



Año I N° 2

Staff

Director

Jorge Alvarez

Propietarios

Jorge Alvarez
Ma. de los Angeles
MartínezRedactores -
ColaboradoresErnesto Barnetche
Lara Alvarez
Alberto Anido
Jorge Caceres
Javier Palazzo
Sebastian Riveros

Distribución

The Wind

Diseño Gráfico

The Wind

Publicación

The Wind

Impreso

Agencia periodística Cid
Diario del Viajero
Av. de Mayo 666 Bs. As.
Tel: 4331-5050/4343-0886
Líneas Rotativas
Fax: 4342-4852Periódico de Turismo
Alternativo,
deportes extremos y medio
ambiente.
Registro de la Propiedad
Intelectual en trámite.Queda prohibida la repro-
ducción
no autorizada total o parcial
de
los textos publicados,
mapas,
ilustraciones y gráficos
incluidos
en esta edición.The Wind
no se hace responsable
de las opiniones vertidas
en los artículos firmados,
los mismos son respon-
sabilidad de sus propios
autores.
Las consecuencias de
practicar deportes extre-
mos pueden ser muy peli-
grosas.
Las notas publicadas en
este medio no reempla-
zan la debida instrucción
por parte de personas
idóneas.Todo el staff de The Wind
colabora ad-honorem, si
quieres
colaborar con nosotros
mandanos un mail.

thewind@tutopia.com

EDITORIAL

Bueno... ya estamos volando.

THE WIND fue muy bien recibida por todos, tuvo muy buenas repercusi-
ones y nos alentaron a seguir adelante.Una publicación pura y exclusivamente dirigida a los deportes de viento no
había así que los amantes del viento sienten que ahora tienen un lugar pro-
pio.Estuvimos presentes en la Xpox "Exposición de la Industria de los
Deportes Extremos" dándonos a conocer y haciendo una gran cantidad de
nuevos amigos.Este segundo número llega para esperar la primavera y junto con ella el
comienzo de la temporada... empiezan los encuentros, las fechas de cam-
peonatos, las ganas de acercarse a nuevos deportes.La "tribu" de Kitebuggy se reunió en la ciudad de Claromeco en el marco
del 6° KitePro 2006, por otra parte en Tucuman se realizó el 9° Encuentro
de Parapente Loma Bola con la participación de pilotos nacionales y
extranjeros.En Suiza el Campeonato Mundial De Parapente conto con la participación
destacada de dos Argentinos y por estos lares comienza el Campeonato
Argentino...En Winsurf se esta realizando el Campeonato Anual 2006 con fechas todos
los meses.

Y en Kitesurf este mes comienzan las fechas del Ranking AAK 2006.

Todo esta en movimiento, el viento sigue soplando y los deportes de vien-
to siguen sumando adeptos.The Wind quiere ser el medio donde todos encuentren lo que buscan, no
importa cual sea tu deporte o tu actividad... si el viento es el protagonista
esta en estas paginas.El viento nos une.
The Wind.

Quieres ser Corresponsal de THE WIND??

Las paginas de nuestra publicación se
hallan abiertas a todos aquellos que
habiendo realizado alguna aventura,
travesía, practiquen deportes de vien-
to, realicen actividades afines a nues-
tra temática, o tengan alguna noticia
o fotos del ambiente y quieran com-
partirla, puedan hacerlo en nuestras
paginas.Es condición indispensable que el
material escrito no sea ofensivo a
personas o instituciones.

Las notas deben estar firmadas por

autor y acompañada de sus datos
personales completos, junto con fotos
en alta definición.Para comunicarse con nosotros pue-
den hacerlo a nuestra casilla de e-
mail:

thewind@tutopia.com



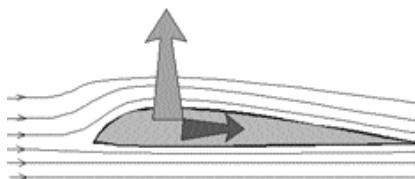
INDICE



Kitebuggy pag. 3



Kitesurf pag. 4



Técnicas pag. 5 y 6



Barriletes pag. 7

QUERES PUBLICAR EN
COMUNICATE CON NOSOTROS
thewind@tutopia.com

THE WIND

Te apasiona la montaña?
Disfrutas de los deportes
extremos?
Tus vacaciones las piensas en
función del Turismo Aventura?
Entonces no dejes de leer

al borde

KITEBUGGY

KITEPRO CLAROMECO 2006

Del 19 al 21 de Agosto se realizó el 6° encuentro Claromecó KitePro 2006. Les presentamos un informe sobre este evento de kitebuggy que incluyó una de las mejores travesías realizadas hasta el momento en nuestro país.

Algo menos de convocatoria que el encuentro anterior, pero mejores condiciones climáticas que otros años, dieron como resultado un fin de semana muy disfrutable en el **6° Claromecó KitePro 2006**.

Llegamos el sábado bien temprano. Tan pronto como armamos los buggys (carros de tres ruedas) y alistamos nuestro equipo, Gustavo Paz y Marcelo-Pato-Rolón nos pasaron a buscar para llevarnos al bajada de Dunamar y dar así oficialmente comienzo al encuentro.

Durante la mañana y hasta el mediodía tuvimos viento S-O, del mar, que nos obligó a ceñir bastante hasta alcanzar la zona de médanos, viento arriba. Estuvimos un buen rato despuntando el vicio en esas seductoras curvas que genera el viento en la arena, hasta que llegó la hora de almorzar. Picada y cerveza en la playa, un lujo.

Satisfecho cuerpo y espíritu nos dispusimos informalmente en lo que resultó una excelente travesía espontánea. Ceñimos con lo justo, casi sin necesidad de hacer piernas, unos 21 km hasta el arroyo de Reta, barrera que ningún piloto se animó a traspasar debido a un frío imposible de ignorar que se hacía sentir en los huesos. El regreso a Claromecó fue derivando a toda velocidad, con máximos de 57 Km/h. La noche del sábado nos encontró con una cena fantástica, como nos tienen acostumbrados los organizadores, consultando el pronóstico y especulando sobre las posibilidades de un domingo que ya se descubría prometedor.

Mañana fresca. Viento S-O, laminar. Doce carros sobre la arena. Doce pilotos al filo de la aventura. Velas en el aire en actitud rampante y ansiosa. Tensión en el ambiente. Y las almas dispuestas para salir todos juntos, iniciando la travesía Claromecó-San Cayetano.

A solo dos kilómetros del comienzo, unas rocas en la playa nos obligan a tomar caminos

alternativos. Nacho de MDQ se anticipa correctamente, sube al acantilado y toma una traza limpia.

Coqui, con algo menos de suerte, equivoca el camino e intenta pasar entre unas piedras que le complican el paso, traban su buggy y obtiene el primer y único palo de la travesía. Un mal camino, y demasiada tela para el viento del día.

Unos metros más adelante, Gustavo de MDQ escapa rápidamente por una bifurcación: camino equivocado, hay que volver...

Superada la primer zona de dificultad, la playa se abre, amplia y franca, lo que nos permite circular con más tranquilidad. Cada tanto la travesía nos presenta rocas en el camino, que nos obligan a estar atentos y circular despacio, buscando un camino seguro entre las piedras, para ganar nuevamente la playa limpia y otra vez tomar velocidad.

El viento, sin rachas, varía su intensidad a lo largo del trayecto. Por momentos se pone muy intenso, alternando nubes y sol, frío y calor.

Al llegar al "Médano 40" un servidor, desde lejos, observa la presencia de obstáculos en la playa que califica (erróneamente) de infranqueables y decide evadirlos subiendo al incipiente acantilado, que más adelante se tornará demasiado alto. Por un camino de autos, sobre el acantilado, dobla el Médano 40 para terminar directamente sobre la calle costanera del balneario Orense!!. Sorprendido el piloto, pero sin posibilidad de maniobra, no tiene más remedio que atravesar el pueblo por la calle, al tiempo que saluda a los no menos sorprendidos oresanos, que pasean felizmente por la calle sin entender del todo lo que ven...

Más adelante, para vadear el arroyo "El Cristiano Muerto" algunos buscan un paso cerca de la desembocadura y otros más adentro. Solo uno decide tirarse

en picado desde arriba de un médano..., extraña forma de vadear la de Germán. Más tarde M. Fornaso ostentará conocimientos de Geología Aplicada, para indicarnos que el punto menos profundo, es el más cercano al mar. Puede ser, yo crucé por adentro y me mojé bastante. Este mismo arroyo que todos sortearemos, más o menos mojados, será luego un obstáculo insalvable para la 4x4 Grand Vitara de la novia de Guille (de Azul) que quedará encajada hasta los zócalos y deberá ser rescatada por Darío y su Pie Grande.

Así fue como, después de 60 Km de intensa travesía, fuimos llegando a San Cayetano. Todo el trayecto estuvo signado por un paisaje realmente muy lindo, plagado de médanos increíbles, de esos que invitan a soñar.

Esa noche tuvimos la mejor cena, pero el cansancio ya se leía en las caras de todos los pilotos que solo podían pensar en clave de almohada. Había sido un día exigente.

Lunes a pleno sol, con viento de tierra algo arrachado. Ceñimos unos kilómetros por la playa y volvimos por adentro, rodando entre los médanos, esquivando piedras, trepando montículos, sorteando tamariscos y bajando cortadas. Un trayecto muy técnico, pero sumamente entretenido. Un broche de oro para lo que fueron tres días de rodar sin parar. Toda esa zona se ofrece como un paraíso para el kitebuggy, ya por lo propicio de sus playas, ya por la calidad de su gente.

Volvimos, cada uno a su lugar de origen, planeando travesías alternativas y prometiendo volver a encontrarnos en el corto plazo para repetir este rito único de viajar con un trapo en el aire, a fuerza de viento y amistad.

Javier Palazzo
javierpalazzo@yahoo.com



El terreno



Los preparativos



El comienzo



Un momento de la travesía



Javier con su C-quad

KITESURF

Comienza la temporada de competencias y la AAK (Asociación Argentina de Kite) presenta como sera el Sistema de Puntuación para las Maniobras de Free Style.

El objetivo es brindar las herramientas necesarias para identificar cada tipo maniobra, evaluar su nivel de complejidad e interpretar la escala de puntajes para asignarle su valor.

HERRAMIENTAS: La metodología consiste en determinar:

1. Tipo de salto (Jumping / Wake).
2. La dirección de los giros y rotaciones (Front / Back).
3. Si se realizó enganchado o Unhook (desenganchado).
4. Los Tip's o complementos (Grabs y Posición del cuerpo)

CRITERIOS DE PUNTUACIÓN AAK:

Se consideran las cinco mejores maniobras de cada rider o la cantidad que se estipule específicamente; en caso de las repetidas solo cuenta la mejor de ellas. Una maniobra que no esté tabulada en el listado, respecto de otra similar que difiera solo en algún detalle complementario (Tip), que en sí mismo agregue una valoración inferior a un (1) punto, se la considera repetida. La excepción a este criterio se produce cuando se trata de diferentes estilos o niveles de complejidad. Por ejemplo, se consideran distintas maniobras si alguna de ellas se inicia en posición **Toe Side**; si se realiza en una sola mano con **Indy Grab** permanente, si se realiza **unhook** (desenganchado) o si el salto se produce con el impulso del kite en relación al mismo salto con el kite a 45° (sin moverlo de la zona de potencia) y el impulso con la técnica de presionar fuerte sobre el canto de la tabla y estallar (**load and pop** - estilo **wakeboard**).

Una maniobra ejecutada en distintos perfiles, de ida o de vuelta (**goofy foot** o **regular foot**), se cuenta solo una vez (la mejor), independientemente de ello el jurado podrá otorgar mayor puntaje en concepto de "impresión general".

Se considera que cuando la tabla se apoya en el agua finaliza la maniobra. En el caso de una transición se la considera integrada si se la cae con el cuerpo y/o el kite hacia el nuevo rumbo (**Air transition**).

Las maniobras se puntúan según la escala si se finalizan correctamente. Es decir que se mide lo que realmente se hizo y no lo que se quiso hacer.

Los jueces premiarán el buen

desempeño, estilo y creatividad mediante una nota de concepto denominada "Impresión General", que se mide en una escala de cero (0) hasta diez (10) puntos por participante en cada serie evaluada.

MANIOBRAS: cada maniobra se inicia con un salto (con el kite - Jumping o estilo wake - Load and Pop) combinado con algún tipo de complemento o "Tip's" (grabs, posición del cuerpo, etc.) y/o algún truco (board off, giros, rotaciones, raleys o kitemanoeuvres) o combinaciones de trucos.

SALTO BASE: Jumping (con el kite) o Load and Pop (estilo Wakeboard)

TIP'S: complementos de un salto.

-Grabs

-Orientación del cuerpo y/o tabla:

Heelside, Toeside.

ENGANCHADO / DESENGANCHADO (UNHOOK)

TRUCOS:

***BOARD OFF** (Trucos quitándose la tabla).

***GIROS SOBRE EL EJE VERTICAL - SPIN 360.**

***GIROS SOBRE EL EJE HORIZONTAL - FLIP (Loop / Mortal)**

***LOAD AND POP** (progressive edge).

***RALEY** o **SUPERMAN**

***KITELOOPS**

***MANIOBRAS CON HANDLE PASS**

ANÁLISIS ESPECÍFICO:

1.) **TIP'S:** complementos de un salto.

-**GRABS:** los agarres de la tabla suman mayor dificultad cuando son cruzados (la mano delantera toma la popa de la tabla, la mano trasera toma la proa, se toma el canto del lado de los talones de los pies - heel side). Si el grab es permanente durante todo el desarrollo de la maniobra, suma mayor dificultad porque implica que la misma se realizó con una sola mano - Melan grab).

-**INDY GRAB:** agarrar el canto del lado de la punta de los pies, en el medio de la tabla con las piernas estiradas.

-**HEEL SIDE GRAB:** agarrar el canto del lado de los talones de

los pies, en el medio de la tabla, pasando el brazo entra ambas piernas estiradas.

-**NOSE GRAB:** tomar la proa de la tabla.

-**TAIL GRAB:** tomar la cola o popa de la tabla.

TIP'S CON LA POSICIÓN DE LOS PIES / TABLA (al inicio o final):

-**HEEL SIDE:** es la posición de navegación normal de la tabla, clavando o presionando sobre el canto del lado de los talones de los pies.

-**TOE SIDE (180 BACK):** navegar con la tabla y las piernas invertidas, habiendo girado 180° el tronco del cuerpo hacia afuera en sentido contrario a la barra, apoyando el canto del lado de la punta de los pies - tabla de Back o to Revert.

-**TO BLIND (180 FONT):** girar 180° el tronco del cuerpo pasando el pecho frente a la barra de modo de quedar navegando "a ciegas" o de espaldas sobre el canto del lado de la punta de los pies.

-**SHIFTY:** consiste en un giro 90° con el cuerpo o la tabla - estando en el aire, que se practica como complemento en alguna maniobra (Indy Grab, Roast Beef, Bat Wing, 911, etc.).

-**TWIST:** shifty de 180°.

2.) **ENGANCHADO / DESENGANCHADO UNHOOKED:** desengancharse del chicken loop suma un alto grado de dificultad, cambiando la naturaleza de la maniobra. Es característico del estilo "Wakeboard" y necesario para las maniobras con Handle Pass. Si además parte de la maniobra se desarrolla soportando el kite en potencia con una sola mano - **MELAN**, el grado de dificultad es mayor.

3.) TRUCOS:

BOARD OFF (COMBINACIONES QUITÁNDOSE LA TABLA): (PRO: sin manija - AMATEURS: con manija)

-**JUDO AIR:** sacar un pie de la tabla, lanzar una patada al aire y volver a colocarlo.

-**BOARD OFF:** quitarse la tabla y volver a colocársela, en el aire.

-**HEARTH ATTACK:** Board Off y patada con ambas piernas hacia arriba.

-**BOARD FLIP:** rotar (rueda) la tabla agarrándola desde el canto en el medio.

-**VARIAL:** girar la tabla 360 horizontal agarrándola desde la cola.

-**RAIL GRAB:** rotar la tabla (loop) agarrándola desde la cola.

-**WIZARD:** girar la tabla tomándola desde el centro como una vuelta de ruleta.

-**BOARD PASS:** pasar la tabla alrededor del cuerpo tomándola desde un strapp.



Martin "Tino" Ferrari en un 360 Handle Pass

GIROS SOBRE EL EJE VERTICAL - SPIN 360

-**BACK SPIN:** la mirada gira hacia el frente y fuera, y la espalda gira hacia el kite. En H. Pass la mano trasera entrega en la barra.

-**FRONT SPIN:** la mirada gira hacia la barra y la espalda gira hacia fuera. En H.Pass la mano delantera entrega la barra.

GIROS SOBRE EL EJE HORIZONTAL - FLIP (Loop / Mortal)

-**BACK FLIP (LOOP):** salto con el kite y vuelta de rueda hacia atrás.

-**FRONT FLIP (LOOP):** salto con el kite vuelta "carnero" hacia delante.

-**ROLL:** (SemiFLIP o SemiSPIN - Es una mezcla de Flip y Spin en un solo giro)

-**FRONT ROLL:** Roll hacia delante (generalmente en Wake style)

-**BACK ROLL:** Roll hacia atrás (generalmente en Wake style).

-**SCARECROW:** Toeside Front Roll cayendo normal (Heelside)

-**TANTRUM:** Front Roll de espaldas hacia delante, desenganchado en plena tracción, la barra sobre la cabeza.

-**WHIRLY BIRD:** Tantrum con un giro en su desarrollo, la barra gira sobre la cabeza - sin Handle Pass.

LOAD AND POP (progressive edge): técnica de salto manteniendo el kite en la potencia (45°), consistente en ejercer una creciente presión sobre el canto de la tabla hasta lograr que esa resistencia se libere instantáneamente (POP) y produzca el impulso ascendente del kite. Esta técnica caracteriza a las maniobras que se clasifican en el estilo "Wakeboard".

RALEY (Desenganchado del Chicken loop y con el kite en tracción):

-**RALEY** o **SUPERMAN:** lanzado hacia delante con el cuerpo horizontal y la tabla atrás por sobre la altura de la cabeza.

-**S-BEND:** Raley con giro 360 horizontal (sino Back Roll desenganchado) y el kite en tracción.

-**911:** Superman con las piernas estiradas haciendo un shifty (90°) con la tabla.

KITELOOPS (estando el rider en el aire):

-**UP:** alto es el más sencillo (entre las 13 y las 14)

-**POWER:** pasando el loop por la power zone suma mayor dificultad (entre las 14 y las 15).

-**DOWNLOOP:** pasando el kite por la zona de poder y debajo de la altura del rider, suma la máxima dificultad.

MANIOBRAS CON HANDLE PASS:

el Handle Pass supone en sí mismo un giro 360, necesario para pasarse la barra por la espalda al hacer el cambio "pase de mano". Se puede realizar solo o combinado con otros trucos y tip's.

-**360 SURFACE HANDLE PASS:** se realiza el giro al ras del agua con el pasa de mano.

-**FRONT / BACK SIDE FLAT H. PASS:** 360 contra la ola y Handle Pass (Down wind).

-**FRONT ROLL TO BLIND H. PASS - AGUA:** roll cayendo to Blind y 180° H. PASS.

-**BACK ROLL TO BLIND H. PASS - AGUA:** PETE ROSE.

-**S-BEND TO BLIND H. PASS - AGUA.**

-**TANTRUM TO BLIND H. PASS - AGUA**

-**360 FRONT / BACK SPIN H. PASS AIRE:** salto con el kite con 360 H. PASS - AIRE.

-**BACK MOBE (MOBIUS):** Back Roll con Back 360 Handle Pass.

-**FRONT MOBE:** Front Roll con Front 360 Handle Pass.

-**MOBE INVERT (SLIM CHANCE):** en el Mobe el 360 H Pass se gira cabeza hacia abajo.

-**KGB:** Back Roll con Front 360 H. Pass (el giro es en sentido contrario al roll).

-**MOBU DICK:** Tantrum con Back Roll to Blind Handle Pass - Aire.

-**313:** Raley con Handle Pass 360, estando el kite en el aire, en plena tracción.

-**S-BEND HANDLE PASS:** Back / Front S-Bend con 360 H. Pass en el Aire.

-**KITELOOP H PASS:** truco con KiteLoop y 360 Handle pass.

Alberto Anido
Presidente AAK.



Matias "Dibu" Ricci realizando un Indy Grab

TECNICAS

La Escala de Beaufort es una medida empírica para la intensidad del viento, basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento. Su nombre completo es Escala de Beaufort de la Fuerza de los Vientos.

FUERZA	DENOMINACION	VELOCIDAD (Km/h)	CARACTERISTICAS DEL MAR	Altura de las olas (m)
0	CALMA	0 - 2	PLANA <i>(mar como un espejo)</i>	0
1	VENTOLINA	2 - 6	RIZADA <i>(comienza a rizarse)</i>	0 - 0.1
2	FLOJITO <i>(brisa muy debil)</i>	7 - 11	MAREJADILLA <i>(olas pequeñas que no llegan a romper)</i>	0.1 - 0.5
3	FLOJO <i>(brisa debil)</i>	12 - 19	MAREJADA <i>(olas que comienzan a romper)</i>	0.5 - 2.5
4	BONANCIBLE <i>(brisa moderada)</i>	20 - 29	MAREJADA FUERTE <i>(olas un poco mas largas)</i>	1.25 - 2.50
5	FRESQUITO <i>(brisa fresca)</i>	30 - 39	MAR GRUESA <i>(olas moderadas y alargadas)</i>	2.5 - 4
6	FRESCO <i>(brisa moderada a fuerte)</i>	40 - 50	MAR BRAVA <i>(comienza la formacion de olas grandes, crestas de espuma blanca y la navegacion peligrosa para naves pequeñas)</i>	4 - 6
7	FRESCACHON <i>(viento fuerte)</i>	51 - 61	MAR DESHECHA <i>(espuma arrastrada en direccion del viento)</i>	6 - 9
8	DURO <i>(vendaval)</i>	62 - 74	MAR MUY ALTA <i>(olas altas con rompentes. La espuma es arrastrada en nubes bancas)</i>	9 - 14
9	Muy DURO <i>(vendaval fuerte)</i>	75 - 87	MAR ENORME <i>(olas muy gruesas, la espuma es arrastrada en capas espesas. El mar comienza a rugir, visibilidad mala)</i>	14 o mas
10	Temporal <i>(muy fuerte)</i>	88 - 101	Olas muy gruesas con crestas empenachadas. Visibilidad reducida. El mar parece blanco y ruge.	
11	Borrasca <i>(temporal violento)</i>	102 - 117	Olas excepcionalmente grandes. Mar completamente blanco. Visibilidad muy reducida, navegacion casi imposible	
12	Huracan <i>(temporal huracanado)</i>	Mayor de 118	El aire esta lleno de espuma. Visibilidad casi nula. Se imposibilita toda navegacion.	

La escala fue creada por el almirante irlandés de la Royal Navy, Sir Francis Beaufort, alrededor de 1805. La escala inicial no tenía velocidades de vientos, sino que detallaba un conjunto de condiciones cualitativas desde 0 a 12 de acuerdo a cómo un navío actuaría bajo cada una de ellas, desde 'apenas suficiente para maniobrar' hasta 'insostenible para las velas'. La escala se transformó en un parte estándar de las bitácoras para navíos de la Royal Navy a fines de 1830.

La escala fue adaptada para uso no naval a partir de 1850, cuando los números de Beaufort se asociaron con el número de rotaciones de un anemómetro. Esta relación sólo se estandarizó en 1923, y la medida fue ligeramente alterada algunas décadas más tarde para mejorar su utilidad para los meteorólogos.



www.elevationkiteboards.com

Porque vuela una Vela/Kite

por Sebastián Riverós

Algunos conceptos basicos de Aerodinamica.

Lejos de la creencia popular de que una vela o kite vuela porque "embolsa" el viento. Demostraremos que el concepto correcto es que la vela genera una fuerza relacionada íntimamente con la velocidad del viento y la diferencia de presión. Esta fuerza luego se descompone en dos direcciones (paralela y perpendicular al viento relativo) y se obtienen las conocidas fuerzas denominadas Resistencia (Drag en ingles) y Sustentación (Lift en ingles) respectivamente. La teoría de sustentación tiene su base en la aplicación de un teorema llamado **Teorema de Bernoulli** que expresa lo siguiente:

$$P = p_0 + \frac{1}{2} \rho V^2 = \text{Constante}$$

Donde:

P: presión total

p₀: presión estática

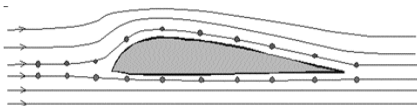
$\frac{1}{2} \rho V^2$: presión dinámica

ρ : densidad del aire (constante a la misma altitud)

V: velocidad relativa del aire

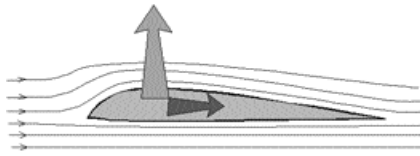
Y que expresado en palabras sería algo como: "La presión total es la suma de las presiones estática y dinámica y permanece constante siempre" Esta presión total se mantendrá constante para una altitud de vuelo constante (en nuestro caso nivel del mar).

Supongamos ahora que tenemos un perfil alar cualquiera en una corriente de aire. Como se puede apreciar en la figura, el recorrido de la partícula 1 que circula por la parte superior del perfil (extradós) es mas extenso que el recorrido de la partícula 2 que circula por la parte inferior del perfil (intradós). Entonces para llegar a destino al mismo tiempo, la partícula 1 deberá moverse mas rápido que la 2 (se debe hacer la salvedad que este fenómeno se cumple a bajas velocidades, donde el aire se considera incompresible).



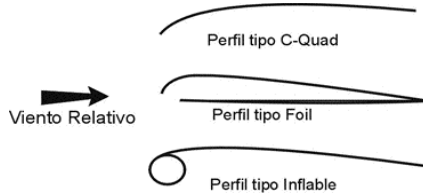
Entonces manteniendo la primera premisa (Teorema de Bernoulli) que decía que la presión debe mantenerse constante y como la velocidad de la partícula 1 es mayor que la velocidad de la partícula 2, queda una sola posibilidad de que la igualdad se mantenga y es que la presión p_1 disminuya. Esto crea una depresión en el extradós que es la causal principal de la sustentación y la resistencia.

$$p_1 + \frac{1}{2} \rho V_1^2 = p_2 + \frac{1}{2} \rho V_2^2 = \text{constante}$$

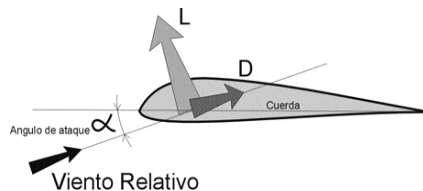


Perfil Alar

Se denomina "perfil alar" a la sección transversal del ala/vela. Para los que no tienen idea de que es un corte transversal, es como si cortáramos el barrilete desde el borde de ataque hasta el borde de fuga. Si miramos de costado este corte veremos una forma como la de la figura, el cual es el "perfil alar". En los barriletes tipo foil, este perfil es el que le da forma a las celdas ya que son las paredes laterales de estas.



Para determinar la posición relativa del perfil respecto del viento relativo, es preciso fijar una recta imaginaria al perfil. Esta recta se denomina "cuerda" del perfil y en general se toma como la línea que une el borde de ataque con el de fuga del perfil.



El ángulo que forma la dirección del viento relativo con la cuerda se llama "ángulo de ataque" y se lo denota con la letra griega alfa (α).

Si descomponemos la fuerza que genera el perfil en dos reacciones, una paralela al viento relativo y la otra perpendicular a este, obtenemos lo que se denomina por definición SUSTENTACION (L: Lift) y resistencia (D: Drag).

Un perfil debe estar caracterizado por dar una reacción útil al ala/vela/kite cuando se lo somete a una corriente de aire

que tenga un movimiento relativo respecto a el.

Desgraciadamente la ciencia aerodinámica no está lo suficientemente adelantada como para poder determinar por completo la reacción aerodinámica sobre un ala/vela de un perfil determinado. Por ello ha sido necesario recurrir a métodos experimentales, realizados en laboratorios aerodinámicos con túneles de viento.

De estas experiencias surgen las ecuaciones de las fuerzas de Sustentación y Resistencia que son:

$$\text{Sustentación } L = \frac{1}{2} \rho S V^2 C_L$$

$$\text{Resistencia } D = \frac{1}{2} \rho S V^2 C_D$$

Donde:

S: Superficie del ala/vela

V: Velocidad del viento relativo

C_L: Coeficiente de sustentación (empírico depende de la forma del perfil)

C_D: Coeficiente de resistencia (empírico depende de la forma del perfil)

ρ: densidad del aire (constante a la misma altitud)

De aquí se pueden sacar varias conclusiones, que propongo a continuación. Por ejemplo, si los parámetros como la densidad del aire y los coeficientes de Sustentación y Resistencia se mantienen constantes y solo variamos la superficie del ala y la velocidad del viento relativo. (Decimos viento relativo porque es el viento que "siente" la vela. Si la vela está quieta en el cenit, tendrá un viento X determinado por el clima, pero si la movemos rápidamente de un lado a otro, el viento continua siendo el mismo, pero el viento relativo que "siente" la vela es mucho mayor. Se entiende? sino ver otro ejemplo al final).

Entonces, continuando con el análisis decimos que Si aumentamos al doble la superficie de la vela, la sustentación se duplica, ahora si lo que aumentamos al doble es la velocidad, la sustentación se cuadruplica.

Esto está provocando un gran debate entre la comunidad "kitera", ya que nos está diciendo que una vela mas grande no siempre empujara mas que una con menor superficie pero mas rápida. Para pensar, no?...

Para los que no entendieron el concepto del viento relativo, pongamos un nuevo ejemplo. Supongamos un día con viento nulo, vamos a volar en un avión jet. Una vez en vuelo, el viento sigue siendo nulo, pero el viento relativo que "siente" el avión es de unos 800 Km/h. Es decir, es lo mismo que el aire este quieto y que el avión se desplace, que el avión este quieto y sea el viento el que genere sustentación. Es por esto que ante grandes ráfagas de viento los aviones pequeños deban anclarse al suelo (Pero esto es parte de otra historia). Volviendo a los barriletes podemos afirmar que no interesa si el aire está quieto o no lo que interesa desde el punto de vista aerodinámico es justamente el viento relativo ya que es este el que generara la sustentación.

Info extraida de: <http://www.kitebuggy.com.ar>

AGENDA DEL VIENTO

KITESURF

23 y 24 Septiembre 1er fecha Ranking AAK 2006 Sábado desde las 13:00 y domingo según se informe en la reunión de riders, 1er. Fecha del Ranking AAK 2006, en Bs. As. o La Plata - sede a designar, sujeta al pronóstico de viento. En su caso reprograble al próximo finde 30 de Septiembre y 1 de Octubre.

Para mayor información comunicarse con:

Asociación Argentina de Kite www.kitesurf.com.ar

PARAPENTE

Del 28 de Septiembre al 1° de Octubre del 2006 se realizará la primer fecha del Campeonato Argentino de Parapente 2006/2007. Cerro La Cruz, La Rioja.

Inscripciones y detalles en www.parafly.com.ar

WINDSURF

Campeonato Anual 2006

7° Fecha, 9 y 10 de Setiembre

8° Fecha, 7 y 8 de Octubre.

Info: <http://www.locosporelviento.com.ar>

KITEBUGGY

Casi todos los fines de semana es posible encontrar gente rodando por Punta Rasa (San Clemente).

Agradecemos a todos aquellos que tengan información útil para esta sección, nos la envíen a thewind@tutopia.com

POWER KITES

VELAS PARA KITEBUGGY

Y
KITE-MOUNTAIN

INICIACION O PRACTICA

ANDRES

CALIDAD ARTESANAL

(011) 15-6474-4593

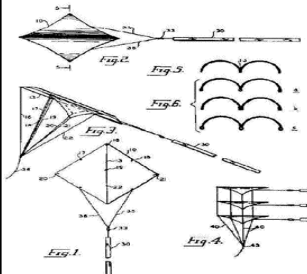
BARRILETES

Aquí damos comienzo a la primera entrega de notas sobre barriletes y actividades relacionadas con los mismos, en la cual iremos poniendo a vuestra disposición algunos datos importantes, tanto de barriletes históricos, personajes, o historias que hayan dado un empuje a esta actividad.

En esta oportunidad hablaremos de Francis Melvin Rogallo.

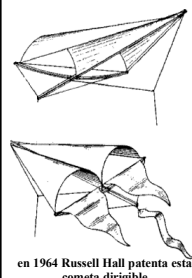
Francis Rogallo, un ingeniero americano que después de la Segunda Guerra Mundial, empieza a investigar sobre una forma de ala que no sea rígida. El era de la opinión que las superficies flexibles proporcionaban una mayor estabilidad que las rígidas, su teoría era que el artefacto aéreo debía adaptarse al empuje del viento y no éste a la forma de él.

Ayudado en sus primeros intentos por su esposa Gertrude Sugden los realiza en su casa instalando grandes ventiladores para probar distintas configuraciones alares. Resultando de los mismos, la cometa flexible, patentada el 20 de Marzo de 1951 a nombre de ambos. La intención de comercializarlo como un juguete (barrilete flexible) no prosperó.



Plano con el cual fue presentada la patente en 1951

Pero la N.A.S.A. interesada en su proyecto de ala flexible, para ser usado en la recuperación de naves, lo convocó a desarrollar plenamente su propósito. Este empezó a tomar forma en los túneles de viento del Centro de Investigación Langley en Virginia, donde ensaya algunos tipos de alas flexibles, en un principio con estructuras metálicas -cuadro en acero 4130 y estructura secundaria en tubo de aluminio- (del cual luego se desarrollaría la actual ala delta) 7 semanas después estaría listo el primer prototipo del cual colgaría un triciclo simulando la nave, primero arrastrado por un camión (un International Harvester) en la forma estática y luego con un avión de remolque (eventualmente con un biplano Stearman sport (450 hp), un Piper Super Cub (150-180 hp), un Cessna L-19 (200 hp Bird Dog) y un Boeing-Vertol HC-1A, volando dentro de un rango de velocidad de entre 35 y 65 mph.) en la parte dinámica teniendo una idea mas aproximada a la utilización final en caída libre. Tratando de mejorar sus teorías y aplicando los conocimientos prácticos obtenidos,



en 1964 Russell Hall patenta esta cometa dirigible



Parasev 1-C montado sobre el camión antes del vuelo de prueba

36m² este proyecto toma el nombre de Parasev 1B (Paraglider Rescue Vehicle)- este fué catalogado por un ingeniero de la N.A.S.A. como demasiado peligroso. El siguiente paso lo lleva a reemplazar aquella estructura inflable por otra rígida con travesaños. Para llevar el desarrollo al final de la etapa reemplazando toda estructura por bridas (nosotros en los barriletes también les llamamos tiros) dándole así una distribución uniforme de la carga sobre la superficie del ala.



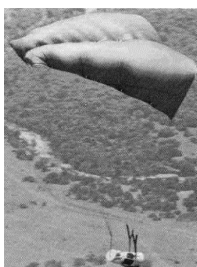
Ingenieros de la N.A.S.A. armando el Parasev 1-C

Lamentablemente la N.A.S.A. descarta el proyecto por considerarlo carente de celeridad y oneroso y por no rendir los frutos esperados al comienzo del mismo.

De todas maneras Rogallo dejó tras de sí un sinnúmero de seguidores y de proyectos que fueron tomando forma de una u otra manera y que fueron siendo utilizados para diversos tipos de actividades.

Uno de los que siguió la posta del ala flexible de Rogallo fué John Dickenson, que modificando el proyecto inicial de este, llegó a patentar en 1963 lo que hoy conocemos como Ala Delta, pero esta es otra historia. Y desde este humilde lugar agradecemos todos los esfuerzos realizados en pos de un ideal y sus futuros desarrollos de los cuales hoy, nosotros gozamos.

Hasta la próxima entrega a Buenos Vientos.



Capsula Gemini bajando con un Parasev

CORREO DE LECTORES

Esta sección es la forma de comunicarnos con nuestros lectores, por medio de la misma respondemos tus inquietudes, o simplemente pueden contarnos sus experiencias. Estos son algunos mails que llegaron a nuestra casilla: thewind@tutopia.com

Hay gente del interior y sobre todo de la Costa Atlántica que nos pregunta como consiguen esta publicación...

No desesperen, de a poco vamos a ir llegando. La idea es que puedan conseguirla en los distintos locales de los anunciantes, así que a medida que se vayan sumando iremos llegando a distintas localidades.

Por lo pronto siempre tenemos algún amigo con ganas de colaborar y lleva ejemplares en sus viajes, encuentros o competencias.

Desde ya les agradecemos a todos por la buena onda!!

El apoyo de todos ustedes es fundamental sobre todo en esta primera etapa, comentarios, sugerencias, críticas, felicitaciones... todo es bienvenido!!

No podemos dirigir los vientos, pero si manejar las velas...

Saludos.

Jorge Alvarez

-The Wind -

Contamos con tu aporte para la sección Clasificados

ESPERANDO EL VIENTO

Una sección donde la idea es mostrar todo aquello que hacemos cuando no hay viento...

Enviamos tu foto a thewind@tutopia.com y compartí ese momento mientras esperabas el viento.

En esta ocasión tenemos una propuesta para cuando te quedas en casa por que no hay viento. Una recopilación de simuladores que están dando vueltas por la web.



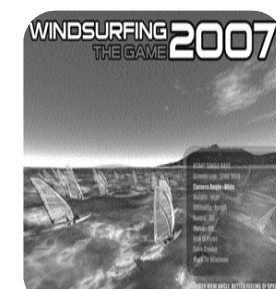
Simulador Barrilete Acrobático
<http://www.smunch.com/xk/kite.swf>



Simulador Wake Board
http://www.wakeskating.com/invited/ra_x_ws_invited.htm



Simulador Kite
http://www.flysim.com/kitesim/kitesim_features.html



Simulador WindSurf
<http://www.windsurfing-the-game.com/>

**Barriletes Alar es Industria Nacional: www.barriletesalar.com
Mail de contacto: Jorge Caceres info@barriletesalar.com**

NOTICIAS DEL VIENTO

THE WIND

Periódico mensual dedicado a los deportes de viento.

CONTRA
VIENTO Y
MAREA

**Servicio
Meteorológico Nacional**
www.meteofa.mil.ar

WindGuru
www.windguru.cz

Riopl.com
www.riopl.com
Te da la posibilidad de enviarte a celular o mail info actualizada del viento.

Windfinder.com
www.windfinder.com

Rio Via S.A
www.riovia.com

DelViento
www.delviento.com

**Servicio de Hidrografía
Naval**
www.hidro.gov.ar

AccuWeather
www.accuweather.com

The Weather Channel
<http://espanol.weather.com>

CAMPEONATO MUNDIAL DE PARAPENTES - SUIZA -

TERMINO EL CAMPEONATO MUNDIAL DE ACROBACIA

Desde acá felicitamos a **Pablo López, Barbi Uranga y Hernán Pitocco**, representantes Argentinos de ACRO, con el Crispy y El Galle del Club Norte Parapentes - Salta - Argentina, enviados Especiales al 1er. Mundial de Acrobacia en Parapente, quienes tuvieron la gentileza de transmitir a todas las listas argentinas los reportes de cada fecha.

EL Ganador RAUL IVAN RODRIGUEZ FERNANDEZ!!

- 2.- Antoine Montant
- 3.- Felix Rodriguez
- 4.- Horacio Llorens
- 5.- **Hernan Pitocco**

23.- **Pablo López**

En la Synchro

- 1.- SAT Brothers
- 2.- Spalti Acro Team
- 3.- Against the Grain
- 4.- Soft Landing
- 5.- **ArgenSAT**

Info extraída de:
<http://www.parapenteamys.com.ar>



Centro cultural
Argentino de Montaña
Presenta

Conferencia y Proyección de Audiovisual
Miércoles 13 de septiembre, 21 hs.
Perón 3390 Cap Fed.

Cicloviajes

Foto: Solinas Grandes - Jujuy

por: Luis Nazareno Cribellati

por el
**Noroeste Argentino
y Patagonia Chilena**

Entrada y Sorteo Gratuito

Info: cribellati@hotmail.com
Tel: (011) 4383-8710 o (0221) 15-555-8917
WWW.CICLOVIAJESS.AT.COM

**6º Festival de Setiembre
de Barriletes**

15, 16 y 17

6º Festival de Barriletes
"Pintemos el Cielo de Rosario 2006"

Parque Scalabrini Ortiz

Organiza: MUNDO M...
Patrocinador Especial: ...

CASAS DE PROVINCIA

BUENOS AIRES

Av. Callao 237 Capital
Federal 4371-7045/7047

CATAMARCA
Av. Córdoba 2080 Capital Federal
4374-6891/6895

CHACO
Av. Callao 322 Capital Federal
4374-6531, 4372-3045

CHUBUT
Sarmiento 1172 Capital Federal
4382-8815/8820/8126

CORDOBA
Av. Callao 332 Capital Federal
4371-1668 4372-8859

CORRIENTES
San Martín 333 Capital Federal
4394-7432/7418/7390/0859

ENTRE RIOS
Suipacha 844 Capital Federal
4328-5985/2284

FORMOSA
H. Irigoyen 1429 Capital Federal
4381-2037/7048

JUJUY
Av. Santa Fe 967 Capital Federal
4394-3012/2295 4393-6096/1295

LA PAMPA
Suipacha 346 Capital Federal
4326-1145/0511

LA RIOJA
Av. Callao 745 Capital Federal
4813-3419/3417 4815-1929

MENDOZA
Av. Callao 445 Capital Federal
4371-0835/7301

MISIONES
Av. Santa Fe 989 Capital Federal
4393-1812/1714/1615/1343

NEUQUEN
Tte. Gral. J. D. Perón 687
Capital Federal 4327-2340/1974/
2454/3679

Rio NEGRO
Tucumán 1916 Capital Federal
4371-5599/6222/7078/7273

SALTA
Av. Roque S. Peña 933
Capital Federal 4326-2456/59

SAN JUAN
Sarmiento 1251 Capital Federal
4382-9241/5580/9465

SAN LUIS
Azuénaga 1083/87
Capital Federal 4822-0426/3641
4823-9413

SANTA CRUZ
25 de Mayo 277 Capital Federal
4343-3692/8327/8478

SANTA FE
Montevideo 371/3 Capital Federal
4375-4570/71

SANTIAGO DEL ESTERO
Florida 274 Capital Federal
4326-9418 4322-4458/5599/6222

TIERRA DEL FUEGO
Sarmiento 745 Capital Federal
4322-7324/7524

TUCUMÁN
Suipacha 140 Capital Federal
4322-0010/0299/0489/0492

Los deportes de viento, en sus diferentes modalidades, tienden a aumentar la cantidad de adeptos en Argentina y en el mundo. La practica del turismo alternativo o de aventura permite acercar estos deportes a lugares insólitos o poco conocidos teniendo un mayor contacto con la naturaleza. Generalmente las personas que se quieren iniciar en estas actividades no sabe donde conseguir información o ese producto que tanto necesita para sumergirse en la aventura. También pretendemos servir de nexo entre fabricantes y los comerciantes del rubro. Nuestra publicación pretende ser un periódico que aborde los temas de turismo alternativo, deportes de viento y deportes extremos, en forma seria y con notas escritas por gente del medio. Direcciones de casas de provincias y fundaciones, e información de actividades del rubro por medio de una agenda destinada a personas que les interesa la naturaleza, el riesgo, o que brindan servicios acordes a los temas tratados.

PARA VOS QUE SOS LIBRE Y ESTAS A TIEMPO

Te invitamos a la barrileteada del 19 de Noviembre de 2006

En la intersección de la Avenida Brasil,
Avenida Garay, Pichincha y Combate de los Pozos, en Capital
Federal. (Frente al Hospital Garrahan) Comenzará a las 15 HS.

SUMATE.

Estás invitado, sólo deberás traer un barrilete y ganas de pasar una tarde
sobre el verde césped, mirando un cielo azul tachonado de infinitos
colores.

Dr. Rubén Sosa.