

## **MEDIDAS DE SEGURIDAD COMPLEMENTARIAS EN LOS ENCuentROS A PARTIR DE ENERO 2016**

*Tras la celebración del SRM 2015, un grupo de trabajo formado por Jaume Solé, Josep Maria, Eduard, Albert, Eva Romanos y J.L.Cortijos, ha debatido largamente y elaborado, una serie de medidas para implementar con criterio de mejora continua, la seguridad en el campo de vuelo y la práctica y procesos organizativos en beneficio de todos. Las medidas relativas a la seguridad han sido consensuadas previamente con nuestros clubs homólogos Tripoli-France y Acme, que nos visitan y visitamos, con cierta frecuencia.*

### **RAMPA DE VARILLAS**

Se aceptaran en ella, modelos hasta un máximo de 1 Kg de peso en orden de vuelo y motores con un máximo de 120 Ns de potencia total y menores de 80 N de potencia media. Recomendando el uso de “botones” para rampa de rail, a partir de los 800 gr de peso.

### **MODELOS EQUIPADOS PARA DOBLE DESPLIEGUE**

Todos aquellos modelos de cualquier potencia cuyo peso sea igual o superior a los 5 Kg y/o que tengan una cota de apogeo estimada de 1 Km o más, que no utilicen un sistema ARRD, deberán equipar “shear pins” para poder ser aceptados por el RSO en su verificación. Normalmente, José Luis Cortijos los tiene disponibles en caso de emergencia, para aquellos compañeros y socios que llegados al campo, no los tengan disponibles antes del vuelo.

### **MEJORAREMOS LAS OPERACIONES EN LAS VERIFICACIONES**

El criterio imperante será la más cuidadosa revisión de los modelos por parte del RSO. Para ello desvincularemos físicamente, aunque sea sólo unos metros, los puestos de verificación (RSO) y de control lanzamiento, para separar los optantes a verificación y los candidatos autorizados a presentarse ante el LCO. Luego serán acompañados por un Pad Manager hasta la rampa adjudicada. Tras las verificación el RSO devolverá la ficha firmada al participante y se la entregará al LCO cuando sea su turno de pasar a rampa. Nunca antes. Las fichas sólo las puede manipular y dejar en cola, el RSO y el LCO. Modelos y fichas, no pueden depositarse en sus respectivas mesas de trabajo.

### **SE RUEGA EL COMPLETO Y CORRECTO CUMPLIMIENTO DE LA FICHA DE VUELO**

No se aceptarán fichas de vuelo incompletas o ilegibles. En esos caso, si por circunstancias se está en cola, no habrá más remedio que perder el turno y el optante a vuelo deberá alejarse para no interrumpir a otros compañeros, corregir la ficha y volverse a colocar en turno de verificación. Las dudas de relleno en la ficha, pueden consultarse antes de las fechas del encuentro (hay un ejemplar descargable en la web del encuentro para entrenarse) por correo electrónico, a algún compañero, comisario o cualquier otro medio.

### **LOS COMISARIOS DEBERAN ATENDER SUS LABORES**

Es ya un hábito que algunos comisarios (RSO+LCO+ los Pad Manager) que tienen asignadas ya sus funciones en servicio a todos los demás, sean además requeridos para labores de montaje de modelos de otros participantes. Debemos ser conscientes TODOS que los comisarios en función, primero deben atenderla y fuera de sus turnos también tienen el mismo derecho a poder preparar sus modelos y disfrutar de los vuelos como todos. En este sentido, aquellos que tengan labores de organización no van a atender requerimientos de terceros durante sus turnos. Las ayudas de montaje del propio modelo que se deban realizar en el campo y que no hayan podido llevarse a cabo previamente en casa o en el hotel, deberán ser atendidas por otros compañeros que estén disponibles.

### **EL TRABAJO DE LOS PAD MANAGER**

Nunca agradeceremos lo suficiente la labor de estos compañeros cuya función es fundamental y que no apreciamos “in situ”. Les pedimos que manejen las rampas sin romper nada, que sepan cómo funcionan las centralitas como si las hubieran construido ellos, que no pierdan las pinzas “Interlock” que no permitan que vayan al suelo ni éstas ni los cocodrilos, etc. Los “Pad Manager” deben recibir unas instrucciones claras, cortas y precisas por parte de los constructores, del manejo de aquellas, antes de iniciarse los lanzamientos en un *briefing* conjunto.

### **ATENCIÓN A LOS LANZAMIENTOS HPR MAS COMPLEJOS MEJORAREMOS LA POSICIÓN DE LOS ALTAVOCES**

Otros clubs, solicitan del resto de personas presentes ante el lanzamiento inminente de un modelo complejo, que se pongan de pie y atiendan visualmente al lanzamiento hasta que el modelo esté en el suelo, por su propia seguridad. No vamos a pedir tanto, pero sí, un poco más de atención a lo que se comenta y advierte por megafonía. La seguridad es responsabilidad de todos, no tan sólo la organización.

### **LA PROPIA PROGRAMACIÓN DE LOS VUELOS**

Recomendamos a todos los participantes con modelos HPR complejos o de alta cota, que preparen sus vuelos para la mañana o a primera hora de la tarde, con el fin de poder llevar a cabo las recuperaciones del modelo de forma más segura y eficaz. No esperar a última hora de la tarde por las dificultades y retrasos para todos que comporta una recuperación lejana o compleja cuando ya es hora de “cerrar el campo”.

### **EL CONTAINER - GARAJE**

Este es un recurso que tiene un coste sensible, para la organización especialmente prioritario para los enseres de la misma. Se estima mucho el que en el espacio restante, podamos ubicar modelos de los participantes a medio montar que no caben en su propio coche. No obstante, creemos que hay un cierto abuso de ello por parte de algunos participantes, no solo por el espacio que ocupan sino por el retraso que acumulan al resto de participantes y organización, que debe esperarse hasta que el último coloque lo suyo, mientras en el hotel esperan a los organizadores otras funciones y tareas. Por tanto, una vez se hayan recogido los enseres de la organización, ésta cerrará el *container* para poder ausentarse del campo. Queda el recurso del almacén regular del club (en el recinto de Pirla), pero por cuenta ya del propio interesado.

### **MEDIDAS ESPECIALES PARA EL DOMINGO:**

Es el último día normalmente del SRM y en general de los distintos encuentros que celebramos y por ello, cuando ya un contingente de participantes se ha ausentado, debemos cuidar también de que no acontezca una recuperación difícil y longeva.

Los domingos a partir de la 17h los lanzamientos se limitarán a vuelos no complejos y de más de 5 Kg y a lanzamientos HPR que no superen el Km de altura en apogeo.

*Nota: Se ruega a todos los participantes en nuestros encuentros que organizamos que lean atentamente estas precisiones, además de conocerse como ya hacen, los reglamentos Tripoli de Seguridad. Agradecemos una vez más, vuestra atención y colaboración que va enfocada a tratar de mejorar todos los aspectos en beneficio de todos.*

## **ADDITIONAL SECURITY MEASURES IN MEETINGS FROM JANUARY 2016**

*After the conclusion of SRM 2015, a working group composed by Jaume Solé, Josep Maria, Eduard, Albert, Eva Romanos and J.L. Cortijos, and under a continuous improvement approach for the benefit of the group, deeply discussed and finally developed a series of complementary security measures for the flight field, for the practice of the hobby and related to the organizational processes. The security measures have been previously talk and agreed with our counterparts clubs Tripoli-France and Acme, who visit us and are visited for us with some frequency.*

### **RODS RAMP:**

They are accepted in it models up to 1kg of weight in flying order and mounted motors with no more than 120 Ns of total impulse and no more than 80 N as average impulse. Recommending the use of "buttons" to rail ramp from 800 grams of weight in flying order.

### **MODELS EQUIPPED FOR DOUBLE DEPLOYMENT:**

All those models of any power whose weight is 5 kg or more or the estimated altitude at apogee is 1 km or more, and they are not using an ARRD system, they must equip "shear pins" to be accepted by the RSO during the verification process. Usually, José Luis Cortijos have "shear pins" available on the range in case of "emergency", for those colleagues and partners who arrived to the field without the "shear pins" installed..

### **IMPROVE OPERATIONAL CHECKS**

The prevailing criterion will be the most careful check of the models to fly by the RSO. To do this, we physically unlink, even just a few meters, the check site (RSO) from the launch control site. We will do this in order to separate the incoming participants to the verification from the authorized ones that head to the LCO. And after that, the authorized participants will be accompanied by a Pad Manager to the ramp. After the positive verification of the rocket, the RSO will return the signed fly card to the participant and he/she will give it to the LCO after waiting for his/her turn to pass ramp. The participant can never go to the ramp before all this procedure. The fly cards only can be handle by the RSO and the LCO on their tables. Rocket models, fly cards and any other items cannot be placed in the RSO and LCO workplace.

### **THE FLIGHT CARD MUST BE COMPLETE AND CONTAIN THE CORRECT AND CLEAR INFORMATION**

Incomplete or illegible flight cards will be not accepted. In such cases, and if there is a queue waiting for the RSO check, it will be necessary to move away for not delaying other's flights, loose the turn and fill the flight card correctly. Doubts filling the flight card, can be consulted before the meeting dates (there is a downloadable copy on the Club Website to train) by email to a colleague, organizer or any other means.

### **COMMISSIONERS MUST MEET THEIR WORK DURING THEIR TURNS**

It is now a habit that some stewards (RSO + LCO + the Pad Manager) during their roles in service are also required by some other participants to help assembling models or parts. We all must be aware that the commissary function must be first attend to, and out of their shifts of duty they also have the same right to be able to arrange their own models and enjoy the flights as others. In this regard, those with organizational tasks will not meet third requirements during their shifts of duty. Helping on mounting models on the field should be done by the participants out of organizational duties.

### **THE WORK OF THE PAD MANAGERS**

We never thank enough the work of these fellows whose function is essential and we do not appreciate "in situ". We ask them to handle the ramps without breaking anything; they know how the exchanges work as if they had built them, they do not lose the "Interlock" key not to let them go down or even crocodiles, etc. The "Pad Manager" should receive clear, short and precise instructions from the ramp and electronic boxes manufacturers, in a joint briefing just before the launches started.

### **ATTENTION TO COMPLEX HPR LAUCHES**

#### **IMPROVING THE FIELD POSITION OF THE SPEAKERS**

For the sake of safety, other clubs use to request the people present on the flying field to stand up before the launch of a complex model, and visually follow the launch and the flight until the model has landed on the ground, for their own safety. We will not ask for much, but a little more attention to what is said and warned over loudspeakers. Safety is everyone's responsibility, not only of the organization.

### **OWN PLANIFICATION OF FLIGHTS**

We encourage to all participants, especially those with complex HPR models or high altitude flights, to schedule their flights for the morning or early afternoon, in order to carry out the recovery model more safely and effectively. Do not wait for late afternoon by the difficulties and delays for all that entails a distant or complex recovery when it is time to "close the field."

### **THE CONTAINER – FIELD GARAGE**

The container is a resource that has an important cost. It is especially useful for the items and materials of the Organization. For this reason, the Organization has priority in the use of this facility. If there is additional and available space after the Organization has stored their material, the participants with models in preparation process that can not be stored in their cars, can use the container.

However, we believe that there is some "abuse" using the container by some participants. Not only for the space occupied, but also for the accumulated delay waiting for closing the container, while in the hotel other functions and tasks wait for the organizers. Therefore, once the materials of the Organization have been stored, the container will be closed in order to be able to leave the field. The participants can use of the regular warehouse Club resources (in the grounds of Mr. Pirla), but on behalf of the individual concerned.

### **SUNDAY SPECIAL MEASURES:**

During the last day of the meeting, many participants should leave after the meal, so that after a certain time you should avoid complex releases, and especially those that recovery can be long and difficult.

On Sunday (the last day of the meeting) from 17:00 the launches will be limited to rockets under 5kg and with an estimated apogee under 1 km.

**Note:** *In our meetings all participants are requested to carefully read these indications, known as well as the Tripoli Safety Regulations. Thank you again for your attention and collaboration that is focused on trying to improve all aspects for the benefit of all.*