

Godó 2003 51.º Trofeo Conde de Godó-Open Seat de tenis

El fallecido Kato había hecho una pretemporada especial con el piloto barcelonés

El revés de Gibernau

XAVIER VENTURA
Barcelona

Hay momentos en la vida de un deportista en los que ha de decir ¡ya basta! Para Sete Gibernau llegó en Japón, el pasado seis de abril. El accidente de su compañero de equipo Daijiro Kato en el circuito de Suzuka hizo explotar la paciencia del piloto barcelonés. Ayer, dos días después de la muerte del corredor japonés, Gibernau volvió a referirse al accidente. Lo hizo durante el Trofeo Conde de Godó, donde él y Toni Elias participaron en un acto promocional de Telefónica. Uno, Sete, juega bien al tenis. El otro, Toni, dio las gracias al cielo por no tener que empuñar una raqueta y limitarse a pisar una de las pistas. Hoy martes ambos viajan hacia Sudáfrica, donde el domingo se disputa la segunda carrera del Campeonato del Mundo.

“El accidente de Kato nos ha hecho recapacitar a todos. Yo siempre soy positivo, sé que el motociclismo es un deporte de riesgo y que los pilotos hemos de respetar las normas, pero también pido que se nos respete a nosotros”, dijo a este diario Sete. “Hay motivos y razones para plantearse cambios. No queremos buscar culpables, sino soluciones”, prosiguió Gibernau.

La muerte de Kato, a causa de las heridas que recibió al estrellarse contra un muro que bordeaba una parte del circuito, golpeó con más fuerza a Gibernau que a cualquier otro piloto del Mundial. No sólo era su compañero en el equipo Telefónica Honda, sino que además habían hecho juntos una pretemporada especial. “Kato quería mejorar su técnica de derrapaje, por lo que



DAVID AIROB

EN EL VILLAGE. Gibernau y Elias fueron ayer dos de las estrellas que asistieron al Trofeo Conde de Godó

Honda me pidió que le ayudara. Él vino a Barcelona, a mi casa, se compró una supermotard (moto de campo con neumáticos de asfalto) y estuvimos ensayando este tipo de pilotaje. Aparte de todos los entrenamientos que hicimos en circuito con la MotoGP”, explicó.

Gibernau es realista. “El motociclismo es un deporte que nos hace grandes a nosotros, y que la gente admira, porque conlleva un riesgo. Esto no se puede cambiar, pero sí puede modificarse el que el riesgo no sea excesivo. Los fabricantes de neumáticos trabajan para hacerlos mejores y más seguros, los de motos también, los de cascos igual... pero los circuitos no cambian. Y las motos de ahora consiguen unas aceleraciones y unas velocidades brutales. Y también los circui-

tos también pueden ser más seguros. Caerse forma parte de nuestro trabajo, pero en el 90% de las veces sólo te queda el malhumor. Hay que buscar sistemas para hacer menos grave ese otro 10%”. Aunque haya habido sólo dos pilotos muertos en los últimos diez años.

Al ser un deporte individualista, pese a que haya equipos, y con intereses contrapuestos, Sete sabe que no es fácil lograr en el motociclismo actitudes conjuntas. “Sin embargo, el objetivo de todas las partes es común. Todos estamos de acuerdo en que hay que mejorar la seguridad.” Por ello ha ya hablado con la empresa Dorna, que organiza el Mundial, y en Sudáfrica volverá a hacerlo con los restantes pilotos.

Sudáfrica será una dura prueba “para mí, para el equipo”, cuando en el box del equipo haya solo una moto y todos estén obligados a asumir la ausencia para siempre ya de Kato. El japonés era uno de los tres pilotos oficiales de fábrica de Honda, junto a Rossi y Ukawa. Tenía una de las tres mejores motos del Mundial. Y, “por respeto hacia él”, Gibernau no quiere referirse a lo que sucederá ahora; aunque ya ha hablado con Honda, y tanto la marca como Telefónica saben que necesitan un nuevo piloto y decidir quién “heredará” la situación privilegiada que tenía Kato. “Yo saldré en Sudáfrica con mi moto habitual. Y estoy dispuesto a continuar hasta el final de la temporada con ella, es lo que firmé en mi contrato”, dice. Pese a que su pretemporada fue excelente y en Japón acabó cuarto, lo que quiere Sete es no volver a vivir, ni él ni ningún otro piloto, un domingo negro como el que le tocó sufrir en Suzuka.●

LA CRÓNICA

Monas, huevos y promesas

Los huevos fueron considerados en la mitología griega como el principio de todas las cosas. Alfa y omega. De la unión de Leda y el cisne nació la humanidad. Los romanos volvieron a realzar esa forma para convertirla en símbolo de la abundancia en primavera, que es (o era) cuando las gallinas ponen los huevos que ellos convertían en deliciosos presentes. Y los catalanes, nada ajenos a esa tradición, nos entregamos ayer una vez más a hacerle un guiño a la buena marcha de la vida con el reparto a los más pequeños de la típica mona. Animado por el arraigo cultural y las connotaciones de abundancia derivadas de este día de guardar y, por supuesto, envalentonado por el reciente empate ante el Madrid, **Enric Reyna** también repartió ayer dulces promesas. Tras pasearse por un Village ya bullicioso (sobre todo el de Seat, donde la proximidad del Salón Internacional del Automóvil centraba todas las conversaciones y reunía a **Juan Balsega**, director de Seat España, con **Sete Gibernau** y **Toni Elias**), el presidente del Barça se fotografió junto al trofeo y advirtió: “Me gustará más cuando lo hagáis el 28 de mayo”. Todo al mismo tiempo que el mejor tenis tomaba las pistas y la vida volvía, en forma de las más ilustres visitas, al tapete verde, la de **Juan Antonio Samaranch** incluida.

MARGARITA PUIG

DES DE



¿Has vist que petits són els nostres preus?

Entra a **ba.com**, truca al 902 111 333 o acudeis a la teva agència de viatges

Operat per GB Airways, Ltd.



BRITISH AIRWAYS



Vol diari regular. Taxes, recàrrecs i impostos no inclosos. Preus vàlids per a sortides entre el 24/04/03 i el 31/05/03. Els bitllets s'han de comprar abans del 15/05/03. Descompte del 33% a nens i del 90% a nadons. Estada mínima d'un dissabte nit. Estada màxima d'un mes. Venda anticipada de 7 dies.