

EN PRIMERA PERSONA

Marcos Chuliá

Piloto e instructor



- Jugar a volar desde bien pequeño anunciaba una afición que no desapareció
- El ejército no le dio la oportunidad de aprender a volar pero llegó a conseguirlo
- Trabaja por conseguir en Soria cultura y conocimiento de volar con su escuela en Garray
- Volar le ha permitido conocer toda España así como muchos lugares aún más lejanos

«Se aprende más enseñando»

FERNANDO GARCÍA / Soria

Un sueño de la infancia al que la madurez te hace renunciar, pero que el destino pone de nuevo en tus manos. Agarrado fuerte sigue Marcos Chuliá, que no solo se ha conformado con volar, también se ha embarcado en una escuela de vuelo abierta a todos los sorianos. A vista de pájaro se siente la vida de otra manera.

Pregunta.— ¿Siempre en las nubes?

Respuesta.— Me lo decían bastante en el colegio, porque lo estaba. Recuerdo de pequeño en la habitación de los juguetes de mi casa había un armario con los juguetes, y los retiraba y me metía dentro. Tenía un cuadrado pintado con ceras y una palanca con dos hilos que llegaban a una aguja y girabas la palanca y giraba también la aguja. Eso me lo hice con ocho años y con eso volé, vamos, sería comandante de Iberia y varias compañías más juntas. Era una ilusión que tienes toda la vida.

P.— ¿Y cómo empieza?

R.— Trabajando en Fomento, un compañero me dijo que conocía a otro que vendía un avión, otro que quería comprarlo y dije que no me importaría meterme, me contestó que él también y al final decidimos comprarlo para nosotros. Fuimos a verlo y estaba sujeto con hilos y decidimos buscar otra cosa, que se entrábamos era para seguir vivos. Encontramos otro hicimos el curso y nos vinimos a Garray. Empezamos porque dos querían vender y comprar un avión.

P.— ¿Le duraba la ilusión?

R.— Mi vocación frustrada es ser piloto comercial. Para ello la única posibilidad, dado el coste, era a través del ejército, pero no cumplía los requisitos por la vista. Por eso no me lo planteé, hasta que surgió la posibilidad de volar de otra forma. Te vas metiendo y acabas de piloto comercial de autogiros.

P.— ¿Recuerda el primer vuelo?

R.— Fue haciendo el curso en un ultraligero muy simple en Casarrubios del Monte, en Toledo. Subimos con nubes bajas y estuvimos volando entre nubes y me encantó. Sigo sintiendo prácticamente lo mismo quince años después.

P.— ¿Y llevar uno los mandos?

R.— Pilotar es un reto. Y hay dos tipos de pilotos, los buenos y los muertos. No te permite aterrizar a medias, o lo haces bien o te sacan. Todos los pilotos son buenos.

P.— ¿Se supera el miedo lógico a volar?

R.— Es todo psicológico. Cuando vuelas en un avión de ala fija que se mueve más que un autogiro, te da más miedo. En autogiro no ves las alas, es abierto y cuando coges altura te asusta, pero si es cerrado te incita a lo contrario. Por ejemplo

volando de Urbión hacia la Laguna Negra, en el llano de arriba de la laguna estás volando a cinco metros sobre el suelo, algo muy peligroso, pero te sientes seguro porque ves el suelo ahí mismo. En el momento que pasas el cortado y te pones a doscientos metros de altura sobre la Laguna Negra te asustas. Vas volando igual, pero te asusta. Es psicológico.

P.— ¿Cómo llega a la enseñanza?

R.— De siempre me ha gustado enseñar. No se si serán genes, pero en los campamentos de piragüismo, donde estuve doce años me di cuenta de que me gustaba. Sí me he dado cuenta que como más se aprende es enseñando. Ves los fallos de los demás e identificas los tuyos y es más fácil corregirlos.

P.— ¿Y la escuela de vuelo?

R.— Se llama Millaerea, cosas de mi mujer, le pregunté por un nombre, al ser la presidenta del club y le salió este nombre, ni lo pensé.

P.— ¿Le ha puesto pegos por el peligro?

R.— No, nunca, se fía de mí, sabe que soy racional y que conozco el tema, no soy un loco. Es algo que puede ser peligroso si no lo llevas bien.

P.— ¿Da tiempo a ver el paisaje?

R.— Uno de los juegos que me



Marcos Chuliá entre sus aviones en el aeródromo de Garray. / ÚRSULA SIERRA

EN CORTO

VOCACIÓN

«Ser piloto comercial es mi vocación frustrada, surgió la posibilidad de volar de otra manera y terminé de piloto comercial de autogiros»

PILOTOS

«Es un reto y hay dos tipos de pilotos, los buenos y los muertos. Pilotar no te permite aterrizar a medias, o lo haces bien o te sacan»

FAMILIA

«Nunca me han puesto pegos, se fían de mí. Saben que soy racional, conozco el tema. No soy un loco, es peligroso si no lo haces bien»

SUSTO

«Cambié un sistema y volando un mar de olivos en Portugal casi se para el motor. Encogí el culo, creía que iba a ser aceite de oliva virgen Marcos»

gusta hacer con algún pasajero es seguir por ejemplo el curso del río o de un camino. Aunque hagas giros fuertes no se asustan.

P.— ¿Ha pasado miedo?

R.— Miedo no, sustos sí. Cuando te das un susto es tan imprevisto que no te da tiempo a pasar miedo.

Te centras en lo que tienes que hacer, cuando te bajas sí te tiemblan las piernas. He tenido un accidente por error mío con un avión que me construí. Me fui a hacer la Vuelta Ibérica y las pistas legalizadas tienen unas distancias de seguridad antes del umbral, el paso de cebra.

Veía que iba a tocar suelo antes de ese umbral, pero bajé confiado por esas distancias de seguridad, lo que pasó es que ese campo no estaba legalizado y tenía una zanja de medio metro donde metí justo las ruedas. Me quedé con las ruedas plegadas pero nada más un susto. Otro con el mismo avión, le cambié un sistema de gasolina que no me gustaba, volando un mar de olivos en Portugal, le di al sistema que instalé para purgar el circuito y me sacó la gasolina del motor que hizo 'uhooo' casi se paró, no llegó a pararse. Me quedé quieto, encogí el culo y volvió a funcionar y ya me relajé. Pensaba que iba a cosechar todos los olivos, iba a ser aceite de oliva virgen Marcos (risas). Otra vez que pasó algo similar volando con un compañero, solté los mandos y yo los cogí para aterrizar, no pasó nada pero a mí ese susto me dio confianza y él dejó de volar. Él pensó en que se podía parar el motor y se asustó, yo pensé que aún parándose el motor se podía controlar. Y no he tenido más sustos.

P.— ¿En cuántas horas de vuelo?

R.— En ala fija tendrá unas mil quinientas horas y en rotante unas novecientas.

P.— ¿Y competiciones?

R.— Los aviones que he tenido no han sido de competición. Aunque en autogiros la competición no está muy implantada. Lo que hacemos son rutas, como irnos a tomar café a la Plaza de San Marcos en

Venecia o pasear en una barcaza junto a la Torre Eiffel en París o tomar un té en Marruecos, como hicimos el año pasado.

P.— ¿Conoce bien la provincia desde el aire?

R.— Conozco bien España y Portugal. Una vez viajando desde Madrid a La Coruña, me preguntaron donde quedaba Vigo, y les señalaba el camino a través de un valle entre montañas, por donde pasa las autovías. Lo conoces por los sistemas montañosos. Por ejemplo yo nunca he pisado Gredos y se me perfectamente lo que pasa por arriba por abajo. Los montes Universales, que sólo los había escuchado en los libros del colegio, es algo precioso y tampoco los he pisado.

P.— ¿Qué ha aprendido de esta actividad?

R.— Tiene dos aspectos, volar en sí y enseñar. Volar me ha aportado, va a aparecer una cursilería, una concepción completamente distinta de la vida. Volando te sientes la cosa más pequeña del mundo pero a la vez estás volando y eres capaz de estar ahí, esos son sentimientos encontrados. Aprendes a amar el mundo en general. Sientes que la vida es maravillosa. Dentro de la escuela conoces a mucha gente y me ha gustado, tengo grandes amigos gracias a esto. Conoces como es la gente, uno que es un machote en el suelo, le subes a quinientos metros de altura, le pones el avión de lado y ahí ves si es, o no, tan hombre.