

THE WIND

Periodico Mensual de Libre Distribucion Año II N°7 / 2007



Año II Nº 7

Staff

Director

Jorge Alvarez

Propietarios

Jorge Alvarez
Ma. de los Angeles
MartínezRedactores -
ColaboradoresLara Alvarez
Martin Racodo
Alberto Anido
Damian Rossi
Mariano Insua
Jorge Caceres

Distribución

The Wind

Diseño Gráfico

The Wind

Fotografía

Ma. de los Angeles
Martínez

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 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

La temporada llega con todo...

Pinamar fue el escenario de dos eventos consecutivos de KiteSurf, primero fue el Campeonato Argentino de Kiteboarding Free Style 2006 y unas semanas después el Edding Kite Contest correspondiente a la primer fecha del Ranking Anual 2007, te presentamos un resumen de ambos eventos.

Para fines de marzo llega el 2º Girls Kiteboarding Camp, así que a estar atento con las chicas.

Desde la provincia de Entre Ríos llega la participación de los chicos de la Escuela de Vela de Federación, quienes nos cuentan sus experiencias con el viento en las distintas categorías de veleros.

Seguimos publicando el material sobre Aladelta que nos hace llegar Damian Rossi de la escuela Vuelo Máximo.

Nano Insua desde la escuela Parapente Sur comienza en este número a presentar una serie de notas relacionadas con los distintos tipos de nubes, si bien esta dentro de todo lo necesario para salir a volar, son datos que se pueden aplicar a todos los deportes que se practican en ambientes naturales... no solo a nuestros deportes de viento.

Dentro del mundo de Parapente también se viene el mundial a realizarse en Australia, contamos con la participación de un equipo Argentino a quienes les deseamos la mucha suerte.

Por otro lado el Kitebuggy tiene lo suyo con el Championship Mexicano KiteBuggy 2007, esto es en México y para ir poniéndose a tono, ya que para el próximo año tenemos en nuestras playas patagónicas el Mundial de Carrovelismo con una categoría especial para kitebuggy.

Disfruten el viento... disfruten The Wind!!

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 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



Veleros pag. 3



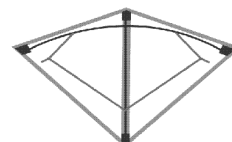
Kitesurf pag. 4



Aladelta pag. 6



Parapente pag. 5

Brida de 3
puntos de amarre

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 pasas en
función del Turismo Aventura?
Entonces no dejes de leer

al borde

www.alborde.com.ar

VELEROS

Desde Federación Entre Ríos llegan las experiencias de una pequeña Escuela de Vela... Optimist para los mas chicos y travesías para los mas avezados.

Agosto, está por llegar el fin de semana largo y nos preparamos para una singladura en el **Jonense** (velero Plenamar 24) por el Río Uruguay que estábamos planeando desde hace una semana.

El sábado 19 salimos 15:15 desde Federación hacia Concordia, distante una hora, con Javier y en un VW1500 que tiene para propósitos "campamentistas", cargamos bastantes cosas como verduras, frutas, un "disco" para cocinar cuando toquemos tierra, agua, bebidas, café, queso, salame, galletitas, y un laaargo etcétera.

Mate de por medio llegamos a Puerto Luis, el puerto de Concordia. Allí se nos unió Jorge con su equipaje, y también estaba supervisando Daniel, dueño del barco.

Otros amigos en dos veleros más completarían finalmente la salida, los cuales estaban partiendo cuando llegamos al puerto así que nos encontraríamos en el primer punto previsto un poco más al norte denominado PPT, un lugar con arboledas cerca del agua donde se puede disfrutar de la naturaleza.

Así dadas las cosas, cargamos todo lo que trajimos en el barco y largamos amarras pasadas las 17:15 con un viento E. A todo esto nos agarró la noche navegando así que prendimos el GPS y con pleno marco de estrellas nos dirigimos al punto oyendo solo el ruido del agua y el viento... sensación impagable e invaluable.

Divisamos a lo lejos la luz del fuego en la inmensidad de la noche, era de nuestros compañero que ya habían llegado y preparado todo para la cena que bien nos vendría ya que el frío se hacía sentir, así que seguimos un poco más a vela, que arriamos a poco de llegar y más tarde a motor hicimos la maniobra de amarrarnos a los dos veleros y tocar proa con la costa.

Teniendo en cuenta que un velero generalmente posee una quilla de aproximadamente 1 metro (depende del tamaño)



que sobresale del casco por debajo del agua, éste lugar tiene la profundidad perfecta para saltar del barco directamente a tierra.

Al bajar vimos que nuestros amigos ya tenían todo listo así que nos dispusimos a disfrutar de un buen asado y una pier-nita de cordero, más las bebidas a elección y charlar largamente en la serena noche. Finalmente a alguna hora de la cual no tomé nota nos fuimos a dormir al barco.

A la mañana nos levantamos 7:45 con un sur muy fuerte que comenzó a la noche, desayunamos bien y salimos a tierra a compartir unos mates amargos antes de irnos a nuestro siguiente punto.

Más al norte nos esperaba la reserva Chaviyú que tiene más o menos las mismas características, naturaleza y buena profundidad en algunos sitios para poder bajar a la costa.

Los otros dos veleros se quedarán aquí hasta el mediodía y volverán a puerto después.

Así que nos despedimos de todos, pusimos foque y rizamos la mayor (sobre todo para navegar sin mucho esfuerzo) ya que el viento alcanzaba unos 25kts y partimos a las 10:30 aproximadamente.

Con rumbo norte, barrenando olas y bastante sacudidos llegamos a Chaviyú, buscamos un lugar a reparo del viento y lo encontramos en una bahía más al sur de dónde llegamos, fuimos allí nos amarramos y Javier empezó a preparar el almuerzo en el disco. Boga frita.

Rato después algunos dormían siesta y yo salí a recorrer el lugar, anduve caminando un buen rato por el campo y de vuelta me encontré con mis amigos durmientes que al despertar salieron también a caminar. Al volver preparamos unos mates y cayendo la noche otra vez preparativos para la cazuela que comeríamos a la noche.

Se sumó Daniel que llegó por tierra y comimos muy a gusto la cazuela que si bien parecía excesiva cantidad... no quedó nada.

Recibimos noticias por teléfono de nuestros amigos que llegaron bien y mojados ya que tuvieron que orzar todo el tiempo con el viento que todavía a esta hora seguía y completaba algo de 20hs soplando.

Al rato ya estábamos en el barco y previo café-cito bien caliente, a dormir para volver al punto de partida al otro día.

Lunes 21, nos levantamos 7:30 y la radio nos informó 1º bajo cero así que nos quedamos dentro del velero desayunando para juntar calorías. Otro mate y cuando creímos conveniente salimos fuera para encontrarnos que nada quedaba del viento del día anterior y reinaba una calma chicha como si a don Eolo se le agotó el soplo. El río también subió unos 30 centímetros, raro para la zona que no influyen las mareas y las variaciones son siempre lentas.



Levamos anclas 9:10 y a puro motor empezamos a desandar el camino rumbo a puerto, en el camino visitaríamos a un sitio que auguraba buena profundidad cerca de la costa necesario para campamentos o para protegerse en caso de emergencias, así que fuimos cual Colón lo hiciera en su época, a descubrir nuevas tierras (arenas para este caso). Tal fue el descubrimientos que bajamos en otra bahía directamente a tierra igual que en la anterior, con lindo paisaje y buena playa y que por lo visto en esa zona no se transitaba seguido.

Siguiendo con nuestra improvisada colonización partimos hacia otra isla (ésta conocida) que teníamos en el camino de vuelta pretendiendo atracar allí y almorzar, cosa que tuvimos que obviar (el atraque, no el almuerzo) por la poca profundidad, esta vez, que no nos permitía llegar a tierra. Planeamos entonces hacer una picada navegando así que mientras servíamos las últimas vituallas que quedaban en las conservadoras íbamos apreciando el paisaje con un agua quieta y azul como un espejo, las costas barrancosas y el cielo limpio.

La llegada fue a las 13:50 y como todo lo sucedido en el día, en extremo tranquilo.

Desembarcamos, nos despedimos y así pusimos fin a lo que fue un excelente y bien disfrutado fin de semana. Hasta la próxima!

Martín Racedo

martinracedo@yahoo.com.ar

Optimist - El primer paso.

Todo aquel que se inicia a temprana edad en el navegación a vela lo hace en un optimist, una pequeña embarcación (no por ello menos sencilla de navegar que cualquier otra) en la que aprenden el arte de navegar los chicos de 5 a 15 años, en lo que es el primer paso hacia las muchas variantes que permite el deporte de velas.



El optimist consta de una "caja" y una vela tipo cangreja con sus respectivas manobras, mástil, botavara, timón, escotas, etc. La historia del **optimist** nace allá por el 1947 en Clearwater, Florida cuando a **Clark Mills** le encargan la construcción de un artefacto acuático a vela que sirviera de entretenimiento para los chicos del lugar, fuera fácil de navegar y sobre todo seguro, así lo hizo, los planos fueron pasando de mano en mano y rápidamente fue un éxito local.

En 1954 el arquitecto naval Axel Damgaard de Dinamarca se enteró de la existencia de un barquito sencillo, divertido y económico e hizo fabricar algunos para su país y a partir de allí fue un boom mundial; tanto así que sólo siete años después se creó la Asociación Danesa de Optimist, un año más tarde, en 1962, nació la **Optimist Class Racing Association** en Inglaterra y poco después toda Europa conformaba la



Asociación Europea de la clase.

En Argentina hicieron su desembarco en 1969 dos optimist de madera (hoy se hacen de fibra de vidrio). Por su lado el Arq. Patricio Billoch construyó uno para su hijo Martín Billoch, algunos entusiastas más fueron fabricando y sumando barcos a la flota y en 1971 se corre el **Primer Campeonato de Optimist** con 15 embarcaciones.

El primer Campeonato Sudamericano se corrió en nuestro país en 1972 y 1974 y

nuestras delegaciones comenzaron a viajar al exterior con un resultado óptimo, Martín se corona campeón mundial de la clase en Suiza, talento que aún hoy siguen demostrando los deportistas que nos representan fuera del país.

Hoy en día el optimist es la flota más numerosa del yachting mundial contando con más de **250.000 unidades** alrededor del mundo.

Así que si ud. tiene algún menor que quiera iniciarse en el dominio del viento, no dude en orientarlo hacia el optimist, aprenderá tanto navegación como camaradería, respeto, confianza en sí mismo, amor por el deporte y quien le dice nos represente en alguna categoría.

Hay mucho talento en nuestro país, sólo hay que sacarlo a la luz.

Martín Racedo

Escuela de Vela Federación
martinracedo@yahoo.com.ar

KITESURF

Argentina de Free Style

Primer fecha 2007

Durante el fin de semana del 20 y 21 de Enero se desarrollo en **Sport Beach** - Pinamar (La Frontera) el **Campeonato Argentino de Kiteboarding Free Style 2006** de la Asoc. Arg. de Kite (asoc. civil sin fines de lucro). El evento es un clásico del balneario y se viene realizando en sus instalaciones desde el 2002. La convocatoria estuvo a cargo de los co-organizadores, la AAK y la escuela de kite y windsurf AWA (Save the Whale), superando todas las expectativas de un campeonato de estas características, con 36 inscriptos en la categoría Amateurs y 16 en Pro, provenientes de distintos puntos del país. Cabe destacar que en los circuitos internacionales se compite con hasta un máximo de 32 participantes, en torneos de varias jornadas.

Durante el sábado se tomaron las inscripciones y se armaron las series. Si bien las condiciones de viento se mantuvieron en una intensidad de entre 9 y 12 nudos que permitieron a los kites disfrutar de las olas del spot, no fueron suficientes para iniciar el torneo de Free Style, que supone diferentes tipos de maniobras radicales manteniéndose dentro de una cancha delimitada a escasos metros de la costa.

AMATEURS:

Primero - Campeón Argentino de Free Style AMATEUR 2006: RENÉ OCAMPOS (Bahía Blanca)

Segundo: SEBASTIAN SKRYPNIK

Tercero: JAVIER GENESIO

Cuarto: LUCIANO DALLA SALDA

Promediando las 16:00 se iniciaron las baterías de la categoría PRO, con vientos del Noreste que llegaban a los 24 nudos. Las series se sucedieron en forma sincronizada con tan solo dos minutos de espera entre una y otra. Los riders estaban muy motivados por la trascendencia del evento y se vieron excelentes maniobras, dignas de un campeonato que contó con la presencia de los mejores kites de la

Argentina.

Las semifinales fueron extremadamente parejas y reñidas no permitiendo perfilar un ganador. Allí convergieron diferentes estilos: la prolijidad y variedad de maniobras de Christian Kaslin, el estilo wake de Dibu con maniobras bajas y de mucho vértigo, la onda surfera de Mucchi, los kite loops power de Juan Spomer y los raleys y loops de Juan Canale u Pablo Llanos.

Finalmente se llegaron a los siguientes resultados:

PRO:

Primero - Campeón Argentino de Free Style PRO 2006: CHRISTIAN KASLIN (Bs. As. - Pinamar)

Segundo: MATIAS RICCI (Dibu) (Campeón Argentino de Free Style PRO 2005 y Subcampeón Arg. K-Surfing OPEN 2006)

Tercero: JUAN CANALE.

Cuarto: ADRIÁN MUCCHI.

Quinto: JUAN SPOMER y JUAN FERNÁNDEZ.

Sexto: LUCIANO ROSINI y PABLO LLANOS.

Séptimo: MARTÍN URTUBEY y FERNANDO BARTH.

Octavo: MARCOS MAFIA DEL CASTILLO

Al cierre los co-organizadores destacaron la actitud y camaradería de los deportistas que los distingue en cada evento. Las autoridades de la AAK agradecieron el permanente apoyo de Save The Whale, Calvin Klein One y del resto de los sponsors que les permiten cumplir con sus objetivos deportivos y contar importantes premios para los participantes, logrando que los campeonatos puedan efectuarse sin afrontar costos de inscripción.

Primer fecha del Ranking Anual 2007

AAK - SAVE THE WHALE

EDDING KITE CONTEST - PINAMAR 2007

Durante el fin de semana del 10 y 11 de Febrero de 2007 se desarrollo el **EDDING KITE CONTEST** - PINAMAR 2007 que constituyó la primer fecha del Ranking Nacional de Kite 2007 de la Asociación Argentina de Kite. La sede del torneo fue la misma en la que se realizó el cierre de la temporada 2006, el balneario Sport Beach en Pinamar Norte. La organización estuvo a cargo de la Asociación y la coparticipación de Save The Whale. Nuevamente las playas y el cielo de Pinamar se colmaron de un colorido especial, esta vez de la mano de Edding Argentina, sponsor exclusivo del evento.

El sábado, pasado el mediodía se cerraron las inscripciones con un total de 36 participantes, 12 Pro y 24 Amateurs, que materializaron su renovado entusiasmo por integrar el circuito competitivo 2007 que se inició con este torneo.

A las 14 hs del sábado ya estaba todo dispuesto en la playa, kites, banderas, sombrillas, puf, promotoras y un clima de fiesta generado por la presencia Edding que le imprimió su estilo al lugar. Ya soplaban rachas de 16 nudos del este noreste y la adrenalina comenzaba. En la reunión de riders se anunció un formato de torneo Best Trick (mejor truco) organizado en series de seis minutos de duración y de cuatro competidores cada una, integradas por Amateurs y Pro que compitieron por primera vez combinados en una única categoría.

Los riders pudieron disfrutar de la jornada en un torneo sin presiones debido a su formato y a que se trataba de la primer fecha del Ranking.

Con el inicio de las primeras series el público comenzó a entusiasmarse y algunos riders fueron ovacionados

por los circunstanciales admiradores. Con el correr de la tarde el espectáculo aumentaba en función del viento que se puso más de frente hacia la costa, por lo que algunas maniobras eran terminadas a escasos centímetros de la arena.

La jornada finalizó pasadas las 19 y con la nueva convocatoria para el domingo al mediodía que de acuerdo al pronóstico se anunció la posibilidad de competir en la clase Kite - Surfing (con tabla de surf en las olas con la asistencia del kite).

El domingo se presentó con un mar y un cielo impecable que hacían prever una jornada totalmente relajada, como finalmente sucedió, y la actividad se convirtió en un excelente día de playa, sol y descanso. Pasadas las 18 se organizó un podio al aire libre en el que se entregaron trofeos, premios y souvenirs del sponsor. Las autoridades de la Asociación invitaron a los riders a participar del Campeonato Sudamericano que tendrá lugar en febrero en Chile - embalse de Puclaro, cuya terna de jurados será integrará por uno de los jueces presentes en Pinamar. Asimismo informaron de la fundación de la Confederación Sudamericana de Kite que se instrumentará durante el desarrollo de ese campeonato.

El podio esta vez estuvo compuesto por muchas nuevas revelaciones deportivas. Si bien todos los riders compitieron mezclados en una sola categoría, el estilo y grado de complejidad de las maniobras realizadas por cada uno de ellos permitió separarlos en dos grupos.

Integraron el podio en el **Grupo "A"**:

Primero: Fernando Borrello (Ardilla)

Segundo: Jorge Debenedettis

Tercero: Christian Kaslin

Cuarto: Matias Ricci (Dibu)

Los finalistas del **Grupo "B"** fueron:

Primero: Martín Urtubey

Segundo: Adrián Mucchi

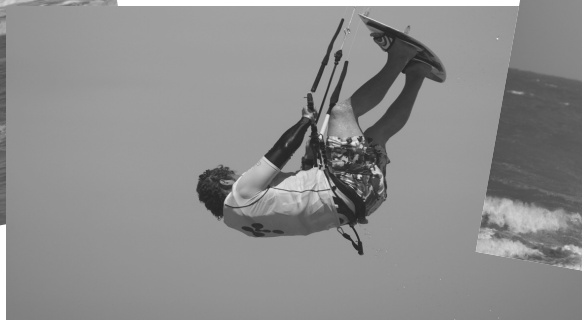
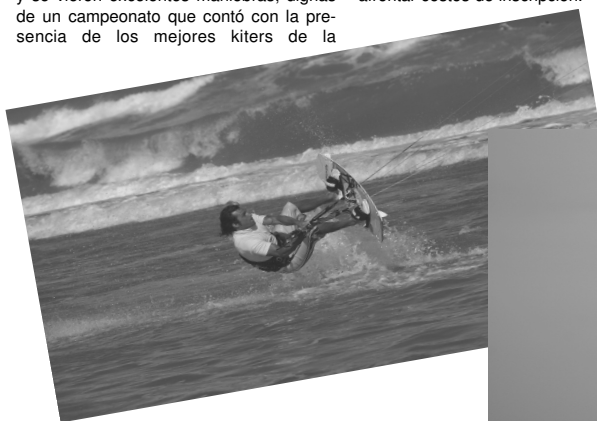
Tercero: Juan Canale

Cuarto: Marcos Mafia del Castillo

Hasta pronto y buenos vientos.

Alberto Anido.

AAK. CD.



POWER KITES

VELAS PARA KITE-
BUGGY
Y
KITE-MOUNTAIN

ANDRES

CALIDAD ARTESANAL

(011) 15-6474-4593

Halawa

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

011- 4523-5419



ELEVATION
kiteboarding
get high
06

www.elevationkiteboards.com

ALADELTA

En este número de The Wind hablaremos sobre los distintos aspectos de seguridad que deben ser tenidos en cuenta en el aladeltismo (y en cualquier otra disciplina aérea)

EL FACTOR SEGURIDAD

La importancia de pensar como profesionales.

Siempre que estemos pensando en subir a un aladelta para disfrutar del placer del vuelo libre, tenemos que tener presente que la seguridad es lo más importante.

De ahí la importancia de pensar como profesionales, o sea, no dejar detalles librados al azar.

Esto implica asumir la responsabilidad de controlar cuidadosamente todo el proceso de armado del aladelta, los mecanismos de seguridad, las condiciones climatológicas del lugar, las zonas de despegue y aterrizaje, etc.

El cuidadoso control de cada uno de estos detalles es indispensable a la hora de preparar el vuelo.

El alumno que toma un curso de instrucción para volar en aladelta aprende a pensar como un profesional, a distinguir potenciales situaciones de peligro, a discernir y a tomar decisiones acertadas.

Por eso es importante que cualquiera que desee aprender a volar en aladelta tome el curso en una escuela con instructores experimentados, que estén preparados para guiar correctamente al alumno durante todo el proceso de aprendizaje.

La importancia del estado físico y mental.

Más allá de los conocimientos teóricos y prácticos que se adquieren durante un curso de instrucción, es sumamente importante que el piloto de aladelta se encuentre física y mentalmente preparado para realizar la actividad.

Es importante que el piloto no esté excedido de peso ya que cada aladelta está diseñada para soportar una determinada cantidad de kilos (por eso un ala



biplaza para vuelos de bautismo e instrucción es distinta a un ala para competencias profesionales). Además el piloto debe tener buena visión y buenos reflejos.

De ahí que no se recomienda la ingesta de alcohol o de cualquier otra sustancia que pudiese alterar los sentidos.

También es importante estar bien descansado, con suficientes horas de sueño como para estar alerta ante cualquier situación que pudiese presentarse antes, durante o después del vuelo.

La importancia de contar con equipos e instalaciones adecuadas para el vuelo.

Hasta ahora hemos centrado nuestra atención en el factor humano, pero el vuelo no sería posible sin el aladelta.

Por eso es indispensable que el equipo utilizado se encuentre en óptimas condiciones para el vuelo.

Es destacable también la importancia de que los equipos hayan sido construidos por un fabricante reconocido.

Quienes sean nuevos en este deporte pueden consultar a sus instructores o a aquellos que tienen más

experiencia sobre qué marcas y modelos son los más apropiados y recomendables para cada estilo de vuelo.

También es importante hacer un reconocimiento de la zona elegida para realizar el despegue y el aterrizaje, detectando posibles obstáculos que pudieran resultar peligrosos.

En este reconocimiento también hay que tener en cuenta las condiciones climáticas de la zona y contar con información sobre el pronóstico meteorológico para toda el área de influencia.

El Aeroclub de la Ciudad de Mercedes es un lugar ideal para el vuelo en aladelta, ya que cuenta con dos amplias pistas de pasto, adecuada señalización, mangas para determinar la dirección del viento y zonas para el armado y desarmado de los equipos.

A modo de resumen...

Tres elementos entran en juego en la seguridad del aladeltismo: el equipo, el piloto y el lugar. Todos ellos son igual de importantes, por lo que cada uno debe estar en condiciones óptimas para el vuelo.

La seguridad personal es una responsabilidad individual pero hay que pensar que, más allá de la integridad física, se está poniendo en juego la reputación de un deporte al que muchos consideran "extremo" pero que lejos está de ser inseguro.

iHasta el próximo número de The Wind!

Damián Rosi

VUELO MÁXIMO

Escuela de vuelo en aladelta y trike
www.vuelomaximo.com.ar



ALTO

Vuelo

KITES

COMETAS INFANTILES - SPORT KITES - POWER KITES
representante oficial de PKD power kites en Argentina

www.altovuelo.com

"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

THE WIND

Deportes de Viento.

thewind@thewind.com.ar

PARAPENTE

Lo que siempre quiso saber sobre nubes y temía preguntar...

Esta es la primer entrega sobre un extenso informe sobre Nubes. Definición, formas, características, clasificación... todo lo que necesita saber un piloto antes de salir a volar.

Una nube es un hidrometeoro constituido por una mezcla visible de minúsculas partículas de agua en estado líquido o sólido o ambas a la vez, que se encuentra en suspensión en la atmósfera por encima de la superficie del suelo. Este último carácter la diferencia de la niebla, que es en esencia una nube, cuya característica fundamental es que esta en contacto con el suelo o en las inmediaciones del mismo.

Un Meteoro es un fenómeno observado en la atmósfera o sobre la superficie de la tierra. Hidrometeoro es un meteoro constituido de partículas de agua sólidas o líquidas (lluvia, granizo, nubes, rocío, escarcha, nieve, niebla, etc.).

También los meteoros pueden estar constituidos por partículas sólidas -litometeoros- deberse a fenómenos luminosos -fotometeoros- o a manifestaciones visibles de electricidad -electrometeoros-



Nube de Onda

El principal problema que enfrenta el piloto en una nube es la falta de visibilidad, y en ciertas nubes, las peligrosas corrientes ascendentes que se desarrollan en su seno. Las dos sur y seguirán siendo causa de accidentes.

Debemos decir también que en aviación esta "Prohibido" el vuelo dentro de nubes, a no ser que se tenga una calificación especial (Vuelo por Instrumentos)



Cumulus Nimbus con Yunque

La observación de las nubes nos provee indicios precisos sobre la situación meteorológica y sobre su evolución. Será importante entonces conocer las principales categorías de las nubes, las circunstancias de su aparición y su evolución.

Génesis: Como dijimos, los principales componentes de las nubes son diminutas gotas de agua o cristales de hielo. Para que el vapor de agua pueda condensarse o congelarse es necesario una disminución importante de la temperatura del entorno o también de la Presión atmosférica.

En ambos casos la humedad relativa aumenta hasta el valor de saturación.

Este enfriamiento que da lugar a la saturación, su condensación y la posterior formación de la nube, se encuentra ligado a al ascenso del aire por medio de una o varias vías, que son:

*Libre Convección, debido al calentamiento de la superficie por el sol;

*Convección Forzada, debido a la influencia de la orografía del terreno;

*Aire forzado a ascender en zonas frontales;

*Convergencia de una masa de aire a una zona de baja presión. Otro importante requisito previo a la formación de la nube es la existencia de núcleos de condensación. Los principales son los cristales de sal y el polvo.

Forma y Luminosidad: El Aspecto de una nube viene determinado por la naturaleza, el número, el reparto de las partículas constitutivas y por sus dimensiones. Una nube de hielo tendrá un aspecto liso, estriado, y una de agua se enrolla.

La luminosidad de una nube viene determinada por las cantidades relativas de luz reflejada, difundida y transmitidas por sus partículas constitutivas.

Si una nube se espesa, deja pasar menos luz y su base es gris.



Cumulo Congestus con Velum

Clasificación de las Nubes: Las nubes están repartidas en diez Géneros característicos, estos se dividen en Especies, teniendo en cuenta su forma y estructura. La Variedad precisa el modo de formación de la nube y si es mas o menos transparentes, y por ultimo los Rasgos Suplementarios y Nubes Accesorias nos indican si la nube presenta alguna característica especial o alguna nube asociada.



Cumulo Nimbus

Cúmulus Húmilis: Género: Cúmulo; Especie: Húmilis (chico) Cirrus Spissatus Perlucidos: Género: Cirros; Especie: Spissatus; Variedad: Perlucidos. La capa de Cirros es espesa pero deja pasar el sol a través.

El Género será indispensable para determinar su altura; la Especie nos dará una información precisa en cuanto a su forma y estructura y la Variedad nos indicará su génesis y su luminosidad.

Hay dos características básicas a tener en cuenta: El nivel en el que está una nube y su forma. Se distinguen tres niveles, dependiendo de la altura a la que se encuentre su base.

Nivel Superior: (en latitudes templadas entre los 5 y 13 km) esta identificado por el prefijo Cirro (en hilo) Distinguimos los Cirros (nivel

superior y aislados); Cirrostratos (en estratos); y los Cirrocumulos (en rotores o volutas)

Nivel Medio: (de 2 a 7 Km) esta identificado con el prefijo Alto. Encontramos los Altostratos (estratos en el nivel medio) y Altocúmulos (Rotores, rodillos, baldosas)

Nivel Inferior: (desde el suelo hasta 2 Km. Es la capa turbulenta) Esta marcado por la ausencia de prefijos. Distinguimos: Estratos, Cúmulos, Estratocúmulos, Nimbostratos y Cumulonimbos.

A su vez algunos Meteorólogos prefieren incluir en esta ultima categoría a los Estratos y Estratocúmulos, dejando a los Cúmulos, Cumulonimbos y Nimbostratos en la categoría de Nubes de Gran Desarrollo Vertical, y a su vez algunos ubican a los Nimbostratos (cuyas cimas suelen penetrar en el nivel medio) en el nivel inferior, y clasifican la parte superior de los mismos como Altostratos.

A su vez también tenemos otro grupo de Nubes denominadas Nubes Especiales, a las que haremos mención al final del presente. Por los tanto, y a fin de hacer comprensible los términos diremos que: Cirro: Nos describe una nube de gran altura, filamentosas, estriada, delicada y siempre de color blanco; Estrato: nos habla de una capa continua; Cúmulo: nos habla de un amasijo, coliflor, siempre con base plana; Nimbo: nos refiere a una Gran nube o nube obscura o de tormenta en varios niveles;



Lenticular

Lenticular: forma de lente o de perfil alar. Todos estos términos nos hablan de la Forma de la nube.

Nubes del Nivel Superior: Todas llevan el prefijo Cirro, esencialmente están compuestas por cristales de hielo. Tienen un aspecto blanco, mas bien liso, fibroso y de un brillo intenso.

Cirros: (Abreviación Internacional Ci) Nubes aisladas, de aspecto filamentosos, como hilos blancos, penachos, finas cabelleras, brillantes sin sombra propia. La forma que adquieren indican la presencia y dirección de un viento fuerte en altura. Están constituidas por cristales de hielo, no provocan precipitación.

Hay unos Cirros especiales, a los que le llamamos Cirros de Cizalla, que muestran los rotores formados en la cizalla de viento entre un viento de una dirección y otro de dirección opuesta.

Cirrocumulos: (Cc) Banco, manto o capa delgada de pequeñas nubes muy blancas, sin sombras propias, compuestas por ele-

mentos pequeños en forma de grumos o glóbulos y dispuestos más o menos regularmente. Si extendemos el brazo, el ancho de la mayor parte de los componentes no debe superar el ancho de nuestro dedo meñique (1° de arco) No provocan precipitación.

Cirrostratos: (Cs) Capa o velo nuboso transparente y blanquecino, de aspecto fibroso y liso, que cubre parcial o totalmente el cielo. A menudo van atrás de los Cirros. Producen el halo solar y lunar.

Nubes del Nivel Medio: Se caracterizan por el prefijo Alto. Estas nubes están compuestas por gotitas de agua superenfriada (hasta -30°) y parcialmente por cristales de hielo

Altocúmulos: (Ac) Banco, capa o manto de nubes, blanco o gris ó de ambos colores al mismo tiempo. Tienen la misma estructura que los Cc pero con elementos mas grandes. (5°, harán falta tres dedos para cubrirlos) Generalmente tienen sombra propia y los elementos que los componen son de forma globular, de rollo, de empedrado, etc. Pueden estar soldados entre sí o no. En general los elementos están dispuestos en forma ordenada. No producen precipitación y pueden formar una pequeña Corona o Falsa Corona a su alrededor, verde y rosa.

Algunos tienen forma de lenteja (Ac lenticularis) y materializan Ondas en las zonas de montaña y que también los vemos a veces sobre las llanuras a causa de fenómenos ondulatorios similares en la Atmósfera libre.

Los Ac son nubes tranquilas asociadas a condiciones como mucho moderadamente turbulentas, a no ser por los Ac Castellatus (en forma de almena de castillo) que aparecen en cielo pre-tormentoso, anunciado lluvia en las próximas 12-24 horas (esta previsión de tormenta es de las mas precisas que he comprobado).

Altostratos: (As) Un Velo mas espeso, mas bajo que los Cs, es frecuente que preceda a una perturbación. Manto nuboso grisáceo o azulado. Su aspecto estriado, fibroso o uniforme, cubre parcial o totalmente el cielo. Tiene partes delgadas como para permitir que se observe el sol por lo menos en forma difusa. Produce lluvia ligera o nevadas, pero no produce fenómenos de halo, aunque puede formar falsas coronas en sus bordes cuando no son muy espesos.



Nubes de Tormenta

En el proximo numero seguimos con las distintas clasificaciones de nubes.

Mariano "Nano" Insua.
Instructor de Vuelo
Escuela Parapente Sur

AGENDA DEL VIENTO

KITESURF

Sábado 10 De Marzo 2007: Kite Cross en el Club Universitario La Plata (Sede Náutica Punta Lara).

Info: AAK www.kitesurf.com.ar

31 de Marzo 2º Girls Kiteboarding Camp en Punta Rasa, San Clemente.

PARAPENTE

Del 21 al 24 de Marzo sexta fecha y cierre del Campeonato Argentino de Parapente 2006/2007 (FAI 2) Famatina - La Rioja.

Asociacion Mar y Sierras de Parapente
Info: www.parapenteamys.com.ar

Del 24 de Febrero al 9 de Marzo del 2007 se

realizará el 10º Mundial FAI de Parapente 2007 Manila - Australia
Info: www.favi.org.ar

KITEBUGGY

Prácticamente todos los fines de semana en la reserva de Punta Rasa (San Clemente del Tuyu) es posible encontrar gente rodando, tanto pilotos locales como visitantes. No dudes en acercarte.

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

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.



Ultimas horas, ultimos vientos...

Se va el día... el viento estuvo, paso y se fue.

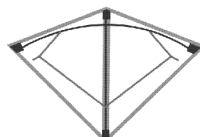
Luego de esperar un tiempo comienza el exodo del campo de vuelo...

BARRILETES

En este número hablaremos los diferentes tipos de bridas o tiros para barriletes acrobáticos, como así también de los hilos a utilizar.

En un principio se utilizaron los mismos hilos para su fabricación que los utilizados para los barriletes estáticos, es decir nylon y dacrón trenzado, pero se vio que esos hilos no eran los adecuados ya que se estiraban y no respondían a las prestaciones necesarias para este tipo de barriletes. Por lo tanto se empezó a buscar un material mas acorde a la necesidad de la resistencia y elongamiento de las líneas (un mejor manejo es un hilo resistente, liviano y con la menor elongación posible). Hoy en día se usa un material llamado cordino o dyneema enfundado que es una línea de dyneema enfundada en dacrón con el objetivo de evitar el bajo punto de fusión del primero, es decir que si esta línea es rozada por otra de menor punto de fusión -nylon, dacrón, etc.- se cortaría a pesar de ser mas resistente a la tracción que la anterior.

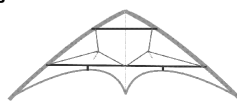
Fig. 1



Brida de 3 puntos de amarre

En primer momento se realizaron bridas standard, siendo los primeros barriletes acrobáticos de difusión masiva, los rombos acrobáticos derivados de los Eddy - Fig. Nº1 - con bridas de tres puntos de amarre; luego evolucionaron hacia los derivados de las formas en alas deltas y estas ya necesitaron otro tipo de bridas para mejorar la distribución de cargas aerodinámicas sobre la vela y se comenzaron a utilizar las bridas de cinco puntos de amarre -Fig. Nº2 -.

Fig. 2



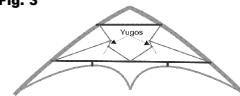
Brida de 5 puntos de amarre

Luego de varios años de experimentar, se comenzó con otro tipo de bridas o tiros para mejorar el rendimiento competitivo de los barriletes en toda la ventana de viento y rangos del mismo. Los primeros ensayos que se hicieron sobre las bridas dinámicas dieron por resultado a las bridas turbo.

Bridas Turbo: El concepto principal que utiliza este tipo de bridas es que cambia la longitud efectiva de los tiros (inferiores y superiores) en vuelo, permitiendo mejorar el comportamiento del barrilete.

lete. -Fig. Nº3 y 3a -.Si desplazábamos el punto de arrastre (PA) hacia arriba obteníamos un lanzamiento sencillo y un vuelo rápido, en cambio corriendo PA hacia abajo logramos vueltas cerradas sin deslizar. Por lo tanto las bridas dinámicas o turbo modifican en vuelo la posición del PA cambiando la longitud efectiva de los tiros superiores e inferiores de modo de lograr el efecto deseado.

Fig. 3



Brida Turbo

Es un sistema de bridas deformable que cuando el cometa gira, el punto de arrastre baja manteniendo todos los tiros tensos provocando giros cerrados sin deslizamiento y transmitiendo las ordenes del piloto a la estructura del barrilete en forma completa (no se aflojan los tiros). En este tipo de bridas el efecto se consigue agregando un hilo (Yugo) que conecta los tiros exteriores con el punto de arrastre.

Fig. 3a



Brida Turbo

Ventajas de las bridas Turbo: En vuelos rectos PA se ubica arriba y hacia adentro obteniendo mayor control y velocidad. En giros, al tensionar más un mando que otro, se desplaza PA hacia abajo y afuera, logrando giros cerrados sin deslizamiento, al equilibrar las tensiones en los mandos, rápidamente se vuelve a la condición inicial de seteo bajo, evitando sobregiros. Al mantener la tensión en los tiros en un rango más amplio de vuelo, aumenta la capacidad de control del barrilete del piloto. En resumen la ventaja de las bridas turbo puede verse dependiendo de la presión ejercida en los hilos, se desplaza el punto de arrastre para arriba en vuelos rectos o para abajo en los giros manteniendo la tensión en todos los tiros, cosa imposible con bridas estáticas.

En el próximo número hablaremos de la otro tipo de brida dinámica que es la brida activa mas moderna y efectiva, que se la debemos a Andy Wardley.

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

Campeonato de Kitebuggy

Nuevo Portal extreme

Para mayor información sobre el Campeonato Mexicano entra a www.powerkites.com



DESCUENTOS EN DEPORTES EXTREMOS

Ahora hay un sitio en Internet con los mejores descuentos para iniciarte en los deportes extremos, comprar equipos, accesorios y más. Mucha información, novedades, entrevistas, fotos y videos.

¿Qué deporte te apasiona: kitesurf, aladelta, kitebuggy, parapente, surf, snowboard, rafting, windsurf, kayak, sandboard, trekking, carreras de aventura, trike, mountain bike, ski, bodyboard, skate, rapel, escalada, puenting, bungee, paracaidismo, tirolesa, wakeboard?

Todos están en You eXtreme: www.youextreme.com

You eXtreme nace en 2006 con la idea de ser el primer y único sitio argentino que reúna a los mejores proveedores de deportes extremos del país para ofrecer un servicio totalmente gratuito a todos aquellos amantes de los deportes, la naturaleza y la aventura que quieran obtener un beneficio al momento de adquirir equipos o contratar servicios.

¡Visítalo y recoméndalo!

www.youextreme.com

You eXtreme te acerca...



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

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 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.

Mundial de Parapente



Gege y Andy

El Equipo Argentino "original" estaba representado por por dos excelentes pilotos Gerard Chouvin (GEGE) y André Hediger (ANDY, campeón mundial PWC 2000) surgidos ambos del ranking nacional.

Un tercer integrante se sumo poco antes del comienzo del mundial (del 24 de Febrero al 9 de Marzo), se trata de Oscar "Oreja" Rodriguez, esta es una excelente noticia ya que al ser un equipo de tres integrantes les da muchas mas chances de figurar en el listado final (se cuentan los mejores tres de cada día)

Desde ya queremos brindarles a los tres nuestros mejores augurios en esta competencia, mucha fuerza y buenas termicas!!

Al cierre de esta edición todavia no teniamos fotos ya que los chicos no podian bajarlas de la maquina... parece que en Manila no encontraban un software compatible con sus camaras!

Solo queda esperar el regreso, no solo por las fotos si no tambien esperando un buen desempeño y por que no un importante puesto final... Suerte Equipo!!