

THE WIND

Periodico Mensual de Libre Distribucion Año I N°5 Diciembre 2006



Año I Nº 5

Staff

Director

Jorge Alvarez

Propietarios

Jorge Alvarez
Ma. de los Angeles
Martínez

Redactores -

Colaboradores

Lara Alvarez
Mariano Insua
Marcelo Fornaso
Jorge Caceres

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 reproducción
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 responsabilidad
de sus propios
autores.Las consecuencias de
practicar deportes extremos
pueden ser muy peligrosas.Las notas publicadas en
este medio no reemplazan
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
thewind@thewind.com.ar

EDITORIAL

Y siguen las travesías!!

En el numero anterior te contábamos una Travesía en Solitario por Salares de la Puna en Kitebuggy. Con días de diferencia se realizaba otra Travesía similar en el Salar de Uyuni en Bolivia también en Kitebuggy. Te presentamos todos los detalles de esa aventura.

En Parapente siguen las fechas de Campeonato y Mariano Fanalok sigue con sus informes directo desde los campos de vuelo.

Frente al Garrahan y con la consigna de No Fumar y No a las Drogas se realizo una Barrileteada de la mano del Dr. Ruben Sosa, un incansable luchador para la difusión de información acerca del VIH y sus formas de contagio. Su objetivo es nada mas que concientizar a la sociedad y los chicos en especial, sobre esta enfermedad...

Por otra parte también tuvimos la Fiesta Del Viento en el Parque de los niños, con muchas exhibiciones, tanto de Acrobáticos como de Tracción.

Vairo presento su nueva linea de Kites 2007 y también te acercamos los detalles...

Llega el verano con un sinfín de actividades.

Por nuestra parte tratamos de estar presentes junto a todos los que de alguna manera usan el viento... The Wind llevo para llenar ese vacío y convertirse en la "Revista del Viento"

Quienes hacemos esta publicación no queremos dejar pasar la oportunidad de saludarlos en estas fiestas que se acercan.

Queremos desearles una muy Feliz Navidad!! Un muy Feliz Año Nuevo!!

Y Muy Buenos Vientos!!

El viento nos une.
The Wind.

Quieres ser Corresponsal de THE WIND??

Las paginas de nuestra publicación se hallan abiertas a todos aquellos que hallan abiertas a todos aquellos que habiendo realizado alguna aventura, travesía, practiquen deportes de viento, realicen actividades afines a nuestra temática, o tengan alguna noticia o fotos del ambiente y quieran compartirla, 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 pueden hacerlo a nuestra casilla de e-mail:

thewind@tutopia.com



INDICE



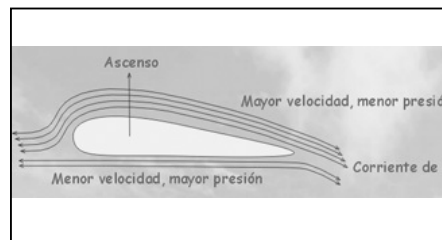
Parapente pag. 3



Kitebuggy pag. 4 y 5



Kiteurf pag. 6



Barriletes pag. 7

QUERES PUBLICAR EN
COMUNICATE CON NOSOTROS

thewind@thewind.com.ar

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

www.alborde.com.ar

PARAPENTE

Desde los campos de vuelo "Nano" Insua nos trae los ultimos informes sobre las fechas actuales de Campeonato

Las Gemelas - Cordoba

Del 15 al 19 de Noviembre de 2006, se disputó en la Provincia de Córdoba, Organizada por el Club **ACAP** (Asociación cordobesa de Alas Deltas y parapentes) la Tercera Fecha del Campeonato Argentino Abierto de Parapente 2006-2007, Categoría FAI 2. La cita fue en la Localidad de Capilla del Monte, y el despegue fue en el Cerro Gemelas.

De los cinco días que se planificaron para la Competencia, pudieron volarse solo dos de ellos, los que otorgaron dos mangas puntuables.

La **primer manga**, corrida el 15 de Noviembre, fue una carrera a Gol de 54,2 Kms. consistente en, Start Point en el despegue, Aeroclub La Cumbre, Helipuerto Capilla del Monte, San Marcos Sierra y Gol en Escuela IPEA. Ocho pilotos en Gol, y el ganador fue una vez mas Tato Vargas (Sky Paragliders Eris 2) de Mendoza, seguido de Andy Hediguer (Suizo radicado hace años en Argentina, quien fuera dos veces Campeón del Mundo y una leyenda viviente de la Historia del Parapente Mundial), con Una Advance Omega Proto, seguido por Gerard Chouvin (Gege) también con una Omega Proto.

Los **diez primeros** los completaron, Marcos del Río (Córdoba), Carlos Guardia (Tucumán), Marcelo Alaniz (San Luis), Pablo Altea, Roberto Mc Clean (Buenos Aires), Christian Ferrari y Pablo Jaraba (ambos de Córdoba)

La entrada de un frente desde el Sur hizo que no pudieran volarse durante los tres días subsiguientes, realizándose la **Segunda y ultima manga** el domingo 19 de Noviembre.

Se planificó una carrera a Gol de 63,6 Kms., con Start Point en Antena Los Cocos, Cerro Uritorco, Despegue Cuchi Corral, Charbonier y Gol en Silos Capilla de Monte. Doce Pilotos en Gol, habiendo sido el ganador Andy Hediguer, seguido de Tato Vargas y tercero Hernán Pitoco (sol Tracer proto) Los siguieron, Ariel Fara (Tucumán), Mike Christensen (Canadá), Gege, Ocoete Guardia, Pablo De Alejandro (Buenos Aires), Víctor Lebón (Mendoza) y Vermeil Mathieu (Francia).

Con los puntos de la segunda y última manga quedo terminado el campeonato, cuyos diez primeros puestos en la **Clase Open** fueron:

1 HEDIGER, Andre, Advance Omega (Proto), 1984 Pts.

2 VARGAS, Francisco, SKY Paragliders Eris 2, 1935 Pts

3 CHOUVIN, Gerard, Advance Omega (Proto), 1566 Pts.

4 GUARDIA, Carlos, Sol Dynamic ARF2 (3), 1400 Pts.

5 PITOCO, Hernán, Sol Tracer (proto), 1354 Pts.

6 FARA, Ariel, Sol Dynamic ARF2 (3), 1246 Pts.

7 JARABA, Pablo, Advance Omega (Proto), 1153 Pts.

8 CHRISTIANSEN, Mike, Gin Glider Boomerang sport (2-3), 1093 Pts.

9 DEL RIO, Marcos, Gin Gliders Boomerang Sport (2-3), 1033 Pts.

10 DELGADO, Juan, SKY Paragliders Eris 2, 1010 Pts.



Termino la **Tercera fecha** del Nacional 2006 de Parapente, la que dio dos mangas validas para el Campeonato Nacional 2006, y arrojó como ganador al Suizo-Argentina **Andy Hediguer**.

En diciembre tendremos, del 8 al 11, la Cuarta Fecha del Campeonato Argentino 2006-2007 en el **Cerro Arco**, Mendoza (<http://www.argentinaparapente.com>) y del 13 al 17 de Diciembre de 2006, la Quinta Fecha en el **Mirador de Los Cóndores** - Carpintería - San Luis (<http://www.volandosanoluis.com.ar>), donde se irán perfilando los candidatos a pelear por el Campeonato 2006-2007 de parapente, cuyos diez primeros son los siguientes:

1) VARGAS, Francisco 7592, 2) DEL RIO, Marcos 7194, 3) CHOUVIN, Gerard 6926, 4) PITOCO, Hernán 6348, 5) FARA, Ariel 6321, 6) BACCOLA, Mariano 6035, 7) DELGADO, Juan 5867, 8) GUARDIA, Carlos 5866, 9) RODRIGUEZ, Oscar 5794, y 10) GONZALEZ, Andrés 5775.

Ullano - Bs As

Del 11 al 12 de noviembre de 2006, se disputó en Carlos Casares, Provincia de Buenos Aires, la Primera fecha del **Campeonato Regional del Llano**. Esta competencia esta apuntada fundamentalmente a pilotos de Buenos Aires, y cuenta con el extra de ser una competencia cuyo despegue se realiza con torno, a diferencia de las competencias mas tradicionales, cuyo despegue es natural (Zonas Serranas). En la misma se pudo disputar una sola manga de dos previstas, con despegue en la modalidad "Torno" con Start Point en la localidad de Carlos Casares y Gol en Herrera Vega. El ganador fue **Damián Lestarpe**, con una distancia de 32 Kms, seguido por Martín Galligo con 26,7 y tercero Dardo Alberti con 20,6 Kms. A continuación los 10 primeros:

1 LESTARPE, Damian, Windtech Quarx (2) 530
2 GALLIGO, Martin, Gradient Saphir 2000 (2-3) 470
3 ALBERTI, Dardo, Gradient Aspen 2 (2) 415
4 SÁNCHEZ GRANDEL, Eduardo, Gradient Avax XC (TestCarga) 392
5 MARIJANOVIC, Francisco, Sol Ellus (1-2) 364
6 LOBRUNO, Jose Luis, Gradient Aspen (2) 339
7 LOPEZ, Diego, Axis Vega (Std) 316
8 DOMINGUEZ, Ricardo D, Advance Sigma 6 (2) 310
9 CRESPO, Sergio, Gradient Saphir 2000 (2-3) 290
10 CORREA, Enrique, Gradient Aspen (2) 286

Entre los días 2 y 3 de Diciembre de 2006, se estará disputando la 2ª fecha a realizarse en las localidades de Plomer y Sommer, zona oeste de Buenos Aires, para mas información: www.parafly.com.ar

Agenda Cameonato Regional del Llano

1º fecha - Carlos Casares - Buenos Aires : 11 y 12 de Noviembre de 2006

2º fecha - Plomer/Sommer - Buenos Aires : 2 y 3 de Diciembre de 2006.

3º fecha - Carlos Casares - Buenos Aires : 13 y 14 de Enero de 2007

4º fecha - Gualaguaychu - Entre Rios : 10 y 11 de Febrero de 2007

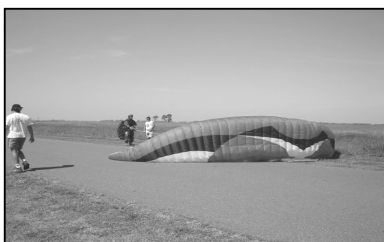
5º fecha - Balcarce - Buenos Aires : 3 y 4 Marzo de 2007

"Parapente Sur, Escuela y Centro de Vuelo"

- * Cursos de Iniciación
- * Vuelos de Bautismo
- * Perfeccionamiento
- * Salidas a la Montaña
- * Publicidad Aerea

Instructor:
Mariano "Nano" Insua
(Lic. F.A.V.L. 210)
Tel: 15-4161-6674

Campo de Vuelo: Avda. Zeballos S/N Longchamps (Aerodromo de Longchamps)
www.parapentesur.com.ar / info@parapentesur.com.ar



Fotos de www.parafly.com.ar
Parafly es un Club de Parapente y Vuelo Libre.

KITEBUGGY

Texto: Marcelo Fornaso Fotos: Marcelo Fornaso y Juan Pablo Casacione

En el sudoeste de Bolivia se encuentra el Salar de Uyuni que, con 12.000 km² de extensión, es el más grande del mundo. Mide aproximadamente 150 km de largo por otro tanto de ancho, y se encuentra a 3.670 m. de altura sobre el nivel del mar. Es uno de los pocos detalles del planeta reconocibles a simple vista desde la Luna.

En algún momento durante 2005 me enteré que existía el Salar. Recuerdo en ese momento haber leído bastante sobre él en internet y evaluar la posibilidad de que sirviera para practicar kitebuggy, pero encontré muchas historias trágicas de gente perdida, de falta de agua, de distancias enormes y fríos terribles. De todas maneras lo peor parecía ser que no había medios prácticos para llegar hasta allá con equipo, ni forma de tener asistencia en el lugar. Parecía demasiado difícil. Entonces me olvidé.

Pero el domingo 19 marzo de 2006, charlando con mi hermano gemelo en la puerta de casa (él vivió un año en Bolivia hace mucho), me contó que había pasado en tren por el borde del Salar de Uyuni. EN TREN!!!!!!

Inmediatamente me fui a la cartografía de mi GPS y encontré las vías, que salían desde La Quiaca (en Argentina) y llegaban hasta Uyuni y seguían hacia Oruro y La Paz. En quince minutos, vía internet, tenía todo el recorrido, horarios y tarifas de mi viaje a Jujuy, La Quiaca y Uyuni. Esa tarde me llamó Juano (Casacione), le conté y se anotó inmediatamente.

El Plan

Ya tenía el plan: Salida el domingo desde Buenos Aires en omnibus y llegada a La Quiaca el lunes al mediodía. Taxi para cruzar la frontera, y a las 16:30 Hs. tren a Uyuni. Llegada a medianoche y ya tenía hotel (el Avenida). A la mañana del martes recorrer el pueblo y buscar transporte a Colchani. Entrar al Salar al mediodía y rodar hasta el centro. Dormir a 15 grados bajo cero mirando las estrellas. El miércoles cruzar el Salar, rodar, rodar, rodar. Dormir en el Hotel de Sal. Jueves volver felices. Viernes tren a Villazón, sábado ómnibus de vuelta a Buenos Aires.

Preparación

Los días siguientes fueron un frenesí de internet. Miles de páginas, sitios, relatos, fotos, mapas. Conozco todos los hoteles,

todas las operadoras de turismo, todos los pueblos cercanos. La estación seca dura de mayo a noviembre. Empiezo a hacer la lista de materiales necesarios.

El 21 de setiembre llamé a Bolivia y reservé hotel y pasajes. A principios de Octubre terminé la obra en Tartagal, volví a Buenos Aires y empezamos la fase final.

Decidimos adelantar la salida al sábado, para tener más tiempo. El domingo viajaríamos en bus desde Villazón a Uyuni, en vez del tren.

Partimos el 14 de octubre. Teníamos pasajes en Balut (ar\$ 140) para las 10:00 hs. desde Retiro, pero nos informaron mal la darsena de salida y lo perdimos.....!!

Angustia, desconcierto, corrida, remise hasta la terminal de Liniers y embarcamos allí.

El equipaje es todo un tema. Yo llevaba 6 bultos: Caños del buggy, ruedas del buggy, baúl del buggy, bolso de ropa, bolso de kites y colchoneta aislante. Juano llevaba menos, pero uno de sus bultos medía 150 cm x 50 cm x 30 cm y pesaba 40 Kg.! Hasta le pusimos nombre! se llamaba "El Abuelito", porque eso es lo que contestábamos cuando nos preguntaban qué había adentro....

Sentados en los asientos 1 y 2, arriba, viajamos cómodos hasta La Quiaca. Llegamos a las 13:00 hs. del domingo y contratamos un taxi flet (ar\$10) hasta la frontera, a cinco cuadras. Allí hicimos los trámites de ambos lados y tomamos dos carritos (bs\$ 5 c/u) para llevar el equipaje hasta la terminal de Villazón, a 5 cuadras.



Típico carrito de transporte.

Problema: Los domingos no hay nada directo hasta Uyuni. Solamente hasta Tupiza, a 100 km. de Villazón. No había más remedio, así que hacia allá salimos a las 15:30 hs., en los asientos 51 y 52 (al foomodo!) de un colectivo viejo de la empresa Segovia (bs\$ 30). Llegamos dos horas después, bastante zamarreados por el serrucho del camino (en Bolivia no hay caminos asfaltados en toda la zona sur, hasta Oruro, y en muchas partes no hay ni siquiera caminos...). Otra vez carrito (Don Modesto nos contó que tiene hijos en Buenos Aires) y nos metimos en el Hotel Mitru (bs\$ 80 c/u), que nos recomendó

una pareja de ingleses muy simpáticos en Villazón. El hotel es el mejor del pueblo, con pileta de natación y buenas instalaciones, pero podríamos haber estado casi igual de cómodos en el Hostal Valle Hermoso, que es mucho más barato.

Allí comenzamos a sentir los primeros síntomas del Sorojchi o Mal de Altura (Tupiza está a 3400 m.s.n.m.). Nada grave, pero nos mareábamos fácil y nos agitábamos un poco con los esfuerzos. El sorojchi no permite dormir bien y también quita el apetito y la sed.

Perdimos un día en Tupiza. Paseamos, visitamos el Mercado Negro, compramos pava, comimos pizza y tratamos de dormir la siesta en la plaza.

Para ir a Uyuni (a 200 km. de Tupiza) el lunes a las 11:00 hs. hay camionetas que tardan 5 hs., pero no nos iban a cargar tanto equipaje. También hay un colectivo que tarda 9 hs.(!) y si no, el tren Wara Wara de las 19:00 hs., que tarda 6 hs. y en clase ejecutiva (bs\$ 64) te dan un refrigerio y pasan películas. Nos fuimos en tren.

Llegamos a Uyuni a la 1:15 hs. del martes y el Hotel Avenida queda cruzando la calle. Conseguiamos la última habitación doble con baño privado (bs\$ 40 c/u) y enseguida estábamos durmiendo. Me desperté un poco cuando me dí cuenta de que en el tren me había olvidado la riñonera con ar\$ 800, us\$ 130, un reproductor MP3, la cámara digital y los lentes. Por suerte tenía conmigo mi billetera con tarjetas, documentos y unos bs\$700.

El martes a la mañana fuimos a la estación a preguntar por la riñonera. Llamaron a Oruro por teléfono y el tren recién estaba llegando. Hablaron con el jefe del tren, encontraron mis cosas y me las enviaron. El viernes me las devolvieron. No faltó NADA. Después desayunamos en Kactus (bs\$ 10) y nos fuimos a dar una vuelta.

Apuntamos un taxi grande (Sr. Santos) que después de regatear un poco por bs\$ 100 nos llevaría hasta la entrada del Salar (a 25 km.). Volvimos al hotel, preparamos el equipo, dejamos al "Abuelito" en depósito y charlamos con unos franceses, dos adultos y tres críos, que andaban en dos bicicletas tandem más una bici chiquita...(!?) Hay mucho loco en moto, en bicicleta, y en buggy!!!

Vino el taxi y el martes 17 a las 13:15 hs. descargábamos los buggys en la entrada del Salar de Uyuni. Es igualito que en las fotos!!!



Armando los buggys para dar comienzo a la travesía. La inmensidad del Salar en su máxima expresión. El buggy de Juano frente al Hotel de Sal. Preparándose para pasar la noche.

El Salar:

Armamos todo y salimos para el norte con velas grandes (Cquad 6.3 y foil Halawa 6.5, las únicas que usamos en todo el viaje). Había poco viento del NO. Anduvimos un rato. El piso es bueno, pero no excelente. Está todo dibujado de hexágonos de 1 m. de diámetro con bordes que sobresalen y esos bordes se sienten bastante con las ruedas infladas duras.

Recorrimos un poco hacia el norte y cambiamos rumbo hacia el SO, para ir al famoso Hotel de Sal. Ahora hay varios hoteles de sal en el borde del Salar, pero adentro mismo hay uno solo, el Playas Blancas. Llegamos al hotel a eso de las 16:30 hs. casi sin viento y allí murió. El hotel estaba cerrado y nos quedamos un rato mirando por las ventanas y descansando porque no soplaban nada. Llegaron unos turistas holandeses y charlamos un rato (sobre la Princesa Máxima, por supuesto!).

Entonces se levantó una brisa (17:30 hs.) y salimos pronto. Anduvimos bien unos cuantos kilómetros.

El viento aumentaba y al rato aparecieron unas ráfagas violentas que me obligaron a derivar para aliviar la tensión y llegué a 67 km./hr. (con mi cquad 6.3!!!).

Si me sacaba del buggy la sal me hubiera sacado la carne hasta el hueso. La sal suena como vidrio y corta como navajas. Es tremendamente abrasiva y nos comió los neumáticos.

Pasado el susto salí a buscarlo a Juano que estaba como a 1 km. (también con cara de susto porque había quedado en dos ruedas...) y donde nos encontramos nos plantamos.

Eran las 18:30 hs. y quedaba poca luz. No había nada en muchos kilómetros a nuestro alrededor. Cualquiera lugar, un poco más acá o más allá, era igual para armar el vivac.

Todavía había viento y hacía frío. El calentador no andaba bien y se apagaba, sería la altura? Tratábamos de hacer una barrera al viento y nos morimos de frío.

Estuvimos como dos horas tratando de cocinar unos fideos que terminaron en una porquería apenas calentita e incomedible. Nos fuimos a dormir a las 21:00 hs. con +1 °C. Yo tenía una mini-carpa individual (donde no entraba sentado), Juano solamente una bolsa de vivac para cubrir su bolsa de dormir.



POWER KITES

VELAS PARA KITEBUGGY

Y
KITE-MOUNTAIN

INICIACION O PRACTICA
ANDRES

CALIDAD ARTESANAL

(011) 15-6474-4593

Halawa

www.halawa.com.ar
info@halawa.com.ar

011- 4523-5419

KITEBUGGY

El Salar es peligroso. Más allá de los antecedentes de gente perdida y muerta de hambre, frío o sed, el piso es extremadamente abrasivo y cortante...

Nunca vi tantas estrellas en el cielo. Escribí un poco y me dormí con una botella de agua como almohada.

A la 1:00 hs. la temperatura exterior era -1 °C, a las 2:30 hs. hacían -5 °C y a las 5:30 hs. eran -7 °C !!!

A las 7:00 hs. ya había salido el sol, pero a la sombra había -8 °C. La carpita tiene todo el interior tapizado de escarcha, y en las pestañas tenemos hielo!!! Pero no fue una mala noche, no tuve nada de frío (Juano quizás un poquito...).

Para el desayuno leímos el manual del calentador... le dimos más presión y en un ratito nos hicimos un café con leche bien caliente.

El miércoles fue malo. A la mañana caminamos como una hora hasta una de las rutas de las camionetas que cruzan el salar y allí hicimos varios intentos de rodar. Con viento NO de menos de 10 km/hr. de a ratos lo conseguíamos pero fue más lo que estuvimos parados (durmiendo siesta). El sol quema y enceguece. Por suerte estábamos bien cubiertos y teníamos capuchas para cubrirnos la cara y la cabeza.



Caminando mientras llega el viento.

Como a las 16:00 hs. enfilamos para el Hotel de Sal con la intención de acampar esa noche con un poco más de reparo. El camino fue lento. Como a 6 km. del hotel se murió el viento así que caminamos. El sorochi no seguía molestando, me tuve que tirar a descansar un par de veces. Llegamos muertos al hotel, justo para ver la caída del sol con un grupo grande de turistas que se había reunido allí (holandeses otra vez, Princesa Máxima otra vez...). Descansamos un poco y cuando me levanté para ver el otro lado del hotel, en donde pensábamos acampar, encontré que el hotel estaba abierto!. La dueña recién había llegado y por us\$ 20 podíamos pasar la noche, con cena y desayuno incluidos (sin electricidad ni agua caliente). Nos zambullimos en un cuarto!

Fué fantástico. En el hotel además de nosotros esa noche pararon tres chicas y dos chicos suizos muy simpáticos. Cenamos todos juntos (sopa de verduras, pollo con arroz) a la luz de las velas y charlando en cinco idiomas, porque algunos eran del cantón franco-suizo y otros del suizo-alemán. Nos convidaron chocolates suizos y un vino boliviano bastante feo. Salimos un ratito a mirar las estrellas y nos fuimos a dormir antes de congelarnos.

El jueves amanecimos mal por el sorochi: mucho dolor de cabeza, pero una aspirina lo arregló. Fueron los últimos síntomas que sentimos durante el resto del viaje. Nos esperamos entre todos para desayunar juntos y nos mandamos un desayuno multilingüe de dos horas! Muy divertido!. Mientras tanto entraban turistas de las excursiones a visitar el hotel. Entraron los inglesitos de Villazón!, una alegría verlos.

De viento ni hablar. Estuvimos hasta el mediodía con una brisita. Los suizos se fue



Juano y su equipaje.

ron y nos quedamos con Juano filmando y sacando fotos con dos españoles, haciendo "dos ruedas" con el buggy cargado a full!. En un momento intentamos una salida hacia el norte, hacia el volcán Tunupa, pero no nos daba ni la intensidad ni la dirección del viento, así que nos volvimos al hotel y decidimos la salida del Salar. Llegamos de empopada hasta el borde y allí el piso era más liso, así que nos quedamos filmando un rato. Después tomamos el camino de salida, se terminó la sal y empezó la tierra y pudimos llegar hasta un kilómetro de Colchani.

En el borde del pueblo visitamos un museo (?) con figuras de sal y nos fuimos a buscar el único teléfono del pueblo, que funciona con tarjetas que vende un señor, que se había ido de viaje... Esperé que la hija del señor saliera de la escuela, la convencí de que me vendiera una tarjeta y me marcara el número de nuestro taxista (Sr. Santos). Hablé con el celular del cuñado del taxista que le avisó pero pinchó una rueda en el camino (UFFF!!!). A las 19:00 hs. nos recogió en la estación a la entrada del pueblo y nos llevó a Uyuni, al hotel Avenida, esta vez con baño compartido (bs\$ 25 c/u). Los baños son unisex.

Nos pegamos una ducha (la última del viajeeee...) y nos fuimos a pasear por el pueblo (encontramos a los inglesitos otra vez!), grabar las fotos en un CD y cenar en el restaurante La Loco (tiene una locomotora adentro). Buena cena. Me comí un bife de llama (espero que haya sido la odiosa "llama que llama" del aviso de televisión) y Juano se comió casi una pizza entera, que lamentó el resto del viaje. Dormí bárbaro. Se había terminado el sorochi.

La Vuelta:

Llegamos a Uyuni medio tarde, pero con tiempo para cenar algo y abordar el tren Expreso del Sur (bs\$ 152) a las 22:15 hs. En el andén estuve charlando con unos australianos locos que iban a Buenos Aires (cuesta bastante entenderles el acento...). Viajamos bien toda la noche y dormimos. Desayunamos en el vagón comedor y llegamos a Villazón a las 7:30 hs. del sábado. Se nos ocurrió que sería mejor tomar el bus que sale desde Villazón directo a Buenos Aires (bs\$ 460), en vez de cruzar la frontera y embarcar en La Quiaca, para no mover

tanto al "Abuelito". Fue un error.

Embarcamos como a las 10:00 hs., hicimos unas cuadas hasta la frontera y nos comimos como 5 hs. de trámites...!!! Inmigración boliviana fue fácil, aún cuando yo había perdido mis papeles de ingreso al país hermano. Pero inmigración argentina es una vergüenza. Estuvimos cuatro horas en una cola, al sol, parados, sin comer y casi sin beber. Hay un solo gendarme en una ventanilla ingresando datos con dos dedos en un teclado. Me dió bronca por nosotros y vergüenza por los extranjeros que estaban allí tratando de visitar mi país. Y todavía teníamos que hacer aduana, donde el personal no es nada amable, hay un par de señoras que tratan a nacionales y extranjeros como ganado. Después de un rato me cansé, llevábamos casi cinco horas allí, fui a hablar con el Jefe de Gendarmería, me quejé de buena manera con la Jefa de la Aduana y en un rato revisaron a todo el pasaje del bus y pudimos seguir.

El bus de Buses Potosí no es tan bueno como los buses argentinos. Tiene mejor servicio, pero menos confort. Otra vez estábamos en los asientos 1 y 2 (je!) pero el viaje no fue tan bueno. El aire acondicionado no alcanzaba y estábamos a más de 30 °C, y nos habíamos bañado por última vez el jueves..., la atmósfera era irrespirable (créanme).

En fin, el domingo 22 de octubre a las 16:30 hs. terminábamos en Liniers nuestra expedición al espectacular, enorme y magnífico Mar de Sal.

Comentarios y Conclusiones:

En tres días pudimos recorrer apenas unos 85 km. Quisimos hacer más. Queríamos cruzar el Salar, por lo menos llegar hasta la Isla Incahuasi, pero nos faltó viento. Nos quedaron algunas ganas de volver otra vez. Ya veremos.

Llegar a Uyuni no es tan difícil, sólo lleva tiempo, pero entrar al Salar con los buggys requiere preparación y equipo especial. No se puede improvisar.

El Salar es peligroso. Más allá de los antecedentes de gente perdida y muerta de hambre, frío o sed, el piso es extremadamente abrasivo y cortante. Una caída desde el buggy en movimiento a cualquier velocidad puede producir heridas muy graves. También lo sienten las líneas, bridas y kites.

Los nuestros se estropearon bastante.

Hay que entrar con neumáticos nuevos, porque la sal los devora.

También conviene llevar toda la protección posible contra el sol. Hay que cubrirse todo porque el reflejo del sol en la sal no perdona. Nosotros llevábamos inclusive capuchas para cubrirnos las caras.

Del frío ni hablar. Hay que prever varias capas de ropa aislante como para alta montaña (son casi 3700 m.!).

También hay ojos de agua profundos; la mayoría son pequeños, de unos 10 cm. de diámetro, pero en algunas zonas hay muchos de éstos, como cada 2 m. en cualquier dirección. Y hay otros más grandes. Cerca del Hotel de Sal hay uno de más de medio metro de diámetro que si no se vé puede provocar un accidente o rotura, y cuentan que hay otros de 3 m. de diámetro...



Pozo de Agua.

Yo había calculado un mínimo de dos litros de agua por día por persona, pero dos litros y medio es más realista. Llevábamos casi ocho litros cada uno, en botellas plásticas que acomodamos en unas bolsas de tela resistente, atadas a los laterales del buggy. El GPS es una ayuda fundamental. Yo había hecho mucha investigación y genero un archivo de mapas y waypoints importante, que nos mantuvo ubicados en todo momento. De todas formas los días que estuvimos en el salar la visibilidad fue excelente y el volcán Tunupa se veía con claridad a 100 km. de distancia, así como otros detalles del relieve de los alrededores (sobre todo en la mañana).

El Salar de Uyuni es una maravilla de la naturaleza ubicado en un sitio inhóspito. Conocerlo es extraordinario, pero para poder disfrutarlo en kitebuggy hay que ir suficientemente preparado.

Si los Himalaya son el techo del mundo, el Salar de Uyuni debe ser su terraza...



Dos momentos de Marcelo... Hiriéndose en el Mar de Sal. Y jugando con el viento.

ALTO

Vuelo

KITES

COMETAS INFANTILES - SPORT KITES - POWER KITES

representante oficial de **PKD** power kites en Argentina

www.altovuelo.com

KITESURF

VAIRO presenta su nueva línea de Kites 2007
Te acercamos una pequeña descripción del nuevo material.

PULSION



Programa: Desempeño Total, Wave, Freestyle y Freeride.
Riders: principiantes, intermedios y avanzados
Características: depower total, ligera presión en la barra, rápidos giros, ultra estable, altísimo hang time, control total para surfing e increíble rango de viento.
Tamaño: 9-12-16m²

El **PULSION** es el nuevo kite (tipo **Bow** de 2ª generación) que presenta **VAIRO KITEBOARDING**.

Provisto de un sistema de bridas autoestables, hace que los puntos de presión en el perfil del ala se equilibren automáticamente por medio de poleas, dándole permanentemente la configuración óptima a su forma para un máximo confort de uso y seguridad.

Este sistema distribuye la presión del kite aminorando la carga en la barra de comando haciéndola suave y liviana, esto también aumenta la prestación de ceñida y la gama de viento útil del kite.

La característica velocidad para los giros de este tipo de cometas fue optimizada en este diseño, se integraron los wingtip al LE y se han reducido los diámetros de las costillas en todo el kite, logrando una combinación ideal entre velocidad y potencia que permite las mas avanzadas maniobras incluso unhook.

El sistema de Seguridad Pasiva - depower full 100% - también es una novedad, se activa simplemente soltando la barra (esto produce un depower total al estilo de una 5ta. línea).

Dejando correr libremente la barra por la línea de control de potencia va disminuyendo hasta que desaparece la presión de empuje del kite, luego tal solo se debe tomar el control de la barra nuevamente y seguir navegando consiguiendo superar la emergencia sin necesidad de eyectar el kite como sucede con un tipo "C" o convencional.

El **PULSION** esta equipado con un stopper ball regulable (SBR) que permite definir el recorrido de la barra a lo largo de la línea de potencia, adaptándose al largo de brazos o

gusto del kiter y funcionando como limite en el recorrido de la barra siendo el uso de este dispositivo SOLO RECOMENDADO PARA PILOTOS AVANZADOS YA QUE LIMITA EL DEPOWER AUTOMÁTICO. Su correcto uso y seteo permite realizar maniobras desenganchado o de rotación de la barra.

El **PULSION** por su diseño es óptimo para navegar vientos arrachados y nos entrega una inmensa potencia para los saltos debido a su gran área proyectada, también es muy seguro haciéndolo una gran elección para riders principiantes o escuelas de kite.

El relanzamiento es sumamente sencillo, jalando de una de las líneas traseras, la cometa se mueve hacia el borde de la ventana y se posiciona para ser relanzada.

La tecnología aplicada a este kite lo hacen capaz de reemplazar a dos o tres kites convencionales con un solo taller de **PULSION**.

GROOVE



Programa: ultra desempeño, wave, wake, freestyle.

Riders: principiantes, intermedios y avanzados

Características: ligera presión en la barra, rápido en los giros, muy estable, gran depower y alto poder en los saltos.

Tamaños: 6-8-11-14-17m²

Gracias a su diseño el **GROOVE** es ideal para el freestyle y wakestyle actual.

Combina tres características ideales para los riders más exigentes: excelentes prestaciones, seguridad y confort.

Será tu mejor aliado en olas y para maniobras tipo wake, siendo excelente para maniobras en unhook.

Los principiantes encontrarán en él un kite dócil y de relanzamiento rápido, simple y efectivo.

Equipado con un sistema de 5ta. línea regulable, se puede ajustar la presión del kite a las más variadas necesidades, ampliando el rango de autonomía de navegación, desem-

peño y seguridad.

Fácil de relanzar desde el agua aún en condición de olas grandes.

En performance es lo máximo y será la cometa del año para practicar las maniobras mas avanzadas.

CHROME

Programa: freeride full.

Riders: intermedios y avanzados

Características: Amplio rango de uso y amplio depower. Velocidad de giros y potencia para los saltos.

Tamaño: 9-12-15-18m²

El **CHROME** ofrece una mezcla perfecta y esencial entre potencia y velocidad de giros.

La cometa gira rápidamente en potencia e inyecta el poder preciso a cada maniobra, siendo excelente para los kites de estilo más agresivo.

Las mismas características le permiten volar en el extremo más avanzado de la ventana de viento otorgándole un notable ángulo de ceñida.

El nuevo diseño del **CHROME** posee un perfil refinado que aumenta el poder de ascensión, la gama de navegación y la estabilidad.

Este nuevo diseño aerodinámico se concentra en ampliar el rango de desempeño de la cometa corrigiendo permanentemente el verdadero perfil del ala.

El tubo frontal integrado a los tips y la disminución del diámetro de las costillas del kite hacen una cometa más rápida.

Las mejoras en la construcción incluyen un nuevo diseño de punta del ala que distribuye la carga al canopy, haciendo que los giros mas rápidos y controlados.

El peso general de la cometa fue reducido apreciablemente comparado con los KH5 del 2006.

Equipado con un sistema de 5ta. línea regulable, podrás ajustar la presión del kite a tus necesidades y obtener un relanzamiento veloz, simple y efectivo ampliando el rango de autonomía, desempeño y seguridad.



AGENDA DEL VIENTO

KITESURF

El 16 y 17 de Diciembre se realizara el Kiteboarding Expression Sesión.

Balneario El Nandubaysal - Gualaguaychu - Entre Ríos.

Para mayor información comunicarse con:
 Asociación Argentina de Kite
www.kitesurf.com.ar

PARAPENTE

Del 13 al 17 de Diciembre del 2006 se realizará la quinta fecha del Campeonato Argentino de Parapente 2006/2007 (FAI 2)

Carpintería - San Luis.
<http://www.volandosanoluis.com.ar/carpinteria/>

KITEBUGGY

El 16 y 17 de Diciembre se realizara el Atlantic Kite Adventure.

Una travesía uniendo Punta Rasa con Punta Medanos (50 km)

Para mayor información comunicarse con Flavio Ferrari ferrari@hotmail.com

Después de esa fecha prácticamente todos los fines de semana en Punta Rasa.

Agradecemos a todos aquellos que tengan información útil para esta sección, nos la envíen a thewind@tutopia.com o thewind@thewind.com.ar aclarando en el asunto: Agenda

Para mayor informacion comunicarse con Pablo Gal
www.vairokite.com.ar - contacto@vairokite.com.ar



ELEVATION
 kiteboarding
get high
 06

www.elevationkiteboards.com

CLASIFICADOS

KITESURF

KITE NORTH RINHO 5 2005 18Mts Excel, Completo, Sin repa- 690
 KITE NORTH RINHO 5 2005 12Mts Excel, Completo, Sin repa-->U\$S 670
 KITE NORTH RINHO II 2003 12Mts Excel, Completo, Sin repa-->U\$S 490
 KITE BEST YARGA 17Mts 2004 Excel, Completo, Sin repa, Con 5ta linea
 U\$S 490
 TABLA JAIME PRO 2004 IMPECABLE,----->U\$S 390
 KITE BEST YARGA 2 GENERACION 13Mts Con barra de 5to elemento
 (igual a nort) completo impecable----->U\$S 600

Contacto a fervasek@hotmail.com (0221)154883510 o (0221)154086336

KITE SLINGSHOT 2006 OCTANE 10 USADO----->U\$S 1.019,70
 KITE SLINGSHOT 2006 FUEL 11 USADO----->U\$S 947,60
 KITE SLINGSHOT 2006 FUEL 07 USADO----->U\$S 844,60
 KITE SLINGSHOT 2005 FUEL 17 - USADO----->U\$S 813,70
 KITE SLINGSHOT 2005 FUEL 11 - USADO----->U\$S 762,20
 KITE SLINGSHOT 2005 FUEL 13 - USADO----->U\$S 896,10
 KITE SLINGSHOT 2005 FUEL 11 - USADO----->U\$S 669,50
 KITE SLINGSHOT 2005 FUEL 11 - USADO----->U\$S 700,40
 KITE SLINGSHOT 2004 FUEL 09 - USADO----->U\$S 360,50
 KITE SLINGSHOT 2004 FUEL 15 - USADO----->U\$S 515,00
 KITE SLINGSHOT 2004 FUEL 15 - USADO----->U\$S 463,50
 KITE SLINGSHOT 2004 FUEL 15 - USADO----->U\$S 401,70
 KITE LIQUID FORCE 2006 09 MTS. USADO----->U\$S 339,90
 TABLA SLINGSHOT 2006 SX 137 NUEVA----->U\$S 638,60
 TABLA NOSE 2007 TODAS LAS MEDIDAS NUEVA----->U\$S 432,60
 TABLA NAISH SOL 2004 132X39 USADO----->U\$S 309,00
 TABLA NOSE 2006 132X39 USADO----->U\$S 257,50

Contacto a ferrarifl@hotmail.com (02257)15638123

Radsail 3.0 Pro NUEVO mochila portadora, winders plásticos, manijas
 bobinadoras en aluminio, Control Line: 2 x 25 mts. Brake Line: 2 x 25 mts.
 Dyneema----->U\$S 470,00

Contacto a Jorge Caceres jorge@barriletesalar.com

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 o thewind@thewind.com.ar y
 compartí ese momento mientras esperabas el viento.



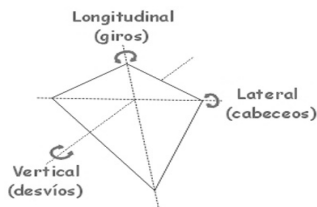
Imagenes de la Fiesta del Viento en el Parque de los Niños.
 Viento habia, en este caso estan "esperando el momento de rodar..."

Fotos Maria de los Angeles Martinez

BARRILETES

En este número de la revista expondremos el primer Taller y laboratorio de construcción de barriletes.

"El barrilete no es divertido a menos que pueda elevarse en el aire o lograr mantenerlo allí estable, o al menos, controlado" esta sentencia de Jearl Walker me pareció interesante para empezar esta columna, ya que los que construimos y diseñamos barriletes en forma continua nos enfrentamos, en algunas oportunidades con problemas, al tratar que el barrilete que después comercializaremos, sea verdaderamente divertido para aquel que lo compre.

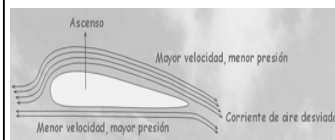


Aquí trataremos algunos temas de aerodinámica y construcción que pueden serles útiles a aquellos que quieran empezar a construir sus primeros barriletes.

La elevación que provoca la corriente de aire se debe a dos motivos; el primero es que la desviación que sufre dicha corriente al chocar contra la superficie del barrilete (que se encuentra formando un determinado ángulo con la horizontal), empuja a la cometa hacia arriba.

La intensidad del impulso depende de la velocidad de la corriente de aire, es decir, del viento y del área de la proyección de la superficie del barrilete sobre el plano perpendicular a la dirección de dicha corriente de aire.

Incrementando cualquiera de dichos factores, se aumenta el ascenso del barrilete. Sin embargo, cuando la desviación del viento es muy grande, el barrilete presentará muchas dificultades para su manejo y puede llegar incluso a romperse. Si la velocidad del viento es muy grande debe procurarse que el ángulo que forme la superficie del barrilete con la horizontal sea muy pequeño. En parte, el barrilete autorregula dicho ángulo y, en parte, se le debe ayudar regulando con las bridas o tiros que unen el barrilete con la cuerda de amarre que sujeta a la misma.



El otro motivo que hace que el barrilete se eleve es el mismo que hace subir a cualquier superficie. El movimiento de la corriente de aire que rodea al barrilete puede considerarse como si tuviera dos componentes, uno dando vueltas alrededor del barrilete, y otro no relativo. En realidad, el movimiento de la corriente de aire, por lo menos de forma simple, se puede explicar como una superposición de los dos, con lo que resulta que la velocidad del aire es mayor por la parte de arriba de la superficie que por la parte de abajo. (Fig.N° 1)

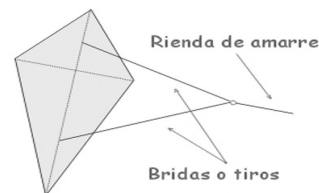
Esto provoca la diferencia de presión (a mayor velocidad mayor presión) que hace que la superficie se eleve. Un barrilete gana altura por el mismo sistema, aunque la aplicación del modelo simplificado de la corriente de aire puede no ser tan evidente como en una superficie alar.

Las inestabilidades de una corriente pueden ser de tres tipos: giros, cabeceos o desvíos. El giro es una rotación longitudinal, el cabeceo es una rotación lateral y la desviación es una rotación alrededor de un eje perpendicular a la superficie del barrilete (Fig.N° 2). Para estabilizar el vuelo del barrilete, se pueden introducir varios trucos en su diseño.

Además de una estructura equilibrada y de unos tiros apropiados, está la cola, la cual puede tener forma curvada, de caja o bien aletas ya sea en la cara que de al viento o en la posterior.

El armazón del barrilete debe estar perfectamente equilibrado para conseguir un reparto simétrico del peso en toda la superficie del mismo. Si uno de los lados del barrilete pesa más que el otro, seguro que el vuelo será irregular, en el mejor de los casos.

Las bridas o tiros son el conjunto de cuerdas que van desde el barrilete a la cuerda de amarre. Algunas veces (aunque muy raras) dicha brida es una cuerda simple, en cuyo caso, la definición es académica. Normalmente los tiros constan de dos o más cuerdas atadas por un extremo, a los puntos estratégicos del barrilete y, por el otro, unidas por un nudo en común o por un anillo a la cuerda de amarre del barrilete. La función de la brida es distribuir la tensión de la presión del aire lo mejor posible, para dar estabilidad (bajo diversas circunstancias) y permitir, al que esta dando vuelo al barrilete, maniobrar efectivamente sobre él (Fig.N° 3).



La tracción combinada del conjunto de las cuerdas de las bridas suministra una fuerza que contrarresta la resultante de las otras dos fuerzas que actúan sobre el barrilete, que son, por un lado, su propio peso actuando hacia abajo (gravedad) y, por otro, la fuerza creada por la corriente de aire que actúa sobre el barrilete en forma ascendente, elevándolo (sustentación). Otra función de las bridas es mantener el barrilete en un ángulo de ataque apropiado, dicho ángulo es el que forma la superficie del barrilete con la dirección del viento.

En alguna ocasión, sobre todo con vientos fuertes, puede suceder que el ángulo de ataque del barrilete no sea el correcto, en este caso lo mejor será descender el mismo y modificar dicho ángulo para que el vuelo sea correcto. Se puede en algunos casos solucionar previamente este tema agregándole a la parte inferior de la brida, una banda elástica, de manera que, cuando aumenta la velocidad del viento, el ángulo de ataque se ajusta automáticamente al alargarse la longitud de la banda elástica.

En el próximo número veremos más soluciones al registro de las bridas y una nota sobre la cola para estabilizar el barrilete.

Hasta el próximo número y Buenos Vientos.



Barriletes Alar

Acha 132 Quilmes Oeste

TE: 54-11-4252-2973

CEL: 15-5560-1061

www.barriletesalar.com / E-mail: info@barriletesalar.com

NOTICIAS DEL VIENTO

Fiesta del Viento 2006

Kiteboarding Expression Session



La Fiesta del Viento ya es un clásico que se viene realizando desde hace unos años. El lugar de reunión fue el Parque de Los Niños y como siempre fue organizada por Alto Vuelo y Batoco. Los chicos son los principales espectadores de esta fiesta ya que el despliegue de infinidad de barrietes crea un marco lleno de colores, movimiento y sensaciones...

Las exhibiciones se van sucediendo a lo largo de la tarde. Barriletes acrobáticos, ballet de cometas, vuelo en equipo, barriletes gigantes, combate de Rokakus, Mountainboard, Kitebuggy... Talleres, Clínicas de vuelo y este año la participación especial de John Barresi (Editor de Kitelife). Barriletes de un hilo, dos y cuatro líneas, de tracción, todo al alcance de la mano para ver y probar.

www.fiestadelviento.com.ar



CONTRA VIENTO Y MAREA

Atlantic Kite Adventure

Servicio Meteorológico Nacional
www.meteofa.mil.ar

WindGuru
www.windguru.cz

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

Windfinder.com
www.windfinder.com

Río Via S.A
www.rivovia.com

DelViento
www.delviento.com

Servicio de Hidrografía Naval
www.hidro.gov.ar

AccuWeather
www.accuweather.com

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

Los deportes de viento, en sus diferentes modalidades, tienden a aumentar la cantidad de adeptos en Argentina y en el mundo. La práctica 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.

AKA2006

atlantic kite adventure
16 y 17 de diciembre

ACTIVIDADES:
Sábado 16 llegada a Punta Rasa, buggy libre.
Domingo 17 dependiendo del viento salida desde Punta Medanos o Punta Rasa.

DISTANCIA APROX. Punta Rasa - Punta Medanos 50Km.
Asistencia libre y gratuita.

Este evento es auspiciado por :
Secretaría de Turismo, Cultura,
Deportes y Recreación,
Municipalidad de La Costa.

Consultas a Flavio:
ferrarifl@hotmail.com