

LOS SECRETOS DEL TRIALSIN (y VI)

¿TE ANIMAS A CORRER?



TRAS más de seis meses de continua comparecencia en esta revista, hemos creído conveniente poner punto final a esta sección de «Los secretos del trialsin», no sin antes presentaros esta última entrega. Han sido casi una veintena de páginas, más de medio centenar de fotografías y muchos folios escritos que, con los costes editoriales de la actualidad, suponen un importante gasto. Pues bien, si con ello se ha conseguido que sólo uno de nuestros lectores se haya decantado hacia la práctica del trialsin, el esfuerzo no habrá sido en vano.

En este capítulo final vamos a introducirnos de lleno en el mundo de la competición, tratando de explicaros de la forma más sencilla cómo podéis participar en un trialsin.

Preparación precarrera

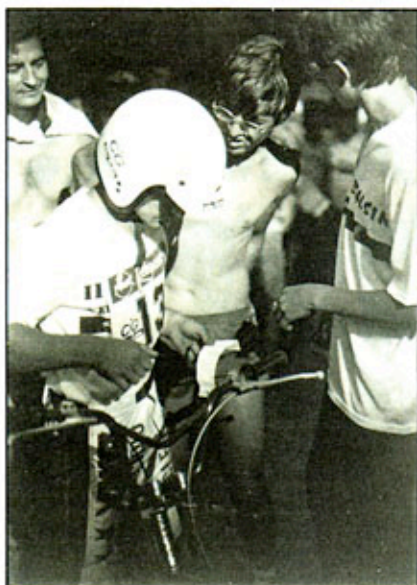
Una vez elegida la fecha en la que haréis vuestro debut debéis dirigirlos a la delegación provincial que os corresponda de cara a obtener la licencia de la Comisión de Trialsin y BMX, con la que tendréis acceso al seguro de la Mutualidad Deportiva en caso de accidente o lesión (que ojalá no os ocurra nunca). Ya en el día precedente a la carrera, con la bicicleta bien puesta a punto, hay que preparar todo el material que vayáis a necesitar.

Entre la vestimenta conviene llevar unas zapatillas de deporte (a ser posible con un buen dibujo de suela), unas botas de goma por si hay zonas de agua o barro, un pantalón de chándal y a ser posible otro impermeable, dos camisetas de algo-

dón (una fina y la otra gruesa), un chaleco plumífero o un impermeable, los guantes y el casco. Siempre hay que tener todo este equipo, puesto que no se pueden prever los cambios climatológicos, evitando así una desagradable sorpresa.

En cuanto a repuestos y herramientas, cuanto más se lleve mejor. Conviene llevar suficiente recambio de todas aquellas piezas que se rompen más a menudo, como pueden ser los pedales, los cables de freno, los frenos, las manetas y la siempre imprescindible caja de parches o cámara de repuesto. En la caja de herramientas tampoco es necesario llevar un equipo de soldadura, pero sí llaves, destornilladores, alicates, desmontables y una bomba para inflar la rueda.

Con todo ya preparado lo mejor es irse



Siempre es gratificante la presencia de algún amigo que siga nuestro recorrido para ayudarnos en situaciones comprometidas (averías, caídas, etc.).

pronto a dormir (aunque algunos no suelen hacerlo), de cara a estar lo suficientemente descansados durante el transcurso del trial.

El día D

Y por fin llega el momento de la verdad, el día D, hora H. Hay que salir con suficiente antelación hacia el lugar donde se dispute la carrera para no causar retrasos en el horario de la competición. Normalmente, los organizadores dejan media hora para formalizar las inscripciones, para lo cual habrá que pagar una cuota (no

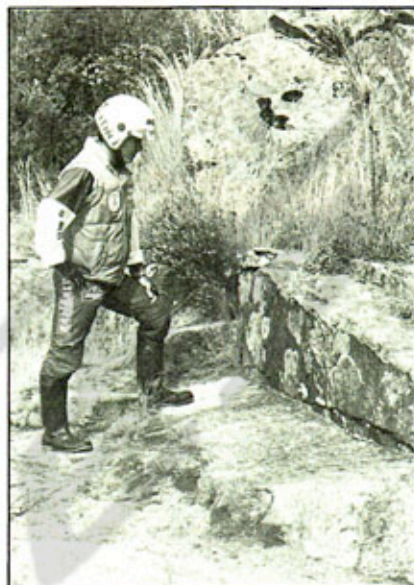
• Afición, preparación física y habilidad, premisas para lograr el éxito.

superior a 300 pesetas, generalmente) y presentar la licencia federativa (el que no la tenga participará en No Iniciados), tras lo cual se hace entrega del dorsal y la tarjeta de penalización.

Los minutos precedentes a la salida son de una gran importancia. En ellos hay que atar los cabos que hayan podido quedar sueltos, además de planificar convenientemente la carrera. En primer lugar hay que elegir una vestimenta acorde con la meteorología y características del trial. Lo mejor es preguntarle a la entidad organizadora si hay alguna zona con agua o barro, en cuyo caso nos calzaremos con las botas de goma. Una vez vestidos acondicionaremos la bicicleta a estas mismas características. La presión de los neumáticos hay que adaptarla a las vicisitudes del terreno: a mayor sequedad y dureza del suelo, mayor dureza en la presión de las ruedas, y viceversa; cuanto más blando y resbaladizo esté el suelo, menor presión debemos meter por las válvulas. Tras un breve repaso a todas las piezas de la «bici» lo mejor es esperar el momento de la salida calentando sobre la máquina.

Llegó la hora de la verdad

Por fin nos encontramos ante la primera zona «de verdad» que vamos a pasar en nuestra vida, los nervios a flor de piel y unas incontenibles ganas de hacerlo lo mejor posible. El público esperando la primera pasada de los pilotos, lo cual no



Antes de entrar en una zona hay que revistarla a pie, memorizando todos los obstáculos y trazadas, no dejando nada a la improvisación.

debe influirnos, ya que se eleva el nerviosismo; hay que inhibirse y pensar únicamente en la trazada que vamos a elegir, puesto que antes de entrar debemos trazarnos una línea imaginaria por la que hay que pasar; no se puede dejar nada a la improvisación. Esto se logra tras pasar la zona varias veces a pie, ya que ésta no puede ser entrenada. Una vez hayamos visto la pasada de algunos de nuestros adversarios para comprobar cuál es la mejor trazada, nos colocaremos sobre la bicicleta a la espera de que el juez nos dé permiso para entrar. A partir de aquí todo es



La presencia de público no debe obstaculizar nuestra concentración, ya que de lo contrario aumentará el nerviosismo.



Contando con habilidad y fuerza no hay techo para esta modalidad ciclista.

«coser y cantar»; ya veréis cómo se os pasan los nervios y pensáis sólo en vuestro trial, olvidándoos de todo lo demás; eso sí, teniendo siempre en cuenta el horario marcado por la organización para no llegar fuera de hora, lo que supondría la descalificación.

Así pues, ánimo; si os lo tomáis en serio podréis algún día codearos con el mismísimo Antonio Talavera e incluso, pasados los años, dar el salto a la moto para poner a Eddy Lejeune en verdaderos apuros.

**TRIALSIN INDOOR:
ESO ES OTRA HISTORIA**

La denominación «Indoor» se aplica a diversos deportes que se practican en un pabellón cubierto. En trialsin se ha trastocado un poco el término, y un indoor es aquel en el que las zonas están preparadas de un modo artificial, aunque se realice el descuberto. Generalmente se incurre en el error de marcar este tipo de triales en busca de una mayor espectacularidad, perdiendo así en naturalidad. Es el precio que hay que pagar para promocionar un deporte, aunque lo que en realidad se muestra son números casi circenses. En el transcurso de los Seis Días Internacionales de Madrid de ciclismo en pista cubierta, tanto Luis Bollaín como el que esto firma realizamos una serie de exhibiciones de trialsin. En uno de los descansos se nos acercó un empresario de un circo ofreciéndonos trabajo. Nosotros evaluamos la oferta, llegando a la conclusión de que éramos deportistas y no artistas de circo (con todo el respeto que merecen). Esto

demuestra hasta dónde puede llegar la degeneración del trialsin, y también lo bonito y entretenido que puede parecer al público neófito.

Pero lo que aquí hemos tratado es cómo se debe afrontar una competición indoor. En ellas se rompen todos los esquemas del trialsin tradicional, buscando un mayor espectáculo. Por ello, el piloto debe correr con otra mentalidad, siempre en

busca del cero más espectacular, aún a costa de correr el riesgo de incurrir en un fiasco.

Por tanto, si corréis algún trialsin indoor siempre debéis intentar la pirueta más escalofriante, de cara a dar un mayor entretenimiento al público.

Pipo LOPEZ

Andreu Codina, uno de los pioneros del trialsin, efectuando un giro de 360°.



Si la sincronización hombre-máquina es perfecta no existen los obstáculos.

