


MARCOS CHULIÁ

"Un campeón del mundo a su aire"

Se creó su propio panel de control dibujado en el interior de un armario, donde pasaba horas al mando de su imaginario avión.

les, además estaba flanqueada por el hotel y un muro, terminaba en unos depósitos de gasoil. Además para tomar tierra había que invadir parte de la carretera nacional".

Un susto al paso de un autobús les hizo cambiar a la pista histórica de Garray, en desuso desde la guerra civil, pero siempre con proyectos pendientes, tras un acuerdo en precario con el alcalde. Tras un grave accidente de su compañero de correrías aéreas, se queda solo y compra un Tango: "Una piltrafilla con alas. El auténtico espíritu del ultraligero, porque esto se ha deformado. Era una forma de volar barato". "Antes de ir a trabajar cogía el Tango, me iba hasta la isleta del pantano, donde estaban acampados unos amigos, desayunaba y me daba tiempo de volver al trabajo. Era una aventura". Pero se le quedaba pequeño.

Por tres millones de pesetas compró en kit un avión acrobático que montó pacientemente en el garaje de su casa durante seis meses, un avión duro y rápido, un Sakota acorde con los vientos de Soria. El inspec-

Texto: Luis Miguel Largo

Foto: Archivo Marcos Chuliá

Fue al acabar su carrera de aparejador cuando con su primer sueldo se sacó el título de piloto de ultraligero y, junto con su amigo Juan Carlos, tras pedir un préstamo, adquirió un Coyote, un ultraligero, poco más que unos tubos de aluminio y unas telas impulsadas por un motor de dos tiempos.

"Buscamos una pista de aterrizaje junto al Hotel el Valle. Una locura, era corta, solo había 150 metros fina-



tor de Aviación Civil le salvó la vida al pedirle que no lo volara antes del visto bueno final y descubrió que los mandos están montados sin cruzar. “Si lo llego a volar me mato”. Aun así sigue prefiriendo montarlos él, “me fio más de mi mismo, que soy el que lo tiene que volar”.

Tras mucho tiempo en solitario entró en contacto con los organizadores de la Vuelta Ibérica, para los que organizó una etapa en Soria, aunque en su primera participación dejó el tren de aterrizaje en la pista de Madrid, al entrar corto de velocidad. “Me pasó por inexperiencia y porque había gente”.

En el año 2000 completó su primera Vuelta Ibérica. Al año siguiente tras un accidente ocurrido en Portugal, donde no se actuó con diligencia, les prohibieron entrar no sin cierta polémica. En 2002 Marcos Chuliá se comprometió a organizar la Vuelta Ibérica y consiguió de las autoridades lusas que levantasen el veto.

A imagen de los portugueses, montó con tres socios la Asociación Española de Pilotos de Ultraligeros que en la actualidad agrupa a más de 4.000 socios, con el fundamento de seguir con la Vuelta Ibérica y conseguir seguros más baratos para los federados. “Se pasó de pagar 1.200 euros a 600; incluso en la actualidad este seguro ronda los 300 euros al negociarse conjuntamente”.

El gusanillo de competir le entró en Beas de Segura, en Jaén, donde acudió de jurado en 2001 a los Juegos Aéreos Mundiales, World Air Games, y descubrió que “se pueden hacer más cosas que salir a darte una vuelta. La competición es conocer tu avión, hacer tomas de precisión a motor parado, volar con diez litros de gasolina...Fue un contacto de admiración”.

El ultraligero pasó a la historia cuando le echaron

amablemente del aeródromo de Garray, ya que estaba previsto unirlo a la fallida Ciudad del Medio Ambiente. Pero todo siguió parado hasta que avanzaron las conversaciones que él impulsó para hacer una nueva pista en Navalcaballo. Entonces, curiosamente, pararon el proyecto “muy interesante” de Navalcaballo e inyectaron dinero en Garray. Nueva desilusión en su propia tierra y como tenía que ir hasta Sigüenza para volar, optó por pasarse al autogiro.

Con el título de instructor y el primer autogiro certificado montó en 2006 una escuela de pilotos en Tudela, mientras se construía el aeródromo de Garray, a las puertas de casa. Pero las empresas que han gestionado este aeródromo, desde su puesta en marcha, no han encontrado en el aviador soriano un aliado dócil para sacarlo adelante. “Me llaman el problemático, pero si quieren que les eche una mano será en beneficio de



ambos, que yo pago tasas y nadie me las quita, y si organizo algo nadie está dispuesto a pagar el precio que vale, así que mejor que lo hagan ellos”.

“El fallo está en el pliego de adjudicación, no se le puede pedir a una empresa que monte un hangar de 100.000 euros, la urbanización, que contrate a tres personas, el IBI...y además que figure que van a ganar 6.500 euros al mes. No ha tenido en cuenta que Garray tiene más cosas que no se pueden hacer, de las que se pueden hacer”.

Chuliá no es profeta en su tierra y no ha conseguido que la Diputación deje el aeródromo en manos de una gestión social a cargo de un club que además de autogestionarse organice eventos beneficiosos para la provincia.

“Yo mismo voy a cerrar la escuela cuando examinen a los dos alumnos de fuera que tengo. No me salen las



cuentas y a los aprendices el coste se les eleva demasiado. Aquí no se quieren promover escuelas de pilotos. Cuando pongan otro examinador, ya que al actual le cesaron por algún motivo desconocido, termino y lo dejo”, asegura tajante.

Se retira el que montó la primera escuela oficial de autogiros de España, por eso le llamó la Real Federación Aeronáutica Española en 2011 para organizar la categoría de autogiros en el Campeonato de España, con el objetivo de conseguir que la Federación Aeronáutica Internacional la incluyera en el Campeonato Mundial. Un reconocimiento que no llegó hasta el año 2014 en Hungría, cuando Marcos, acompañado de su hija Celia, se hizo con la corona de campeones del mundo en autogiro.



PALMARÉS

2011. Julio. Campeón de España, categoría de autogiros, en Camarenilla. Toledo. **2011. Octubre. Campeón de la copa del mundo**, categoría de autogiros, en Villamartín. Cádiz.

2012. Agosto. Subcampeón del mundo de autogiros en Marugán. Segovia.

2013. Julio. Campeón de España de ultraligeros en Castellón.

2014. Junio. Campeón de España de ultraligeros en Garray. Soria.

2014. Agosto. Campeón del mundo de autogiros en Matkopuzsa. Hungría.

2015. Junio. Subcampeón de España de ultraligeros en Olocau. Valencia.

2015. Agosto. Campeón de Europa de autogiros en Wloclawek. Polonia.

2015. Diciembre. Participó en los WAG (World Air Games) en la categoría de autogiros en Dubai.

En 2015 en Polonia con una subvención de 4.500 euros de la Federación, que sigue esperando, quedaron campeones de Europa en la modalidad de autogiro. Aunque el título del que se siente más orgulloso es el que consiguió en 2013 en Castellón, donde compitiendo con autogiro se proclamó campeón de España de ultraligeros, al haber solo una única categoría. “Para mí, este es mi mayor mérito, ganar a campeones de ultraligeros con un autogiro”.

Su última participación en los campeonatos del mundo fue el año pasado en Dubai, donde los sabores le llevaron a decidir que no volverá a competir nunca más. “Lo que más me honra es que toda una Federación Internacional monte un campeonato para que lo gane una marca determinada y se dedique a impedir que yo pueda participar en condiciones normales”.

La Federación no le paga, la Internacional le hace trampas, tiene que poner dinero de su bolsillo y ya se ha cansado de pelear. “Yo he ganado todo lo ganable y sigo sin respaldo institucional”.

Tras 25 años volando Marcos Chuliá se ha cansado de pelear por competir en igualdad de condiciones, por conseguir un respaldo institucional que no llega, por una Federación justa, por que funcione el aeródromo de Garray, por sacar adelante su escuela de pilotos...

¿Y ahora qué va a hacer? Pues sencillamente volver a los orígenes, volar por gusto, por compartir el vuelo de los buitres, por oler desde el cielo el aroma de pino que desprende la provincia y disfrutar volando a su aire.