

1a_Klub

Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik fs	Klub		Masa ref. [kg]	Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik fs	Klub		Masa ref. [kg]	Typ i konfiguracja szybowca	Współczynnik fs	Klub		Masa ref. [kg]
		B	A				A	B				A	B	
Bocian	1,389	x		-	Cobra 15	1,031	x	x	375	Krokus	0,975	x		370
Puchatek	1,389	x		-	Twin Astir I	1,031	x	x	605	H301 Libelle	0,975	x		315
Mucha 100	1,389	x		-			x	x						
Lis	1,389	x		-	Std. Libelle	1,011	x	x	340	CB 15 Crystal	0,971	x		350
L 13 Błanik	1,389	x		-	LS 1-0, 1a, 1b, 1c, 1d	1,011	x	x	329	LS 4	0,971	x		356
L 23 Błanik	1,389	x		-	Phoebus B3, C	1,011	x	x	365					
							x	x		HpH 304C	0,968	x		359
Kobuz	1,351	x		-	ASW 15	1,006	x	x	352					
Bekas	1,351	x		-						SZD 55	0,964	x		350
Mucha Std	1,351	x		-	Std. Cirrus (15m)	1,000	x		345	Janus C (stałe podw.)	0,964	x		576
					DG 100	1,000	x		385	Perkoz (20m)	0,964	x		569
PW 5	1,155	x		-	Jantar Std	1,000	x		366					
					Cobra 17	1,000	x		385	LS 7	0,962	x		353
Puchacz	1,125	x		-	ASW 19	1,000	x		362					
Pirat	1,125			-	Std. Astir	1,000	x		380	Janus C	0,957	x		576
		x			Perkoz (17,5m)	1,000	x		550					
Junior	1,115			-	Janus (18.2m)	1,000	x		565	Discus	0,949	x		367
Foka 4	1,115	x		-										
Foka 5	1,115	x		-	LS 1f, 1f(45)	0,988	x		347	Glasflugel 304, 304B	0,947	x		365
					SZD 59 Acro	0,988	x		375	HpH 304CZ (15m)	0,947	x		365
PW 6	1,087	x		-	Jantar Std2, Std3, MB	0,988	x		375	Mini Nimbus	0,947	x		365
G 103 Twin II (SP)	1,087	x		-	Brawo	0,988	x		365	Genesis 2	0,947	x		366
ASK 21	1,087	x	x*	545	Jantar 15S	0,988	x		370	DG 200 (15m)	0,947	x		380
					Krokus S	0,988	x		370	Speed Astir	0,947	x		400
Astir CS Jeans	1,080	x		-	Cirrus, VTC	0,988	x		390	Mosquito, B	0,947	x		365
					Std. Cirrus (16m)	0,988	x		350	miniLAK	0,947	x		320
Phoebus A	1,063	x		-	Hornet, C	0,988	x		343					
VSO 10C	1,063	x		-						ASW 24	0,946	x		365
					Pegase 101	0,982	x		368					
Elfe S4	1,042	x		-	DG 300	0,982	x		369	LS 3 (15m)	0,942	x		377

1a_Klub

Phoebus B	1,042	x		-	DG 500 (20m)	0,982	x		625				
Mistral C	1,042	x		-						ASW 20, 20F (15m)	0,935	x	372
VSO 10	1,042	x		-	PIK 20A, 20B, 20D	0,975	x		360				
Astir CS, CS77	1,042	x		-	Jantar 15	0,975	x		370	ASW 20B, C (15m)	0,930	x	372

W klasie Klub A i Klub B ilość osób na pokładzie nie może się zmieniać w trakcie zawodów (jeżeli zawodnik startuje w zawodach z pasażerem, dopuszcza się zastąpienie drugiej osoby stałym dowozieniem w kabinie, nie mniejszym niż 60 kg; jeżeli zawodnik startuje w zawodach samodzielnie, dopuszcza się zastosowanie stałego dowozienia w kabinie).

***Dopuszcza się start pilotów niepełnosprawnych na dostosowanym szybowcu lub na szybowcu niedostosowanym z pilotem bezpieczeństwa (ograniczenie OSL lub AHL)**

AHL - Ważne wyłącznie w systemie ręcznego sterowania,

OSL - Ważne wyłącznie z innym pilotem bezpieczeństwa (posiadającym kwalifikacje do pełnienia funkcji pilota) oraz na statku powietrznym z podwójnym

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

Jeżeli Masa startowa jest większa niż Masa Referencyjna, to współczynnik pomniejsza się o 0,001 na każde 2,5 kg (lub część tej wartości), która przekracza Masę Referencyjną. Na przykład:

Masa startowa - Masa Referencyjna	Współcz. pomniejsz a się o:
≤ 0	0
0,1 - 2,5	0,001
2,6 - 5	0,002
10,1 - 12,5	0,005

1a_Klub

Jeżeli Masa startowa jest mniejsza niż Masa Referencyjna, to współczynnik powiększa się o 0,001 na każde 3 kg (lub część tej wartości), która jest mniejsza niż (Masa Referencyjna minus 3 kg). Powiększenie współczynnika może wynieść **maksymalnie 0,007**. Na przykład:

Masa Referencyjna - Masa startowa	Współczynnik powiększa się o:
≤ 3	0
3,1 – 6	0,001
6,1 – 9	0,002
12,1 – 15	0,004
> 21	0,007

Zasady ważenia szybowców klasy Klub A.

Ważenie jest obowiązkowe.

W zawodach rangi OZS pilot może zarządzić (w Druku Rejestracyjnym), aby do obliczeń współczynnika szybowca przyjął deklarowaną masę pustego szybowca.

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 umieszczane w kabinie: woda pitna w ilości nie większej niż 3 litry, wyżywienie na lot, rejestratory GNSS nie zabudowane na stałe, dokumenty).

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.

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.

1a_Klub

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, wyżywienie 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”.

W przypadku zawodów rangi OZS 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.

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 ważenia 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 umieszczone 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 razy 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.

1a_Klub

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 masy w górę, należy dokonać korekty współczynnika szybowca w całym zawodach.