

Korygowanie współczynników wyrównawczych.

1. Winglety.

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

2. 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 – wg uznania Organizatora).

Jeżeli Masa startowa jest większa niż Masa Referencyjna, 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	Współczynnik 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, to współczynnik powiększa się o 0,001 na każde 2,5 kg (lub część tej wartości), która jest mniejsza niż (Masa Referencyjna minus 10 kg). Na przykład:

Masa Referencyjna - Masa startowa	Współczynnik powiększa się o:
≤ 10	0
10,1 – 12,5	0,001
12,4 – 15	0,002
20,1 – 12,5	0,005

Zasady ważenia szybowców klasy Klub A.

a) Procedura w trakcie Rejestracji.

W Druku Rejestracyjnym pilot podaje **Deklarowaną masę szybowca pustego** (zgodnie ze swoją wiedzą). 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, 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 wyznacza 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.

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

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 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.

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 zmierzona masa szybowca wykracza poza wartości dopuszczalne w odniesieniu do **Masy szybowca pustego**, zostaną przyznane punkty karne – 2 punkty za każdy kilogram przekroczenia. Jeżeli przekroczenie miało miejsce w dniu nie zaliczonym jako Dzień Lotny, to punkty karne zostaną uwzględnione w następnym Dniu Lotnym. Tolerancja pomiaru wynosi +/- 10 kg, należy też uwzględnić ewentualne warunki pogodowe. Nie należy wykonywać ważenia podczas silnego wiatru lub opadu.