

# REGLAMENTO CLASE NACIONAL PAMPERO



PAMPERO UN  
SENTIMIENTO  
2016 - 2017



ASOCIACION ARGENTINA  
CLASE NACIONAL PAMPERO

REGLAMENTO DE LA CLASE  
NACIONAL PAMPERO  
20016 - 2017

MODIFICADO AD REFERENCIA  
ASAMBLEA 2016

Vigente a partir de Junio 2016 en todo  
el territorio de la República Argentina

Incorporada las resoluciones de las  
asambleas hasta la 2016 inclusive

## **ASOCIACION ARGENTINA CLASE NACIONAL PAMPERO**

### ***Fundada en 1986***

#### LA EMBARCACIÓN PAMPERO. BREVE RESEÑA HISTÓRICA.

La Clase Nacional Pampero nació a fines de los años 70, como parte de un Programa del Servicio Náutico Deportivo de nuestra Armada Argentina, que bajo el lema "El Mar nos Une" realizó una serie de Cursos de Iniciación a la Vela en todo el país, entregando estas embarcaciones en comodato a diferentes instituciones, el que se transformó en donación definitiva luego del año 1983.- El 9 de Julio de 1986, en la Provincia de Tucumán, nace la idea de formar la Asociación en la sede del Tucumán Yacht Club, con el objetivo de lograr una Institución que nucleara formalmente a todos los Pamperistas, y organizara anualmente un Campeonato Argentino de la Clase. Con una sola excepción, en todos los años a partir de aquella fecha se realizaron Campeonatos Argentinos a lo largo y a lo ancho del país, desde Jujuy hasta Rio Negro, y de San Juan a Buenos Aires. Sin embargo, no fue sino hasta Abril de 2003, en Santiago del Estero, que se inició un Registro de Socios, se designó un Tesorero, y se resolvió encarar firmemente el proceso de obtención de la Personería Jurídica de la Asociación, con el desarrollo de una página web como principal herramienta para la difusión de la Institución. Es así que en estos últimos años la AACNP viene creciendo con un gran impulso, el cual solo es posible por el aporte de todos los Pamperistas a lo largo y ancho del país. Convocamos entonces a todos los amigos que compartan nuestros objetivos a que se unan a la Asociación y así entre todos seguir adelante.

“PAMPERO UN SENTIMIENTO”

# REGLAMENTO DE LA CLASE NACIONAL PAMPERO

## INDICE

1. REGLAS GENERALES.
2. ADMINISTRACION DE LA CLASE
3. REGLAS DE CONSTRUCCION Y MEDIDAS
  - 3.1. TOLERANCIAS EN LAS DIMENSIONES
  - 3.2. CASCO
  - 3.3. CUBIERTA
  - 3.4. INTERIOR COCKPIT ESTANCOS
  - 3.5. ORZA
  - 3.6. TIMON
  - 3.7. MASTIL, BOTAVARA Y TANGON
  - 3.8. APAREJOS Y REPIQUES
  - 3.9. VELAS
  - 3.10. PESO
4. TRIPULACION
5. LIMITACIONES DE EQUIPO
6. REGLAS ORGANIZACIÓN CAMPEONATOS
7. PUBLICIDAD
8. CATEGORIAS
9. REGLAS ADICIONALES
10. REGLAS DE MEDICION
11. COMISION DE PROTESTAS

ANEXO A: figura 1: planos casco y cubierta, figura 2: plano aparejo, mástil, botavara, tangón,  
figura 3: plano timón, figura 4: plano orza

ANEXO B: planos vela mayor y foque

ANEXO C: diagrama insignia clase

ANEXO D: Puntajes

ANEXO E: Historial campeonatos argentinos.

## 1. REGLAS GENERALES

1.1. La autoridad nacional para la Clase Nacional Pampero será la Asociación Argentina de la Clase Nacional Pampero.-

1.2. La interpretación de estas reglas correrá por cuenta de la Asociación Argentina de la Clase Nacional Pampero. Cualquier solicitud de interpretación y su resolución deberá ser realizada ante la Asociación Argentina de la Clase Nacional Pampero. En caso de discrepancia entre estas reglas, el formulario de medición y/o los planos, deberá ser remitido a la Asociación Argentina de la Clase Nacional Pampero.

1.3. El objeto de la clase es promover la navegación a vela a través de Escuelas de aprendizaje y promocionar la competencia a bajo costo y con idénticas posibilidades de competir, haciendo hincapié en la navegación leal, respeto por las reglas y conducta de "juego limpio".

1.4. El Pampero es una embarcación de clase mono tipo. Excepto donde estas reglas permitan específicamente variaciones, las embarcaciones de esta clase deberán ser iguales en la forma del casco, construcción, materiales, peso y distribución de peso, orza, timón, jarcia, mástil, aparejos y plano velico, en todo de acuerdo con este reglamento, dibujos, figuras, medidas y anexos.

1.5. Para decidir cuándo un elemento está permitido, debe aclararse que en esta clase mono tipo todo aquello no específicamente autorizado por las reglas debe asumirse como prohibido, Estas reglas son complementarias de los planos, formularios de medición y diagramas de medidas.

1.6. INSIGNIA de CLASE. La insignia es una "P" cruzada por una flecha, la que deberán llevar en su vela mayor todos los barcos, y sus medidas son: alto: 230mm, ancho: 165mm, espesor: 50mm y están explicitadas en el ANEXO "C".

## 2. ADMINISTRACIÓN DE LA CLASE

2.1. Idioma: El idioma oficial de ésta clase es el castellano.

2.2. La palabra "deberá" o "será" es mandataria y la palabra "podrá" es permisiva.

2.3. Elegibilidad: Una embarcación no podrá competir en esta clase a menos que:

a) Sea medida y se encuentre que respeta las reglas del reglamento de la clase nacional pampero.

2.4. Es responsabilidad de cada Timonel asegurarse que el casco, orza, timón, mástil, botavara, pesos, velas y demás equipos de su embarcación estén en medida y respeten estas reglas.

2.5. Instrucciones de medida de la clase nacional pampero. Excepto que otros métodos de medida sean específicamente indicados, las medidas se realizarán de acuerdo con las instrucciones de medidas de este reglamento y serán en milímetros (mm).

### 3. REGLAS DE CONSTRUCCIÓN Y MEDIDAS.

3.1. TOLERANCIAS EN LAS DIMENSIONES: Las tolerancias en la medición están destinadas a cubrir los errores derivados exclusivamente de la construcción y no serán utilizadas deliberadamente para alterar el diseño con el objeto de sacar ventaja deportiva. Donde no se indiquen tolerancias específicas, se aplicarán las siguientes en dimensiones de casco, orza, timón y aparejo.

DIMENSIONES	TOLERANCIAS
de 0 a 500 mm	± 2 %
de 501 a 2000 mm	± 1,5 %
más de 2000 mm	± 1 %

Todos los barcos deberán ser construidos de acuerdo con las reglas de la clase. Las dimensiones y forma del casco, cubierta e interior (estancos), deberán ser como se muestra en los planos de la FIGURA 1, 2, 3 y 4 del ANEXO A; y en estas reglas, debiéndose cumplir las tolerancias en ellos especificadas.

#### 3.2. CASCO

3.2.1. El material del casco será Fibra de vidrio reforzado con resina poliéster, cualquier otro material no puede ser utilizado, como la fibra de carbono, kevlar y fibras de alto módulo o material exótico, están prohibidos.

3.2.2. La eslora del casco no deberá exceder los 3750 mm. Si el punto de remolque, requerido por la regla 3.3.6 es un accesorio separable, la longitud total del casco, incluyendo ese accesorio, no deberá exceder los 3770 mm.

3.2.3. En estas reglas, la expresión "Plano de fondo" se refiere al plano que contiene a la línea longitudinal del casco en el punto más bajo de su sección transversal, sin considerar las variaciones locales. Esta línea no deberá encontrarse necesariamente en el eje de crujía del casco.

3.2.4. La manga: mínima del casco será de 1650 mm en el punto de mayor ancho del casco medido a mitad de la altura entre el plano de cubierta y de fondo, a menos que el punto más ancho del casco esté por debajo de la mitad de la altura, entonces el ancho se medirá en el punto más ancho del casco.

3.2.5. La profundidad máxima del casco medida desde el plano de cubierta hasta el plano de fondo, no excederá los 700 mm. En ningún lugar del mismo.

3.2.6. No deberá haber ninguna luz o hueco dividiendo el casco longitudinalmente a excepción de la caja de orza que será cerrada cuando se encuentre a flote, y en posición de navegación con equipo completo sin tripulantes.

3.2.7 El casco tendrá un skeg cuyas dimensiones, sección y ubicación estarán de acuerdo al dibujo del ANEXO A, y se prolongará desde el espejo de popa una longitud de 900 mm y una altura máxima de 80 mm.

### 3.3. CUBIERTA

3.3.1. Plano de cubierta: se refiere al plano que corresponde al punto más alto de la sección transversal, sin considerar las variaciones locales, no incluye el rompe ola. Esta línea no necesariamente debe encontrarse en el eje de crujía del casco.

3.3.2. Manga sobre cubierta: la manga máxima sobre cubierta será de 1720 mm.

3.3.3. Carlinga: Estará fija sobre cubierta y en crujía, su centro estará ubicada desde el exterior del espejo de popa a 2600 mm y a una altura de 700 mm.

3.3.4. Amura proel: desde el centro de la carlinga, sobre la línea de crujía ira la fijación del cable proel, la que no excederá los 1110 mm.

3.3.5. Landas obenques: las landas para fijación de los obenques sobre la cubierta estarán ubicadas a 2280 mm medida desde el espejo de popa.

3.3.6. El barco deberá llevar fijo sobre cubierta, siguiendo la línea de la roda sobre crujía, un punto de remolque, capaz de soportar un peso mínimo de 225 kg colgado a el.

### 3.4. INTERIOR COCKPIT ESTANCOS

3.4.1. El casco contendrá no menos de 0.25 metros cúbicos de espacios estancos, cerrados herméticamente a ambos lados interiores del casco a partir desde el espejo de popa y otro bajo la cubierta de proa, según dibujo figura ANEXO A, figura 1.

### 3.5. ORZA

3.5.1. La orza estará construida únicamente en chapa de hierro de espesor uniforme de  $\frac{1}{4}$ " = 6.35 mm y deberá pesar no menos de 17.5 kg. Podrá estar pintada o galvanizada.

3.5.2. La orza es rebatible y tendrá la forma que establece el plano del ANEXO A figura 4.

3.5.3. Los radios de acuerdo de los vértices inferiores no podrán exceder los 20 mm.

3.5.4. El ancho de la orza será de 345 mm. y el centro de la misma será ubicado a una distancia de 1930 mm. +/-10mm. desde el espejo de popa.

3.5.5. La profundidad de la orza no excederá los 810 mm., medidos perpendicularmente desde el plano de fondo del casco.

### 3.6. TIMON

3.6.1. El timón estará constituido por tres piezas principales: pala de timón, caja de timón y caña. Las dimensiones de dichas piezas son las indicadas en el ANEXO A figura 3. La pala y caja de timón serán de aleación de fundición de aluminio (cualquier tipo).

3.6.2. La caña de timón y el prolongador podrán ser de cualquier material.

3.6.3. El timón estará comandado únicamente por la tripulación, está prohibido utilizar cualquier tipo de mecanismo que fije el movimiento natural del timón excepto para realizar alguna maniobra en un breve período de tiempo, no podrá utilizarse cualquier tipo de mecanismo de autocontrol.

3.6.4. La caja de timón estará situada en la popa aproximadamente en la línea de crujía y no estará más alejada de 65 mm medidos desde el espejo de popa. El canto inferior de la pala de timón en posición de navegación no estará en ningún momento a más de 475 mm medidos desde el borde inferior de la quilla de la embarcación y es obligatorio el uso de un sistema de seguridad que evite que el timón se separe de la embarcación mientras navega o esté tumbado.

3.6.5. El peso del timón completo (pala, caja, caña, prolongador y pernos) será como mínimo de 7 kg, en caso de no llegar a este peso se deberá adicionar y fijar el peso faltante sobre la caja de timón.

3.6.6. El calado del timón no será modificado en regata.

### 3.7. MASTIL, BOTAVARA, TANGON

3.7.1. El mástil deberá ser de aleación de aluminio, redondo, de sección uniforme de 50,8 mm. (2 pulgadas) de diámetro y 3 mm de espesor de pared deberá ser constante, y su longitud se medirá desde su base y no deberá exceder los 5370 mm., los mástiles pre cerrados están prohibidos; no podrán usarse crucetas.

3.7.2. El mástil llevara dos obenques y un estay de proa, que serán de cable de acero e irán fijos al mástil en su intersección a 4085 mm desde la base y fijados a los anclajes de la cubierta por landas regulables con pernos.

3.7.3. El mástil deberá ser desmontable, e ira apoyado fijo a la Carlinga, sin posibilidad de movimiento. La caída y tensión del aparejo no podrá modificarse en regata.

3.7.4. Se permite el uso de obenques bajos para controlar la curva del palo, y deberán fijarse con landas con pernos y no podrán en ningún caso ser controlados para darle curvatura al palo.

3.7.5. El mástil deberá tener en su extremo superior una marca de 20 mm, cuyo borde inferior no excederá los 5125 mm, medidos desde la "base del palo" incluyendo el tapón (esto se considerara el punto cero del mástil); el izado de la vela mayor no podrá superar esta marca.

3.7.6. La cara superior de la botavara sobre el mástil ira a los 535 mm desde el punto cero del mástil.

3.7.7. La botavara deberá ser de aleación de aluminio, redonda, de sección uniforme de 50,8 mm. (2 pulgadas) de diámetro y espesor de pared deberá ser uniforme y constante, y su longitud no excederá 2700 mm incluida su articulación sobre el mástil. Materiales "plásticos" están prohibidos.



3.7.8. La botavara deberá tener en su extremo de puño de escota una marca pintada de 20 mm a partir de 2450 mm desde la cara de popa del mástil, de máximo cazado de pujamen de vela mayor.

3.7.9. El tangón tendrá una longitud útil máxima de 2000 mm desde su apoyo en el mástil y en todos los casos de uso, el tangón debe tener un punto de apoyo fijo al palo.

3.7.10. Se permitirá el uso de cabo fijo al mástil y a la gancera, sin regulación, para apoyar y acortar el tangón.

### 3.8. APAREJOS Y REPIQUES

3.8.1. Cualquier herraje, tal como motones o mordazas para control del aparejo, deberá estar sujeto directamente al mástil o a la botavara, excepto el repique de cunningham de foque y escotas de foque y mayor. En el caso del vang, los desvíos y las mordazas podrán colocarse sobre cubierta, pero los arraigos o puntos de fuerza deberán estar en mástil y botavara.

3.8.2. La concepción y diseño de repique queda a voluntad del competidor, excepto lo indicado en el 3.8.1 que deberá respetarse.

3.8.3. No podrá utilizarse aparejo o sistema de control de la curvatura del mástil alguno, a excepción de puño de escota de mayor o vang. Toda mordaza o motón de arraigo utilizado en el cazado de las drizas debe ir fijo al palo.

3.8.4. Se acepta el uso del ingerido en la escota de mayor, como asimismo el uso de dispositivos para darle movilidad a este aparejo o a la pata de gallo, a efectos de que funcione como un traveller simple, limitándolo a un motón y un punto fijo por banda.

3.8.5. Se admite el uso de un cabo en los puños de amura y escota de mayor y foque. No existe limitación de longitud para este elemento.

3.8.6. Se autoriza el uso de cunningham de mayor siempre que este fijo al palo y el cunningham de foque podrá ser fijado a cubierta.

3.8.7 Se autoriza el uso de jarcia de labor por dentro de palos huecos.

### 3.9. VELAS.

3.9.1. Las velas deberán respetar las reglas de la clase y los requerimientos de medidas de este reglamento.

3.9.2. Las velas, mayor y foque, serán fabricadas con paños de una sola capa de fibra tejida. El cuerpo de la vela deberá consistir en el mismo tipo de capa tejida en su totalidad. Las fibras de la capa deberán ser de poliéster, algodón, dacron o nylon, quedando terminantemente prohibido el uso de paños laminados, Mylar, Kevlar, Carbono, Pentex, no tejidos u otros tejidos.

3.9.3. Todos los barcos tendrán en ambos lados de la vela mayor: insignia de la clase y número de vela asignado, permanentes y claramente marcados.

Tamaño mínimo de letras y números deberá ser:

Altura 230 mm.

Ancho 148 mm. *(excluye el número 1)*

Espesor 31 mm. *(incl. l y el número 1)*

Espacio entre Letras y/o números 46 mm.

#### 3.9.4. VELA MAYOR:

La vela mayor deberá contar con garruchos que la unan a la guía del palo (relinga), podrá tener una ventana de material transparente de no más de 250mm de altura y 600mm de longitud y podrá tener una mano rizo. No está permitida la relinga embutida.

3.9.4.a. Las dimensiones de la vela mayor será medida de ojal a ojal y el paño no podrá exceder más de (25,4 mm) 1" desde el centro de los ollaos, excepto en la medición de la galleta en el puño de driza.

Ancho máximo de la galleta en el tope 200 mm

Gratil 4590 mm.  
mm.

Pujamen 2450 mm.

Baluma 5200

3.9.4.b. Las distancias entre gratil y baluma correspondientes al cuarto superior, medio y cuarto inferior de la vela serán medidas perpendicularmente desde el gratil al borde de la baluma. Dichos puntos de medición serán obtenidos dividiendo la longitud de gratil en cuatro partes iguales.

Distancias máximas de gratil a baluma:

Mitad del Gratil (medida perpendicular al gratil): 1610 mm.

Cuarto Superior Gratil (medida perpend. al gratil): 1050 mm.

Flecha máxima en mitad del Pujamen: 240 mm.

3.9.4.c. Podrá haber un máximo de tres fundas para battens, y el centro de las fundas no estarán a más de 100 mm. de los puntos en que se divida en cuartos la baluma.

La longitud de los bolsillos de battens no podrá exceder estas medidas:

Superior: 550 mm

Medio: 1000 mm

inferior: 900 mm

#### 3.9.5. VELA FOQUE

3.9.5.a. El foque deberá contar con 7 mosquetones o cintas de abrojo que lo unan al estay proel. No está permitido llevar el gratil del foque suelto o libre y podrá tener una ventana de material transparente de no más de 250mm de altura y 900 mm de longitud.

3.9.5.b. Las dimensiones máximas serán las que se indican en la TABLA 1 y en el ANEXO B. Las distancias medidas correspondientes a la longitud de baluma, pujamen y gratil, serán medidas desde los centros de los ollaos y en forma rectilínea. Los ollaos ubicados en los puños estarán a no más de 25,4 mm medidos en forma perpendicular desde los bordes de la vela al centro del ollao correspondiente.

3.9.5.c. Las distancias entre gratil y baluma correspondientes al cuarto superior, medio y cuarto inferior de la vela serán medidas desde el gratil a borde de baluma. Dichos puntos de medición serán obtenidos dividiendo la longitud de gratil y baluma en cuatro partes iguales.

3.9.5.d. Curva del pujamen: La distancia entre el centro del ollao de puño de driza y la media longitud de la curva del pujamen no será mayor a 3541mm, que corresponde a una flecha máxima de 160mm medido perpendicularmente a la media longitud del pujamen hasta el borde de la vela.

3.9.5.e. Cualquier marca de fábrica de la vela deberá estar dentro de una distancia de 385 mm. del puño de amura.

3.9.5.f. Las velas al momento de la medición deberán estar secas, y el paño deberá soportar la tensión suficiente que haga falta para eliminar las arrugas en las líneas de medida. Todas las mediciones deberán ser tomadas a lo largo de la superficie de la vela incluyendo cualquier cabo de relinga o funda. Los sables no deberán ser sacados para la medición de la vela.

3.9.5.g. Lo siguiente está permitido: costuras, adhesivos, cabos de relinga o balumeros, elástico para las fundas de sable, una ventana trapezoidal, etiqueta del fabricante, botón(es) de la vela, lanitas de flameo Los refuerzos deberán ser de la misma capa tejida que el cuerpo de la vela.

#### 3.9.5.h. TABLA 1

NOMBRE	REF.	MEDIDA	OBSERVACIONES
Pujamen	Puj	1650mm	entre centros ollaos, puño amura/puño escota
Baluma	Bal	3410mm	entre centros ollaos, puño escota/puño driza
Gratil	Gra	3550mm	entre centros ollaos, puño driza /puño amura
1/4 Superior	Sup	465 mm	Desde borde gratil a borde de baluma vela
Medio	Med	877,5 mm	Desde borde gratil a borde de baluma vela
¼ Inferior	Inf	1290 mm	Desde borde gratil a borde de baluma vela
Flecha de Pujamen	Fle	3541 mm	Desde centro ollao puño Driza a punto medio de curva de pujamen

#### 3.10. PESO

3.10.1. El peso del barco, incluido su orza, mástil, estay proel, obenques, con landas con pernos, drizas, botavara, motones y mordazas fijos al casco, no será menos de 145 kg., cuando limpio y seco. No se incluye en este peso el timón, el tangón, velas, los cabos y escotas, demás maniobra y equipo de seguridad obligatorio.

3.10.2. El barco que no llegue al peso mínimo de 145 kg deberá fijar el peso adicional faltante repartido 50% en la roda y 50% en el espejo, sobre la línea de flotación, y se admitirá hasta un máximo de 14,5 kg de lastre fijo.

3.10.3. El punto medio de colgado para pesar deberá ubicarse entre 1630 mm como mínimo y 1730 mm como máximo medidos desde el espejo de popa, con la cubierta en la proa horizontal.

#### 4. TRIPULACIÓN

4.1. La tripulación deberá ser de dos personas y no navegaran a proa del mástil sobre cubierta, y "SERA OBLIGATORIO TENER PUESTOS LOS CHALECOS SALVAVIDAS" en todo momento.

4.2. Para poder competir en un Campeonato Argentino de la Clase Nacional Pampero, los dos miembros de la tripulación deberán ser socios de la AAP y será obligatorio que la embarcación cumpla con todas las reglas de la clase, que este medido y exhiba tanto la insignia de la clase como el número de vela asignado.

4.3. La tripulación no puede ser cambiada a voluntad. Solamente puede cambiarse el proel, en caso de enfermedad certificado por el médico del Club organizador o la Comisión de Regata. Solo un cambio de proel es permitido por Campeonato.

#### 5. LIMITACIONES DE EQUIPO

5.1. Durante la competencia, sólo un casco, un juego de velas, un timón y un aparejo podrán ser utilizados. Toda otra pieza de equipamiento es intercambiable a voluntad, con aviso a la Comisión de Regata.

5.2. La embarcación no podrá ser alterada en ningún modo durante la competencia. Salvo que lo autorice la comisión de regata.

5.3. No es permitido el uso de arnés y trapecio.

5.4. Indicadores de viento y "alcahuetes" son permitidos.

5.5. Las brújulas, compases, gps, u otros aparatos electrónicos están prohibidos.

5.5. Los chalecos de peso están prohibidos.

5.6. Los adrizadores están permitidos.

#### 6. REGLAS DE ORGANIZACIÓN DE CAMPEONATOS NACIONALES

Todos los campeonatos Argentinos y de cierta importancia, que se encuentren fiscalizados por la Asociación Argentina de Pamperos, se dirigirán de acuerdo con las siguientes reglas:

6.1. Concesión de la regata. Al conceder una fecha o el lugar para la organización de estos eventos, se hará con la correspondiente comprensión, aceptación y capacidad de la Institución Organizadora local para acatar completamente estas reglas.

6.2. Autoridades. La AAP asignará un Representante Oficial o Veedor con el fin de asegurar que cada competencia se organice en completa concordancia con este Reglamento.

6.3. Restricciones y medición: Debe utilizarse en toda la regata el mismo barco y equipo medido a menos que esté tan seriamente dañado que no pueda navegar, previa autorización de la comisión de regata. En Campeonatos Nacionales se requerirá pesar el barco y medir y sellar velas. A discreción del Comité de Medición del evento, se podrá hacer control durante cualquier momento del campeonato en cualquier barco participante del resto del equipo: palo y botavara, orza y timón, tangón, equipo de seguridad y chalecos salvavidas.

6.4. Comprobación de equipamiento de seguridad: Sera de estricto cumplimiento en toda regata o campeonato fiscalizado por la AAP las condiciones de seguridad de la embarcación siguientes:

a) El Timonel y el tripulante deberán usar chaleco salvavidas personal que soporte su peso. Trajes de neopreno y trajes secos no son equipo de flotabilidad personal.

b) La embarcación deberá poseer y será verificado como parte de la medición del barco, los tres estancos básicos del volumen originalmente diseñados cerrados de forma hermética, o bien, otro tipo de dispositivo de flotación adicional que demuestre en la práctica que una vez tumbada la embarcación y adrizada, se mantiene en un nivel de flotabilidad tal que permita con la presencia de un tripulante a bordo tener la ranura de la caja de orza a no más de 10 Cm de la línea de agua.

6.5. El siguiente equipo deberá estar siempre a bordo mientras se compite:

a) Uno o más achicadores, los cuales deberán estar fijados de manera segura al casco. Uno de los achicadores deberá tener una capacidad mínima de 5 litros.

(b) Un cabo de remolque o boza de una única pieza que deberá flotar, de diámetro no inferior a 8 mm y de no menos de 8m de longitud, amarrado de manera segura al caperol u otra pieza fijada firmemente en proa.

6.6. En virtud de cubrir las expectativas mínimas de seguridad, la organización deberá poner a disposición de la Comisión de Regatas una embarcación de apoyo para cada 20 barcos inscriptos en el Campeonato. Asimismo dichas embarcaciones de apoyo tomarán como prioridad número uno de rescate a los competidores, y una vez asegurada esa premisa, luego trabajarán sobre las embarcaciones.

6.7. Cronograma de Regatas: Para Campeonatos Nacionales se estipulará una cantidad mínima de siete (7) regatas a lo largo de tres días de competencia. Un mínimo de tres (3) regatas son

necesarias para que el Campeonato sea válido. Con 5 regatas corridas o mas existirá la posibilidad de descartar una regata.

No se navegarán más de cuatro (4) pruebas en un día. Se fija en 30 minutos el límite de tiempo para levantar la línea de llegada después del arribo del primer barco.

Se recomienda el empleo de los recorridos descriptos BARLOVENTO - SOTAVENTO largando en sota con 2 marcas portón y barlovento con desmarque, aunque se puede usar también un recorrido distinto que se acomode a las condiciones locales, siempre que sea sometido a la aprobación por parte de la AAP.

El tamaño del recorrido se fijará para que la prueba dure aproximadamente entre 45 y 60 minutos

Una duración diferente no será motivo de protesta.

Se recomienda que la Comisión de Regatas registre con veedores el orden de paso de los competidores en las marcas del recorrido, incluyendo las marcas de la línea de salida y llegada.

#### 6.8. Limitaciones Climáticas

No se dará la partida a una regata con vientos que excedan los 20 nudos mantenidos en el tiempo. Las mediciones del viento se deben realizar entre 2 y 4 metros sobre la superficie del agua por más de un minuto.

Para toda decisión de largar, continuar, acortar o anular una prueba, debe primar el concepto de Seguridad ante todo.

#### 6.9. Puntuación

Se usará el siguiente puntaje: 1=1, 2=2, 3=3 y así sucesivamente, no partió, no llego, descalificado = inscriptos + 1

De tenerse que resolver empates de puntaje, se decidirá a favor del menor puntaje sin descarte y de mantenerse, el mejor en la última regata.

#### 6.10. Otras recomendaciones vinculadas a la organización.

Se requiere el estricto control por parte de las autoridades sobre la actividad de las embarcaciones de apoyo. Bajo ninguna circunstancia debe permitirse que la actuación de una embarcación de apoyo influya en el resultado de una prueba. Las embarcaciones de apoyo a las distintas flotas no permanecerán cercanas a la cancha de regatas durante la competición excepto las designadas por la Comisión de Regatas como barcos de espectadores. El incumplimiento de esta regla puede resultar en la penalización del barco o barcos asociados con el infractor.

Bajo ninguna circunstancia se tolerarán las tácticas de competición en equipo en las regatas de flota. Si la Comisión de Regatas determina que el uso de tácticas de competición en equipo ha influido en el Resultado de una prueba, la prueba será anulada y vuelta a navegar, excluyendo al barco o barcos infractores.

## 7. PUBLICIDAD

La publicidad está permitida de acuerdo con estas reglas. Está permitida la publicidad en el foque, en la mayor hasta 1.300 mm. arriba del pujamen, y en el casco a 1.000 mm de proa y de popa. En eventos especiales, un competidor podrá ser requerido o inducido a mostrar publicidad en una embarcación, vestuario o equipo

## 8. CATEGORÍAS

8.1. En los Campeonatos Argentinos se competirá en las siguientes categorías: General, Máster, junior, Mixto y Femenino.

8.2. Para competir en la categoría Máster el timonel deberá tener 50 años cumplidos a la fecha del comienzo del campeonato, y la tripulación deberá integrar en total 80 años o más, en las mismas condiciones.

8.3. Para competir en la categoría Junior ningún miembro de la tripulación deberá tener 18 años a la fecha de inicio del campeonato.

## 9. REGLAS ADICIONALES / COMPLEMENTARIAS

9.1. El timonel y el Tripulante de la embarcación deberán ser miembro de la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LA CLASE NACIONAL PAMPERO y tener la cuota anual al día.

9.2. Las velas deberán llevar la "insignia" de la Clase y los números de vela. Los competidores deben usar sus números de velas asignados en todas las regatas, y el número de vela corresponderá al de un socio de la AAP cuya cuota del año en curso haya sido pagada. Si un timonel posee más de un barco puede usar el número de vela en cualquiera de ellos. En ningún caso dos o más barcos pueden tener el mismo número de vela en una misma regata.

## 10. COMISION DE PROTESTAS

10.1. Serán integradas por un miembro de cada zona y habrá un suplente por zona en caso de ser necesario, entre los que designaran un presidente. Cada zona deberá informar antes de las regatas quienes serán los miembros titulares y suplentes para integrar la comisión de protestas.

## 11. REGLAS DE MEDICION

11.1. Procedimiento de medición

11.2. ANEXOS, DIBUJOS, PLANOS, TOLERANCIAS, FIGURAS, TABLAS, PESOS, ...

11.3. PLANILLA DE MEDICION (medidas en milímetros, kilogramos)

CASCO – SKEG - CUBIERTA – INTERIOR

Inspección estancos	landas 2280	carlinga 2600	amura caperol 1110
prof orza (810)	prof timón (475)	peso(145kg)	timon (7kg)

MASTIL

Largo (5370)	base.cubiert/botav535	base/obenq4085	marca sup. 5125
--------------	-----------------------	----------------	-----------------

BOTAVARA

Largo (2700)	marca/amura(2450)
--------------	-------------------

VELAS

MAYOR	insignia nro vela color	marca	publicidad
Galleta 200mm	gratil (4590)	pujamen(2450)	baluma(5200)
flecha max entre ojal amura escota(240)		puño driza dist ojal tope/gratil (25,4)	
puño amura dist ojal gratil/pujamen (25,4)		puño escota dist ojal pujamen/baluma (25,4)	
ancho max medio gratil(1610)		ancho max 1/4 sup gratil(1050)	
fundas battens: no + alejadas de 100 mm de las medidas en cuartos de la baluma			
funda batten superior (550)	funda batten medio (1000)	funda batten inferior (900)	
ventana max (250x600)			

FOQUE                    marca

dist max de oiales medidas perpendicularmente a gratil, baluma y pujamen (25,4mm)	
max gratil entre oiales (3550)	med max baluma entre oiales (3410)
max pujamen entre oiales (1650)	med max flecha pujamen desde centro ollao driza 3541
max flecha entre oiales amura escota (160)	dist max perpendicular gratil a baluma
ancho max sup tope ( 50,8)	ancho max 1/4 sup gratil (465)
ancho max medio gratil (877,5)	ancho max 1/4 inf gratil (1290)

TANGON                    largo max (2000)



## 12. ZONAS: REGIONES

Norte: Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero y Catamarca

Litoral: Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco y Formosa

Centro: Córdoba, Buenos Aires y La Pampa

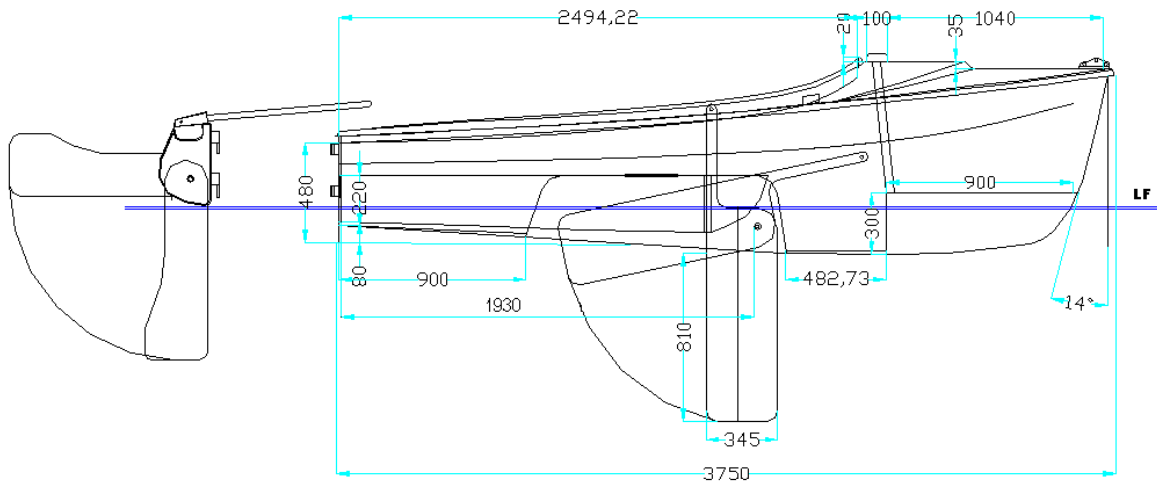
Cuyo: San Juan, Mendoza, La Rioja y San Luis

Sur: Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego

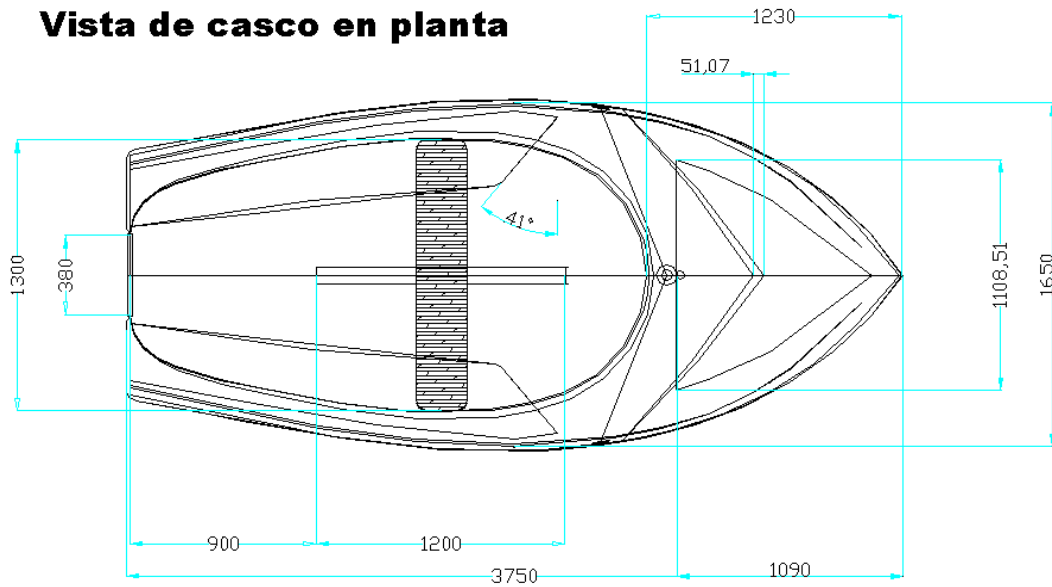
## ANEXO A

Los siguientes son los planos oficiales de la clase:

### Vista de casco en perfil

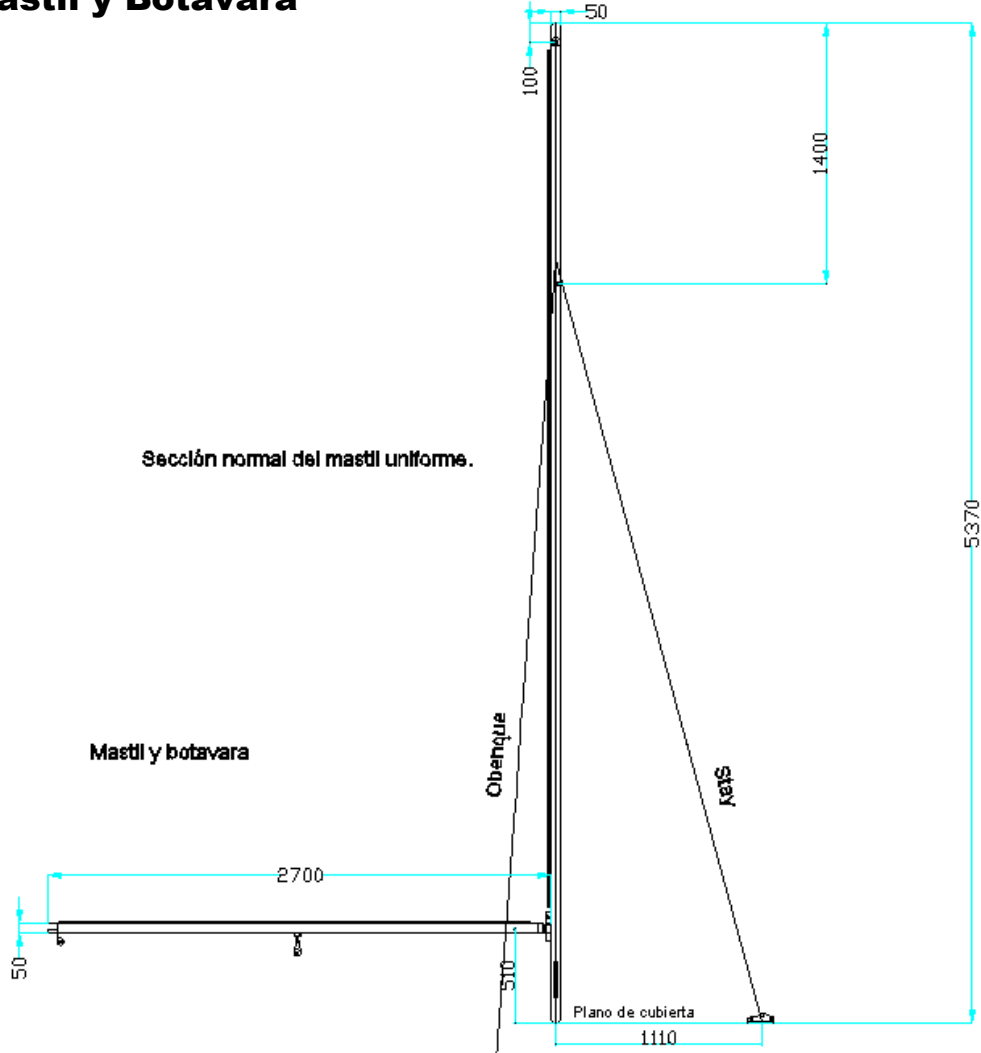


### Vista de casco en planta

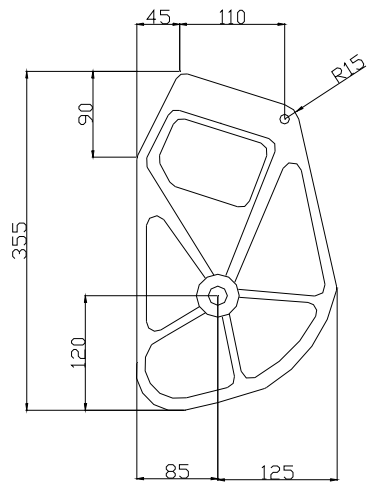


**FIGURA I**

# Mastil y Botavara

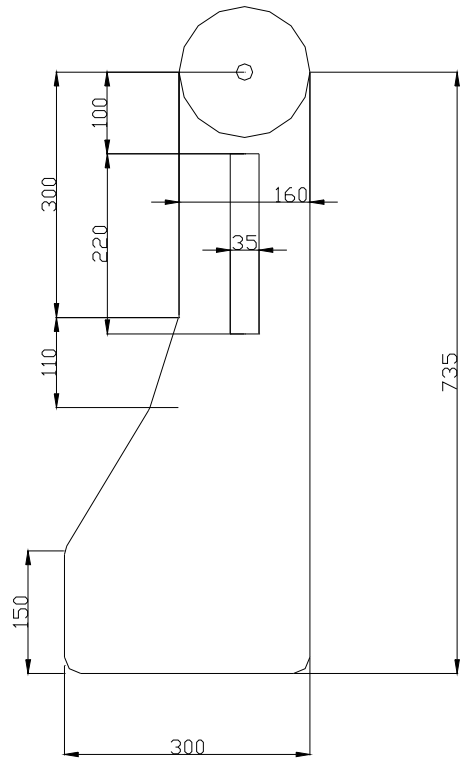


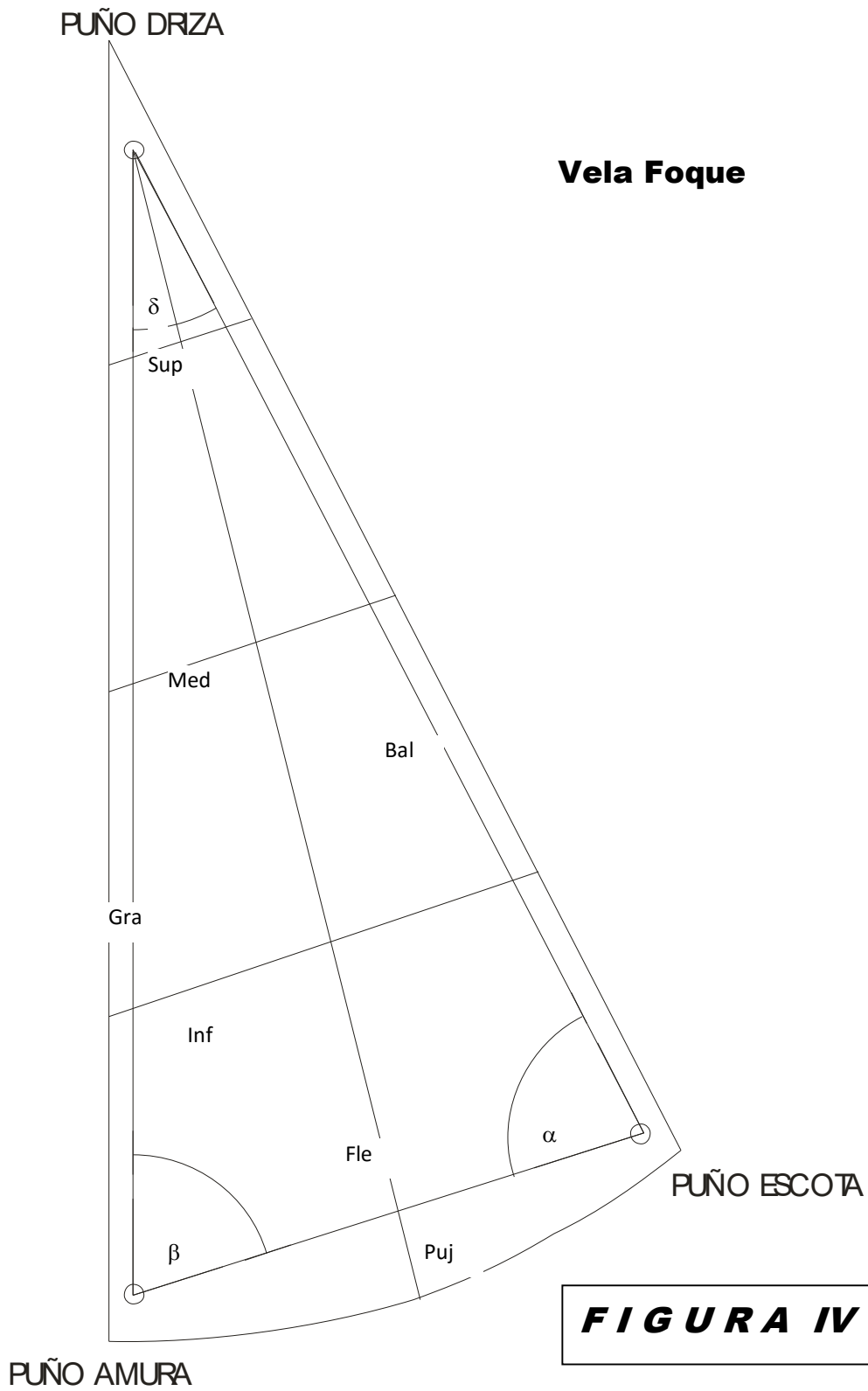
**FIGURA II**



## Timón

**FIGURA III**





---

## **ANEXO B**

Cálculos para encontrar las medidas del Foque indicados en la **TABLA 1**.

Para determinar los ángulos correspondientes a los puños ( $\delta$ ,  $\alpha$ ,  $\beta$ ), aplico el Teorema del Coseno

$$\text{Bal}^2 = \text{Gra}^2 + \text{Puj}^2 - 2 * \text{Bal} * \text{Puj} * \cos\beta$$

$$\Rightarrow \beta = \cos^{-1} * \frac{\text{Bal}^2 - \text{Gra}^2 - \text{Puj}^2}{- 2 * \text{Bal} * \text{Puj}}$$

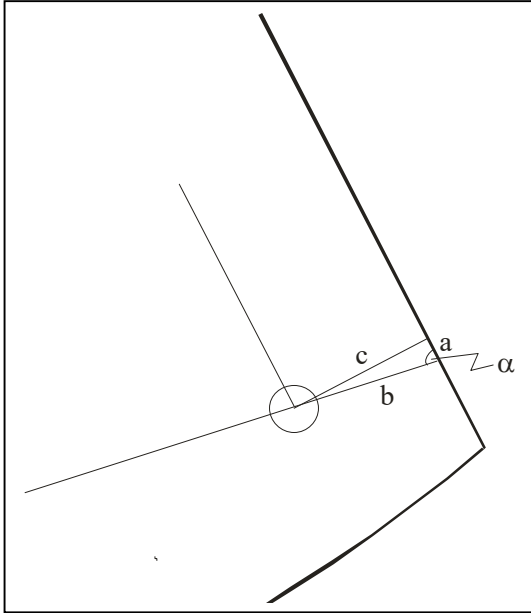
Análogamente puedo obtener los demás ángulos.

Para obtener las distancias Sup, Med e Inf, primeramente realizo una relación de triángulos y obtengo las medidas parciales correspondientes al triángulo formado por los centros de los hoyaos, luego tengo que sumar a dichas medidas un adicional debido a que los centros de los hoyaos están alejados de los bordes de la vela a unos 25,4mm. Por lo tanto, el cálculo para saber cuanto tengo que adicionar sería:

$$\frac{\text{Puj}}{\text{Gra}} = \frac{\text{Sup}_{\text{parcial}}}{\frac{1}{4} * \text{Gra}} \Rightarrow \text{Sup}_{\text{parcial}} = \frac{1}{4} \text{Puj}$$

Análogamente obtengo  $\text{Med}_{\text{parcial}}$  e  $\text{Inf}_{\text{parcial}}$

Luego para calcular los adicionales sería:



$b$  = Adicional que debemos sumar a las medidas parciales que a su vez es paralela al lado  $P_{uj}$

$c$  = Distancia desde el borde al centro del hoyao = 25,4mm

$\alpha$  = ya está calculado anteriormente.

$$\Rightarrow b_1 = \frac{c}{\text{sen } \alpha} \cong 26,767\text{mm}$$

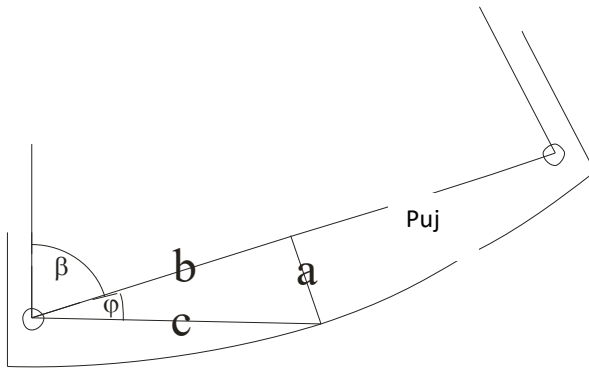
Análogamente puedo calcular lo que tengo que adicionar hacia el borde del gratil pero esta vez tengo que utilizar el angulo  $\beta$ .

$$\Rightarrow b_2 = \frac{c}{\text{sen } \beta} \cong 25,712\text{mm}$$

Por lo tanto las medidas finales de Sup, Med e Inf son las siguientes:

$$\left. \begin{aligned} \text{Sup} &= \frac{1}{4} * P_{uj} + b_1 + b_2 = 465\text{mm} \\ \text{Med} &= \frac{1}{2} * P_{uj} + b_1 + b_2 = 877,5\text{mm} \\ \text{Inf} &= \frac{3}{4} * P_{uj} + b_1 + b_2 = 1290\text{mm} \end{aligned} \right\} \text{TAL COMO SE INDICÓ EN LA TABLA 1}$$

Faltaría calcular Fle y lo podemos hacer de la siguiente manera:



$$a = 160mm \text{ (es perpendicular a Puj)}$$

$$b = \frac{Puj}{2} = 825mm$$

$$c = \sqrt{a^2 + b^2} = 840,4mm$$

$$\varphi = \tan^{-1} * \frac{a}{b} = 10^{\circ} 58' 32,36''$$

Ahora aplicamos el teorema del coseno en el triángulo formado por los lados Gra, c y Fle (no está en el grafico) y con los datos de los ángulos  $\beta$  y  $\varphi$  podemos calcular:

$$\left. \begin{aligned} Fle^2 &= c^2 + Gra^2 - 2 * c * Gra * \cos(\beta + \varphi) \\ \Rightarrow Fle &\cong 3541mm \end{aligned} \right\} \text{TAL COMO INDICA LA TABLA 1}$$

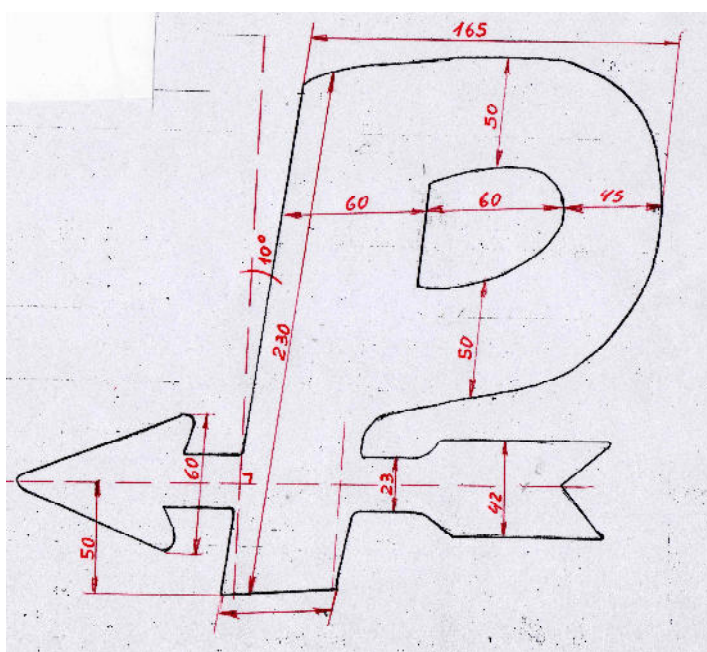
FIN



---

## ANEXO C

### INSIGNIA OFICIAL DE LA CLASE PAMPERO Y SUS MEDIDAS



---

## **ANEXO D**

Cada barco que complete una regata y no sea descalificado o decida retirarse voluntariamente, recibirá los mismos puntos que le correspondan a su posición según la siguiente tabla:

Primer Puesto 1 punto

Segundo Puesto 2 puntos

Tercer Puesto 3 puntos

Cuarto Puesto 4 puntos

Y así sucesivamente a cada puesto siguiente agregándole un punto mas.

Todo Pampero que no logre dar la partida en el tiempo asignado a la línea de largada, no termine la regata, no fuera descalificado por la Comisión respectiva o decida retirarse voluntariamente por cualquier motivo, le corresponderá una puntuación de una unidad mas que la cantidad de Pamperos que se hayan inscripto en la competencia.

Si una embarcación fuera descalificada luego de clasificar la regata, cada Pampero que tenga un puesto de llegada por detrás podrá adelantarse en un puesto. Si la comisión de protestas decide dar reparación a un barco mediante un ajuste en su puntaje, la clasificación de los otros barcos no cambiará a menos que la comisión de protestas decida otra cosa.

### **EMPATES**

Si hubiera el caso de que dos o más Pamperos empatan en la línea de llegada, se realizará con el objeto de asignarle un puntaje a ambos la suma de los puntos por el puesto en que los barcos empataron y por el (los) puesto(s) inmediatamente posteriores y se dividirán en forma igualitaria.

Si lo que hay es un empate entre dos o más barcos en la suma de puntos una vez realizada la clasificación de todas las series corridas, se hará una comparación de los puntajes de regata de cada barco ordenándolos de mejor a peor, y en el (los) primer(os) puntaje(s) en que haya una diferencia, el empate se resolverá a favor del (de los) barco(s) con el (los) mejor(es) puntaje(s).

**ACLARACIÓN:** Para realizar esta comparación no se usará ningún puntaje descartado.

Si se mantuviera un empate entre dos o más Pamperos luego de haber comparado sus posiciones en las series, para desempatar se tomará el resultado de la última regata del campeonato.

Estos puntajes se usarán aún si algunos de estos son puntajes descartados.

## ANEXO E

### HISTORIAL CAMPEONATOS ARGENTINOS CLASE NACIONAL PAMPERO

AÑO	CLUB SEDE	CAMPEON
1986	Tucumán Lago El Cadillal -	Daniel Sanchez - Rodolfo Aguilar
1987	San Juan Dique de Ullúm -	Luis Quiroga - Mario Del Bono
1988	Embalse Río Hondo -	Luis Quiroga - Mario Del Bono
1989	S. Martín de Los Andes Lago Lácar -	Luis Quiroga - Mario Del Bono
1990	Mar del Plata -	Gustavo Tenreiro - Carlos Martinez
1991	Jujuy Dique Las Maderas -	Enrique Tóffoli -
1992	Dique de Ullúm - San Juan	Luis Quiroga - Mario Del Bono
1994	Salta Lago de Campo Alegre -	Luis Rossi - Carcano
1996	Embalse Río Hondo - Sgo. Del Estero	
1997	Mar del Plata - Buenos Aires	Luis Quiroga - Mario Del Bono
1998	Dique de Ullúm - San Juan	Luis Quiroga - Mario Del Bono
1999	Salta Lago Campo Alegre -	Fernando Casadei - Antonio Prado
2000	Bariloche Lago Nahuel Huapi	Gabriel Medley - Juan P. Medley
2001	Tucumán Yacht Club Lago El Cadillal -	Luis Quiroga - Mario Del Bono
2002	San Antonio Oeste Las Grutas -	Pablo Nazario - Alvaro Castiglione
2003	Sgo del Estero Río Hondo -	Sebastián Casadei - Waldo Esper
2004	Club Náutico Chascomús	Sebastián Casadei - Waldo Esper
2005	Náut Bariloche Lago Nahuel Huapi -	Sebastián Casadei - Waldo Esper
2006	Salta Lago de Campo Alegre -	Daniel Courtade - Alejandra Courtade
2007	AUN Mar del Plata - Buenos Aires "	Sebastián Casadei - Waldo Esper
2008	Regatas Bariloche Lago Nahuel Huapi -	Daniel Courtade - Marcelo Courtade
2009	Tucumán Yacht Club La Angostura -	Sebastián Casadei - Fernando Casadei
2010	Yacht Club Rosario Laguna el Saco -	Nicolas Cuerdo - Javier Grigioni
2011	Club Regatas Mendoza	Gerardo Cortese – Rita Fernandez
2012	Club de Regatas Chascomus	Nicolas Cuerdo – Javier Ricardo Grigioni
2013	Viedma	Casadei Sebastian – Fernando Casadei
2014	termas de rio hondo	Casadei Sebastian – Fernando Casadei
2015	SAN JUAN CUYO	Nicolas Cuerdo – Luciana Lopez Bel
2016	CALAMUCHITA CENTRO	Nicolas Cuerdo – Luciana Lopez Bel