

23/12/2017

## REGLAMENTO

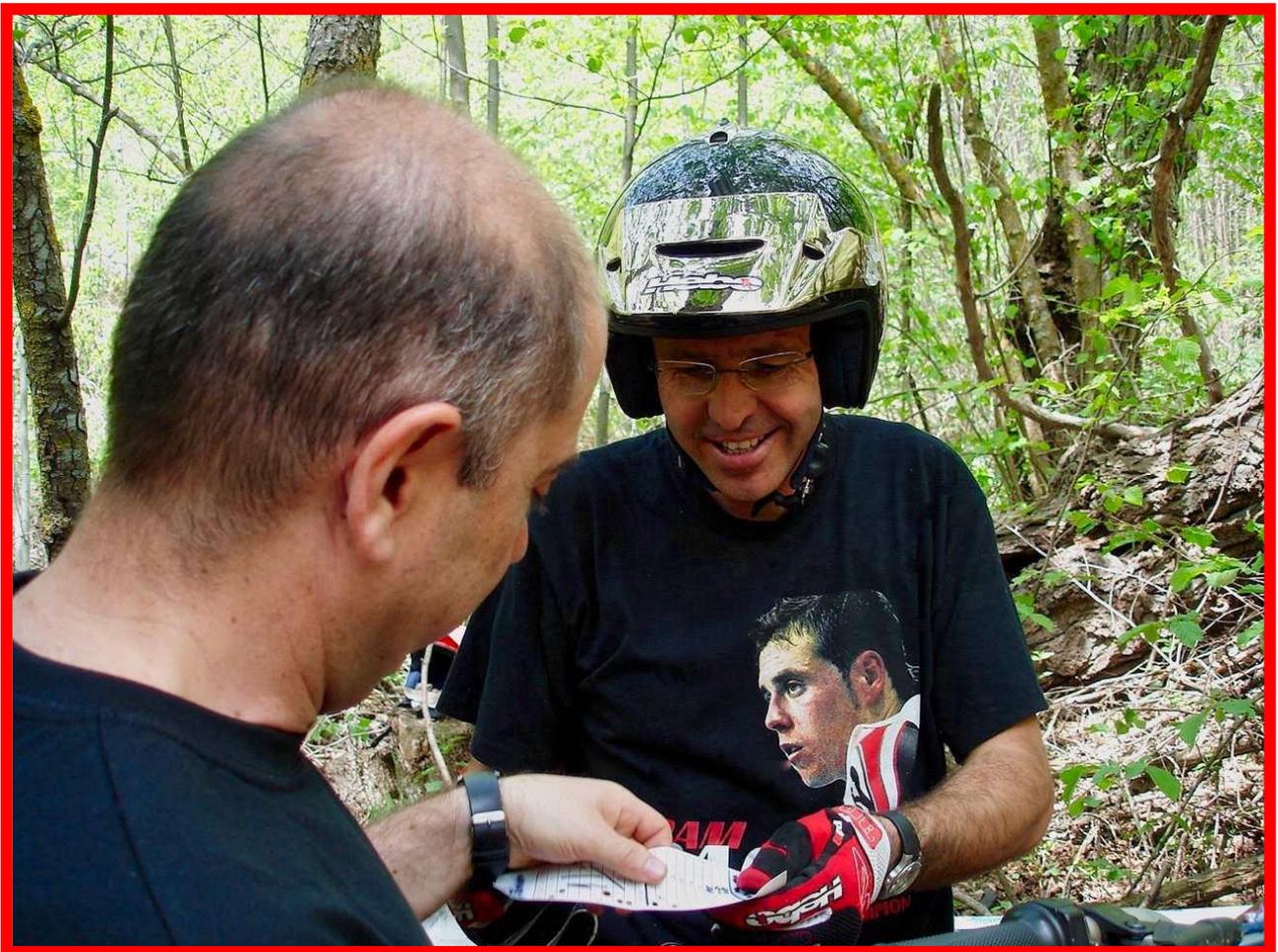
Aunque últimamente se han hecho diferentes modificaciones, aplicando sistemas nuevos de puntuación, no hay que olvidar que hasta hace bien poco el reglamento ideado por los ingleses era el "Non Stop", con las típicas puntuaciones de 0, 1, 2, 3 (varios) y 5 (fiasco).

La puntuación de 2 (emulando algunas difíciles pruebas del Reino Unido) se instaura por primera vez en España en la edición de 1975 de los III Dies dels Cingles.

La diferencia de los reglamentos es obvia. Con el "Non Stop" no se puede parar dentro de la zona y con el "Stop", con algunas matizaciones, sí que se puede parar.

## STOP

El reglamento "Stop" nace de la evolución del trial. La necesidad de aplicar técnicas del "trialsin" hacen que los pilotos adquieran nuevos métodos que les permitan colocar la moto en mejores condiciones a la hora de afrontar los obstáculos. Para ello necesitan parar "Stop" y cambiar de posición las ruedas e incluso retroceder, pero esto comportó otros problemas, tales como tener que limitar el tiempo para hacer la zona o no poder recular, ya que si no, se podían tomar "toda la



mañana" para hacer una zona, con el consecuente "aburrimiento", sobre todo para los espectadores.

Extracto del reglamento "Stop" del 2017 del Campeonato de España (CET) en lo que respecta a las penalizaciones:

## TIEMPO ESTABLECIDO EN UNA ZONA

Cada piloto tendrá un tiempo establecido de 1'30" (un minuto, treinta segundos) para franquear la zona. Todo piloto que no consiga finalizarla en ese tiempo, dispondrá de una tolerancia de 10 segundos. Si acaba dentro de esa tolerancia, penalizará con un punto, que se acumulará a la penalización conseguida en la zona (ej. 0/1 tolerancia=1, 1/1=2, 2/1=3, 3/1=3 y más de 1'40" = FIASCO). Pasado ese tiempo de 1'30" + 10" de tolerancia, el piloto incurrirá en fiasco en dicha zona.

## DEFINICIÓN DE FIASCO

La motocicleta franquea una puerta o límite de zona con cualquiera de sus ruedas por el lado equivocado (eje de la rueda).

Romper la cinta o traspasarla (eje de la rueda) de forma que la rueda toca el suelo por el otro lado, cuando una cinta se utiliza como límite externo de la zona o como separación interna dentro de la misma.

El piloto o la motocicleta rompe o tira cualquier señalización o soporte de señalización de su categoría.

El piloto baja de la motocicleta y pone los dos pies en el suelo por el mismo lado o detrás del eje de la rueda posterior de la motocicleta.

El piloto no franquea la zona en el tiempo establecido de 1'30" + 10 seg. de tolerancia.

El piloto recibe ayuda externa.

El piloto o sus mochileros cambian la condición de la zona.

Los mochileros entran en la zona sin la autorización expresa del Juez de Zona.

El manillar de la motocicleta toca en el suelo.

La motocicleta efectúa un bucle cerrado, cortando sus trazas con alguna de las dos ruedas.

La rueda trasera (eje de la rueda) pasa por la señal de entrada, fin de zona o una puerta antes que la delantera (eje de la rueda).

El paro del motor de la motocicleta estando cualquier parte del piloto o de la motocicleta en contacto con el suelo, con la excepción de los neumáticos, y sin que haya progresión.

El eje delantero sale de la zona por la puerta de entrada.

Incurrir en falta o pie al suelo cuando la motocicleta retrocede.

El piloto franquea una puerta de color diferente al de su categoría.

Franquear la zona sin el dispositivo de seguridad (hombre al agua) activado.

## NON STOP

Es cierto que en 1990 se probó este reglamento y fue un fracaso, pero corría el rumor de que el Mundial de Trial 2013 podía ser "Non Stop" casi con toda seguridad. Pues bien, la FIM no tardó demasiado en emitir un breve comunicado oficial en el que confirmaba la noticia.

09/11/2012 ***El Campeonato del Mundo de Trial FIM 2013 será Non Stop.***

*"En vista de la actual situación extremadamente difícil en cuanto a la participación en eventos de Trial, que también está conduciendo al desplome total del mercado de la moto de trial, la FIM junto con los fabricantes de Trial (Montesa-Honda, Gas Gas, Beta, Sherco y Ossa) ha decidido adoptar medidas con el fin de encontrar formas de revitalizar esta disciplina.*

*El primer cambio concierne a los reglamentos deportivos de los Campeonatos del Mundo de Trial FIM que, desde 2013, serán "non-stop". En todas las categorías de la disciplina (World Pro, Open Internacional, Junior, Fémimas, 125cc y Trial de las Naciones) ahora se aplicarán reglamentos más dinámicos.*

*Con el objetivo de hacer más accesible el Trial, reduciendo el nivel de las zonas, creando un mayor dinamismo, reduciendo los costes e incrementando los practicantes y la participación, otras medidas adicionales se tomarán en los próximos meses."*

Como miembro que era de la comisión de Trial de la FCM (Federación Catalana de Motociclismo), el 10 de enero de 2013 fui convocado a una exhibición / explicación / filmación de vídeo, con el propósito de conocer los pros y contras del trial "Non Stop". El vídeo fue realizado por "Interzona" y entendí que sería facilitado a todos los estamentos vinculados al trial.



Estaban presentes el presidente de la comisión internacional de Trial, Thierry Michaud y miembros de muchas federaciones (España, Francia, Andorra, Italia, Cataluña, etc.); casi todos los pilotos mundialistas (Bou, Fujinami, Cabestany, Raga, Fajardo, Dabill, Grattarola, Ferrer, Oliveras, Bristow...), con sus mochileros y mecánicos, y también nuestros pilotos más cercanos (Moret, Tarrés, Noguera, Borrellas, etc.), así como los responsables de las marcas: Montesa, Sherco, Gas Gas, Ossa, JTG, Beta, etc.

No fue fácil que todo el mundo estuviera de acuerdo con el "Non Stop". Lo que sí que vi y oí fueron un sinfín de desacuerdos y diferencias de criterio.

Los pilotos más expertos no lo veían claro, lo criticaban y se empeñaban una y otra vez en que un "aficionado" (juez/control de zona) les podía arruinar la vida (es su vida y su sueldo) con una decisión equivocada, etc. etc. etc.

Algunas marcas, pilotos más veteranos, otros no tanto, más los pilotos de menor nivel que los "top", decían que era la solución definitiva.

Todos, absolutamente todos, tenían razón, pero el "Non Stop" ni era, ni es, la solución a la problemática actual del trial, ni este reglamento conllevaría más inscritos en las pruebas; al contrario, el conflicto estaba asegurado y el paso de los años lo ha demostrado, ya que no sería tarea fácil la de puntuar el paso de los pilotos con el reglamento "Non Stop":

- Para los jueces/controles, pues tendrían que ser muy rigurosos en las apreciaciones, tomando decisiones en “nano segundos”. Quiero recordar una vez más que estos jueces/controles, en la mayoría de los casos, son aficionados no profesionales.
- Para los pilotos, que tendrían que aceptar las rigurosas apreciaciones de los jueces/controles.
- Para los espectadores, que en ocasiones no entenderían cómo los jueces/controles marcarían un fiasco al piloto sin ni tan siquiera apreciar que ha parado.

De todas maneras, cualquier otro reglamento que se aplique en los diferentes campeonatos sociales, provinciales, autonómicos o estatales, será un follón y “liarán” aún más al aficionado, aquel que en definitiva es el que compra las motos y favorece que las marcas tengan pilotos oficiales.

Así pues, esta actividad programada por la FIM no disipó mis dudas. Esperaba que con el vídeo que se editó alguien lo tuviera más claro, pero no ha sido así.

Es cierto que quien no hace nada no se equivoca nunca, y creo que la FIM tomó esta decisión con un criterio (o al menos así lo quise entender) para intentar solucionar los problemas del trial y poner remedio a la situación actual, pero creo que la solución no está en el reglamento, sino en otros aspectos que seguramente desde la FIM o federaciones autonómicas no pueden resolver, además de que los pilotos más jóvenes que participan en el Campeonato de España (Stop) y cuya aspiración sea participar en el Campeonato del Mundo (Non Stop), competirán en desigualdad.

## OPEN FREE

¿Recordáis el Open Free?



Importado del francés Bernat Stripeau, no me quisiera extender demasiado en este reglamento ya que, aparte de que no es de mi agrado, se contradice con la esencia del trial que es ganar haciendo el máximo de ceros.

A grandes rasgos...

Los pasos (puertas) están marcados con diferentes colores de más fácil a más difícil (verde, azul y rojo) dando una puntuación

a cada puerta: 2 puntos verdes, 5 puntos azules, 10 puntos rojas. El piloto puntúa según la puerta por la que pasa. Si no pasa ninguna puerta, totaliza 0 puntos. Por cada pie que ponga le resta puntos.

Resumiendo... antes ganaba el que hacía menos puntos y con este reglamento gana el que hace más, dando más importancia a sumar puntos que a hacer ceros.

## EL TRIAL ES UN DEPORTE

El trial es un deporte de habilidad y, como tal, no se puede limitar ésta con reglamentos y particularidades restrictivas. El problema del trial no es el reglamento, el problema del trial es que no se puede practicar libremente o que debe hacerse en "áreas" limitadas -de momento pocas áreas-.



El trial debe ser el único deporte en el que se cambia el reglamento según intereses y eso, para mí, es del todo inaceptable. Si la FIM dice que el reglamento debe ser "Non Stop", debe cumplirse en todas las federaciones, pero claro... ¿quién soy yo para plantear esto?

En el 2010 y 2011 se aplicó en el Campeonato de España (CET) el reglamento "Open Free" contradiciendo a la FIM, y desde el 2013 hasta hoy, contradiciendo también lo que marca la FIM ("Non Stop"), se aplica el reglamento "Stop".

El reglamento del Trial ha de ser uno, el que marca la FIM y debería cumplirse en todos los países y comunidades por igual, aunque creo que en las pruebas de campeonatos del mundo y estatales, los reglamentos han de estar preparados para los "top ten", y en las de campeonatos autonómicos, sociales y triales populares, es decir, para el resto de "mortales", también creo que han de ser diferentes. Aún así, como yo no voy a correr nunca el campeonato del mundo, ni tan siquiera el campeonato estatal de trial, cualquier decisión que se tome, desde la distancia, la aceptaré.

Ahora faltará ver qué se aplica en los próximos años, aunque dudo que la FIM haga marcha atrás, ya que conllevaría otro "ajuste" de reglamento y esto no es bueno, ni para el trial, ni para los aficionados y muchos menos para la imagen que podamos dar todo el colectivo trialero.

Seguramente habrá algún tema político en todo este sin sentido que, como aficionado al trial, desconozco o no sé descifrarlo, pero lo que no haré será aprenderme dos reglamentos, de manera que, por mi parte y sin menospreciar a nadie, como aficionado me dedicaré a participar en pruebas de mi agrado con el único fin de pasarlo bien, disfrutando del trial y cuando me desplace a ver pruebas con diferentes reglamentos, simplemente valoraré, desde mi experiencia trialera, si ha hecho cero o fiasco, si lo ha hecho bien o mal, sin importarme el resultado.

Otra cosa es lo que se comente en redes sociales o foros, donde es bastante común la división entre aficionados al "Stop" y al "Non Stop", pero para gustos colores.

