

2012

REGLAMENTO DE LA CLASE



P A M P E R O

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



**ASOCIACION ARGENTINA
CLASE NACIONAL PAMPERO**

REGLAMENTO DE LA CLASE NACIONAL

PAMPERO

2012 – 2015

“MODIFICADO AD REFERENDUN ASAMBLEA 2014”

Vigente a partir de 2012 en todo el territorio de la República Argentina.
Incorpora las resoluciones de las asambleas hasta la 2011 inclusive

INDICE

1.- Reglas Generales	Pag 3
2.- Administración de la Clase	Pag 3
3.- Reglas de construcción y medida	Pag 5
4.- Tripulación	Pag 12
5.- Limitaciones de Equipo	Pag 12
6.-Reglas de organización de campeonatos.....	Pag 13
7.- Publicidad	Pag 15
8.- Categorías	Pag 15
9.- Reglas adicionales	Pag 15
ANEXO A	Pag 16
ANEXO B	Pag 20
ANEXO C	Pag 22
ANEXO D	Pag 23

1.- GENERAL

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

1.2.- La interpretación de éstas reglas correrá por cuenta de la Asociación Argentina de la Clase Nacional Pampero. En caso de discrepancia entre estas reglas, el formulario de medición y/o los planos, la cuestión deberá ser remitida a la A.A.C.N.P.

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 ganar.

1.4.- El Pampero es una embarcación monotipo (one design) Excepto donde estas reglas permitan específicamente variaciones, las embarcaciones de esta clase deberán ser iguales en la forma del casco, construcción, peso y distribución de peso, aparejo de palos y plano vélico.

Nota: Para decidir cuando un elemento está permitido, debe aclararse que en una clase One-Design, 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 medición.

1.5.- Logo e insignia. El logo de la Clase es el que figura en la primera página de este reglamento. La insignia de la “P” cruzada por una flecha que deberán llevar todos los barcos y sus medidas esta explicitada en el anexo “C”

1.6.- Número de vela. Para poder competir en un Campeonato Argentino de esta Clase, será necesario que al menos un miembro de la tripulación sea socio de la AAP y solicite un número de vela. Será obligatorio para la admisión de cualquier embarcación en el Campeonato, que exhiba tanto la insignia de la clase como el número de vela asignado.

2.- ADMINISTRACIÓN

2.1.- Idioma

2.1.1.- El idioma oficial de ésta clase es el español.-

2.1.2.- La palabra “deberá” o “será” es mandataria y la palabra “podrá” es permisiva.-

2.2.- Elegibilidad

2.2.1.- Una embarcación no podrá competir en esta clase a menos que sea medida y se encuentre que respeta estas reglas.

2.2.2.- Es responsabilidad de cada Timonel asegurarse que el casco, el mástil, la botavara, las velas, el timón y demás equipos de su embarcación respeten estas reglas.

2.3.- Instrucciones de medida de la A.A.C.N.P.

Excepto que otros métodos de medida sean específicamente indicados, las medidas se realizarán de acuerdo con las instrucciones de medidas de la A.A.C.N.P.

2.4.- Marcas de identificación.

2.4.1.- Todos los veleros tendrán nombres, como así también números de velas permanentes y claramente marcados.-

2.4.2.- El nombre no podrá exhibirse más de una vez sobre cada costado del casco y sobre la proa, y no excederá en altura de 1,5% y en longitud los 10% de la eslora del velero, pero no excederá una altura máxima de 300 mm. Y una longitud máxima de 2.100 mm.-

2.4.3.- La vela mayor deberá portar el número asignado por la A.A.C.N.P. y la insignia de la clase PAMPERO.

El tamaño mínimo de las letras y números deberá ser:

Altura	230 mm.
Ancho	148 mm. (incl. I y el número 1)
Espesor	31 mm.
Espacio entre Letras y/o números	46 mm.

3.- REGLAS DE CONSTRUCCIÓN Y MEDIDA.

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	de 0 a 500 mm	de 501 a 2000	mas 2000 mm
TOLERANCIAS	$\pm 2 \%$	$\pm 1,5 \%$	$\pm 1 \%$

3.1.- Materiales

Cualquier material puede ser utilizado excepto la fibra de carbono, kevlar y fibras de alto módulo o material exótico, que están prohibidos.-

3.2.- El casco

3.2.1.- La eslora del caso no deberá exceder los 3.750 mm. Si el punto de remolque, requerido por la regla 3.2.9 es un accesorio separable, la longitud total del caso, incluyendo ese accesorio, no deberá exceder los 3.770 mm.

3.2.2.- En esta regla, la expresión “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.-

3.2.3.-En estas reglas, la expresión “Plano de fondo” se refiere al plano que contiene a la línea longitudinal del caso que 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 será de 1.650 mm. En el punto de mayor ancho del caso 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 700mm. En ningún lugar del mismo.-

3.2.6.- No deberá haber ninguna luz o hueco dividiendo el caso 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 contendrá no menos de 0.25 metros cúbicos de espacios estancos y cerrados herméticamente a ambos lados interiores del casco a partir de la popa.-

3.2.8.- El peso del casco incluido su orza, mástil, botavara, estay, obenques y demás accesorios y motones fijos al casco, no será menos de 145 kg., cuando limpio y seco. No se incluye en este peso al timón, al tangón, los cabos y demás maniobra y equipo de seguridad obligatorio -

3.2.9.- El casco deberá llevar un punto de remolque en su proa capaz de soportar un peso mínimo de 225 kg. colgado a él.-

3.2.10.- El casco deberá llevar en el plano de cubierta el correspondiente accesorio para sujeción del mástil. (carlinga).-

3.2.11.- Todos los barcos deberán ser construidos de acuerdo con las reglas de la clase. Las dimensiones y forma del casco deberán ser como se muestra en los planos de la **FIGURA I** del ANEXO A y en estas reglas, debiéndose cumplir las tolerancias en ellos especificadas.

3.3.- La orza

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

3.3.2.- El ancho de la orza no excederá los 345 mm.

3.3.3.- La orza es rebatible.-

3.3.4.- El centro de la orza será ubicado a una distancia de 1.930 mm. ± 10 mm. desde el plano de popa.-

3.4.- Skeg

3.4.1.- El casco llevará un skeg que se prolongará desde la popa una longitud de 900 mm. Y una altura máxima de 80 mm.-

3.5.- El mástil

3.5.1.- La longitud del mástil no deberá exceder los 5.370 mm., medidos desde el plano de cubierta, la medida incluirá cualquier elevación de la cubierta que resulte en una elevación del mástil.-

3.5.2.- La sección normal del mástil deberá ser uniforme de 50 mm. (2 pulgadas). Los mástiles precerrados están prohibidos.-

3.5.3.- La Carlinga o punto de articulación del mástil deberá ser seguro, sin posibilidad de movimiento proa-popa o babor-estribor, y el mástil se fijará al casco por dos obenques laterales y un estay de proa, la distancia desde el extremo del mástil al punto de fijación de la jarcia (gansera), no excederá los 1.400 mm.-

3.5.4.- La distancia entre el punto de articulación del mástil o carlinga, a la fijación del estay de proa en el caperol, será de 1.110 mm.- Su caída no podrá modificarse en regata.-

3.5.5.- El mástil deberá ser desmontable, y las landas serán de pernos.-

3.5.6.- El mástil deberá tener en su extremo superior una marca pintada a 4.590 mm del ollao de amura.-

3.5.7.- El mástil deberá ser de aleación de aluminio o cano de hierro. El grosor de la pared del tubo de aleación de aluminio deberá ser constante a lo largo del palo. Manguitos internos, costillas o refuerzos están prohibidos. Plástico, madera o metal pueden ser utilizados para los terminales y herrajes incluyendo el encaje de la botavara. Los herrajes en los palos deberán estar permanentemente fijados por medio de remaches, tornillos y/o tuercas y pernos

3.6.- La botavara

3.6.1.- La longitud de la botavara, que será de sección circular y uniforme no menor de 50 mm, no excederá 2.700 mm. Incluida su articulación sobre el mástil. Su material deberá ser de aluminio o hierro. Materiales “plásticos” están prohibidos.

3.6.2.- La articulación sobre el mástil de la botavara deberá disponerse a una altura sobre el plano de cubierta no mayor de 510 mm.-

3.6.3.- La botavara deberá tener en su extremo de puño de escota una marca pintada a 2.450 mm del ollao de amura.-

3.7.- Aparejos y repiques

3.7.1.- 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 foque. En el caso del vang las mordazas podrán colocarse sobre la cubierta o en las bandas, pero los arraigos o puntos de fuerza deberán estar en mástil y botavara.-

3.7.2.- La concepción y diseño de repique queda a voluntad del competidor, excepto lo indicado en el 3.7.1 que deberá respetarse.-

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

3.7.4.- 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.

3.7.5.- Se acepta el uso de obenques bajos para controlar la deformación del palo en las popas. Estos obenques que deberán fijarse a landas con pernos, no podrán en ningún caso ser controlados para darle curvatura al mástil, y no podrán usarse crucetas.-

3.7.6.- Se admite el uso de un cabito desde el perno de amure al puño de amura de mayor y foque. No existe limitación de longitud para este elemento. Se autoriza el uso de Cunningham de mayor siempre que este fijo al palo.

3.7.7.- Preservando el estay fijo, se autoriza el uso de cunningham con cable en el gratil del foque. Este aparejo puede ser fijado a cubierta o casco.

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

3.8.- El timón

3.8.1.- El timón estará constituido por tres piezas principales: pala, caja de timón y caña. Las dimensiones de dichas piezas son las indicadas en la **FIGURA III** del ANEXO A.

3.8.2.- Podrá usarse un prolongador articulado de uso manual fijado en el extremo de la caña. Los cuales podrán ser de cualquier material así como la caña.

3.8.3.- 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.

3.8.4.- 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 o skeg 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.

3.8.5.- El peso del timón completo con excepción del prolongador será como mínimo de 7 kg. La pala y caja de timón serán de aleación de aluminio (cualquier tipo).

3.9.- Las velas

3.9.1.- Las velas deberán respetar las reglas y requerimiento de las instrucciones de medida de la A.A.C.N.P.

3.9.2.- Las velas 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 tipo Mylar o similar. Se prohíbe el uso de fibras poliamidas (Kevlar o fibras de carbono)

3.9.3.- El uso de materiales laminares no tejidos (tales como el Mylar) bajo cualquier aspecto o forma es prohibido.-

3.9.4.- La vela mayor deberá contar con garruchos que la unan a la guía del palo. No está permitida la relinga embutida.

3.9.5.- Las dimensiones de las velas podrán tener un máximo de:

VELA MAYOR:

Gratil	4.590 mm.-
Pujamen	2.450 mm.-
Baluma	5.200 mm.-

Distancias máximas de gratil a baluma medidas perpendicularmente al gratil en:

- Mitad del Gratil: 1.610 mm.-
- Cuarto Superior del Gratil: 1.050 mm.-

Flecha máxima en mitad del Pujamen: 240 mm.-

Podrá haber un máximo de tres bolsillos para Batten en la baluma de la vela mayor.-

En caso de que haya tres bolsillos se deberán colocar de modo tal que las líneas centrales no estarán a más de 100 mm. de los puntos en que se permita dividir en tres la longitud de la baluma.-

En caso de que se utilicen dos bolsillos, el bolsillo superior no deberá estar a una altura mayor de los tres cuarto de la longitud de la baluma, y el inferior no podrá estar por debajo de la mitad de la altura de la baluma de la vela.

En caso de haber un solo bolsillo no podrá estar a mayor altura que los tres cuartos de la longitud de la baluma de la vela.-

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

	<u>Para un bolsillo</u>	<u>Dos bolsillos</u>	<u>Tres bolsillos</u>
Superior	550 mm.-	550 mm.-	550 mm.-
Medio			1.000 mm.-
Superior		900 mm.-	900 mm.-

VELA FOQUE

Las dimensiones máximas serán las que se indican en la tabla I

Las distancias 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 mas de 25,4 mm medidos en forma perpendicular desde los bordes de la vela al centro del ollao correspondiente.

Las distancias entre gratil y baluma correspondientes al cuarto superior, medio y cuarto inferior de la vela serán medidas desde borde de gratil a borde de baluma.

Dichos puntos de medición serán obtenidos dividiendo la longitud de gratil y baluma en cuatro partes iguales.

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.

El uso de materiales no tejidos (tales como el Mylar) y materiales tejidos comercialmente no obtenibles están prohibidos, excepto en el foque donde podrá tener una ventana de material transparente de no más de 250mm de altura y 900mm de longitud y en la mayor una ventana de material transparente de no mas de 250mm de altura y 250mm de longitud.

TABLA 1

NOMBRE	REFERENCIA	MEDIDA	OBSERVACIONES
Pujamen	Puj	1650mm	Desde centros de ollaos, de puño de amura a escota
Baluma	Bal	3410mm	Desde centros de ollaos, de puño de escota a driza
Gratil	Gra	3550mm	Desde centros de ollaos, de puño de driza a amura
Ángulo Puño de Driza	δ	27° 19` 55,32``	Ángulo entre Gra y Bal
Ángulo Puño de Amura	β	71° 36` 17,23``	Ángulo entre Gra y Puj
Ángulo Puño de Escota	α	81° 03` 47,45``	Ángulo entre Bal y Puj
Cuarto Superior	Sup	465 mm	Desde borde a borde de vela
Medio	Med	877,5 mm	Desde borde a borde de vela
Cuarto Inferior	Inf	1290 mm	Desde borde a borde de vela
Flecha de Pujamen	Fle	3541 mm	Desde centro de ollaos de Driza a punto medio de curva de pujamen

3.9.6.- Las velas deberán portar las marcas de identificación de la regla 2.6. Cualquier marca de fábrica de la vela deberá estar dentro de una distancia de 385 mm. del puño de amura.-

3.9.7.- 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.

3.9.8.- 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.

3.10.- El Tangón

3.10.1.El tangón tendrá una longitud máxima de 2.000 mm

3.10.2.- Se permite el uso de aparejo “automático” para desplegar el tangón.

3.10.3.- En todos los casos de uso el tangón debe tener un punto de apoyo fijo al palo.

4.- TRIPULACIÓN

4.1.- La tripulación deberá ser de dos personas

4.2.- 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.-

4.3.- Solo un cambio de proel es permitido por Campeonato, según la Regla

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.

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

5.2.- No es permitido el uso de arnés y trapecio.-

5.3.- Indicadores de viento y “alcahuetes” son permitidos.-

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

5.5.- Los chalecos de peso están prohibidos.-

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 A.A.C.N.P. 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.

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:

6.4.1.- El Timonel y el tripulante deberán usar un equipo de flotabilidad personal adecuado siempre que lo exija la Comisión de Regatas. Trajes de neopreno y trajes secos no son equipo de flotabilidad personal.

6.4.2.- La embarcación deberá poseer y será verificado como parte de la medición del barco, los tres estancos 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 mas de 10 Cm de la línea de agua.

6.4.3.- 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 cinco litros.

(b) Un cabo de remolque o boza de una única pieza que deberá flotar, de diámetro no inferior de 10mm y de no menos de 8m de longitud, fijado de manera segura al caperol de proa.

6.4.4.- 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 10 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.

6.5.- Cronograma de Regatas

Para Campeonatos Nacionales se estipulará una cantidad mínima de siete (7) series a lo largo de tres días de competencia. Un mínimo de tres (3) pruebas son necesarias para que el Campeonato sea válido. Con 5 regatas corridas o mas existirá la posibilidad de descartar una o mas.

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 Barlo-Sota, 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 el orden de paso de los competidores en la primera marca del recorrido, y de ser posible destaque observadores en cada boya del mismo, incluyendo las marcas de la línea de salida.

6.6.- 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 o anular una prueba, debe primar el concepto de Seguridad ante todo.

6.7.- Puntuación

Se usará un sistema de Puntuación simple adoptado por la A.A.C.N.P. el cual adjudica la misma cantidad de puntos que las posiciones obtenidas tenga tal cual se detalla en el ANEXO D de este reglamento.

6.8.- 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

Está permitida la publicidad en el foque, en la mayor hasta 1.300 mm. arriba del pujámen, 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 además de la General: Master, Junior, Mixto y Femenino.-

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

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

9.- REGLAS ADICIONALES

9.1.- El timonel o Tripulante de la embarcación deberá ser miembro de la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LA CLASE NACIONAL PAMPERO

9.2.- Marcas en las velas

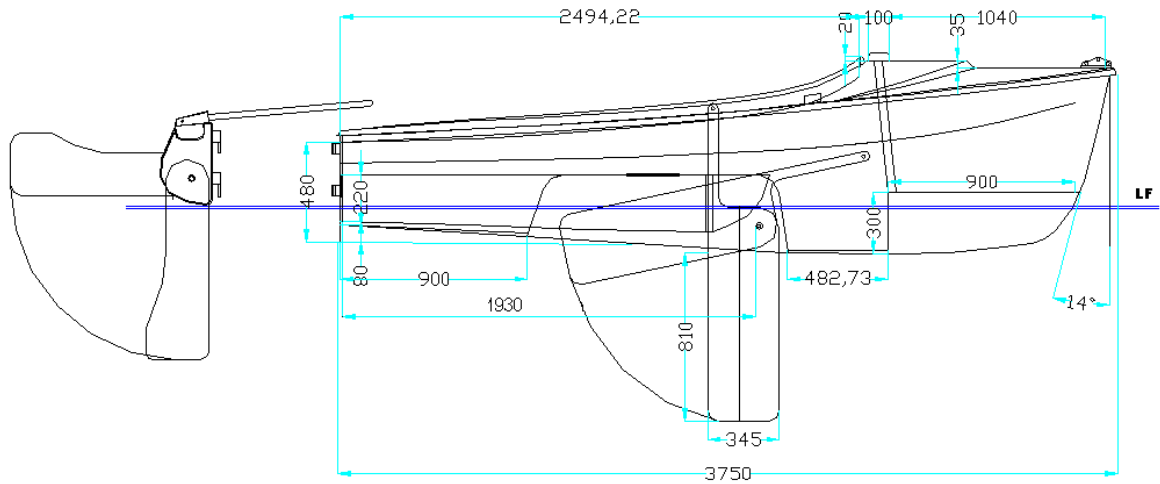
Las velas deberán llevar el emblema de la Clase o distintivo oficial de la P con la flecha y los números de vela correspondientes.

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 A.A.C.N.P. 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.

ANEXO A

Los siguientes son los planos oficiales de la clase:

Vista de casco en perfil



Vista de casco en planta

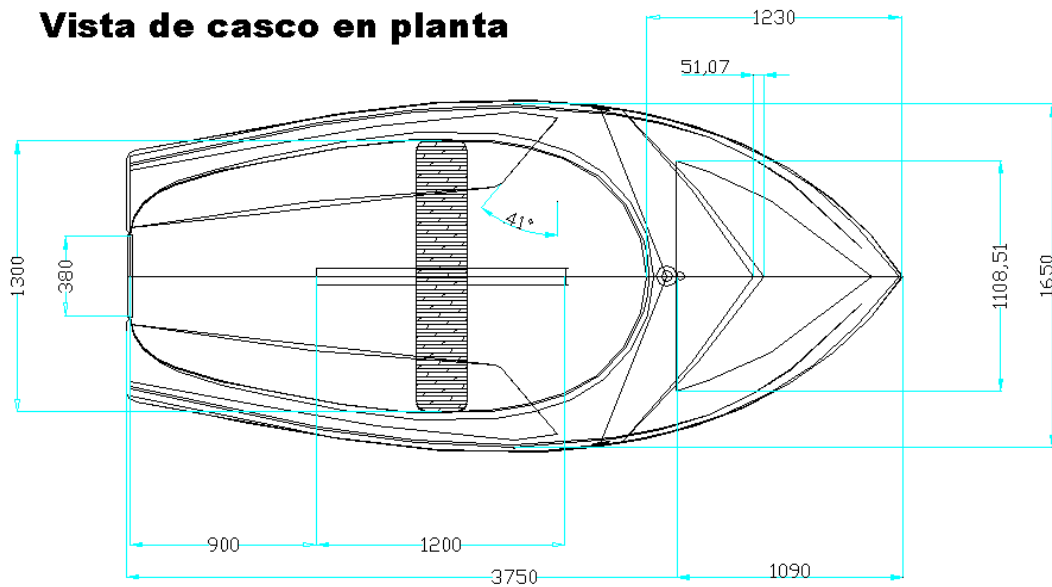


FIGURA I

Mastil y Botavara

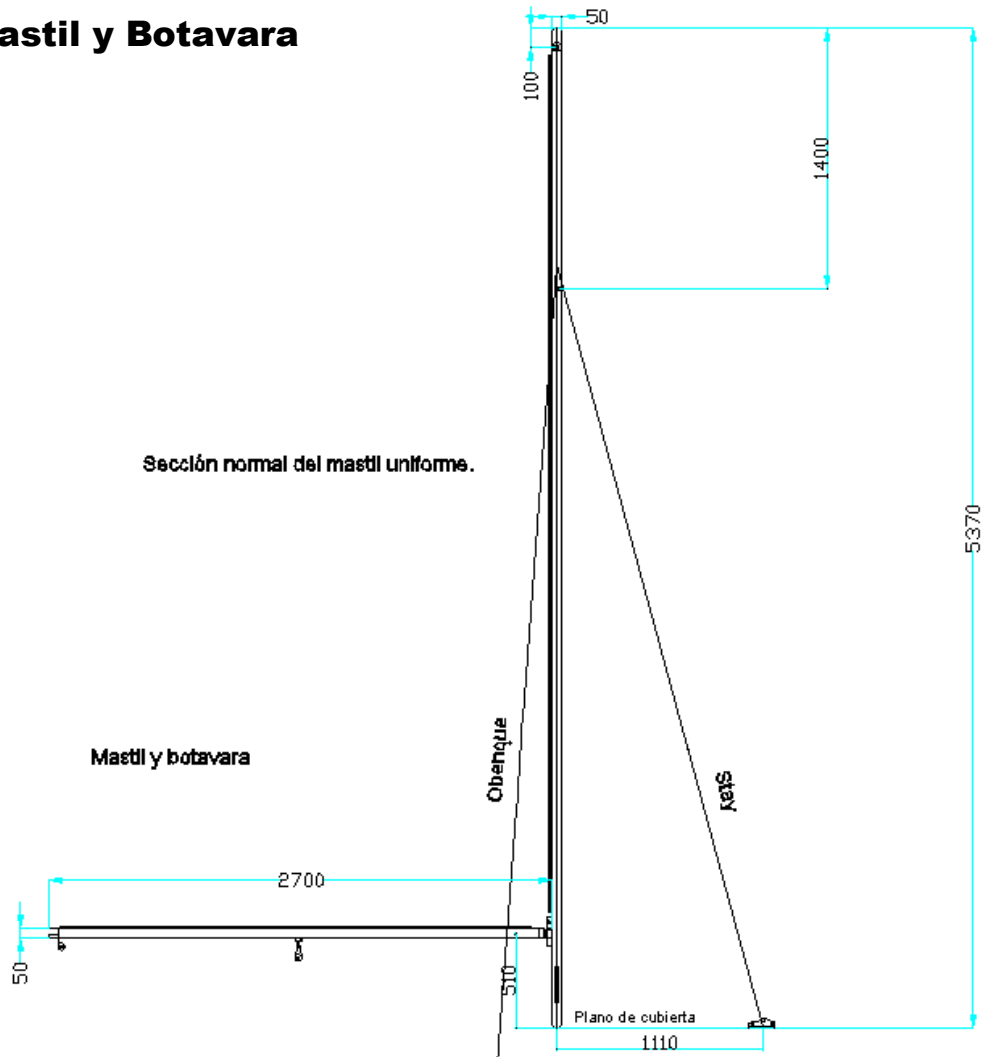
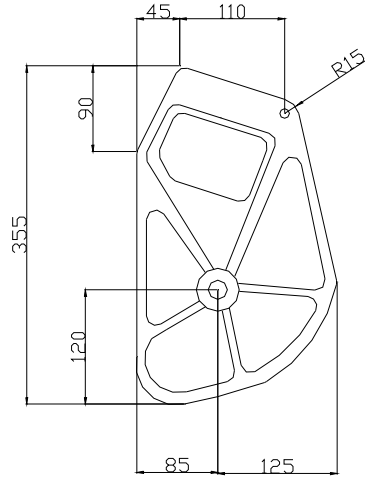
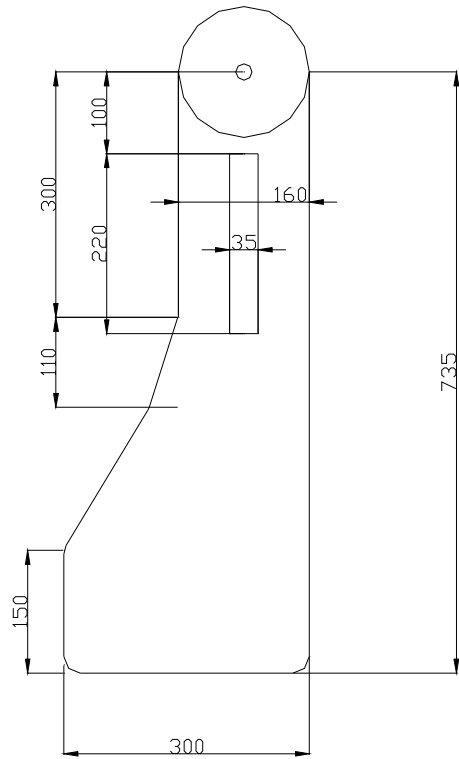


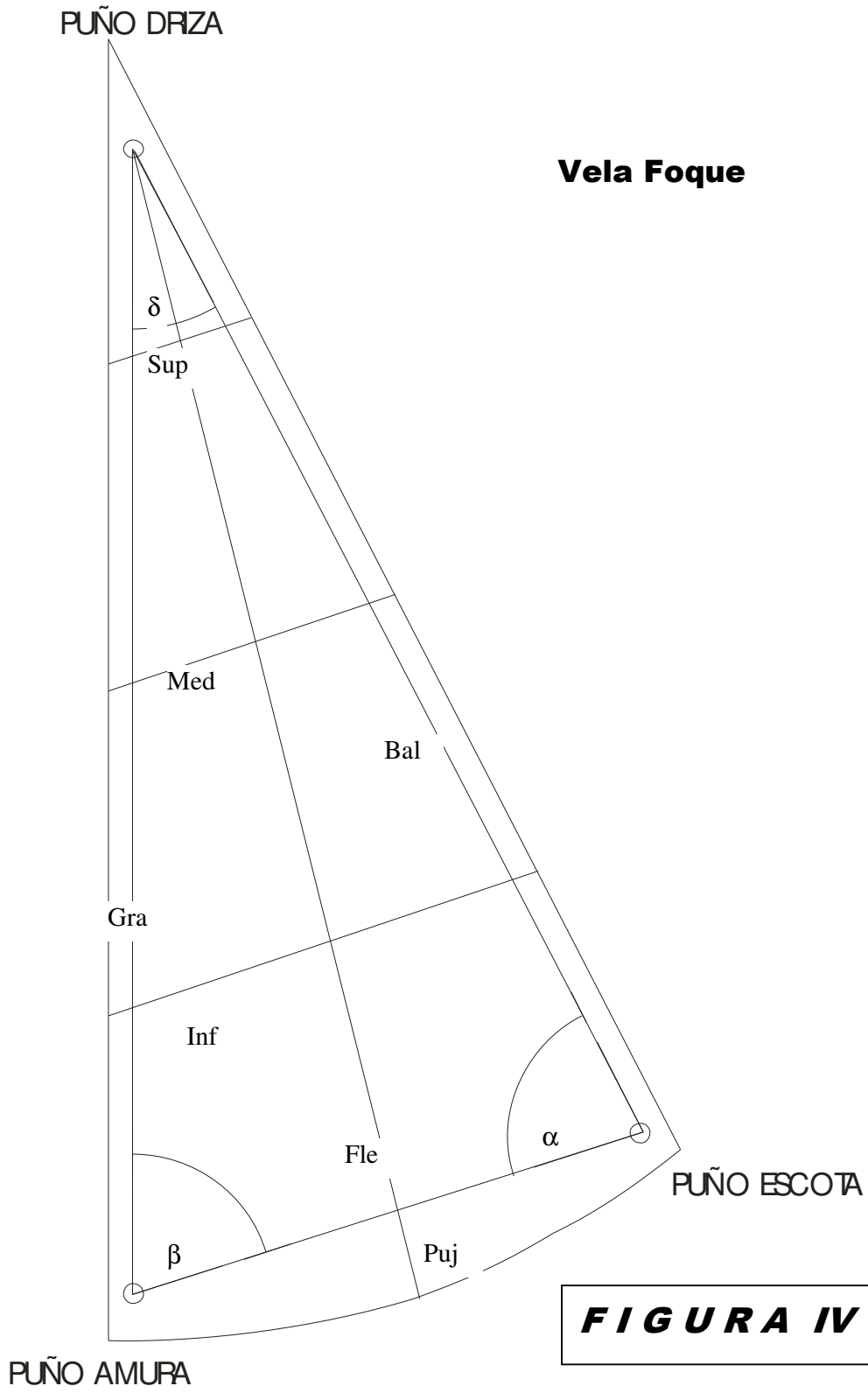
FIGURA II



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 (δ , α , β), aplico el Teorema del Coseno

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

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

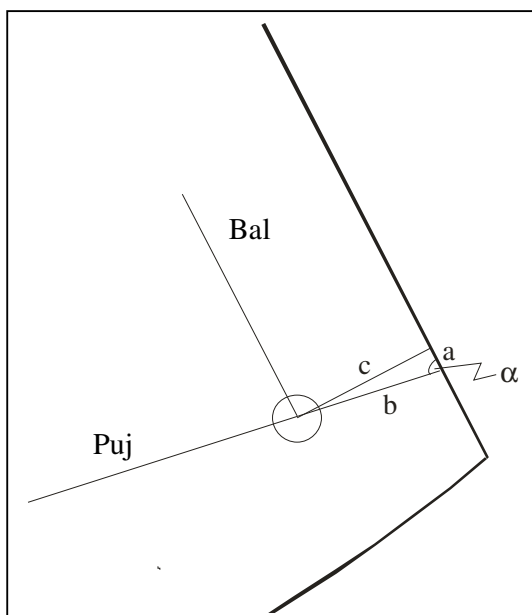
Análogamente puedo obtener los demás ángulos.

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:

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

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 Puj

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

α = ya está calculado anteriormente.

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

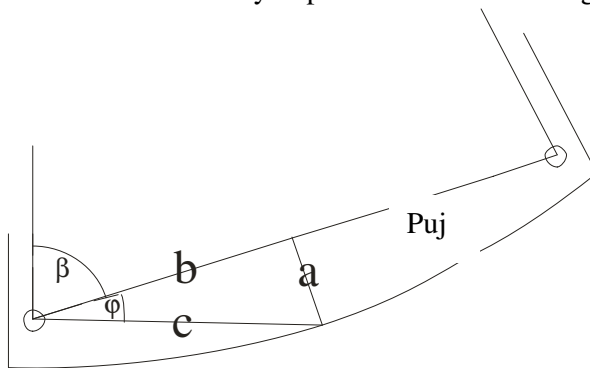
Análogamente puedo calcular lo que tengo que adicionar hacia el borde del gratil pero esta vez tengo que utilizar el ángulo β .

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

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:



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

$$b = \frac{P_{uj}}{2} = 825\text{mm}$$

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

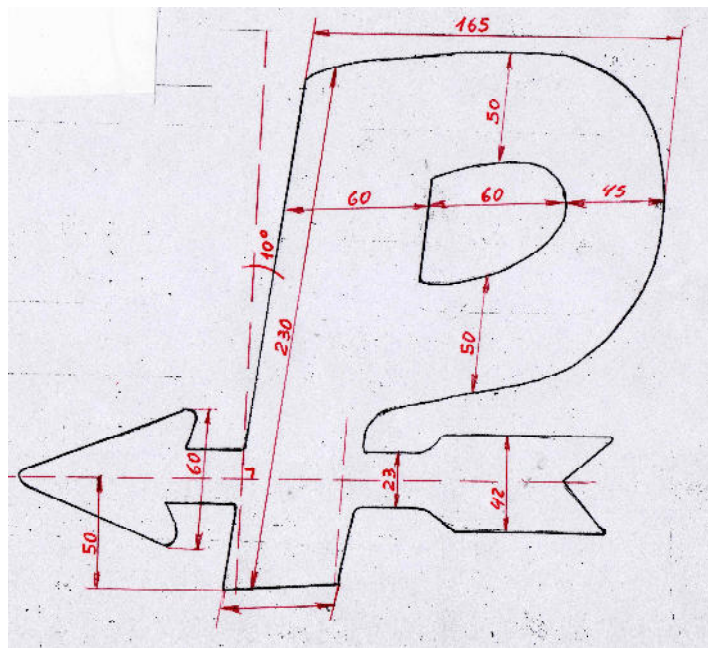
$$\varphi = \tan^{-1} * \frac{a}{b} = 10^\circ 58' 32,36''$$

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 β y φ podemos calcular:

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

FIN

ANEXO C
INSIGNIA OFICIAL DE LA CLASE PAMPERO Y SUS MEDIDAS



ANEXO D

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 DE LOS CAMPEONATOS ARGENTINOS****ASOCIACION ARGENTINA DE LA CLASE NACIONAL P
LOS CAMPEONATOS ARGENTINOS DE PAMPEL**

AÑO	CLUB	SEDE	CAMPEON
1986	Tucumán Yacht Club	Lago El Cadillal - Tucumán	Daniel Sanchez - Rodolfo Aguilar - "Nada"
1987	Yacht Club San Juan	Dique de Ullúm - San Juan	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Soleado"
1988	Club Náutico de Sgo del Estero Club Náutico S: Martín de Los	Embalse Río Hondo - Sgo. Del Estero	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Soleado"
1989	Andes Universidad Nacional de Mar del	Lago Lácar - Neuquén	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Soleado"
1990	Plata	Mar del Plata - Buenos Aires	Gustavo Tenreiro - Carlos Martinez - "Malibu"
1991	Club Náutico Jujuy	Dique Las Maderas - Jujuy	Enrique Tóffoli -
1992	Club Náutico Ullúm	Dique de Ullúm - San Juan	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Soleado"
1994	Club de Regatas Güemes	Lago de Campo Alegre - Salta	Luis Rossi - Carcano - "Que le pongo"
1996	Club Náutico de Sgo del Estero Universidad Nacional de Mar del	Embalse Río Hondo - Sgo. Del Estero	
1997	Plata	Mar del Plata - Buenos Aires	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Soleado"
1998	Club Náutico Ullúm	Dique de Ullúm - San Juan	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Soleado"
1999	Club de Regatas Güemes	Lago de Campo Alegre - Salta	Fernando Casadei - Antonio Prado - "Black Cat"
2000	Club Náutico Bariloche	Lago Nahuel Huapi - Río Negro	Gabriel Medley - Juan P. Medley - "Efeta"
2001	Tucumán Yacht Club	Lago El Cadillal - Tucumán	Luis Quiroga - Mario Del Bono - "Black Cat"
2002	Club Náutico San Antonio Oeste	Las Grutas - Río Negro	Pablo Nazario - Alvaro Castiglione - "Huayra"
2003	Club Náutico de Sgo del Estero	Embalse Río Hondo - Sgo. Del Estero	Sebastián Casadei - Waldo Esper - "Perfectirijillo"
2004	Club Náutico Chascomús	Laguna de Chascomús-Buenos Aires	Sebastián Casadei - Waldo Esper - "Perfectirijillo"
2005	Club Náutico Bariloche	Lago Nahuel Huapi - Río Negro	Sebastián Casadei - Waldo Esper - "Perfectirijillo"
2006	Club Regatas Guemes	Lago de Campo Alegre - Salta	Daniel Courtade - Alejandra Courtade - Sunrise Sebastián Casadei - Waldo Esper - "Color Esperanza"
2007	Agrupación Universitaria de Náutica	Mar del Plata - Buenos Aires	"
2008	Club de Regatas Bariloche	Lago Nahuel Huapi - Río Negro	Daniel Courtade - Marcelo Courtade - Sun Rise Sebastián Casadei - Fernando Casadei - "Perfectirijillo"
2009	Tucumán Yacht Club	Dique La Angostura - Tucumán	Nicolas Cuerdo - Javier Grigioni - "Ast. Cuerdoarcos
2010	Yacht Club Rosario	Laguna del Saco - Río Paraná - Rosario	1"