DALLA TECNICA DELLE MOTO AI TRAUMI DEL PILOTA

# Cos'è cambiato nell'ultimo trentennio?

Trentuno anni fa nasceva per la prima volta una rubrica medica sulla rivista Motocross: con il direttore Ruggero Upiglio decidemmo di chiamarla "Cross Sano in Corpore Sano". Un giovane medico-pilota decideva di unire la passione per la moto a quella per la medicina e dedicare una rubrica ai piloti fuoristrada.

Dopo oltre 30 anni il fisico è cambiato ma lo spirito è sempre quello, non ho mai smesso di ammirare una moto come una splendida creatura, seguire le gare di motocross, studiare, curare giovani atleti e scrivere sulla nostra amata rivista...

Ma cosa è cambiato in questi 30 anni? Se guardiamo una moto degli Anni '80 e la paragoniamo a una attuale, è cambiato moltissimo, motori, sospensioni, telaio, elettronica: l'evoluzione è stata incredibile! Se però parliamo di piloti, allenamento, performance, lesioni traumatiche, allora ci rendiamo conto che i cambiamenti non sono così marcati; certamente la tecnica di guida si è evoluta (ma soprattutto a causa della tipologia dei tracciati e delle possibilità che offrono oggi le moto), le prestazioni del pilota rimangono più o meno le stesse, così come le problematiche che il pilota può incontrare.

Analizzando i grandi piloti del passato e quelli del presente, in generale direi che oggi per diventare una "star" del motocross non serve più avere il fisico di Joel Robert, De Coster, Carlqvist o Mikkola. Anche le moto della massima cilindrata possono essere magistralmente guidate da piloti di statura medio-piccola, basti pensare a Cairoli, Roczen, Villopoto, Barcia, non sono certo dei colossi.

Un tempo le moto erano mediamente più pesanti di una decina di chili, la guidabilità e la maneggevolezza erano minori e le manche erano di 40 minuti più 2 giri, quindi gli ultimi 10 minuti facevano veramente la differenza...

Oggi il pilota di media statura con un fisico forte, agile e veloce è probabilmente avvantaggiato rispetto al soggetto che supera il metro e novanta di altezza che appare più lento nei passaggi "seduto in sella - in piedi sulle pedane" anche a causa delle dimensioni delle moto studiate per individui di media statura.

La posizione di guida sulla motocicletta è cambiata a causa dell'altezza della moto stessa dal suolo e della distanza pedane, manubrio e sella, ritengo che oggi nonostante si compiano salti enormemente più alti che in passato, il carico che un pilota esercita a livello del tratto lombo sacrale sia inferiore poichè non si guida più con gli arti estesi, bacino arretrato e busto proteso in avanti come un tempo. Una migliore ergonomia del mezzo meccanico ha contribuito a diminuire i comunissimi dolori lombo sacrali di 30 anni fa; in compenso sono aumentati gli sforzi a livello dei polsi all'atterraggio dei salti e di conseguenza le fratture.

Pagine e pagine sono state scritte e fiumi di parole scorrono sull'allenamento ideale del pilota di motocross, ogni genitore, allenatore e persino meccanico ha la ricetta giusta... in verità solo pochi studi scientifici sono stati svolti e pubblicati su riviste internazionali a tale riguardo; lo stesso vale per la prevenzione degli infortuni e sul trattamento delle lesioni traumatiche degli atleti.

Un po' di storia nell'ambito della medicina e traumatologia dello sport è stata scritta in Italia. Nel 1978 il prof. Odaglia insieme al suo team conduceva uno studio sulla pista di Bavari per valutare le frequenze cardiache in un gruppo di piloti di motocross e rimarcava quanto faticoso fosse questo sport!

Nel 1980 presso l'Università di Bologna un giovane medico di nome Claudio Marcello Costa presentò una tesi sulla traumatologia generica e specifica nel motociclismo (relatore dr. Cervellati).

Nel 1981 Beltrami, Montani e Novarini pubblicarono sulla rivista Medicina dello Sport uno studio condotto direttamente in pista su un gruppo di piloti con rilievi metabolico funzionali nel motocross.

Qualche anno dopo, nel 1982 il sottoscritto presentò la propria tesi presso l'Università di Milano: "La traumatologia nel Motocross" suscitò scalpore poiché era la prima volta che nelle austere aule della Università Statale di Milano entravano le moto da cross...

Sempre in quegli anni, il trainer americano Jeff Spencer (allenava Bob Hannah, Donnie Hansen, Danny Chandler, Jonny O'-Mara etc.) preparava il proprio libro Total Training for Motocross apparso poi nel 1984.

Sempre negli Anni '80 iniziammo presso il centro Marathon di Brescia un ampio studio sui top motocross rider dell'epoca volto alla metodizzazione dell'allenamento e dopo anni di ricerca i risultati vennero pubblicati sia a livello nazionale (1991) che su una delle più prestigiose riviste internazionali (British Journal of Sport Medicine). In particolare, vennero svolte ricerche sia in laboratorio che sul campo comprendenti la misurazione del massimo consumo di ossigeno in laboratorio con corsa a piedi ed ergometro per gli arti superiori e in pista, oltre a valutazioni antropometriche, isocinetiche e della forza esplosiva. Sul numero di Maggio 1985 e seguenti della rivista Motocross vennero spiegati in modo comprensibile i risultati di tali studi e impostata una specifica programmazione dell'allenamento per il motocross e l'enduro; appariva tra l'altro una foto di Taiocchi in pista su KTM con boccaglio e pallone per la misurazione del massimo consumo di ossigeno durante una simulazione di gara!

Nel corso di tutti questi anni all'interno della nostra rubrica abbiamo veramente parlato un po' di tutto e i nostri lettori hanno trovato risposta ai loro quesiti.



Motocrosa e medicina in filo diretto con i lettori

IN CROSS SANO CORPORE SANO

I... DOLORI DEL GIORNO DOPO

CHI È ALBERTO GOBBI

**doctor house**