

Una vuelta al circuito mágico de San Miguel de Abona

Los espectadores que acudan a la carrera del Campeonato de España CEPSA de MX Elite al circuito de San Miguel de Abona podrán disfrutar sin duda de carreras trepidantes y de un trazado calificado por muchos como mágico. La escarpada orografía de la zona obligó a “encajar” el circuito en un terreno relativamente pequeño, pero esta circunstancia ha conseguido que se convierta en uno de los pocos circuitos en España en el que el público puede seguir desde un punto la práctica totalidad del recorrido por la pista.

Sólo unos cuantos tendrán el privilegio de participar en esta prueba del Campeonato de España y por ello hemos querido hacer partícipe al público de las sensaciones que experimenta un piloto que rueda en el circuito de San Miguel de Abona.

Para ello hemos pedido a uno de los mejores pilotos canarios de motocross que nos hiciera de guía en una vuelta imaginaria por el trazado que acogerá en unos días una prueba del campeonato nacional. Aitor Santana conoce bien este certamen pues durante años ha tomado parte en el Campeonato de España de motocross y sabe lo que es ganar una carrera del Nacional. Aitor Santana acumula varios títulos de Campeón de Canarias y esta cita de San Miguel de Abona abrirá su calendario deportivo 2010. Para ello se prepara intensamente, y a pesar de residir en Gran Canaria, se traslada 3 días por semana a San Miguel para entrenar. Aitor, después de varias temporadas con Kawasaki, vuelve a la marca del ala dorada y participará en el Campeonato de España CEPSA de MX Elite con una Honda CRF 450.

Así nos describe el piloto grancanario una vuelta al circuito “mágico” de San Miguel:

“La parrilla de salida del circuito de motocross de San Miguel, en su lado anterior a la valla de salida, está asfaltada, al contrario que en el resto de los circuitos, en los que el suelo es de tierra. En cuanto cae la valla de salida (N.R: Aitor es uno de los mejores pilotos de España en las salidas) encaramos la recta de unos 200m para terminarla girando 180º a la derecha en un embudo, y justo a la salida de la primera curva, tenemos 15m de recta para la primera meseta de unos 20m. Al momento de caer abrimos gas a tope y hay otros 20m para la segunda meseta. Nuevo aterrizaje y giramos a la izquierda unos 80º y seguimos con la moto inclinada con gas hasta cerrar más a izquierda. Llegamos a una zona técnica, tipo chicane, que dejamos atrás para afrontar una recta de 50m seguida por una pequeña meseta para frenar la velocidad de la misma. Iniciamos una recta en subida para girar a izquierda 90º y saltamos al plano superior, una recta de 50m nos lleva a un gran doble en subida de 20m para caer en la parte trasera del circuito. Tomamos una curva larga y amplia a izquierda que

nos hará cambiar 180º el sentido pero de forma lenta por lo larga que es, salimos de ella y pasamos otra meseta de 15m con una larga caída que depara en un peralte alto en curva hacia la derecha y nada más salir de ella otra meseta en subida, con un desnivel invertido de abajo hacia arriba que se ve de frente para el público, seguido de una recta en semicurva a derecha para ir a parar a otra meseta con curva a derecha. Esta es una zona muy espectacular. Al caer seguimos hacia la derecha en subida, con un salto en medio y nos encontramos con la “pirámide”. Estamos en la parte más alta del circuito, un salto para caer en un tramo en bajada de 50m para encarar el zig zag de derecha a izquierda, que es la parte más técnica del circuito. Se suele hacer por dentro aunque hay pilotos que se tiran al peralte para aprovechar la salida. Encaramos la recta a tope hasta un pequeño obstáculo a mitad de la misma que hará reducir la velocidad para entrar en la curva a izquierda denominada “la curva de la palmera”; estamos en la parte final del recorrido y volvemos a subir a la parte más alta del circuito por el denominado ascensor en la que al final de una gran rampa salimos volando cerca de 20m, con la pared de la montaña del circuito de fondo, y giramos a izquierda para salir de la curva ya descendiendo por la última bajada antes de un salto que nos catapultará para tomar la última curva de izquierda donde nos encontraremos con una gran y alta meseta de 15m donde se encuentra la meta, y se cae en plena recta de meta donde se producen los saltos más vistosos de cara al público que está situado en la grada permanente principal del circuito”.

El circuito de San Miguel de Abona Celestino Hernández tiene una longitud de 1.500 m y el tiempo por vuelta más rápido es de 1:29.284, marcado en entrenamientos en 2009 por Jonathan Barragán.