

Allen,

Ik vlieg met de Sinus 912 nr 100 sedert half mei van dit jaar . Heb hem derdehands gekocht van Aero 64 waarvan vlieginstruuteur Patrice Burgio de zaakvoerder is . Het toestel is van bouwjaar 2003 en is nog in uitstekende staat : had 430 uur op de teller toen ik hem kocht .

Ik had al 1720 uur gevlogen met een Coyote S6ES 912 en 850 uur met een Esqual 912 SFR, beide toestellen door mijzelf als bouwkit in elkaar gezet en ingevlogen .



Ik moet zeggen dat de Sinus een uitstekend toestel is. Na één uur opleiding met Patrice heb ik het toestel gekocht en dan nog tweemaal een uur verdere opleiding gevolgd gedurende alles samen één dag op het ULV veld in zuiden van Frankrijk tussen Tarbes en Pau .

Ik heb het toestel dan de tweede dag in de namiddag en de dag erop teruggevlogen naar Steenvoorde, Frankrijk. (850 km met wind op kop van soms 35km/u)

Ik moet zeggen dat ik wat ongerust was om het toestel aan de grond te zetten op het privé ULV veldje waar ik gebaseerd ben .

Het is namelijk maar een piste met totale lengte van 290 m en het terrein ligt op een helling . De dag dat ik het toestel

overgevlogen heb was de wind onder 45° tov de as van de piste 31 met dalende helling met op het einde een gracht . Wel, ik heb het toestel vanaf de eerste poging aan de grond kunnen zetten en was uitgebald zo'n 50 meter voor het einde van de piste .

Het toestel beschikt over zeer efficiënte flaperons die over bijna de volledige vleugelbreedte van 15 meter lopen . Als je full flaps landt, kun je binnenkomen aan 70 km/uur zonder draagkrachtprobleem . Met de airbrakes kun je exact bepalen op welke hoogte je de short final inzet en kun je ook je valsnelheid beperken door deze brakes juist voor touchdown terug in te trekken , zodat je er steeds een kiss landing mee kunt maken, want eens je de grond raakt, zet je de airbrakes terug volledig uit, zodat het toestel aan de grond gehouden wordt, want zelfs met full flaps heb je met motor op idle nog enorme finesse . Ondertussen kun je dan de motor nog afschakelen tijdens het uitbollen en eveneens de flaps terug negatief zetten voor alle zekerheid . Het toestel is niet moeilijk te landen , zelfs met full crosswind van 30 km/u geen probleem .



Het toestel is enorm zeker om er kort mee op te stijgen . Met full flaps opstijgen lukt in minder dan 100 m en het toestel stijgt dan onmiddellijk aan minimum 3



m/s.

tot zelfs 7 m/s als er wat wind is en je de stick achteruit trekt en de snelheid terugbrengt naar 80 a 90 km/u . In een oogwenk zit je ermee op 1000 voet te vliegen

en kun je de gashendel volledig lossen en dan de pas van de schroef verhogen om vervolgens op het gemak te vliegen aan 160 km/u met de 912 aan nog geen 4000 tr/min .



Ik ben ermee tot tegen de Mt Blanc gevlogen en in 4 uur had ik 615 km afgelegd op gemiddelde snelheid van 165 km /u aan 4000 tr/min met circuits en taxiën inbegrepen .

Bestemming was een ULV veldje van 400 m op een hoogte van 1175 voet dat in de Rhônevallei ligt op 80 km van de Mt Blanc . De bergen aan zijkant van de vallei waar dat veldje is zijn tot 4500 voet, maar voor de Sinus is dat geen probleem op daaruit te klimmen .

De dag erop ben ik dan naar de Mt Blanc gevlogen. Er was weinig wind en bijna geen wolken . De Sinus klimt probleemloos naar 14400 ft zonder dat de motor amper 4500 tr/min moet draaien en de watertemperatuur stijgt nooit boven de 90° . Eens je zo hoog bent kun je de motor terug op 3700 tr/min zetten en rustig genieten van het uitzicht terwijl de temperatuur van de motor dan zakt naar 75 ° wat eigenlijk te weinig is .

Dan maar de motor op traagloop gezet en richting Mégève, een altiport . Ik heb daar een paar foto's van genomen op 10500 voet en dan verder uitgezweefd naar Albertville .

Daar zat ik nog op 7000 voet om rustig te zakken en alle tijd te nemen om het vliegplein te verkennen van op steeds lagere hoogte en dan te landen . Ik kon de motor ook stilgelegd hebben en ging dan misschien wat lager toegekomen zijn boven Albertville .

Hier bijgevoegd nog een enkele foto's tijdens deze vlucht . De Sinus is een toestel waarmee je probleemloos op grote hoogtes vliegt zonder te moeten denken dat je de motor zult overbelasten . En zelfs bij motorpanne (wat weinig waarschijnlijk is want wordt amper belast) kun je uitzweven naar gelijk welk vliegplein en landen .

En dan heb je ook nog de parachute, maar ja dat is dan in uiterste nood .



Het is in elk geval een toestel met uitstekende vliegeigenschappen en is ook erg veelzijdig :)

Met vriendelijke groeten,

Jan Vanrobaeys