



# PAMPERO

Construit dans nos chantiers de la Rochelle, à côté du SUPER MISTRAL SPORT. La spécialisation de notre personnel, l'équipement moderne de nos ateliers et la fabrication en série sur moule nous permettent de vous offrir le PAMPERO en construction de classe pour le prix d'une construction courante.

PRIX : Barre en main, sans voile .....  
Voilure tergal .....



Conditions de vente : 30 % à la commande, le solde à la mise à disposition.

Vente à crédit : 25 % à la commande, le solde en 6 à 18 mois par un organisme spécialisé.



Le succès remporté par le PAMPERO nous entraîne pour la saison à allonger nos délais et à limiter le nombre des commandes. Pour votre satisfaction, faites-nous connaître au plus tôt votre intention d'acquiescer un PAMPERO.

Son architecte et promoteur Henri Amel se tient à votre disposition pour répondre à toutes vos questions, vous présenter et vous faire essayer le PAMPERO.

**PAMPERO**  
DE HENRI AMEL

RENSEIGNEMENTS ET DISTRIBUTION

**A**teliers  
**R**ochelais de  
**P**olyester  
LA ROCHELLE



# PAMPERO

DE HENRI AMEL

Le PAMPERO maintenant construit en série selon des techniques éprouvées avec des équipements modernes a été l'objet d'une longue et minutieuse étude sur plan, sur maquette, sur le modèle et le prototype. Chaque détail des matériaux de base de la construction, des aménagements et de l'équipement a été soigneusement mis au point. La première série livrée a largement confirmé les résultats du prototype, tant en croisière qu'en compétition. Les journalistes spécialisés ont effectué et publié des essais du PAMPERO dont l'excellente réputation n'est plus à faire.

PAMPERO est la vraie solution des problèmes complexes propres à la petite croisière, ainsi qu'à la course-croisière.

Doté d'excellentes qualités marines, qui en font un voilier, toujours équilibré et montant bien au vent, jamais dangereux, toujours facile à manœuvrer, même dans les coups de vent, grâce à son grément moderne, sa petite grand-voile et ses grands focs, PAMPERO est un véritable petit cruiser de mer, à bord duquel trois équipiers passeront d'agréables vacances ils auront les joies sportives du voilier de course, le confort et la sécurité du bateau de croisière.

Léger, mais très robuste, PAMPERO est construit en stratifié de polyester, tissu de verre à haute résistance. Ses ferrures et ses câbles sont en acier inoxydable, son mât et sa bôme en alliage léger protégé par oxydation anodique, ses aménagements en contreplaqué acajou hydro, vernis au polyester. Ses couchettes (relevables) sont en tissu élastique à enduction marine. Son pont, ses bancs, ses planchers, son cockpit étanche et auto-vidéur sont anti-dérapants. PAMPERO se lave entièrement, à l'extérieur et à l'intérieur ; son entretien est donc des plus simples. Son aileron en stratifié, lesté plomb, se démonte sans effort. Son mât est à bascule et son gouvernail amovible de la façon la plus commode. Un emplacement sur le tableau reçoit un moteur hors-bord de 3 à 5 CV, basculable en marche, qui se range après usage dans un grand coffre à bord du cockpit. Le moteur à poste étant dans l'axe du bateau, son fonctionnement et l'immersion de son hélice ne sont pas sensiblement contrariés par la gîte en navigation mixte avec les voiles. Par rotation, on a une marche arrière efficace et des corrections latérales, allant à 45°, précieuses dans les manœuvres portuaires.

Le moteur dans la position relevée permet une correcte navigation sous voiles, l'hélice se trouvant au-dessus de l'eau.

Les plaisirs du soleil n'ont pas été oubliés. Les bancs de cockpit du PAMPERO sont larges et confortables, la plage avant est vaste et les passavants sont largement dimensionnés. D'un extérieur élégant et racé, l'intérieur du PAMPERO est vaste, très clair et largement aéré. Son grand capot de roof est coulissant, le capot avant mobile et translucide. Pratiquement inchangé en raison de ses formes et de son lest généreux, porté bas, PAMPERO devient rigoureusement insubmersible par adjonction de mousse de polyuréthane expansé.

Certaines commodités de manœuvre sont très appréciées, telles que la possibilité d'accéder au mât et au foc debout dans le trou d'homme avant, où l'on est bien maintenu, tout en étant à l'aise, et le rangement du mouillage dans le puits spécial accessible du pont, supprimant toutes les manipulations, aussi dangereuses pour l'équipier que pour le bateau. Debout dans la descente, bien calé dans l'ouverture du capot coulissant, on accède aisément au mât, ce qui permet ainsi de hisser la voile ou de l'amener et de prendre des ris ou des tours de rouleur.

PAMPERO est agréablement manœuvré par deux équipiers, mais, grâce à ses commodités particulières, la navigation en solitaire ne présente pas de difficulté.

Il faut noter que le palan d'écoute de grand-voile, muni de poulie double avec taquet coinçeur, coulisse sur un rail en inox qui traverse le cockpit. On peut ainsi border dans l'axe ou sous le vent, et au port, amener la bôme complètement à tribord, dégager le cockpit et la descente où l'on aura la hauteur libre.

La barre du PAMPERO est relevable. Elle permet donc, si besoin est, de barrer debout et, à l'arrêt, elle dégage entièrement le cockpit. 3 modèles de balcon rigide en tube d'acier inoxydable permettent de compléter utilement l'équipement du PAMPERO. Le petit balcon est



du type classique, le moyen vient jusqu'aux haubans, le grand jusqu'à l'arrière du roof. Un petit balcon arrière peut également être placé sur le PAMPERO, un câble avec filière reliant ce dernier au grand balcon.

Pour assurer un agréable séjour dans la cabine, aussi bien en plein soleil que par temps froid et humide, PAMPERO peut recevoir d'origine une isolation thermique du roof et du pont, supprimant du même coup toute condensation, tandis qu'un type de hublot coulissant, QUI NE FAIT PAS D'EAU, permet d'aérer largement la cabine.

PAMPERO vous est présenté avec son aileron lesté, démontable qui lui donne les meilleures qualités marines, tout en permettant un échouage très correct et d'aplomb avec deux béquilles. PAMPERO peut aussi être construit en dériveur lesté. Son tirant d'eau dérive haute sera alors de 0,60 m et dérive basse de 1,15 m. Il sera alors moins raide à la voile et son lest n'est démontable que d'un seul bloc.

Une troisième formule, c'est-à-dire à 2 quilles, est possible pour le PAMPERO lui donnant de remarquables qualités d'échouage au détriment de ses qualités de voilier et de sa vitesse qui se trouve diminuée en même temps que sa raideur à la voile.

**Aménagements** en partant de l'avant :

Un puits aux chaînes étanche et autovideur reçoit le mouillage complet. On y accède du pont par un capot mobile. Ce puits est traversé par la ventilation avant, à qui il sert de décanteur.

Dans la cabine, on trouve à tribord sous le roof une grande cou-

chette. 3 étagères sont placées au-dessus en abord. Une cloison sur toute la hauteur sépare cette couchette de la deuxième couchette, placée sous le deck, avec étagères en abord. Le pied de cette deuxième couchette s'engage sous le banc du cockpit. Une cloison étanche la sépare du coffre qui la prolonge sur l'arrière. Ce coffre est accessible du cockpit par un panneau mobile. A babord sous le pont, une soute. Sous le roof et partie sous le deck, une troisième grande couchette avec 4 étagères placées au-dessus en abord. Les 3 couchettes en tissu élastique sont relevables, formant coffre dessous, soit au total 6 m de coffre. Un coffre avec couvercle relie les couchettes avant au pied. A la tête sur l'arrière, on trouve un placard de rangement, prévu pour recevoir le butagaz oscillant. Sur l'arrière de ce meuble, accessible du cockpit par un panneau mobile, est aménagé une grande glacière isolée thermiquement, qui est suivie sur l'arrière par un vaste coffre destiné au moteur hors-bord au repos. Dans l'axe, on trouve sous la descente un placard et dans le cockpit un évier avec vidange. Un emplacement est libre dans le cockpit sous le pontage arrière.

Les planchers de cabine sont mobiles et revêtus de tissu spécial anti-dérapant.

Un grand emplacement de rangement est disponible sous le cockpit et recevra gaffe, tangon, avirons, etc.

Une table mobile et pliante, qui prend place dans l'axe sous le deck, se range également sous le cockpit.



# PAMPERO

ARCHITECTE : H. AMEL

## Caractéristiques :

Longueur hors-tout	5,74 m
Longueur flottaison	5,00 m
Largeur hors-tout	2,00 m
Largeur flottaison	1,63 m
Tirant d'eau	1,00 m
Tirant d'air	7,70 m
Franc-bord avant	0,80 m
Franc-bord arrière	0,47 m
Surface de voile de près	14,30 m <sup>2</sup>
Surface de voile maximum	18,70 m <sup>2</sup>
Grand' voile	7,70 m <sup>2</sup>
Foc de Gênes	11,00 m <sup>2</sup>
Foc N° 1	6,60 m <sup>2</sup>
Foc N° 2	4,10 m <sup>2</sup>
Tourmentin	2,00 m <sup>2</sup>
Spinnaker	24 m <sup>2</sup>
Poids équipé, sans aileron	350 kg
Aileron lesté	230 kg
Poids total à vide	580 kg
Déplacement en charge	820 kg
Moteur hors-bord	3 à 5 CV



# **P** la solution des vacances en petite croisière

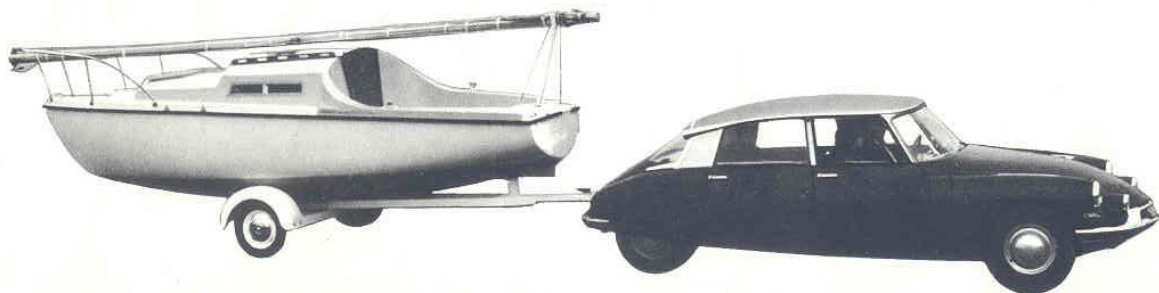
**FIN VOILIER RAPIDE ● TRÈS MARIN ●  
CONFORTABLE ● DE MANŒUVRE FACILE  
● ÉLÉGAN ET RACÉ ● BRILLANT EN  
COURSE ● D'UN ENTRETIEN MINIME**



PAMPERO MONTE BIEN A LA LAME

PAMPERO EST AUSSI TRÈS FACILEMENT  
(500 Kg REMORQUE COMPRISE) **TRANSPORTABLE**

VOTRE PAMPERO VOUS ACCOMPAGNERA PARTOUT POUR VOS VACANCES ET, L'HIVER, SERA GARÉ COMME UNE VOITURE



Le faible poids du PAMPERO, remorque comprise, ses dimensions hors-tout et le fait important qu'il est porté très bas sur son châssis, font du remorquage du PAMPERO une chose facile, même pour une voiture de petite puissance. Par ailleurs, muni de ferrures de suspension, sur lesquelles se frappe un jeu d'élingues par des manilles, les manœuvres de mise à l'eau, à terre et sur remorque du PAMPERO sont on ne peut plus simples, ne demandant aucun effort. La remorque, fixée par quatre boulons dans la semelle de l'aileron, donne un ensemble remorque-bateau parfaitement homogène et supprime les sangles de fixation.

L'aileron, dont le poids total est de 230 kg, se sépare de la coque en enlevant dix écrous. Il forme en fait une poche dans laquelle sont placées les 6 plaques de plomb formant le lest. Chacune de ces plaques est munie d'une poignée qui permet de les manipuler facilement et soit de les expédier par transport public, soit de les placer dans la voiture tracteur, selon la puissance de celle-ci.

**AVEC UN PAMPERO EN REMORQUE ON PASSE PARTOUT SANS DIFFICULTÉ**



# PAMPERO

DE HENRI AMEL

**P**AMPERO est la vraie solution des problèmes complexes propres à la petite croisière, ainsi qu'à la course-croisière.

Doté d'excellentes qualités marines, qui en font un voilier, toujours équilibré et montant bien au vent, jamais dangereux, toujours facile à manœuvrer, même dans les coups de vent, grâce à son gréement moderne, sa petite grand'voile et ses grands focs.

PAMPERO est un véritable petit croiseur de mer, à bord duquel trois équipiers passeront d'agréables vacances. Ils auront les joies sportives du voilier de course, le confort et la sécurité du bateau de croisière.

Léger, mais très robuste, PAMPERO est construit en stratifié de polystyrène, tissu de verre à haute résistance. Ses ferrures et ses câbles sont en acier inoxydable, son mât et sa bôme en alliage léger protégé par oxydation anodique, ses aménagements en contre-plaqué acajou hydro, vernis au polyuréthane.

Son pont, ses bancs, ses planchers, son cockpit étanche et auto-videur sont anti-dérapants.

PAMPERO se lave entièrement à l'extérieur comme à l'intérieur; son entretien est donc des plus simples. Son aileron en stratifié, lesté, se démonte sans effort. Son mât est à bascule et son gouvernail amovible de la façon la plus commode.

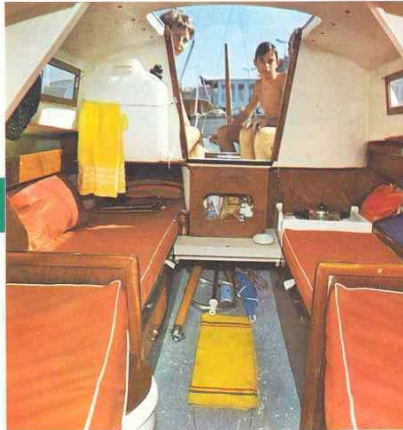
Un emplacement sur le tableau reçoit un moteur hors-bord de 3 à 5 ch, basculable en marche, qui se range

après usage dans un grand coffre à bâbord du cockpit. Le moteur à poste étant dans l'axe du bateau, son fonctionnement et l'immersion de son hélice ne sont pas sensiblement contrariés par la gîte en navigation mixte avec les voiles. Par rotation, on a une marche arrière efficace et des corrections latérales, jusqu'à 45°, précieuses dans les manœuvres portuaires. Le moteur dans la position relevée permet une correcte navigation sous voiles, l'hélice se trouvant au-dessus de l'eau.

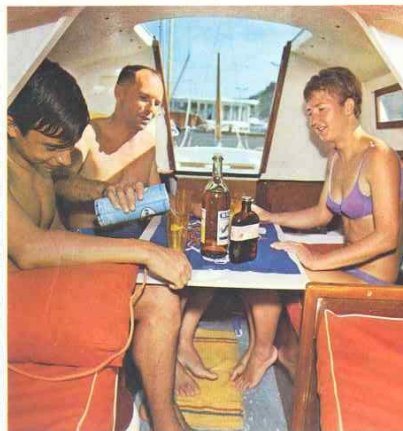
Les plaisirs du soleil n'ont pas été oubliés. Les bancs de cockpit du PAMPERO sont larges et confortables, la plage avant est vaste et les passavants sont largement dimensionnés. D'un aspect élégant et racé, l'intérieur du PAMPERO est vaste, très clair et bien aéré. Son capot de roof est coulissant, le capot avant mobile est translucide.

PAMPERO est pratiquement inchangeable en raison de ses formes et de son lest généreux, porté bas.

Certaines commodités de manœuvre sont très appréciées, telles que la possibilité d'accéder au mât et au foc debout dans le trou d'homme avant, où l'on est bien maintenu, tout en étant à l'aise; le rangement du mouillage dans le puits spécial accessible du pont, supprime toutes les manipulations, aussi dangereuses pour l'équipier que pour le bateau.



Une cabine claire et confortable où 3 personnes sont très à l'aise



Debout dans la descente, bien calé dans l'ouverture du capot coulissant, on accède aisément au mât, ce qui permet ainsi de hisser la voile ou de l'amener et de prendre des ris.

PAMPERO est agréablement manœuvré par deux équipiers, mais, grâce à ses commodités particulières, la navigation en solitaire ne présente pas de difficulté.

Il faut noter que le palan d'écoute de grand'voile, muni de poulie double avec taquet coinceur, coulisse sur un rail en inox qui traverse le cockpit. On peut ainsi border dans l'axe ou sous le vent, et au port, amener la bôme complètement à tribord, dégageant le cockpit et la descente où l'on aura la hauteur libre.

La barre du PAMPERO est relevable. Elle permet donc, si besoin est, de barrer debout et, à l'arrêt, elle dégage entièrement le cockpit.

Le balcon du PAMPERO protège la plage avant jusqu'aux haubans. Sur option, un modèle plus long se prolonge jusqu'à l'arrière du roof. Un petit balcon arrière peut également être placé sur le PAMPERO, un câble avec filière reliant ce dernier au grand balcon.

L'embase rectiligne de l'aileron de PAMPERO lui permet un bon échouage d'aplomb avec ses béquilles.

Pour assurer un agréable séjour dans la cabine, aussi bien en plein soleil que par temps froid et humide, PAMPERO est pourvu d'une isolation thermique du roof et du pont, qui supprime également toute condensation.

La porte et le capot coulissant de PAMPERO rendent très aisé l'accès de sa cabine, laquelle surprend par son volume qui fait penser à un bateau beaucoup plus grand.

En travers de la descente, on trouve un évier avec couvercle mobile et vidange à la mer; il sera alimenté en eau par un jerrican placé à tribord sur une sellette et muni à sa base d'un robinet et d'un tuyau. Au-dessous de l'évier, en arrière de la marche de descente, un rangement et au-dessous de cette marche, se prolongeant sous le cockpit, un grand emplacement de 2 m de long où prendront place tangon, gaffe, aviron et éventuellement béquilles. La partie supérieure de ce rangement reçoit, sur glissières, la table qui a 2 positions de service: dans l'axe pour les repas, sur la banquette bâbord, comme table à cartes.

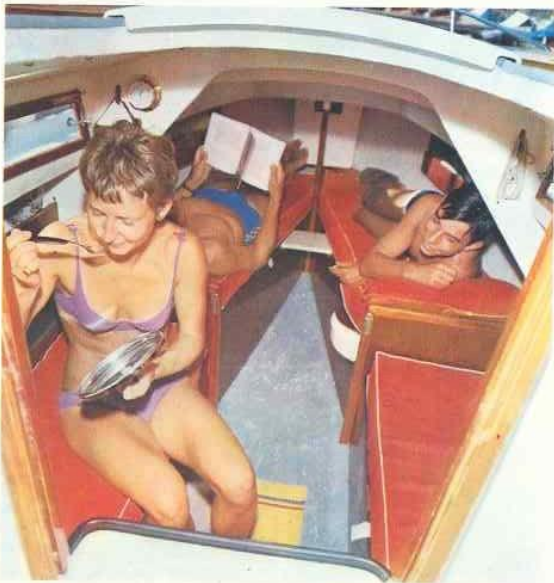
A bâbord près de la descente, un bloc cuisine pour le réchaud Butagaz oscillant avec couvercle et hiloire donnant une commode tablette. Une banquette de 2 bonnes places avec coffre au-dessous et double rangée d'équipets en abord au-dessus.

A tribord, une grande couchette engagée en partie sous les bancs du cockpit avec équipets en abord et coffre au-dessous, sur sa longueur.

La hauteur sous le deck-house est de 1,32 m. Sous le roof, une grande couchette relevable de chaque bord avec équipets en abord au-dessus et coffres au-dessous, sur leur longueur. A noter, qu'en option, la couchette tribord reçoit au-dessous un W.-C. marin presque entièrement dissimulé.

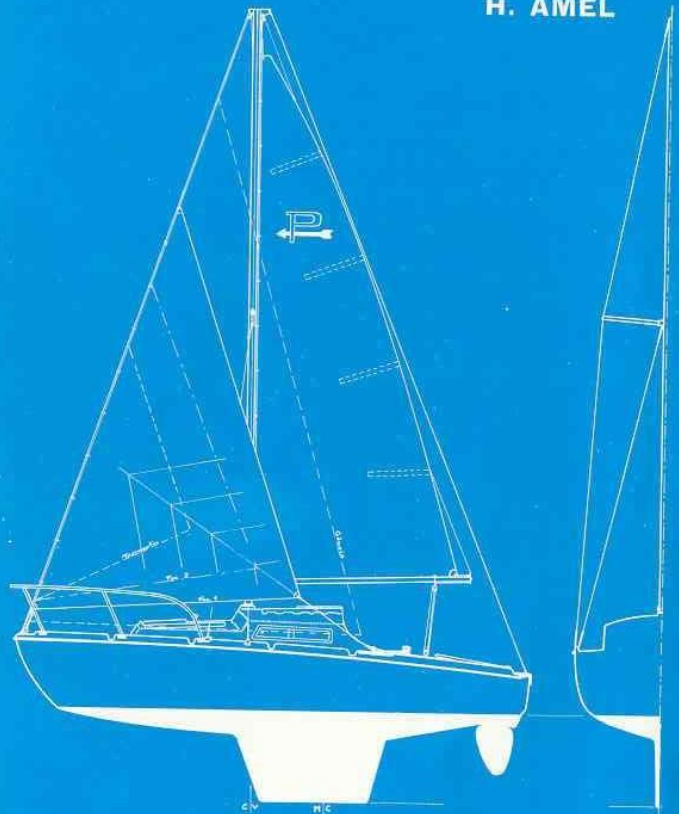
Au pied des couchettes, une soute pour agrès ou voiles et le coffre étanche du puits à ancre et à mouillage, traversé par une efficace ventilation d'étrave.

Dans le cockpit se trouve, à bâbord sur l'avant, une grande glacière bien isolée et, sur l'arrière sous le banc, un coffre moteur, tandis qu'à tribord est prévu un grand coffre à agrès.



Photos : Louis Trémellat

**ARCHITECTE :**  
**H. AMEL**



**PAMPERO**

Longueur maximum .	5,74 m	Grand-voile . . . . .	7,70 m <sup>2</sup>
Longueur flottaison . .	5,00 m	Foc n° 1 . . . . .	6,60 m <sup>2</sup>
Maitre bau . . . . .	2,00 m	Foc n° 2 . . . . .	4,30 m <sup>2</sup>
Largeur à la flottaison	1,63 m	Génois . . . . .	11,00 m <sup>2</sup>
Tirant d'eau . . . . .	1,00 m	Tourmentin . . . . .	2,00 m <sup>2</sup>
Tirant d'air . . . . .	7,70 m	Spinnaker . . . . .	24,00 m <sup>2</sup>
Poids total à vide . . . .	630 kg		
dont lest . . . . .	280 kg		
Poids sans lest . . . . .	350 kg	Moteur hors-bord de 3 à 5 ch.	



**PAMPERO EST AUSSI TRÈS FACILEMENT  
600 Kg REMORQUE COMPRISE**

**TRANSPORTABLE**

REALISATION bateaux



Un des avantages de PAMPERO est d'être vraiment transportable derrière une voiture courante. Pour cela, il est équipé en option d'un aileron démontable en stratifié de polyester dans lequel sont disposées des plaques de plomb pesant chacune 25 à 30 kg, donc possibles à manipuler d'autant qu'elles ont une poignée à cet effet.

La manœuvre de montage et de démontage de cet aileron est extrêmement facile et ne demande aucun effort particulier. L'aileron et sa fixation sont à la fois simples et très robustes ; ils ne demandent aucun

entretien spécial, leur solidité ni leur étanchéité ne pouvant être altérées par de nombreux démontages.

Un jeu de 3 élingues réunies par un anneau central venant se frapper sur 3 ferrures boulonnées à la coque, permet une manipulation sûre et des plus faciles pour le montage de la quille, le bateau étant soulevé d'un plomb.

Il faut signaler la remorque rationnelle et pratique de PAMPERO équipée d'un essieu de 750 kg avec ou sans freins sur laquelle il est boulonné, formant un ensemble homogène d'une grande stabilité de route.

**CONDITIONS DE VENTE :**

25 % à la commande et solde à la mise à disposition — Crédit 6 à 18 mois par organisme spécialisé avec 25 % comptant.

**RENSEIGNEMENTS ET ESSAI :**

Pour la France : **COMMANDANT PLICHART**  
3, avenue de la Victoire  
83 - **TOULON** - Tél. : 92.14.88  
et ses agents.

**AGENT :**

Pour autres pays : **HENRI AMEL**  
9, rue des Flots-Bleus-4A  
13 - **MARSEILLE 7<sup>e</sup>** - Tél. : 52.08.57  
et ses agents.

**AVEC UN PAMPERO EN REMORQUE ON PASSE PARTOUT SANS DIFFICULTÉ**



La voilure de base de PAMPERO comprend une grand'voile de 7,70 m<sup>2</sup> avec bandes de ris et un foc de route de 6,60 m<sup>2</sup> qui lui permettent les réglages essentiels pour naviguer en promenade de la petite à la belle brise.

Pour que PAMPERO demeure un voilier rapide et sûr de la faible brise au temps frais, il peut recevoir en option, un foc de gènes de 11 m<sup>2</sup> qu'il portera jusqu'à la force 2 et un foc n° 2 de 4,30 m<sup>2</sup> qui, voile arisée, lui permettra de monter correctement au vent par force 6. Un petit tourmentin de 2 m<sup>2</sup> peut compléter cette garde-robe et lui permettre de faire face aux différentes situations sans inquiéter son équipage.

Conçu pour la croisière, PAMPERO n'en est pas moins un brillant coursier. Son palmarès est très élogieux tant dans la classe V du RORC qu'en Jauge C où ses succès répétés dans le Championnat de Catalogne sont probants. S'il monte bien au vent sans tirer sur sa barre, il a aussi une excellente stabilité de route aux allures portantes et son spinnaker de 24 m<sup>2</sup> lui convient parfaitement.

PAMPERO est joli ; ses formes sont pures et il est plaisant à voir au port ou sous voiles. On est séduit lorsqu'on navigue à son bord.

Né en France, PAMPERO a franchi les frontières et on le rencontre en Belgique, Hollande, Allemagne, Suisse, Italie, Espagne mais aussi aux Antilles et en Afrique Noire.

Des flottes se sont constituées un peu partout et PAMPERO est assuré d'un bel avenir.

## COLORIS

L'expérience a montré que les meilleures couleurs à la mer, non seulement pour le soleil et l'entretien, mais aussi pour leur stabilité sont : carène et œuvres vives bleu azur, coque blanche, superstructures bleu ciel très clair ; c'est ainsi que PAMPERO est construit en série avec les meilleures garanties. En option, il peut être livré la coque vert amande, rouge vif ou bleu de France, les superstructures gris clair ou grège. Intérieurement, PAMPERO est blanc, ses couchettes rouges et ses acajous vernis.

