

Il ritorno di Yakitalia



La pattuglia italiana su Yak-52 ha ripreso le sue esibizioni con tre velivoli e punta adesso ad inserire il quarto.

GIAN CARLO VECCHI

Il panorama acrobatico italiano ha subito negli ultimi anni profondi cambiamenti che hanno portato quasi tutte le pattuglie acrobatiche presenti sul territorio a sciogliersi, per i sempre più alti oneri finanziari, per le mutate normative e non per ultimo per il quasi totale fermo delle

manifestazioni dovuto al Covid. Poche sono rimaste, una di queste seppur riconfigurata in termini di piloti è Yakitalia, fondata nel 1999 da Carlo Mariani e Domenico Serafini.

Ad oggi rimangono immutati i velivoli, i sempre affidabili Yakovlev Yak-52 e l'inossidabile Carlo

Mariani, mentre nuovi membri della pattuglia si sono aggiunti per sostituire chi ha scelto di fare altro. I due nuovi piloti titolari rappresentano il fior fiore del panorama aeronautico militare, Lorenzo Pesaresi, pilota di Tornado del 6° Stormo e Davide Borghi pilota di F-35 del 32° Stormo, inol-

tre un altro aspirante pilota acrobatico è in fase addestrativa e siamo sicuri che, nelle mani di Carlo Mariani, lo vedremo presto esibirsi negli air show.

Al fine di documentare questa nuova realtà JP4 si è recata presso l'aeroporto di Fano, sede della pattuglia, per partecipare a una



La pattuglia acrobatica civile Yakitalia vola con tre Yak-52 immatricolati in Lituania: YL-ASL, YL-LLG e YL-VLF. Qui vediamo gli aerei in volo sulla costa marchigiana.

tornata addestrativa e porre qualche domanda ai piloti titolari. In tale occasione abbiamo intervistato Carlo Mariani che così ha risposto alle nostre domande.

Yakitalia è ora rimasta l'unica pattuglia in Italia di spessore. Cos'è cambiato da quando ave-

vate quattro velivoli?

È cambiato che i piloti in questo momento sono sicuramente di alta professionalità nel senso che di mestiere fanno i piloti, quelli della prima parte della storia Yakitalia erano comunque piloti di spessore però non di professione, quindi c'è stato un lungo addestramento.

Abbiamo iniziato in due, da due siamo passati a tre, ma ricordo che quello che è diventato il terzo pilota ha fatto praticamente tre anni di addestramento, senza pilotare in manifestazioni, partecipava stando dietro, poi durante i trasferimenti stava davanti. Bisognava creare il pilota da acrobazie in for-

mazione con lo Yak-52 quindi l'addestramento è stato difficile e lungo, abbiamo speso tanto tempo e tanto carburante per arrivare a un certo livello. Fortunatamente a quei tempi, cioè nei primi 10-15 anni, gli sponsor c'erano, le manifestazioni c'erano e rendevano più di quanto avvenga ora.



Come dicevo siamo partiti in due, poi siamo diventati tre e poi quattro: sono arrivati anche piloti ex forza armata come Maurizio de Rinaldis già pilota delle Frecce Tricolori che per qualche anno è venuto anche a volare con noi partecipando a diverse manifestazioni. Diciamo che lo zoccolo duro è andato avanti per parecchi anni fino al 2017/2018 poi per questioni personali di lavoro tre dei piloti storici di Yakitalia si sono trasferiti all'estero e per questo è diventato sempre più difficile tenere la pattuglia unita.

In questo momento siamo tre piloti più un altro in addestramento, che è uno di quelli che viene dall'esperienza di pilota privato, infatti fa il dentista e nel tempo libero vuole fare il pilota, quindi lo si deve addestrare e non è una cosa che si fa in tempi brevi. Negli scorsi anni era più facile perché c'era tanta attività, si facevano una media di 20-25 manifestazioni in una stagione, quasi come le Frecce Tricolori e le altre pattuglie civili che c'erano. Basti pensare che nel 2021 c'è stata una sola manifestazione civile a Thiene ad

ottobre ed è stata l'unica manifestazione cui abbiamo partecipato ma è stata proprio l'unica in Italia perché la sola altra è stata il 60° della PAN a Rivolto.

Comandante, può presentare se stesso e i suoi piloti?

Sono Carlo Mariani, ho quasi 65 anni vengo dall'Aeronautica Militare, Corso Sparviero III, 1976. Ho fatto le scuole di volo negli Stati Uniti, poi sono tornato per volare sull'F-104 a Rimini fino al 1992. Uscito dall'Aeronautica Militare sono andato a fare il pilota civile

presso Aliadriatica, poi Air One, ho volato con il Boeing 737 nelle versioni 200, 300, 400 e 800, ho fatto il passaggio sull'Airbus A320 e quindi sono passato sul lungo raggio, A330. Nel 2008, quando c'è stata l'acquisizione di Air One da parte di Alitalia, i piloti di A330 sono stati messi subito in linea. Il 1° marzo 2020 ho fatto il mio ultimo volo, una bellissima Miami-Fiumicino, sono atterrato, ho ridato i documenti in Alitalia e sono andato in pensione.

Da allora anche se sono ufficialmente in pensione sono andato in una scuola di volo a Forlì, dove faccio l'istruttore VFR, IFR e multi crew; un impegno abbastanza divertente, diciamo, ma pesante perché si fa molta attività, ci sono molti allievi, però è bello tornare con ragazzi per insegnare tutta la propria esperienza. Come ripeto l'attività è abbastanza intensa tanto che quest'anno finisco con 750 ore di volo solo di scuola. Poi c'è Yakitalia, sabato e domenica sono sempre qui a Fano, a volte anche da solo perché gli altri tre piloti non sempre si possono aggregare, mi faccio quindi il mio volo in solitaria, quando invece arrivano anche gli altri che sono liberi dal lavoro si riesce a fare il volo in formazione in coppia o in tre.

Gli altri due piloti ricoprono sempre il ruolo di gregari?

Si sono gregari ma se di solito il termine gregario indica un ruolo secondario, nel campo aeronautico non è così: è un ruolo impegnativo, dover stare nella loro posizione, uno a destra uno a sinistra o a fanalino e sono quelli che lavorano per far sì che le manovre riescano. In sintesi il volo in formazione è fatto decisamente dal leader ma è ovvio che i gregari devono essere bravi perché se il leader vola volano anche i gregari.

Ci descrive il programma acrobatico di Yakitalia?

Il programma prevede un decollo in formazione con i fumi già da terra, quindi in tre se la pista lo permette, poi facciamo un po' di quota, ci presentiamo facendo una serie di manovre verticali in formazione da tre con una foglia di quadrifoglio, si entra a 90°, poi facciamo due looping, si torna indietro per fare un passaggio in virata dopodiché ci allontaniamo dal pubblico per tornare di fronte e in due facciamo l'incrocio mentre il terzo si arrampica in verticale

per allontanarsi, quindi fa un mezzo looping, torna indietro così la formazione si trasforma in coppia e solista.

Questo ci permette di fare entrare la coppia che fa delle manovre e durante le fasi di riposizionamento entra l'aeroplano da solo per attirare l'attenzione del pubblico con le sue manovre classiche, quindi looping, tonneau, tonneau a quattro tempi, volo rovescio. La coppia invece si ripresenta facendo delle manovre verticali, looping in formazione e tonneau in formazione dopodiché c'è una manovra classica molto bella che è la siberiana, nella quale il leader va dritto, a volte anche in volo rovescio, e serve come riferimento e l'altro velivolo fa dei tonneau attorno al fumo, come una specie di cavatappi.

Quindi ci si ripresenta di nuovo per andare a fare il cuore: la coppia viene di fronte al pubblico, il solista si predispone dietro al pubblico, la coppia arriva di fronte, va in verticale, fa il cuore e il solista attraversa il cuore per fare la freccia che lo trafigge. Poi ci ricongiungiamo e facciamo una serie di manovre con un posizionamento classico da militari che si chiama fila indiana dove gli aeroplani sono distanziati due, massimo tre secondi quindi in



Il team Yakitalia al completo davanti allo Yak-52 LY-ASL: da sinistra, Davide Borghi, Nuri Mariano Mansour, Lorenzo Pesaresi e il fondatore, Carlo Mariani.

termini di spazio saranno 50 metri, il tutto con i fumi ed è molto bello perché il leader fa la prima manovra che è il looping gli altri seguono il fumo del leader, quindi alla fine è un fumo unico dopodiché si fa un tonneau e alla fine c'è il passaggio finale che viene fatto a velocità ridotta, tettucci aperti e il saluto al pubblico».

Quanto tempo dura la vostra esibizione?

Lo standard è di circa 14-15 minuti. Se abbiamo più tempo a disposizione arriviamo a 17-18 minuti: mettiamo un altro passaggio, allunghiamo un poco con qualche altra manovra, però diciamo che la nostra manifestazione è basata sui 15 minuti. Al mo-

mento abbiamo uno sponsor tecnico che ci fornisce materiali e attrezzature, utensili, olio e olio di vaselina per i fumi. Si chiama Ttake, una ditta di prodotti per l'industria e siamo alla ricerca di uno sponsor principale.

Cosa si augura Yakitalia?

Nel corso del 2022 ha partecipato





La formazione completa della pattuglia Yakitalia. Nella prossima stagione di manifestazioni dovrebbe aggiungersi un quarto aereo.
Sotto: Nuri Mariano Mansour, in addestramento, e Lorenzo Pesaresi, nel seggiolino posteriore.



a due sole manifestazioni in quanto i piloti gregari erano entrambi all'estero per la nostra Aeronautica Militare per il passaggio all'F-35 per quanto riguarda Pesaresi e all'F-35B per quanto riguarda Borghi. Le prospettive per il 2023 sono di poter esibire la pattuglia con tre elementi e inserire un quarto aereo.

Incontriamo ora i piloti della formazione. Lorenzo Pesaresi, il gregario sinistro numero due che fa anche da meccanico, detto "il maresciallo", pilota militare in attività. «Volo da quando ho 16 anni, ho preso il brevetto in PPL poi sono entrato in Aeronautica a 18 anni già con all'attivo circa 200 ore di volo civile. Sono entrato in Accademia con il corso Drago Quinto nel 2003 e finita l'Accademia sono stato assegnato alle scuole di volo



italiane, quindi ho fatto Lecce con MB-339A e una volta conseguita la laurea in Accademia sono ritornato a Lecce dove ho ottenuto il brevetto.

Sono stato poi assegnato sulla linea Tornado nel 2009. Ho iniziato la conversione con il Tornado a Ghedi dove sono sempre rimasto, quindi ormai sono 12 anni, ho fatto 1.700 ore circa di volo col Tornado e penso di finire la mia carriera al 6° Stormo sul quel velivolo prima di altre assegnazioni per altri ruoli, insomma prima di pilotare qualche scrivania».

Incontriamo ora il pilota numero tre, Davide Borghi. «Sono il numero tre Davide Borghi, classe 1986, e sono entrato in Accademia Aeronautica nel 2005 e lì è iniziata la mia carriera come pilota, non avevo mai volato prima, Corso Falco

Quinto. Dopo cinque anni di Accademia Aeronautica a Pozzuoli sono andato negli Stati Uniti, dove ho conseguito il brevetto di pilota militare volando sul T-6 Texan II e sul T-38 Charlie. Rientrato in Italia ho fatto un anno su MB-339CD e sono stato assegnato alla linea Tornado. Dopo cinque anni sono passato sull'F-35, ho fatto il corso di abilitazione in Arizona dopodiché sono tornato in Italia e sono stato assegnato ad Amendola dove ad oggi presto servizio presso 13° Gruppo.

Poi nella vita civile ho conosciuto Lorenzo e grazie a lui la pattuglia Yakitalia. Mi sono avvicinato a Fano, zona che mi piace molto e che frequento spesso, e sempre grazie a Lorenzo ho iniziato prima a volare con lui e con suo padre sugli ultraleggeri poi con il Siai SF.260 dopodiché Lorenzo ha iniziato a

farmi volare con la Yakitalia e lo Yak-52 e la cosa è andata avanti e qui sono tuttora. Ho deciso poi di prendere un velivolo mio privato, un CAP-231DS che ho riassembleato insieme a Sergio Dallan che è anche il mio allenatore e con quello faccio gare di acrobazia aerea quando ho tempo e purtroppo il tempo è sempre poco. Adesso sono fermo da circa due anni tra impegni di lavoro e pandemia e non sono più riuscito a partecipare ai voli. Quindi esibizioni acrobatiche e qualche air show, gli stessi più o meno dove c'è anche Yakitalia, dove qualche volta mi reco con il mio velivolo facendo prima da gregario destro Yakitalia e poi da solista con il mio aereo. Tra voli militari e civili ho raggiunto circa le 2.000 ore di volo.

È il turno del pilota in addestra-

mento, Nuri Mariano Mansour. «Nuri Mariano Mansour, classe 1971, e la mia carriera di volo è molto breve, ha inizio come paracadutista qui a Fano poi vedendo Yakitalia che volava sopra la mia testa ho detto un giorno volerò anch'io. Ho lavorato in ospedale e non avevo il tempo di dedicarmi al volo, poi un giorno un caro amico mi dice guarda ti porto a Loreto e mi fa conoscere il papà di Lorenzo e così ho iniziato con lui partendo con gli ultraleggeri. Sempre a Loreto, durante una cerimonia, passavano sopra di noi loro con lo Yak-52, così ho detto basta, qui devo fare qualcosa, così Lorenzo mi ha portato al Brevetto PPL e da lì abbiamo iniziato con lo Yak-52 e adesso mi ritrovo con degli istruttori di altissimo livello. La passione c'era e con persone come loro non può che aumentare». ■