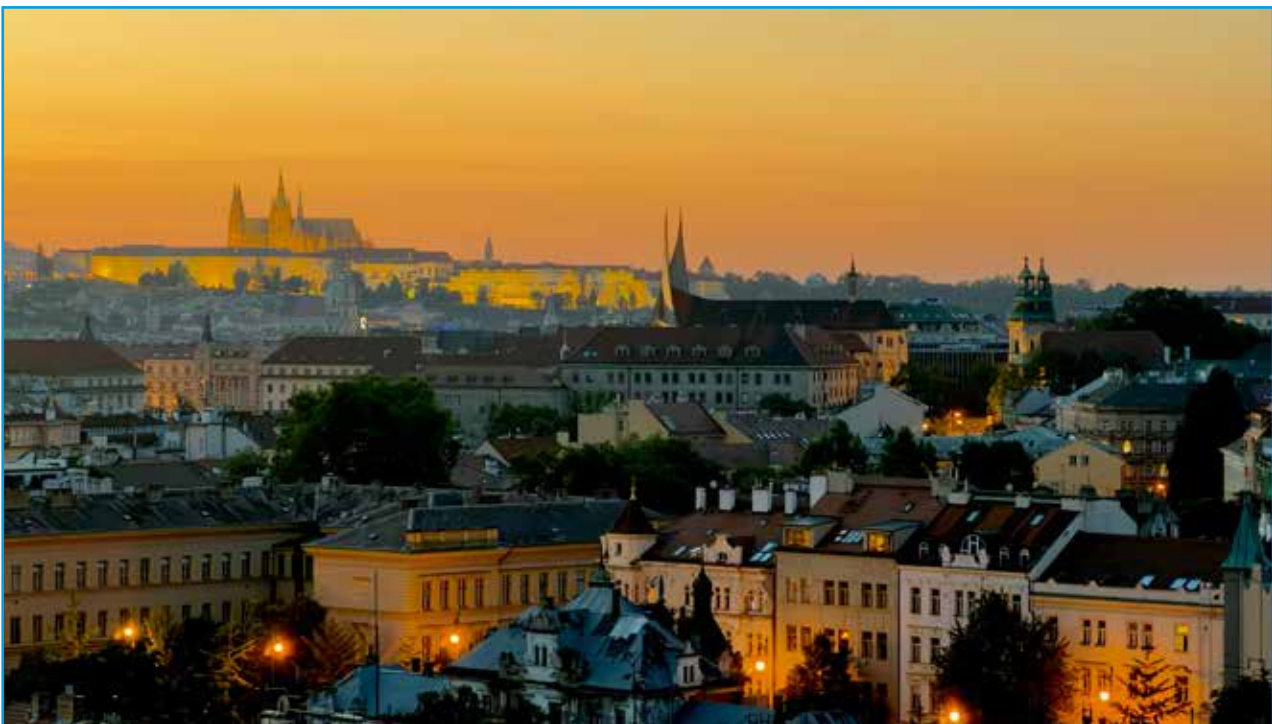
Il Glasair fa amicizia con altri turisti: un Pa 28 tedesco ed un russo Cessna 421C, probabilmente fermo dall'inizio del conflitto con l'Ucraina.

Pagata la sosta, trovato l'hotel per la prima notte, andiamo a prendere la metropolitana C che in poco tempo ci fa raggiungere il centro. In realtà questa prima notte la passiamo non in centro, ma nella zona congressi quindi proseguiamo per qualche altro minuto sempre con la stessa metropolitana.

Il volo è iniziato alle 15:50 e terminato alle 16:24, un po' di relax in aeroporto e la metro, così adesso è ora di andare a cercare qualche cosa per la cena. Siamo nel quartiere di Vyšehrad a Praha2, nella parte sud del centro di Praga.

Qui c'è una fortezza e all'interno delle mura si trovano la Basilica gotica dei santi Pietro e Paolo e il cimitero storico dove riposano numerosi personaggi famosi (tra cui l'artista A. Mucha e il compositore B. Smetana), ma per il motivo contingente la cosa più interessante è la birreria Na Hradbách, che occupa un bastione all'aperto. È il posto ideale per la cena: birra fresca, hamburger e patatine fritte.

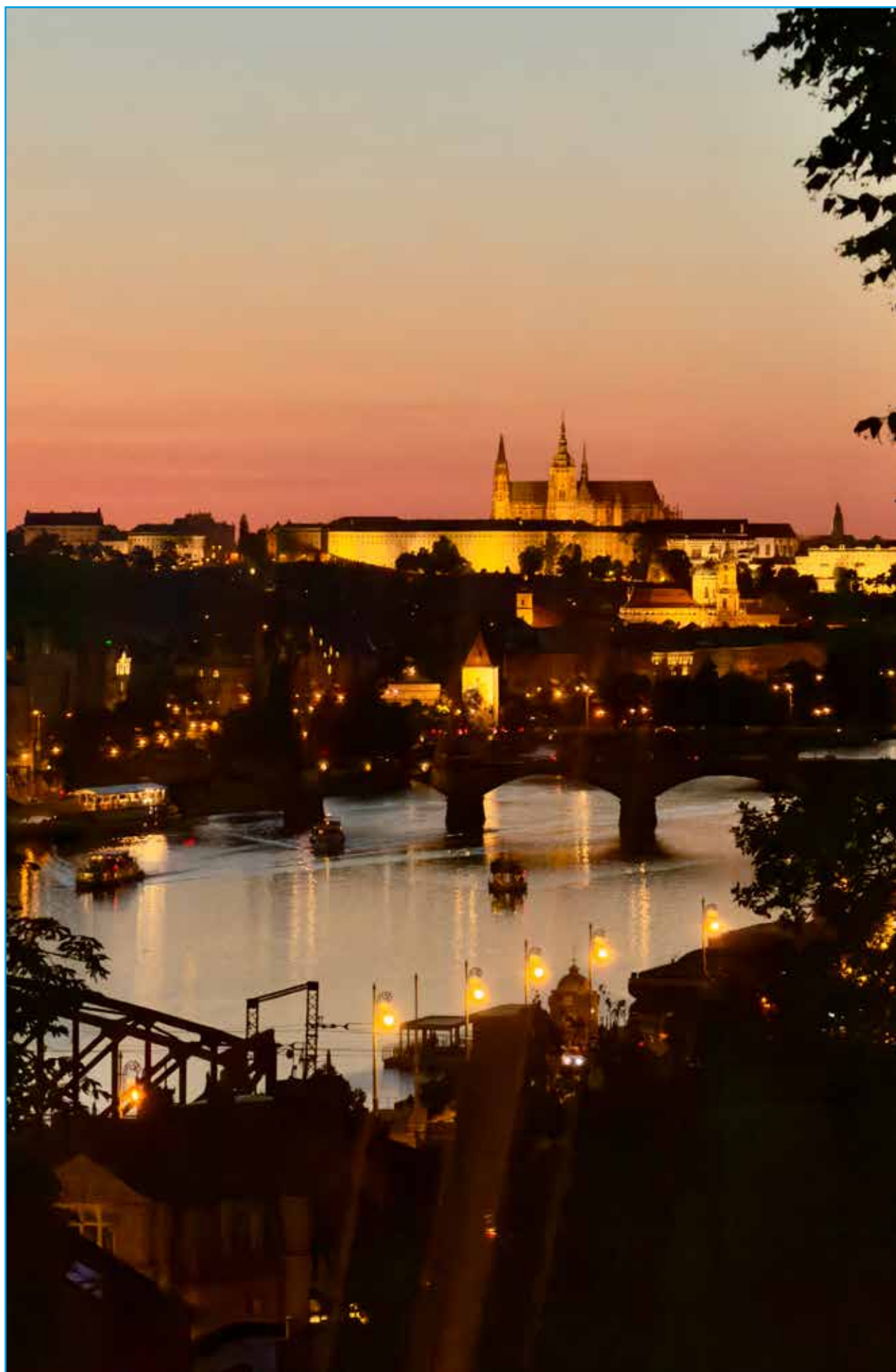
Arriva il tramonto; romantica passeggiata sulle mura con vista panoramica di Praga e rientro in hotel.



Una vista al tramonto del castello di Praga.

Spettacolare portale d'ingresso della Basilica dei Santi Pietro e Paolo situata entro le mura della fortezza di Vysehrad.

Una romantica vista del castello e del fiume Moldava.





Giorni 6 e 7 - Praga

Di Praga tutti sanno tutto e si potrebbe scrivere libri interi sulla città così mi limito a qualche didascalia delle foto e a qualche aneddoto accaduto.



Il mattino del giorno 6, dopo aver fatto colazione facciamo un'ulteriore passeggiata nella fortezza di Vysehrad visitando la chiesa ed il cimitero. Check-out all'Holliday Inn e Uber fino al centro dove un nuovo hotel ci ospiterà per le prossime due notti.

L'autista di questo Uber è un personaggio probabilmente uscito dai fumetti o da qualche storia fantasy. Un simpatico settantenne, forse più, con pochi capelli grigi ma con codino, pantaloncini di maglina grigia come se fosse uno sportivo lontano dai grandi protagonisti di qualsiasi disciplina.

La sua auto è una Skoda rossa, vorrei scrivere fiammante ma sarebbe molto fuori luogo, probabilmente acquistata quando prese la patente, con un motore 4 cilindri di cui uno morto ma ancora presente sotto al cofano per qualche misterioso motivo.

Come ho detto è però simpaticissimo. Per leggere le scritte sul telefono o altro usava una lente d'ingrandimento senza manico da circa 10cm di diametro... già questo faceva sorridere! Un traduttore vocale sul telefono appeso al parasole, col quale dialogava dettando in ceco le sue frasi, ripeteva in inglese i suoi commenti sulla città, sulla sua indistruttibile Skoda e sulla qual si voglia battuta. Così la prima frase: "bravi, avete fatto bene a lasciare la vostra Ferrari nel garage dell'hotel e venire con me!". Come potevo non specificare che in garage avevo lasciato la Lamborghini? Lui si scusa per l'errore e via: risate per tutti.

A seguire ci fa la richiesta di fermarsi a far benzina a cui, ovviamente, acconsentiamo. Lascia l'auto in folle e scende. Distributore in discesa. Per fortuna il freno a mano, che ho tirato io, funziona altrimenti saremmo entrati dritti nel bar di fronte. Il giro riparte e ad ogni monumento che incrociamo il traduttore ci racconta qualche cosa che il nostro autista-guida gli chiede di illustrarci.

È stato un simpatico giro. Ovviamente ha anche sbagliato strada per l'hotel, ma nessuna paura, un buon motivo per raccontare qualche altra cosa sui monumenti extra che abbiamo visto.

La piazza della città vecchia.

Panoramica della piazza al crepuscolo.



Un tram storico che effettua ancora servizio, principalmente per la gioia dei turisti.

La porta d'oro. Ingresso cerimoniale della Cattedrale di San Vito sovrastato dal monumentale mosaico veneziano. Ingresso una volta usato per i cortei di incoronazione dei sovrani boemi.

Le due concorrenti: la nota Coca-Cola e la locale Kofola. Questa bevanda, rispetto alla concorrente americana, è meno dolce, più speziata con un retrogusto di erbe e liquirizia che la rendono unica.

La casa danzante, nota come Ginger & Fred, progettata dagli architetti V. Milunic e F.O. Gehry





Uno scorcio del quartiere Holesovice. Un tempo importante distretto industriale, ora uno tra i quartieri più alternativi con presenza di street art (non l'esempio della foto) e cultura underground locale.

Il castello e il famoso ponte Carlo.

L'orologio astronomico installato sul municipio nel 1410 è il più antico orologio astronomico al mondo ancora funzionante.

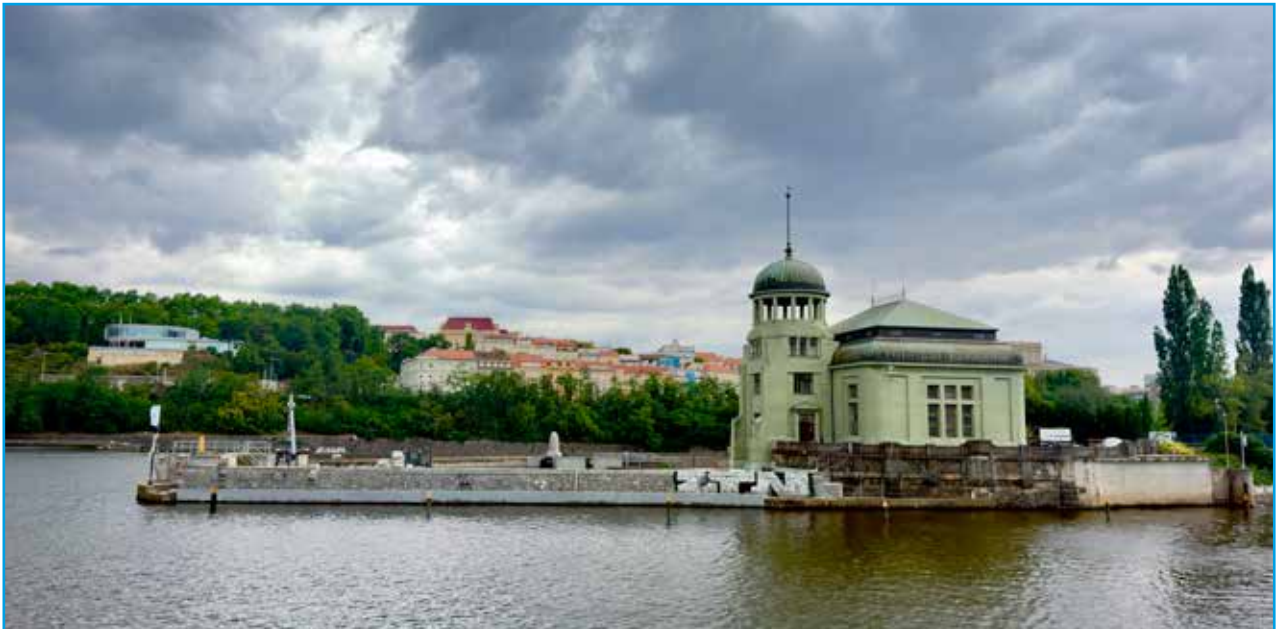






Un eccellente pranzo
a base di hamburger
presso il ristorante
Stejkarna Holesovice.
Innaffiato da Coca
Cola ma anche dalla
squisita Kofola.





L'interno della cattedrale di San Nicola con il suo imponente lampadario in cristallo di boemia che ricorda la corona imperiale russa. La chiesa ospita spesso concerti di musica classica per l'ottima acustica.

Castello di Praga sul colle di Hradcany.

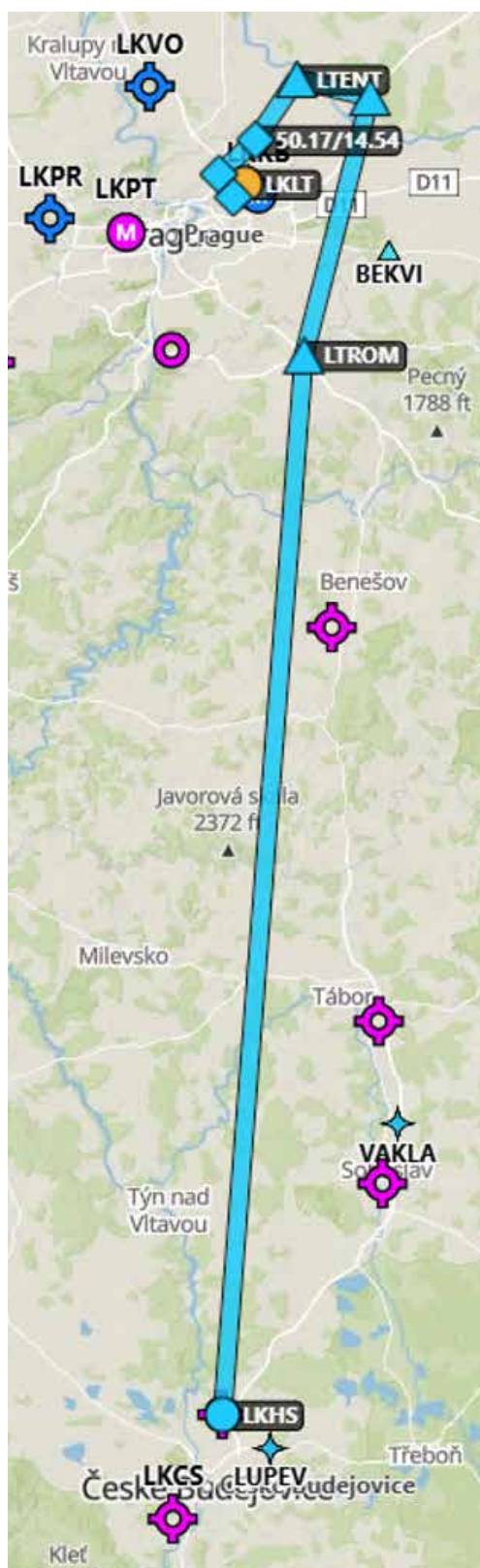
Centrale idroelettrica di Stvanice. Si trova nel centro del fiume, costruita nel 1913/15, venne inaugurata dopo la grande guerra.



Giorno 8

Al mattino del giorno 8 si rifanno le valigie, capirai, 2 zaini. Colazione, piccolo giro e vista la bella esperienza con Uber Praga, decidiamo di non prendere la metro C, ma di ritentare la fortuna con un autista Uber.

Niente di straordinario, ma anche questo autista ci racconta un aneddoto sulla città che riguarda una storia vera riferita ad una alluvione avvenuta nel 2002. In tale circostanza dallo zoo cittadino un leone marino fuggì trascinato dalle acque della Moldava.



La sua storia divenne il simbolo della tragedia che colpì lo Zoo di Praga. Il leone marino si chiamava Gaston e fu ritrovato vivo, ma morì per la fatica e le conseguenze del viaggio lunghissimo. Percorse infatti centinaia di chilometri, un lungo tratto del fiume fino in Germania, arrivando addirittura nell'Elba vicino a Dresda. All'interno dello zoo una statua commemora oggi l'odissea di Gaston.

Questo il racconto del nostro conducente di oggi. Interessante, ma niente in confronto alla particolarità del primo autista!

In aeroporto troviamo Yaki, un simpatico ragazzo tuttofare: prende il pagamento delle tasse, fa da cassiere per le bibite, dà indicazioni su come muoversi verso la città e mi presta un suo imbuto per rabboccare l'olio motore. Un gentile pilota prestato alla club house.

Qui non serve far benzina seppur costi poco. Viste le condizioni del prato meno rulliamo meglio è e più leggeri siamo meglio è!

Piano di volo fatto, pronti a partire, ci raggiunge Yaki all'aeroplano per dirci che a destinazione non ci accettano perché non hanno parcheggi. Io avevo una mail di conferma ma non perdiamo certo tempo a discutere. Mi propone di andare in un altro aeroporto non molto lontano da dove avevamo intenzione di atterrare.

Destinazione iniziale sarebbe stata Ceske Budejovice LKCS, lui ci propone LKHS, Hosin. Guardo dove si trova, i notam, lunghezza della pista, meteo. Tutto bene, tutto bello. Manca da capire come arrivare nella città di destinazione originaria. Uber è ancora una volta la soluzione. Bene, senza neppure scendere dall'aereo faccio un nuovo piano di volo, partenza prevista in 15 minuti.

Mentre procediamo molto lentamente al punto attesa della pista 23R, il motore si scalda, , passano 9 minuti dall'accensione e l'olio motore è in temperatura. Sono trascorsi 12 minuti totali compreso il rullaggio lento e prudente per non raccogliere patate e siamo pronti alla partenza.



La torre locale assegna un codice trasponder e mi chiede se preferisco un'uscita più corta con virata a sinistra verso il punto Romeo. Ovviamente sì!

È ora di dar motore, tecnica per soft and short field da applicare assolutamente e poi sperare di non far troppi brutti rimbalzi mentre si corre alla ricerca della Vr che nel caso di oggi è 80 nodi. È andata bene, nessun rimbalzo, nessun rumore, nessuna vibrazione anomala, siamo in volo, carrello su, virata a sinistra. Cambio frequenza al più presto con i militari e Romeo arriviamo!

Dopo Romeo cambio frequenza con Praga informazioni e via verso sud per 25 minuti di volo.

Usciamo dalla zona di LKKB, Kbely mantenendoci sotto i 2000ft come richiesto e poi saliamo a 3500 in due fasi. La temperatura esterna è perfetta, siamo attorno a 23-25°C e il panorama è molto carino:



A sinistra l'aeroporto civile di Letnany e a destra l'aeroporto militare Kbely.

Tre foto del nostro arrivo a Hosin.

campagna, boschi, qualche corso d'acqua e anche qualche aeroporto. Qualche è un eufemismo perché in 25 minuti di volo vediamo ben 7 aeroporti più il nostro di partenza e quello di arrivo. È così: la repubblica ceca vanta una cultura aeronautica di primordine in Europa.

Prossimi alla nostra destinazione lasciamo Praga informazioni e ci sintonizziamo sulla 130.025: Hosin radio. Non c'è ovviamente un operatore di torre, non c'è neppure la torre in effetti. Si fanno chiamate all'aria e si procede con prudenza e diligenza.



E' tutto molto bello, ma bisogna tenere gli occhi bene aperti, tutti in frequenza, e non sono pochi, comunicano tra loro o all'aria in ceco, quindi faccio le mie chiamate, entro nel circuito a 2600ft come previsto e seguo un trainatore.

Ci sono moltissimi alianti pronti alla partenza sulla 24L, una bella pista in erba, un trainatore in atterraggio e altri 2 ancora in volo. Noi atterriamo sulla 24R che è una pista asfaltata di 800m larga 24 con una pendenza ben visibile seppur modesta, siamo nell'ordine dell'1,2%.



Liberiamo la pista e ci parcheggiamo sul prato paralleli ad un altro ospite svizzero. Motore spento, bagagli giù e vado a cercare qualcuno per chiudere il piano di volo e notificare il nostro arrivo. All'aeroclub, c'è una signora gentile che si occupa di tutto; 10 minuti scarsi e la burocrazia è risolta. La piccola avventura inizia ora. Raggiungere České Budějovice, la nostra destinazione intermedia dove prenderemo il bus per raggiungere la destinazione finale della giornata: Český Krumlov. Uber alla mano, prenotiamo, autista in arrivo. Passano 10 minuti e l'autista cancella la corsa. Niente, nella mezz'ora a seguire nessun autista trovato, unica soluzione incamminarsi a piedi fino alla prima fermata del bus di città. Dopo aver attraversato l'aeroporto restano circa 3 chilometri di passeggiata tra i campi di grano ed i boschi belli freschi. Il resto del viaggio non è degno di nota se non l'anomalia della stazione degli autobus Flixbus che si trova sopra ad un centro commerciale! Sì, per arrivarci si entra nel centro commerciale e con delle comode scale mobili si raggiunge il terrazzo che è la stazione dei bus. Il nostro è un Flixbus che per ben 1,6€ ci porta comodamente a destinazione.



La stanza dell'hotel.

La foto del centro storico di Cesky Krumlov.

La porta Latran .



Český Krumlov

Come per le altre nostre mete di questo giro, anche questa piccola città di 13000 abitanti ha il centro storico inserito nella lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO dal 1992, grazie alla straordinaria conservazione dell'impianto urbano medievale e dell'architettura storica.

È una delle cittadine storiche più belle e conosciute della Repubblica Ceca, situata nella Boemia meridionale, lungo il corso sinuoso del fiume Moldava (Vltava).



Il simbolo della città è il Castello di Český Krumlov, il secondo complesso castellano più grande della Repubblica Ceca dopo il Castello di Praga.

La nostra passeggiata del pomeriggio ci fa scorgere tanti angoli molto caratteristici di questo centro storico che sorge all'interno di una insenatura della Moldava, lo stesso fiume che bagna Praga.



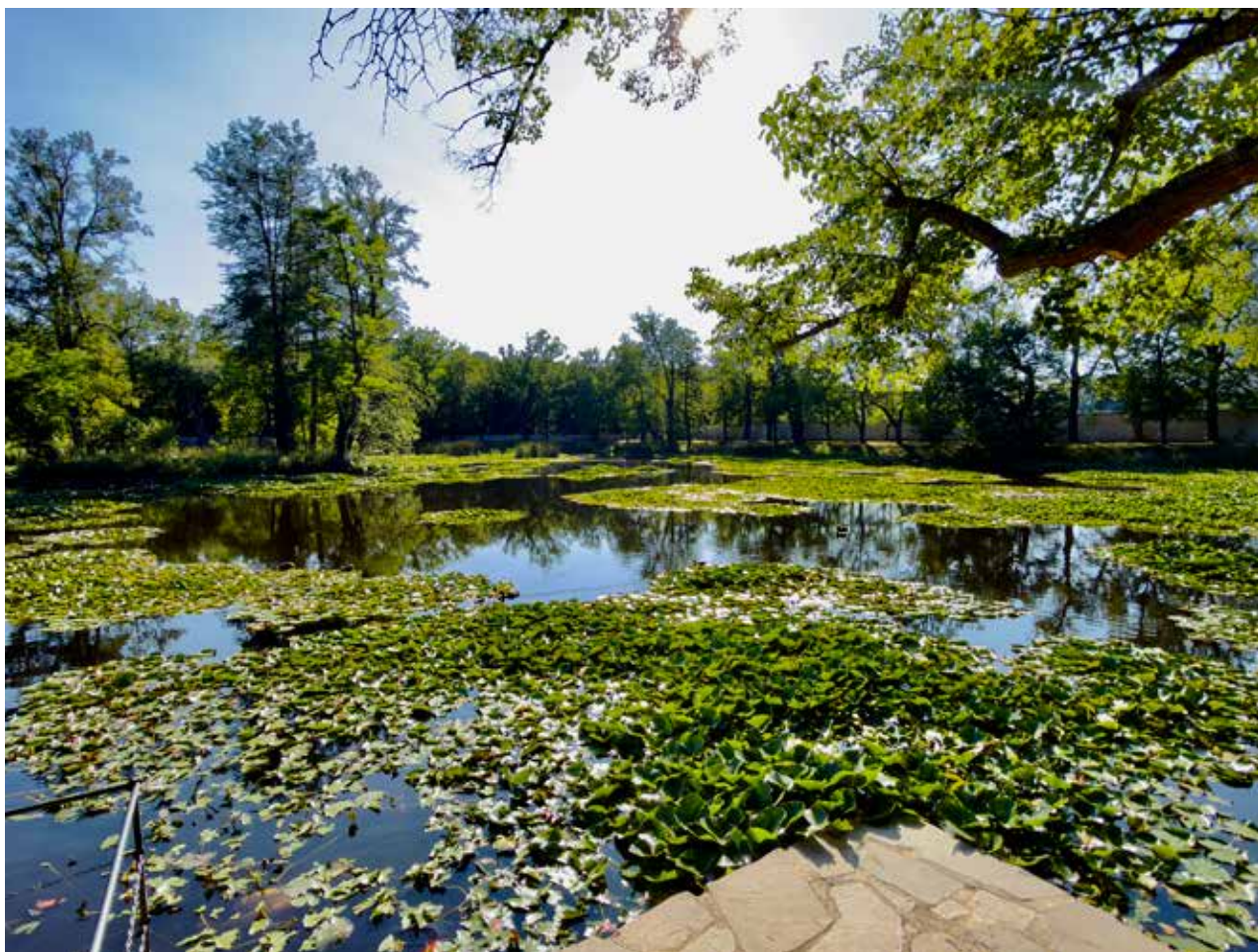
Per cena un grande e squisito Hamburger presso il rinomato Mŭstek Beer&Burger nella zona pedonale della città.

Il castello con la sua torre domina il borgo antico.

Da questa foto si vede la configurazione del paese costruito in un ansa del fiume Moldova.

La torre del castello incorniciata da una finestra ad arco del complesso monumentale.





Prima però facciamo un bel giro ai giardini del castello che rappresentano uno dei migliori esempi di giardino storico barocco delle Boemia. Si trova sulla collina a monte del castello; il parco nel suo complesso è esteso ben 11 ettari. Al suo interno si trovano un laghetto e un giardino con aiuole simmetriche ed è collegato al palazzo tramite un ponte coperto multipiano, il Ponte del Mantello, che deve il nome proprio al fatto di essere un percorso coperto.

Si tratta di un ponte pedonale costruito per superare la valle e il fossato tra il castello e la parte dei giardini. Iniziato nel XIII secolo e completato nella forma attuale nel XVIII secolo, è formato da tre ordini di arcate sovrapposte, con un'altezza notevole sopra il terreno sottostante. Visto dalla città appare come un grande ponte in pietra che attraversa la valle, quasi sospeso tra il castello e il verde dei giardini. Questa particolare struttura ha ispirato scrittori e artisti nel corso dei secoli.

*Vista del lago all'interno dei giardini del
castello*

Il Ponte del Mantello visto dalla Moldava



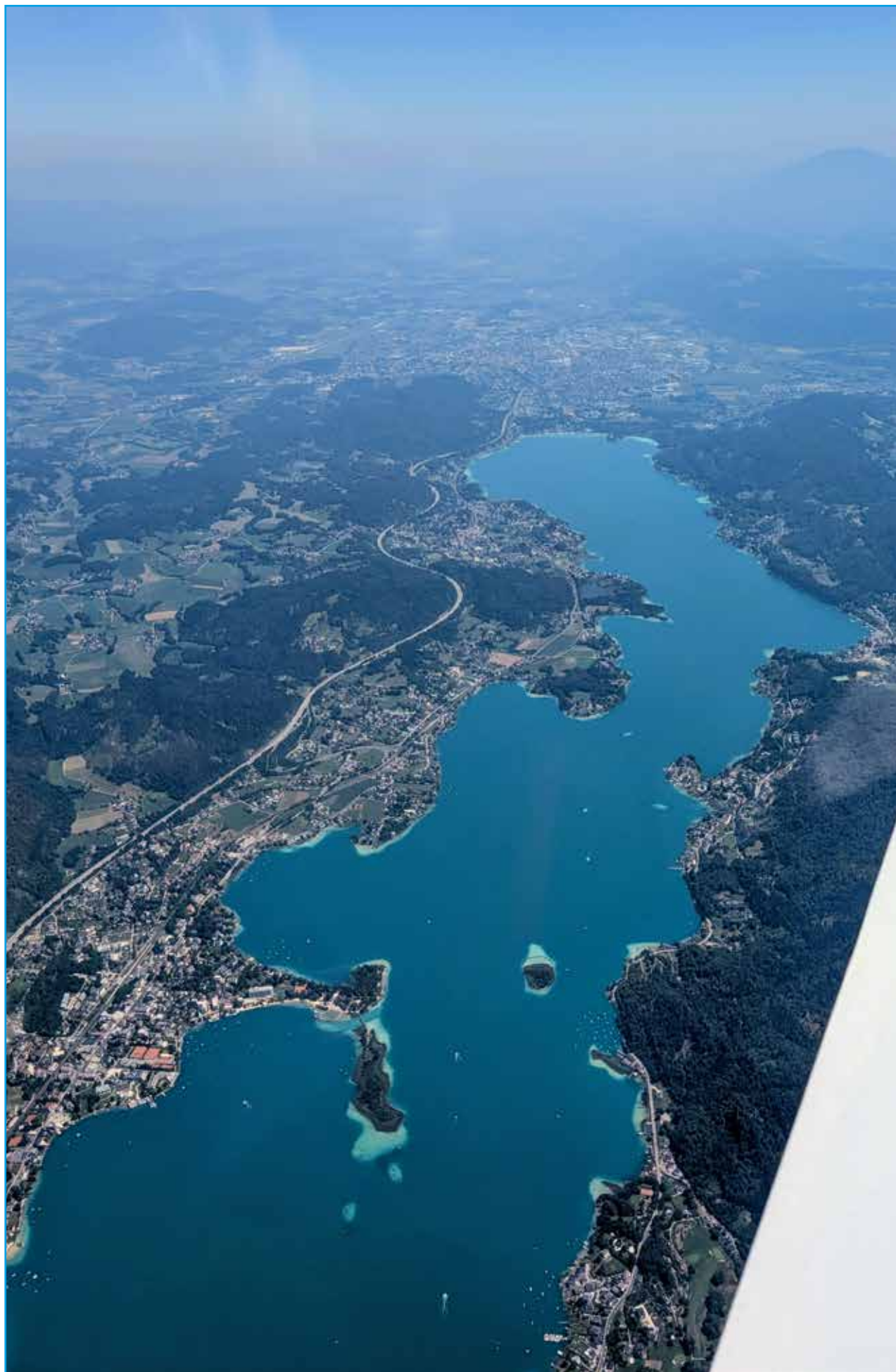


*Nel fossato del castello di Cesky Krumlov,
dimorano degli orsi.
In mancanza di coccodrilli...*



E' ora di chiudere il bar. Inizia a ritirare i tavolini

La piazza centrale di Cesky Krumlov alle 21.55



Giorno 9

Siamo arrivati all'ultimo giorno da passare nella Repubblica Ceca. Una bella colazione in hotel e poi prendiamo il Flixbus che ci riporta a České Budejovice.



Qui visitiamo solo la Piazza Přemysl Otakar II, una delle piazze storiche più grandi d'Europa: ha forma quadrata (circa 133 × 133 metri) ed è circondata da edifici colorati con portici; al centro si trova la grande Fontana di Sansone, una delle più grandi fontane barocche della Repubblica Ceca.

La città è però famosa anche perché qui nasce la storica birra Budweiser Budvar, prodotta dal 1895 e legata alla lunga tradizione locale della birra.

Abbiamo deciso di non visitare il birrificio perché una buona fresca birra sarebbe stata una tentazione troppo forte a cui resistere, vista la temperatura di oggi, e noi abbiamo da perdere un aereo, e non da passeggiare. Quindi niente visita al birrificio.



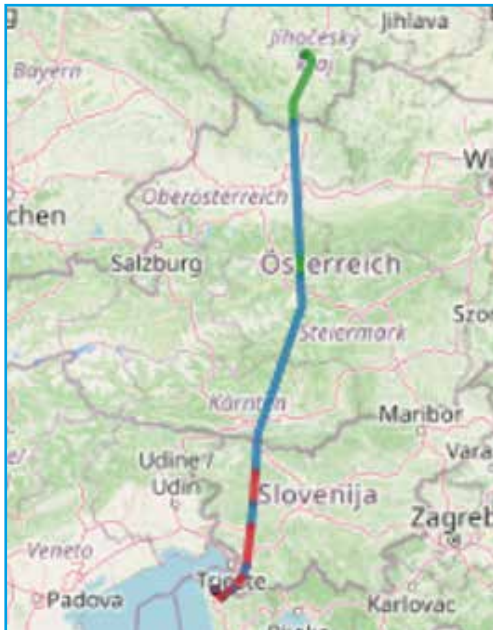
Lago Worth, in Austria, visto dal nostro Skyrider.

Piazza Přemysl Otakar II.

Monumento ai piloti cecoslovacchi che prestarono servizio nella RAF durante la Seconda Guerra Mondiale.

Uber questa volta risponde prontamente e ci porta in aeroporto in una manciata di minuti. Benzina Avgas disponibile, la signora tuttofare ci apre il distributore, pieno fatto e pagati i 4,75€ di tasse di atterraggio e sosta. Siamo pronti a partire.

Oggi il vento soffia da est quindi scegliamo la pista 06L con la sua discesa. La destinazione è Portrose, Slovenia. Solo per un rabbocco di carburante e una breve sosta prima di tornare a casa.



A terra il termometro segna 34 gradi, e l'elevazione della pista di 1621ft corrisponde ad una density altitude di 3720ft, così racconta il Garmin G3x.

Decidiamo per una salita non esagerata e saliamo con una velocità indicata di circa 160Kts al 73% della potenza. 12 minuti e siamo al fresco degli 8500ft. Passiamo con Wien informazioni.

Il controllore ci avvisa di parapendii nella zona che giocano fino a 9500ft, così, un po' per questo e un po' per trovare una zona di aria più calma, saliamo a 9500ft.

Ricevuta l'autorizzazione di attraversare lo spazio di Linz, la città e l'aeroporto sfilano sotto di noi ai classici 200kts TAS che il Glasair ama tanto quale velocità di crociera.





Poco meno di 50 minuti ed entriamo nello spazio aereo della Slovenia. Il gentilissimo controllore ci lascia andare a spasso per il cielo e ci chiede solo di riportare quando pronti a scendere per la destinazione finale: LPZ.

Dopo un'ora ed un quarto di volo il Glasair ed i suoi 3 passeggeri, si la mascotte conta come un passeggero, tocca la sua ombra nel quinto stato di questo giro.

L'aeroporto di Portrose è famoso per la sua dedizione verso i piccoli e medi aeroplani dell'aviazione generale; qui tutto è organizzatissimo. Appena parcheggiati viene l'autobotte per il rabbocco di Avgas e... 70 litri dopo una golf-cart arriva per portarci nell'accogliente aerostazione.

Vista della città di Linz dal Glasair.

Catering di bordo.

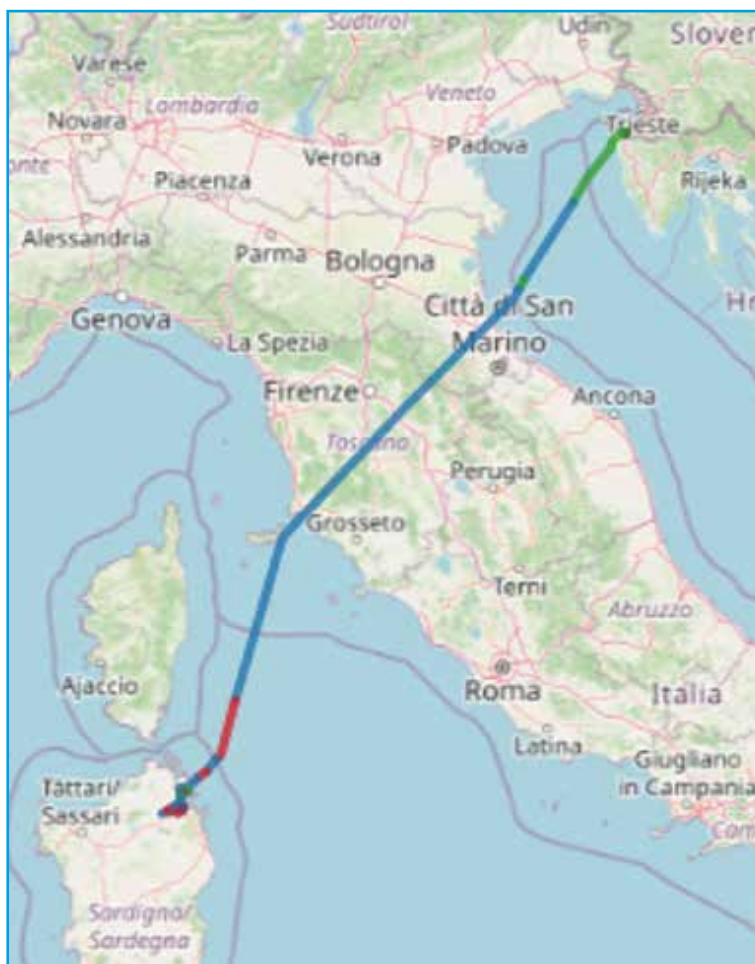
Rifornimento a Portrose.





Tasse pagate, ci offrono dell'acqua fresca e il trio WWF decide di non farci andare a casa subito ma di fare ancora qualche giorno a spasso.

E così, prendo il telefono, aperta l'app Foreflight, scrivo LJPZ e... LIEO. Sì! Andiamo a Olbia a passare 4 giorni a trovare amici e genitori, oltre che a fare qualche bagno nelle favolose acque dell'isolotto più bello del mediterraneo e dintorni!



Fa caldo, il G3x segna 39°C. Appena saliti in aeroplano, accendiamo il motore, l'aria entra nella presa naca e la sonda riceve aria più "fresca": ora segna 37°. La density altitude è 2200ft seppur l'aeroporto sia al livello del mare. C'è sempre da tenere in considerazione questo parametro nel calcolo delle prestazioni, ma qui non è un problema: pista lunga e vento in asse sono dalla nostra parte.

Decolliamo e impostiamo una salita fino a 8500ft. Poco prima della costa romagnola ci danno un codice trasponder e ci chiedono di salire a FL90. Codice inserito, livello raggiunto, procediamo a velocità di crociera verso Elba VOR. Non che si stia navigando in IFR e men che meno con l'uso dei VOR, ma trovo sicuramente comodo e più sicuro per tutti avere dei punti di riporto ben conosciuti dal radar e dagli altri traffici: tutti sanno senza indugio dove vai e cosa fai.

Il volo è molto tranquillo. Dopo l'Elba l'intenzione è di proseguire verso la Corsica e volare lungo costa, ma Solenzara e la zona ristretta R-65 sono attive quindi virata a sinistra, prima verso OLBK e poi verso il punto d'ingresso EON1, Olbia Nord 1.

Olbia d'estate è una calamita potentissima per i turisti e gli aeroplani di aviazione generale non fanno eccezione. Roma informazioni ci cambia con la torre, 118.975. Ora sembra di essere ad Oshkosh: il controllore di volo è impegnato a mettere in fila i voli commerciali, gli aeroplani di aviazione generale che arrivano numerosi e due piccoli VFR. Qualcuno a terra chiede che numero è nella sequenza di decollo. 10 la risposta della torre.



Questo controllato ed ordinato caos fa sì che ci godiamo qualche minuto di attesa sopra la zona di Porto Rotondo. A seguire andiamo a vedere il borgo San Pantaleo. Torniamo a Cugnana che segna il punto EON1 dopo che il traffico VFR prima di noi, un bimotore Beechcraft Baron 55, è stato autorizzato al sottovento 05. Ora tocca a noi a fare il sottovento, ma non siamo autorizzati subito all'atterraggio. In totale facciamo 20 minuti di attesa prima di atterrare godendoci i panorami di questa meravigliosa isola.

Olbia dall'alto è ancora più bella di quanto lo sia da terra. Incastonata in un golfo fantastico, col faro, la zona della marina, gli allevamenti di cozze e il mare sempre di un blu mozzafiato. Tavolara spunta dal vicino orizzonte come una roccia incredibile.

Portrose. Trasporto verso l'aerostazione

Costa Smeralda da Portisco a Cala di Volpe e Capriccioli



Porto Rotondo.

*Aeroporto Olbia Costa Smeralda - S.A.
Principe Karim Aga Khan IV.*

Vista dall'alto sul golfo di Olbia.

Lo Skyrider in terra sarda.

È ora di atterrare, autorizzazione ricevuta. Liberare velocemente e proseguire al parcheggio.

Questo è stato il giorno durante il quale abbiamo volato più a lungo, tra volo vero e i 20 minuti di attesa siamo stati per aria 3 ore e 21 minuti.

Devo dire che il Glasair si è comportato benissimo, è confortevole anche se sarebbe più confortevole se avesse l'aria condizionata!

Non la metterò mai: lo sfruttamento dei cavalli per il mio benessere non lo accetto!

In aeroporto ci vengono a prendere con una comodissima auto e quella sì che ha l'aria condizionata. Il giusto benvenuto in Sardegna ci viene dato all'aerostazione dell'aviazione generale Eccelsa Aviation, una delle migliori al mondo e vincitrice di premi per questo da numerosi anni.

Eccelsa Aviation è premiata come Best European/EMEA FBO in modo consecutivo dal 2009 grazie alle scelte e capacità del suo General Manager Francesco Cossu.





Giorni 10, 11 e 12 - Olbia

Di Olbia e del suo mare non scriverò niente, lascio che siano le fotografie a parlare!



La maestosa isola di Tavolara, domina il golfo di Porto Istana con i suoi 565 mt di altezza, 6 km di lunghezza e 1 di larghezza.

Vista del golfo di Porto Istana dal villaggio gli Oleandri.

Acque cristalline della costa orientale sarda.



Sfumature smeraldo.

*Lievi onde si infrangono sulla spiaggia
creando sottili arabeschi.*

Rocce granitiche e mare spumeggiante.

Luna rossa che sorge dal mare.





Un ginepro modellato dal vento.

*Contemplando il mare nell'ora del tramonto,
quando la spiaggia si svuota e la quiete regna
incontrastata.*

*Una delle tante prelibatezze culinarie: i
marroleddus con sugo di salsiccia.*





Giorno 13

È giunta l'ora di fare l'ultimo volo di questa vacanza, si torna a casa.

Al mattino un bagno al mare, una doccia, impacchettiamo i bagagli e poi a casa da papà e mamma a mangiare un bel piatto di malloreddus con salsiccia prima di partire.

Alle 15 siamo ancora nel lussuoso terminal Eccelsa Aviation, paghiamo il modesto conto per la nostra sosta e poi si arriva all'aeroplano. Serve far benzina. Devo dire che normalmente fare AVGAS a Olbia è un problema, mette a dura prova la pazienza di chiunque perché i piccoli aeroplani che usano AVGAS sono messi in fila dopo i Canadair, gli elicotteri del soccorso, gli aeroplani di linea, gli aeroplani di aviazione generale con motori Jet. Come già detto, il traffico è esasperato durante l'estate e le attese si protraggono per tempi molto importanti.

Oggi prevedevo una sosta ad Ajaccio, dove con la carta carburante BP il servizio è self-service e le attese sono nulle. Non sarà necessario atterrare ad Ajaccio perché oggi all'aeroporto Costa Smeralda il carburante JetA1 è terminato e quindi gli operatori erano liberi e siamo stati serviti in un batter d'occhio!

I bravissimi controllori ci infilano tra decolli ed atterraggi e alle 16:31 siamo in volo.

La rotta più breve è ovviamente quella dritta fino a LIFM, il nostro campo base, ma oggi non è praticabile per dei cumuli temporaleschi sulla Corsica, così decidiamo di volare verso Bonifacio, lasciare Figari, Ajaccio e Calvi.

L'attraversamento dell'asse pista di Figari ci obbliga a scendere a 500ft sul mare. A quella quota la sensazione della velocità è più evidente e così, quando sfiliamo qualche barca che lascia una scia bianca fortissima, quei motoscafi sembrano fermi rispetto a noi che siamo attorno ai 200Kts.

Da Calvi andiamo verso il TALEP che è il confine tra lo spazio aereo di Marsiglia e quello di Milano.

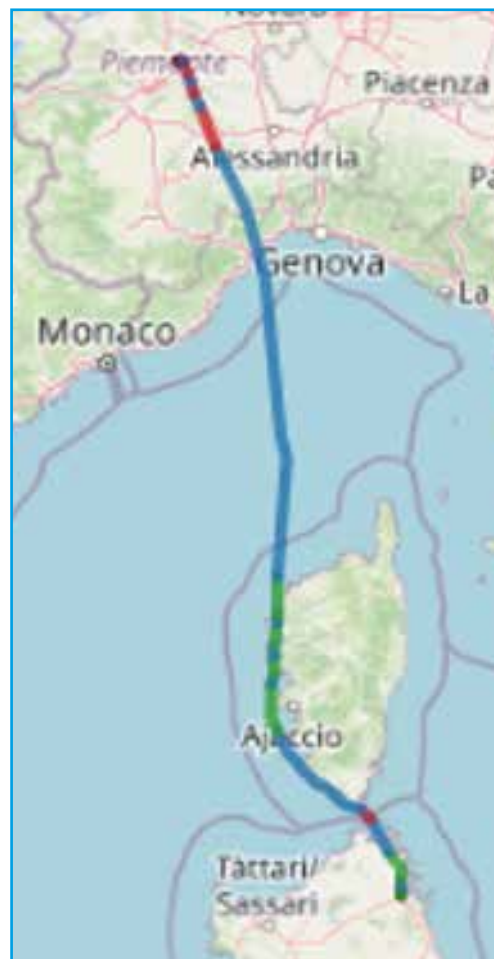
30 miglia dopo passiamo con i gentilissimi controllori di Milano Radar, fino a poco tempo fa chiamati Genova radar, che ci tengono sotto controllo fino a quando saremo a 4000ft vicini a casa.

Talmente gentili che chiedere di restare a 8500ft è ormai un pro-forma, già sanno che è preferibile e quando possono offrono loro questa gradita opzione.

Dopo un volo tranquillo, con un po' di malinconia, atterriamo a Mazzè e dopo 13 giorni il nostro viaggio è concluso.

Devo dire che tutto ma proprio tutto è andato bene! Non resta che organizzare i prossimi viaggi col patrocinio del... WWF.

No, non il WWF che forse avete pensato, questo WWF: Wife, Weather, Fuel. Fatto un programma di massima, loro sono stati i veri protagonisti delle nostre scelte e deviazioni.



Sulla via di casa.

Un po' di numeri

La vacanza è durata 13 giorni, siamo stati in 5 stati europei: Italia, Francia, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia.

Siamo atterrati in 10 aeroporti: LIFM, LFGC, EDTL, EDFR, EDHL, LKKV, LKLT, LKHS, LJPZ, LIEO.

Il tempo di volo totale è stato di 10 ore e 49 minuti per i quali abbiamo consumato 567 litri di benzina Avgas e 1,6 quarti di olio.

Con questi dati ricaviamo che il consumo medio di Avgas è stato di 53,7 litri ora e il consumo di olio è stato di 1quarto ogni 6 ore e 50.

Il consumo di carburante, in realtà, è più basso di quanto riportato perché ho compreso nel calcolo anche il carburante consumato per il tempo a terra che più volte è stato confrontabile col tempo di volo.

Per divertirsi possiamo dire che questa macchina volante fa 6,5km con un litro. Paragonabile ad una Porsche 911 Turbo S solo che la macchina volante vola a 350kmh mentre la terrestre si muove a circa 200kmh.

Il volo più breve è durato 12 minuti e il più lungo 2 ore e 6 minuti.

Per unire l'utile al dilettevole, uso questa vacanza per verificare le prestazioni dell'aeroplano che avevo ricavato dai voli prova ormai quattro anni fa.

Riporto solo 3 analisi: 2 decolli, uno da pista in erba e uno da pista in asfalto, e l'efficienza aerodinamica a motore "spento".

Per la pista in erba scelgo il decollo da Mazzè.

L'aeroplano è poco sotto al MTOW, il C.G. leggermente avanzato ma assolutamente dentro i limiti. Flap a 20°.

Il vento 010/07: componente frontale di 3,5kts e 6kts da sinistra.

La temperatura è di 28°C, il QNH 1019. Garmin dice che la pista si trova a 770ftGPS ma la Density Altitude è di 2350ft. L'aviosuperficie Il Falco oggi è in montagna; è come se decollassimo a più di 700m sul livello del mare.

L'erba è bassa e la pista in buone condizioni, asciutta.

Teoricamente, se il motore al livello del mare in aria standard produce il 100% della sua potenza, alla density altitude di 2350ft dovrebbe produrre circa il 93% della sua potenza massima.

I dati ricavati dai sensori Garmin sono rassicuranti e leggono: RPM 2670, MAP 29,7 inHg erogando il 96% di potenza massima. Solo 12 cavalli su 300 sono rimasti a poltrire stamattina!

10:42:38 manette tutte avanti e motore eroga potenza fino al suo massimo disponibile,

10:42:57 sono passati 19 secondi e siamo passati da 0 a 83,7Kts.

Con questi dati possiamo calcolare una accelerazione di 2.27m/s² e una distanza percorsa di 409m.

Analiticamente possiamo trovare che senza vento la corsa al decollo sarebbe stata di circa 440m.

Per la pista asfaltata analizzo il decollo da Karlovy Vary.

Questa volta siamo circa 50kg sotto al MTOW, non abbiamo il pieno di prezioso Avgas.

Vento 190/4, pista 29: nn nodo in coda e 4 da sinistra, irrilevante.

La temperatura è di 31°C, il QNH 1009. Garmin dice che la pista si trova a 2000ftGPS ma la Density Altitude è di 4300ft. Come se decollassimo a 1300m sul livello del mare.

Pista asfaltata in buone condizioni, asciutta.

Teoricamente, se il motore al livello del mare in aria standard produce il 100% della sua potenza, alla density altitude di 4300ft dovrebbe produrre circa l'88% della sua potenza massima.

I dati ricavati dai sensori Garmin sono rassicuranti e leggono: RPM 2690, MAP 28,6 inHg erogando il 92% di potenza massima. Oggi i cavalli che dormono sono 24!

03:49:29 manette tutte avanti e motore eroga potenza fino al suo massimo disponibile,

10:49:46 sono passati 17 secondi e siamo passati da 0 a 80,6Kts.

Con questi dati possiamo calcolare una accelerazione di 2,44m/s² e una distanza percorsa di 352m.

Efficienza aerodinamica a motore "spento".

Come premessa dico subito che il motore non l'ho spento ma solo portato al minimo e quindi i valori trovati sono solo indicativi.

La prova è stata eseguita nell'ultimo volo lasciata la quota di crociera in discesa verso l'aviosuperficie Il Falco con il sempre gentile benestare di Milano Radar.

Alle 05:54:00 la velocità indicata è 120Kts, la quota GPS 8500ft. Mantengo la velocità costante con precisione grazie all'autopilota Garmin GFC500.

Alle 05:55:47 raggiungo la quota di 5500ft.

Una perdita di quota di 3000 piedi in 2 minuti e 47 secondi corrisponde a una velocità di discesa di 1078 piedi al minuto (fpm).

Viaggiamo a 120kts dunque percorriamo 5,57nm.

