



MECÁNICA DE LAS PRUEBAS DEL TACV ANR

La mecánica de las pruebas del TACV ANR es sencilla de aprender y practicar básicamente, se trata de una prueba de navegación visual y de control de tiempo, sin más ayuda que un plano, la brújula y el cronómetro.

En el briefing previo al vuelo, se entrega a las tripulaciones un mapa topográfico en formato A4, en el que se encuentra dibujada una "calle", que la aeronave debe seguir sin salirse. Entonces, la primera misión de las tripulaciones es determinar y remarcar en el plano aquellas referencias visuales que después, durante el vuelo, servirán para identificar los puntos de giro de la "calle". Las referencias podrán ser puentes, cruces de carretera, balsas, colinas, o cualquier hito que, a juicio de la tripulación, sirva para determinar dónde deben cambiar de rumbo. Por supuesto, también tendrán que marcar en el plano el rumbo de cada uno de los tramos de la "calle", a fin de saber hacia dónde deben girar en cada uno de los puntos antes identificados.

Por otro lado, a cada aeronave se asigna una hora exacta de entrada en la "calle", así como una hora exacta de salida, en función de su velocidad declarada. Para ajustar lo mejor posible esos tiempos, la tripulación anotará también en el plano varios tiempos de paso en referencias claramente identificables.

El objetivo durante el vuelo es seguir el recorrido de la "calle" sin salirse de la misma, efectuando los giros en los puntos marcados, siguiendo los rumbos correctos y, además, entrando a la calle y saliendo de la misma a la hora exacta señalada.

La puntuación de la prueba es automática y en directo durante el propio vuelo, pues en cada aeronave se coloca un GPS que emite a la base la señal de su identificación, posición y velocidad en todo momento, así como su puntuación, pudiéndose seguir la prueba en vivo desde tierra gracias a una pantalla que muestra el mapa con la calle y cada una de las aeronaves y sus datos. Las puntuaciones, en este caso, son de penalización, aumentando conforme la aeronave se sale de la calle marcada, y también se incrementan por las diferencias que pueda haber con las horas de entrada y salida asignadas.

A la vuelta al aeródromo, por fin, se realiza también una prueba con dos tomas de precisión, en las que la aeronave debe aterrizar en la parrilla marcada en la pista, sufriendo también penalizaciones en función de la zona de parrilla en que aterriza.

Finalmente, aquella tripulación con menor puntuación de penalizaciones, es la ganadora.

Una vez lo has probado, descubres que es más sencillo de lo que esperabas. Otra cosa es hacerlo perfecto y ganar...



MECÀNICA DE LES PROVES DEL TACV ANR

La mecànica de les proves del TACV ANR és senzilla d'aprendre i practicar bàsicament, es tracta d'una prova de navegació visual i de control de temps, sense més ajuda que un pla, la brúixola i el cronòmetre.

En el briefing previ al vol, s'entrega a les tripulacions un mapa topogràfic en format A4, en el qual es troba dibuixada un "carrer", que l'aeronau ha de seguir sense eixir-se. Llavors, la primera missió de les tripulacions és determinar i remarcar en el pla aquelles referències visuals que després, durant el vol, serviran per a identificar els punts de gir del "carrer". Les referències podran ser ponts, creus de carretera, basses, pujols, o qualsevol fita que, segons el parer de la tripulació, servisca per a determinar on han de canviar de rumb. Per descomptat, també hauran de marcar en el pla el rumb de cadascun dels trams del "carrer", a fi de saber cap a on han de girar en cadascun dels punts abans identificats.

D'altra banda, a cada aeronau s'assigna una hora exacta d'entrada al "carrer", així com una hora exacta d'eixida, en funció de la seua velocitat declarada. Per a ajustar tan bé com siga possible aqueixos temps, la tripulació anotarà també el pla diversos temps de pas en referències clarament identificables.

L'objectiu durant el vol és seguir el recorregut del "carrer" sense eixir-se d'aquesta, efectuant els girs en els punts marcats, seguint els rumbos correctes i, a més, entrant al carrer i eixint de la mateixa a l'hora exacta assenyalada.

La puntuació de la prova és automàtica i en directe durant el propi vol, perquè en cada aeronau es col·loca un GPS que emet a la base el senyal de la seua identificació, posició i velocitat en tot moment, així com la seua puntuació, podent-se seguir la prova en viu des de terra gràcies a una pantalla que mostra el mapa amb el carrer i cadascuna de les aeronaus i les seues dades. Les puntuacions, en aquest cas, són de penalització, augmentant conforme l'aeronau s'ix del carrer marcat, i també s'incrementen per les diferències que puga haver-hi amb les hores d'entrada i eixida assignades.

A la volta a l'aeròdrom, per fi, es realitza també una prova amb dues preses de precisió, en les quals l'aeronau ha d'aterrar en la graella marcada en la pista, patint també penalitzacions en funció de la zona de graella en què aterra.

Finalment, aquella tripulació amb menor puntuació de penalitzacions, és la guanyadora.

Una vegada ho has provat, descobreixes que és més senzill del que esperaves. Una altra cosa és fer-ho perfecte i guanyar...