

Gegenüberstellung der Streuungswerte der Fahrzeiten

		1	2	3	4	5
I	Teilstrecke 1 (gemessen)	0,7454	0,8297	0,807	0,8708	1,0029
II	Teilstrecke 2 (gemessen)	1,1513	0,5702	0,845	1,5091	1,1825
III	Teilstrecke 3 (gemessen)	-	-	-	1,4920	-
IV	\sum Teilstrecken (gerechnet aus $s_{F_1}^2 + s_{F_2}^2 + s_{F_3}^2$)	1,8967	1,3999	1,652	3,8719	2,1854
V	Gesamtstrecke (gemessen)	1,7206	1,2252	1,727	3,7569	1,8384

Das Verhältnis der Streuungswerte der Zeilen IV und V ist nach dem F - Test bei 95 %iger statistischer Sicherheit und gegebenem Stichprobenumfang in allen Fällen als zufällig vom Wert 1,000 abweichend anzusehen, wie nachfolgende Übersicht bestätigt:

Streuungsverhältnis	1,114	1,143	1,045	1,031	1,189
Freiheitsgrade	(1) 66	(1) 45	(1) 63	(1) 60	(1) 56
	(2) 66	(2) 45	(2) 63	(2) 60	(2) 56

Eine Interpolation für die zulässigen F - Werte (entsprechend den Freiheitsgraden) erübrigt sich.

Nach der Tabellierung der Testgröße ist für Freiheitsgrade (1) = ∞ und (2) = 120 ein F von 1,254 noch als zufällig vom Wert 1,000 abweichend anzusehen. Die errechneten Werte liegen in allen Fällen sicher unter diesem Grenzwert, der für 95 %ige statistische Sicherheit gilt.