

## 1991 – RAID DI IRLANDA, SCOZIA, INGHILTERRA

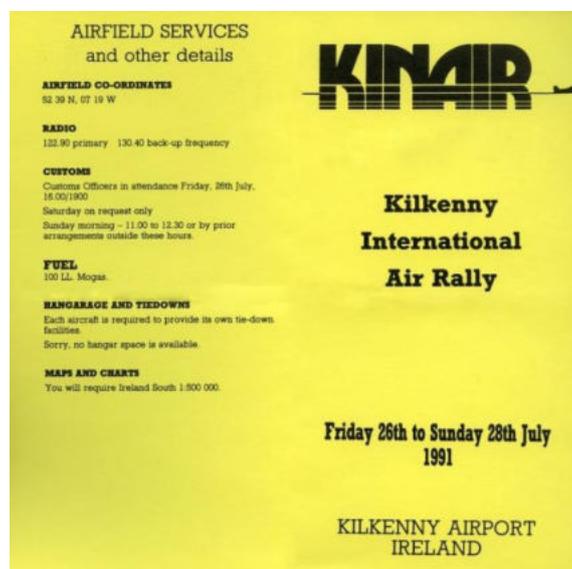
Da qualche anno riceviamo l'invito a prendere parte al Rally Internazionale di Kilkenny. Raggiungere l'Irlanda è impresa impegnativa, prenderla in considerazione vuol dire cimentarsi in un lungo volo, lungo sì ma nel momento che lo vuoi affrontare perché limitarsi alla sola Irlanda del Sud. Nel dibattito che precede ogni programmazione dei lunghi raid ognuno dei presenti propone percorsi e traguardi a volte improbabili a volte spettacolari.

Ne nasce così un progetto articolato, con mete ambiziose.

Una volta raggiunta la destinazione in Irlanda dovremo affrontare anche una gara di regolarità ma a noi interessa l'aspetto prettamente turistico alla scoperta di luoghi e abitudini a noi ancora estranei.

Nel frattempo, Andreas von Breitenbuch ci informa che lui è già stato recentemente a Kilkenny alla ricerca delle sue origini celtiche e che anche quest'anno intende parteciparvi, avendo nel corso degli anni, stabilito amichevoli relazioni con diversi abitanti del luogo. Lui, oltre che essere stato il Presidente dell'Aeroclub di Kempten, è un appassionato pilota e con il suo Piper Saratoga Six vola regolarmente con tutta la famiglia comprensiva di moglie e quattro pargoli.

Si decide di partire tutti insieme, anche se questo dovrà avvenire con tempistiche diverse, da Kempten. È lì che li raggiungiamo dopo una tappa obbligata a Bolzano in quanto siamo ancora in presenza di frontiere e dogane.



Arrivati in terra di Baviera, riceviamo il solito caloroso benvenuto ma il tempo a disposizione è poco e si organizza immediatamente la partenza.

Al nostro gruppo intende aggregarsi una coppia di piloti tedeschi: ci chiedono di volare in formazione con un motoalante! Se sin dalla fase di programmazione era noto che la compagnia di Andreas con il suo velivolo si sarebbe limitata agli aeroporti di tappa in quanto la differenza di velocità tra il suo aereo ed i nostri troppo elevata per poter volare in formazione, ora a noi viene chiesto di adeguare la nostra a quella del motoalante: lui si integrato nella formazione per l'intero percorso! Una differenza non certo rilevante quanto tra la nostra e quella del Saratoga ma comunque penalizzante. Renato, come sempre disponibile, dichiara che l'impresa è possibile. Infatti, a regime ridottissimo, riusciamo a volare congiuntamente per oltre ottanta minuti sino alla Foresta Nera. Qui incontriamo le prime difficoltà. Le condizioni meteorologiche (che novità!) iniziano a peggiorare ed il volo avviene tra nubi basse e boschi sempre più immersi in nebbie variamente estese. Il maltempo ci costringe ad un atterraggio fuori programma a Donaueschingen obbligandoci una pausa ristoratrice in attesa del prossimo impegnativo percorso. Dopo oltre due ore di intensa pioggia decidiamo di decollare sebbene non vi siano confortanti notizie sul miglioramento del tempo in occasione del prossimo incontro con la catena dei Vosgi.

Non sono rilievi alti, la massima cima tocca i circa 1400 metri, ma occorre una certa esperienza, aggiungo un po' di cocciutaggine (purché supportata da un'adeguata abitudine ad affrontare tali situazioni e da un mezzo che lo consenta) per infilarsi tra vallette e declivi boschivi, in presenza di pioggia sempre più insistente alternata a brevi pause. Gli amici tedeschi del motoaliente, verosimilmente non altrettanto determinati, ci comunicano l'intenzione di lasciare il gruppo e fare rientro a Donaueschingen in attesa di un ulteriore miglioramento del tempo.

Li salutiamo comunicando che noi continuiamo e che li attenderemo alla prossima tappa programmata: quella di Metz.

Siamo sollevati perché procedere con la responsabilità di guidarli in queste condizioni atmosferiche senza conoscere le loro effettive capacità di affrontarle non ci avrebbe assicurato una condotta di volo scevra da preoccupazioni che non fossero solo quelle abituali del maltempo in un volo in formazione.

Raggiungiamo Metz e ci permettiamo una serata all'insegna dell'amicizia, della prospettiva dell'impresa che si presenta e della buona cucina così come ben consigliati dal personale dell'Aeroporto.

Il giorno successivo il programma prevede una prima tappa a Le Touquet per le operazioni doganali di uscita dalla Francia. Il tempo, però, peggiora nuovamente e ci impone una sosta intermedia a St. Quentin sotto un furioso temporale. Fortunatamente di breve durata, la ripartenza avviene dopo poco tempo riusciamo a ripartire!



Questa la Tabella di Marcia di questa Prima Tappa di avvicinamento.

Data	Aeroporto partenza	Aeroporto arrivo	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo di volo	Progr. Tempo	Dist. km	Progr. Km
24/07	Trento	Bolzano	07,31	07,57	0 <sup>h</sup> 26'	0 <sup>h</sup> 26'	52	52
	Bolzano	Kempten (D)	08,40	10,06	1 <sup>h</sup> 26'	1 <sup>h</sup> 52'	156	208
	Kempten	Donaueschingen	09,33	12,13	1 <sup>h</sup> 20'	3 <sup>h</sup> 12'	141	349
	Donaueschingen	Metz (F)	15,38	17,50	2 <sup>h</sup> 12'	5 <sup>h</sup> 24'	215	564
25/07	Metz	S. Quentin	07,38	09,36	1 <sup>h</sup> 58'	7 <sup>h</sup> 22'	227	791
	S. Quentin	Le Touquet	10,19	11,19	1 <sup>h</sup> 00'	8 <sup>h</sup> 22'	138	929
	Le Touquet	Lydd (GB)	12,39	13,23	0 <sup>h</sup> 44'	9 <sup>h</sup> 06'	69	998
	Lydd	Bembidge	13,49	14,54	1 <sup>h</sup> 05'	10 <sup>h</sup> 11'	147	1.145
	Bembidge	Swansea	16,27	18,10	1 <sup>h</sup> 43'	11 <sup>h</sup> 54'	232	1.377



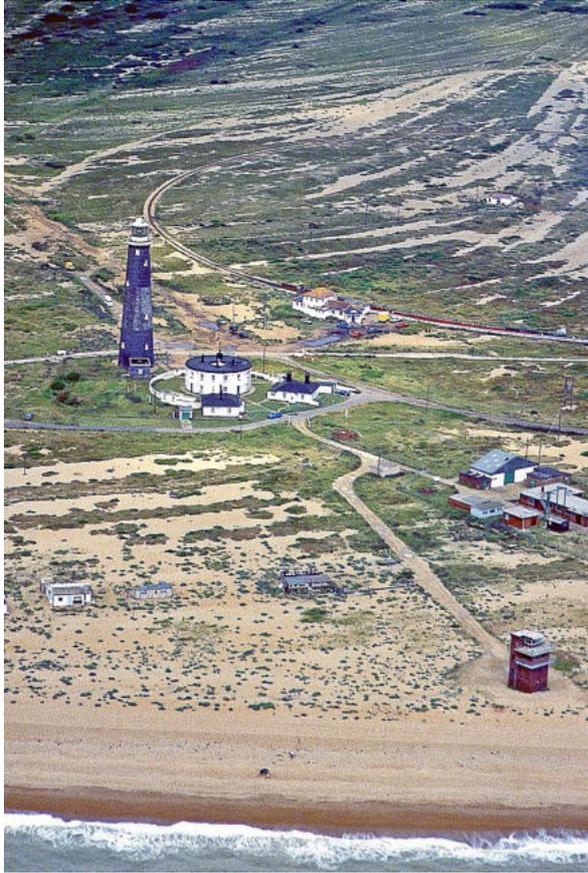
Füssen – Altra visuale del castello di Ludwig



Raduno a Kempten per la partenza



Le Touquet: si riconoscono: G. Catto, G. Falqui Massidda ed E. Marchesi





Lasciando le coste francesi

A Le Touquet ci ricongiungiamo con Andreas e la sua famiglia: loro hanno potuto affrontare l'intero tragitto ad una quota di sicurezza evitando i vari fronti temporaleschi.

Qui le procedure doganali e di rifornimento sono rapide ed in breve si decolla per affrontare questo mio primo approccio aeronautico con la Manica e l'Inghilterra.

Sono pochi chilometri ma l'emozione è sempre particolare, così dicono gli altri che già l'hanno affrontata. Per quanto mi riguarda nel 1982 ho affrontato una traversata di ben lunga maggiore: quella da Napoli a Palermo! Oggi stiamo parlando di una distanza di circa 70 chilometri rispetto a quella di oltre trecentocinquanta di allora, ma sono passati dieci anni e, rispetto all'entusiasmo ed alla spensieratezza dell'epoca, la consapevolezza è ben maggiore. Come quella, anche questa impresa assume significati particolari: il turbamento è più che giustificato!

È la prima volta che vedo le "bianche scogliere di Dover" e rimango esterrefatto. Non che non le abbia già viste in televisione, al cinema, in fotografia ma "dal vivo" a poche centinaia di metri d'altezza mi trasmettono un'emozione ed una gratificazione straordinarie!

Una muraglia che, come dice, William Shakespeare nel Riccardo II: «Questa preziosa gemma posta nel mare d'argento/che funge da muraglia/o da fossato che difenda una casa contro l'invidia di terre meno felici».

Ripercorro mentalmente i racconti di Renato relativi alla traversata effettuata con il Blériot due anni prima. Provo ad immedesimarmi nelle sensazioni che può aver provato alla guida in di un aereo ricostruzione dell'originale del 1909. Ed ancora provo ad immaginare quelle di quel pioniere che in quell'anno, agli albori dell'aeronautica, sfidò l'ignoto su un mezzo di legno e tela con soli 25 cavalli. Compì l'impresa a bordo di un [monoplano Blériot XI](#) di sua costruzione, dotato di [motore tricilindrico radiale a W](#) appositamente progettato e costruito da [Alessandro Anzani](#), volando da [Calais](#) a [Dover](#) in 32 minuti, ad una quota di circa 100 m. Vinse così il primo premio di mille [sterline](#) messo in palio dal quotidiano [londinese Daily Mail](#). Si racconta che i doganieri di Dover, essendo ovviamente sprovvisti di moduli attinenti all'arrivo di aeromobili, usarono quelli per i piroscafi: dal che risultò che quel giorno arrivò a Dover un piroscafo con un solo passeggero a bordo! Nel 1929, celebrandosi il ventennio della sua impresa, Blériot sorvolò nuovamente La Manica con lo stesso apparecchio, ormai diventato un esemplare da museo.

Sicuramente la replica di Giancarlo Zanardo era dotata di accorgimenti più attuali ma non posso non immaginare che Renato in quei trenta minuti di volo, aria fresca sul volto, respirando lo iodio del mare, non si sia immedesimato nell'originaria avventura provando emozioni forti ed uniche!

Così perso nei miei pensieri, raggiungiamo rapidamente la prima tappa in suolo britannico.

A Lydd sbrighiamo altrettanto velocemente le pratiche doganali e, tutti d'accordo, decidiamo di fare la sosta per il "lunch" sull'Isola di Wight! Quali sensazioni evoca il solo pronunciare questo nome. Nel 1970, anno dell'edizione più nota e documentata (si dice oltre 600.000 presenze!) del *Festival dell'Isola di Wight*, è rimasta famosa per essere stata l'ultima grande esibizione pubblica di Jimi Hendrix prima della sua morte, ma anche quale ultima apparizione del gruppo dei Doors con Jim Morrison in Europa, nonché per quelle degli Who, Joni Mitchell, Miles Davis, Jethro Tull, Free, Ten Years After, Joan Baez, Moody Blues, Donovan, ELP, Leonard Cohen, Taste e molti altri.

Qui Renato deve incontrare il rappresentante di una ditta che produce apparecchiature per la nebulizzazione dei prodotti per il trattamento dei campi in agricoltura. Nello specifico i russi stanno sperimentando un impianto da applicare al piccolo biplano monoposto MAY-89 che Renato cerca di commercializzare in Europa (vedi anche libro *Dasvidania Pilot* da me curato con la collaborazione di Renato Fornaciari e Fabrizio S. Bovi). Mentre tutti noi stiamo pazientemente aspettando, Renato riesce a procurarsi dalla ditta Micronate Limited una campionatura di ugelli di tali nebulizzatori di ottima qualità che avrebbe provveduto, una volta ritornato in Italia, a consegnare ai costruttori. A distanza di anni Renato è certo che un tale attrezzatura sia stata sperimentata e che molte campagne russe siano state trattate utilizzando il May-89 con questi impianti di produzione inglese.

La successiva tappa è Swansea. Puntiamo su Cardiff, per lasciarlo alla nostra sinistra, sorvolando il Dorset ed il Somerset. In vista del Canale di Bristol accostiamo leggermente ad ovest e dopo poco abbiamo in vista Swansea. Siamo nel Galles, vicinissimi al Canale di San Patrizio ed all'Irlanda. Ormai prossimi alle 12 ore di volo ed ai millequattrocento chilometri completati in due giorni. Ottimo risultato, nonostante gli inconvenienti atmosferici!





Qui sull'isola di Wight, sono presenti: E. Marchesi e G. Falqui Massidda e, sotto, U. Venturini e M. Conci



Ancora a Bembridge: M. Conci e L. Moratelli – Poi le coste del Galles



Questa la tabella di marcia sino a Kilkenny e per i giorni successivi sino alla partenza per il Nord.

Data	Aeroporto partenza	Aeroporto arrivo	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo di volo	Progr. Tempo	Dist. km	Progr. Km
						11 <sup>h</sup> 54'		1.377
26/07	Swansea	Haverfordwest	10,59	11,37	0 <sup>h</sup> 38'	12 <sup>h</sup> 32'	67	1.444
	Haverfordwest	Kilkenny (IRL)	12,42	14,10	1 <sup>h</sup> 28'	14 <sup>h</sup> 00'	183	1.635
	Kilkenny	Kilkenny	15,38	18,42	2 <sup>h</sup> 04'	16 <sup>h</sup> 04'	200	1.835
	Kilkenny	Kilkenny	19,20	19,34	0 <sup>h</sup> 14'	16 <sup>h</sup> 18'	30	1.865
28/07	Kilkenny	Inisheer	11,34	12,41	1 <sup>h</sup> 07'	17 <sup>h</sup> 25'	156	2.021
	Inisheer	Inishmore	13,12	13,33	0 <sup>h</sup> 21'	17 <sup>h</sup> 46'	11	2.032
	Inishmore	Inishmann	14,04	14,11	0 <sup>h</sup> 07'	17 <sup>h</sup> 53'	6	2.038
	Inishmann	Farranfore	14,30	15,37	1 <sup>h</sup> 07'	19 <sup>h</sup> 00'	102	2.140
	Farranfore	Kilkenny	17,32	18,47	1 <sup>h</sup> 15'	20 <sup>h</sup> 15'	161	2.301
					8 <sup>h</sup> 21'		924	



Attraversiamo il canale di San Giorgio, questo braccio di mare compreso tra l'Irlanda e la Gran Bretagna che collega il mare d'Irlanda a nord con il mare Celtico e l'oceano Atlantico a sud-ovest. Si estende per circa 160 km tra la costa dell'Irlanda sud-orientale ed il Galles. Ha una ampiezza massima di 145 km. Il canale raggiunge la minima ampiezza di circa 76 km nel tratto di mare compreso tra il promontorio di Carnesore Point in Irlanda ed il promontorio di St David's Head in Galles.

Noi lo attraversiamo puntando inizialmente sul faro di Strumble Head per puntare, successivamente, con prua diretta su Kilkenny.

L'incontro con le coste dell'Irlanda è inizialmente nascosto dalla classica *seafog* di casa da queste parti. Fortunatamente si dissolve velocemente e l'arrivo a Kilkenny avviene senza ulteriori difficoltà e nei tempi programmati.

L'Aeroporto è situato a 2,8 km a ovest dalla città di Kilkenny. All'epoca era la sede della Kinair Air Rally ma, attualmente, è un aeroporto privato e viene utilizzato per attività di paracadutismo oppure per l'insegnamento del volo.

*Kilkenny (in irlandese Cill Chainnig che significa chiesa di San Canizio) è rinomata per molti suoi edifici medievali, che le hanno procurato il soprannome di marble city ("città di marmo"), anche se, ad onor del vero, la pietra nera fossile che compone l'ossatura principale dei tanti palazzini in questione, è di roccia calcarea importata dalle zone vicine da secoli.*

*L'edificio principale che domina la città è senz'altro il Kilkenny Castle, imponente maniero che fu antica dimora dei Butler (già Fitz Walter) e visitabile dai turisti: nei suoi interni c'è anche parte della National Art Gallery. All'esterno del castello c'è un giardino ornamentale davanti all'entrata (la parte che dà sulla città), e una vasta tenuta nelle zone posteriori.*

*Degne di menzione la Cattedrale anglicana di Saint Canice, santo che dà il nome anche alla città e l'abbazia dominicana situata in Parliament Street (la Black Abbey).*

Il pomeriggio stesso del nostro arrivo dobbiamo effettuare la gara di regolarità. Non abbiamo certo la freschezza e la conoscenza del territorio necessarie ma ci impegniamo ugualmente.

Lo svolgimento della gara avviene in tre fasi. La prima l'abbiamo già compiuta durante la fase di avvicinamento all'aeroporto. Consiste nel rispetto di una rotta precisa di avvicinamento, in un tempo determinato secondo la velocità del nostro aereo, partendo da un punto le cui coordinate sono prefissate nella locandina d'invito (tipo la gara di Cognac). Nel pomeriggio occorre compiere la seconda. Anche questa di regolarità con sorvolo ed arrivo su punti prefissati. Vale il percorso di andata su due punti, con arrivo sul secondo.

Guido funge da pilota ed io da navigatore. I punti vengono individuati ed il tempo assegnato (questa la mia sensazione) rispettato con pochi secondi di ritardo. Terminata questa fase indico a Guido la prua da tenere per il rientro a Kilkenny. Finalmente rilassato, mi dedico alla contemplazione di questo territorio, splendido nel suo florido, ma inintelligibile sviluppo fatto di campi verdi e di muri a secco a limitazione delle varie proprietà.

Mi perdo in questi pensieri, cercando di individuare qualche particolare interessante, non ho con me la macchina fotografica ma l'occhio e la mente sono sempre, inconsciamente, alla ricerca di soggetti da immortalare, quando mi accorgo che il tempo trascorso è già notevole e non siamo ancora in vista dell'aeroporto! Chiedo a Guido che prua abbiamo e me ne riferisce una differente di trenta gradi rispetto a quella programmata. Ho una carta al milione ma trarre indicazioni senza certezze in merito alle prue nel frattempo tenute e località al suolo è impresa impossibile. Ci abbassiamo per cercare di leggere cartelli stradali o scritte orizzontali. Nulla!

Dico di comunicare con la torre per cercare di ottenere da loro qualche precisa indicazione.

La comunicazione avviene a tratti (siamo distanti o bassi?) inoltre, il loro inglese è perfetto... il nostro un po' meno (!).

A bordo abbiamo un LORAN, una delle prime rivoluzionarie apparecchiature di radionavigazione che proviamo a montare sugli aerei. Purtroppo è uno strumento a chiara vocazione marinara, molto preciso in assenza di ostacoli ma con una portata modesta rispetto alle stazioni di ricevimento che all'epoca erano posizionate in numero ancora limitato e, quelle poche, lungo le coste. Quindi, assolutamente inefficace alla nostra altezza di volo: siamo bassi per cercare indicazioni stradali e distanti dal mare, così almeno riteniamo! Continuiamo a volteggiare senza costruito alla ricerca di una ferrovia, ce ne dovrebbe essere una ma dove? "ad est od a ovest? "l'abbiamo già passata? (ma nessuno l'ha notata)". Nel frattempo si alza in volo Fabio per tentare di rintracciarci almeno visivamente mentre in torre Renato e Berto ci contattano, in italiano, per avere indicazioni circa la nostra posizione. Finalmente, intravediamo all'orizzonte un aereo: è Fabio, ci dice di seguirlo. Tracciamo una prua ma, tra colline e campi, lui atterra e... noi non lo vediamo più! Vabbè, ancora alcuni minuti e, a fatica, nel verde riconosciamo il campo. Atterriamo! Trascuro di riferire le battute ma, come qualche volta è già accaduto ed ancora succederà, la gioia dell'esito positivo ha il sopravvento sull'ironia e sulla facile derisione (almeno sull'immediato: nel tempo questi eventi non vengono dimenticati ed ogni tanto richiamati a, seppur amichevole, sberleffo!). La gara sarebbe, secondo anche il tracciato evidenziato sulla mappa in colore diverso, di circa 69 chilometri. Stando in volo oltre 2 ore ho calcolato che, sebbene a velocità ridotta per poter osservare attentamente il paesaggio sottostante, riferimenti al suolo, orografia ecc., di aver percorso almeno 200 chilometri.

Il giorno stesso dell'arrivo ci raggiunge Mario Marangoni che, atterrato con il suo Citation a Dublino e noleggiata una macchina, vuole condividere con noi almeno questa prima giornata irlandese. Il pomeriggio stesso chiede di poter effettuare un volo su Kilkenny. Prudentemente si accontenta di vedere dall'alto il centro storico e nel volgere di un quarto d'ora fa rientro.

Il giorno dopo Mario deve ripartire per l'Italia e Guido, richiamato da vicende professionali, decide di rientrare approfittando della circostanza.

Il giorno 27 è lasciato libero e ne approfittiamo per visitare, tutti insieme, i monumenti cittadini ed i numerosi pub.

Ognuno di noi cede alle proprie inclinazioni individuali dedicando maggiori attenzioni a questo o quel particolare aspetto che questa piccola cittadina offre.

La mia, si sa, è la fotografia e cerco di registrare i diversi momenti o personaggi che mi trovo a vivere od incontrare sul percorso.

Con Guido eravamo in equipaggio, lasciato io solo, Fabio risolve il problema! Qui incontra un suo vecchio amico, compagno di pesca, che, stanco dell'Irlanda, decide di raggiungere la Scozia per cercare maggior fortuna con i salmoni!

Così prendo a bordo Erminio, che non è pilota, ed insieme effettuiamo le successive tappe che ci porteranno sino a Dundee.



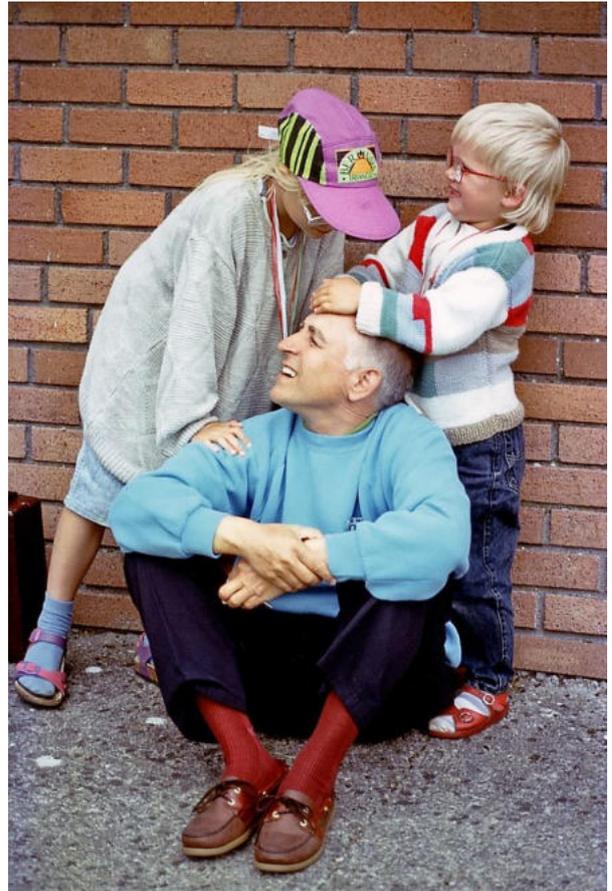
**Il benvenuto delle coste irlandesi**



Il faro di Strumble Head



Atterraggio a Kilkenny

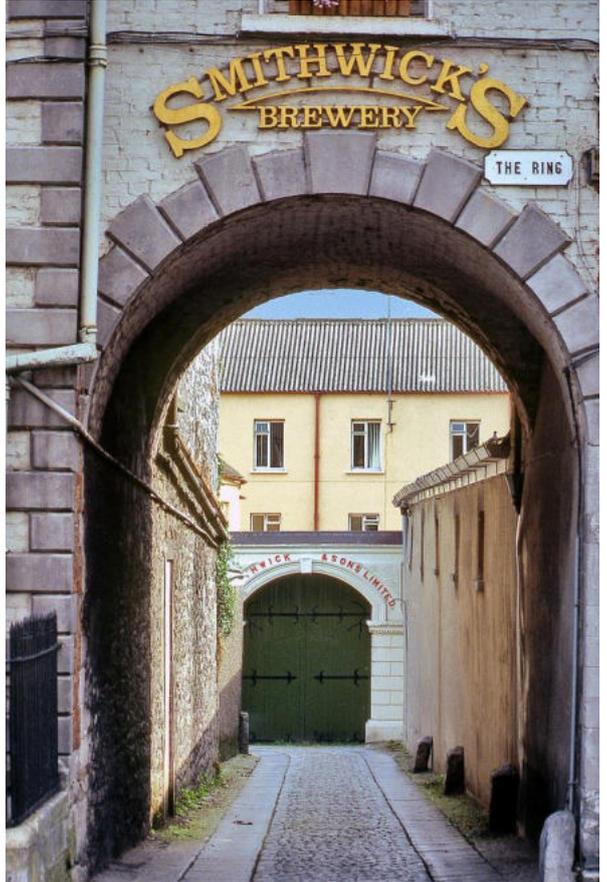


Arrivo a Kilkenny: nell'ordine appaiono G. Falqui Massidda, le due figlie di A. Von Breitenbuch e M. Marsilli

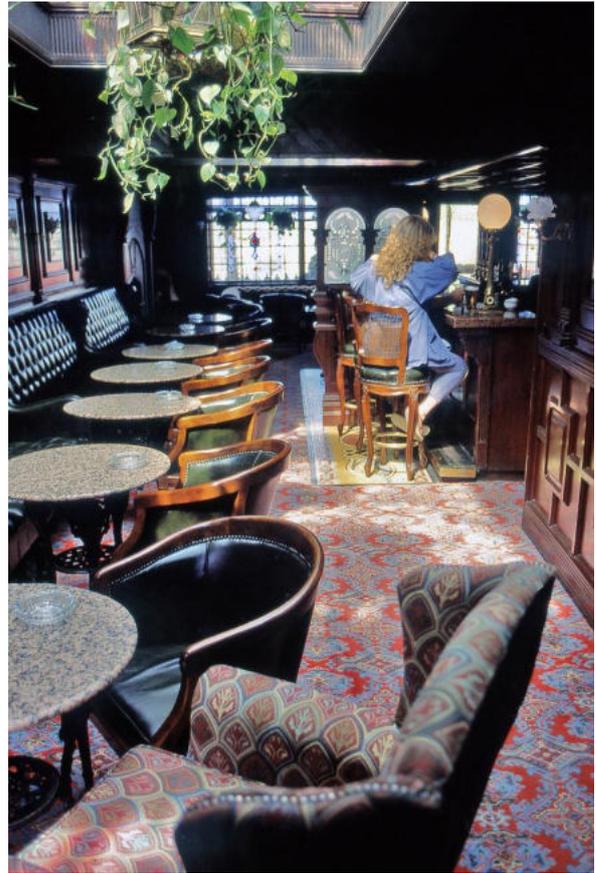














Tutte le immagini precedenti sono scattate a Kilkenny e dintorni. In chiusura: Rock of Cashel



Siamo al sesto giorno di viaggio. Il programma prevede per oggi un volo molto interessante: andiamo a visitare le isole Aran!

Queste sorgono in ottima posizione nella Galway Bay, sono: Inis Mór, Inis Meáin e Inis Oírr, le ultime terre a ovest prima di raggiungere l'America. Pur mantenendo comunque gli aspetti della vita tradizionale irlandese, le isole affascinano le migliaia di visitatori che le visitano ogni anno. Le immagini delle isole sono immediatamente riconoscibili a causa del loro paesaggio, attraversato da mura in pietra, una caratteristica tradizionale dell'ovest dell'Irlanda. Detto questo, ogni isola ha una sua personalità e un suo fascino caratteristici.

Inis Mór è la più grande delle tre ("mór" significa "grande" in irlandese) con una popolazione di circa 800 persone. Considerando la superficie, lunga 12 km e larga 3 km, sono numerosi i siti storici quali Dún Aonghasa (Dun Aengus), Na Seacht d'Teampaill (Le sette chiese) e una torre circolare.

Inis Meáin può essere tradotto come "l'isola centrale" ed è orgogliosa di essere rimasta abbastanza tradizionale anche in tempi moderni. È qui che i maglioni Aran, famosi in tutto il mondo, vengono realizzati in modelli di maglieria contemporanea. Si dice che questo tipo di maglione sia nato quando un pescatore e la sua famiglia aggiunsero una fantasia unica nella lavorazione a maglia. Ciò perché, se fosse morto affogato e ritrovato, probabilmente settimane dopo, sarebbe stato possibile identificare il suo corpo dalla fantasia del maglione. Lo scrittore J. M. Synge ha detto di quest'isola: "Questo è l'ultimo avamposto dell'antica Europa; ho il privilegio di vederla prima che scompaia per sempre".

Inis Oírr è l'isola più piccola e più orientale. Ha una superficie inferiore ai 3 km quadrati ed è quindi completamente percorribile a piedi: l'intero itinerario richiede quattro ore. Inis Oírr ha anche un paesaggio simile al Burren nella contea di Clare e quindi la flora è tutelata. La sua popolazione attuale è di circa 250 persone.



Atterraggio ad Inis Mór





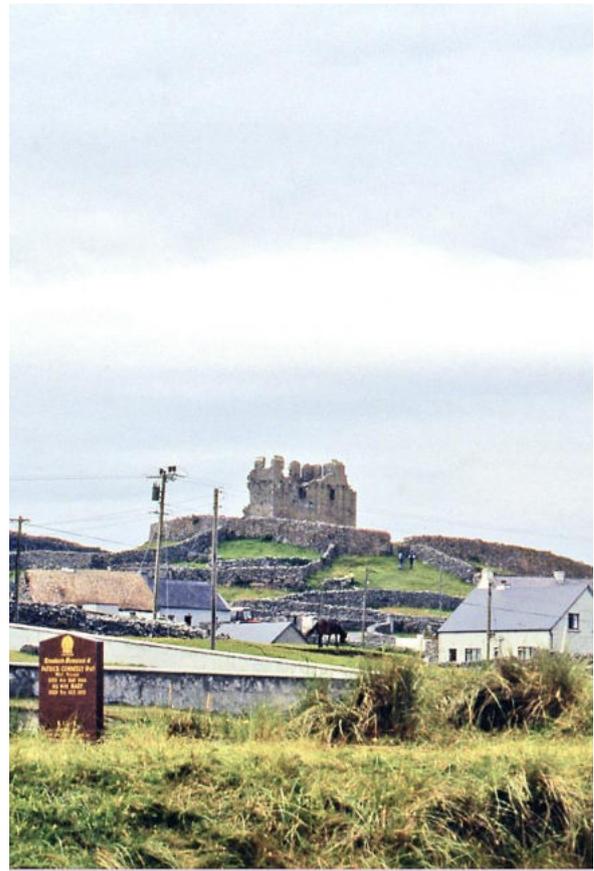
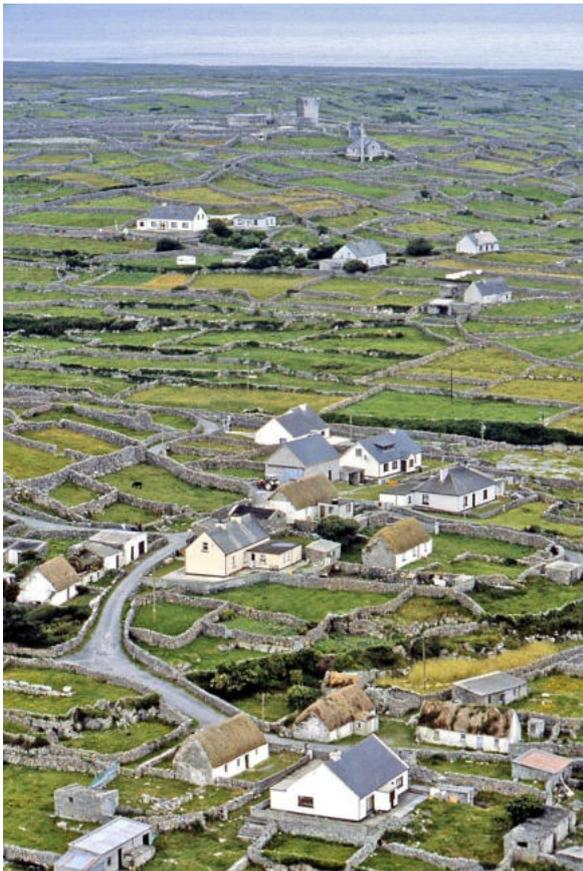
Dall'isola di Inis Mór si può godere di panorami straordinari, soprattutto dal versante che si affaccia sull'Atlantico, dove vivono colonie di foche. In estate è un quadro bucolico in cui perdersi senza pensieri.

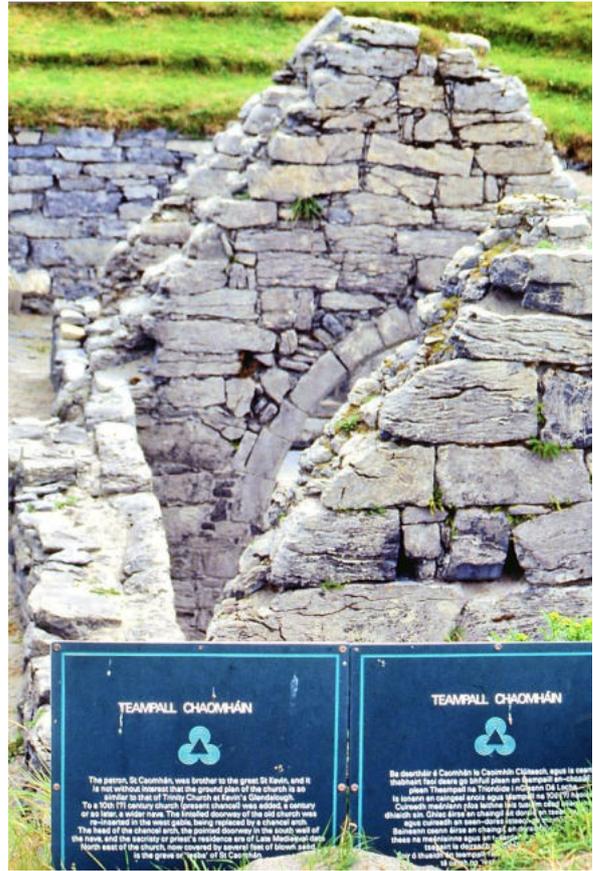
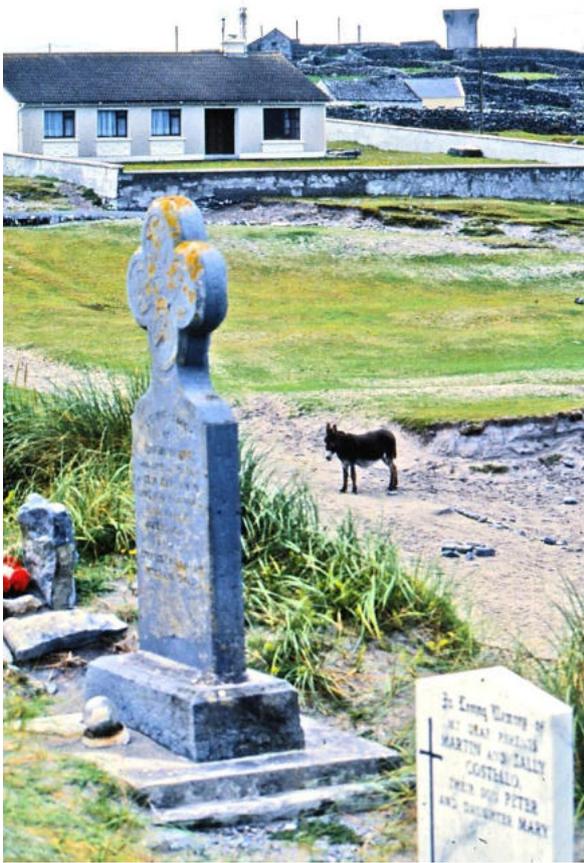
Un'immagine rimane indelebile nella memoria, le verdi distese punteggiate dai fiori e solcate dai muretti a secco. Due delle zone più spettacolari sono indubbiamente quelle nei dintorni del **Dún Aengus** (*Dún Aonghasa*) e del **Black Fort** (*Dún Dúchatair*) dove alla grandiosità delle scogliere si unisce l'attrattiva dei resti dei forti in pietra, edificati secondo la leggenda dai *Firbolgs*, una mitica tribù celtica.

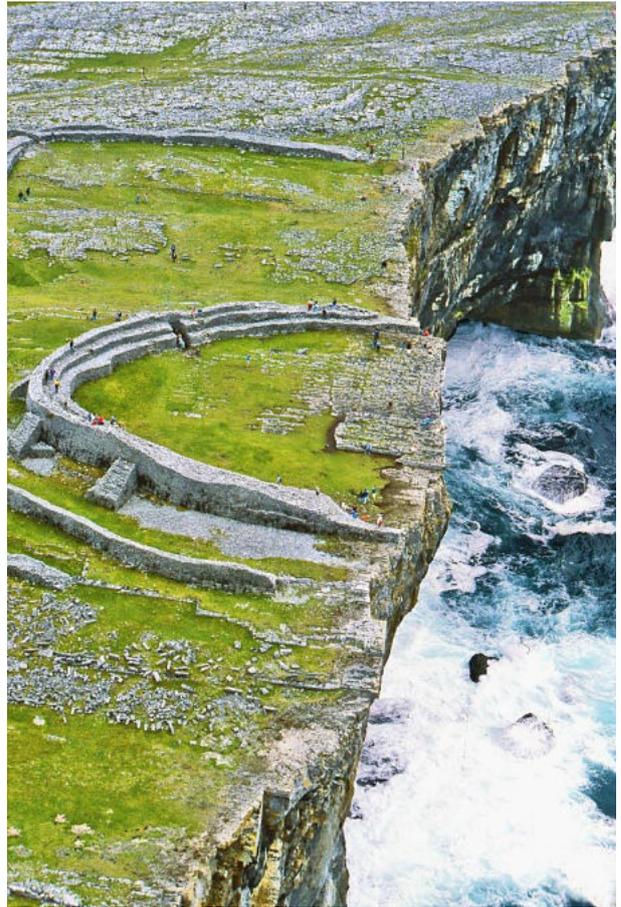
In alcuni punti si possono costeggiare a piedi tratti di scogliera, facendo molta attenzione visto che non ci sono percorsi segnati e le pietre possono risultare pericolose. Vicino a Dún Aengus è da vedere poi il **Worm Hole**: praticamente una piscina naturale di forma rettangolare dove le acque entrano ed escono con il riflusso della marea. Sull'altro versante, percorrendo un tratto a piedi tra i prati si può raggiungere una *clochán*, ovvero un'abitazione in pietra probabilmente dell'epoca cristiana, perfettamente conservata: è la **Clochán na Carriage** che presenta, come le tipiche case dal tetto di paglia caratteristiche dell'isola, due entrate speculari.

A sud-est c'è **Teaghlach Einne** una piccola chiesa, parzialmente sepolta nella sabbia all'interno del cimitero di Killeany (*Cill Einne*), antico di 1500 anni, dove riposa il santo patrono dell'isola, S. Enda.

Durante questa breve sosta abbiamo il piacere di conoscere un gruppo di studenti irlandesi in viaggio di studio. Con loro abbiamo l'occasione di condividere alcune impressioni sul sito e di soddisfare alcune loro curiosità sul nostro tipo di volo. Zio Berto provvede a distribuire alcuni poster del volo in montagna.









Con i ragazzi irlandesi posano: G. Catto, U. Venturini e L. Moratelli





Data	Aeroporto partenza	Aeroporto arrivo	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo di volo	Progr. Tempo	Dist. km	Progr. Km
						20h15'		2.301
29/07	Kilkenny	Sligo	11,00	12,29	1 h29'	21h44'	200	2.501
	Sligo	Prestwick (GB)	14,34	17,05	2 h31'	24h15'	302	2.803
	Prestwick	Dundee	18,05	19,31	1 h26'	25h41'	144	2.947
30/07	Dundee	Inverness	11,02	12,19	1 h17'	26h58'	162	3.109
	Inverness	Dundee	15,48	17,30	1 h42'	28h40'	136	3.245
					8 h25'		944	



Siamo partiti da Trento il 24 luglio scorso, questo è l'ottavo giorno del Raid.

Un rapido consulto e si decide di proseguire per scoprire il nord dell'Irlanda e, perché no, fare un salto in Scozia!

Un'ipotesi del genere l'avevamo anche ventilata alla partenza, ma tale pareva rimanere. Se non che, ci siamo detti: "quando mai torneremo da queste parti? Forse, torneremo ancora ma intanto che ci siamo facciamolo!"

Il paesaggio che ci accompagna è fantastico: prati, piccole alture verso il nord-ovest, piccoli laghi e innumerevoli sacchi variopinti ai confini delle varie proprietà. Questi ultimi rappresentano il raccolto della torba, esposti ad essiccare, ricavati dalle torbiere che sono ancora presenti nelle zone rurali. La torba è un deposito composto da resti vegetali sprofondati e impregnati d'acqua che, a causa dell'acidità dell'ambiente, non possono decomporsi interamente. Al suo interno possono trovarsi molti altri tipi di materiale organico, come carcasse di insetti ed altri animali. Questo materiale si accumula in suoli più o meno saturi d'acqua e in assenza di ossigeno. In Irlanda, in quanto zona povera di alberi, la torba viene usata come combustibile fossile, in particolare per cucinare e per riscaldamento.

In prossimità dell'aeroporto di Sligo notiamo a nord un'altura che, ci diranno, essere il Benbulbin. Sebbene sia considerato un monte dai locali e dagli irlandesi per la sua improvvisa altitudine dal mare, è poco più che una collina: è alta, infatti, solo 526 m.

Alla nostra destra si distende l'azzurro Lough Gill, un celebre lago, contenuto quasi interamente nella contea di Sligo, di modesta superficie (solo 12,8 km<sup>2</sup>) ma chiaramente visibile per il contrasto che il suo colore dona al verde del paesaggio circostante.

L'arrivo in questo piccolo aeroporto è particolarmente apprezzato dai pochi frequentatori locali. In poco tempo ci raggiungono diversi personaggi per rivolgerci domande e guardare da vicino i nostri PA 18. Parlare qui di volo in montagna fa uno strano effetto ma la curiosità è tanta e particolarmente apprezzati sono i poster di Fabio con i ghiacciai del Trentino che offriamo loro. La loro sede è ricca di fotografie, insegne, stemmi e pezzi di aeroplani della seconda guerra mondiale. Molto ricordata la famosa Battaglia d'Inghilterra.

La tappa è stata decisa per consentirci un rifornimento utile al prossimo tragitto che ci vedrà raggiungere la costa scozzese ed attraversarla con destinazione Dundee.



Terminate le operazioni di rifornimento, consumata una frugale colazione e salutati i presenti (tra cui un affascinato Primo Cittadino giunto apposta per conoscerci e riceverci ufficialmente) prendiamo rotta per la costa inglese. Vista la prossimità non possiamo fare a meno di attraversare l'Irlanda del Nord per poter ammirare il Selciato del gigante o Strada del gigante (in inglese Giant's Causeway; in irlandese Clochán an Aifir; in Ulster Scots Giant's Causey). Si tratta di un affioramento roccioso naturale situato sulla costa nord est irlandese a circa 3 km a nord della cittadina di Bushmills, nella contea di Antrim in Irlanda del Nord composto da circa 40.000 colonne basaltiche di origine vulcanica; la suggestiva conformazione delle rocce ha ispirato antiche leggende che narrano di giganti e di titaniche battaglie.

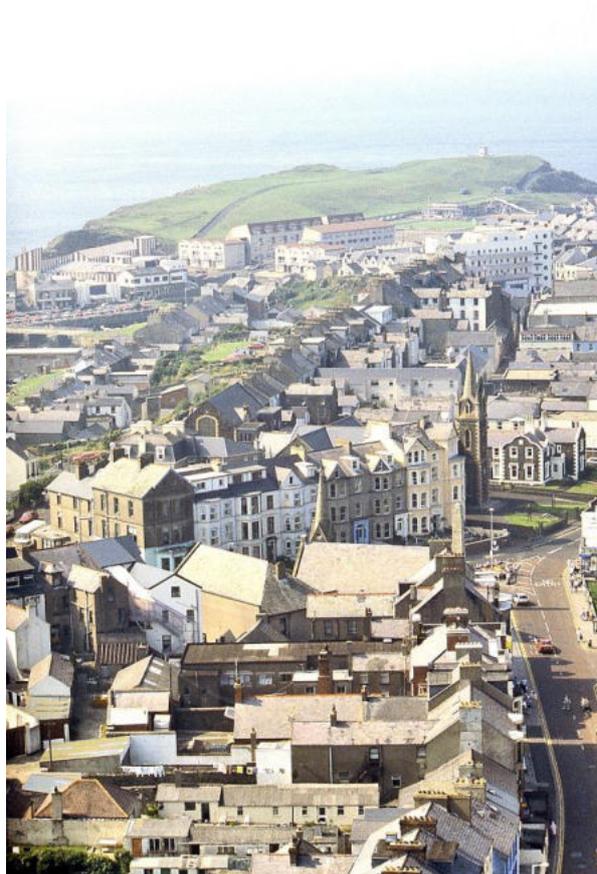
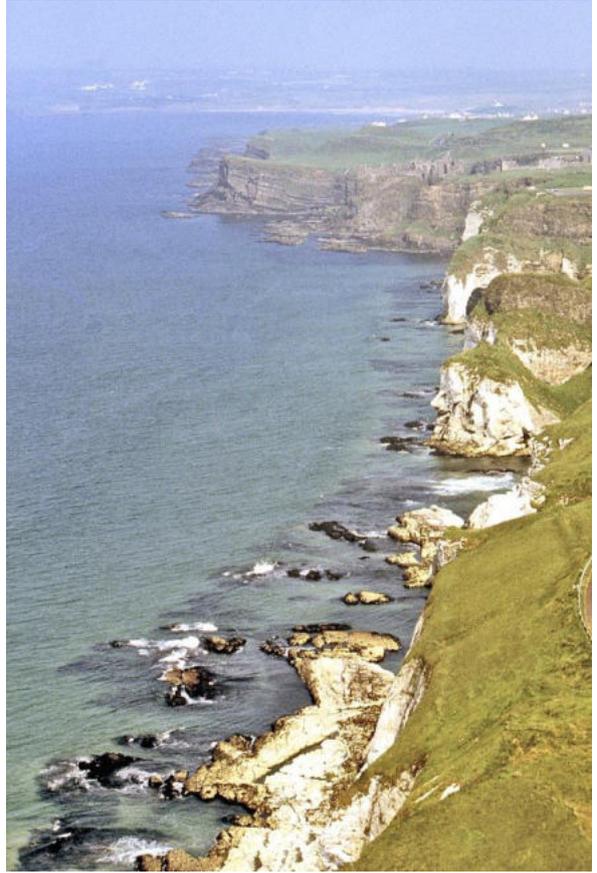
Il Selciato del gigante è stato inserito nella lista dei Patrimoni dell'umanità dell'UNESCO nel 1986; la costa su cui insiste il sito, è una riserva naturale nazionale dal 1987 gestita dal National Trust for Places of Historic Interest or Natural Beauty.



Sligo: rifornimento... a pompa manuale! Si notano: U. Venturini, M. Marsilli e M. Conci



Il Primo Cittadino di Sligo, con in mano un nostro poster, giunto appositamente per salutarci





Abbiamo scelto come base per un prossimo mini tour della Scozia, Dundee. Ci permetterà di raggiungere il punto programmato più a nord: Inverness.

L'idea di raggiungere anche le isole Shetland (no, le Faroe no: troppo lontane, circa 330 km dalle Shetland quando queste a 360 da Inverness!) ma occorre più tempo ed ormai le scadenze iniziano a farsi sentire.

Ecco dunque la città di Dundee, la quarta città più popolosa della [Scozia](#). Situata sulla sponda nord dell'estuario del fiume [Tay](#), sorge sulla costa est dell'isola e si affaccia sul [Mare del Nord](#).

Dundee è conosciuta come *The City of Discovery* (La città della scoperta), in onore alla storia della città circa l'attività scientifica e allo [RRS Discovery](#), il vascello usato durante le esplorazioni dell'[Antartico](#) di [Robert Falcon Scott](#): costruito a Dundee dove oggi è ormeggiato, in un museo appositamente costruito.

Abbiamo solo poche ore a disposizione, per cui trascuriamo la visita alla città per dedicarci al volo verso nord (d'altronde a noi piace volare, il tempo maggiore lo dedichiamo a sorvolare territori sconosciuti alla scoperta di paesaggi, località ed attrazioni che diversamente non potremmo ammirare!).

Non sempre questo ci riesce: il volo verso Inverness, ma ancor più il ritorno, si rivela faticoso per la presenza di nebbie e nuvole sparse basse. Se a noi, con il PA18, non permette di godere di tali visioni imponendoci solo piccole deviazioni ad Andreas, con il suo Seneca, il compito è peggiore essendo obbligato ad effettuare tragitti più contorti ed attenzioni ben maggiori data la velocità impiegata e, soprattutto, il carico di familiari a bordo.

Il lago di Loch Ness si viene, pertanto, quasi negato (solo la riva orientale è sufficientemente visibile: nel caso il Mostro avesse avuto intenzione di salutarci, noi non abbiamo avuto modo di vederlo, ringraziarlo né di contraccambiare!). La fase di avvicinamento ed atterraggio al rientro a Dundee viene, invece, ritardata in attesa del dissolversi del fenomeno del Seafog.

Fortunatamente la visita alla cittadina di Inverness risulta gradevole, questa è una città con status di city (dal 2001) della Scozia, alla foce del fiume Ness nel Moray Firth. La città è il centro amministrativo dell'*Highland council area* ed è considerata la capitale delle Highlands.











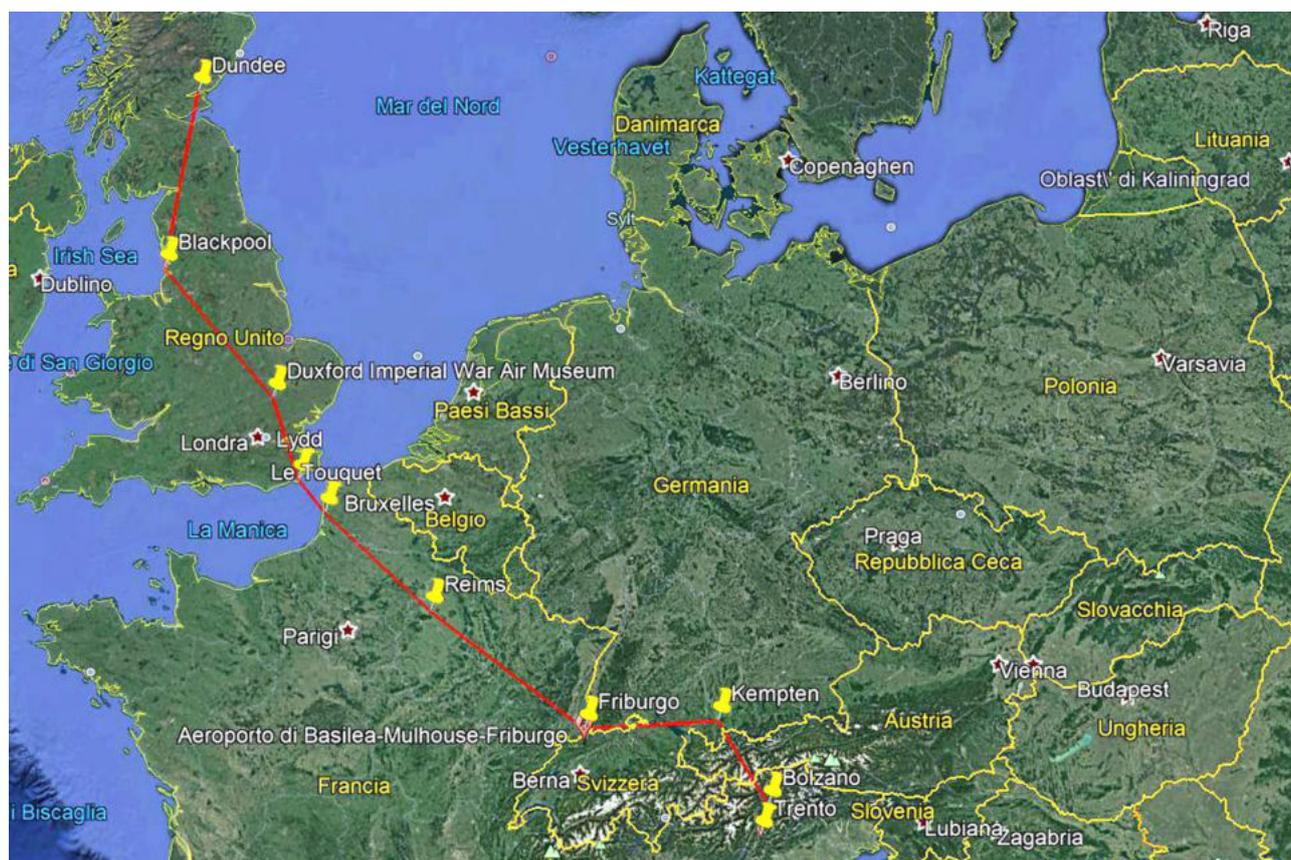
Data	Aeroporto partenza	Aeroporto arrivo	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo di volo	Progr. Tempo	Dist. km	Progr. Km
						28 <sup>h</sup> 40'		3.245
31/07	Dundee	Blackpool	10,36	13,07	2 <sup>h</sup> 31'	31 <sup>h</sup> 11'	298	3.543
	Blackpool	Duxford	14,40	16,50	2 <sup>h</sup> 10'	33 <sup>h</sup> 21'	284	3.827
01/08	Duxford	Lydd	13,28	14,38	1 <sup>h</sup> 10'	34 <sup>h</sup> 31'	138	3.965
	Lydd	Le Touquet (F)	15,30	16,03	0 <sup>h</sup> 33'	35 <sup>h</sup> 04'	69	4.034
	Le Touquet	Reims	16,40	18,05	1 <sup>h</sup> 25'	36 <sup>h</sup> 29'	233	4.267
03/08	Reims	Reims Prunay	08,30	08,44	0 <sup>h</sup> 14'	36 <sup>h</sup> 43'	26	4.293
	Reims Prunay	Freiburg (D)	09,43	11,41	1 <sup>h</sup> 58'	38 <sup>h</sup> 41'	308	4.601
	Freiburg	Kempton	12,23	13,44	1 <sup>h</sup> 21'	40 <sup>h</sup> 02'	212	4.813
	Kempton	Bolzano (I)	16,30	17,44	1 <sup>h</sup> 14'	41 <sup>h</sup> 16'	156	4.969
	Bolzano	Trento	18,06	18,30	0 <sup>h</sup> 24'	41 <sup>h</sup> 40'	52	5.021
					13 <sup>h</sup> 00'		1.766	

Finalmente, iniziamo il viaggio di ritorno. Partito Guido da Kilkenny ancora la settimana scorsa e lasciato il temporaneo compagno di viaggio, Erminio, a Dundee (per la sua pesca ai salmoni) affronto il lungo viaggio di ritorno in “solitario”, a bordo s’intende!

Programmiamo per questo primo giorno una sosta a Duxford.

Abbiamo, infatti, intenzione di visitare l'Imperial War Museum Duxford che è una parte distaccata dell'Imperial War Museum di Londra, il più importante museo aeronautico britannico.

È situato nei pressi del villaggio di Duxford, vicino a Cambridge, in un vecchio aeroporto restaurato e ampliato con alcuni padiglioni ospitanti una grande collezione di velivoli di ogni epoca, alcuni dei quali ancora perfettamente volanti. Oltre ai velivoli nel museo sono esposti anche alcune navi, alcuni veicoli militari e artiglieria varia.



Il museo è collocato all'interno di un aeroporto militare operativo nella Prima guerra mondiale, alcuni hangar ed edifici sono stati restaurati e ancor oggi utilizzati.  
Consta di 7 padiglioni dedicati a temi vari (aggiornamenti a febbraio 2017).

#### Primo Padiglione - AirSpace

Questo gigantesco hangar accoglie sostanzialmente tre aree: una dedicata alla storia dell'aviazione in Inghilterra e nel Commonwealth, una dedicata alla conservazione dei grandi velivoli e infine un museo dedicato al paracadutismo. Questo padiglione fu costruito nel 1980 e per le notevoli dimensioni venne soprannominato Superhangar; nel 2000 fu annunciato il progetto di restauro e di espansione, il permesso fu dato nello stesso anno e riaprì al pubblico 8 anni dopo. Nella parte dedicata alla storia dell'aviazione sono ospitati più di 30 velivoli tra cui alcuni di grandi dimensioni come ad esempio un Concorde, che peraltro è visitabile a pagamento. All'interno è anche presente un percorso interattivo sulla meccanica e la fisica del volo.

#### Secondo Padiglione - Flying Aircraft

Si tratta di un doppio hangar del 1970 costruito su uno precedente del 1950 e ospita i velivoli volanti, sia ricostruiti che restaurati, che si esibiscono negli air-show annuali in programma dello stesso museo o in altri aeroporti; alcuni si sono prestati anche per le riprese di film come, il famoso Boeing B-17G Flying Fortress Sally B che ha partecipato al film Memphis Belle.

#### Terzo Padiglione - Air and Sea

In questo terzo hangar viene mostrata l'evoluzione della difesa del mare dell'Inghilterra. Sono infatti qui esposti numerosi aerei che operavano sulle imbarcazioni e anche 2 navi. Una parte di questo padiglione è dedicata ai sottomarini e alla loro guerra.

#### Quarto Padiglione - Battle of Britain

In questo hangar viene ripercorsa la storia di Duxford come aeroporto della RAF, dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda. Tra i velivoli rappresentativi della prima guerra mondiale troviamo un Bristol F2B Fighter; qui si può anche trovare un esemplare di bomba V-1, oltre che un esemplare di Cierva C.30 usato per tarare i radar.

#### Quinto Padiglione - Conservation in Action

Sono qui ospitati i laboratori di conservazione degli aerei. L'hangar, essendo aperto al pubblico, permette ai visitatori di seguire i lavori di restauro portati avanti dal personale del museo o dai volontari. Due progetti di restauro degni di nota comprendono un caccia Mitsubishi A6M Zero, acquistato da un privato americano e un Royal Aircraft Factory R.E.8 ad oggi in mostra nel Primo Padiglione (AirSpace).

#### Sesto Padiglione - American Air Museum

In questo modernissimo padiglione, a forma di sezione torica, sono esposti esclusivamente aeromobili americani così da raccontare la storia della aviazione americana. In questo padiglione sono esposti tra gli altri esemplari come un North American B-25 Mitchell o come un Lockheed SR-71.

#### Padiglioni Speciali

Oltre a questi sei padiglioni ce ne sono altri due dedicati a temi speciali. Uno dedicato alla Sala operativa storica dell'aeroporto e l'altro dedicato ai carri armati e ai carri cingolati di varie epoche, quest'ultimo comprende anche un campo prova.

#### Manifestazioni Aeree

Ogni anno l'aeroporto-museo organizza quattro AirShow; nel primo della stagione, che si svolge solitamente a maggio, volano velivoli sia moderni che storici. La seconda manifestazione aerea della stagione denominata Flying Legends Air Show, che si tiene a luglio, presenta aeroplani storici in condizioni di volo; i velivoli coinvolti provengono sia dalle collezioni del museo, sia da collezioni private. Durante questa manifestazione vengono simulate anche battaglie aeree con l'ausilio di fumi ed effetti sonori. A settembre si svolge invece The Duxford Air Show. L'ultima manifestazione della stagione, quella di ottobre, è la più informale e fa volare i veicoli dei partner del museo.







**Duxford: i nostri bei PA18 allineati**

Questa è la bella stagione, periodo di ferie anche per gli anglosassoni, e numerosi sono i piloti e gli aerei privati che qui si radunano per provare le varie esibizioni che effettueranno nel mese di settembre o per il semplice gusto di ritrovarsi con i vari modelli d'epoca.

Abbiamo la fortuna di assistere ad alcune esibizioni di finta guerra aerea tra uno Zero ed un Messerschmitt oppure ad alcune acrobazie e finti attacchi a terra di Spitfire. La sera abbiamo trovato un tipico albergo della campagna vicina dove alloggiano alcuni piloti e proprietari dei caccia inglesi. Tutta la serata è trascorsa a discutere di restauro e conservazione di vecchi aerei della prima e seconda guerra mondiale.

La mattina successiva la dedichiamo ad una veloce visita a Cambridge, cittadina sede di un'università tra le più antiche al mondo e del Fitzwilliam Museum.

Nel 1209 alcuni studenti in fuga dalle violenze di Oxford si rifugiarono a Cambridge e vi fondarono un'università. Il primo college, il Peterhouse, fu fondato nel 1284.

Uno degli edifici più importanti di Cambridge, la cappella del King's College, fu iniziata nel 1446 dal re Enrico VI. La costruzione fu ultimata durante il regno di Enrico VIII nel 1515.

Nonostante la presenza dell'università, Cambridge ottenne lo status di città solo nel 1951. Però, non è presente una cattedrale, tradizionalmente considerata un prerequisito per essere considerata una città.



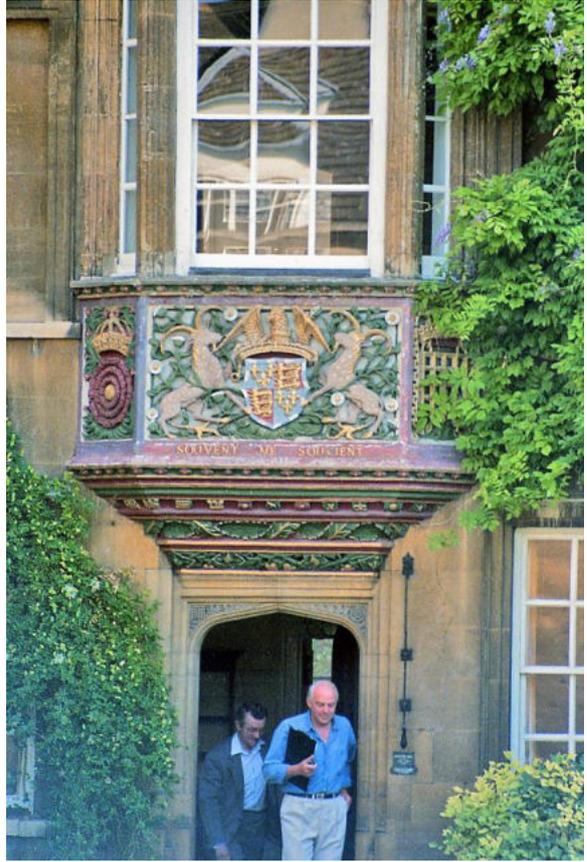
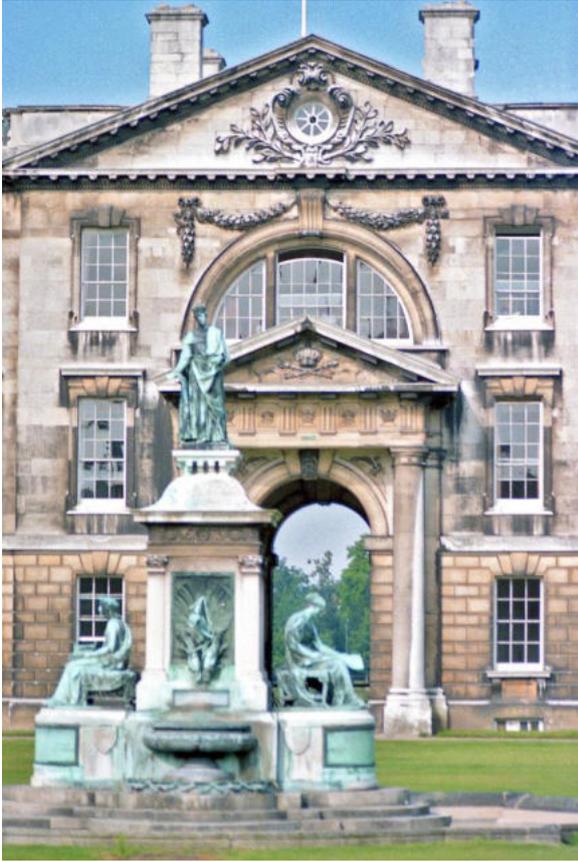
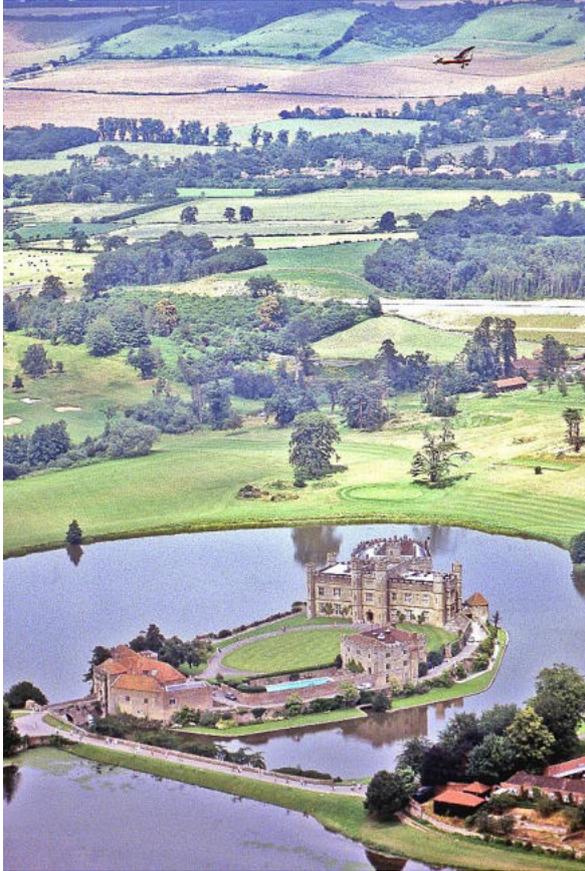




Immagine poco nitida: ma... scattare la foto mentre si pilota per cogliere il fulmine...!





Castelli e parchi inglesi nel sud verso Lydd



**Lasciando la Manica con prua Le Touquet**

Terminata la visita lampo, nel primo pomeriggio lasciamo Duxford per il rientro in Francia. Abbiamo in prua un temporale che si dirige verso Londra ma, fortunatamente, ce ne allontaniamo puntando su Lydd per le pratiche doganali d'uscita e, quindi, verso Le Touquet per quelle d'ingresso in Francia.

La traversata della Manica avviene, questa volta, con la sola emozione di essere verso la fine del nostro viaggio. Unica consolazione un'ultima tappa a Reims. Un'altra città ricca di storia, di avvenimenti del passato e di monumenti a loro collegati. Dimenticavo, patria dello champagne!

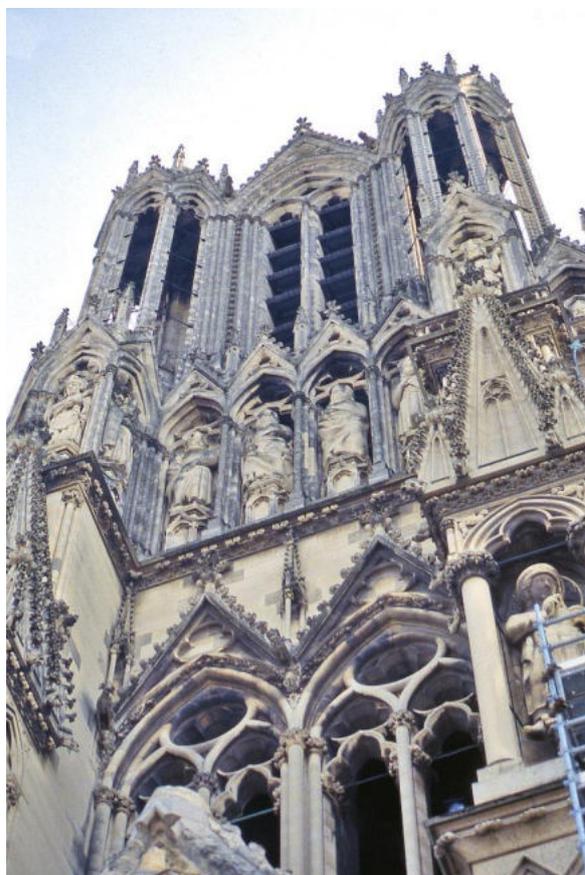
Il nome di Reims è di origine celtica, dal ceppo belga dei Remi. I Romani la chiamavano Durocortorum; era raggiunta da ben otto strade commerciali e Cesare nel 57 a.C. la creò capitale della Gallia conquistata.

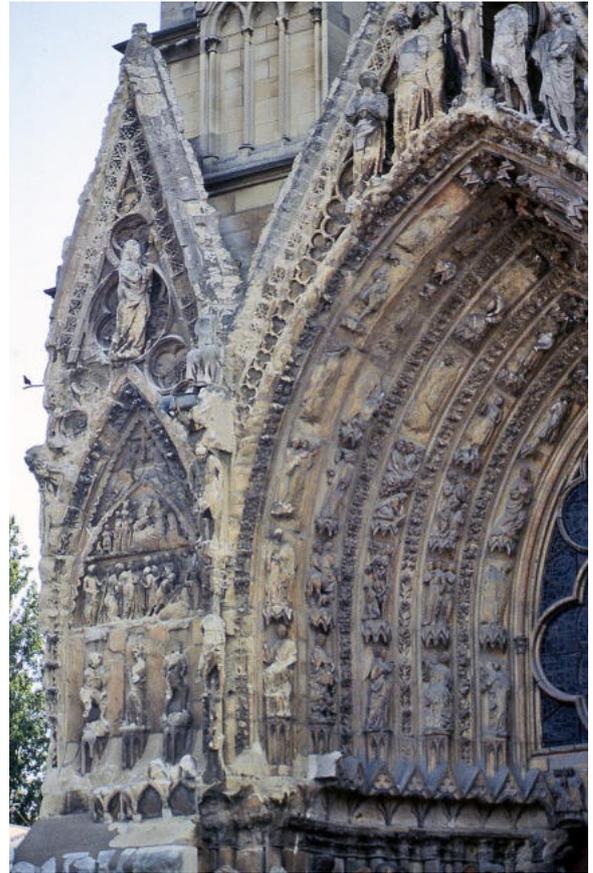
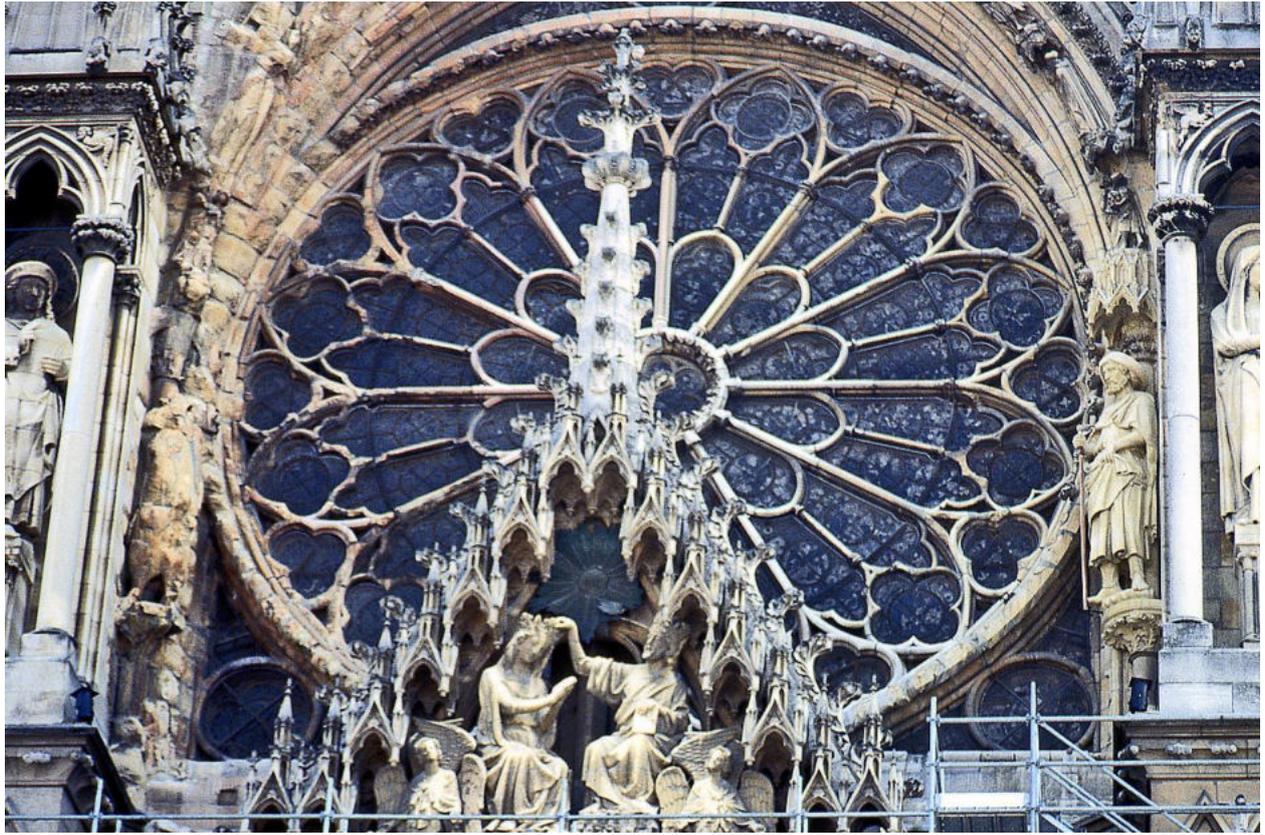
Fu sede vescovile, e gli arcivescovi di Reims esercitarono funzioni importanti nella storia di Francia. Nella cattedrale costruita sul luogo dove il re dei Franchi Clodoveo fu battezzato dall'arcivescovo san Remigio vennero celebrate le incoronazioni di quasi tutti i re di Francia dal 987 (per esempio, quelle di Ugo Capeto, Luigi VII, Enrico IV, Napoleone), quando il conte di Parigi Ugo Capeto fu incoronato re di Francia iniziando la dinastia dei Capetingi, fino all'incoronazione nel 1825 di Carlo X. Fu qui che la santa guerriera Giovanna d'Arco, dopo la vittoria di Orléans e la liberazione del re che era stato "esiliato" a Bourges, il 17 luglio 1429 accompagnò Carlo VII per la cerimonia d'incoronazione, ma fu sorpresa e catturata dai Borgognoni, giudicata per eresia e condannata al rogo.

Reims è famosa soprattutto per la produzione del vino champagne. Questo prende il nome dalla regione (Champagne sèche) costituita da terreni argillosi e ondulati, poveri e dediti al pascolo delle pecore; già ai tempi dei romani prosperava la coltivazione della vite sui pendii soleggiati.

San Remigio cita infatti i vigneti nel suo testamento redatto nel 533.

La fama del vino della Champagne si diffuse per merito degli scambi commerciali, ma solo alla fine del XVII secolo il monaco dell'abbazia di Hautvilliers, Dom Pérignon riuscì ad ottenere una fermentazione naturale durante la quale il vino spumeggia mantenendo la limpidezza e, grazie alla "cuvée", cioè all'uso di uve di diversi vitigni, ottenne un ricco "bouquet". Risolto il problema dei contenitori con bottiglie robuste resistenti alla pressione del vino e alla loro chiusura con tappi di sughero legati da gabbiette metalliche, dalle cantine di Reims e di Épernay cominciarono ad uscire sempre più bottiglie, che anche le campagne napoleoniche contribuirono a far conoscere in Europa. Le cantine, generalmente scavate nel gesso e molto vaste, a Reims ed Épernay sono visitabili. I vini spumanti di altre regioni non possono usare il nome di champagne riservato allo spumante prodotto in una striscia collinosa della Champagne lunga circa 150 km e larga da 300 a 2000 metri. Solo quelli prodotti col classico metodo dello champagne possono portare la dicitura "méthode champenoise", gli altri la definizione "vin mousseux" od anche "metodo Charmat". Il metodo champenoise di produzione dello champagne comincia con la scelta delle uve e poi dei mosti migliori, dopo una prima fermentazione viene aggiunta una miscela di zucchero e lieviti e il vino è imbottigliato e chiuso ermeticamente cosicché all'interno della bottiglia avviene una seconda fermentazione, durante la quale i sedimenti, che si formano al tappo grazie alla posizione inclinata delle bottiglie e ad uno scuotimento, sono eliminati insieme al tappo con l'operazione detta "dégorgement". La minima quantità che va persa durante questa operazione viene rimpiazzata con una soluzione di zucchero e la bottiglia è di nuovo ermeticamente chiusa. La maggiore o minore concentrazione di zucchero usata determina le diverse classificazioni di "doux" (amabile), "demisec" (semisecco), "sec" (secco) e "brut" (grezzo o lordo).





L'atterraggio a Reims avviene alle 18 del primo di agosto.

Siamo alle battute finali del nostro giro e decidiamo di dedicare un'intera giornata alla visita della città.

Come sempre siamo combattuti tra il visitare monumenti e musei oppure vivere la realtà del luogo in cui siamo ospitati.

Ovviamente, non possiamo fare a meno di visitare la Cattedrale: del XIII secolo, dedicata a Notre Dame: è una delle più spettacolari espressioni dell'architettura gotica, con la stupenda facciata e le mille decorazioni scultoree. Ha un grande rosone del diametro di 12 metri e tre ricchi portali. Le due torri tronche che raggiungono gli 82 metri completano l'armonia compositiva dell'opera.

Per completare il percorso che ci divide dal centro cittadino e la visita della Cattedrale occupiamo l'intera mattinata.

Il pranzo lo consumiamo in un tipico bistrot del centro; il pomeriggio lo passiamo a confonderci con i numerosi frequentatori del centro cittadino.

Per la cena ci dividiamo in diversi gruppi: Fabio e Adriano hanno prenotato in non so quale *Restaurant* nei dintorni della città a loro dire rinomato e raffinato.

Alcuni decidono per una visita ad un locale italiano, ormai in crisi di astinenza da cibi ed abitudini nostrane. Gli ultimi, infine, si fermano a gustare nuovamente paté e champagne nel centro cittadino.

Il giorno successivo (l'ultimo!) si parte di buon'ora per fare tappa all'aeroporto doganale di Reims Prunay per sbrigare le pratiche necessarie all'espatrio per la Germania ed il rifornimento.

Dopo la mancabile tappa a Kempten e la consumazione del pranzo con i nostri amici tedeschi, decolliamo alla volta dell'Italia.

L'attraversamento delle Alpi avviene nel pomeriggio inoltrato di una bellissima e calda giornata turbata, però, da fortissimi venti che, al sorvolo delle creste ed al successivo attraversamento delle numerose vallate che affrontiamo, ci obbliga ad acrobazie e complesse manovre per addolcire i repentini e violenti sbalzi di quota. Si pensi solo che a me tocca affrontare questa parte di volo in solitario (è da Dundee che non ho più passeggero) e dover pilotare dovendosi tenere ai montanti per non picchiare la testa risulta essere un'impresa faticosa!

Sono passati 11 giorni, abbiamo affrontato tutte le condizioni meteo possibili (tranne la neve, d'accordo!), visitato luoghi fantastici con un mezzo (il nostro PA 18) che ci ha permesso di assaporarne tutte le meraviglie paesaggistiche e monumentali con tutta la tranquillità che richiede il desiderio di studiarle e analizzarne le caratteristiche; abbiamo visitato anche città che difficilmente avremo occasione di vedere nuovamente (la curiosità di poterle visitare di nuove è sempre forte) anche per la distanza e l'assenza di agevoli collegamenti (oggi, a distanza di oltre trent'anni, è diverso ma allora i collegamenti interni anche in queste Nazioni erano più complessi).

Meraviglioso poter ripercorrere oggi con la memoria tutti questi ricordi approfondendo su Internet particolari e vicende che la storia dei luoghi sorvolati e visitati propone. Straordinario per me poter ammirare in quel periodo territori che solo qualche volta mi erano stati descritti a scuola o da visitatori occasionalmente incontrati. Neppure la migliore presentazione di libri illustrati o di carte geografiche fisiche poteva farmi immaginare la grandezza dell'ingegno umano nella realizzazione di edifici, vere opere d'arte, o nell'adattamento del territorio ai propri fabbisogni, sebbene non sempre razionali, e le bellezze naturali di questa nostra Terra così generosa nell'offrire visioni mozzafiato.