

IN CINA CON IL PIONEER TEAM

Sta nascendo un nuovo sport dell'aria, forse il più spettacolare e apprezzato dal pubblico: l'acrobazia in formazione. Dal 29 aprile al 1 maggio dodici tra le migliori pattuglie civili da tutto il mondo sono state invitate dalla FAI per partecipare a quello che avrebbe dovuto essere il primo campionato del mondo di acrobazia in formazione, trasformato poi in Airshow

Paola Corte
ha collaborato
Mario Ferrante

L'evento si è tenuto all'aeroporto di Shangjie, in Cina, e ha partecipato per l'Italia il Team Pioneer, mentre Mario Ferrante, ex Frece Tricolori, è stato chiamato insieme a Andy Offer delle Red Arrows in giuria dalla CIVA, in qualità di esperto di acrobazia in formazione per aiutare a stabilire i criteri di giudizio dei voli. Ecco cosa ci ha detto: "Le formazioni dovevano volare in due programmi, come nelle normali competizioni di acrobazia: un programma classical da otto manovre, di cui cinque manovre obbli-

gatorie (loop, butterfly loop, quadrifoglio, wingover e schneider) e le altre tre a scelta, e un programma "signature". Nel classical a ogni manovra veniva associato un k factor e veniva dato un extra percentuale sul k factor per il numero di aeroplani oltre i primi due. Nel volo in formazione hai delle problematiche maggiori: un pilota da solo può permettersi di essere precisissimo, ed è solo quella la sua problematica. Il volo in formazione in più ha i problemi derivanti dal dover tenere compatta la formazione. Il capo forma-





(foto Bogdan Pop)

Shangjie HSJ, con spazi enormi e 2 km di pista, è considerato in Cina un aeroporto "minore"

tipo di aeroplano è corretta. Se hai un Xtreme o un Extra 300 puoi tentare di farlo più rotondo, e quindi puoi tener conto del fatto che hai un aeroplano più performante, per altri no. Poi bisogna valutare altri fattori, tipo se la formazione si è persa qualche gregario, se la manovra è stata centrata rispetto al pubblico o alla giuria".

Il freestyle delle formazioni

Il secondo programma è il freestyle, che loro chiamano "signature", di fatto il programma di display delle formazioni nelle manifestazioni, con manovre tipo split e altre ad aereo singolo. Per questo secondo programma i criteri di valutazione sono altri: si vede se il programma è bilanciato o no, se si dà troppa importanza alla formazione o alle manovre effettuate dagli aerei singoli, il centraggio e i riposizionamenti, la continuità, se è fluido o se ci sono interruzioni, e ovviamente la spettacolarità. Non ci sono k factor né fattori moltiplicatori. Questo in Cina è stato un esperimento, l'aver inserito nell'ambito di una giuria formata da giudici CIVA due esperti di formazione è servito per poter poi riformulare i criteri di judging per la prossima edizione. Bisognerà valutare i cavalli degli aeroplani, il numero e la capacità di tenere compatta la formazione. A seguito di questa prima esperienza a me e a Andy son stati chiesti dei consigli per standardizzare, anche perchè quello che abbiamo risposto alla CIVA è che stava facendo gareggiare una formazione di CAP 10 con una formazione di Xtreme, e quindi andava trovato il modo di non penalizzare nessuno. Non sono tanto i G che servono, perchè con l'acrobazia in formazione servono in genere più 4/5 G, e meno 1/-2 G, ma per fare manovre precise hai bisogno di tanti cavalli per farci stare più gregari possibile. A mio avviso andrebbe studiato un sistema ad handicap, come il golf. E veniamo ai voli veri e propri: le manovre previste nello sporting code tutti quanti sono riusciti a effettuarle, anche se alcuni sono stati penalizzati per la poca abitudine a collegare le manovre. I Blades o i Global Stars, che normalmente volano negli airshow, sanno come collegare le manovre. Gli

(foto Bogdan Pop)



Questa prima esperienza in Cina, anche se non valida come Campionato del Mondo, ha comunque fatto nascere ufficialmente lo sport dell'acrobazia in formazione

zione quindi ha determinate problematiche, i gregari ne hanno altre. È quello che abbiamo cercato di spiegare io e Andy Offer agli esperti della CIVA; i giudici che vengono dall'acrobazia ad aeroplano singolo ti dicono 'ah ok, loop o butterfly loop, non è rotondo'... e allora bisogna fargli capire che è normale che non venga tondo perché con una formazione di due CAP 10 devi prendere tanta energia, hai un aeroplano con solo 180 cavalli e per tenerti il gregario in ala sei costretto a ridurre all'apice della manovra, il raggio di virata dell'aeroplano si riduce e alla fine ti viene una "pera"; quindi non è sbagliata, anzi, con quel

Gli enormi e luminosi hangar hanno ospitato i 12 team acrobatici



Assolutamente perfetti gli inglesi "Blades" su Extra 300, i piloti provengono tutti dalle Red Arrows

(foto Leif Culpin)

ANBO, una formazione di 3 YAK 50 il cui leader è l'ex presidente della Lituania, hanno preso delle penalità "low" perché nell'eseguire le manovre si sono trovati un po' bassi e non hanno saputo gestire bene il collegamento e trovare l'energia tra una manovra e l'altra. Il Pioneer Team è andato molto bene ma, non avendo macchine acrobatiche, è stato valutato solamente per il signature. E non sono certo arrivati ultimi: hanno volato bene e sono stati premiati per il volo più romantico. Era molto caldo, 35°C, volavano con un aeroplano con 100 cavalli, non si sono viste grosse sbavature nel loro programma e hanno sorpreso tutti per aver proposto un programma molto armonioso, ben collegato, con quattro aeroplani che sono ovviamente molto limitati per certificazione e anche per performance.

I fantastici Blades e gli altri

In via informale posso dire che hanno vinto i Blades, gli Extra 300 inglesi, tutti piloti professionisti ex Red Arrows. Il team vola sempre in formazione e in stagione estiva fanno manifestazioni aeree, quindi si vede l'impronta della RAF ed è abbastanza netto il divario tra loro e gli altri. Mi è poi piaciuto molto il volo di due formazioni in particolare: i Raptors e i Captens. I primi, sudafricani, volano con RV7 e RV8, e veder volare quell'aeroplano in formazione è bello, puoi costruire un programma acrobatico e armonioso al tempo stesso. È un volo che, proprio per la mia deformazione professionale, si presta a fare un'acrobazia più simile a quella della scuola italiana delle Frece. L'altra esibizione che mi è piaciuta molto è stata quella dei Captens, una squadra di ex marito e moglie che, nonostante siano nella vita separati, volano

ancora assieme con due CAP 10, aeroplani molto limitati per volare in formazione. Il programma è stato proprio bello perché son riusciti a portare al limite l'aeroplano con un programma spettacolare, ben collegato e ben presentato. Il CAP 10 non accelera e non decelera col passo fisso, e loro l'hanno pilotato veramente bene.

Bravi e originali i Raptors sudafricani, su velivoli autocostruiti RV7 ed RV8



(foto Leif Culpin)



(foto Bogdan Pop)

Alcuni dei team partecipanti a questo primo evento sportivo

(foto Bogdan Pop)

La nostra Cina

Silvia Rappo

Dopo le 24 ore di viaggio a bordo di due 777 dall'Italia alla Cina, finalmente si vola davvero! Siamo entrati in hangar come bambini che hanno ritrovato il loro giocattolo nascosto in una scatola, è stato emozionante accarezzarlo nuovamente e tornare a volare dopo quasi tre mesi di stop forzato. I Pioneer sono stati montati e sono pronti per lo start-up, siamo la pattuglia con gli aerei più leggeri e con meno cavalli di tutti, ma abbiamo tanta grinta ed entusiasmo. L'aeroporto che ospita il 1° FAC Formation Aerobatic Championship in Cina è Shangjie HSJ, un aeroporto per così dire "minore", con 2 Km di pista asfaltata, vie di rullaggio, una torre di controllo nata in appena due mesi, tanti hangar nuovi e luminosi, una scuola di volo di AG e un importante club di paracadutismo con operativi 5 Antonov AN2. I giorni 26 e 27 aprile li abbiamo dedicati alla ripresa voli e agli allenamenti, mentre la cerimonia di apertura si è tenuta il 28 aprile con un fly past delle 12 pattuglie civili provenienti da tre diversi continenti; il briefing severo e impegnativo dell'organizzazione inglese ha dato un risultato eccellente. In serata l'organizzazione ha sorteggiato l'ordine

La presenza nel Pioneer Team di una pilota donna ha destato in Cina stupore e curiosità

(foto Bogdan Pop)



di apparizione dei team in gara (o meglio, in quella che doveva essere la gara) per le giornate ufficiali; il Pioneer Team, primo sorteggiato, ha avuto l'onore di aprire questo importante evento "battendo" la linea dei 330 ft, necessaria ai giudici, e colorando con la nostra bandiera i cieli della Cina. Purtroppo le autorità cinesi, a poche ore dall'inizio, hanno negato l'autorizzazione alla competizione e convertito l'evento in un Air show. Questa decisione ha impedito la pubblicazione dei risultati ufficiali della gara, ma non ha smorzato l'entusiasmo delle 12 pattuglie partecipanti, né il desiderio di eccellere. Il Pioneer Team si è distinto per l'unicità del programma, enfatizzata dalla bandiera tricolore, dai fuochi artificiali e dalla presenza di un pilota donna. Ebbene sì, in un Paese in cui l'aviazione civile è ancora poco sviluppata, una donna pilota attira l'attenzione dei giornalisti, delle televisioni e soprattutto del pubblico; un pubblico giovane, curioso, caloroso ed entusiasta, che ti regala quella soddisfazione e riconoscenza che purtroppo in Italia è ormai un lontano ricordo. Abbiamo "condiviso" il cielo con le migliori pattuglie civili, dimostrato serietà e professionalità, ricevendo un riconoscimento per "la display più romantica" grazie all'estro tipicamente italiano. Il Com.te Mario Ferrante, con la sua professionalità, discrezione e simpatia, ci ha affiancati in questa avventura: ha allietato il tempo libero con aneddoti e racconti di importanti esperienze di volo vissute, e vogliamo pubblicamente ringraziarlo per questa amicizia.

Il Pioneer Team, pur con aerei non acrobatici, ha vinto il premio per il display più romantico, colorando con il tricolore il cielo cinese

Che bella l'Italia!

Fuori dall'aeroporto, la prima sensazione che ho avuto è stata quella di un'aria "più pesante" da respirare, con un paesaggio caratterizzato da fitti grattacieli, grandi strade con un traffico comunque ordinato e caratterizzato da auto moderne e parecchi veicoli elettrici. La nostra guida ci ha spiegato che è ammesso un solo mezzo con motore a scoppio per famiglia, mentre non ci sono limiti per i mezzi elettrici. Pochi adulti parlano inglese, mentre tanti bambini ti sorprendono mentre fanno i traduttori per i propri genitori! Un popolo con usi e costumi lontani dai nostri, laborioso e soprattutto desideroso di raggiungere e superare l'Occidente. La nostra permanenza è durata dieci giorni, baciati dal sole e dal vento, con temperature molto elevate. Ci è stato permesso di sorvolare una piccola parte di Cina con le immense zone industriali e residenziali, le vaste risaie e le rigogliose colline. Questa Terra mi è rimasta nel cuore, ma quando sono tornata a Pordenone ho ricominciato a respirare l'aria di casa guardando i campi di colza ancora fioriti con lo sfondo delle Alpi, e mi sono detta: "quanto sei bella, Italia!".

Una bella immagine degli Yakovlevs, le difficoltà del volo in formazione sono state attentamente valutate dai giudici

(foto Bogdan Pop)

