

**D**urante la stagione da poco terminata, una pattuglia che si è particolarmente distinta, grazie alla costante presenza presso air show e manifestazioni aeree, è sicuramente stata la "Memphis Belle", diventata, per l'esperienza dei propri piloti, uno dei punti di riferimento dell'acrobazia civile italiana. Facendosi particolarmente apprezzare per l'elegante programma proposto, è stata "ospite" dell'A.M. il 1° maggio a Rivolto, in occasione dell'apertura della stagione acrobatica della PAN, e alla "Giornata Azzurra".

La partecipazione a questi due prestigiosi appuntamenti è stata, a detta del presidente del team Domenico Serafini, il fiore all'occhiello della stagione.

Ma facciamo un passo indietro: la pattuglia – conosciuta ai più come "YakItalia" – ha assunto l'attuale denominazione di "The Memphis Belle" nel novembre 2006, in accordo con il nuovo sponsor, la Memphis Belle appunto, ditta specializzata nella progettazione e costruzione di orologi professionali.

Per conoscere meglio questi piloti e la loro storia dobbiamo andare ancora più a ritroso nel tempo, sino ad arrivare agli inizi degli anni 90, quando Carlo Mariani, pilota di F-104, lasciava l'Aeronautica Militare.

Essendo un grandissimo appassionato di volo, Mariani ha continuato questa attività come istruttore acrobatico – oltre a essere anche istruttore di aliante – con un velivolo CAP-10 presso l'aeroporto di Rimini. Serafini conosce Mariani a una manifestazione a San Marino: il primo, che volava con un ultraleggero, si iscrisse a un corso acrobatico condotto proprio dal secondo.

I due, accomunati dall'irrefrenabile passione per il volo, hanno immediatamente simpatizzato e, come spesso può accadere, da una semplice "battuta" prese avvio un grande progetto.

Complice un «*se tu mi insegni a tirare il tonneau con il CAP-10 io ti faccio provare il Tucano*» (frase che Domenico e Carlo amano spesso ripetere), nacque una fortissima amicizia che li ha portati a gareggiare insieme.

Con altri amici, 16 anni fa, riuscirono ad acquistare il primo Yak-52, proveniente dalla Lituania e recante ancora la colorazione mimetica originale.

Successivamente pensarono di creare

# The Memphis Belle

*Storia, emozioni, acrobazie di un team accomunato dall'amicizia e dalla passione per il volo.*



In queste pagine "The Memphis Belle", ovvero il team "YakItalia". La pattuglia "capitanata" da Domenico Serafini – presidente, gregario sinistro e leader nella coppia – e da Carlo Mariani – vicepresidente, leader e solista – ha i propri velivoli basati sull'aeroporto di Fano.



una pattuglia composta da un SIAI 260 e uno Yak-52, due velivoli totalmente diversi tra loro, ma l'esperienza fu alquanto breve, solo pochi mesi.

L'acquisto di uno Yak-55 monoposto fece sì che il sodalizio diventasse indissolubile. Fu allora, nel 1999, che Mariani e Serafini diedero veramente vita a quello che, sino a quel momento, era solo un sogno: fondarono la "YakItalia", che inaugurò la propria attività con la presenza agli Open Day di Ghedi e Amendola.

Il nome scelto, non a caso, la dice lunga sulla provenienza degli aerei utilizzati, si tratta infatti di Yakovlev di origine sovietica, utilizzati dal team

nelle versioni Yak-55 monoposto e Yak-52 biposto in tandem.

Questi velivoli, concepiti per rispondere alla specifica esigenza dell'allora Unione Sovietica di poter disporre di un addestratore basico a elica, hanno volato per la prima volta nel 1976 e sono tuttora in produzione presso l'industria romena Aerostar.

La riunificazione delle due Germanie, il crollo del Muro di Berlino e altri importanti eventi hanno portato i Paesi dell'Est a una vera e propria apertura verso l'Occidente e questo ha fatto sì che esemplari di questo aeromobile potessero essere acquistati da utenti privati.



Gli Yak, all'apparenza molto "spartani", sono caratterizzati da elevata robustezza e affidabilità, pregi che, uniti a un "limitato" costo per ora volata, fanno sì che questa macchina sia una delle più utilizzate nel campo acrobatico.

Sobria ed elegante, la livrea scelta dal team presenta due soli colori: un grigio metallizzato quasi totale che esalta la caratteristica "all metal" dell'aereo, eccezion fatta per ogiva, lamelle motore e inserti triangolari sulle ali e sui timoni che sono verniciati in bordeaux.

Le due versioni, Yak-52 e Yak-55, sostanzialmente simili, hanno una lunghezza di 7,75 m e un'apertura alare di 9,30 m con una superficie di 15 m<sup>2</sup> e sono propulsi da un motore radiale a nove cilindri Vedeneyev M-14P con elica bipala, capace di sviluppare una potenza di 360 HP. Con un peso massimo al decollo di 1.315 kg hanno un'autonomia di circa 550 km e possono raggiungere i 285 km/h circa. A livello del mare, possono mantenere una velocità di crociera di 190 km/h e hanno lo "stallo" a circa 90-110 km/h.

Per quanto riguarda le prestazioni, possono raggiungere i 4.000 m di ceiling con un rateo di salita pari a 7 ms, e un rateo di rollio di 180° al secondo; la loro cellula è progettata per resistere a +7/-5 g operativi.

Il carrello degli Yak-52, triciclo e

semiretrattile, è azionato pneumaticamente, mentre negli Yak-55 è fisso. Per meglio esaltare le manovre acrobatiche è stato installato un impianto fumogeno che, mediante una pompa, spruzza vaselina nebulizzata nella parte terminale dei tubi di scarico, generando l'inconfondibile fumo bianco.

Il particolare sistema di alimentazione consente il volo rovescio per circa due minuti.

Obiettivo comune di questi piloti è quello di promuovere e diffondere la cultura del volo, ed è per meglio perseguirlo che "YakItalia" partecipa ai più importanti eventi aeronautici organizzati in Italia.

Nel corso degli anni altri amici si sono uniti alla coppia, e con loro è arrivato un nuovo Yak. Così, dal 2003 la "rinnovata" formazione ha partecipato agli eventi con tre aeroplani, diventati quattro quest'anno.

Il team si avvale di quattro piloti titolari e di altri tre che subentrerebbero nel caso uno dei titolari non fosse al momento disponibile.

Leader nella formazione a tre e solista è Carlo Mariani, 50 anni, chiamato affettuosamente dagli amici "Maracanà"; grazie alla sua grande esperienza può occupare qualunque posizione della formazione.

Carlo è praticamente "nato con le ali": ha iniziato a volare a 16 anni e ha

In queste pagine, ricco e apprezzato il programma che "YakItalia" presenta partecipando su velivoli Yak - nelle versioni 52 biposto in tandem e 55 monoposto - alle più importanti manifestazioni aeree nazionali.



acquisito il brevetto presso l'aeroclub di Pescara. Ma il suo sogno era il jet.

E' entrato in Aeronautica Militare nel 1976, corso Sparviero III; conseguito il brevetto di pilota militare viene assegnato al 5° Stormo di Rimini. Durante la permanenza in Forza Armata, durata 16 anni, ha raggiunto le 2.200 ore di volo sull'F-104.

Nella sua carriera ha partecipato a competizioni di acrobazia molto importanti, sia nazionali sia internazionali; come accennato in precedenza è istruttore di volo acrobatico a motore e di aliante e, al suo attivo, ha oltre 16mila ore di volo e oltre 1.350 lanci col paracadute. Attualmente lavora presso l'AirOne come comandante istruttore.

Domenico Serafini, chiamato "Saburo", è leader nel volo di formazione in coppia e occupa la posizione di gregario di sinistra nel volo di formazione a tre. Ha conseguito la licenza di pilota privato nel 1982 con all'attivo 3.700 ore. Da allora ha esercitato la sua passione su diversi tipi di velivoli, dall'ultraleggero - con il quale ha totalizzato ben 2.000 ore di volo - all'aliante (di cui è istruttore), contando 600 ore di volo. Nel 1993 ha conseguito l'abilitazione al volo acrobatico partecipando a competizioni nazionali su CAP-10B.

Carlo Alberto Scopel, 40 anni, detto "Poppy", inizia a volare con gli ultraleggeri dal 1991 al 1993. Dopo un "break" all'estero torna a Fano nel 1999 dove, amico di Domenico, consegue il brevetto di pilota acrobatico e quello di paracadutista. Inizia poi a volare sullo Yak e acquisisce l'esperienza che oggi lo porta a occupare il ruolo di gregario destro all'interno del team. "Poppy" ha raggiunto le 300 ore di volo sullo Yak,

tre anni di addestramento intenso è pronto per la "vera" avventura di pilota con il team, e ora un grande compito lo aspetta.

Altri piloti del team sono Enzo Pacenti e Giuseppe Pierantoni.

Enzo, 50 anni, ha conseguito la licenza di pilota acrobatico nel 1985 e ha all'attivo 2.650 ore di volo. Istruttore di volo da diporto e sportivo, ha partecipato a gare acrobatiche nazionali dal 1987 al 1991 su CAP-10. Dal 1997 partecipa alle manifestazioni nazionali con lo spettacolare RV6.

Giuseppe, detto "Giuspiero", 56 anni, è da sempre appassionato di aviazione; inizia a volare nel 1999 e acquisisce il brevetto di pilota privato. Nello stesso anno conosce Carlo e Domenico e inizia a seguire il team prendendo la posizione del "backseater" durante le trasferte. Da allora brucia le tappe raggiungendo, in meno di due anni, le 200 ore di volo, consegue l'abilitazione al volo acrobatico con Mariani sul CAP-10 e, nel 2002, diventa membro permanente del team, mentre nel 2003 effettua il passaggio sullo Yak. Dopo l'abilitazione inizia il volo in formazione come gregario sinistro alternato. Il suo battesimo ufficiale avviene il 30 luglio 2006 con il sorvolo della città di Brunico.

Si può ben dire che questo team risulta composto da una compagnia di piloti davvero assortita: professioni ed esperienze di volo diverse, differenti percorsi di vita, ma tutti amalgamati nel crogiolo di una comune e sconfinata passione per il volo acrobatico.

Finora la pattuglia ha partecipato a circa 180 manifestazioni, di cui 21 solo nel 2007.

## Il programma di volo

Il programma di volo, che dura mediamente 17-20 minuti, prevede la realizzazione di numerose figure acrobatiche.

Dove possibile, viene effettuato il decollo in formazione con ingresso sulla display da sinistra rispetto al pubblico, a 45° in formazione a freccia con looping, subito seguito da un passaggio da destra - mostrando la parte ventrale degli aerei agli spettatori - sfogata di rientro, leader in volo rovescio con i gregari in ala con una virata a 360°.

Il leader si rimette dritto e la formazione si presenta di fronte al pubblico

per effettuare un incrocio mozzafiato prima di una nuova separazione.

La coppia prosegue il programma con un mezzo otto cubano, un loop e un nuovo incrocio, e di nuovo un mezzo otto cubano; poi un altro incrocio con successivo ricongiungimento per proporre il volo a specchio.

Terminata anche questa figura la coppia effettua un passaggio a bastone e di nuovo un loop in coppia.

A questo punto del programma viene svolta la foglia di quadrifoglio, interviene di nuovo il solista che in allontanamento incrocia la coppia.

Durante i necessari tempi morti, che permettono alla coppia i ricongiungimenti, è il solista che tiene impegnato il pubblico effettuando in sequenza vari looping, tonneau e fiesler.

Con la coppia di nuovo in posizione frontale, il solista esegue una serie di tonneau sull'asse pista e mentre la coppia disegna nel cielo un cuore il solista lo "trafigge".

Ulteriore ricongiungimento e altra apertura con un tonneau a botte seguito da una Schneider.

Il display volge al termine, gli aerei eseguono un loop in fila indiana e un passaggio di saluto con i fumogeni, a tettuccio aperto.

Lo spettacolo è terminato e, quando possibile, l'atterraggio viene effettuato in formazione.

Durante la stagione appena trascorsa "YakItalia" ha continuato a proporre i propri display con due o tre aerei ma, conferma Serafini, da quest'anno saranno presentate nuove figure, visto l'inserimento del quarto velivolo nella formazione.

### In volo con "YakItalia"

Nel corso della nostra breve visita Mariani, più volte, e con evidente tono canzonatorio, ha parlato del "suo" team, spiegando di come abbia "salvato" la vita a questi ragazzi che - scovati per strada, mentre tentavano di "saltellare" con aeroplani fatti con tubi e tela - ha "accolto" e portato sulla via del volo.

A questa affermazione sarcastica Serafini risponde che, in cambio, il team lo ha portato alla notorietà.

Questi atteggiamenti goliardici fanno sì che un'aria di allegria sia sempre presente all'interno del gruppo anche se - è da sottolineare - Serafini,



Pierantoni e Scopel hanno conseguito l'abilitazione al volo acrobatico proprio con Mariani.

Serafini, alla nostra richiesta di partecipare a un volo, risponde con un'ulteriore proposta: un volo acrobatico e uno dedicato alle riprese fotografiche con la flight dei quattro Yak al completo. Siamo decisamente fortunati.

Serafini organizza la sessione fotografica per la giornata stessa.

Ha previsto tutto, un'ora circa e gli Yak decollano puntuali; a seguire, dopo una quindicina di minuti, sotto l'attento sguardo del pilota, prendo posto sull'RV6: basta poco e siamo sul "pronti per il decollo".

Arriva l'"ok" ma - nemmeno il tempo di arrivare in quota - già vediamo la formazione che si appresta a sorvolare l'aeroporto.

Iniziamo le riprese mentre la formazione cambia assetto per agevolarle.

Anche Pacenti, da perfetto "jolly" della situazione, continua a variare posizione: sopra, sotto, di fianco. Arriviamo persino a perdere il contatto visivo per qualche secondo e, quando li rivediamo, ci sembra quasi di toccarli. Mariani è in volo rovescio in mezzo alla formazione, noi proseguiamo percorrendo un'immaginaria rotta a "biscotto", tra il mare e la terraferma. I 20 minuti dedicati alle riprese passano in un secondo, è già tempo di atterrare.

Dopo un'ora e mezza si svolge un nuovo briefing di 15 minuti circa.

E' giunto il momento atteso, si vola l'acrobatico. Indosso il paracadute mentre Serafini e gli altri piloti effettuano il controllo esterno del velivolo; solo allora ricevo l'"ok" per salire a

In queste pagine, non c'è che dire, il fotografo ha avuto modo di "apprezzare" da posizione privilegiata gran parte del programma di volo del team "YakItalia", vivendo pienamente l'emozione dell'acrobazia aerea.



bordo. Sotto l'attenta supervisione di Domenico prendo posto sullo Yak, rendendomi conto, con piacere, che l'abitacolo è ampio e spazioso, adatto per fotografare. Ho avuto altre opportunità di provare l'ebbrezza dei voli acrobatici, ma ogni volta è un'emozione nuova.

Nel frattempo il "mio" pilota è salito

volta con una variante: mentre "noi" gregari ci allarghiamo leggermente, Mariani - il leader - si posiziona in volo rovescio. A questo punto riprendiamo la posizione originaria, percorriamo l'asse pista ed eseguiamo una virata per effettuare un nuovo 360°.

Dopo il ricongiungimento, per posizionarci in un ipotetico "fronte al pubblico", con una brusca virata, il leader e i gregari si separano incrociandosi tra loro.

A questo punto perdo completamente di vista Mariani, mentre la coppia esegue in successione un mezzo otto cubano, un looping, un incrocio e un nuovo ricongiungimento.

Purtroppo devo fare una scelta, devo riuscire a fotografare al meglio,



al suo posto e ha iniziato i controlli incrociati. Arriva il via dalla torre, il motore ruggisce e lo Yak fa un balzo in avanti: effettuiamo un decollo in formazione, staccando le ruote dopo circa 200 m. Domenico mi avverte che non proveremo tutto il programma, ma solo alcune figure ripetute più volte.

La prima è la formazione a freccia, con gli aerei che mantengono una quota particolarmente bassa per permettere al pubblico di apprezzare la ridotta distanza che li separa.

La formazione si presenta con un angolo di 30° rispetto alla "display line", a una velocità di circa 280 km/h; arriviamo sino alla fine della pista, riesco a vedere il mare un attimo prima che Mariani "tiri" il primo looping (+3,5 g) al termine del quale eseguiamo un 360° per poi ricongiungere di nuovo ed effettuare un ulteriore passaggio, sta-

lasciando che le immagini parlino per me, di conseguenza non riesco a descrivere esattamente le manovre che eseguiamo, tutto scorre velocemente.

Improvvisamente mi trovo a testa in giù, è lo "specchio". Siamo veramente vicini all'altro Yak, per un attimo mi ritorna alla mente una scena del film *Top Gun*, però le fotografie che sto scattando da quella posizione non appartengono di certo alla finzione cinematografica ma alla realtà. Qualche secondo di "relax" sottosopra e torniamo in volo orizzontale per un nuovo looping in coppia, seguito dalla foglia di quadrifoglio, ed è proprio al termine di questa figura che "incrocia-mo" Mariani.

La sessione è quasi terminata, Serafini avverte che mancano ancora tre manovre.

In coppia svolgiamo il passaggio a

bastone con looping finale e poi ci separiamo da "Poppy" e "Giuspiero" per ritrovare una figura che ci è particolarmente cara: inseriamo i fumogeni e iniziamo a disegnare nel cielo il cuore che sarà "trafitto" dal leader.

Siamo praticamente alla conclusione; la formazione al completo si compatta a circa 200 piedi, la velocità è di circa 220 km/h.

Eseguiamo il passaggio di saluto (in questo caso a una troupe televisiva che sta riprendendo l'addestramento) con fumogeni inseriti e tettuccio aperto.

Dopo l'atterraggio, Serafini mi conferma che abbiamo "tirato" 5 g positivi e 2 negativi.

Prove come queste vengono svolte durante tutto il corso dell'anno, allo scopo di mantenere quella capacità di pilotaggio che solo la continua attività può garantire, perfezionando un programma completo e complesso.

Vale la pena di soffermarsi su un ultimo episodio che merita attenzione, e ci fa capire quanto il team sia legato ai propri sostenitori: Pacenti ha portato in volo un piccolo fan, ha circa dieci anni, è la prima volta che sale su un aereo e gli brillano gli occhi dalla felicità. Ci fermiamo a osservare il volo - naturalmente breve - domandandoci quali possano essere le sensazioni del bambino. Una volta a terra, sul suo viso traspare l'incredulità e l'emozione di essere stato lassù, questo è sicuramente un giorno che non dimenticherà mai. Ma un'altra sorpresa lo aspetta, una dedica che il team gli ha preparato per il suo primo tonneau.

Anche se il nostro "viaggio" alla scoperta di "YakItalia" è terminato vorremmo sottolineare ancora una volta il profondo rispetto e la stima che questi piloti hanno l'uno per l'altro.

Non meno apprezzabile è la vera e propria "apertura" che "YakItalia" ha verso le persone e gli appassionati del volo. Chiunque voglia assistere a un loro addestramento può contattarli all'indirizzo mail [info@yakitalia.it](mailto:info@yakitalia.it), o visitare il loro nuovo sito internet [www.yakitalia.it](http://www.yakitalia.it).

Per quanto riguarda i traguardi futuri del team, Serafini e Mariani non fanno certo mistero del prestigioso obiettivo che perseguono, ovvero quello di costituire una formazione di ben sette aeroplani. Ma ciò che, forse, più conta per loro è continuare a essere una delle realtà del panorama acrobatico italiano. □