



### ***Sinus912 Spornrad***

Der Sinus 912 ist ein UL und ohne Zusätze mit einer UL 3-Achs-Lizenz zu fliegen. Aufgrund der Spannweite besitzt er für Motorsegler überdurchschnittliche Gleitleistungen und vor allem wendige Handling-Eigenschaften. Aus diesem Grunde ist laut Flughandbuch das Abstellen des Motors im Flug zulässig und erlaubt länger Thermikflüge.



Der Flieger wurde im Mai als Neufahrzeug über Flight-Team Peter Götzer bei Pipistrel in Slovenien gekauft. Gründe die für den Sinus gesprochen und noch immer sprechen:

1. Handling und Gleitflugeigenschaften eines Mittel-Klasse Segelfahrzeugs
2. 200km/h Reisefahrtsgeschwindigkeit bei einem noch nie dagewesenen Verbrauch von 10L/h; auch die Steigleistung stellt andere MoSe in den Schatten
3. Fertigung wie im Segelfahrzeugbau ohne Kompromisse – ein schöner Flieger
4. Support in greifbarer Nähe (Slovenien) und perfekte Betreuung in allen Belangen

5. Zwar wie jedes UL für 472,5kg zugelassen, wird aber mit Werknummer 199 bald in die Kategorie LSA gehören und damit das strukturelle Gewicht von 585kg ausnutzen können – entsprechender Zusatz zum Flughandbuch schon jetzt vorhanden.



Der Rotax912 80PS ist eines der Wartungs-freundlichsten Triebwerke Ausgestattet mit einer Rutschkupplung (Option) ist noch nicht einmal eine Kontrolle des Getriebes bei 800h notwendig. Außerdem ist im Falle eines shock-loadings „nur“ das Getriebe zu überprüfen/instand zu setzen – ohne ist ein Austausch des Motors fällig. Auch Zündkerzen müssen erst nach 200h anstatt 100h (912S) gewechselt werden. Support und Ersatzteile ist perfekt über die Firma Franz gewährleistet, bzw. überall auf der Welt.



Ohne Motor mit Überfluggeschwindigkeit ist der Sinus in der Lage die Fahrt in Höhe umzusetzen um eine Platzrunde – wenn auch eine kurze – zu fliegen.

Mit den Störklappen ist er auch in der Lage genauso schnelle Abstiege hinzulegen, steiler als manch andere Flugzeuge mit der halben Spannweite.

Nun zu den Fakten...

**Baujahr 2006, WerkNr: 199**

**Da stets hangariert und mit Bezügen abgedeckt, eine glatte Oberfläche wie neu. Außerdem häufig gewachst und poliert.**

**Motor: 210h, d.h. die letzte große Wartung wurde bereits durchgeführt.**

**L-Akte wurde, wie bei Flugzeugen eigentlich üblich sein sollte, geführt.**

**Dieser Sinus wurde für den deutschen Markt gefertigt, d.h. nach der Bauvorschrift LTF-UL3 mit erhöhter Festigkeit. Es gibt Muster, die wurden nach der herkömmlichen Bauart gefertigt, mit mehr GFK. Dieser besteht aus komplett CFK, ist leichter und stabiler – der Unterschied: eine Turbulenz-Geschwindigkeit von 180km/h, grüner Bereich bis 180. Man kann also auch bei thermischen Wetter mit der optimalen Geschwindigkeit 180-200 unterwegs sein ohne die Struktur zu überlasten.**

**Im Segelflug erreicht er eine Gleitzahl von 1:28, ermöglicht durch den Propeller der sich in Segelstellung bringen lässt.**

**Man zieht einfach nur den Knopf heraus und dreht ihn in die Raste.**



Die Firma Pipistrel hat bei der Herstellung seiner Flugzeuge darauf geachtet, moderne Flugzeuge mit soviel Technik als möglich aber so einfach wie es geht zu produzieren. So wurde auf eine elektrische Prop-Verstellung verzichtet, sowie auch auf elektrische Landeklappen. Dafür wurden aber hydraulische Fußspitzen-Bremsen eingebaut, mit denen sich der Sinus sogar um die eigene Achse drehen lässt. Ich selbst habe noch eine Park-Bremse eingebaut, die es bei Pipistrel nicht im Zubehör gibt.



Die Störklappen werden mit diesem Hebel betätigt, mit einem anderen ähnlich einer Handbremse, die Wölbklappen. Diese sind als s.g. Flaperons angelegt und stellen Klappen und Querruder über einen Mischer gleichzeitig dar.

#### Zusatz-Optionen:

Beim Sinus hat man die Möglichkeit viele Zusatz-Optionen dazu zu kaufen. Diese sind u.U. recht teuer, und teilweise nicht mehr nachrüstbar. Ich hatte mich derzeit für folgende Optionen entschieden und habe es nicht bereut:

2x50L anstatt 2x30L Tanks. So kann man den Flieger voll tanken, mit 2 Personen a 80kg und 30kg Gepäck unterwegs sein, hat damit 560kg Startgewicht, was bald erlaubt sein wird.

Man hat damit eine Endurance von knapp 10h und bei Tempo 180 eine Reichweite von 1.800km.

Ein großes Instrumenten-Brett zählt auch zu den Zusatz-Optionen. Neben den Instrumenten die man erst dadurch einbauen kann, bietet dieses wesentlich mehr Ablagemöglichkeiten und sieht zudem besser aus. Unterhalb habe ich noch zwei CFK Ablagen von der CTSW eingebaut, die perfekt dort hinein passen.

Die Tür-Scharniere wurden mit Schnellverschlüssen versehen, damit man diese schnell ausbauen kann, sei es zum Abrüsten oder weil man gerne mal „offen“ fliegen will. In die linke Tür wurde ein 16x16cm Foto-Fenster auf Kopfhöhe eingebaut – Aufpreis wären mehrere hundert EUR.

Der Gepäckraum wird in der Standard-Version mittels eines Gepäck-Sacks dargestellt. Eine unbefriedigende Lösung, zumal man dort keine Sporttasche unter bekommt. Für knapp 1000EUR baut Pipistrel einen Gepäckraum ein, der aber doch sehr spärlich ist. Ich habe die sensiblen Elemente verkleidet und somit den besten Kompromiss gefunden. Außerdem die Schnellverschlüsse für schnellen Zugang nachgerüstet.

Die Parkbremse wurde schon angesprochen, ein großes Manko, da es diese bisher bei Pipistrel nicht entwickelt gibt. Diese wurde von mir mechanisch gelöst

Reifen NEU

#### Avionik & Instrumente:

Bräuniger AlphaMFD

57mm Zusatzfahrmesser mit Markierungen für Sinus

Endanflug-/Segelflugrechner VP4 mit Integrator und display

Ladedruckanzeige (Manifoldpressure)

Funk Filser ATR600 Model 2007  
Transponder Filser TRT800  
Model 2007  
ELT

Wegen Neuanschaffung für:

-----90.000,-----EUR

Optional:

BMA EFIS Lite

mit Geländedarstellung, Windanzeige, flight-path vector, TAS, GPS, g-messer,

Infos unter [www.bluemountainavionics.com](http://www.bluemountainavionics.com)

3.500,--EUR

Wendezeiger 300,--EUR

Anhänger von Anschau mit Winde und Laufschiene für Tragflächen, Gasdruckdämpfer an Vorder und Hinterklappe. 100km/h. Nur 1x benutzt! Wie neu.

+ Aufrüsthilfe!!!

15.000,--EUR

Nähere Bilder auf [www.luftbild-wetzlar.de](http://www.luftbild-wetzlar.de)

BEI BEDARF BITTE KURZE E-MAIL und ich sende einen PDF mit Aussagekräftigen Fotos zu. Probeflüge und Einweisung jederzeit möglich.

Sinus912 Ultralight-Motorglider available

Model2006 like NEW

Engine 210h all inspections, always in hangar and covered, only one pilot(me)

Manufactured acc. LTF-UL3, higher strength and turbulence speed 180km/h

200km/h cruise with actual 10L/h Glide ratio 1:28

Adjustable and full featherable Prop

Additional equipment to standard model:

2 x 50L wing tanks

Big CFK Instrument Panel with additional CFK storage compartment below (from CTSW)

16x16 sliding-window left door

Doors with quick-locks (removable within 5 sec) and lockable

Fixed Cargo compartment with quick access

Rotax engine with clutch

Parking Brake

Tires NEW

Avionic and Instruments:

Bäuninger Alpha MFD

Add. 57mm Airspeed Indicator with markings for Sinus

Final Glide computer VP4 with integrating function and display  
Manifold pressure gauge  
Radio Filser ATR600 model 2007  
Transponder Mode-S TRT800 model 2007  
ELT

Due to new Aircraft  
-----90.000,-----EUR

Optional:  
BMA EFIS Lite  
with Terrain, Flight-Path Vector, Wind-indication, TAS, g-meter, GPS  
see: [www.bluemountainavionics.com](http://www.bluemountainavionics.com)  
3.500,--EUR

Turn coordinator 300,--EUR

Trailer made by Anschau with winch and moving-support for wings, All doors with dampers. 100km/h. 1  
time used, like NEW.  
+ 2-men-assembling-device  
15.000,--EUR

For pictures see [www.luftbild-wetzlar.de](http://www.luftbild-wetzlar.de)

Give me an e-mail and I reply with a detailed pdf!  
Test-Flights and Instructions possible!