



Entrevista a

# David Salom

*La disciplina, concentración y perseverancia junto con la humildad, generosidad y simpatía son algunas de las cualidades del piloto mallorquín. En 2014 David Salom se proclamó Campeón del Mundo de Superbike en la categoría EVO con Kawasaki y fue Subcampeón del Mundial Supersport en 2011.*

*Compagina desde el 2013 a la perfección su carrera como piloto con la Escuela de Pilotos DS, que ha creado junto a su hermano Toni Salom y familia. El trato especial que tiene con los niños hacen de él una persona humana y cercana. Los niños le respetan y adoran a la vez, asumen desde el primer momento cuándo se debe prestar atención y cuándo se puede bromear. De hecho, el entrenador sabe cómo captar su atención tan solo con la mirada.*

*David Salom sabe trasladar a los niños la técnica de forma práctica y sencilla, utilizando como recurso principal su propia experiencia. No solo enseña todo tipo de ejercicios que ayudan a mejorar el pilotaje de los jóvenes pilotos, sino el porqué de cada ejercicio.*



“ *Creo que es importante estar rodeado de la gente que te quiere y volver para entrenar con los niños de la escuela, que es lo que me gusta hacer* ”

¿Cómo arrancó esta pasión por las dos ruedas?

La afición viene ya de mi abuelo, él fue el primero que empezó con las motos, corría como piloto y después montó la tienda de motocicletas. Más adelante, mi padre y mi hermano también practicaron este deporte como profesión, y por eso yo nací y crecí prácticamente en este mundo.

¿Qué cualidades necesita una persona para llegar a ser un buen piloto de carreras?

Las cualidades necesarias son muchas, la verdad es que en este deporte no estás solo y para que todo funcione debe haber una simbiosis en su conjunto: moto, piloto, mecánico. Un buen piloto puede nacer o se puede hacer. Hay pilotos que no han nacido para ello, pero con el entrenamiento adecuado han conseguido grandes logros.

Pronto te convertiste en uno más de la interminable cantera de pilotos mallorquines. ¿Cuál es el secreto para que de Mallorca salgan tantos pilotos de alto nivel?

Entre otras cosas, ha sido la forma de trabajar con la que se ha conseguido que salgamos pilotos de gran nivel, ya no solo en Baleares sino en toda España. El sistema de aprendizaje y los ejercicios de entrenamiento han logrado diferenciarnos frente a pilotos de otros países.

Habiendo tantos jóvenes aficionados a las motos, ¿por qué no existe ni un circuito en condiciones para poder entrenar a la cantera de pilotos, mientras que existen en Mallorca tantos campos de fútbol, piscinas cubiertas y otras instalaciones para otros muchos deportes?

En Mallorca no hay ni un M2 legalizado para la práctica del motociclismo, quizás se han centrado más en el turismo. No sé el porqué, la verdad, creo que es más un tema político. Hubo un momento en el que se hizo un presupuesto para un circuito y el Govern Balear en aquel entonces no quiso hacerse cargo e invirtió en su lugar en el Palacio de Congresos, cuyo coste fue muy superior.

Fotografías: África Welch

Pienso que un circuito en Mallorca podría atraer mucho más turismo gracias al clima que tenemos a lo largo del año. No solo por el motociclismo, ya que se podría crear un complejo en el que hubiera cabida también para el automovilismo, para celebraciones de carreras en bicicleta... en definitiva, una infinidad de posibilidades al alcance de todo tipo de personas.





**“ Pienso que un circuito en Mallorca podría atraer mucho más turismo gracias al clima que tenemos a lo largo del año. No solo por el motociclismo sino para automovilismo, bicicletas, etc. ”**

Pero es complicado, no se puede recriminar a nadie ya que cada cuatro años cambian los políticos.

¿Cuáles son las razones principales que te han llevado a la apertura de la Escuela de Pilotos DS?

Debido a una serie de circunstancias que se dieron en ese momento. Antes estábamos entrenando en otra escuela de pilotos y por unos problemas internos de la escuela, el 90% de los jóvenes pilotos decidieron marcharse. Me ofrecieron montar mi propia escuela, en ese momento tuve que tomar una decisión y afrontar ese nuevo reto. Empezamos con unos 14 niños y actualmente tenemos 35 jóvenes pilotos siendo la escuela con más niños en toda España.

Volviendo a una de las preguntas anteriores, desgraciadamente no tenemos ningún terreno en condiciones para entrenar, aunque ahora el Circuito de Lluçmajor nos está cediendo el circuito para entrenar los viernes tres horas semanales, mientras que a los lunes y miércoles los dedicamos a físico en el parque Germans

Escalas del Polideportivo, hasta que encontremos un espacio en condiciones para entrenar en moto.

Por otra parte, estamos negociando con el Ayuntamiento de Marratxí, quienes nos están intentando ayudar bastante para la cesión de un espacio. Todavía no hemos llegado a concretar nada, así que seguiremos trabajando.

¿Qué papel juega tu familia en la escuela?

Sin ellos hubiera sido imposible tener esta escuela, porque por mi trabajo como piloto debo viajar mucho y cuando no estoy aquí es mi hermano quien lo lleva todo. Juntos organizamos los entrenamientos.

Al tener dos categorías, minimotos y las motos de 125cc, nos vamos turnando para poder ofrecer a los pilotos diferentes perspectivas de trabajo, siempre siguiendo una misma línea pero cada uno explicando los ejercicios a su manera, y así a los niños, a la hora de ponerlo en práctica, les queda más claro. Por otro lado, mi padre siempre está ahí para arreglar todas las motos de los pilotos y en las carreras nos ayuda en todo.

¿Cuál es la mejor edad para que un niño se inicie en la escuela de pilotos?

Pues cuando sea capaz de ir en moto, jeje (se ríe). La mejor edad es desde los dos años, a esa edad los niños ya son capaces de aprender mucho. En el momento en el que saben mantener el equilibrio encima de una bicicleta sin pedales ya pueden ser capaces de llevar una moto.

Por ejemplo, mi sobrino con unos dos años y medio ya iba con la moto sin las ruedecitas a los lados, y ya controlaba el freno y el gas. Aunque eso no significa que si un niño empieza con siete, ocho o diez años haya perdido tiempo, sino que también podrá aprender perfectamente en ese momento. De hecho, recuerdo que Max Biaggi comenzó aproximadamente a los dieciocho años, y ha llegado a ser Campeón del Mundo con un poco de sacrificio y mucho entreno.

¿Te ves reflejado alguna vez en la actitud o el comportamiento de los niños durante las carreras?

Sí, claro que sí... la mejor manera de enseñar es sintiéndose uno más en el circuito. Personalmente comprendo las reacciones de los niños al caerse, ganar o perder tras mucho esfuerzo y sé lo que sienten ellos en cada momento encima de la moto. Yo siempre les recuerdo que deben confiar en mí, ya que todos los ejercicios que les hago hacer los he practicado yo con una moto de las mismas características que la suya. De hecho he entrenado con esta moto, ya que no es necesario hacerlo con una moto grande, y además muchos otros pilotos de otras categorías como MotoGP también entrenan con motos como estas con las que entrenamos nosotros aquí.

Creo que la mejor manera de aprender un deporte es con una persona que practica ese deporte y más en este caso, siendo piloto en el Mundial de Superbikes. Para formar hay que estar formado.





¿Lo pasas mal en moto durante las carreras?

Lo he pasado mal muchas veces, sobre todo en el Campeonato del 2014 por la lesión de la mano, no recuerdo ahora qué carrera fue la peor, pero sí hubo muchas carreras con dolor. Recuerdo en especial una carrera que, aunque al final fue gratificante, ya que gané la carrera del Campeonato de España, durante la carrera, encima de la moto, lo pasé fatal porque ese mismo fin de semana me había roto el dedo del pie. Pero si no, generalmente me siento a gusto. Me encanta mi profesión, la velocidad y en especial el subidón de adrenalina en las curvas.

Por tu profesión debes viajar a menudo, ¿cómo pasas el tiempo cuando no estás en el circuito?

El primer año que viajas a un país haces algo de turismo para conocer lugares nuevos. Pero una vez vistos, vamos directamente a las carreras y no salimos, ya que muchos dormimos en el *motorhome* dentro del circuito. Después de los entrenos aprovechamos para descansar, hablar con otros mecánicos y pilotos, jugar a la PlayStation e incluso hacer un poco de bici o correr por el circuito.

Estando en un campeonato de Superbikes, como es un campeonato más familiar te permite establecer contacto con los demás pilotos y mecánicos. En MotoGP esto es prácticamente imposible.

¿Qué sientes cuando vuelves a casa, a Mallorca?

Al principio añoranza, ganas de volver a casa para ver a la familia. Cuanto más van pasando los años vas sintiendo cosas diferentes, ahora ya he cogido la cos-

tumbre, cojo el avión como coger un autobús. Es una rutina el viajar cada semana, pero no dejas de tener ganas de volver a la isla para poder estar con los tuyos. Creo que es importante estar rodeado de la gente que te quiere y volver para entrenar con los niños de la escuela, que es lo que me gusta hacer.

Aprovechando el parón veraniego en 2014 fuiste operado de la lesión en la muñeca derecha que viniste arrastrando desde el principio de temporada. ¿Cómo fue posible esa pronta recuperación? Porque no solo se trataba de recuperarse de la herida, sino de recuperar la movilidad y fuerza.

La verdad es que el equipo tomó una decisión un poco precipitada, quisieron operar la mano en ese momento y lo hicimos en Barcelona con el Doctor Mir. El fisioterapeuta Francisco Parra de Casa Mayor se encargó de mi recuperación. Estoy muy agradecido a todos ellos, ya que con la ayuda de todas esas personas me he podido recuperar más rápido. Además, yo sabía lo que quería: volver a subirme a la moto. Esas ganas me ayudaron a sobrellevarlo de una forma más positiva y con optimismo.

Por la ventaja de puntos acumulados que contabas frente a tus rivales, hubieras podido permitirte no correr en Jerez y recuperarte mejor de la operación. ¿Por qué esas ansias de correr?

Es importante que el piloto tenga unos objetivos, y cuando decidimos operar después de Laguna Seca en julio, el objetivo era subirme en Jerez, entonces estaba preparado mentalmente. Eso te ayuda a estar siempre pendiente de lo que estás haciendo, pendien-

te de que quieres mejorar y quieres estar cuanto antes encima de la moto. Un piloto cuando se cae lo primero que hace es ir a buscar la moto. Es una actitud que interioriza inconscientemente el piloto desde el principio.

¿Cómo te preparas física y mentalmente antes de cada temporada, y entre carrera y carrera?

El año pasado debo decir que fue el año en el que más me preparé, sabía que iba a tener muchos problemas con la mano y para contrarrestar esa deficiencia me tuve que preparar mucho más físicamente: corriendo, en bicicleta, practicando *CrossFit* con mi entrenador Alain Lagüe de Strongbox. Se trata de un *CrossFit* adaptado a la moto y a mis circunstancias físicas, ya que no podía coger mucho peso. Además, entrené mucho con los niños, con la moto con ellos y todo eso me ayudó a estar más fuerte. Con la moto con la que corremos en el Campeonato, ya sea como pilotos de Superbikes o de MotoGP apenas entrenamos unas tres o cuatro veces al año aparte de las carreras. Solemos entrenar *motocross*, *dirt track* u otras especialidades.

Hiciste una temporada increíble en SBK. Finalmente sigues con Kawasaki Team Pedercini. Una pieza fundamental de todo piloto es la de sus mecánicos. ¿Este año has querido recopilar a algunos de la pasada temporada?

Este año es un nuevo reto. Aunque con un equipo un poco inferior queremos estar delante en el Mundial de Superbike. Firmé con Kawasaki Europa para este año y tendré una moto oficial pero sin el equipo oficial con el que estuve el año pasado, sino con un equipo satélite. Hemos querido montar un buen equipo, me he llevado a mi jefe de mecánicos y a una mezcla de mecánicos de otros equipos para poder afrontar la temporada con fuerza e ilusión y así obtener los mejores resultados posibles.

Para terminar, ¿un deseo para el 2015?

Principalmente que todo salga bien, tener salud y que toda la familia esté bien.

Y claro, me gustaría ganar el Campeonato aunque eso depende de muchas circunstancias. Intentaremos hacerlo lo mejor posible y evitar las caídas y lesiones.

El Mundial de SBK recibe este año una nueva reglamentación, incorporando la normativa EVO. Este nuevo Mundial tendrá espectáculo, igualdad, muchas marcas y sobre todo carreras inciertas en las que habrá un amplio abanico de posibles ganadores. Te deseamos a ti y a todo tu equipo un resultado tan bueno como el año pasado. David, gracias por concederme esta entrevista, mi primera para *Enki*.

“Creo que ha sido la forma de trabajar con la que se ha conseguido que salgamos pilotos de gran nivel, ya no solo en Baleares sino en toda España. El sistema de aprendizaje y los ejercicios de entrenamiento han logrado diferenciarnos frente a pilotos de otros países”

