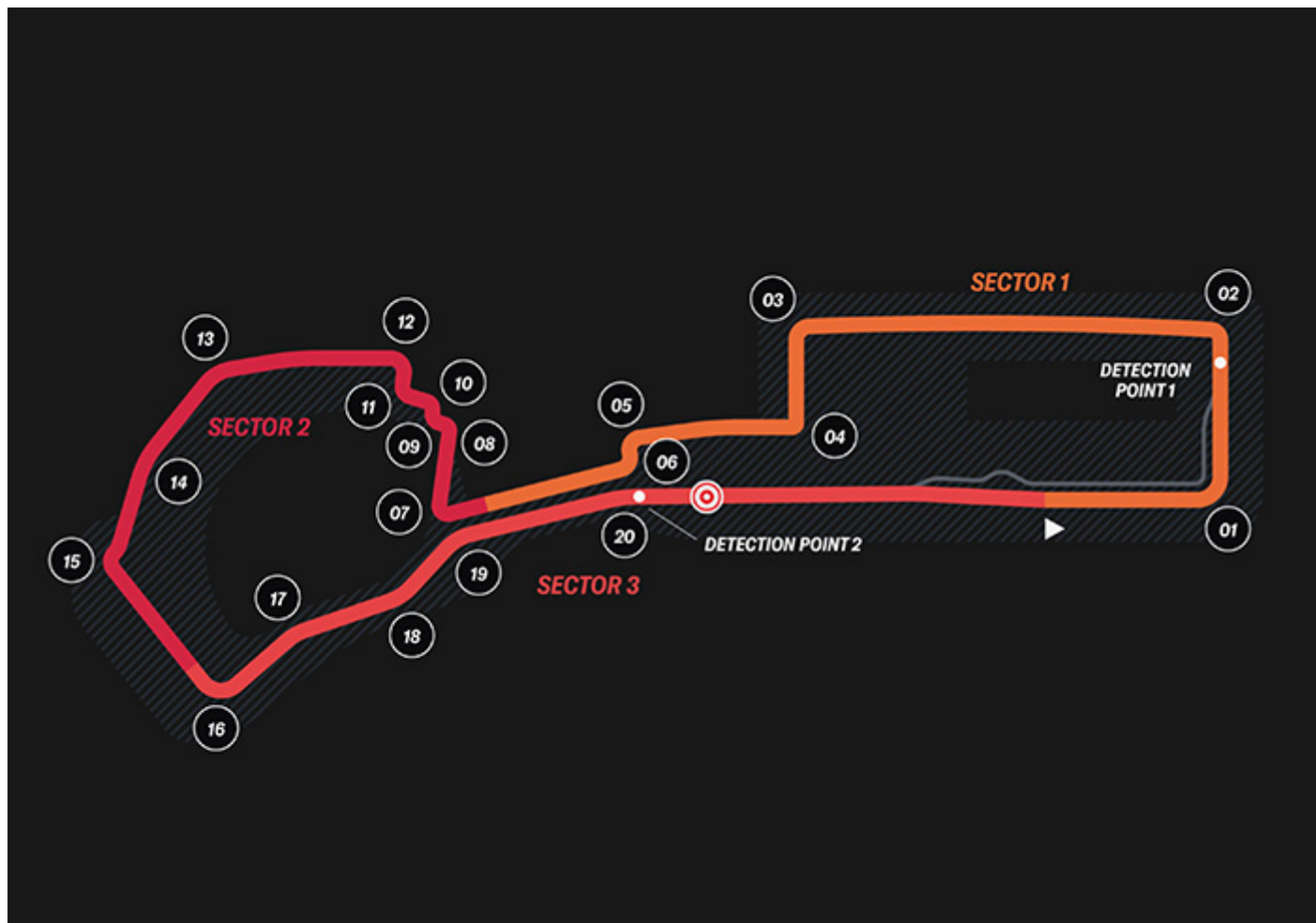




GRAN PREMIO D'AZERBAIGIAN

BAKU CITY CIRCUIT



A BAKU PER CONTINUARE IL BUON MOMENTO DI FORMA

Maranello, 11 settembre 2024 – La Scuderia Ferrari HP è pronta per l'ultima gara in territorio europeo del Mondiale di Formula 1. Si corre nel lontano Azerbaigian, su una pista unica per tante caratteristiche, il Baku City Circuit. Le vetture passeranno sotto l'iconica rocca nella città vecchia e sfrecceranno sui lunghissimi rettilinei che hanno reso questo tracciato cittadino uno dei più amati dagli appassionati, che si aspettano i consueti esaltanti duelli.

La pista. Lungo poco più di sei chilometri, il tracciato è quanto mai completo, con frenate impegnative, curve a 90 gradi e chicane che

mettono in particolare luce le capacità dei piloti. Il tratto rettilineo che va dalla curva 16 alla 1 misura oltre due chilometri ed è solitamente teatro delle azioni più importanti di gara, con i piloti in scia l'uno dell'altro a più di 320 km/h. Dalla curva 4 alla 12 occorre invece uno stile di guida che ricorda più un tradizionale circuito cittadino, con barriere da sfiorare e curve ad angolo retto, inclusa quella verso sinistra sotto la celebre torre antica dove passa solo una vettura per volta.

Meteo, pneumatici e strategia. Il Gran Premio di questo fine settimana dovrebbe svolgersi sotto un sole splendente ma, specie con l'arrivo dell'autunno, c'è sempre la possibilità che arrivino forti venti dal Mar Nero che possono complicare di molto il lavoro dei piloti, specie in frenata. Anche improvvisi acquazzoni non sono categoricamente da escludere, ma al momento le previsioni del tempo non li contemplan. A livello di scelta delle gomme, in passato la migliore strategia per la gara è stata quella di partire con pneumatici Medium prima di fermarsi ai box una sola volta per un set di Hard con cui andare fino in fondo. Le alte probabilità di ingresso della Safety Car consigliano comunque di tenere sempre da parte un set di Soft nel caso in cui, come qualche anno fa, la gara si riducesse a una sprint di una manciata di giri.

Programma. Il Gran Premio dell'Azerbaijan adotta il formato di weekend tradizionale, con tre sessioni di prove libere – FP1 ed FP2 il venerdì alle 13.30 e 17 ora locale (11.30 e 15 CEST); FP3 il sabato alle 12.30 (10.30 CEST) – seguite dalle qualifiche di sabato pomeriggio alle 16 (14 CEST) e la gara da 51 giri domenica alle 15 (13 CEST).

“








La pista cittadina di Baku unisce tratti molto veloci a sezioni particolarmente tortuose ed è unica nel suo genere. Storicamente siamo sempre stati piuttosto competitivi su quel tracciato, il morale dopo la vittoria di Monza è alto e siamo determinati a mantenere l'attuale stato di forma anche se, ancora una volta, ci aspettiamo una lotta molto serrata tra le prime quattro squadre. Dico spesso che è importante che ci concentriamo su noi stessi e sono convinto che questo sia l'approccio giusto, perché abbiamo assistito a cambiamenti enormi nelle gerarchie tra le squadre rispetto alla prima parte della stagione. La nostra vittoria in Italia dimostra che il modo in cui si

affronta il fine settimana da venerdì a domenica può giocare un ruolo tanto importante quanto il livello di prestazione della vettura, quindi con Charles e Carlos punteremo ancora una volta a eseguire tutto alla perfezione a Baku, per provare e portare a casa un altro risultato importante per la squadra.







Fred Vasseur

Team Principal Scuderia Ferrari HP

FERRARI STATS

	GP disputati	1090
	Stagioni in F1	75
	Debutto	Monaco 1950 (A. Ascari 2°; R. Sommer 4°; L. Villoresi rit)
	Vittorie	246 (22,57%)
	Pole position	251 (23,03%)
	Giri più veloci	262 (24,04%)
	Podi totali	820 (25,08%)

FERRARI STATS GRAN PREMI AL BAKU CITY CIRCUIT

	GP disputati	7
	Debutto	GP d'Europa 2016 (S. Vettel 2°; K. Räikkönen 4°)
	Vittorie	0
	Pole position	4 (57,14%)
	Giri più veloci	2 (28,57%)
	Podi totali	4 (19,05%)



GRAN PREMIO D'AZERBAIGIAN: NUMERI E CURIOSITÀ

4. I principali bazaar della città di Baku. Il più famoso è lo **Yashil Bazaar** (in azero "mercato verde"), il più grande punto di approvvigionamento alimentare della capitale, ricco di frutta e verdura biologica, erbe e spezie, noci e frutta secca, succhi di frutta, composte e marmellate, nonché prelibatezze locali come caviale e zafferano. Passeggiare di corsia in corsia permette di sperimentare un mondo di sapori e aromi provenienti da diversi angoli del Paese. È uno dei luoghi più popolari tra i locali come tra i turisti. I venditori sono lieti di aiutare negli acquisti e non si tirano indietro quando si tratta di offrire un assaggio. Gli altri sono lo **Sharq Bazaar** (mercato est), il **Teze Bazaar** (mercato nuovo) e l'**8 Kilometre Bazaar**.

15. Le piste differenti sulle quali **Charles Leclerc** ha conquistato le sue **25 pole position in Formula 1**. Tre i circuiti sui quali il monegasco ha centrato tre volte il miglior tempo in qualifica: **Monte Carlo, Spa-Francorchamps e Baku**. Charles è scattato due volte in pole a **Sakhir, Monza, Singapore e Città del Messico** e una a **Spielberg, Sochi, Melbourne, Miami, Barcellona, Le Castellet, Austin e Las Vegas**.

18. I territori che facevano parte dell'unione sovietica e sono diventati indipendenti o semi-indipendenti. Tra questi c'è ovviamente l'Azerbaigian. Gli altri sono Armenia, Bielorussia, Estonia, Georgia, Kazakistan, Kirghizistan, Lettonia, Lituania, Moldavia, Russia, Tagikistan, Turkmenistan, Ucraina e Uzbekistan. Ci sono inoltre tre stati separatisti, a riconoscimento limitato ma di fatto indipendenti. Si tratta della Transnistria (separatista dalla Moldavia), dell'Abcazia e dell'Ossezia del Sud (entrambi separatisti dalla Georgia).

1411. L'anno di costruzione del Palazzo degli Shirvanshah, il più importante monumento dell'Azerbaigian, situato nella Città Vecchia di Baku. La struttura comprende gli edifici del Divanhane, una tomba a volta, una moschea con minareto, il mausoleo di Seyid Yahya Bakuvi, la porta di Murad, una cisterna e i resti delle terme. Il palazzo è rappresentato nel recto delle banconote da dieci manat. La dinastia Shirvanshah sotto il regno di Ibrahim I, trasferì la sua capitale da Shemakha a Baku e commissionò la costruzione del palazzo.

1960. L'anno in cui è stata inaugurata la cosiddetta "Little Venice" sul lungomare di Baku. È formata da due isole grandi e da diverse più piccole, collegate da ponti di pietra decorativi, e si possono persino vedere delle gondole che viaggiano lungo i canali. Negli anni furono costruiti il caffè Mirvari, il parco acquatico Piccola Venezia, il cinema Bahar e tanti altri negozi. I ristoranti situati nelle isole offrono cibi di diverse cucine, compresi gustosi piatti azeri.

APPROFONDIMENTO: LA PREPARAZIONE ATLETICA DEI PILOTI

A TU PER TU CON ANDREA FERRARI E PIERLUIGI DELLA BONA,
PREPARATORI ATLETICI DI CHARLES LECLERC E CARLOS SAINZ

La preparazione dei piloti di Formula 1 è uno degli aspetti chiave del loro successo in pista. La massima categoria dell'automobilismo

sportivo richiede non solo un altissimo livello di abilità tecnica, ma anche una resistenza fisica e mentale straordinaria. Al fianco dei piloti, lavora dunque un team di esperti che li guida attraverso intense sessioni di allenamento, terapie di recupero e una costante gestione della salute in generale, a cominciare dall'alimentazione. Andrea Ferrari con Charles Leclerc e Pierluigi Della Bona con Carlos Sainz, lavorano a stretto contatto per aiutarli a mantenere il massimo livello di prestazione per tutta la stagione e a preparare in modo dedicato le più impegnative, tra le quali c'è sicuramente il Gran Premio di Singapore, la seconda delle due gare in programma nei prossimi due weekend.

Quali sono le aree di focus su cui strutturi la preparazione del tuo pilota?

AF. Come in ogni sport, la preparazione atletica di un pilota si basa su due aree principali: capacità condizionali e coordinative. Particolare attenzione viene inoltre rivolta agli aspetti più rilevanti per l'automobilismo e alle specifiche esigenze del pilota. Non va trascurato il lavoro cognitivo, come ad esempio il miglioramento dei tempi di reazione e la gestione dell'ansia da prestazione.

PDB. Lavoriamo sulle aree di condizione e le aree cognitive. Quelle di condizione sono quelle che noi esprimiamo attraverso la forza, la resistenza e la mobilità articolare, chiamata flessibilità. Le aree di capacità cognitiva sono un po' più difficili da allenare e da migliorare, ma devono essere preparate costantemente nel corso del processo di preparazione di un pilota. Sono i riflessi, la rapidità di esecuzione e l'adattamento ad un qualsiasi stimolo esterno. A quelle velocità i riflessi, la rapidità di esecuzione e l'adattamento a un qualsiasi stimolo esterno possono fare la differenza ed è essere in grado di rispondere più velocemente di altri. La concentrazione viene allenata abbinando i due tipi di capacità. Si cerca di stressare il pilota facendolo correre, abbinando allo stesso tempo degli esercizi che sollecitano i riflessi che vanno a stimolare la rapidità di pensiero e concentrazione.

Come si allena un pilota off-track e on-track?

AF. La maggior parte del lavoro di preparazione si svolge off-track, quando c'è più tempo per dedicarsi a un allenamento approfondito e mirato. Questo approccio permette di lavorare in modo più dettagliato su tutti gli aspetti della performance del pilota. On-track, invece, l'attività è incentrata sulla "rifinitura", un lavoro di precisione che punta a eliminare ogni possibile distrazione, consentendo al pilota di focalizzarsi completamente sulla guida. Oltre a questo, in pista si eseguono anche sessioni specifiche in funzione del pilotaggio, come esercizi di attivazione fisica e cognitiva, e sessioni di recupero, come massaggi, sedute di pre-cooling e recovery.

PDB. On-track, la mattina viene solitamente effettuata una sessione di

30 minuti di stretching, mobilità e leggera attivazione del corsetto addominale, per poi avere 10-12 minuti di attivazione vera e propria prima di ogni sessione in cui si abbina un lavoro globale: muscolare, mentale e sulla prontezza dei riflessi. Off-track viene svolto un tipo di allenamento più robusto, che prevede tanta palestra, tanta bici, attività di resistenza alla forza, di resistenza cardiovascolare e allenamenti specifici per collo e addome. Ad esempio, per Carlos, il lavoro che era stato svolto sul core è stato di vitale importanza per l'operazione di appendicite che ha subito quest'anno. Sempre off-track, oltre al simulatore, non devono mai mancare anche lavori più light sulla mobilità, allungamento muscolare, allenamenti volti a riguardare i riflessi, rapidità e le varie capacità cognitive.

Oltre alla preparazione pre-gara, ci sono anche delle sessioni di "recovery"? Di cosa si tratta?

AF. Le sessioni di "recovery" mirano soprattutto a ripristinare rapidamente la condizione fisica del pilota dopo lo sforzo intenso, cercando di ottimizzare il più possibile i tempi di recupero. Questo processo include diverse componenti essenziali, come sedute di massaggio per alleviare la tensione muscolare e promuovere la circolazione, un'alimentazione bilanciata e mirata a reintegrare le energie spese, e un adeguato riposo notturno per favorire la rigenerazione fisica e mentale. Inoltre, si integrano trattamenti di fisioterapia e allenamenti a basso impatto, studiati appositamente per continuare a mantenere l'attività fisica senza aggiungere ulteriore stress al corpo. Queste pratiche combinate assicurano che il pilota possa recuperare al meglio, pronto per affrontare nuove sfide.

PDB. Ci sono vari tipi di recupero: quello alimentare, quello che riguarda l'idratazione e quello fisico. Dal punto di vista alimentare, il pilota deve essere allenato a saper bere per reintegrare i liquidi che perde e deve ricevere un introito proteico di zuccheri mescolati con latte o yogurt dopo ogni sessione. Dal punto di vista fisico nei massaggi ci si focalizza soprattutto sul collo e la zona lombare, poi facciamo mobilità e stretching perché avere una buona flessibilità e plasticità muscolare consente di sentire meno dolore. In aggiunta, soprattutto nelle gare più calde, si hanno sessioni di vera e propria recovery con acqua ghiacciata, perché andare in cooling è una delle situazioni migliori per vascolarizzare meglio il muscolo e tutto l'apparato cardiovascolare.

L'alimentazione del pilota ha altrettanta importanza: com'è strutturata e quanto è rigida in relazione al mantenimento del peso forma?

AF. L'alimentazione è un aspetto cruciale sia per ottimizzare la performance che per migliorare il recupero. È importante che il pilota mantenga un peso costante durante l'intero campionato e nel corso

dei weekend di gara, minimizzando le oscillazioni. Il lavoro sull'alimentazione viene sviluppato in collaborazione con un biologo nutrizionista. È fondamentale l'interscambio diretto e continuo tra il pilota e i professionisti, in quanto da un lato si cerca di adattare il piano alle preferenze e gusti del pilota, ma dall'altro il piano viene strutturato soprattutto in base alle esigenze energetiche e alla limitazione delle oscillazioni di peso. Quindi, è fondamentale dare al pilota tutte le energie di cui ha bisogno, ma allo stesso tempo controllare le quantità e le tipologie di alimenti così da aiutarlo a mantenere e controllare il peso.

PDB. A mio parere l'alimentazione vale tanto quanto la forza fisica e mentale, e forse addirittura prima della preparazione atletica. Ritengo di vitale importanza abituare il pilota a saper mangiare. La sua dieta è come quella di un qualsiasi atleta, in cui l'introito proteico la fa da protagonista, senza però dimenticare tutti gli altri fattori nutrienti come gli zuccheri, carboidrati e grassi saturi. In particolare, è una dieta che pone attenzione ai sali minerali e alle vitamine, anche a livello di supplemento alla nutrizione tramite integratori. Possiamo contare su una squadra di professionisti e per quanto riguarda la nutrizione, io e Carlos siamo seguiti dal dietista Andrea Masullo con il quale a inizio anno viene concordata una dieta basata sulle necessità e i gusti del pilota, che poi seguiamo insieme on-track e a Maranello.

Quali sono le gare più delicate e perché?

AF. Tra tutte, sicuramente le gare più delicate e difficili sono quelle in cui le condizioni atmosferiche estreme incidono significativamente sulla performance del pilota. Parlo quindi di gare molto calde ed estremamente umide, come ad esempio Singapore o Qatar lo scorso anno. Un altro gruppo di gare che secondo me sono difficili da gestire sono quelle in cui il fuso orario è importante e ci sono molte ore di differenza con l'Italia. Qui, la gestione del sonno diventa cruciale perché la privazione di sonno può avere un impatto rilevante sulla prestazione del pilota e quindi si cerca il più possibile di adeguare maggiormente la preparazione per affrontare anche queste sfide.

PDB. Sono convinto che ogni gara abbia un proprio coefficiente di delicatezza: noi dobbiamo essere pronti alle richieste di ogni pista. Il pilota è abituato a guidare per un massimo di due ore, dopodiché ci sono piste più lunghe e piste più corte, gare più calde e umide di altre. Nelle piste molto lunghe dove non ci sono troppi carichi gravitazionali, non è tanto la fisicità intesa come forza fisica che la fa da padrona, lo è molto di più la concentrazione. In piste più corte dove i carichi gravitazionali a livello del core e dell'addome sono altissimi, oltre alla concentrazione, da un punto di vista fisico la forza muscolare è quella che guida.

Come si gestiscono i radicali cambi di fuso orario cui i piloti sono sottoposti?

AF. Il fuso orario rende alcune gare più difficili da gestire e bisogna organizzarsi in modo tale che il pilota abbia la giusta quantità di riposo. Prima di iniziare la stagione, durante il periodo di off-season, si studia attentamente la pianificazione dei voli con il dipartimento Logistica della Scuderia Ferrari HP. Nei viaggi più lunghi si pone molta attenzione su alimentazione e idratazione, evitando anche troppa esposizione a fonti luminose di pc e schermi.

PDB. La cosa principale è il riposo pre, durante e post fuso orario. La fortuna di poter collaborare con Med-Ex, Health partner di Scuderia Ferrari HP, è quella di poter contare su un'equipe ampia e preparata, della quale fa anche parte un neurologo che aiuta molto soprattutto su questo tema. Ci sono alcune tecniche per poter gestire lunghi viaggi e fusi orari: avere una maggiore esposizione solare, cercando di abituarsi a quello che è il fuso orario già dal viaggio; leggere un libro, cercando di evitare il più possibile le luci blu di computer e telefoni; idratarsi; mangiare seguendo il più possibile il ritmo orario di destinazione; l'utilizzo di supplementi come la melatonina per tutta la durata del viaggio così da abituarsi al fuso orario e poi riabituarsi al ritmo solito una volta rientrati.

Quanto aggiornamento continui a fare a livello di metodologie? Quanto è importante aggiornarsi?

AF. Mantenersi sempre aggiornati è fondamentale: vengono costantemente pubblicate nuove ricerche e studi che portano allo sviluppo di nuove metodologie. Anche la tecnologia che utilizziamo è in continua evoluzione, e ciò rende indispensabile la necessità di rimanere al passo con i progressi. Il fatto di essere anche un insegnante universitario mi offre inoltre l'opportunità di accedere a un'ampia gamma di informazioni, a livello di studi e in ambito tecnologico, permettendomi di integrare queste conoscenze nella pratica professionale.

PDB. L'aggiornamento in qualsiasi tipo di lavoro è fondamentale. In Med-Ex abbiamo giornate dedicate e grazie alla supervisione di medici specializzati, come Fred Fernando e Alessandro Biffi, posso collaborare con molti medici dello sport: fisiatri, ortopedici, cardiologi, ma anche con altri fisioterapisti e preparatori atletici. Ritengo molto importante anche curare le varie tipologie di allenamenti che il pilota svolge. Per un bene fisiologico, si cercano metodi di allenamento per cercare di staccare da quella che è la routine, anche passeggiate in giro per le città che si visitano, partite di padel, di tennis o calcio a 7 sono utili, quest'ultima anche come attività di team building.

Tu alleni il pilota, ma alleni anche te stesso? Come?

AF. Certamente, mi sono avvicinato a questi studi perché ho la passione per lo sport e quindi mi alleno volentieri, senza che questo possa essere un peso o un ostacolo. Ad esempio, sfrutto la mia preparazione per alimentare la mia forte passione per il triathlon, sia con sessioni non competitive che prendendo parte a vere e proprie gare.

PDB. Ho sempre pensato, specie quando lavoravo con piloti più giovani, che se voglio che l'atleta mi segua io devo essere un esempio, quindi mi alleno tanto quanto loro, se non un po' di più. Lo faccio perché Carlos, come gli altri piloti, fa uno sport nel quale ci sono delle sollecitazioni, delle forze che vanno oltre quelle della quotidianità, quindi sono più forti di noi mediamente. Come mi alleno? Un po' di triathlon, un po' di crossfit, qualche percorso sulle lunghe distanze, un po' di snorkeling. Diciamo che faccio molti sport ma questi sono stati sempre i miei preferiti. Tra loro ovviamente c'è anche il calcio, sport che ho praticato per 26 anni.

Profilo

Andrea Ferrari

Nazionalità: Italia

Nato a 28/05/1978

A Viareggio (Lucca)

Pierluigi Della Bona

Nazionalità: Italia

Nato a 31/07/1993

Ad Alatri (Frosinone)

*Da questo link è possibile scaricare immagini in alta risoluzione di
Andrea Ferrari e Pierluigi Della Bona <https://we.tl/t-bdDocE9dKw>*



versione online

Questa è una email generata automaticamente, non è possibile rispondere.
Se non vuoi più ricevere queste comunicazioni, clicca qui.

SCUDERIA FERRARI
FERRARI STYLE

Scuderia Ferrari Press Office
email: ScuderiaFerrariPressOffice@ferrari.com • telefono: +39 0536.949450 • fax: +39 0536.949049

Copyright 2024 - Tutti i diritti sono riservati