



en kan tevens zien of je bij het steken harder of langzamer moet vliegen. Persoonlijk geloof ik niet zo in de go "sollfahrt-geber", waardoor ik deze functie zelf ook niet gebruik. Maar nu eerst het gebruik van de LX-1000:

De "knoppen":

De LX-1000 heeft naast de aan/uit schakelaar (werking bekend?) 5 andere schakelaars en 3 draaiknoppen. Elk knop heeft zijn eigen functie, welke hier zijn weergegeven:

N/M Schakelaar: De stand "N" is voor een normale polaire; de stand "M" is voor een muggen-polaire (heeft i

AUTO/SC Schakelaar: Hoewel het lijkt of deze schakelaar slechts twee standen heeft (auto en sc), heeft hij 3 sc, vario en auto.

1. De stand "**sc**" staat voor sollfahrt. In deze stand geeft het instrument de beste steeksnelheid aan die bij vleugelbelasting en bij de ingestelde McReady waarde hoort (in te stellen met de draaiknoppen BAL en theoretische achtergrond over het zetten van de McReady waarde, en de betekenis van de resulterende nodig. Als je dus geen idee hebt wat de McReady waarde is, of wat de betekenis van de resulterende sr op in je theorieboeken van het zweefvliegen. In deze stand zal een hoge toon, gecombineerd met een h aanduiding van de analoge vario duiden op een te hoge snelheid t.o.v. de ideale snelheid.
2. De stand "**vario**" is de stand voor normaal gebruik. In deze stand zullen zowel geluid als aanwijzing o huidige stijgen of dalen aangeven.
3. In de stand "**auto**" zou de LX-1000 uit zichzelf moeten omschakelen van vario bij thermieksnelheden, steeksnelheden. Vanwege de onnauwkeurigheid van dit instrument (hysteresis; achterlopen) en het rel tussen thermiek en steeksnelheden bij de desbetreffende vliegtuigen werkt dit echter van geen kanten. . ben je helemaal knetter van de herrie, zet hem dus nooit in deze stand; je doet tenslotte aan zweefvlieg stil is....

Middels de **schakelaar BAT / TEMP** kan je respectievelijk de spanning van de batterij zien of de temperatuur verschijnen dan in het "int" raampje op de display waar normaal de integrator staat.

De **schakelaar "0,5 / 1 / 2"** is de schakelaar waarmee je het bereik van het instrument kan instellen. Persoonlijk je altijd optimaal moet genieten van de nauwkeurigheid dat een instrument heeft. Voor deze schakelaar betekenen "0,5" heb staan bij de start. Lees dit als dat je "de halve schaal" gebruikt. M.a.w. als je op de analoge vario 2 m je de helft daarvan; 1 m/s. Met de schakelaar op "1" gebruik je de huidige schaalverdeling, en met de schakelaar dubbele schaal". Het bereik van de schaal is dus respectievelijk 2,5 m/s en 5 m/s en 10 m/s. De audio zit hieraan: stijgen bij stand 0,5 maakt een hogere toon en is precieser dan 1 m/s stijgen bij de stand 1 of 2. Normaal zet ik of 2 als de uitschieters in een thermiekbekel meer worden dan respectievelijk 2,5 m/s en 5 m/s.

De **schakelaar * / ** / ***** geeft de reactiesnelheid van het instrument weer. In welke tijdseenheid is me niet 1 * is de snelste reactie en *** is de langzaamste reactie van het instrument. Ook hier ben ik van mening dat je c

maken van de nauwkeurigheid van het instrument. Ik heb hem dus in principe altijd op * staan; ik wil het gelijk instrument ziet dat ik omhoog ga...niet 3 seconden (o.i.d.) later.. Uitzondering hierop is alleen bij extreem turl ik hem iets langzamer.

De **draaiknop "BAL"** kan gebruikt worden voor het instellen van de huidige vleugelbelasting in kilo's per vier optellen van het leeggewicht van het toestel (zie cockpitwand) en je eigen gewicht plus baggage, en dit te delen over het vleugeloppervlak kom je uiteindelijk op een getal uit wat je kan instellen. Voor de berekening kan je globaal de volgende uitgangspunten nemen:

- Loodplak = 1,4kg
- Chute = 10kg
- Leeggewicht ASK21 = 360 kilo
- Vleugeloppervlak ASK21 = 18 m²
- Leeggewicht ASK23 = 240 kilo
- Vleugeloppervlak ASK23 = 13 m²

Afronden op het onderliggende hele getal (bijvoorbeeld: 38,8 wordt dan 38) om wat veiligheid in te bouwen. Iemand heeft tenslotte zijn best gedaan bij een lagere snelheid; je zal niet te snel vliegen. Het effect van een 5km/h te hoog is groter dan dat van een 5km/h te laag. Overigens is de nauwkeurigheid van het bovenstaande bij de LX-1000 betwifelen en eigenlijk ook niet merkbaar tijdens het vliegen. Bij hogere versies als de LX-4000 en de LX-5000 is het merkbaar.

De **draaiknop "MC"** kan gebruikt worden voor het instellen van de McReady waarde. Voor uitleg hiervan kan je naar de handleiding kijken.

