

COME SI PREPARANO I PILOTI

ALLENARE IL COLLO (E LA MENTE)

L'incremento delle velocità e delle accelerazioni laterali in curva comporta uno stress supplementare per i piloti, che devono prepararsi adeguatamente. «Una volta», spiega il dottor Riccardo Ceccarelli, presente in F1 dal 1989 e ideatore di Formula Medicine, la struttura di Capezzano Pianore (LU) nella quale sono transitati, tra gli altri, 75 driver di F1, «le monoposto erano molto più "fisiche" e a risentirne erano soprattutto le braccia; oggi, invece, la parte più sollecitata è il collo che, quando si raggiungono i 5 g, è sottoposto a una forza equivalente a 25 kg». Per far fronte a questi sforzi, i piloti svolgono allenamenti specifici con elastici, raggiungendo i valori di punta, per poi ridurli e aumentarli di nuovo; a questo si aggiungono esercizi mirati per l'addome, i muscoli lombari e il bacino. Poi, c'è il cuore. In gara, sono state registrate frequenze cardiache superiori ai 180 battiti al minuto: come prepararsi a sostenerle? «In due modi», risponde Ceccarelli, «ovvero sia con attività di resistenza, come la bicicletta, sia con un adeguato training mentale, che consente di evitare sprechi di energie e tensioni muscolari eccessive». Ed è questo il punto più innovativo: Formula Medicine ha messo a punto una serie di test, ai quali per la prima volta ci ha permesso di partecipare insieme con il pilota dell'Alfa Romeo-Sauber Marcus Ericsson (nella foto sopra a destra e, sotto, in compagnia di Mario Isola, responsabile del motorsport della [Pirelli](#)), studiati per esercitare il cervello dei piloti a focalizzare l'attenzione sui compiti essenziali della guida, conservando al tempo stesso l'energia mentale necessaria per governare tutte le altre operazioni alle quali sono oggi chiamati (settaggi sul

volante, comunicazioni con i box ecc.). Alla definizione dei software ha contribuito la [Pirelli](#), introducendo la delicata gestione del degrado dei pneumatici, differente a seconda del tipo di miscela utilizzato. Così un elettroencefalogramma consente di misurare il livello di attenzione dedicato dal pilota al suo compito principale (la guida) e l'eventuale disturbo creato da elementi esterni: pensieri personali, ma anche processi decisionali, come quello relativo all'effettuazione di un pit stop o meno, da definire nell'arco di soli due secondi. «La differenza tra i piloti professionisti e un guidatore qualsiasi», conclude Ceccarelli, «non riguarda i tempi di reazione, che possono essere simili, ma la capacità di essere multitasking e di svolgere senza sforzo diverse operazioni, restando concentrati su quella essenziale».

