

"El motociclisme és una guerra"

El dia 5 d'abril el circuit japonès de Suzuka acollirà la primera prova del campionat del món de motociclisme. El català Carles Checa, amb el permís d'Àlex Crivillé, és un ferm aspirant al títol de la modalitat reina, els 500 cc.

Tot i que —com tants nens— de petit volia ser bomber, el segon cognom de Carles Checa Carrera (Sant Fruitós de Bages, 1972) devia ser un presagi del seu futur esportiu. La vida d'aquest amant del paracaigudisme ha girat sempre al voltant de la velocitat. Els carrers polsosos de Sant Fruitós, una població de 5.300 habitants de la Catalunya central, són testimonis muts dels primers passos de Checa sobre la moto. I el circuit de Catalunya, a Montmeló, el del seu debut al Gran Premi del Món el dia 14 d'abril de 1993. Ho féu en 125 cc. Tres anys després hi tornà pilotant en la cilindrada reina. Llavors una caiguda el va privar d'assaborir el triomf, però a vegades la glòria sap esperar i l'octubre del 1996 l'alumne de Sito Pons s'enfilava al lloc més alt del podi del circuit català. Enguany ja no es conforma a guanyar una prova sinó que vol tot el pastís: el campionat del món. Davant tindrà el tetracampió Mike Doohan i el pilot de Seva (Osona), Àlex Crivillé. La gran novetat serà la utilització de gasolina sense plom per motius ecològics. L'espectacle és a punt...

—Després de ser vuitè en els dos darrers campionats del món, quin objectiu t'has marcat per a aquesta temporada?

—Crec que el resultat de l'any passat no reflecteix el nivell que tinc, però vaig cometre errors que em van dur a ser força irregular. Haig de millorar aquest vuitè lloc i figurar entre els primers i, per què no?, lluitar pel campionat.

—Ser la promesa més important del motociclisme català és una pressió afegida que has de suportar?

—Constantment em sento sotmès a pressió, però haig de saber assumir aquesta responsabilitat. No m'és cap maldecap afegit.

—El tetracampió mundial Michael Doohan és ara com ara imbatible?

—Tot depèn de nosaltres. Ell ha marcat el patró, des de fa molts anys està en un dels millors equips del món, i això li dona més confiança. Però enguany, amb l'entrada de nous pilots, li serà més difícil i crec que serà l'any que el podrem guanyar.

—Doohan va dir que tu tenies més talent que l'altre gran pilot català, Àlex Crivillé. Què en penses?



SUSANNA SÀEZ

"El resultat de l'any passat no reflecteix el nivell que tinc, però vaig cometre errors que em van dur a ser força irregular."

“En una moto on hi ha una transferència de pesos bastant important, en què t’aguanten sobre tres centímetres de pneumàtic i a unes velocitats tan altes i amb tanta potència, el pilot és fonamental.”

SUSANNA SÁEZ



—Això és la seva opinió. Ens ha vist córrer tots dos i el que digui m’ha de ser indiferent, tot i que sempre és interessant que un pilot quatre vegades campió del món digui que sóc millor que no pas un pilot que és el quart del món. És una comparació que no està gens malament, però que haig de demostrar, cosa que no he fet fins ara. Encara en tinc set al meu davant i hauran de parlar els fets i no les paraules. Tot plegat és un joc de pressió, de *closca*... Arriba un punt que no lluites només contra una moto i un cronòmetre, sinó contra uns altres pilots que has de guanyar. És com un joc dins el qual el Dohaan pot dir aquesta mena de coses, però hauríem de veure quin sentit hi dona, perquè és un món en què ningú no és franc i la hipocresia es respira en l’aire. A vegades es diuen les coses i no sempre ho fa perquè siguin certes sinó en un altre sentit.

—Hi ha bona entesa entre els pilots catalans?

—Mira, aquest és un esport individual... Si fos un esport d’equip, et diria que sí..., però en motociclisme tothom vol el millor per a si mateix i guanyar. Per tant, si tinguéssim un altre tipus de caràcter en què manés l’amistat, ja no seríem aquí corrent amb moto i arriscant-nos constantment. Amb això no vull dir que siguem enemics i que no ens parlem, però tampoc no vull enganyar la gent. És un món de molts interessos, amb patrocinadors, marques, i un equip de més de quinze persones al darrere. Llavors l’única cosa que compta és fer-ho millor que no pas els altres. En aquest, sentit això és una guerra.

—Amb tanta tecnologia en el vostre esport sembla que la figura del pilot passi a segon pla.

—No. En automobilisme és complicat de dir que no a aquesta pregunta, perquè la tecnologia hi té un paper molt important, però, en moto, el pilot encara hi té molta importància. S’inventen moltes coses que ajuden a millorar, però en 500 cc hi ha molta més potència que no la gent s’imagina i, dominar aquesta potència, només ho pot fer el pilot. En una moto on hi ha una transferència de pesos bastant important, en què t’aguanten sobre tres centímetres de pneumàtic —que és la superfície que tens a terra— i a unes velocitats tan altes i amb tanta potència, el pilot és fonamental. És clar que també és important de disposar d’una moto de primera línia i crec que enguany n’hi ha més de deu per a guanyar.

—L’any 1995 vas ser a punt de guanyar el Gran Premi de Catalunya, que vas assolir un any després. Al circuit de Montmeló hi has viscut els millors moments i els pitjors de la teva carrera?

—M’ha marcat bastant. La meua primera cursa al Campionat del Món va ser el 1993 a Montmeló, en 125 cc, on vaig ser setè, un bon resultat, perquè crec que cap pilot europeu convidat per la Federació no ha fet un resultat així. La famosa caiguda del 1995 em va ajudar molt perquè vaig demostrar que podia ser un pilot de 500 cc i em vaig convèncer que podia guanyar perquè en aquells moments pilotava a un nivell superior al dels altres i això incentivava molt. Hi tinc uns sentiments especials al circuit de Catalunya.

—La greu lesió del teu amic Alberto Puig t’obre les portes dels 500 cc. Quines ironies té la vida...!

—Són coses que passen... Avui ets en un lloc i demà... véus a saber. El nostre equip tenia uns plans entre els quals jo havia d’estar dos anys a 250 cc i provar de guanyar el Mundial. Les coses no m’anaven gaire bé i quan es van començar a redreçar aleshores va venir la caiguda de l’Alberto i de cop em diuen que pugés als 500 cc. Va ser molt fort per a mi. Vaig canviar de cilindrada en una setmana i a cinc proves d’acabar el Mundial.

—Sito Pons és la persona que més ha confiat en tu?

—De fet hi ha hagut molta gent que m’ha ajudat desinteressadament, i en Sito ho va fer quan ell va creure que jo tenia possibilitats. Ell té una empresa i necessita pilots. M’ha ajudat perquè és llei de vida, però si hi hagués hagut un altre pilot que en el moment de l’elecció hagués estat millor que jo, el Sito hauria cregut en ell. El que vull dir és que veritablement la gent que m’ha ajudat és la que, quan comences, ho fa voluntàriament, sense cap interès personal. Per a aquesta gent va el meu reconeixement. El Sito és una persona que té molt nivell i totes les seves paraules són interessants d’escoltar. M’ha ensenyat molt i estic molt content de tenir-lo de cap de l’equip.

—M’han comentat que ets un autèntic maniàtic de la moto...

—Sí, m’agrada molt treballar amb la moto i deixar-la sempre a punt per córrer com més ràpidament, millor. Però crec que hi ha pilots que encara s’hi fixen més. És qüestió de buscar el *feeling* amb la màquina.

GUIA DEL MUNDIAL DE MOTOCICLISME

DATA	CURSA	CIRCUIT
5 abril	Gran Premi de Japó	Suzuka
19 abril	Gran Premi de Malàisia	Johor
3 maig	Gran Premi d'Espanya	Jerez
17 maig	Gran Premi d'Itàlia	Mugello
31 maig	Gran Premi de França	Paul Ricard
14 juny	Gran Premi de Madrid	Jarama
27 juny	Gran Premi d'Holanda	Assen
5 juliol	Gran Premi de Gran Bretanya	Donington
19 juliol	Gran Premi d'Alemanya	Nurbgring
23 agost	Gran Premi de la Rep. Txeca	Brunn
6 setembre	Gran Premi de San Marino	Imola
20 setembre	Gran Premi de Catalunya	Montmeló
4 octubre	Gran Premi d'Austràlia	Philip Island
18 octubre	Gran Premi de Brasil	Rio de Janeiro
25 octubre	Gran Premi d'Argentina	Buenos Aires



—Els patrocinadors són el pal de paller del motociclisme?

—És evident. El motociclisme és un món que vol molts diners a l'hora de muntar un equip amb vint persones o trenta, voltar per tot el món, comprar materials increïblement cars... És imprescindible que hi hagi un patrocinador que hi doni suport i que a més tingui una contraprestació publicitària.

—Als Països Catalans sorgeixen la majoria de pilots de l'estat...

—Sí, i no et sabria dir per què, si penses que a Andalusia, per exemple, hi ha molta afecció a les motos. Deuen ser cicles de la vida, m'imagino.

—Què en penses de la guerra de banderes i himnes quan un pilot català guanya a Montmeló. Hi ha nacionalisme en motociclisme?

—És un tema que no m'agrada d'abordar. Quan guanyo una cursa només penso en el triomf esportiu i la veritat és que ni sé quina bandera em posen a les mans. No vull dir que no tingui sentiments, però quan voltes per tot el món perds les arrels. Crec que és una posició força pobra determinar una persona

per una bandera o una llengua. L'època de les tribus ja s'ha perdut. Les banderes no han de crear conflictes...

—Encara et llances amb paracaigudes?

—Sí, i enguany he tret el títol. Quan vaig amb avió i miro a terra ja em vénen ganes de tirar-me daltabaix. Quan disposi de temps i el clima sigui propici practicaré. També m'agrada l'snowboard. Són sensacions fortes i interessants per a la meva professió.

—Guardes la Mecatecno-Tanga, la teva primera moto?

—I tant! La tinc ben embolicada al garatge. Va ser la meva primera moto, en guardo molt bons records i provaré de guardar-la sempre.

—Quina és la millor virtut i el pitjor defecte de Carles Checa?

—Els defectes, val més que me'ls posin els altres, i les virtuts..., em costa de definir-me. Només tinc clar un objectiu: ser campió del món, amb totes les meves virtuts i defectes. I no pararé fins a aconseguir-ho.

"Només tinc clar un objectiu: ser campió del món, amb totes les meves virtuts i defectes. I no pararé fins a aconseguir-ho."

Jordi Finestres

Paraula de la terra

Enric Valor

Aquest volum aplega, a més dels parlaments de l'acte acadèmic d'investidura com a doctor honoris causa del professor Enric Valor, un recull de gran interès documental que ens mostra els aspectes menys divulgats del nostre autor.



Universitat de València
"Honoris Causa", 14

Calor Fins aquí

Josep Ramon Cerdà

Calor i Fins aquí són les dues primeres obres teatrals de Josep Ramon Cerdà, director de la companyia Teatre de Què, que ja ha posat en escena, entre d'altres, *Tercet*, sobre textos de J. M. Benet i *Jornet* i *Diàlegs* socràtics, de Villalonga.



Universitat de les illes Balears
"Tespis", 5

La reintegració de la Corona de Mallorca a la Corona d'Aragó, 1343-1349

(Dos volums)

Gabriel Ensenyat Pujol

Aquests volums pretenen d'analitzar de manera global les circumstàncies històriques i les vicissituds més concretes que provocaren l'enfonsament de la Corona de Mallorca i la seva reincorporació al món catalano-aragonès.



Editorial Moll
"Els Treballs i els dies", 40, 41