

1a_Klub

Typ i konfiguracja szybowca	czynnik fsWspół-czynnik	Klub	Typ i konfiguracja szybowca	czynnik fsWspół-czynnik	Klub		Masa ref. [kg]	Typ i konfiguracja szybowca	czynnik fsWspół-czynnik	Klub	Masa ref. [kg]
		B			A	B				A	
Bocian	1,389	x	Phoebus B	1,042		x		PIK 20A, 20B, 20D	0,985	x	360
Puchatek	1,389	x	Mistral C	1,042		x		Pegase 101	0,985	x	368
Mucha 100	1,389	x	VSO 10	1,042		x		Jantar 15	0,985	x	370
Lis	1,389	x	Astir CS, CS77	1,042		x		Krokus	0,985	x	370
L 13 Blanik	1,389	x						DG 300	0,985	x	369
L 23 Blanik	1,389	x	Cobra 15	1,031	x	x	375	H301 Libelle	0,985	x	315
Kobuz	1,351	x	Twin Astir I	1,015	x	x	575-475*	CB 15 Crystal	0,980	x	350
Bekas	1,351	x			x	x		LS 4	0,980	x	356
Mucha Std	1,351	x	Std. Libelle	1,010	x	x	328				
			LS 1-0, 1a, 1b, 1c, 1d	1,010	x	x	329	SZD 55	0,975	x	350
Pirat	1,176	x	Phoebus B3, C	1,010	x	x	365	HpH 304C	0,975	x	359
PW 5	1,176	x			x	x		Janus C (stałe podw.)	0,975	x	496*576-496*
			ASW 15	1,005	x	x	352	Perkoz (20m)	0,975	x	489*569-489*
Puchacz	1,137	x									
			Std. Cirrus (15m)	1,000	x		345	LS 7	0,971	x	353
Junior	1,111	x	DG 100	1,000	x		385	Janus C	0,971	x	576-496*
			Jantar Std	1,000	x		366				
Foka 4	1,100	x	Cobra 17	1,000	x		385	Glasflugel 304, 304B	0,961	x	365
Foka 5	1,100	x	ASW 19	1,000	x		362	HpH 304CZ (15m)	0,961	x	365
			Std. Astir	1,000	x		380	Mini Nimbus	0,961	x	365
PW 6	1,087	x	Perkoz (17,5m)	1,000	x		550-470*	Genesis 2	0,961	x	366
G 103 Twin II (SP)	1,087	x	Janus (18.2m)	1,000	x		565-485*	DG 200 (15m)	0,961	x	370
								Speed Astir	0,961	x	400
Astir CS Jeans	1,080	x	LS 1f, 1f(45)	0,995	x		347				
		x	SZD 59 Acro	0,995	x		375	Mosquito, B	0,957	x	365
Phoebus A	1,063	x	Jantar Std2, Std3, MB	0,995	x		375	LS 3 (15m)	0,957	x	377
VSO 10C	1,063	x	Brawo	0,995	x		365	Discus	0,957	x	367
			Jantar 15S	0,995	x		370				
Elfe S4	1,042	x	Krokus S	0,995	x		370	ASW 24	0,952	x	365



1a_Klub

			Cirrus, VTC	0,995	x		390			
			Std. Cirrus (16m)	0,995	x		350	ASW 20, 20F (15m)	0,950	x 372
			Hornet, C	0,995	x		343			

* dla szybowców 2miejscowych Masę Referencyjną określa się jako zakres dla którego obowiązuje bazowy Współczynnik Wyrównawczy

W klasie Klub A i Klub B ilość osób na pokładzie nie może się zmieniać w trakcie zawodów (dopuszcza się zastąpienie drugiej osoby stałym dowożeniem w kabinie, nie mniejszym niż 60 kg).

Korygowanie współczynników wyrównawczych.

1. Winglety.

Szybowiec doposażony w winglety – współczynnik pomniejsza się o 0,003.

2. Balast w ogonie.

Dopuszcza się zastosowanie balastu wodnego w ogonie szybowca, zgodnie z Instrukcją Użytkowania szybowca.

3. Masa startowa (w klasie Klub A w zawodach rangi SMP i KZS korygowanie współczynnika w zależności od Masy startowej jest obowiązkowe, w zawodach rangi RZS – zalecane).

Jeżeli Masa startowa jest większa niż Masa Referencyjna (dla szybowców dwumiejscowych górna Masa Ref.), to współczynnik pomniejsza się o 0,001 na każde 2 kg (lub część tej wartości), która przekracza Masę Referencyjną. Na przykład:

Masa startowa - Masa Referencyjna	Współcz. pomniejsza się o:
≤ 0	0
0,1 - 2	0,001
2,1 - 4	0,002
10,1 - 12	0,006

Jeżeli Masa startowa jest mniejsza niż Masa Referencyjna (dla szybowców dwumiejscowych dolna Masa Ref.), to współczynnik powiększa się o 0,001 na każde 2,5 kg (lub część tej wartości), która jest mniejsza niż (Masa Referencyjna minus 2,5 kg). Na przykład:

1a_Klub

Masa Referencyjna - Masa startowa	Współczynnik powiększa się o:
≤ 2,5	0
2,6 – 5	0,001
5,1 – 7,5	0,002
12,6 – 15	0,005

Zasady ważenia szybowców klasy Klub A.

~~W zawodach rangi SMP Ważenie jest obowiązkowe.~~ W zawodach rangi SMP Ważenie jest obowiązkowe.

W zawodach rangi RZS pilot może zarządzać (w Druku Rejestracyjnym), aby do obliczeń współczynnika szybowca przyjąć deklarowaną masę pustego szybowca (~~z wyjątkiem sytuacji, gdy Organizator wykona rzeczywiste ważenie w celu określenia Masy szybowca pustego~~). W zawodach rangi RZS pilot może zarządzać (w Druku Rejestracyjnym), aby do obliczeń współczynnika szybowca przyjąć deklarowaną masę pustego szybowca (~~z wyjątkiem sytuacji, gdy Organizator wykona rzeczywiste ważenie w celu określenia Masy szybowca pustego~~).

a) Procedura w trakcie Rejestracji.

W Druku Rejestracyjnym pilot podaje **Deklarowaną masę szybowca pustego** (zgodnie ze swoją wiedzą, jeżeli szybowiec podlegał ważeniu we wcześniejszych zawodach należy podać tę wartość). Oznacza ona konfigurację z pełnym wyposażeniem do lotu, w tym z wszystkimi akumulatorami, wyposażeniem elektrycznym i elektronicznym, sprzętem umieszczanym w bagażnikach, stałym balastem (nie muszą być uwzględniane umieszczone w kabinie: woda pitna w ilości nie większej niż 3 litry, żywnienie na lot, rejestratory GNSS nie zabudowane na stałe, dokumenty). W Druku Rejestracyjnym pilot podaje **Deklarowaną masę szybowca pustego** (zgodnie ze swoją wiedzą, jeżeli szybowiec podlegał ważeniu we wcześniejszych zawodach należy podać tę wartość). Oznacza ona konfigurację z pełnym wyposażeniem do lotu, w tym z wszystkimi akumulatorami, wyposażeniem elektrycznym i elektronicznym, sprzętem umieszczanym w bagażnikach, stałym balastem (nie muszą być uwzględniane umieszczone w kabinie: woda pitna w ilości nie większej niż 3 litry, żywnienie na lot, rejestratory GNSS nie zabudowane na stałe, dokumenty).

1a_Klub

W trakcie procesu rejestracji w Biurze Rejestracyjnym pilot zostanie poddany ważeniu wraz ze spadochronem. **Masa pilota ze spadochronem** jest wyznaczana z dokładnością do 0,1 kg. W trakcie procesu rejestracji w Biurze Rejestracyjnym pilot zostanie poddany ważeniu wraz ze spadochronem. **Masa pilota ze spadochronem** jest wyznaczana z dokładnością do 0,1 kg.

Na tej podstawie Sędzia Główny wyznacza współczynnik szybowca w zawodach. Suma **Deklarowanej masy szybowca pustego i Masy pilota ze spadochronem** (czyli **Deklarowana masa startowa**) jest porównywana z Masą Referencyjną, a odchyłki są korygowane we współczynniku. Tak wyznaczony współczynnik jest współczynnikiem „wstępnym” i służy do obliczeń do czasu wyznaczenia współczynnika „rzeczywistego”. Do chwili określenia współczynników „rzeczywistych” dla wszystkich szybowców wyniki w danej klasie nie mogą mieć statusu wyników oficjalnych. Na tej podstawie Sędzia Główny wyznacza współczynnik szybowca w zawodach. Suma **Deklarowanej masy szybowca pustego i Masy pilota ze spadochronem** (czyli **Deklarowana masa startowa**) jest porównywana z Masą Referencyjną, a odchyłki są korygowane we współczynniku. Tak wyznaczony współczynnik jest współczynnikiem „wstępnym” i służy do obliczeń do czasu wyznaczenia współczynnika „rzeczywistego”. Do chwili określenia współczynników „rzeczywistych” dla wszystkich szybowców wyniki w danej klasie nie mogą mieć statusu wyników oficjalnych.

b) Ważenie w celu określenia **Masy szybowca pustego** i ustalenia „rzeczywistego” współczynnika wyrównawczego. b) Ważenie w celu określenia **Masy szybowca pustego** i ustalenia „rzeczywistego” współczynnika wyrównawczego.

Ważenie może być wykonywane w trakcie treningu przed zawodami i każdego dnia zawodów. Może odbywać się w hangarze, na stanowisku postojowym, w drodze na start, na gridzie oraz po lotach. Może odbywać się również po odwołaniu konkurencji. Należy je wykonywać w neutralnych pogodowo warunkach – bez opadów i przy bardzo słabym wietrze.

Kolejność ważenia jest dowolna. Ważenie nie może zakłócać przygotowań pilota do lotu. W drodze na start mogą być ważeni piloci, którzy sami wyrażą taką chęć. Na starcie Organizator będzie starał się ważyć szybowce z ostatnich rzędów, gdzie piloci mają więcej czasu na przygotowanie. Jeżeli ważenia dokonuje się przed startem, musi się ono zakończyć nie później niż 15 minut przed startem danego pilota.

Pilot lub wyznaczony przez pilota zastępca musi być obecny podczas ważenia. Szybowiec jest ważony za pomocą dwóch wag, w dwóch punktach podparcia – na kole głównym i drugim kole (lub płozie), ze skrzydłami w poziomie. Należy zdjąć pokrowce i osprzęt transportowy (kółko na skrzydło, obejmę na ogon, dyszel). Ważenia dokonuje się z pełnym wyposażeniem do lotu, w tym z wszystkimi akumulatorami, wyposażeniem elektrycznym i elektronicznym, sprzętem umieszczanym w bagażnikach, stałym balastem (nie muszą być uwzględniane umieszczone w kabinie: woda pitna w ilości nie większej niż 3 litry, żywnienie na lot, rejestratory GNSS nie zabudowane na stałe, dokumenty). Jeżeli pilot deklaruje korzystanie z balastu w ogonie szybowca, ważenia należy dokonać ze zbiornikiem zatankowanym do pełna.

Masa szybowca pustego jest wyznaczana z dokładnością do 0,1 kg. Tak określona masa jest podstawą do wyznaczenia „rzeczywistego” współczynnika wyrównawczego i ewentualnej korekty przyjętego przy Rejestracji współczynnika „wstępnego”. Masa szybowca pustego jest wyznaczana z dokładnością do 0,1 kg. Tak określona masa jest podstawą do wyznaczenia „rzeczywistego” współczynnika wyrównawczego i ewentualnej korekty przyjętego przy Rejestracji współczynnika „wstępnego”.

1a_Klub

W przypadku zawodów rangi RZS, ~~w których stosowana jest korekta współczynnika w zależności od Masy startowej~~, do obliczeń można przyjąć Masę szybowca pustego wyznaczoną we wcześniejszych zawodach. W przypadku zawodów rangi RZS, ~~w których stosowana jest korekta współczynnika w zależności od Masy startowej~~, do obliczeń można przyjąć Masę szybowca pustego wyznaczoną we wcześniejszych zawodach.

c) Ważenie sprawdzające w trakcie zawodów.

Ważenie może być wykonywane każdego dnia zawodów, ale może się odbywać dopiero po określeniu **Masy szybowca pustego** dla wszystkich szybowców w klasie. Może odbywać się w hangarze, na stanowisku postojowym, w drodze na start, na gridzie oraz po lotach. Może odbywać się również po odwołaniu konkurencji. Ważenie może być wykonywane każdego dnia zawodów, ale może się odbywać dopiero po określeniu **Masy szybowca pustego** dla wszystkich szybowców w klasie. Może odbywać się w hangarze, na stanowisku postojowym, w drodze na start, na gridzie oraz po lotach. Może odbywać się również po odwołaniu konkurencji.

Na każdy dzień lotny Organizator wykona (niejawne) losowanie co najmniej 5 szybowców, które zostaną poddane procedurze ważenia. Dodatkowo Organizator ma prawo dokonać ważenia innych wybranych szybowców (np. czołowych zawodników w klasyfikacji łącznej). Organizator może odstąpić od ważenia w danym dniu bez podania przyczyny.

Pilot lub wyznaczony przez pilota zastępca musi być obecny podczas ważenia. Szybowiec jest ważony za pomocą dwóch wag, w dwóch punktach podparcia – na kole głównym i drugim kole (lub płozie). Należy zdjąć pokrowce i osprzęt transportowy (kółko na skrzydło, obejmę na ogon, dyszel). Jeżeli ważenie dokonuje się przed startem, musi się ono zakończyć nie później niż 15 minut przed startem danego pilota. Ważenia dokonuje się z pełnym wyposażeniem do lotu, w tym z wszystkimi akumulatorami, wyposażeniem elektrycznym i elektronicznym, sprzętem umieszczanym w bagażnikach, stałym balastem (nie muszą być uwzględniane umieszczane w kabinie: woda pitna w ilości nie większej niż 3 litry, wyżywienie na lot, rejestratory GNSS nie zabudowane na stałe, dokumenty). Jeżeli pilot zadeklarował korzystanie z balastu w ogonie szybowca, ważenia należy dokonać ze zbiornikiem zatankowanym do pełna.

Jeżeli zmierzona masa szybowca wykracza poza wartości dopuszczalne w odniesieniu do Masy szybowca pustego, zostaną przyznane punkty karne – po 1 punkt za każdy 0,1 kilograma przekroczenia w stosunku do górnej lub dolnej granicy przedziału wagowego dla danego współczynnika raz ilość rozegranych konkurencji (przy braku rozegranych konkurencji należy pomnożyć przez 1). Jeżeli przekroczenie miało miejsce w dniu nie zaliczonym jako Dzień Lotny, to punkty karne zostaną uwzględnione w następnym Dniu Lotnym. Tolerancja pomiaru wynosi + 5 kg w stosunku do górnej granicy przedziału wagowego dla danego współczynnika i – 7 kg w stosunku do jego dolnej granicy. Należy też uwzględnić ewentualne warunki pogodowe. Nie należy wykonywać ważenia podczas silnego wiatru lub opadu.

Jako ostateczny rzeczywisty współczynnik szybowca przyjmuje się najniższy z współczynników, wynikający ze wszystkich wykonanych podczas zawodów ważeń i stosuje się dla wszystkich Dni Lotnych (również wstecz) – tzn. jeżeli w trakcie ważenia sprawdzającego została przekroczona tolerancja pomiaru w górę, należy dokonać korekty współczynnika szybowca w całym zawodach.

1b_Std

Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik fs	Std B	Std	Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik fs	Std B	Std
Astir Std	1,000	x	x	Pegase D	0,950	x	x
Cirrus Std	1,000	x	x	DG 300	0,950	x	x
ASW 15	1,000	x	x	LS 4	0,950	x	x
Jantar Std	1,000	x	x				
LS 1 (oprócz 1f)	1,000	x	x	SZD 55	0,930	x	x
Jantar Std2, Std3	0,980	x	x	LS 7	0,923	x	x
SZD 59	0,980	x	x	Mini Nimbus	0,923	x	x
Krokus S	0,980	x	x	LS 3 (15m)	0,923	x	x
Jantar 15S	0,980	x	x				
DG 100	0,980	x	x	Discus	0,920	x	x
LS 1f	0,980	x	x	ASW 24	0,920	x	x
Brawo	0,980	x	x	ASW 20, 20F (15m)	0,920	x	x
ASW 19	0,980	x	x				
				LAK 19 (15m)	0,902		x
Perkoz (20m)	0,976	x	x				
				LS 8 (15m)	0,900		x
Jantar 15	0,970	x	x	Discus 2b, 2c (15m)	0,900		x
Krokus 15	0,970	x	x	ASW 28 (15m)	0,900		x
PIK 20B	0,970	x	x				
				Discus 2a (15m)	0,898		x
Pegase oprócz D	0,960	x	x				

Dla szybowców wyposażonych w napęd FES współczynnik powiększa się o 0,003.



1c_15m

Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik f_{s1}	Współczynnik f_{s2}	Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik f_{s1}
SZD 55	0,920	0,910	ASW 20BL	0,880
Discus	0,920	0,910	ASW 20CL	0,880
ASW 24	0,920	0,910	ASW 12	0,880
LS 7	0,920	0,910	Jantar 1, Jantar 19	0,880
LS 3	0,910	0,915	LAK 17 (15m)	0,875
Mini Nimbus	0,910	0,915		
ASW 20, 20F (15m)	0,910	0,915	Duo Discus	0,870
			DG 1000	0,870
LAK 19 (15m)	0,905	0,895	S 10 Stemme	0,870
			DG 800 (15m)	0,870
LS 8 (15m)	0,895	0,895		
Discus 2b, 2c (15m)	0,895	0,895	Ventus (16,6m)	0,865
ASW 28 (15m)	0,895	0,895	ASW 27	0,865
Discus 2a (15m)	0,895	0,890	Ventus 2b, 2c (15m)	0,865
			ASG 29 (15m)	0,865
GP14 Velo	0,890	0,870		
Diana 2 (13,5m)	0,890	0,870	LAK 12	0,863
miniLAK	0,890	0,870	Jantar 2, 2a, 2b	0,863
ASW 20C (15m)	0,890	0,900	Ventus 2a	0,863
ASW 20B (15m)	0,890	0,885	SZD 56-2 Diana 2	0,863
DG 600 (15m)	0,890	0,887	JS 3 (15m)	0,863
SZD 56-1 Diana	0,890	0,883	GP15	0,863
Ventus (15m)	0,890	0,881		
ASW 20L, 20FL	0,890	0,925		
LS 6 (15m)	0,890	0,882		

Współczynnik f_s ma wartość zmienną i jest obliczany dla każdej konkurencji. Jest ust. podstawie oceny warunków termicznych w danym dniu, poprzez wyznaczenie średnie najlepszych prędkości rzeczywistych.

V_1, V_2, V_3, V_4, V_5 – pięć najlepszych prędkości rzeczywistych V uzyskanych w dan. Jeżeli trasę ukończyło mniej niż 5-ciu zawodników, to dla zawodników którzy nie ukończyli przyjmuje się odpowiednio prędkość równą 0.

$$Vo5 = (V_1 + V_2 + V_3 + V_4 + V_5) / 5$$

Dla $Vo5 \leq 70$: $f_s = f_{s1}$ Dla $Vo5 \geq 130$: $f_s = f_{s2}$

Dla $70 < Vo5 < 130$: $f_s = f_{s1} + ((f_{s2} - f_{s1}) * ((Vo5 - 80) / 60))$

Dla szybowców wyposażonych w napęd FES współczynnik powiększa się o 0,003.



1c_15m

Współczynnik f_{s2}
0,905
0,915
0,925
0,925
0,860
0,890
0,890
0,885
0,865
0,875
0,855
0,855
0,855
0,900
0,900
0,853
0,853
0,853
0,853

alany na
j z 5-ciu

ej konkurencji.
ńczyli konkurencji



1d_18m

Typ i konfiguracja szybowca	f_{s1} Współczynnik	k	Typ i konfiguracja szybowca	f_{s1} Współczynnik
	f_{s1} Współczynnik	f_{s2} Współczynnik		f_{s1} Współczynnik
LAK 19 (15m) LAK 1	0,903	0,897	Ventus (16,6m)	0,867
LS 8 (15m) LS 8 (15m)	0,900	0,898	LAK 12	0,862
Discus 2b, 2c (15m) D	0,900	0,898	Jantar 2, 2a, 2b	0,862
ASW 28 (15m) ASW 2	0,900	0,898	DG 600 (17m)	0,858
Discus 2a Discus 2a D	0,898	0,895	Arcus	0,856
ASW 20C (15m) ASW	0,891	0,897	ASG 32	0,856
ASW 20B (15m) ASW	0,891	0,882	ASW 17	0,855
DG 600 (15m) DG 600	0,890	0,887	LAK 19 (18m)	0,852
GP14 Velo	0,890	0,870	Ventus (17,6m)	0,851
Diana 2 (13,5m)	0,890	0,870	LS 6 (17,5m)	0,849
miniLAK	0,890	0,870	LAK 17a (18m)	0,849
ASW 20L, 20FL ASW	0,889	0,922	Nimbus 2	0,847
SZD 56-1 Diana SZD	0,889	0,883	LS 8 (18m)	0,847
Ventus (15m) Ventus (0,889	0,881	ASW 28 (18m)	0,847
LS 6 (15m) LS 6 (15m)	0,887	0,882	Discus 2 (18m)	0,847
ASW 20CL ASW 20C	0,882	0,915	LS 9	0,843
ASW 20BL ASW 20B	0,882	0,910	LS 6 (18m)	0,841
ASW 12 ASW 12	0,881	0,915	ASH 26	0,839
Jantar 1, Jantar 19 Jant	0,880	0,915	HPH 304S Shark	0,839
DG 800 (15m) DG 800	0,875	0,863	LAK 17b (18m)	0,839
LAK 17 (15m) LAK 1	0,875	0,86	DG 800 (18m)	0,839
Duo Discus Duo Discu	0,870	0,900	LS 10 (18m)	0,839
DG 1000	0,870	0,900	ASH 31 (18m)	0,839
S 10 Stemme S 10 Ste	0,870	0,885	Antares 18	0,839
ASW 27 ASW 27	0,870	0,855	Ventus 2c, 2cx (18m)	0,837
Ventus 2b, 2c (15m) V	0,870	0,855	Ventus 2cxa (18m)	0,835
ASG 29 (15m) ASG 2	0,870	0,855	ASG 29 (18m)	0,835
Ventus 2a Ventus 2a	0,868	0,853	JS 1 (18m)	0,835
SZD 56-2 Diana 2 SZI	0,868	0,853	Ventus 3 (18m)	0,835
JS 3 (15m) JS 3 (15m)	0,868	0,853	JS 3 (18m)	0,835
GP 15	0,868	0,853	Diana 3	0,835

Współczynnik f_s ma wartość zmienną i jest obliczany dla każdej konkurencji. Jest ustalony na podstawie oceny warunków termicznych w danym dniu, poprzez wyznaczenie średniej najlepszych prędkości rzeczywistych.

V_1, V_2, V_3, V_4, V_5 – pięć najlepszych prędkości rzeczywistych V uzyskanych w danej konkurencji. Jeżeli trasę ukończyło mniej niż 5-ciu zawodników, to dla zawodników którzy nie ukończyli przyjmuje się odpowiednio prędkość równą 0.

$$V_{o5} = (V_1 + V_2 + V_3 + V_4 + V_5) / 5$$

Dla $V_{o5} \leq 80$: $f_s = f_{s1}$ Dla $V_{o5} \geq 140$: $f_s = f_{s2}$

Dla $80 < V_{o5} < 140$: $f_s = f_{s1} + ((f_{s2} - f_{s1}) * ((V_{o5} - 80) / 60))$

Dla szybowców wyposażonych w napęd FES współczynnik powiększa się o 0,003.



1d_18m



znajdź więcej na
Strona 2
nakolannik.pl
baza wiedzy pilota

k f _{s2} Współczynni
0,861
0,886
0,886
0,858
0,867
0,865
0,87
0,887
0,86
0,86
0,86
0,887
0,887
0,887
0,887
0,887
0,855
0,86
0,858
0,851
0,851
0,851
0,851
0,849
0,849
0,847
0,847
0,847
0,847
0,847
0,847
0,847

Tabela poniżej – wyłącznie dla RZS/OZS w połączonych klasach 18m

Typ i konfiguracja szybowca	k f _{s1} Współczynni	f _{s2} Współczynnik	Typ i konfiguracja szybowca
SZD 55	0,920	0,910	Ventus 2a
Discus	0,920	0,910	SZD 56-2 Diana 2
ASW 24	0,920	0,910	JS 3 (15m)
LS 7	0,920	0,910	GP 15
LS 3	0,907	0,916	Ventus (16,6m)
Mini Nimbus	0,907	0,916	LAK 12
ASW 20, 20F (15m)	0,907	0,916	Jantar 2, 2a, 2b
LAK 19 (15m) LAK 19 (15m)	0,903	0,897	DG 600 (17m)
LS 8 (15m) LS 8 (15m) LS 8 (15m)	0,900	0,898	Arcus
ASW 28 (15m) ASW 28 (15m)	0,900	0,898	ASG 32
Discus 2b, 2c (15m) Discus 2b, 2c (15m)	0,900	0,898	ASW 17
Discus 2a Discus 2a Discus 2a	0,898	0,895	LAK 19 (18m)
ASW 20C (15m) ASW 20C (15m)	0,891	0,897	Ventus (17,6m)
ASW 20B (15m) ASW 20B (15m)	0,891	0,882	LS 6 (17,5m)
DG 600 (15m) DG 600 (15m)	0,890	0,887	LAK 17a (18m)
GP14 Velo	0,890	0,870	Nimbus 2
Diana 2 (13,5m)	0,890	0,870	LS 8 (18m)
miniLAK	0,890	0,870	ASW 28 (18m)
ASW 20L, 20FL ASW 20L, 20FL	0,889	0,922	Discus 2 (18m)
SZD 56-1 Diana SZD 56-1 Diana	0,889	0,883	LS 9
Ventus (15m) Ventus (15m)	0,889	0,881	LS 6 (18m)
LS 6 (15m) LS 6 (15m)	0,887	0,882	ASH 26
ASW 20CL ASW 20CL	0,882	0,915	HPH 304S Shark
ASW 20BL ASW 20BL	0,882	0,910	LAK 17b (18m)
ASW 12 ASW 12	0,881	0,915	DG 800 (18m)
Jantar 1, Jantar 19 Jantar 1, Jantar 19	0,880	0,915	LS 10 (18m)
DG 800 (15m) DG 800 (15m)	0,875	0,863	ASH 31 (18m)
LAK 17 (15m) LAK 17 (15m)	0,875	0,860	Antares 18
Duo Discus Duo Discus	0,870	0,900	Ventus 2c, 2cx (18m)
DG 1000	0,870	0,900	Ventus 2cxa (18m)
S 10 Stemme	0,870	0,885	ASG 29 (18m)
ASW 27/ASG 29 (15m)	0,870	0,855	JS 1 (18m)
Ventus 2b, 2c (15m)	0,870	0,855	Ventus 3 (18m)
ASG 29 (15m)	0,870	0,855	JS 3 (18m)
			Diana 3

any na
z 5-ciu

j konkurencji.
czyli konkurencji

Współczynnik f_s ma wartość zmienną i jest obliczany dla każdej konkurencji na podstawie oceny warunków termicznych w danym dniu, poprzez wyznaczenie najlepszych prędkości rzeczywistych.

V_1, V_2, V_3, V_4, V_5 – pięć najlepszych prędkości rzeczywistych V uzyskanych przez zawodników. Jeżeli trasę ukończyło mniej niż 5-ciu zawodników, to dla zawodników które nie ukończyło przyjmuje się odpowiednio prędkość równą 0.

$$V_{o5} = (V_1 + V_2 + V_3 + V_4 + V_5) / 5$$

Dla $V_{o5} \leq 80$: $f_s = f_{s1}$ Dla $V_{o5} \geq 140$: $f_s = f_{s2}$

1d_18m

Dla $80 < V_{o5} < 140$: $f_s = f_{s1} + ((f_{s2} - f_{s1}) * ((V_{o5} - 80) / 60))$

Dla szybowców wyposażonych w napęd FES współczynnik powiększa się o 0



+ 15m.

f_{s1} k Współczynni	f_{s2} k Współczynni
0,868	0,853
0,868	0,853
0,868	0,853
0,868	0,853
0,867	0,861
0,862	0,886
0,862	0,886
0,858	0,858
0,856	0,867
0,856	0,865
0,855	0,870
0,852	0,887
0,851	0,860
0,849	0,860
0,849	0,860
0,847	0,887
0,847	0,887
0,847	0,887
0,847	0,887
0,843	0,855
0,841	0,860
0,839	0,858
0,839	0,851
0,839	0,851
0,839	0,851
0,839	0,851
0,839	0,851
0,839	0,849
0,837	0,849
0,835	0,847
0,835	0,847
0,835	0,847
0,835	0,847
0,835	0,847
0,835	0,847

cji. Jest ustalany na
nie średniej z 5-ciu

nych w danej konkurencji.
órzy nie ukończyli konkurencji



1d_18m

.003.



znajdź więcej na
Strona 6
nakolannik.pl
baza wiedzy pilota

1e_open

Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik fs1	^{sz} k f _{s2} Współczynnik	Typ i konfiguracja szybowca	f _{s1} Współczynnik f _{s1} Współczynnik
ASW 27/ASG 29 (15m)	0,870	0,855	JS 3 (18m)	0,835
DG 800 (15m)	0,870	0,855	Nimbus 3 (22,9m)	0,828
LAK 17 (15m)	0,870	0,855	Antares 20	0,821
Ventus 2b;2c (15m)	0,870	0,855	LAK 20 (23m)	0,817
Ventus 2a (15m)	0,868	0,853	Nimbus 3D	0,816
JS 3 (15m)	0,868	0,853	LAK 17b (21m – 600 kg)	0,805
Diana 2	0,868	0,853	Nimbus 3 (24,5m)	0,803
GP 15	0,868	0,853	ASW 22 (24m)	0,803
Ventus (16,6m)	0,865	0,870	ASH 31 (21m)	0,794
Jantar 2B	0,865	0,885	ASH 25 (25m)	0,792
Lak 12	0,865	0,885	LAK 20 (26m)	0,792
DG 600 (17m)	0,858	0,862	Nimbus 3 (25,5m)	0,791
Arcus	0,856	0,867	ASH 25 (25,6m)	0,789
ASG 32	0,856	0,865	JS 1 (21m)	0,788
Nimbus 2	0,850	0,885	ASH 25 (26m)	0,786
ASW 17	0,855	0,870	ASW 22B (750 kg)	0,783
LAK 19 (18m)	0,852	0,887	EB 28Edition (25,3m)	0,783
Ventus (17,6m)	0,851	0,860	ASW 22B (850 kg)	0,783
LS 6 (17,5m)	0,849	0,860	Nimbus 4D	0,783
LAK 17a (18m)	0,849	0,860	Antares 23	0,780
LS 8 (18m)	0,847	0,887	Quintus	0,780
ASW 28 (18m)	0,847	0,887	EB 29D (25,3m)	0,778
Discus 2 (18m)	0,847	0,887	ASH 25 EB	0,777
LS 9	0,843	0,855	ASH 25 EB28	0,774
LS 6 (18m)	0,841	0,860	ASW 22BL (750 kg)	0,771
ASH 26	0,839	0,858	ASW 22BLE (850 kg)	0,771
HPH 304S Shark	0,839	0,851	Nimbus 4	0,771
LAK 17b (18m)	0,839	0,851	ASH 30	0,771
DG 800 (18m)	0,839	0,851	EB 29 (25,3m)	0,770
LS 10 (18m)	0,839	0,851	EB 28 (28m)	0,768
ASH 31 (18m)	0,839	0,851	EB 28Edition (28,3m)	0,768
Antares 18	0,839	0,849	EB 29D (28,3m)	0,762
Ventus 2c, 2cx (18m)	0,837	0,849	EB 29DR (28m)	0,762
Ventus 2cxa (18m)	0,835	0,847	ETA	0,759
ASG 29 (18m)	0,835	0,847	EB 29D (29,3m)	0,759
JS 1 (18m)	0,835	0,847	EB 29 (28,3m)	0,757
Ventus 3 (18m)	0,835	0,847	EB 29R (28m)	0,757
Diana 3	0,835	0,847	EB 29 (29,3m)	0,754

Współczynnik fs ma wartość zmienną i jest obliczany dla każdej konkurencji. Jest ustalany na podstawie oceny warunków termicznych w danym dniu, poprzez wyznaczenie średniej z 5-ciu najlepszych prędkości rzeczywistych.

V1 ,V2, V3, V4, V5 – pięć najlepszych prędkości rzeczywistych V uzyskanych w danej konkurencji. Jeżeli trasę ukończyło mniej niż 5-ciu zawodników, to dla zawodników którzy nie ukończyli konkurencji przyjmuje się odpowiednio prędkość równą 0.

$$Vo5 = (V1 + V2 + V3 + V4 + V5) / 5$$

$$\text{Dla } Vo5 \leq 80: fs = fs1 \quad \text{Dla } Vo5 \geq 140: fs = fs2$$

$$\text{Dla } 80 < Vo5 < 140: fs = fs1 + ((fs2 - fs1) * ((Vo5 - 80) / 60))$$



1e_open

Dla szybowców wyposażonych w napęd FES współczynnik powiększa się o 0,003.



znajdź więcej na
Strona 8
nakolannik.pl
baza wiedzy pilota

1e_open

^{sz} k f _{s2} Współczynni
0,847
0,853
0,844
0,860
0,860
0,855
0,853
0,849
0,844
0,847
0,857
0,853
0,847
0,838
0,847
0,851
0,844
0,844
0,848
0,838
0,838
0,842
0,844
0,844
0,851
0,844
0,844
0,844
0,838
0,844
0,844
0,844
0,842
0,844
0,844
0,842
0,838
0,842

teji.

turencji



1e_open



znajdź więcej na
Strona 10
nakolannik.pl
baza wiedzy pilota

We wszystkich klasach dopuszcza się start szybowca o wyższym współczynniku (gorszych osiągnięciach) niż najslabszy szybowiec zaliczony do danej klasy (według tabeli). W takim przypadku do obliczania wyników stosuje się współczynnik wyrównawczy f_s równy:

Dla klasy Klub A: $f_s = 1,031$

Dla klasy Standard B $f_s = 1,000$

Dla klasy Standard $f_s = 1,000$

Dla klasy 15m $f_s = 0,920$ $f_{s2} = 0,915$

Dla klasy 18m $f_s = 0,903$ $f_{s2} = 0,915$

Dla klasy 18+15m $f_s = 0,920$ $f_{s2} = 0,915$

Dla klasy Otwartej $f_{s1} = 0,870$ $f_{s2} = 0,870$

