



YELLOWYAK!



Alzi la mano chi non ha mai subito il fascino degli aerei "d'oltre cortina"! Linee a volte squadrate, ma aerodinamica dei profili allo stato dell'arte; materiali forse poco sofisticati, ma robustezza e solidità da vendere. E poi un sound dei motori, radiali così come coi cilindri in linea, che cattura immediatamente l'udito e... la cassa toracica! In seno ad HAG ve ne è oramai un certo numero costituito per la maggiore dagli Yak (ma sono presenti anche i Moravan Zlin con un secondo 526F Trener Master che si è recentemente aggiunto alla flotta). Su

queste pagine si è già parlato dello splendido Yak11 di Stefano Landi (VFR Aviation nr. 6, dicembre 2015 e VFR Aviation nr. 15 Settembre 2016) e prossimamente altre pagine verranno dedicate all'altrettanto affascinante Yak9 di Paolo Gavazzi. Ma questo mese ci concentriamo su un "classico" Yak-52 che veste un'inconueta livrea giallo overall: lo YellowYak di Marco Marziali. Costruito nel 1986 in Romania dalla Intreprinderea de avioane Ba-cau, poi diventata Aerostar s.a., ha nel numero di matricola 866703 gran parte della sua genealogia: 67° aereo-



Lo Yak fotografato a Cranfield ancora con la livrea bianca e le marche lituane

plano costruito nel 3° trimestre dell'86. Dalla fabbrica fu direttamente consegnato a un operatore sovietico dell'allora URSS, dove ha militato per i suoi primi 13 anni di vita. Nel '99, difatti, l'aereo passa in mani civili assumendo marche lituane (LY-AKX su una livrea completamente bianca) e approda tre anni dopo nel Regno Unito dove viene reimmatricolato (per questioni meramente burocratiche) G-BZTF; all'epoca della sua militanza in Unione Sovietica, l'aereo vestiva la classica livrea bianca con strisce rosse e codice di fusoliera DOSAAF 60. Dopo un primo e unico passaggio di mano in terra inglese, è stato utilizzato e mantenuto dallo stesso proprietario, assieme ad altri tre soci, per gli ultimi 11 anni senza mai cambiare di proprietà. Sino a quando, appunto, Marco lo ha acquistato, portato in Italia e basato sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio nel settembre del 2013 (è di quest'anno, invece, il passaggio dell'aereo sotto il registro aeronautico polacco con marche SP-YEY). Lo Yak-52 ha sicuramente delle inequivocabili peculiarità sia nei suoi impianti, che nel suo pilotaggio. Facciamocene raccontare dallo stesso Marco:

"Principale caratteristica meccanica di questi aerei Yakolev (così come di altri velivoli dell'Est), è l'impianto pneumatico di bordo che aziona la massa in moto, la frenata e i flap. Altra particolarità con cui il pilota deve immediatamente impraticarsi è il corretto e puntuale utilizzo dei flabelli olio/aria a salvaguardia delle corrette temperature di esercizio. Dal punto di vista del pilotaggio vero e proprio, invece, la massa in gioco e il tipo di flap presenti (due veri e propri grandi aerofreni che si abbassano a scacco dall'infradosso centrale), costringono a un circuito d'atterraggio per così dire un po' più alto e stretto dello standard. Con carrello e flap estesi, l'aereo ha bisogno di spazio e velocità per manovrare in maniera sicura, quindi in circuito il motore rimane generosamente "dentro". All'altro estremo, invece, sopra i 250 - 300 km/h e con almeno l'82% di potenza, lo Yak-52 fa tutta l'acrobazia che uno vuole! Per chi preferisce, invece, andare diritto, in crociera si viaggia a 230 km/h di indicata al 64% della potenza".

Marco, oltre a fare il pilota di linea per mestiere (attualmente su 777, ma con pregresse esperienze su 747 e 737, nonché istruttore di volo, trainer, pilota antincendio e anche specialista di line/base maintenance), ha una spiccata propensione al cosiddetto "saper mettere (bene!) le mani", tanto che ha realizzato alcune interes-



santi e proficue (specie in termini di peso) modifiche al suo YellowYak. Tra quanto fatto e quanto vorrà realizzare, ci sono: sostituzione del generatore originale russo da 10 kg (!) con uno della americana B&C Specialty Products da 35A da appena un paio di chili, così come la semplificazione dell'impianto elettrico in genere; sostituzione dei cavi candele con quelli in silicone e le stesse candele con quelle di tipo automobilistico, a tutto vantaggio dell'economicità, del più facile reperimento dei pezzi dell'accensione nel caso fosse necessario cambiare qualcosa e, quasi incredibile, il tutto costituente una modifica certificata da EASA; cinture di sicurezza Hooper Harness e interni rifatti in pelle; sostituzione delle vetrate; montaggio dell'impianto fumogeno; serbatoi carburante da sostituire con quelli in gomma (con notevole aumento dell'autonomia); e altre varie modifiche e accessori, soprattutto dedicati a componenti interni ed esterni da sostituire con identici in carbonio. Tutto ciò Marco lo sta realizzando mettendolo anche a disposizione di chi volesse usufruirne per semplificare la gestione del proprio Yak-52 e, soprattutto, alleggerirlo di una consistente quantità di chili (a breve sarà tutto disponibile sul suo sito web www.theyellowyak.com); ma se oltre a voler apportare ingegnose modifiche al vostro aereo siete anche in vena di volare indossando un casco assolutamente personalizzato, unico e custom, ancora una volta Marco fa al caso vostro: date un'occhiata qui www.cfhelmets.com!

Lo Yak 52 trasuda solidità anche dall'abitacolo, rustico e ben strumentato



Il logo YellowYak disegnato per Marco da Mauro Roder



Lo scorso anno Marco ha organizzato uno stage teorico/pratico (anche acrobatico) sullo Yak-52. Il tutor è stato Gennady Elfimov, probabilmente uno dei più esperti conoscitori e piloti di questo Yakolev

V EDIZIONE PREMIO "RACCONTI TRA LE NUVOLE"

Riparte l'ormai noto premio fotografico e letterario organizzato da HAG e Voci di Hangar con la collaborazione di VFR Aviation e della FISA (Fondazione Internazionale per lo Sviluppo Aeronautico). Trovate tutte le informazioni su www.raccontitralenuvole.it o potete richiederle contattando la Segreteria del Premio all'indirizzo raccontitralenuvole@gmail.com. Signori e signore, alle vostre penne e ai vostri obiettivi!

