

Per gaudir de l'esport cal competir preparat.

Una part molt important del pressupost d'un equip de competició, per no dir el 100% en molts casos, està dedicat a que les prestacions del vehicle siguin les millors, olvidant que per poder treure el màxim rendiment d'una mecànica, les condicions físiques de les persones que estan als comandaments també han d'estar a un nivell òptim.

Els professionals que es reparteixen la tasca d'aconseguir que els pilots aconseguixin la millor posta a punt en el moment oportú acostumen a ser els preparadors físics i els fisioterapeutes, sempre sota la supervisió d'un especialista en medicina esportiva.

Per recaptar més informació sobre aquest tema, hem parlat amb el Dr. Bernat Escoda, màxim responsable de Medisport, un centre de medicina esportiva i fisioteràpia, per on passen molts esportistes de diverses especialitats, que es dediquen a les seves especialitats de manera professional.

Ens centrarem en especialitats del motor. Per començar que els diria als pilots que sense cap tipus de preparació afronten una prova de certa exigència física. Quines conseqüències es poden derivar?

Un pilot preparat físicament tendrà menys probabilitat de patir una dolència qualsevol (un simple refredat, un lumbago...) que per banal que sigui pot comprometre una esdeveniment competitiu. Qualsevol prova comporta un desgast físic, les lesions per desgast com les tendinitis són corrents en els esports mecànics així com les lumbàlgies, un pilot en forma seria menys procliu a patir-les. També en cas d'accident un bon "xassís" en forma de músculs preparats pot limitar els danys en cas de traumatisme.

Algunes proves també posen a prova la fisiologia humana per la seva durada i/o condicions ambientals, un pilot preparat suporta millor la calor, el risc de deshidratació i el cansament.

Podríem dir que, la preparació pot estar d'acord amb la intensitat amb que es disputi un campionat o una prova en concret?

Per descomptat! La preparació ha de tenir en compte totes aquestes variables. Ha d'haver-hi una planificació que tingui en compte el conjunt de la temporada, que prioritzi els moments en què el pilot hagi d'estar en el seu millor estat de forma i que tingui en compte les característiques de cada prova. Cap esportista pot estar sempre al 100%, és fonamental una coordinació entre tot l'equip perquè la preparació tingui en compte el programa esportiu i els objectius. Ha d'haver-hi també una capacitat d'adaptació per si la marxa de la temporada, ja sigui per incidències mecàniques o per lesió, implica canvis aquests també tinguin el seu reflex en el camp de la preparació física.

Una de les proves més mediàtiques i en la qual la presència de pilots amateurs és més nombrosa és el Dakar, ara a Sud-Amèrica. En la teva opinió, quan i com s'hauria de preparar una prova d'aquestes característiques?

Una prova d'aquestes característiques requereix una preparació específica. Aquesta prova constitueix l'objectiu principal, quan no és l'únic per a molts dels seus participants. Les altres proves en les quals participa el pilot formen part de la seva preparació física (a part de l'aspecte de test tècnic). Des del període de recuperació de la prova es prepara la següent edició. S'analitzen els punts febles de proves anteriors, fixant-nos en les eventuais lesions per determinar les seves possibles causes, ja siguin per característiques del propi pilot, per fallades en la preparació o per problemes en el material. La preparació incideix inicialment en els aspectes més generals i inespecífics, intentant aconseguir que el pilot constitueixi una bona base aeròbica. Posteriorment es treballen els aspectes més tècnics i les qualitats de força. Les proves intermèdies van a coincidir amb pics de forma secundaris i serviran de test per comprovar l'avanç de la preparació general i l'eficàcia de les mesures preventives de lesions..

També hem vist a un fisioterapeuta treballar de manera intensa al parc d'assistència d'un ral·li, o entre màniga i màniga d'una prova de motocròs. Què es pot fer en tan poc temps?

El fisioterapeuta coneix perfectament al pilot, sap dels seus punts febles o lesions i pot alleugerir tensions, alleujar dolors, també psicològicament aquest moment té una gran importància, augmentant la motivació del pilot o al contrari relaxant un estrès excessiu que afecta a la concentració.

Hem sentit moltes vegades que un pilot ha sortit a competir infiltrat. És una situació límit i poc recomanable en general?

La infiltració és una tècnica més de tractament de les lesions o dels seus símptomes que en mans expertes i com a complement d'un seguiment precís no comporta un risc major. En canvi quan s'aplica de manera aïllada, fora d'un tractament global i en pilots sense una preparació professional pot comportar un risc ja simplement anul·la un símptoma, i priva a l'organisme d'un valuós senyal d'alarma.

Fem un canvi important de protagonistes. Quan de tracta de pilots que comencen, a partir de 6 anys en karting, Què és el més aconsellable?

Aquí el tema té encara més importància. Un nen no és un adult en versió reduïda. La preparació ha de tenir en compte les característiques fisiològiques que són molt diferents de les d'un adult. Les qualitats físiques evolucionen amb l'edat, treballar la força en un xaval de 6 anys per exemple no es pot dur a terme com en el cas d'un adult, el risc de lesió per sobrecàrrega és major en un aparell locomotor en creixement, les vies metabòliques que utilitza el múscle varien en importància amb els anys i el cansament psicològic i la desmotivació aguaiten si no adaptem la preparació. De tota manera és sorprenent l'esperit competitiu i capacitat de sacrifici dels joves pilots, sovint es tracta més de canalitzar aquesta energia i frenar aquest ímpetu que haver d'estimular-los. La preparació ha de formar un esportista complet, polivalent quant a qualitats físiques, mantenint un esperit lúdic.

Pel que fa a les especialitats, La preparació poc té a veure per a un pilot de cotxes i motos per exemple. En general que parts del cos és convenient reforçar en cada cas?

Evidentment la posició de conducció, els grups musculars empleats, són diferents entre aquestes dues especialitats. El treball en el motorista serà més extens pel que fa a grups musculars però en el pilot de cotxe també les seves extremitats inferiors necessitaran un treball, més enfocat en aquest cas a la rapidesa de moviment, a la coordinació que per força. Les diferències més grans, sigui el pilot de motos o cotxes, estaran marcades per la durada de la prova, organització de la temporada, si es competeix en diferents especialitats.

Una mala preparació, Pot tenir conseqüències a llarg termini?

Ja hem vist que la preparació és fonamental en edats infantils. Una mala preparació en aquest cas pot comportar lesions cròniques que poden afectar a la columna, que poden portar a l'abandó de la disciplina o fins i tot deixar seqüeles físiques. En el cas de l'adult és molt freqüent trobar-se amb lesions osteotendinoses per sobrecàrrega que redueixen el rendiment en competició i que poden ser causa d'abandó amb les seves conseqüències sobre la temporada. Aquestes lesions solen acompanyar a l'ex-pilot després de la seva "jubilació" esportiva i implicar-li dolors i limitacions en la seva vida quotidiana.

La mala preparació impedeix que un pilot tregui el màxim profit al potencial del seu vehicle i fa més probable l'abandó prematur de la carrera esportiva.

Partint de la base que els que es dediquen al món de l'esport de manera professional o semi-professional tenen a professionals que els assessoren. Que consell li donaries a un pilot que segueix de manera totalment amateur un campionat de Catalunya o a un jove pilot que comença la seva trajectòria esportiva.

De tot l'exposat anteriorment es dedueix la importància de la preparació física, privar-se dels avantatges que aporta una preparació professional no té sentit. Consultar un metge esportiu i seguir una preparació professional adaptada al seu programa competitiu representa una inversió segura, un pilot al 100% de les seves capacitats serà capaç treure-li el màxim profit al seu vehicle sigui quin sigui el seu pressupost. Per pressupost un amateur no pot accedir a les prestacions mecàniques d'un equip professional, el seguiment i la preparació física, en canvi les té a l'abast, és qüestió d'obstinació i prioritats.