

► LIFE ACTION

MICHELE PIRRO

L'eroe invisibile della MotoGP

DURANTE LO SCORSO GRAN PREMIO DI SAN MARINO E DELLA RIVIERA DI RIMINI, IN CUI LA DUCATI DI ANDREA DOVIZIOSO HA DOMINATO E VINTO LA MOTOGP, MEN'S HEALTH HA AVUTO IL PIACERE DI INCONTRARE E CONOSCERE IL GIOVANE COLLAUDATORE DUCATI MICHELE PIRRO CHE HA PARTECIPATO AL GRAN PREMIO COME WILD CARD. LUI È IL RITRATTO PERFETTO DELL'EROE ANONIMO PERCHÉ, ANCHE SE NON È UNA STAR IN LOTTA PER IL TITOLO, HA UN RUOLO FONDAMENTALE PER LO SVILUPPO TECNICO DELLE MOTO CHE CAVALCANO I PILOTI UFFICIALI CHE COMBATTONO PER DIVENTARE CAMPIONI DEL MONDO

TESTO E FOTO DI VICTOR VENTURELLI

Al Mugello quest'anno sei stato protagonista di un grave incidente. Come hai superato quel momento a livello fisico e riabilitativo?

L'incidente del Mugello è stato "importante" perché è avvenuto ad altissima velocità. Dal punto di vista fisico ho avuto una lussazione della spalla e mi si è staccato il tendine. Purtroppo poi durante il riposizionamento della spalla si è verificata una piccola frattura. I dottori mi hanno consigliato di operarmi subito ma, per non perdere tutta la stagione, ho aspettato e ho cercato di recuperare con lunghi e faticosi allenamenti, cercando di compensare con la muscolatura la debolezza della spalla. Ma il tendine causava comunque problemi: ho faticato e sofferto tanto per mia volontà, anche se sapevo che

l'operazione era la soluzione più adeguata da adottare subito.

Essere al fianco di piloti come Lorenzo o Dovizioso deve essere sicuramente motivo di orgoglio e di incoraggiamento, anche se non sei tu in prima linea?

Il ruolo un po' mi sta stretto. Ma dal punto di vista tecnico mi permette di crescere in moto e di lavorare con piloti davvero forti. Ovviamente non è come fare una stagione intera da pilota ufficiale, perché è chiaro che stare otto ore al giorno focalizzato sui test della moto e delle sue parti specifiche non è come allenarsi puntando a dare il massimo nei 40 minuti della gara. Per questo soffro un po' e mi accorgo che mi mancano quelle accortezze tipiche dei piloti ufficiali. Anche il

fatto di provare moto diverse è faticoso e non aiuta. In queste condizioni ci vuole tempo prima di ritrovare il giusto feeling con la moto da gara. Devo perdere almeno una sessione di allenamento solo per ritrovare la giusta familiarità con la moto, che invece i piloti ufficiali già possiedono.

Come è la tua preparazione per una gara?

Dopo tanti anni ho impostato un format di allenamento insieme al preparatore, come ogni pilota. Nel mio caso, avendo vissuto quei mesi difficili a causa dell'infortunio, ho dovuto compensare con specifici workout. Nonostante ciò, spesso quando salivo in moto percepivo di non essere al top. Questo però, con una giusta programmazione sia dal punto di vista della preparazione sia da un punto di vista fisioterapico, mi ha permesso di fare gare in una condizione non forse ottimale ma comunque buona.

Quale tipo di workout affronti durante la tua preparazione fisica?

All'inizio di ogni stagione cerco di aumentare la forza con pesi e focus sulla massa muscolare: essendo molto alto non devo esagerare per non aumentare troppo il mio peso, quindi devo cercare di trovare il giusto equilibrio. Quando inizia la stagione curo soprattutto l'elasticità e studio il modo di prepararmi per le diverse distanze dei vari circuiti. In gara devo essere molto forte nel lungo periodo, quindi i miei allenamenti si concentrano su circuiti cardio. Lavoro molto anche dal punto di vista dell'elasticità e della flessibilità, che resta un mio punto debole, mentre per allenare la resistenza vado in bicicletta che mi piace molto. In inverno mi dedico alla palestra con circuiti di forza e sollevamento pesi e durante la stagione cerco di mantenere costante il livello di forza che ho raggiunto. Ovviamente l'allenamento in moto è fondamentale, nonostante il nostro



Michele Pirro, classe 1986, è approdato alla MotoGP correndo nella 125 come wild card nel 2003 e da lì si è fatto strada fino alla classe regina. Oggi corre come wild card ed è tester per Ducati.





sport sia uno dei pochissimi in cui non ti puoi allenare con il mezzo con cui corri. Questo complica un po' le cose ma si tenta di compensare con attività alternative, come il motocross. Anche se non esiste una disciplina che permetta di replicare quello che poi andrai a fare in pista.

La tua carriera sulle due ruote è stata molto varia, ricordiamo i tuoi inizi nel 2003 esordendo nella classe 125 al Mugello per poi approdare al team Malaguti nel 2005 e ritornare nel 2006 a guidare una Aprilia. Nel 2009 passi al campionato Supersport diventando campione italiano per poi approdare alla MotoGP nel 2012. Raccontaci le differenze a livello fisico e mentale di queste categorie.

Ho vissuto un passaggio molto importante

dal 2006 al 2007, in cui sono passato da una moto che aveva 50 cv e che pesava 70 kg a una moto che pesava 170 kg e aveva circa 200 cv. Il trauma è stato importante ed è chiaro che sono entrato in un mondo completamente nuovo e anche per quello ho sofferto la "sindrome compartimentale", di cui soffrono un po' tutti i piloti, ovvero i muscoli dell'avambraccio che si gonfiano e che vengono compressi nelle fasce fino a farti perdere sensibilità, oltre a fare molto male. Credevo che fosse solo un problema di preparazione sbagliata ma, l'anno successivo, nonostante avessi cambiato metodo di allenamento, ho avuto gli stessi problemi, fino ad arrivare alla scelta di operarmi. Da lì in poi le categorie sono rimaste sempre più o meno le stesse, permettendomi di migliorare.

Come hai vissuto il tuo arrivo in Ducati?

Sono arrivato in Ducati più di sei anni fa, come Dovizioso. Siamo arrivati in un momento molto difficile e quindi vedere dove siamo ora e quali livelli ha raggiunto la nostra moto è davvero una grande soddisfazione. Sei anni fa, quando sono salito la prima volta in sella alla Ducati, abbiamo dovuto ricostruire la moto dalle fondamenta. Ci siamo riusciti proprio grazie alla Ducati, che ha alle spalle una struttura con tante persone qualificate e soprattutto perché hanno cominciato ad ascoltare anche i feedback dei piloti. Un'altra grande soddisfazione è che la moto oggi può essere guidata da diversi piloti, anche con stili differenti di guida, con tutti i vantaggi che ne derivano. La nostra Ducati oggi è una moto vincente e tutto quello che abbiamo raggiunto in questi anni mi riempie di orgoglio.

QUESTIONE DI GRIP

Il marchio Michelin è da oltre un secolo sinonimo di sicurezza, qualità e massime prestazioni su strada e in pista, grazie ai suoi pneumatici, adatti a ogni tipo di situazione ed esigenza. La nuova avventura di Michelin nel mondo delle calzature sportive parte da una visione a 360 gradi del mercato e dalla possibilità di soddisfare i parametri più importanti richiesti da quel settore, ovvero aderenza, affidabilità, autenticità. Con una suola che si ispira al design dei battistrada ad alte prestazioni di questo marchio, infatti, le calzature Michelin sono l'ideale per chiunque cerchi quelle caratteristiche, oltre a comfort e sicurezza. Grazie alla sua esperienza con questo tipo di materiali, Michelin è in grado di rendere ogni tipo di scarpa unico nel suo genere oltre che pratico e alla moda, potendo soddisfare queste esigenze in ogni settore: dalle scarpe anti-infortunistiche comode ma robuste, alle scarpe antiscivolo o alle calzature outdoor resistenti o più casual. Senza dimenticare le scarpe da sci realizzate con il marchio Nordica. In ognuno di questi segmenti del mercato delle calzature l'unico vero



leit motiv è l'importanza data al grip, condizione necessaria affinché le calzature Michelin siano sicure e affidabili.

Il progetto prende il nome di Michelin Technical Soles e nasce nel 2014 con una partnership 'transnazionale', con il made in Italy per quanto riguarda la progettazione, l'anima francese per quanto riguarda la ricerca e lo sviluppo e con l'operatività produttiva nell'estremo Oriente. Nel giro di 4 anni coinvolge 60 brand di fama internazionale dando il via a 300 progetti con suola personalizzata. Come esplicitato da Ambrogio Merlo, a capo del progetto, "la forza dell'azienda è accettare sfide impegnative attraverso la proposta di soluzioni creative e Michelin si è posta nei confronti delle aziende come un partner capace di ingegnerizzare soluzioni tecniche innovative e adatte ai bisogni dell'utente finale".

