

01/01/2007

Los Seis Días de Trial de Escocia, SSDT es el sueño de todo aficionado al trial...

En 1992 perdí la oportunidad de estrenarme, lo tenía todo más o menos encaminado para, con mi amigo Joan Domènech, disfrutar de seis días de trial por las **Highlands**, pero un cúmulo de circunstancias hicieron que me quedara en Barcelona, tener que contentarme con la camiseta recordatoria que me trajo de **Fort Williams**, un “montón” de vivencias de recuerdos y una gran envidia, sana pero envidia al fin y al cabo.

Los años no pasan en balde, la idea de ir a Escocia se estaba diluyendo hasta que decidí “liarme” con el **trial clásico**. La adquisición de varias trialeras de los años 70 y 80, la preparación de Limit Motos sobre la Honda TLR y mi participación en la Copa Catalana de Trial Clásico me hizo ver una luz de esperanza en poder hacer trial en **Escocia**.

Era en Noviembre de 2005, pensé: para los seis días ya voy tarde, es un trial en donde se necesita mucha condición física y psíquica y a mi edad ya no estoy para ir a sufrir, pero para correr en el 2006 los dos días de **Pre-65**, ¿porque no?

Lo primero que necesito es una moto que reúna las condiciones solicitadas por la organización, Ramón Membrives me la proporciona, una **BSA** modelo **B40** del **año 58**, una moto que la traería Mike Andrews de Inglaterra y que había ganado una edición de los seis días de no sé que año (o al menos eso me dijo).

Tema resuelto, la moto necesaria para participar en el trial ¡ya la tengo!

Ahora vamos por la inscripción, de todo ello se encarga Membrives, que junto a once pilotos más formaliza todos los datos para poder participar. Es complicado entrar en el **sorteo**, ya que de los más o menos 400 inscritos solo van a poder participar **180**.

Pasan los días y no me llega la aceptación de la inscripción, al final de los once solo van cuatro, primera en la frente, toda la ilusión que me había generado se va al traste. Me encuentro con una moto que me ha costado un “pastón” y que no sirve para nada más, discrepo con los que dicen que con esta moto se puede correr en España en clásicas Pre-72, las zonas no están preparadas para estas motos donde los giros se hacen harto difíciles y su peso condiciona muy mucho el pilotaje, conclusión: al garaje y a mirarla de vez en cuando.

Un regalo de reyes...

Tengo todo el 2006 para preparar mi participación en la edición 2007 pero esta vez lo voy a hacer diferente.

Después de navegar durante más de tres años por los foros de internet conozco a una serie de trialeros que se han convertido en parte de mis mejores

amigos, entre ellos uno que tiene el "nik", "**trialero13**", y que después de conocernos personalmente entablamos una amistad que ha quedado sellada por una pasión común, el trial.

Carlos Casas es su nombre, muy buen trialero allí donde los haya, campeón de España y Catalunya en varias ediciones, piloto con más participaciones en los Seis Días de Escocia y ahora también en los dos días de Pre-65, en fin que tiene un palmarés que se me hace muy difícil explicar por este medio.

El se encargará de tramitarme la inscripción antes del 15 de diciembre de 2006 para la edición **2007** de los **Pre'65 Two Days Scottish Trial** a celebrar los días **4 y 5 de mayo**.

Es 6 de enero de 2007, día de reyes, me hace el mejor regalo trialero que pueda tener, me llama para decirme que mi inscripción ha sido aceptada con el **dorsal 151**.

Carlos: - mi casa es tu casa, mi coche es tu coche, mi moto es tu moto, mi mujer es tu mujer... eeeepppp!!! esto mejor que no, jajajaja...

No doy pie con bola, me vienen a la cabeza todos los preparativos y no me deja pensar con claridad otro tipo de cosas: el trabajo, la familia, los triales que quedan hasta Escocia y que también son muy importantes, **MOTOCAT**, etc...

Me llaman de todas partes dándome la enhorabuena, trialeros que han estado en Escocia dando sus consejos, algunos que también van este año ofreciéndose para llevar la moto, empiezo a escribir esta crónica...

8 de enero, llamo a Ramón Membrives para comunicárselo y me dice los que han sido seleccionados de las inscripciones que hizo: Ramón Membrives, Ramón Palau, Lluís Díaz, Josep Soldevila, ¡caray! todos son socios MOTOCAT. Lo malo es que en Barcelona se quedan buenos amigos: Jordi Molins, Toni Buxadé, Joan Carlos Forte, etc...

Llamadas cada diez minutos a Rosa de Limit Motos preguntando mil y una cosas sobre el viaje, el hotel, el coche.... - ¡para, para! - es su respuesta, tenemos cinco meses por delante para prepararlo todo, nosotros nos encargamos de todo lo que comentas, ya iremos hablando.

Bueno, pues me dedicaré a otro tema: tengo que hacer una lista de todo lo que voy a necesitar, que si herramientas, vestimenta, el cepillo de dientes, etc. una lista que la voy ampliando a cada momento.

9 de enero, le comunico a mi "personal trainer" que tendremos que hacer un plan preparatorio para no decaer de fuerzas físicas.

12 de enero, me dan otra buena noticia, mi amigo Toni Buxadé acabará de preparar su BSA y junto a su esposa M^a Dolors también vendrán a Escocia, si le dejan correr bien y si no, nos harán compañía.

5 de enero, hago el ingreso de las 60.75 libras (93,48 euros), 45.00 de inscripción y 15.75 libras del seguro necesario para correr la prueba.

21 de enero, Toni Buxadé está “quemando todos los cartuchos” para ser aceptada su participación en los 2 días.

24 de enero, a Toni le han denegado la inscripción, queda como reserva, se desplazará hasta **Kinlochleven** pero su participación no está asegurada.

Una cosa “positiva” es que nos han informado que si no puede participar podrá seguir el trial con su BSA.

Los pilotos españoles en los Scottish Pre-65 2007 serán: Joan Rovira (50), Angel Magriña (52), José Carlos Lorente (74), Francesc Carbonell (76), Luis Muñoz (93), Javier Cruz (95), Antonio Vallejo (97), Pepe Buixó (99), Xavier Arenas (113), Luis Díaz (117), Manel Jané (137), Carlos Casas (149), Victor Martín (151), Josep Soldevila, Ramón Palau, Javier Gil, Antonio Gil y Rafa Asins.

25 de enero, contacto con Ramón Membrives y le explico el planning.

- Creo que lo mejor que podemos hacer para ir a Escocia es que lo miremos nosotros, ya que tengo muchas dudas sobre cuando marchar y cuando volver, etc. Viajaremos 4 personas: Toni Buxadé, su señora, mi señora y yo.

Pensamos salir el **martes 1 de mayo desde Girona** en el vuelo de las 6 de la tarde. Dormiremos en **Edimburgo**, tenemos que mirar en que hotel.

El miércoles 2 de mayo por la mañana alquilamos un coche y tranquilamente, pero sobre todo de día, ponemos rumbo a Kinlochleven. Después dormimos en el hotel que Membrives reserve (son dos habitaciones dobles).

El jueves **3 de mayo** verificamos por la tarde y dormimos en el hotel reservado.

El viernes **4 de mayo** será el primer día de **trial** y el sábado **5 de mayo** el segundo.

El domingo **6 de mayo** disfrutaremos de la desfilada de los Seis Días en Fort William y volveremos al hotel de Kinlochleven.

El lunes **7 de mayo**, muy temprano, en coche ponemos rumbo hacia **Glasgow** para coger el avión de las 14 horas hacia Girona.

Así pues, la reserva del hotel sería 2 habitaciones dobles, durante 5 noches (entrada el miércoles 2 de mayo y salida el lunes 7 de mayo).

- ¿El tema del alquiler del coche, lo reserváis desde aquí? ¿Con qué compañía? Bueno, ya lo hablaremos, pero quería poner por escrito mis inquietudes y me gustaría tener atado lo más pronto posible el tema de los vuelos, hotel, etc. Ya sabes cómo soy cuando tengo alguna cosa en la cabeza,

sea una moto, un trial o un viaje. Quizás a vosotros no os preocupe tanto porque sois unos expertos, pero nosotros es la primera vez y me gustaría tener las cosas claras. Un abrazo.

26 de enero, Infante Disseny me pasa un pdf de cómo quedará la sudadera que llevaremos en los Dos Días para el “après-trial”.

30 de enero, me comunican desde el gimnasio Wellness que desplazarán hasta Kinlochleven a Jordi Gómez, entrenador personal, fisioterapeuta, enfermero y más cosas, para que sus clientes estén en plena forma. Cosa que al final no pudo ser.

3 de febrero, formalizamos el tema de los billetes de avión, al final saldremos de Girona con **Ryanair** el martes 1 de mayo y regresaremos el lunes 7 de mayo. El coste para las cuatro personas es de 637,66 euros. Sólo decir que encontramos unos billetes por 14 euros, haciendo escala en Londres, pero lo desestimamos ya que me veía participando en los Dos Días de Pre'65 en los aeropuertos y sin maletas...

9 de febrero, hoy me ha llamado **Javier Cruz**, gran amigo desde la pasada edición de los Dos Días de Cabrianes, para decirme que tenía manera de que le aceptaran la inscripción a Toni Buxadé. No me lo ha asegurado pero en breve lo podrá confirmar al 100%. A Toni no le diremos nada de momento hasta tenerlo bien atado.

10 de febrero, Javier me dice que **Ann Gordon** le comunica que no encuentran ningún inscrito con el nombre de Toni Buxadé, le remito las hojas de inscripción y observamos que se ha inscrito como Buxadé Antoni y estos ingleses, con lo “cuadrados” que son, no lo han sabido encontrar. “Será que habrá muchos Buxadé inscritos”.

11 de febrero, primer entreno oficial con la BSA, resultado: “ostión” de campeonato, rotura del eje del cambio, daños diversos y otra vez para el taller. No obstante, la impresión general ha sido buena...

15 de febrero, el coche queda alquilado desde Barcelona, la compañía elegida ha sido **AVIS** y el precio del mismo para los seis días es de 425 euros. Un **Peugot 307** con cambio **automático** por aquello de llevar el volante a la derecha. He recibido por fax el bono para presentar en la taquilla de AVIS del aeropuerto de **Prestwick** (Glasgow).

27 de febrero, las sudaderas especiales para el trial ya están repartidas a los diferentes sponsors.

12 de marzo, queda pagado a la Federación el **permiso de salida**, son 48 euros.

20 de marzo, recibo por fax el permiso de salida, lo escaneo y lo envío a Carlos Casas para que se lo pase a Ann Gordon, secretaria del moto club.

Me he inscrito para los Tres Días de Santigosa. Ya sé que es un trial de modernas, pero me interesa coger fondo en moto y este trial será estupendo para tomar conciencia de tantas horas encima de ella.

10 de abril, mi participación en Santigosa ha sido un fracaso (he abandonado el primer día) pero la experiencia para coger fondo físico ha sido muy aceptable, no me agoté nada después de 30 zonas y 40 Km. de interzona.

12 de abril, me preocupa el estado de la BSA, está en el taller desde hace un mes, estamos a dos semanas vista de la marcha para Escocia y Ramón Membrives está indispuerto, altas fiebres y vómitos le impiden trabajar y poder acabar la moto. Estamos en la misma situación: Toni Buxadé, Lluís Díaz, Josep Soldevila e incluso la moto de Ramón Membrives...

19 de abril, las motos siguen sin acabarse y no es del todo seguro, pero Ramón Membrives está valorando la opción de quedarse en casa, no acaba de estar del todo fino y una prueba dura como ésta quizás no será lo que le vaya mejor.

20 de abril, he hablado con Ramón, parece que se recupera y su presencia en Escocia no está descartada, las motos pasarán directamente de su taller al camión que las transportará hasta Kinlochleven.

He comprado una tarjeta para el navegador del **GPS** de Europa, 109 euros para intentar no perdernos por las carreteras de las islas, el avión llega al aeropuerto de Prestwick.

21 de abril, hoy hemos desayunado con Ramón Membrives, Josep Soldevila, Blai Jové, Jordi Molins, Toni Buxadé y yo. Hemos estado hablando de todos los preparativos, ropa, cascos, botas, herramientas..., en fin, todo lo necesario para los Dos Días.

El camión recogerá, creo que veintiocho motos, el domingo 29 de abril ya que el lunes 30 parte hacia Escocia. Josep ya se ha llevado la Impala para Ripoll (qué pasada de moto), nuestras BSA (la de Toni y la mía) quedarán a punto esta semana, por lo que hemos quedado que el sábado 28 nos desplazaremos hasta Mas Mimó para hacer una última y única prueba.

Con una detallada lista, esta tarde me he dedicado a empezar a preparar la bolsa, también he estado revisando la filmadora "sport recorder", una que lleva un mini objetivo para poner en el casco, mi participación en la Alpinada el 22 de abril servirá para hacer la prueba definitiva para poder filmar en las islas.

23 de abril, San Jordi, buen día para empezar a hacer la bolsa, he decidido no llevar a Escocia la mini cámara de filmar, la calidad no es muy buena y el montaje que hay que ir haciendo para filmar hará que me pegue un "tortazo" o que se me estropee la máquina, con la cámara de fotos será suficiente.

24 de abril, hoy me han "pegado la bronca" desde la FCM, Lluís Díaz todavía no se había sacado el permiso de salida y les ha dicho que la culpa era de

MOTOCAT por no avisarle, esto no funciona bien, bien, así, cuando vea a Lluís en Escocia “se va a enterar”.

Los recambios de la BSA de Toni Buxadé todavía no están, me ha puesto la cabeza como un “bombo” le he tenido que parar los pies, ya que solo me falta que él me ponga más nervioso de lo que estoy por no tener la moto acabada. Es que entre Toni y yo somos un “manejo” de nervios, por no decir unos jili...

25 de abril, estamos a muy pocos días para la partida hacia Escocia y las noticias se van sucediendo una detrás de otra, en esta ocasión son MALAS NOTICIAS!!! **Ramón Membrives** no viene a Escocia, le han recomendado reposo absoluto durante un mínimo de 15 días.

Mi BSA ya está acabada, el sábado la voy a probar, la de Toni todavía está por montar. Nos confirman el hotel, se llama **Ballachulish** Hotel y la reserva está a nombre de Mick Andrews.

28 de Abril, hoy ha sido el día clave, la prueba de la moto en Mas Mimó no ha ido todo lo bien que me hubiera gustado. Eran sobre las 9 horas que recogíamos mi BSA y una Triumph Tiger Cup 200 cedida muy amablemente, que será la que llevará Toni ya que como nos temíamos, la suya no se ha podido acabar. Sobre las 10 horas, patada y patada y patada... no hay manera de que arranque, las estriberas más largas que me ha puesto impiden que la palanca de arranque haga todo el recorrido, al final empujón y el ensordecedor petardear de la BSA se deja oír. Primera, segunda, tercera... calentando un poco el motor para empezar a coger un camino más trialero, primer obstáculo importante que afrontar y la cadena que salta.... los “me cago” se deberían oír desde Kinlochleven, el tensor está desviado y hace saltar la cadena, miro de rodar un poco con ella y otra vez de vuelta para Sabadell.

Una vez allí, desmontamos todo el tensor, las estriberas y alguna cosa más que había detectado, Membrives nos prepara una caja de recambios, grasas, aceites... y sobre las 14 horas junto con las motos y bolsas de Ramón Palau (hijo) al final el padre no vendrá, Josep Soldevila, Lluís Díaz, Toni Buxadé y la mía las cargamos en la furgoneta que las llevarán el domingo a Can Rovira donde a su vez serán cargadas en el camión. Abono el coste de llevar la moto, 250 euros.

De la moto ya no me puedo preocupar más, no la volveré a ver hasta Escocia por lo que ahora toca preparar la maleta para en el avión que saldrá de Girona el Martes 1 de Mayo a las 18 horas con Ryanair.

1 de mayo, el día de emprender el viaje hacia Escocia ha llegado, sobre las 12 horas salimos de Barcelona con destino Cabrera de Mar, donde después de recoger a Toni y su mujer M^a Dolors, pararemos a comer en Can Piu, un restaurante de Caldas de Malavella a escasos cuatro kilómetros del aeropuerto.

Sobre las 16 horas y bajo una lluvia torrencial llegamos al parking de la terminal, es cuestión de coger el ticket y guardarlo en sitio seguro, al coche le quedan seis días de estancia (46 euros).

Puntual como pocas veces, a las 18 horas emprendemos vuelo con destino Prestwick (Glasgow), **dos horas y cuarto de viaje**. Lo primero al aterrizar es dirigirnos al mostrador de Avis para acabar de concretar el coche que teníamos alquilado. Aquí ya nos damos cuenta que entendernos con los escoceses no va a ser tarea fácil. **Retrasamos el reloj una hora.**

Por sorteo popular, es decir, por mis huevos, el primero en conducir seré yo, el destino será Edimburgo y os puedo asegurar que al llegar a la ciudad si alguien con un “chasquido” de dedos me devuelve a Barcelona... ¡me largo! Qué agobio conducir por la izquierda, con el volante a la derecha, me salí del arcén dos veces y la suerte fue que no me llevé a nadie por delante, todo en millas, yardas, libras... ¡qué raros son estos británicos!

Gracias al “**tomtom**” -desde ahora no entiendo un viaje en coche sin él- llegamos al hotel que habíamos visto en la guía que podía estar decente, un **Ibis** en el centro de la ciudad que no “mataba” de lujo pero que era aceptable. Nos costó la habitación doble, una noche, 80 libras.

2 de mayo, dedicamos toda la mañana a hacer turismo por la ciudad, la tarjeta de crédito estaba al rojo vivo, una visita guiada en el bus turístico nos acabó de confirmar que es un ciudad MARAVILLOSA.

Después de comer –en un restaurante italiano, por aquello de la cocina mediterránea- emprendimos ruta hacia Ballachulish, donde tenemos el hotel (a unos 10 Km. de Kinlochleven y 16 Km. de Fort William), por unas carreteras que nos hicieron descubrir el porqué de la grandiosidad de este país.

Serían las 20.30 horas cuando llegamos al hotel y ya empezaron los problemas, decían que solo tenían un habitación para cinco noches, la otra era para cuatro, no nos entendimos pero nos vieron tan alterados que le debieron “pillar” la habitación a alguien. Más tarde, sobre la 1 de la madrugada, supimos a quien se la quitaron por un desagradable, que luego fue, un divertido incidente. Recordar que en Escocia por estas fechas hay luz solar hasta las 22 horas.

3 de mayo, dedicaremos el día a hacer turismo, hoy cogerá el coche Toni, cómo corre el “cabrito”, atraviesa poblaciones y va por las carreteras secundarias a todo gas, también se sale del arcén un par de veces, en fin, que salvando estas circunstancias nos dirigimos hacia el castillo de **Eilean Donan** por unos parajes preciosos. Valió la pena la excursión. De vuelta paramos en **Glenfinnan Monument** y al lado mismo pudimos ver el puente-viaducto por el que en verano circula un tren de vapor, que es el mismo de la película Harry Potter.

Sobre las 18 horas llegamos a Kinlochleven para formalizar la inscripción de los Pre'65, el grupo mayoritario de españoles ya estaban por allí, abrazos, risas, preparación de motos, más abrazos... conocemos a Ann Gordon, secretaria de la prueba, me da el dorsal y nos comunican que no está permitido seguir el trial. Si hubierais visto la cara de Toni (y no era para menos).

Pronto sacamos los argumentos para pedir un pase de prensa, Motocat necesita hacer “el reportaje” y poder reflejar en fotos esta crónica, por lo que sin más preámbulos y con todo el “morro” del mundo nos hacemos pasar por prensa gráfica. ¿Resultado? Un pase para poder hacer todo el circuito sin problemas. No pondré en este artículo quién nos ayudó en todo lo que pudo para no comprometerle, pero él ya sabe que le estamos enormemente agradecidos.

Cuando ya estuvo todo preparado, el dorsal puesto, el depósito lleno y las herramientas a punto, nos fuimos al hotel a cenar, con la agradable sorpresa de encontrarnos allí a todo el grupo de valencianos, Javier y José Gil, Rafa Asins, etc. No nos conocíamos demasiado, pero después de este encuentro y como se suele decir, habrá un antes y un después.

En el hotel también se alojaban Josep Soldevila y familia, Ramón Palau Jr., Lluís Díaz Bedate, etc. en fin, que pudimos compartir algunas charlas y risas y sentirnos un poco como en casa.

4 de mayo, el gran día ha llegado, sobre las cinco de la madrugada, un sol radiante que entra por la ventana hace que ya no duerma muy bien hasta las 6.30, hora de levantarse, arreglarse, vestirse... ¿qué me pongo? ¿hará frío? ¿lloverá? Conclusión, la bolsa con toda la ropa que me había traído la subo hasta Kinlochleven y fuera dudas.

Sobre las 8.30 estamos calentando motores, la salida del **primer piloto** es a las **10 horas**, con mi número (151) calculo que sobre las 11 saldré (a mis acompañantes les comunico que siento hacerles madrugar tanto pero ya saben como soy).

El ambiente es impresionante, el rugir de las **motos** mezclado con el **sonido** de las **gaitas** pone los pelos de punta, fotos, video, ánimos de amigos y familiares. Una pareja de la organización va llamando que se acerquen a la rampa de salida por números correlativos y, por fin, el gran momento.

Os puedo asegurar que de todos los triales en los que he participado, tanto de modernas como de clásicas, no se parece en nada a la sensación vivida en el momento de la ascensión a la rampa, lo siento pero no lo sé explicar por escrito.

Ya estoy allá arriba. Tanto miedo, nervios, angustias, insomnios, dolores de cabeza con los preparativos, la moto, el viaje... quedan desvanecidos en un segundo. Fueron dos minutos durante los que no pensé en nada, bueno sí, en lo maravilloso que es esto del trial y en la buena gente que lo rodea.

Poco me importaba lo que me decía el comisario de carrera y que no entendía, él supo ver en mi cara la ilusión de un apasionado al trial, supo que era mi primera vez de unos **Scottish Pre-65**, me arropó y me dio ánimos, que yo recibí como nunca antes lo había hecho.

No quería que aquella situación, aquel momento se acabara nunca. Quería congelar ese instante, flotaba de alegría, a lo lejos veía a mi mujer haciendo fotos a todo trapo, solo faltaba mi hija, que se había quedado en Barcelona, para que aquello fuera algo más que un **sueño**, que lo fue.

Golpe de gas, dejo atrás la salida y me dispongo a afrontar las primeras zonas.

Ceros, unos, doses, algún tres y ningún fiasco, eran mis resultados en los siete grupos de 14 zonas antes de volver al paddock a repostar. Los ceros de **Caolasnacoan, Camas Na Muic y Loch Eilde Path** me dejan un gran sabor de boca, pero la alegría duraría poco.

Reponiendo gasolina observamos que el **depósito** de la BSA pierde por la parte de abajo justo encima de la bujía. El peligro de que la moto arda se nos hace muy evidente por lo que decidimos vaciarlo y mirar de **repararlo**. Conseguimos Nural 21 pero necesita un mínimo de 40 minutos de secado. Unos irlandeses se ofrecen para mirar de acoplar algún depósito, recorro todo el parque cerrado en busca de otro nuevo, pero todos los esfuerzos son inútiles.

Los minutos van pasando, la masilla no endurece y a todo ello el “**marshall**” que cierra el trial me dice que si salgo detrás de él no encontraré quien me ayude si me ocurre algo.

Decido **abandonar** pero no os alarméis, estoy satisfecho y junto a mi señora y Toni nos vamos a disfrutar del buen trial clásico en el “**pipeline**”, las fotos y el video realizado son un buen reflejo de que nos lo pasamos en grande.

Poco a poco van desfilando todos los pilotos hasta que decidimos volver al paddock. Son unos 20 minutos de camino por una pista adyacente hasta **Aluminium Works** donde ya han llegado todos los españoles, cada uno explicando sus peripecias, sus ceros, sus fiascos, sus experiencias para afrontar los pocos **blackwaters** que hay, etc...

Por cierto, cuando conocen mi percance, todos se ofrecen para ayudarme en lo que haga falta, incluso **Javier Gil** estaba dispuesto a comprar una BSA que había en venta para que yo pudiera aprovechar el depósito, ¡QUÉ BUENA GENTE SOIS!

El retorno hacia el hotel no se hace esperar, una buena ducha caliente, una regular cena, un rato de charla trialera y a dormir para reponer fuerzas para el segundo día.

5 de mayo, todos los preparativos de este segundo día no difieren mucho del primero, uno de los cambios más notables es que esta vez la salida es desde **Kinlochleven School**, pero los gaiteros, la rampa de salida, el ambiente, el momento tan especial de la salida, las motos... vuelven a ser tan emocionante como el primer día.

El depósito de la BSA está totalmente reparado y hoy, con un día nublado y más "scottish" nos disponemos a afrontar los 16 grupos con **30 zonas**. Los parajes son espectaculares, las zonas no lo son menos, agua, piedras, más piedras, arroyos, losas, cascadas, blackwaters, amigos, trial... se me hace otra vez difícil explicar las sensaciones, ceros, unos, doses, ahora también algún fiasco...

El camino hasta el Pipeline se me está haciendo largo, dos zonas antes del mismo se me sale la **cadena** y todos los miedos del mundo se me meten en el cuerpo, miro de tensar la cadena pero ya no hay margen, a trancas y barrancas llego a la mítica zona, un cuarto de hora repasándola a pie y diciéndome a mí mismo, no puedo fallar, no puedo fallar...

El momento tan deseado ha llegado a su cumbre, saboreo una y otra vez cada rincón, cada piedra, el público, mi señora con la cámara de video preparada, Toni y M^a Dolors con las cámaras fotográficas... Por fin me decido.

El Pipeline está compuesto de dos zonas en quizás unos 300 metros, la primera más fácil y la segunda más complicada.

Primera será la marcha elegida, poco a poco voy sorteando las piedras, la cadena parece que aguanta y en mi mente sigo pensando: ¡no puedo fallar!. La satisfacción es enorme, la primera **zona** ya está realizada a **cero** pero el momento más difícil de la zona ya está a la vista, golpe de gas para pasarlo lo más rápido posible, sabía que la segunda parte la tenía que hacer por la derecha y así fue, en un abrir y cerrar de ojos ya estaba atravesando el "**finish**" y con un estruendo de aplausos por el cero conseguido dejo la moto apartada, algo escondido y temeroso de que alguien me viera las tímidas lágrimas que me saltaron de los ojos, me recupero y ahora recibo las felicitaciones de mi mujer, de Toni y M^a Dolors y de algún piloto más que había por la zona pero que no logro recordar, la emoción era demasiado intensa.

Si por mi fuera ya hubiera acabado pero quedaban por delante ocho zonas más, a cual más bella, hasta llegar al parque cerrado y firmar como finalista.

La hora de cargar las motos al camión ha llegado. Una a una hasta 32 las vamos poniendo escalonadas, primero entramos las bolsas (perdón David por el peso de la mía) algunos me preguntaron si me llevaba piedras del "Pipeline" jajajaja.... y acto seguido nos vamos al hotel a cambiarnos y a cenar para, sobre las 22 horas, volver a Kinlochleven para el reparto de premios y trofeos.

6 de mayo, hoy el día, nublado y lluvioso, lo dedicaremos a Fort William donde estará montado el parque cerrado de los Seis Días (**SSDT**). Haremos unas compras (a la tarjeta le queda poco crédito) y sobre las 15.30 disfrutaremos del desfile de presentación de todos los pilotos agrupados por diferentes países con los gaiteros al frente, que emocionan.

Más tarde nos despedimos de varios pilotos españoles participantes y nos dirigimos hacia el hotel. Tenemos que hacer la maleta ya que al día siguiente emprendemos el regreso hacia Barcelona.

7 de mayo, nos levantamos sobre las 7 horas, desayunamos, liquidamos la cuenta del hotel y emprendemos regreso hacia el aeropuerto de **Prestwick**, **dos horas y media de viaje**, gran parte de ellas **lloviendo** pero disfrutando de unos parajes espectaculares y comentando todas las aventuras vividas en estos, mis primeros **PRE'65 TWO DAY SCOTTISH TRIAL**.

Con estas líneas cierro esta crónica, no sin antes agradecer a todos los que han hecho posible esta aventura, no quisiera olvidar a nadie, por lo que en general doy las gracias a todos, pero en particular a: **Carlos Casas**, **Limit Motos**, **Scottishtrial**, a mi buen amigo **Toni Buxadé**, que este año no ha podido participar pero que ha sido el mejor mochilero-reportero, a su esposa **M^a Dolors**, en compañía de ambos hemos disfrutado del viaje, y sobre todo a mi encantadora mujer **Mercè**.

La experiencia del pre, el durante y el post han sido excepcionales, quizás algo nervioso al principio por aquello de la novedad, pero ya han pasado varios días, semanas y los momentos vividos todavía no me dejan pensar con claridad.

¿Ganas de volver? Pues si y no, SI, por todo lo comentado, sobran las palabras, y NO, porque me ha quedado tan buen sabor de boca que quizás otra vez no sería lo mismo, pero tengo todo el año para decidirlo.

Sí que volví, en el **2009**, pero esto ya es otra historia.

