TROFEO AÉREO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA - TACV ANR

A N R – Air Navigation Race, como todas las disciplinas aeronáuticas, tiene como objetivo mejorar y elevar el nivel de pilotaje de los pilotos y capacitar a éstos para permitir a una tripulación navegar y manejar su avión con total seguridad bajo Condiciones Meteorológicas Visuales (VMC), tan independientemente de los sistemas técnicos de navegación como sea posible.
Así, el **A N R**, ayuda a incrementar la seguridad en vuelo:

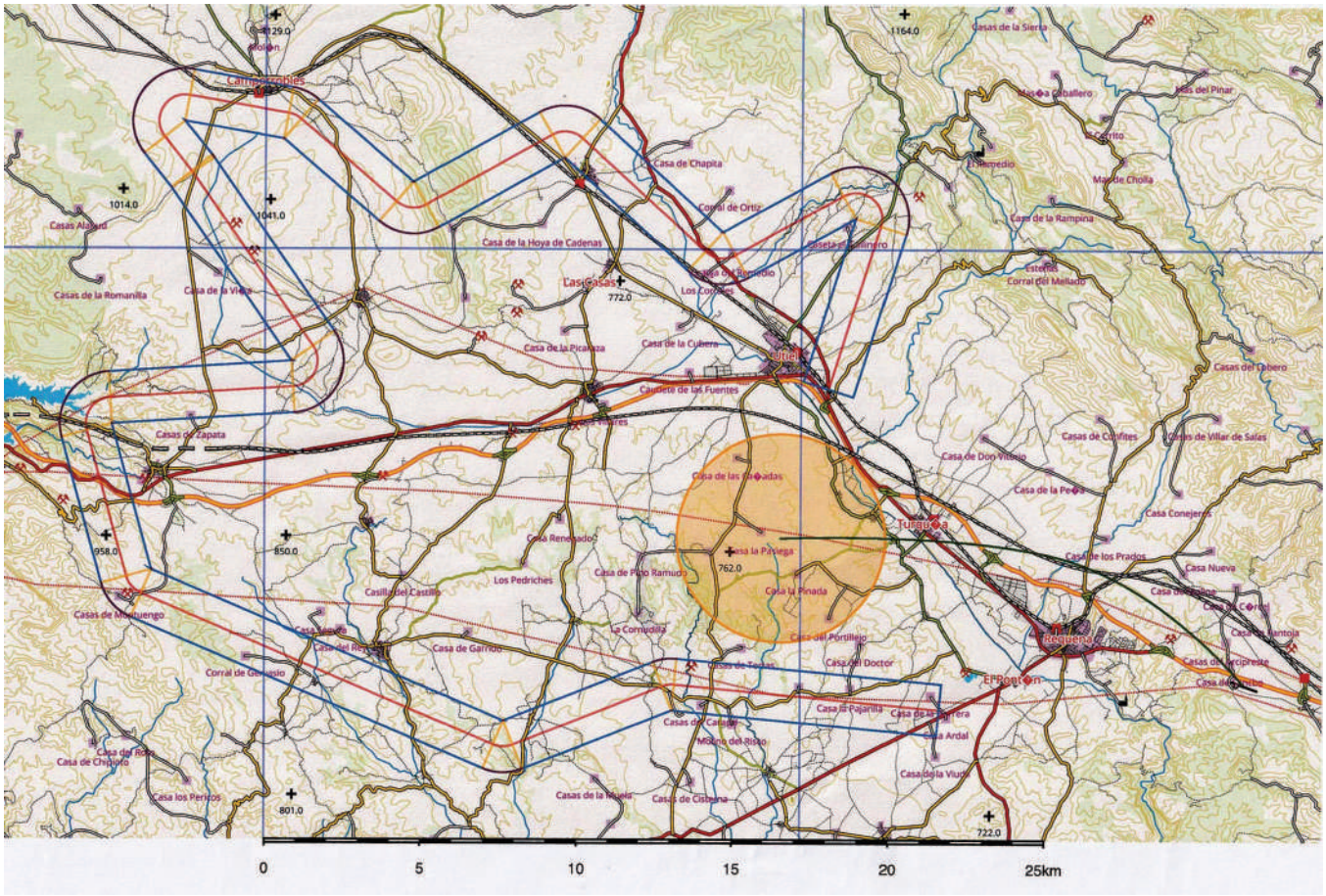
- Destacando la capacidad de navegar mediante unas instrucciones de ruta dadas usando los instrumentos básicos.
- Destacando la capacidad de seguir una ruta precisa mientras mantiene unos tiempos de vuelo ajustados (prueba de regularidad).
- Destacando la capacidad de realizar tareas de observación real mientras se está navegando y realizando una prueba de crono (prueba de navegación).
- Destacando la capacidad de controlar el avión en una parrilla de aterrizajes corta y estrecha (prueba de aterrizaje de precisión).

GENERALIDADES

- Cada miembro de la tripulación dispondrá de licencia federativa y, en el caso del piloto, licencia de piloto y certificado médico, todos ellos en vigor y sin restricciones que impidan su participación en una competición de estas características.
- Para participar en la prueba de aterrizaje de precisión, además, los pilotos deberán tener una experiencia mínima de 50 horas de vuelo y, al menos, 10 h de vuelo en el modelo con el que participen. Si no cuentan con esta experiencia mínima, sólo podrán participar en las pruebas de regularidad y navegación.
- Las aeronaves dispondrán de certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidad y seguro obligatorio (que no excluya la competición), todos en vigor.
- Cada tripulación volará la misma aeronave durante toda la competición.
- Todos los dispositivos electrónicos de ayudas a la navegación no autorizados, deben ser precintados o custodiados por el organizador durante el vuelo, pudiendo ser inspeccionados los aviones, las tripulaciones y su equipaje personal para su verificación.
- Todas las aeronaves deben tener incorporada una radio útil para comunicaciones en banda aérea, siendo obligatorio mantener en todo momento escucha en la frecuencia oficial de la prueba.
- El organizador proporcionará a cada tripulación un transmisor con GPS para verificar la adaptación del vuelo realizado a las instrucciones proporcionadas, y sus datos serán los únicos empleados para asignar las posibles penalizaciones de puntuación.

RESUMEN DEL DESARROLLO DE LA PRUEBA

- A cada tripulación se le proporcionará un mapa a escala para cubrir toda la prueba. En dicho mapa estará grafiada una “calle” que habrá de recorrerse durante la prueba en sentido desde el punto de salida (SP) al punto de llegada (FP), los cuales se identificarán claramente por la organización mediante fotografías.
- Cada tripulación declarará la velocidad media a la que va a volar la prueba, en intervalos de 10 km/h (5 kts), recomendándose que no sea superior al 80% de su velocidad máxima y, en todo caso, nunca podrá ser inferior a 55 km/h (30 kts).
- Se publicará entonces una lista con el orden y hora de salida de cada aeronave, así como la hora de entrada (SP) y salida (FP) de la “calle”, asignada a cada una, en función de su velocidad declarada.

- En el mapa proporcionado la tripulación señalará los puntos de salida (SP) y llegada (FP), los rumbos a seguir en cada tramo de "calle", las referencias geográficas para identificar los puntos de giro durante el vuelo, los tiempos de paso en cada tramo, y cualquier información que considere relevante para ajustar su vuelo todo lo posible al recorrido marcado y a los tiempos de entrada y salida de la "calle" que tiene asignados. Para ello será necesario el empleo de plotter o transportador de ángulos, regla o escalímetro, y material de escritura. La organización proporcionará también reglas para medir las distancias en minutos de vuelo, ajustadas a cada una de las velocidades declaradas (en intervalos de 10 km/h – 5 kts).
- Cada tripulación contará, en un lugar habilitado al efecto, con 45 minutos para la preparación del mapa y trasladarse a su avión, prepararlo para volar y rodar hasta su posición en el punto de espera de la pista de despegue.
- Los controles de crono se realizarán en el despegue y cuando la aeronave cruce los puntos de salida (SP) y de llegada (FP), de modo que la tripulación deberá regular su velocidad durante el vuelo para hacer coincidir al máximo posible las horas de entrada y de salida de la "calle" con las previamente asignadas.
- Se asignan puntos de penalización cada vez que la aeronave sale de la "calle" establecida en el mapa (prueba de navegación), y por el tiempo de adelanto o retraso que se haya producido al despegar y al cruzar los puntos de salida (SP) o de llegada (FP) (prueba de regularidad).
- En el regreso al aeródromo, se realizará una prueba de toma de precisión sobre la parrilla marcada en la pista (prueba de aterrizaje de precisión). En caso de no participar en esta prueba, se le asignará su penalización máxima.
- Se proclama vencedora la tripulación con menor puntuación total de penalización.

EJEMPLO DE MAPA DE COMPETICIÓN