

Para disfrutar del deporte hay que competir preparado.

Una parte muy importante del presupuesto de un equipo de competición, por no decir el 100% en muchos casos, está dedicado a que las prestaciones del vehículo sean las mejores, olvidando que para poder sacar el máximo rendimiento de una mecánica, las condiciones físicas de las personas que están a los mandos también tienen que estar a un nivel óptimo.

Los profesionales que se reparten la tarea de conseguir que los pilotos alcancen la mejor puesta a punto en el momento oportuno acostumbran a ser los preparadores físicos y los fisioterapeutas, siempre bajo la supervisión de un especialista en medicina deportiva.

Para recabar más información al respecto, hemos hablado con el Dr. Bernat Escoda, máximo responsable de Medisport, un centro de medicina deportiva y fisioterapia, por donde pasan muchos deportistas de diversas especialidades, que se dedican a sus especialidades de manera profesional.

Nos centraremos en especialidades del motor. Para empezar que les diría a los pilotos que sin ningún tipo de preparación afrontan una prueba de cierta exigencia física. ¿Que consecuencias se pueden derivar?

Un piloto preparado físicamente tendrá menos probabilidad de padecer una dolencia cualquiera (un simple resfriado, un lumbago...) que por banal que sea puede comprometer una evento competitivo. Cualquier prueba entraña un desgaste físico, las lesiones por desgaste como las tendinitis son corrientes en los deportes mecánicos así como las lumbalgias, un piloto en forma sería menos proclive a padecerlas. También en caso de accidente un buen "chasis" en forma de músculos preparados puede limitar los daños en caso de traumatismo. Algunas pruebas también ponen a prueba la fisiología humana por su duración y/o condiciones ambientales, un piloto preparado soporta mejor el calor, el riesgo de deshidratación y el cansancio.

Podríamos decir que, ¿la preparación puede estar en consonancia con la intensidad con que se dispute un campeonato o una prueba en concreto?

¡Por supuesto! La preparación debe tener en cuenta todas estas variables. Debe haber una planificación que tenga en cuenta el conjunto de la temporada, que priorice los momentos en que el piloto deba estar en su pico de forma y que tenga en cuenta las características de cada prueba. Ningún deportista puede estar siempre al 100%, es fundamental una coordinación entre todo el equipo para que la preparación tenga en cuenta el programa deportivo y los objetivos. Debe haber también una capacidad de adaptación por si la marcha de la temporada, ya sea por incidencias mecánicas o por lesión, implica cambios estos también tengan su reflejo en el campo de la preparación física.

Una de las pruebas más mediáticas y en la que la presencia de pilotos amateurs es más numerosa es el Dakar, ahora en Sudamérica. En tu opinión, ¿Cuándo y como se debería preparar una prueba de estas características?

Una prueba de estas características requiere una preparación específica. Esta prueba constituye el objetivo principal, cuando no el único para muchos de sus participantes. Las demás pruebas en las que participa el piloto forman parte de su preparación física (a parte del aspecto de test técnico). Desde el periodo de recuperación de la prueba se prepara la siguiente edición. Se analizan los puntos débiles de pruebas anteriores, fijándonos en las eventuales lesiones para determinar sus posibles causas, ya sean por características del propio piloto, por fallos en la preparación o por problemas en el material. La preparación incide inicialmente en los aspectos más generales e inespecíficos, intentando conseguir que el piloto constituya una buena base aeróbica. Posteriormente se trabajan los aspectos más técnicos y las cualidades de fuerza. Las pruebas intermedias van a coincidir con picos de forma secundarios y servirán de test para comprobar el avance de la preparación general y la eficacia de las medidas preventivas de lesiones.

También hemos visto a un fisioterapeuta trabajar de manera intensa en el parque de asistencia de un rally, o entre manga y manga de una prueba de motocross ¿Qué se puede hacer en tan poco tiempo?

El fisioterapeuta conoce perfectamente al piloto, sabe de sus puntos débiles o lesiones y puede aligerar tensiones, aliviar dolores, también psicológicamente ese momento tiene una gran importancia, aumentando la motivación del piloto o al contrario relajando un estrés excesivo que afecta a la concentración.

Hemos oído muchas veces que un piloto ha salido a competir infiltrado. ¿Es una situación límite y poco recomendable en general?

La infiltración es una técnica más de tratamiento de las lesiones o de sus síntomas que en manos expertas y como complemento de un seguimiento preciso no entraña un riesgo mayor. En cambio cuando se aplica de manera aislada, fuera de un tratamiento global y en pilotos sin una preparación profesional puede entrañar un riesgo ya simplemente anula un síntoma, y priva al organismo de una valiosa señal de alarma.

Hacemos un cambio importante de protagonistas. Cuando de trata de pilotos que empiezan, a partir de 6 años en karting, ¿Qué es lo más aconsejable?

Aquí el tema tiene aun más importancia. Un niño no es un adulto en versión reducida. La preparación debe tener en cuenta las características fisiológicas que son muy distintas de las de un adulto. Las cualidades físicas evolucionan con la edad trabajar de la fuerza en un chaval de 6 años por ejemplo no se puede llevar a cabo como en el caso de un adulto, el riesgo de lesión por sobrecarga es mayor en un aparato locomotor en crecimiento, las vías metabólicas que utiliza el músculo varían en importancia con los años y el cansancio psicológico y la desmotivación acechan si no adaptamos la preparación. De todas maneras es sorprendente el espíritu competitivo y capacidad de sacrificio de los jóvenes pilotos, a menudo se trata más de canalizar esa energía y frenar ese ímpetu que tener que estimularlos. La preparación debe formar un deportista completo, polivalente en cuanto a cualidades físicas, manteniendo un espíritu lúdico.

En cuanto las especialidades, La preparación poco tiene que ver para un piloto de coches y motos por ejemplo. ¿En general que partes del cuerpo es conveniente reforzar en cada caso?

Evidentemente la posición de conducción, los grupos musculares empleados, son distintos entre estas dos especialidades. El trabajo en el motorista será más extenso en cuanto grupos musculares pero en el piloto de coche también sus extremidades inferiores van a necesitar un trabajo, más enfocado en este caso a la rapidez de movimiento, a la coordinación que a la fuerza. Las mayores diferencias, sea en motos o coches, se darán en cuanto a duración de la prueba, organización de la temporada, si se compite en diferentes especialidades...

Una mala preparación, ¿Puede tener consecuencias a largo plazo?

Ya hemos visto que la preparación es fundamental en edades infantiles. Una mala preparación en este caso puede conllevar lesiones crónicas que pueden afectar a la columna, que pueden llevar al abandono de la disciplina o incluso dejar secuelas físicas. En el caso del adulto es muy frecuente encontrarse con lesiones osteotendinosas por sobrecarga que reducen el rendimiento en competición y que pueden ser causa de abandono con sus consecuencias sobre la temporada. Estas lesiones suelen acompañar al ex-piloto después de su "jubilación" deportiva y acarrearle dolores y limitaciones en su vida cotidiana.

La mala preparación impide que un piloto saque el máximo provecho al potencial de su vehículo y hace más probable el abandono prematuro de la carrera deportiva.

Partiendo de la base que los que se dedican al mundo del deporte de manera profesional o semiprofesional tienen a profesionales que les asesoran. Que consejo le darías a un piloto que sigue de manera totalmente amateur un campeonato de Catalunya o a un joven piloto que comienza su trayectoria deportiva.

De todo lo expuesto anteriormente se deduce la importancia de la preparación física, privarse de las ventajas que aporta una preparación profesional no tiene sentido. Consultar un médico deportivo y seguir una preparación profesional adaptada a su programa competitivo representa una inversión segura, un piloto al 100% de sus capacidades será capaz sacarle el máximo provecho a su vehículo sea cual sea su presupuesto. Por presupuesto un amateur no puede acceder a las prestaciones mecánicas de un equipo profesional, el seguimiento y la preparación física, en cambio las tiene al alcance, es cuestión de empeño y prioridades.