

# SVETLANA KAPANINA



Si definisce ironicamente una “massaia”, non mastica una sola parola di inglese, ma da anni è al vertice dell’acrobazia mondiale: l’abbiamo incontrata a Montecarlo di Lucca e vi proponiamo il ritratto sorprendente di un vero anti personaggio

**G**li anni passano, ma la bellezza dai tratti marcati di Svetlana Kapanina rimane immutata, così come la sua incredibile semplicità: è difficile credere che una donna che da venti anni esatti gira il mondo con la nazionale russa di acrobazia, e che nel frattempo ha conquistato per sette volte il titolo mondiale, ancora arrossisca se le fai un complimento sulla sua carriera o sull’ultima performance ai WAC di Foligno. Svetlana è stata ospite d’onore all’incontro organizzato nello storico teatro settecentesco di Montecarlo di Lucca lo scorso 24 settembre da Marco Petroni, appassionato pilota che ricordiamo già come organizzatore dei raduni internazionali Grumman; l’occasione era quella di celebrare l’arte del volo acrobatico partendo da Armando de Dominicis, pilota nato a Montecarlo che volava con Caudron G3, che per primo eseguì un looping in Italia specializzandosi proprio in questa figura acrobatica e arrivando a stabilire un record con ben 26 looping consecutivi. Marco ha preso spunto da questa figura per tracciare una appassionante storia del volo che è arrivata proprio ai giorni nostri con la miglior pilota acrobatica di tutti i tempi. Un po’ a disagio nel suo abito elegante, ma è naturale per una che vive in tuta di volo e capelli al vento, Svetlana Kapanina si è raccontata con una semplicità disarmante, rivelando particolari ed episodi davvero inaspettati, che rendono ancora più incredibile la sua carriera.

## UNA GINNASTA NEL CIELO

Svetlana è nata nel Kazakistan in una zona dove c’era poco da fare se non studiare e fare sport, e sin da ragazzina pratica la ginnastica artistica. La vicinanza con l’aeroporto di Kurgan la fa sognare vedendo i paracadutisti e gli aerei, e inizia a volare nel 1988 dimostrando subito quel “quid” in più che la porta, appena tre anni dopo, a entrare nella nazionale russa di acrobazia aerea e a vincere quello stesso anno il titolo nazionale russo. Inizia da quel momento





1993: una giovanissima Svetlana all'inizio della sua carriera internazionale

Vittorio Fantozzi, sindaco di Montecarlo, consegna a un'emozionatissima Svetlana le chiavi della città



QUANDO IL LOOPING ERA UN AZZARDO

Armando De Dominicis, nato a Montecarlo di Lucca nel 1890, divenne pilota a soli 22 anni, frequentando la scuola di volo torinese di Mirafiori, e si specializzò poi in Francia presso la scuola di René Caudron, costruttore dei famosi aerei. Subito sposò l'arte nascente dell'acrobazia aerea, dalle scivolate alle virate accentuate, sino al looping che per primo eseguì in Italia nell'estate del 1914, all'inizio di una stagione di esibizioni acrobatiche effettuate in tutta la penisola, sino in Sicilia. Tornò poi in Francia e divenne collaudatore presso le industrie aeronautiche Blériot. In Italia De Dominicis effettuò le sue dimostrazioni acrobatiche con il Caudron G3, un biplano da ricognizione con formula sesquiplana (ala inferiore di piccole dimensioni) e coda bitrave, lento ma dalla grande manovrabilità, almeno nella sua seconda versione dotata di alettoni: il prototipo, infatti, che volò alla fine del 1913, si comandava sul rollio mediante lo svergolamento alare.



Il Caudron G3 era caratterizzato dalla coda bitrave e dalla piccola navicella per il pilota

sica in palestra e anche a casa, specie nei periodi che precedono le gare: due settimane prima l'allenamento è giornaliero e in questo devo molto a mio marito che è istruttore di arti marziali e che cura personalmente il mio training fisico. Ma vi devo confessare anche che con l'età ho un po' modificato il mio modo di fare acrobazia: da ragazza riuscivo a fermare il G-metro nei picchi di manovra a 12 g positivi e 10 g negativi, adesso non supero più i +10 e -9 perché imposto le figure più morbide nella fase di entrata e di raccordo, in questo sono un po' "invecchiata"

sono sempre nel mio cuore e a loro dedico ogni mio volo  
**Tuo marito non è preoccupato per te?**  
 Mio marito non è nel mondo del volo, come ho detto mi aiuta molto nella preparazione e qualche volta... sì, è un po' preoccupato; anche i miei due bambini, quando sono fuori per le gare, mi chiedono sempre al telefono "Mamma, ma quando torni?". Vedete, in realtà io sono una massaia, per la maggior parte del tempo mi occupo della casa, dei miei figli e di mio marito, mi alleno tutto sommato poco e quel che ottengo dunque va bene così...

**A quale figura di pilota ti sei ispirata?**  
 Non voglio fare nessun nome, ma ricordo con molto affetto il mio istruttore, quello che mi ha insegnato a volare e a fare le prime manovre acrobatiche; ricordo con grande affetto anche alcuni colleghi della nazionale russa e alcuni piloti di altri paesi che ho conosciuto sui campi di gara e che oggi non ci sono più:

**E quando ti capita di volare su aerei pilotati da altri?**  
 Svetlana si scioglie in un sorriso: "A volte sono un po' critica, specie quando prendo voli di linea. Ad esempio, per venire qui ho preso un volo da Mosca a Zurigo, e poi uno da Zurigo a Pisa, e in entrambi i casi in atterraggio i piloti hanno preso due botte così forti che ho pensato... no, meglio che non lo dico..."

QUESTA, POI!

**Svetlana, ti sei mai trovata in difficoltà o in emergenza?**  
 Emergenze piccole e grandi ce ne sono state, come è normale che sia, l'essenziale è essere preparati ad affrontarle. In particolare ricordo un episodio molto impegnativo: dopo un volo di allenamento mi presento in atterraggio, riduco motore e mi accorgo che la barra è bloccata e non posso cabrare per mettere l'aereo su tre punti; in quel momento ricordo anche di aver tolto dal sedile una rondella mentre salivo e che l'aereo era appena stato in manutenzione. Ho dato motore, sono salita pian piano in quota con la barra che si bloccava se appena provavo a cabrare; ho messo l'aereo in rovescio, barra avanti e ho sentito il "toc" di un bullone che cadeva sul tettuccio. L'ho preso, la barra era sbloccata e sono atterrata...

**2007: Svetlana in decollo all'Ain Air show negli Emirati Arabi**  
 una carriera che non conosce ostacoli e che in venti anni esatti la porta ad essere per sette volte campionessa mondiale, per due volte campionessa europea e per due volte vincitrice dei World Air Games. La Federazione Aeronautica Internazionale le assegna due Gold Medal, una delle quali decisamente "impegnativa", come "migliore pilota del secolo". Si ha l'impressione, sentendola parlare, che per lei

l'acrobazia sia qualcosa di assolutamente naturale, che tutto sia facile e forse è davvero così, se pensate che è stata campionessa mondiale nel 1996, 1998, 2001, 2003, 2005, 2007 e 2011, e nel frattempo è riuscita anche ad avere due figli. Ma le vere sorprese vengono nel question time, rispondendo alle domande del pubblico che iniziano timidamente e poi quasi non si fermano più; ne viene fuori il ritratto di una campionessa che fa dell'umiltà e della semplicità la sua grandezza:

**Quante ore ti alleni per ottenere questi risultati?**  
 Da un paio di anni finalmente riesco ad allenarmi un po' di più, e il motivo è solo quello dei costi: per molti anni il budget del governo per la squadra mi consentiva di fare 7 ore di allenamento, adesso arrivo anche a 20 ore al mese?  
 No, venti ore all'anno, pensate che quest'anno sono andata alla mia prima gara internazionale con solo tre ore di allenamento, veramente poche... ma ho vinto.  
**Perché nei video si vede che pi-**

**lotti con due mani?**  
 Dovreste provare a pilotare un Sukhoi 26M3! È un aereo fantastico, apprezzato da molti piloti acrobatici in tutto il mondo, ma è un aereo progettato per gli uomini: anche se il braccio di leva della barra è lungo, gli sforzi di comando sul roll sono enormi quando la rotazione deve essere massimale, e nei frullini e nelle figure combinate se non faccio così l'aereo non gira come dovrebbe; quindi, mi sono abituata a pilotare con due mani nelle fasi più violente delle manovre quando il gas è a battuta. Ho provato gli aerei della nazionale francese, sono un altro mondo, leggeri nel comando e scattanti nella risposta, davvero facili da pilotare, ma alla fine nelle gare vinciamo noi!  
**Come fai a reggere accelerazioni così forti da tanti anni?**  
 Faccio molta preparazione fi-