

Campeonato de España ULM

Rumbo 2012



ULM
Calabuig y Páster
colocaron su Teanum
P-92 en la tercera
posición.

La prueba, celebrada en dos fases, ha dejado al descubierto la realidad por la que pasa la especialidad: el altísimo nivel de nuestros deportistas no se ve reflejado en el número de participantes. Tratándose como se trata de una competición muy atractiva para cualquier piloto de ULM y dada la importancia de la cita del año que viene hay que cambiar esta inercia.

Texto y Fotografías Javier Marquerie

Quedarse sin GPS, darse cuenta que el cálculo de combustible fue erróneo y vamos justitos, salir o entrar de una pista muy corta o sufrir una parada de motor y tener que meterse en un alternativo realmente pequeño son situaciones a las que, siendo realista, todo piloto se expone. Nada agradables cuando se producen de manera sorpresiva, sobre todo si no existe el

entrenamiento y la preparación adecuada. Lo uno y lo otro, las situaciones y el entrenamiento, es lo que propone el mundo competitivo en ULM. Para los ajenos a estas competiciones conviene explicar que estas consisten en una serie de vuelos que encierran varias tareas, semejantes a las descritas al principio, pero que se llevan a cabo de manera controlada y puntuadas bajo reglamentos

y equipos electrónicos. Una diferencia notable, que aleja el riesgo durante la práctica deportiva, y que, de manera simultánea, acercan la seguridad a nuestra vida como pilotos de placer.

En la variedad está el gusto

Otra de las dudas que le puede surgir a un piloto es si su aeronave es la adecuada para

participar, y es entonces cuando sale a relucir la variedad de las tareas a las que se enfrenta durante una competición. El abanico es tan amplio que difícilmente un solo modelo pueda ser el idóneo para ser el mejor en todo. Valga como ejemplo que aviones tan dispares como un Sinus o un Coyote han ganado el Campeonato Mundial.

Las pruebas a las que se somete un piloto también están muy diversificadas y un competidor puede tener su fuerte, por ejemplo, en la navegación o reconocimiento de fotos aéreas, mientras que otro se encuentre más a gusto en las tomas de precisión o en el cálculo de consumo. Hay espacio para todos y si alguno se mueve como pez en el agua en todas las variedades... tiene madera de campeón. Pero nadie nace aprendido y eso lo sabe bien la Comisión Técnica Nacional de Ultraligeros. Por ello organiza una serie de entrenamientos itinerantes, que además de servir para preparar a los deportistas ya integrados, también sirven para introducir a las personas interesadas. Un primer peldaño facilitado para que el futuro deportista



se adentre con conocimiento y seguridad.

La competición en sí es además tremendamente ágil, dinámica y entretenida, ya que, por ejemplo, un vuelo puede consistir en un recorrido de navegación con reconocimiento de puntos y terminar con un aterrizaje de precisión y espacio limitado. O permanencia con combustible

limitado. O toma de precisión en tiempo ("tomar en el segundo 0 del minuto elegido"). Y cualquiera de ellas puede comenzar con un despegue en espacio limitado. Al final de la jornada se han realizado varias tareas, sumando al espíritu competitivo una entretenida sensación de gymkana en la que todo cuenta: tiempo, consumo, velocidad, precisión...



La fama de precisión de un campeón: una vez en tierra, fuera motor y frenos a fondo controlando la brutal derrapada. Todo un espectáculo el que ofrecieron Marchesi y Beneytez.



Ahora es el tiempo de los autogiros

A las alas fijas y pendulares, ya sean monoplasas o biplazas, se suman ahora los autogiros. Este tipo de aeronave, tan española por historia y desarrollo actual, puede ser una gran baza. Sin datos deportivos con los que contrastar, a priori nuestro país debería partir como uno de los favoritos. España, siempre rezagada, se sitúa sin embargo en esta especialidad en primera línea: tenemos tradición, tenemos industria, tenemos una numerosa flota y, además, tenemos un buen puñado de pilotos que han destacado por sus capacidades, hiperactividad aérea y pasión por sus aparatos, digamos, "diferentes".

Esta suma de ingredientes, histórica per se, es una magnífica oportunidad a aprovechar para subirse al tren, en 1ª clase, desde el principio. O al menos intentarlo. Nada que perder y mucho que ganar.

Camarenilla

Tras disputarse la primera fase en el campo de San Torcuato, le tocó el turno a Camarenilla, en cuyas instalaciones se celebró la segunda y última prueba. Bajo la dirección de José Luis Esteban y con la colaboración de un magnífico equipo de jueces



AVIC
Podio de Ala fija.

AVIC
Pedro Roqueoles y Ana Vallejo se subieron al segundo escalón del podio.

CLASIFICACIÓN ALA FIJA

Pos.	Piloto	Copiloto	Avión	Puntos
1	Antonio Marchesi	Antonio Beneytez	Rans Coyote I	7652
2	Pedro Noguerol	Ana Vallejo	Rans Coyote I	7738
3	José Luis Calabuig	Javier Pastor	Techom P92	5465
4	Iñigo Fernández	Alberto Berrojo	Skyleader 200	1737
5	Miguel Cuchel	Rosa Jiménez	Pipistrol Sirius	403
6	Jesús Collado	Jesús Collado	Zenair	78



10 razones para competir en ULM

1 Mono/bi-plazas, fijas, rotatorias, trikes, da igual cual sea tu aeronave: en las competiciones ULM hay un hueco para tu avión.

2 ¿Tubo y tela o última generación? Cada avión tiene sus ventajas y sus desventajas, así que independientemente de su "edad" la mecánica a priori no es un problema.

3 No se evalúan habilidades ajenas al vuelo cotidiano o que sean susceptibles de ser útiles.

4 Cada vuelo de entrenamiento específico o de competición mejorará el conocimiento de tu aeronave.

5 Como consecuencia de la razón número 4, tu seguridad en vuelo se verá ampliada; punto este a tener muy en cuenta.

6 La Comisión Técnica organiza entrenamiento regularmente en diferentes puntos de la geografía española.

7 Los entrenamientos y las competiciones pueden ser esa pequeña motivación que te empuja a volar más frecuentemente.

8 Entrarías en contacto con gente muy experimentada de los que podrías aprender mucho.

9 Participar en el Campeonato del Mundo también puede ser una excelente motivación.

10 Ampliar horizontes aeronáuticos, en un entorno de franca camaradería deportiva y mejorando conocimiento y seguridad: ¿hacen falta más razones?



Triángulo de velocidad

López y Menéndez completaron el podio de autogiros.

Triángulo de velocidad

La tripulación formada por Marcos Challa y Eva Capella tuvieron el honor de inaugurar las medallas de oro para la categoría de autogiros.

• Josune Marchesi, Jorge López, Joanna Ivars e Irene Lomba -, la cita tuvo lugar los días 16 y 17 de julio. La meteó - calor y algunos vientos juquetones - dejó hacer su trabajo a los participantes. Como es lógico, ni estaban todos los de la primera prueba, ni todos habían viajado a San Torcuato, pero la clasificación final sumaban un total de trece equipos, destacando la participación en mayoría de los autogiros, con siete inscritos.

Las pruebas de esta manga han sido las siguientes: Triángulo de velocidad, distancia y vuelta Curva del perro y balizas con tiempo limitado, navegación de precisión en circunferencia, aterrizaje de precisión con motor y navegación



Autogiros
Fernando Sevilla, segundo en autogiros, despegado en distancia limitada.

CLASIFICACIÓN ALA ROTATORIA

Pos.	Piloto	Copiloto	Autogiro	Puntos
1	Marcos Chulá	Eva Lapeña	MagniGyre M22	8300
2	Fernando Sevilla		MagniGyre M22	3172
3	Emilio J. López	Andrés Monterroso	ELA / D75	2301
4	Isaac Penela	Habel Canda	MagniGyre M16	2109
5	Javier García		MagniGyre M16	643
6	Fernando Roselló		ELA / D75	538

de precisión. Pese a lo ajustado de la inscripción, el número de competidores fue el necesario para poder validar dos categorías: AL (ala fija mono o biplaza) y GI (autogiro mono o biplaza).

La presencia de los equipos formados por Antonio Marchesi

/ Antonio Beavey y Pedro Nogaeroles / Ana Vallejo dejaba pocas opciones al resto de participantes, ya que no es posible ignorar su experiencia y palmarés. Mientras, en autogiros, la victoria, muy holgada, fue a parar a manos de Marcos Chulá. ■

Autogiros
Podio de autogiros.

