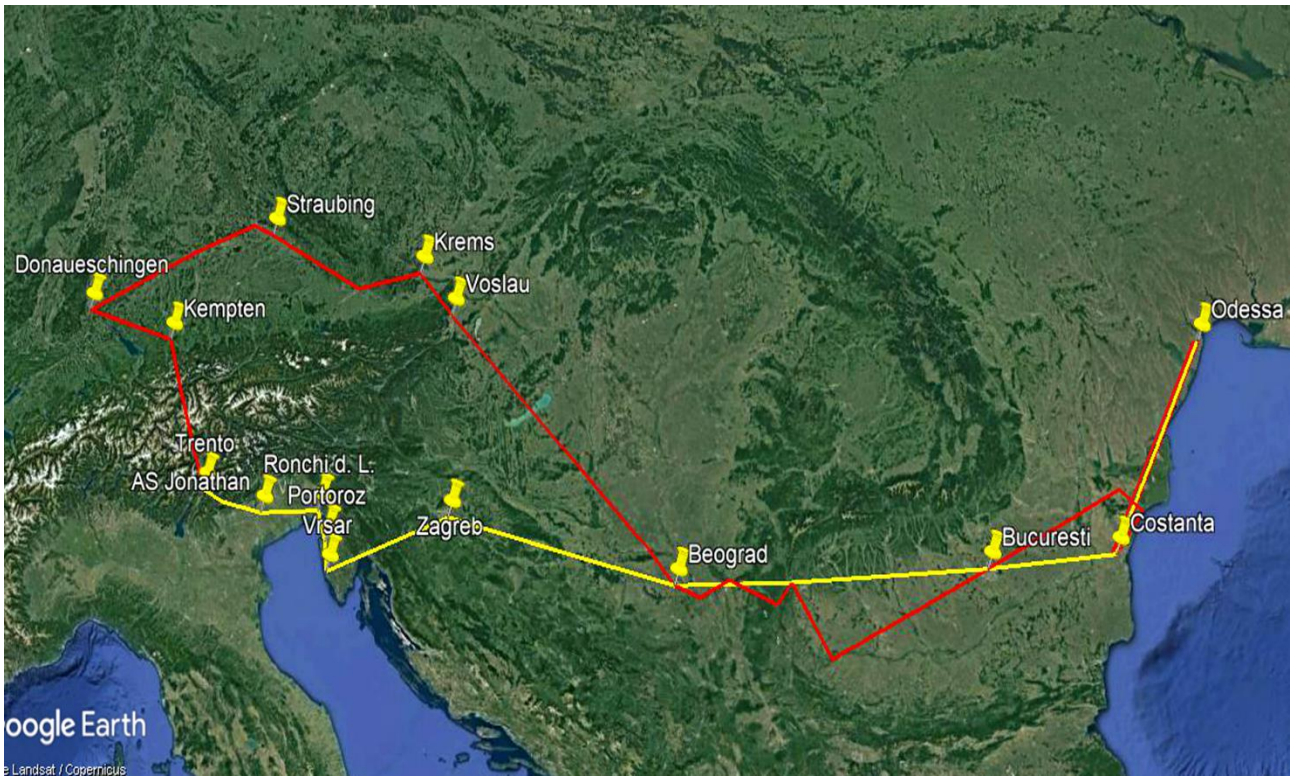
2003 DALLA FONTE AL DELTA DEL DANUBIO … E POI FINO A ODESSA!

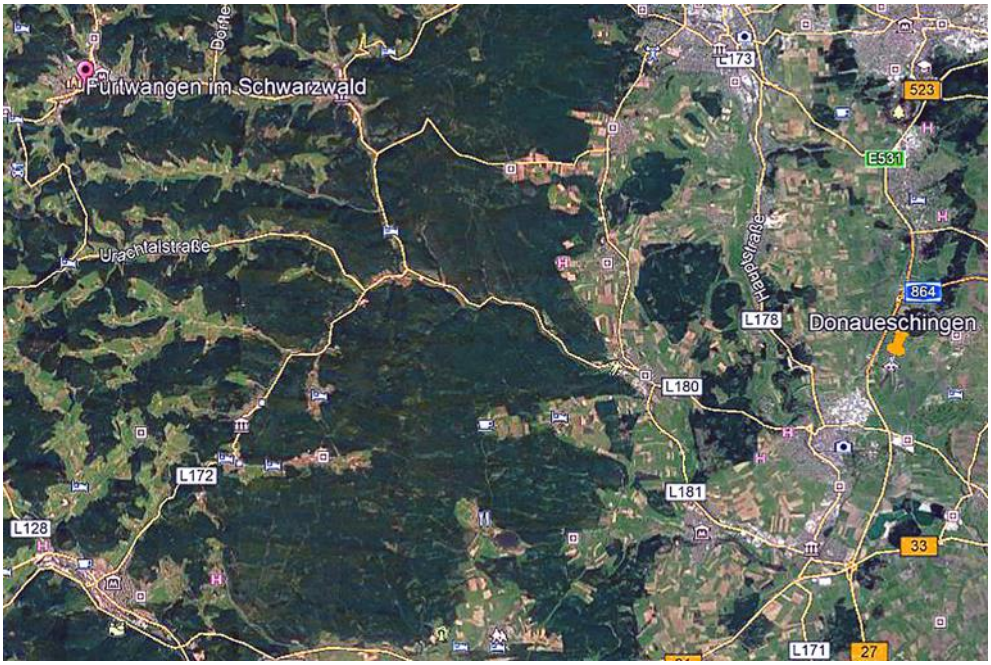
Data	Aeroporto partenza	Aeroporto arrivo	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo di volo	Progressivo Tempo	Dist. km	Progr. km
12/07	Trento	Kempten (D)	09,34	11,15	1h41’	1h41’	195	195
13/07	Kempten	Donaueschingen	08,33	09,58	1 h25’	3h06’	140	335
	Donaueschingen	Straubing	11,25	13,46	2 h21’	5 h27’	319	654
	Straubing	Krems (A)	15,30	17,16	1 h46’	7 h13’	249	903
	Krems	Voslau	18,35	19,09	0 h34’	7 h47’	71	974
14/07	Voslau	Beograd (SRB)	10,14	13,33	3 h19’	11 h06’	468	1.442
	Beograd	Bucuresti (RO)	16,46	19,48	3 h02’	14 h08’	567	2.009
15/07	Bucuresti	Bucuresti	10,43	11,20	0 h37’	14 h45’	60	20.69
	Bucuresti	Costanta	17,41	20,07	2 h26’	17 h11’	326	2.395
17/07	Costanta	Odessa (UA)	10,14	12,38	2 h24’	19 h35’	287	2.682
18/07	Odessa	Costanta (RO)	10,48	12,35	1 h47’	21 h22’	287	2.969
	Costanta	Bucuresti	13,32	14,56	1 h24’	22 h46’	206	3.175
	Bucuresti	Beograd (SRB)	17,12	21,26	4 h14’	27 h00’	461	3.636
19/07	Beograd	Zagreb (HR)	10,12	12,58	2 h46’	29 h46’	347	3.983
	Zagreb	Vrsar	15,55	17,19	1 h24’	31 h10’	201	4.184
20/07	Vrsar	Portoroz (SLO)	11,35	11,57	0 h22’	31 h32’	37	4.221
	Portoroz	Ronchi d. L. (I)	16,21	16,46	0 h25’	31 h57’	40	4.261
	Ronchi d. L.	AS Jonathan	17,20	18,02	0 h42’	32 h39’	91	4.352
	AS Jonathan	Trento	18,24	19,07	0 h43’	33 h22’	98	4.450



Il percorso di andata in rosso ed in giallo quello di ritorno

Trento 12 luglio, alla partenza con gli amici per il saluto: E. Marchesi, M. Marangoni, V. Passarella, B. Galvan, G. Catto, R. Fornaciari, G. Dellai, U. Venturini. E. Chiappani, J. Stocker

Ancora una bella impresa con un volo che inizia a Trento, raggiunge la fonte del Danubio a Donaueshingen nel cuore della Foresta Nera e poi, come a scorrere con lo stesso fiume, raggiunge il delta sulla sponda ovest del Mar Nero per proseguire ancora a nord fino a Odessa in Ucraina.
Nove le nazioni sorvolate: Italia, Germania, Austria, Ungheria, Jugoslavia, Romania, Ucraina, Croazia e Slovenia con sorvolo dei confini di Moldova e Bosnia Erzegovina; quattro le capitali toccate: Vienna, Belgrado, Bucarest e Zagabria.
Tappa obbligata a Kempten per partecipare a Quax 2003, un raduno europeo d'aerei, moto e macchine d'epoca incontrando gli amici tedeschi con i quali da più di vent'anni esiste una sincera frequentazione. La mattina dopo si parte diretti alla fonte del Danubio.
Facendo ricerche abbiamo imparato che esiste una contesa in merito al privilegio di possedere la vera sorgente del fiume. Esiste una "sorgente povera", quella di Furtwangen im Schwarzwald ed una "sorgente aristocratica", quella di Donaueschingen. Cerchiamo di scoprire in volo i luoghi della prima. Il villaggio si trova a circa venticinque chilometri in linea d'aria dall'aeroporto della seconda ormai all'interno della Foresta Nera, come dice chiaramente anche il nome. Ne sorvoliamo il territorio circostante senza notare però alcuna origine di quello che deve divenire "il fiume dei superlativi", come è stato chiamato. Ci dirigiamo verso la seconda, allora, alla *Donauquelle* (una grande fontana del XIX secolo che si trova nel parco del castello di Donaueschingen. Qui l'insegna dice: "Sul mare metri 678, al mare chilometri 2.840".
Raccogliamo alcune informazioni e ci dicono che in realtà la sorgente di Furtwangen non è la classica sorgente che sgorga dalla roccia ma un campo che si trasforma in acqua, una specie di sorgente puntiforme e diffusa. L'acqua sgorga da mille invisibili polle e si diffonde in un reticolo di rigagnoli e ruscelletti che scorrono immersi nel prato. Ma pure, si dice, quella aristocratica è solo una pozza d'acqua della Brigach che poi si unisce alla Breg formando solo allora il Danubio. Leggo una filastrocca che recita:" Brigach und Breg bringen di Donau zu Weg" (la Brigach e la Breg mettono il Danubio sulla sua strada).
Per non far torto ad alcuna opinione, noi abbiamo sorvolato entrambi le possibili sorgenti e possiamo ora decollare per proseguire, verso est, seguendo il corso del fiume.



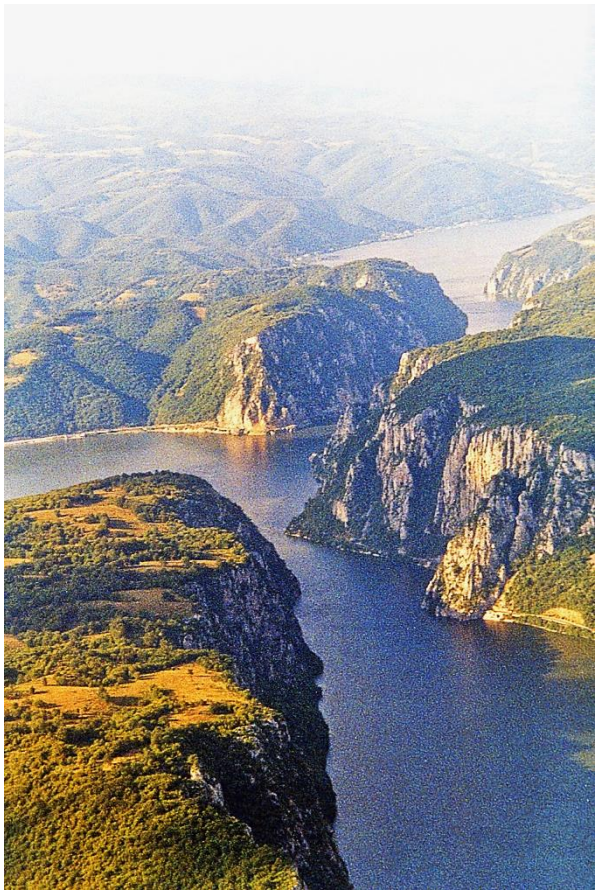
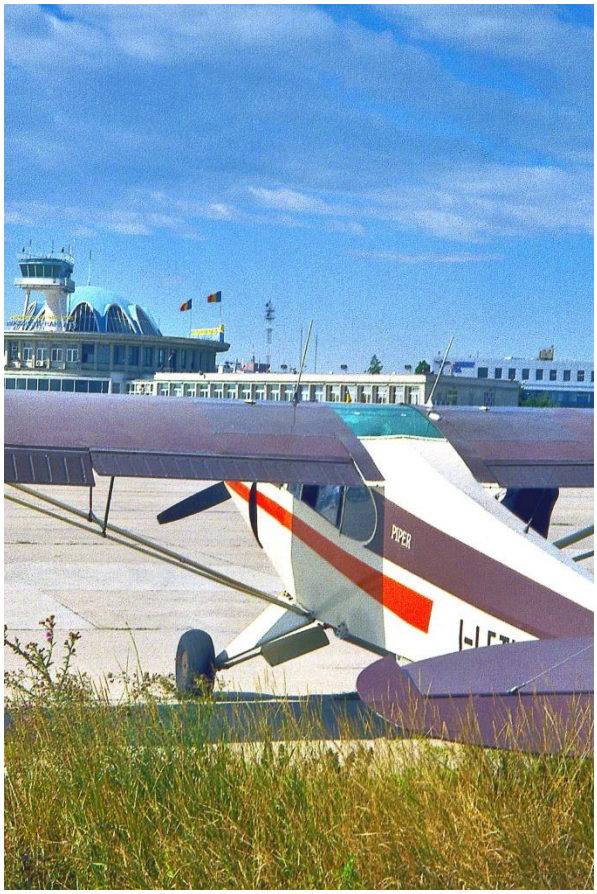
La prima città di rilievo che incontriamo sul nostro percorso è Ulm. La individuiamo molto prima scorgendo il suo alto campanile, il Münster che, con i suoi oltre 161 metri, rappresenta il più alto campanile in pietra del mondo. Mi torna in mente l'aneddoto che raccontò Renato in occasione del suo sorvolo quattro anni orsono. Il ricordo mi incuriosisce e, a fine giornata, cerco tra la documentazione che mi porto appresso e ne completo la narrazione.
Dunque, alla fine del cinquecento dalle sue guglie si lanciò il sarto Berblinger che, contro il parere del vescovo, voleva dimostrare che l'uomo può volare. Ma le ali non lo ressero e si sfracellò al suolo. *"Che le campane suonino/Eran solo bugie/ Non è un uccello, l'uomo:/ l'uomo mai volerà, /disse alla gente il vescovo"*, conclude la poesia di Bertol Brecht che ha fatto del sarto di Ulm un simbolo del continuo impegno dell'uomo a superare i suoi limiti naturali.
Il PA 18 ci permette di osservare il continuo trasformarsi di questo fiume che da rigagnolo, quasi inesistente, ora dopo ora diventa sempre più grande e possente, fa sentire la vera dimensione viaggio con un sapore d'altri tempi. Il tempo è buono e, superata Ratisbona, facciamo una tappa tecnica a Straubing che è l'ultimo aeroporto tedesco sulla rotta.
Superato il confine e trascurata l'industriale Linz facciamo rotta su Krems, costeggiando la riva settentrionale, mantenendo sempre in vista gli splendidi scenari che la bella campagna austriaca offre. Qui il Danubio cambia improvvisamente volto, fin qui scorreva tra con lunghe anse e morbide curve: ora si incunea tra monti e colline. La gola di Strudengau apre poi la porta della Wachau, la valle in cui il fiume scorre che per circa trenta chilometri rupi sormontati da solitari castelli, abbazie (imponente quella benedettina di Melk. La biblioteca qui presente è quella che ha ispirato Umberto Eco nel suo romanzo "Il nome della rosa") e digradanti vigneti.
Anche Krems rappresenta una tappa tecnica per raggiungere Bad Voslau sul far del tramonto.
Questa bellissima pista è posizionata a sud-est di Vienna, a poche decine di chilometri dalla capitale. L'abbiamo sempre usata come base operativa per le precedenti esperienze ed anche oggi la troviamo idonea per una tappa. Se nel passato siamo sempre stati attratti dalla possibilità di visitare i musei ed i luoghi storici di Vienna in questa occasione la tempistica non ce lo permette, decidiamo, pertanto, di dormire per la prima volta in questa rinomata località termale.
Non è altissima stagione, presumo, per i trattamenti che qui vengono compiuti per cui troviamo facilmente ospitalità sia per la cena che per il pernottamento. Veniamo ospitati in uno degli stabilimenti di maggior tradizione, immerso nel verde ai bordi del vasto Parco termale.

Le sorgenti del Danubio, con i partecipanti al Raid: 2.840 km. al mare!

Il giorno dopo, 14 luglio, decidiamo di evitare quel tratto del Danubio che da Vienna porta a Budapest e che costituisce il confine con la Repubblica di Slovacchia. Attraversiamo, quindi, il confine con l'Ungheria per quel percorso che nel 1986 mi ha reso famoso, all'interno del Gruppo, per la mia deviazione ed incontro ravvicinato con i Mig magiari. Manteniamo una prua che prevede l'attraversamento del Lago Balaton, questa volta autorizzati, aumentandola poi per puntare sul fiume quando questi disegna il confine con la Serbia, dirigendosi su Novi Sad, prima, ed a Belgrado, infine.
Secondo la tabella di marcia che ci siamo prefissati, preferiamo proseguire senza visitare la città, che programmiamo di effettuare al ritorno, per raggiungere ancora in serata Bucuresti.
Dopo aver fatto carburante, una breve pausa al bar e regolare piano di volo si riparte per la Romania.
La parte più emozionante di questo volo è l'attraversamento tra Serbia e Romania dove il Danubio ha scavato nel corso dei secoli la montagna in questa parte dei Carpazi meridionali con un sinuoso percorso (è lungo ben 160 km.) che porta a delle gole spettacolari chiamate le Porte di Ferro.
Lo percorriamo per l'intera sua lunghezza superando ora qua ora là il confine tra le due Nazioni. Sul promontorio di Gulubac, sulla sponda serba, vi è un forte medievale. Procediamo verso la Gola detta Grande Kazan (tradotto vuol dire calderone), la più stretta tra quelle incontrate: qui il fiume si restringe sino a 150 metri! Tra queste rocce a picco i genieri romani nel 33-34 intagliarono una spettacolare strada per congiungere Belgrado alla pianura successiva. Più tardi, per la conquista della Dacia, Traiano fece innalzare il famoso ponte a lui intitolato (alto 19 metri e lungo ben 1.135) di cui ora rimangono solo alcune rovine sulla sponda rumena.
Raggiunta la pianura possiamo ammirare il corso del fiume ora tramutarsi in confine con la Bulgaria. Qui il panorama e pianeggiante: pochi i villaggi, gli agglomerati di case, apparentemente disabitati, attraversati da strade non asfaltate. Pochi vecchi trattori si alternano a carri che trasportano i contadini nei campi. Aree destinate ad agricoltura intensiva (mais, barbabietole e girasoli) si alternano a ad altre abbandonate. Qualche torre di estrazione del petrolio si perde in questo mare di nulla, non si capisce se funzionanti od abbandonate. E pensare che la Romania è stato il primo paese al mondo ad estrarre il petrolio e l'industria petrolifera è stata una delle più vecchie al mondo garantendo benessere ed autosufficienza energetica. Almeno sino al 1989!
Superiamo l'immissione del fiume Olt, uno dei più importanti con la sua lunghezza di 615 chilometri, ed una volta raggiunto Giurgiu mettiamo prua a nord per raggiungere Bucuresti.
Un tramonto dorato vede l'atterraggio dei tre velivoli sull'aeroporto centrale, sono quasi le 20,00 e sono trascorse tre ore di volo dal decollo.
Anche in questa circostanza decidiamo che la sosta in questa capitale deve essere breve, riserviamo il dopocena ad una visita dei monumenti che incontriamo lungo il percorso che ci porta dall'Hotel, in centro, al corso principale: il Bulevardul Uninii. Questi collega il Parco omonimo al Palazzo del Parlamento e qui si affacciano i principali edifici della città.
Mentre facciamo ritorno all'hotel, nonostante l'ora essendo passata la mezzanotte, notiamo la presenza di alcuni gruppi di ragazzini giocare ed avvicinare gli occasionali turisti chiedendo l'elemosina: sono i bambini di strada! In questo 'ultimo periodo ho avuto occasione di conoscerne l'esistenza osservando alcuni servizi televisivi in cui si parla di loro. Si dice siano non meno di tremila e vivono nel sottosuolo, nelle fognature, in condizioni inumane nel caldo umido e nausea insopportabili a pochi metri dai negozi del lusso o della popolazione benestante. Devono la loro esistenza essendo sfuggiti dalla violenza dei genitori od essendone abbandonati. Passeggiando per le vie centrali, di notte, conviene tenersi distanti da loro abituati come sono a vivere di furtarelli e piccole aggressioni. Fortunatamente, essendo noi sei adulti, non riceviamo alcun fastidio.
Il giorno dopo iniziano alcuni problemi di ordine burocratico: permessi di sorvolo e atterraggio per la Romania che bisogna rinnovare, permessi per il volo a Odessa da richiedere a Mosca; coordinamento per il carburante (benzina per aerei) che sembra non esserci.
Ci accorgiamo infatti che non esistono aerei leggeri come Piper o Cessna, il più piccolo è l'Antonov 2. Ce ne sono, però, sono fermi: in disuso! Con un po' di pazienza, spiegando alle autorità locali le nostre intenzioni, riusciamo ad ottenere qualche variante per i permessi di sorvolo e quant'altro e di farci portare con camion la benzina a Costanta (città con aeroporto sul Mar Nero che scegliamo per lo svolgere logistico del nostro volo).

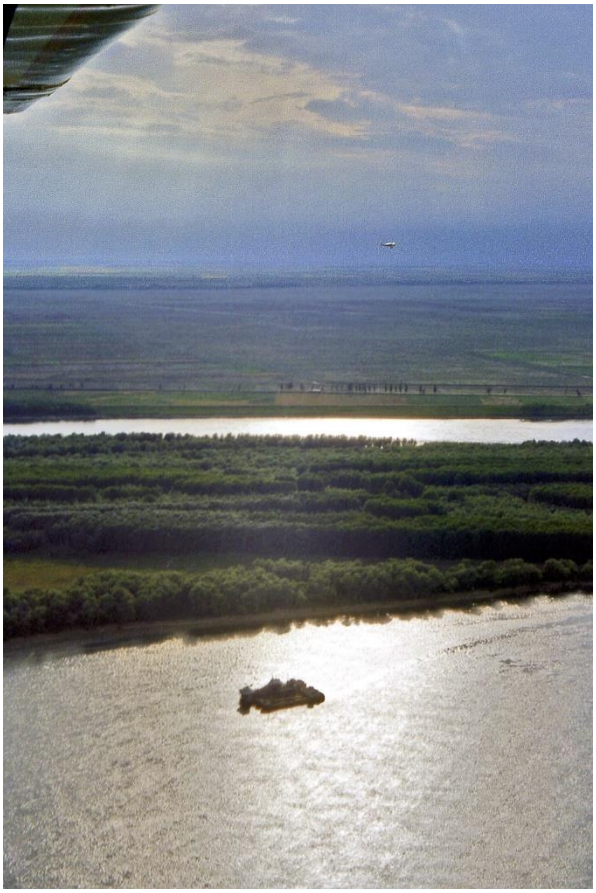
Il lago Balaton (questa volta senza MIG!)

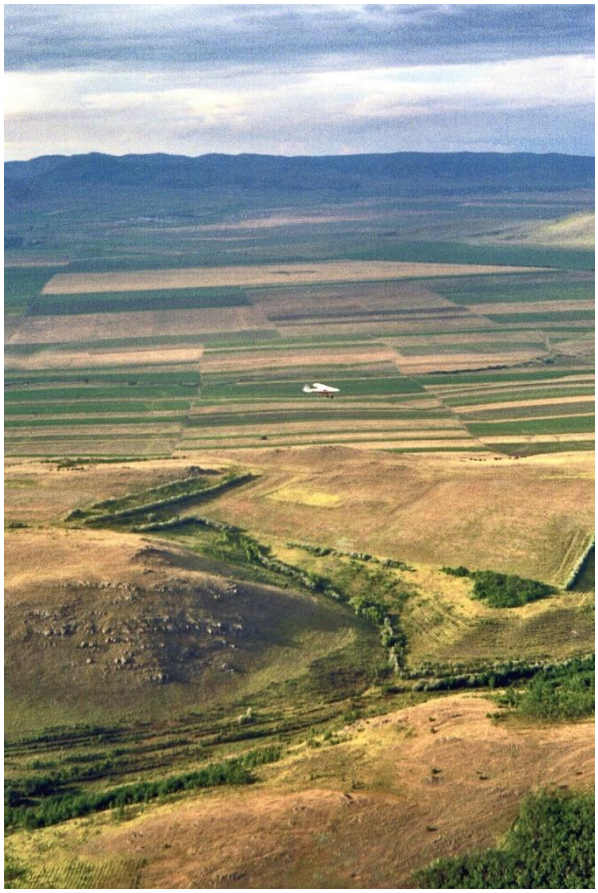
Novi Sad: la ricostruzione dei ponti distrutti durante la guerra

Le Porte di Ferro e Bucuresti

Così, in attesa dei permessi russi per arrivare a Odessa, riusciamo a volare fino a Costanta allungando un po' il percorso per poter sorvolare il delta del Danubio che si trova a nord di questa antica città.
Ci dirigiamo verso Tulcea dove, sulla carta aeronautica, viene indicato un aeroporto. Di piste di atterraggio in tutta l'area circostante, neppure in erba, non v'è traccia! Non ce ne preoccupiamo, siamo all'interno del delta, il territorio è sgombro di acquitrini e sin dove si spinge la vista di campi atterrabili non ne mancano. Tant'è che Renato effettua immediatamente un "tocca e va" tanto per inserire nell'elenco delle aviosuperfici anche questa Nazione.
L'intera area del delta è vasta 3.446 kmq. per apprezzare appieno la biodiversità del territorio che stiamo sorvolando occorrerebbe un'immagine satellitare! La tavolozza dei colori rappresentata da canali, rii, laghi e lagune di ogni dimensione; canneti e boschi, isole periodicamente inondate formano un habitat ideale per 1.200 varietà di piante, 300 specie di uccelli e 45 specie di pesci di acqua dolce.
Il nostro sorvolo a bassa quota non può cogliere interamente tutta questa vastità di "forti emozioni" che il "grande vecchio", come viene qui chiamato il Danubio, ci può riservare. La sensazione, però, ti coglie e la mente si smarrisce in tanta ricchezza di contrasti, dettagli e sfumature.
Dopo circa sessanta minuti di piacevole girovagare raggiungiamo Costanta. In aeroporto riusciamo rapidamente a contattare una Agenzia che ci mette a disposizione un van, una guida in lingua italiana che ci riserva un ottimo hotel nella zona turistica più rinomata della costa rumena del mar Nero: Mamaia Beach!
Siamo nell'antica Tomis, chiamata poi Costantiniana in onore della sorellastra di Costantino I il Grande, fondatore della nuova capitale dell'Impero Romano d'Oriente: Costantinopoli.
In attesa dei permessi per l'ingresso in Ucraina trascorriamo l'intero mercoledì 16 in veste di turisti. Costanta è la più grande città portuale della costa occidentale.

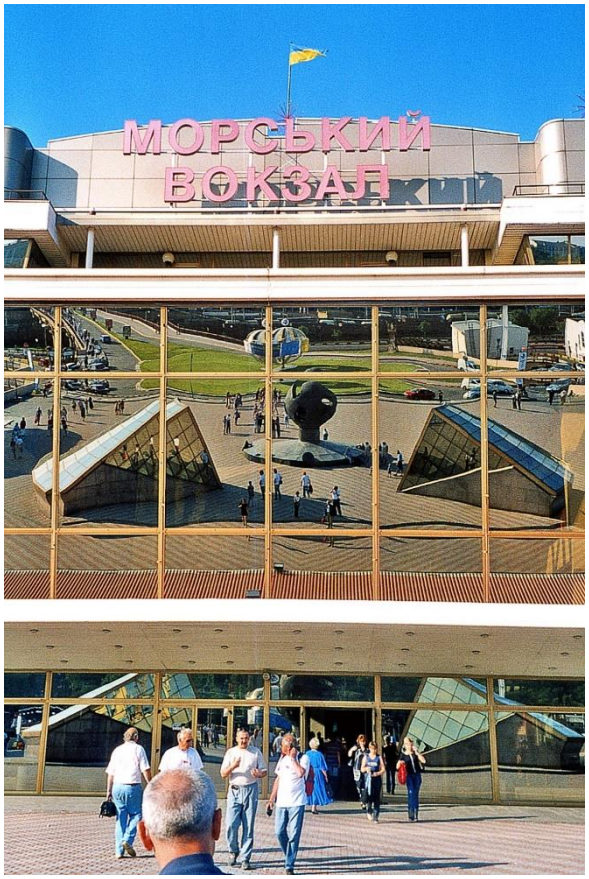




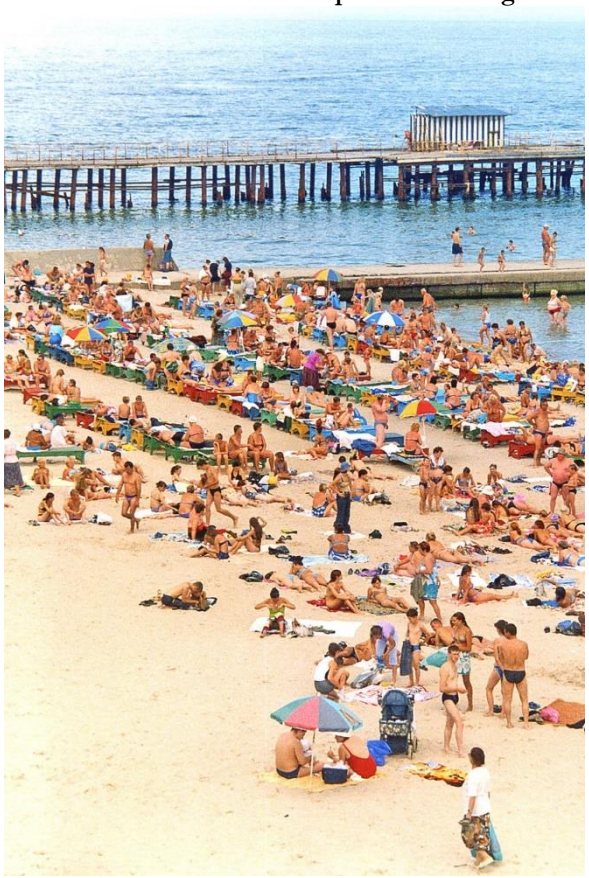
Immagini dal Delta

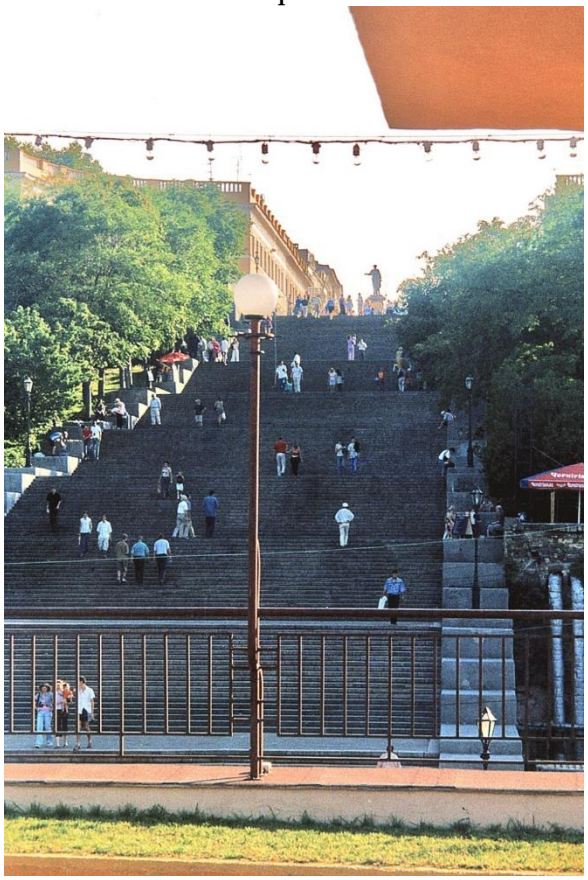
In partenza per Odessa: G. Dellai, V. Passarella e E. Chiappani

Percorrendo il lungomare che ci unisce alla zona destinata per eccellenza al divertimento abbiamo l'opportunità di vedere i principali musei che su di essa si affacciano. La guida ci accompagna a visitare anche la Cattedrale ortodossa di S. Pietro e Paolo.
Intanto arrivano la benzina ed i permessi. Tutto Bene, si riparte.
Il giorno 17 con un volo diretto, bellissimo sorvolando nuovamente il delta, questa volta lungo costa, raggiungiamo Odessa: città piena di storia. Visitiamo tutto il centro storico ed in particolare ci fermiamo sulla famosa scalinata monumento che congiunge il centro della città al porto; gradinata resa famosa dal film "La Corazzata Potëmkin" del regista Sergej M. Ejzenstšejn (o del "Secondo tragico Fantozzi" di Luciano Salce con Paolo Villaggio).
Intendiamoci, tutti agghindati con abbigliamento adeguato: maglietta ufficiale della spedizione in cotone bianco con disegno stilizzato rosso fuoco della scalinata sorvolata da un aeroplanino, il tutto con scritte in italiano e cirillico:" sul Danubio… sino ad Odessa 2003".
La sua storia più recente affonda le origini nell'Italia meridionale: la città, infatti, fu fondata da un nobile spagnolo al servizio dei Borbone di Napoli.
Odessa, prima di diventare città, era un villaggio che si chiamava Khadjber, abitato dai tatari. Giuseppe Ribas, nato a Napoli e al servizio dei Borbone, che a fine Settecento regnavano sull'Italia meridionale, nel 1794 fondò la città ucraina organizzandone il porto, la flotta e il commercio, rendendola una città importante per il Mar Nero e il Mediterraneo.
Per caso approdò su questo villaggio, poiché era Ufficiale di collegamento al servizio dell'Ammiraglio Grigorij Aleksandrovič Potëmkin, principe e amante dell'imperatrice Caterina, il cui obiettivo, dopo la sconfitta dell'impero ottomano, era di estendere verso est il grande impero russo. Gli edifici più importanti della città furono progettati da un architetto napoletano, Francesco Frapolli. Inoltre la famosa canzone 'O Sole mio fu scritta ad Odessa. Eduardo Di Capua e Giovanni Capurro furono i fautori di una delle canzoni più belle al mondo e più conosciute al mondo: proprio ad Odessa Eduardo Di Capua trovò l'ispirazione per comporre le bellissime note, sedendosi al suo piano ed ispirandosi alle emozioni suscitate dall'osservazione del sole che sorgeva dalla finestra sul Mar Nero.



Odessa: aeroporto ed immagini del porto con la statua dedicata "Al pescatore"





Spiagge affollate e turisti sulla scalinata

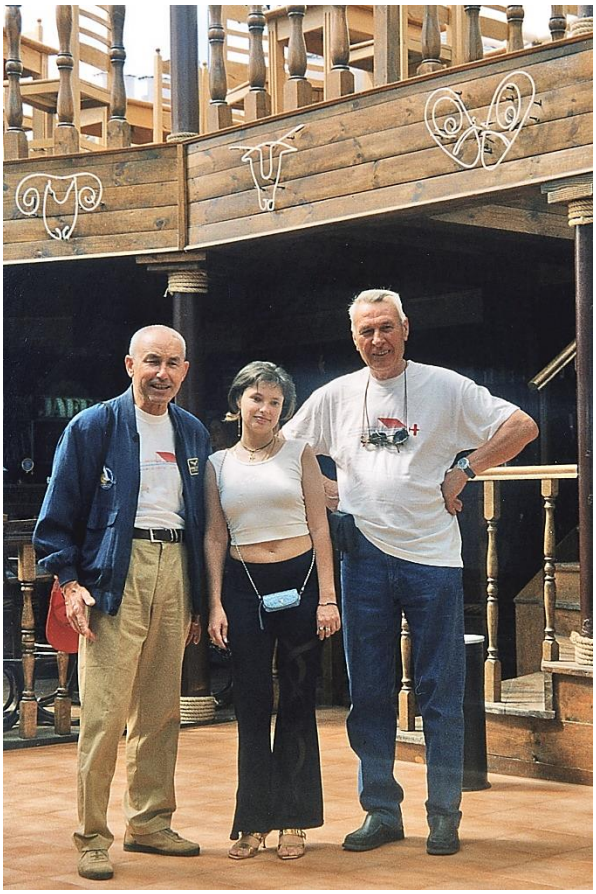
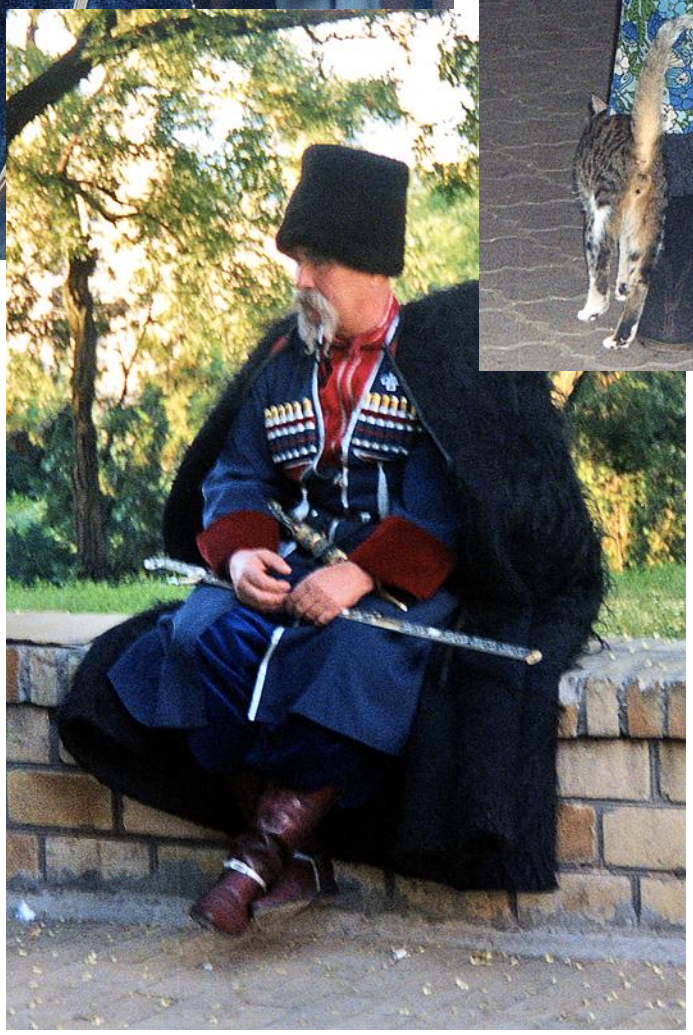


Foto di rito di tutto il Gruppo, momento di goliardia e con la nostra ospite

Altri scorci di Odessa e E. Marchesi e G. Catto a Belgrado durante il viaggio di ritorno



Personaggi ad Odessa

Il giorno 18 comincia il volo di ritorno. Da Odessa a Costanta per arrivare poi a Bucarest e ripartire per Belgrado dove atterriamo che è già buio dopo che l'avvicinamento ci ha fatto fare una holding di oltre sessanta minuti (chiamata l'emergenza carburante con verifica a terra degli addetti alla sicurezza!). Un lungo volo (più di sette ore!) ostacolato da forte vento contrario e con l'attraversamento dei Carpazi tra un temporale e l'altro.
In queste particolari condizioni il Piper si rivela un forte e affidabile aeroplano che ti fa superare ogni difficoltà. A Belgrado possiamo vedere gli effetti della guerra e delle bombe intelligenti. In centro città esistono ancora palazzi sventrati, sedi di ministeri colpiti con precisione chirurgica dalle bombe e palazzi vicini perfettamente integri. L'aria di decadenza si respira ovunque, ma anche un sensibile profumo di desiderio di rinascita: lo vedi nei giovani che riempiono le vie ed i locali del centro, pieni di voglia di vivere.
Il giorno successivo partiamo per Zagabria dove atterriamo dopo aver sorvolato la valle della Sava, il fiume che collega proprio Zagabria a Belgrado.
Si ritorna in volo e andiamo al mare sull'aeroportino della vecchia Orsera: Vrsar, sulla costa ovest della Croazia; riposo e soddisfazione rallegrano la serata che viene conclusa con ottima cena di pesce e di fresca malvasia. Domenica 20 luglio, con molta calma rientriamo verso le nostre case. Tristemente sorvolando la pianura veneta tanto conosciuta per le nostre continue frequentazioni ripercorriamo questa splendida esperienza: trentatré ore di volo atterrando, ancora una volta, su aeroporti dove un aereo così piccolo non si è mai visto. Dove puoi trovare kerosene ma la benzina avio non è conosciuta e devi farti trasportare al più vicino distributore per fare una tanica di "verde". Dove impieghi venti minuti per spiegare al controllo radar che non si tratta di elicotteri: che… sì, la velocità è bassa ma si tratta di aeroplani! Dove, infine, i piloti di linea vengono a curiosare lì, nella tua cabina di pilotaggio, e scorgi nel loro sguardo una sottile vena di simpatica invidia per quella libertà e leggero senso dell'avventura che riesci loro trasmettere.
Un volo unico, interessante e bellissimo dove lo spirito d'amicizia e la curiosità di conoscere si sono fusi perfettamente all'interno di questa grande passione che è il volare, passione che ancora dopo tanti anni, con vero amore, continua ad emozionarci.

Gli amici ci attendono a Trento al nostro rientro: G. Piccin, L. Cesaretti, E. Marchesi, E. Chiappani, M. Marangoni, G. Dellai, R. Fornaciari, U. Venturini e L. Segatta