



Guía Pampero

ÍNDICE

Un poco de historia y Ficha Técnica.....	2
Partes de nuestro barco: Casco.....	3
Jarcias Fijas y de Labor.....	4
Velas.....	6
Paso a paso de como se debe armar nuestro barco Pampero.....	7
Nuestro barco armado.....	8
Rumbos.....	9
Orzar y Derivar.....	10
Virar y Trasluchar.....	11
Nudos.....	12



PAMPERO

Un poco de historia: La Clase Pampero nació, a fines de los años 1970, como parte de un programa del Servicio Náutico Deportivo de la Armada Argentina, que bajo el lema "El Mar nos Une", realizó una serie de Cursos de Iniciación a la Vela en todo el territorio argentino, entregando estas embarcaciones en comodato, el que se transformó en donación luego de 1983.

Ficha Técnica: El **Pampero** es una clase de veleros ligera

Clase Pampero

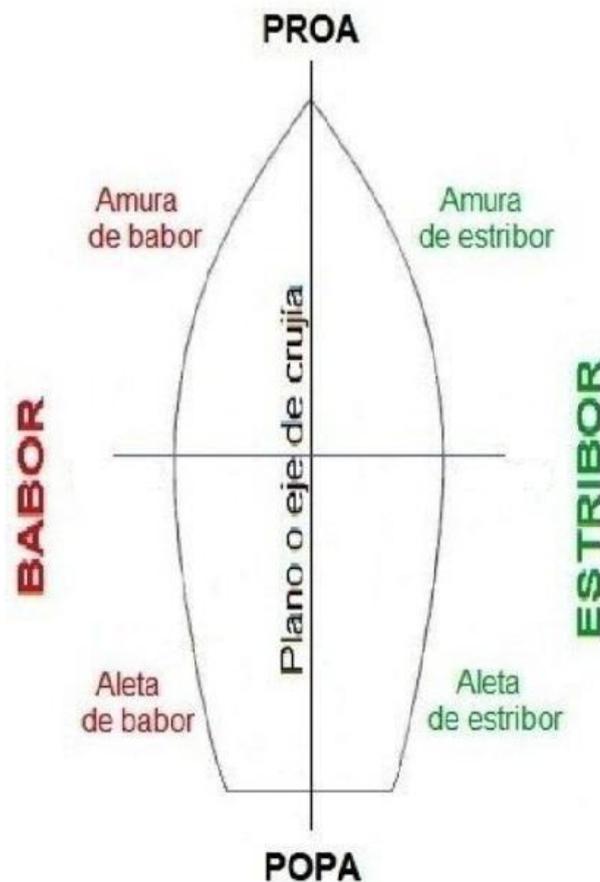


Número de tripulantes	2
Eslora	3,75 m
Calado s/c orza rebatible	0,15/0,80 m
Manga	1,75 m
Puntal	0,70 m
Peso	145 kg
Superficie Vélica Total	8,55 m ² ^[1]

Partes de nuestro barco

Casco: como bien indica la imagen la proa hace referencia a la parte delantera de la embarcación y la Popa es la parte trasera del barco. El casco está dividido longitudinalmente por una línea media llamada línea de crujía que divide en dos la embarcación, la banda izquierda denominada babor y la banda derecha denominada estribor mirando de popa a proa. A la vez tenemos una línea transversal que nos divide el casco en amuras de babor y de estribor y la parte posterior en aleta de babor y aleta de estribor.

La orza es una pieza habitualmente retráctil que está situada debajo del casco y el timón es lo que le da dirección a nuestro barco.



Jarcia Fija y de Labor

La jarcia firme: está formada por los cables "fijos" que sirven para sostener el palo y resistir los esfuerzos provocados por el viento sobre las velas.

Obenques: Son los cables que sujetan el mástil lateralmente. Se afirman a los costados

Mástil: Es el palo vertical en un velero que sirve para sujetar las velas

Botavara: Es un palo o percha horizontal que unido al mástil sirve para sujetar y orientar la vela mayor.

Stay de proa: es un cable de acero que se utiliza para sujetar el mástil impidiendo que caiga hacia proa o popa. Forman parte de la jarcia firme de la embarcación donde se colocan los garruchos de nuestro foque.

La jarcia de labor: es la parte móvil del aparejo, la que como su nombre lo indica sirve para realizar las maniobras.

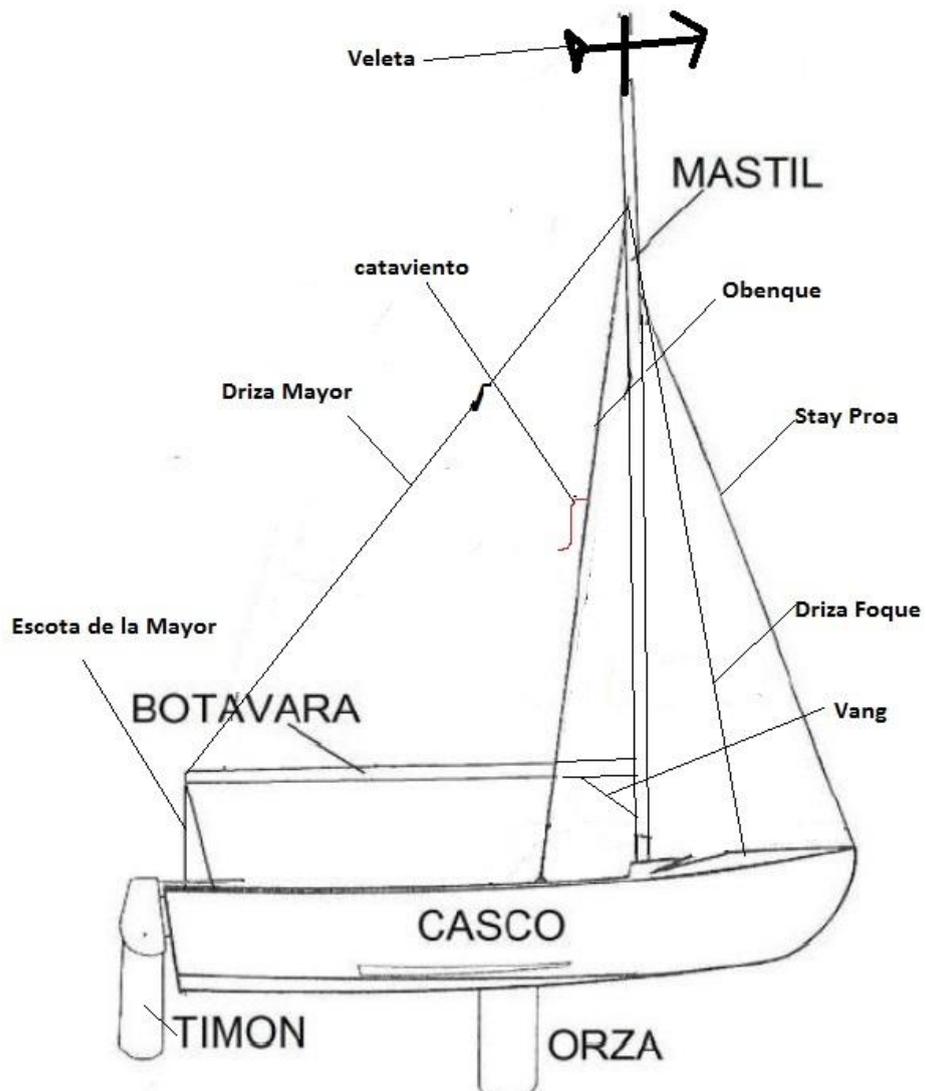
Drizas: Cabos que se utilizan para izar las velas.

Escota de la Mayor: son cabos que lo encontramos en en la botavara para orientar y manejar la vela Mayor.

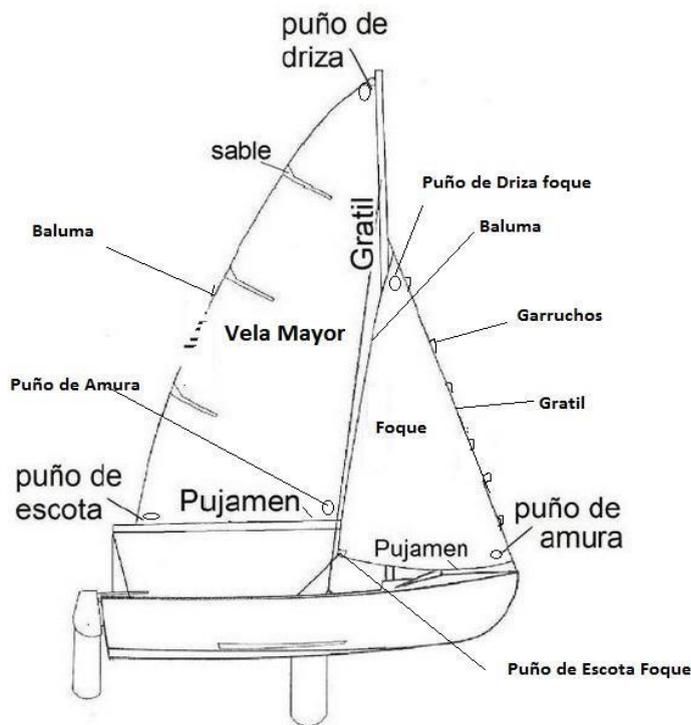
Vang: Cabo que sujeta desde la base del mástil a la botavara para impedir que se levante.

Cataviento: los tenemos situados en nuestros obenques y estos nos permiten observar la dirección de nuestro viento aparente.

Antes de armar nuestro velero lo encontramos de esta manera.



Velas: el Pampero cuenta con dos velas llamadas foque que es la más chica y la que se encuentra en proa y luego tenemos la vela más grande denominada Mayor. Todos los lados de las velas tienen su nombre así como sus ángulos a continuación se mostrará un dibujo ilustrándolas.



Puño de driza: Es el vértice superior de las velas utilizado para hacer firme la driza.

Puño de amura: En la vela mayor va fijado a la parte baja del mástil y en el foque va unido a la proa del barco donde se encuentra el Stay de proa

Puño de escota: Es el vértice inferior más a popa de la vela, donde van afirmada la escota en el caso del foque y a la parte posterior de la botavara en la vela mayor.

Grátil: El grátil es el lado de la vela que va unido y sujeto al mástil en el caso de la vela mayor y al stay de proa en el caso del foque.

Baluma: Es el lado posterior de la vela, va desde el puño de driza al puño de escota siendo el lado más largo de las velas.

Pujamen: es el borde interior de las velas tanto de la Mayo que va contra la botavara como la del foque.

Garruchos: En el foque se encuentran del lado del gratil y van agarrados al stay de proa y en la vela Mayor los encontramos en el gratil y van agarrados al mástil y en el pujamen que van agarrados a la botavara.

Sables: Son varillas de madera o plástico insertadas dentro de la vela en los bolsillos que lleva en la baluma , dando forma al perfil de la vela y manteniendo el alunamiento de ésta.

Paso a paso de como se debe armar nuestra barco clase Pampero (Petrel)

- Sacar la cápita que lo cubre y dejarla en un lugar seguro y donde no estorbe.
- Tomar del contenedor los remos, el timón y la bolsa con las velas.
- Colocarse un chaleco.

- Bajar la embarcación a la playa cuidando de que nuestro barco no vaya tocando el suelo.
- Observar de donde viene el viento para posicionar el Pampero Proa al viento así poder comenzar a colocar nuestras velas (es muy importante que cuando armamos y desarmamos el barco siempre se encuentra con la proa hacia el viento).
- Poner el tapón del lado de afuera
- Lo primero que vamos a colocar es el foque: desplegamos la vela, colocando primero el puño de amura para luego colocar la Driza en el Puño de Driza haciendo un as de guía en ella (muy importante nunca soltar la driza ya que si se nos va luego tenemos que bajar el mástil, tarea extremadamente complicada) sin izar el foque empezamos a colocar los garruchos al stay de proa.

El Puño de escota donde ya tenemos colocadas las escotas las pasamos por dentro de los obenques luego por el puente y hacemos los topes en las escotas, puede ser un ocho doble para que estas no se salgan (no izamos hasta el momento de salir)

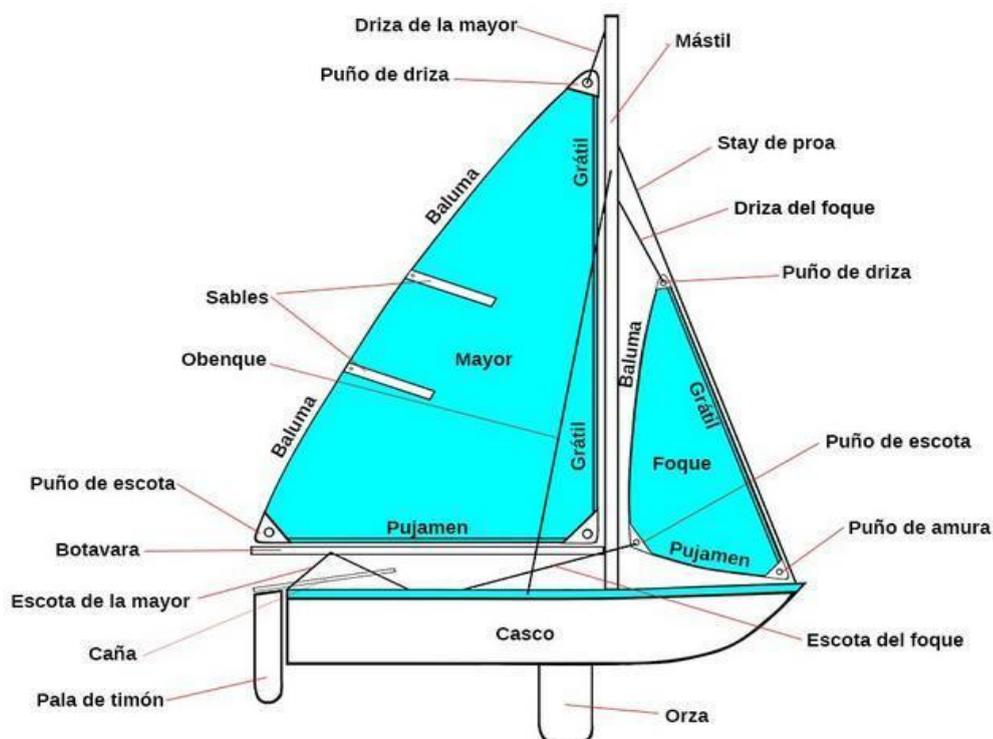
- Lo segundo que colocamos es la mayor: primero la desplegamos (sin abrirla toda) y la colocamos en su correcta posición, quedando el puño de escota hacia popa para ir colocando los garruchos en la botavara desde el puño de amura hacia el puño de escota. Una vez todo colocado hacemos firme en el puño de amura que se encuentra en el mástil para luego hacer firme en el puño de escota con un llano.

Luego sacamos la driza de la mayor (nuevamente cuidando de no soltarla) que se encuentra en la botavara contra la popa y le hacemos un as de guía en el puño de driza (tarea en lo posible que se realice de a dos mientras uno saca la driza el otro sostiene la botavara para que no caiga).

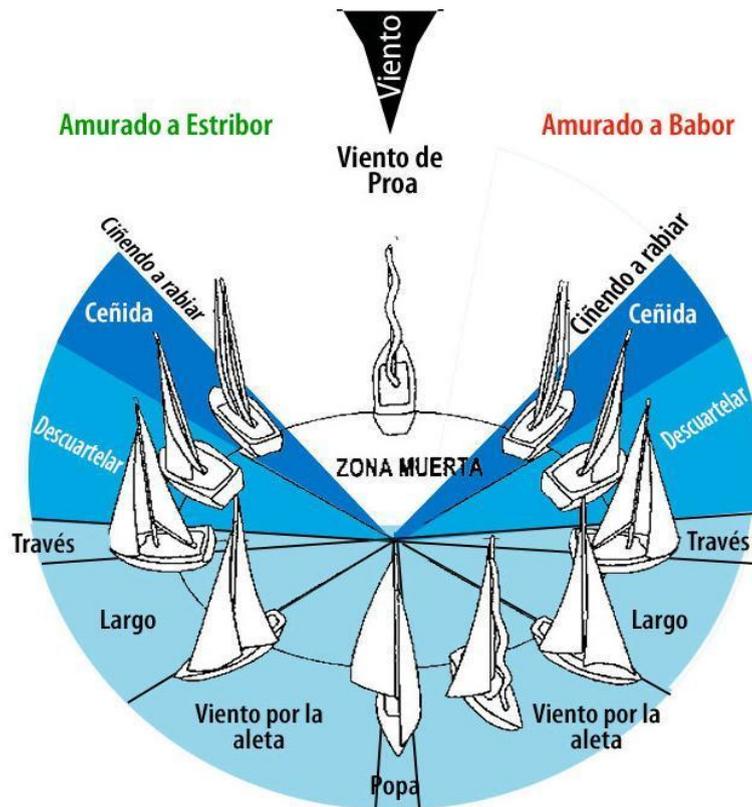
- Colocar los Sables de la vela
Entre dos se empieza a colocar los garruchos del mástil comenzando por el que se encuentra más próximo al puño de Driza (no izamos hasta la salida). Nudo de tope en la escota de la mayor si es que aún no se hizo puede ser un ocho simple.
- Colocamos el timón y le pasamos el cabito de seguridad.
- Ahora si ya se encuentra listo para poder ir al agua, izamos nuestras velas y lo entramos proa al viento
- Elementos de seguridad: achicador, ancla con su fondeo amarrada a la embarcación, elemento de flotación torpedo y/o circular.

Ya conocidas todas las partes de nuestro barco una vez armado lo encontramos de esta forma

Cuando hablamos de conjunto de aparejo y cabos de una embarcación nos estamos refiriendo al conjunto de velas, jarcias fijas, de labor y palos de un velero.



Diferentes tipos de rumbos y como deben de ir las velas en cada uno de ello



Rumbo: es el ángulo formado por la **línea de crujía del barco y el viento**

Ceñida: son los rumbos que podemos navegar más cerca del viento (a unos 45°). Las velas irán bien cazadas quedando la botavara casi paralela a la línea de crujía. Para este tipo de rumbo la orza debe de ir abajo

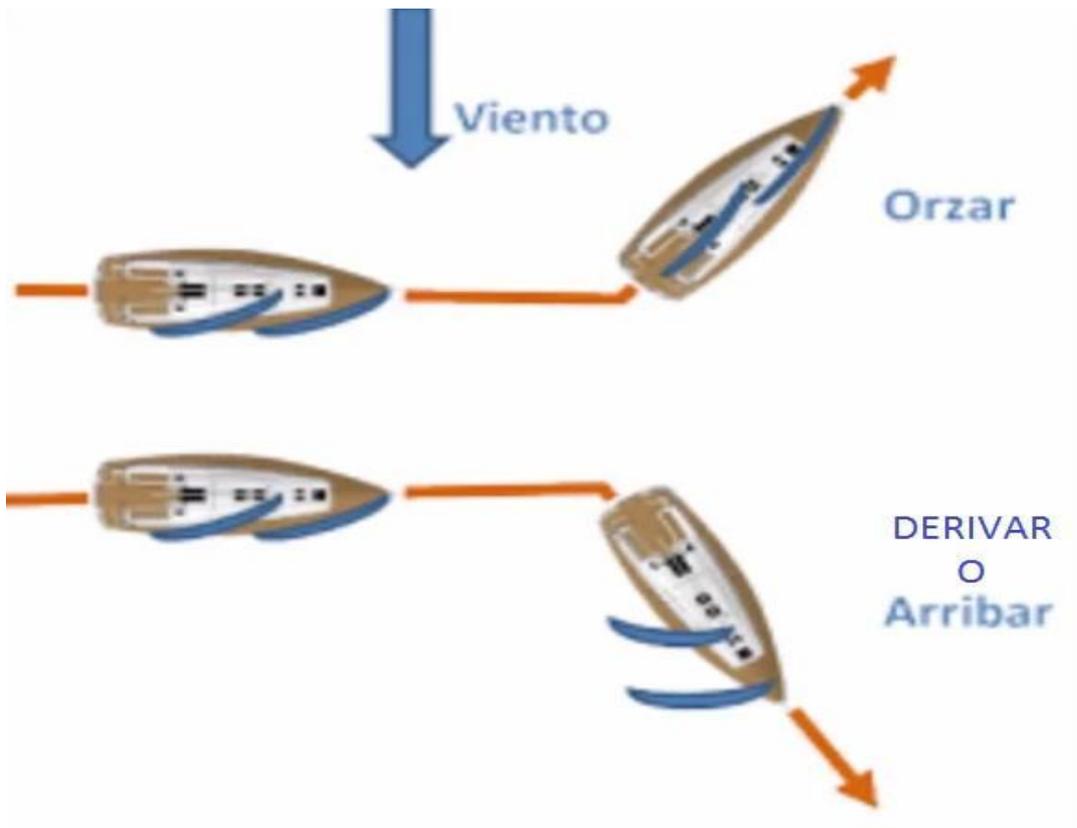
Través: a 90° con respecto al viento y la línea de crujía. Son rumbos muy seguros para navegar. Las velas en este caso irán más abiertas que en ceñida y la orza puede ir ¼ levantada.

Aleta: cuando el viento le da en el costado (aleta) posterior del barco. Las velas van más abiertas que en el través y la orza levantada.

Popa: cuando el barco recibe el viento por la popa o por detrás . Estos son rumbos donde el barco se encuentra muy inestable ya que la orza se encuentra arriba y podemos generar una trasluchada involuntaria. Las velas irán lo más abiertas posibles.

Orzar y Derivar

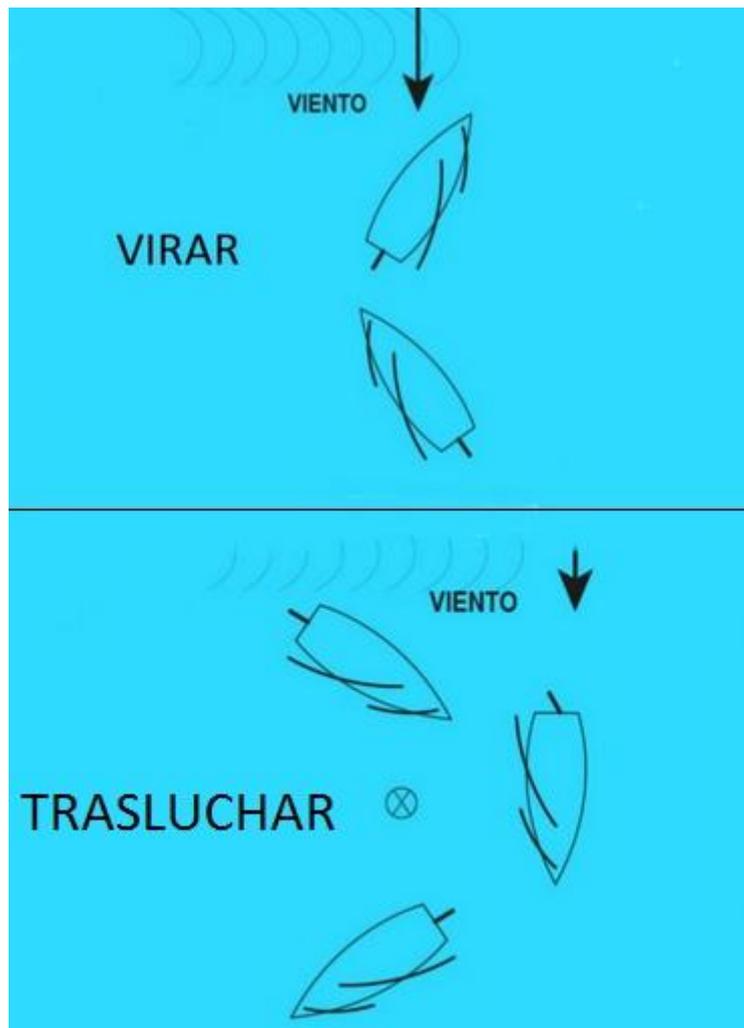
Cuando hablamos de timón a la vela nos estamos refiriendo a **Orzar**, llevar la proa hacia el viento y cuando decimos timón hacia ti nos estamos refiriendo a **Derivar** o arribar (cualquiera de los dos términos son válidos) y esto significa que la proa del barco se aleja del viento.



<https://www.youtube.com/watch?v=VSO3rKIfD8g> (video de Orzada y Derivada)

IMPORTANTE: Tanto cuando estamos Orzando o Derivando no significa que nos vayamos a cambiar de banda. Nos cambiamos de banda cuando **viramos** (pasar la proa por el viento) o cuando **Trasluchamos** (pasar la popa por el viento) y la botavara cambia de lugar (de banda) y nosotros también.

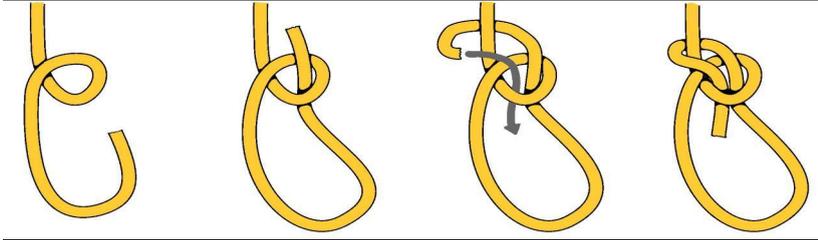
<https://www.youtube.com/watch?v=N5Fli8BWHuk> (video de Virada y Trasluchada)



NUDOS

Los nudos más importantes que vamos a utilizar son los siguientes:

As de guía: es un nudo de fijación



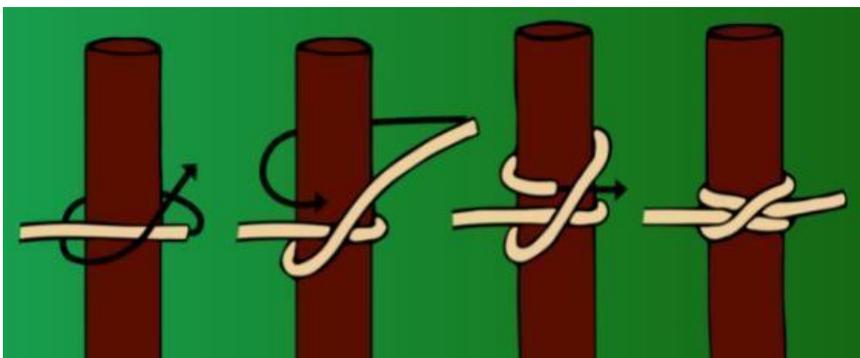
<https://www.youtube.com/watch?v=yLxisOKD2ho>

Llano: sirve para atar dos cabos de la misma mena (grosor)



<https://www.youtube.com/watch?v=ggJlaZa6mHc>

Ballestrinque: Se utiliza para sujetar un cabo a un poste o mástil, habitualmente como amarre rápido o cuando el cabo está sometido a una tensión constante, ya que el ballestrinque puede aflojarse si cede dicha tensión



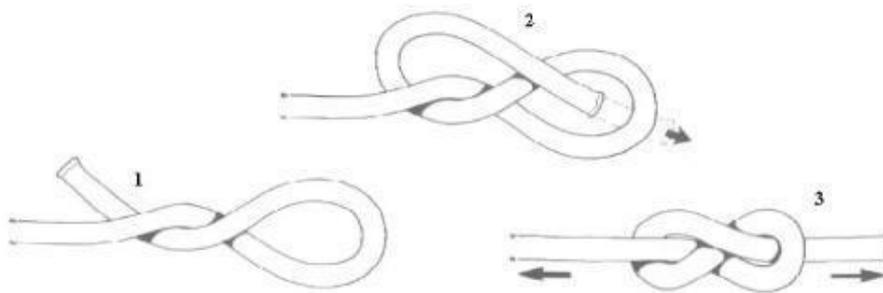
<https://www.youtube.com/watch?v=qf8aQH8HRck>

Vuelta de cornamusa: La cornamusa es una pieza en forma de T hecha de hierro, acero inoxidable, madera o plástico. Se utiliza para afirmar o amarrar cabos más bien ligeros. Las cornamusas están sujetas a cubierta, al mástil, etc



https://www.youtube.com/watch?v=ZFAy_vhgVOY

Ocho: lo utilizamos como nudo de tope.



<https://www.youtube.com/watch?v=IUBsyGRf4pM>

