

L U F T F A H R T - B U N D E S A M T

G E R Ä T E K E N N B L A T T

(§4 LuftVZO)

T I T E L B L A T T

Segelflugzeug-Kennblatt Nr.: 328

		Ausgabe Nr.	Datum
<u>Muster:</u>	Mini-Nimbus HS 7	6	18.03.1999
<u>Baureihe:</u>	Mini-Nimbus B	6	18.03.1999
	Mini-Nimbus C	6	18.03.1999

L U F T F A H R T - B U N D E S A M T

G E R Ä T E K E N N B L A T T

(§4 LuftVZO)

I. Allgemeines

- | | | | | |
|---|-----|--|------------|------------|
| 1. Segelflugzeug-Kennblatt Nr.: | 328 | Ausgabe Nr.: | 6 Datum: | 18.03.1999 |
| 2. Musterbezeichnung: | | Mini-Nimbus | HS 7 | |
| 3. Verkaufsbezeichnung: | | --- | | |
| 4. Entwicklungsbetrieb: | | --- | | |
| 5. Hersteller: | | Schempp-Hirth GmbH & Co.KG | | |
| | | Krebenstraße 25 | | |
| | | 7312 Kirchheim/Teck | | |
| 6. Klasse des Lufttüchtigkeitszeugnisses: | | Standardklasse | | |
| 7. Lufttüchtigkeitsgruppe | | "U" (Utility) | | |
| 8. Musterzulassung in der Bundesrepublik Deutschland: | | Aufgrund einer umfassenden Musterprüfung | | |
| | | Datum der Musterzulassung: | 12.05.1977 | |

II. Zulassungsbasis

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Lufttüchtigkeitsforderungen: | 1.1 angewendete Lufttüchtigkeitsforderungen |
| | Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (LFSM), Ausgabe 23. Oktober 1975. |
| | 1.2 ergänzende Forderungen |
| | Richtlinien zur Führung des Festigkeitsnachweises für Bauteile aus glasfaserverstärkten Kunststoffen von Segelflugzeugen, Ausgabe März 1965. |

III. Technische Merkmale und Betriebsgrenzen

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. Dokumente zur Definition: | 1. Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Mini-Nimbus HS 7, Stand vom April 1977 |
| | 2. Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Mini-Nimbus HS 7, Stand vom April 1978, LBA-anerkannt, (bis TM 328-2 und AB 328-3) |
| | 3. Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Mini-Nimbus HS 7, Stand vom September 1978, LBA-anerkannt (bis TM 328-2 und AB 328-8) |

2. Baumerkmale: Einsitziger, freitragender Mitteldecker in GFK-Bauweise (wahlweise Tragflügel in CFK-Bauweise (siehe V.7)), zweiteiliger Tragflügel, Wölbklappen, Bremsklappen, Wassertanks im Tragflügel, GFK-Rumpf mit bremsbarem Einziehfahrwerk, Pendel-T-Leitwerk.
- Flügelspanweite: 15,0 m
3. Schleppkupplung:
1. Bugkupplung "E 72"
Kennblatt-Nummer 60.230/1
 2. Bugkupplung "E 75"
Kennblatt-Nummer 60.230/1
 3. Bugkupplung "E 85"
Kennblatt-Nummer 60.230/1
 4. Sonderkupplung "S 72"
Kennblatt-Nummer 60.230/3
- Bemerkung:
Bugkupplungen siehe V.6 und V.9
4. Geschwindigkeiten:
- | | | |
|--------------------------------------|-----------------|----------|
| Manövergeschwindigkeit | V _A | 200 km/h |
| Höchstzulässige Geschwindigkeit | V _{NE} | 250 km/h |
| - bei Wölbklappenstellung -4, -7 | | |
| | V _{FE} | 250 km/h |
| - bei Wölbklappenstellung 0, +6, +10 | | |
| | V _{FE} | 180 km/h |
| - bei starker Turbulenz | | |
| | V _{RA} | 200 km/h |
| - bei Windenstart | | |
| | V _W | 150 km/h |
| - bei Flugzeugschlepp | | |
| | V _T | 180 km/h |
- Bemerkung:
In bezug auf die Startart siehe auch V.6 und V.9
5. Massen:
- | | |
|--|--------|
| - Höchstzulässige Masse | 450 kg |
| - Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | 230 kg |
6. Schwerpunktsbereich:
- Bezugsebene (BE) : Flügelvorderkante bei Wurzelrippe
- Flugzeuglage : Keil 100 : 5,1 auf Rumpfoberkante hinten, horizontal
- | | |
|-----------------------------|--------|
| - größte Vorlage hinter BE | 220 mm |
| - größte Rücklage hinter BE | 355 mm |
7. Sollbruchstelle:
- | | |
|-----------------------|--------------|
| Bruchfestigkeit | |
| - bei Windenstart | max. 630 daN |
| - bei Flugzeugschlepp | max. 630 daN |
8. Sitze:
- | | |
|--------|---|
| Anzahl | 1 |
|--------|---|
9. Betriebszeitbegrenzte Teile: siehe Wartungshandbuch
10. Ruderausschläge: siehe Flughandbuch
11. Ausrüstung:
- Mindestausrüstung
- 1 Geschwindigkeitsmesser (bis 300 km/h)
 - 1 Höhenmesser
 - 1 4-teiliger Anschnallgurt (symmetrisch)
 - 1 Rückenkissen (zusammengedrückt 10 cm dick), wenn ohne Fallschirm geflogen wird.

IV. Betriebsanweisungen

1. Anweisungen für den Betrieb

Flughandbuch für das Segelflugzeug Mini-Nimbus HS 7, Ausgabe April 1977,
LBA-anerkannt

2. Anweisungen für Instandhaltung und Nachprüfung

Wartungshandbuch für das Segelflugzeug Mini-Nimbus HS 7, Ausgabe April 1977

Reparaturanweisung für das GFK-Segelflugzeug Mini-Nimbus HS 7.

Betriebs- und Wartungsanweisung für die Schleppkupplung Sonderkupplung
"S 72" und "SH 72", Ausgabe Mai 1975, LBA-anerkannt, oder
Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Sonderkupplung "S 72" und Sonder-
kupplung "SH 72", Ausgabe Juli 1989, LBA-anerkannt. (Siehe V.6 und V.9)

Betriebs- und Wartungsanweisung für die Schleppkupplung Bugkupplung "E 72"
und "E 75", Ausgabe Mai 1975, LBA-anerkannt, oder
Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Bugkupplung "E 72" und Bugkupplung
"E 75", Ausgabe März 1989, LBA-anerkannt, oder
Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Bugkupplung "E 85", Ausgabe März
1989, LBA-anerkannt. (Siehe V.6 und V.9)

V. Ergänzungen und Beschränkungen

1. Herstellung nur im Industriebau zulässig.
2. Alle Bauteile, die der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, müssen, mit Ausnahme des Bereichs für Kennzeichen und Farbwarnlackierung, eine weiße Oberfläche haben
3. Geeignet für Wolkenflug gemäß den Angaben im Flughandbuch.
4. Geeignet für einfachen Kunstflug gemäß den Angaben im Flughandbuch.
5. Luftfahrzeuge dieses Modells sind für Flüge nach VFR bei Tag zugelassen.
6. Der wahlweise Einbau einer Bugkupplung "E 72" oder "E 75" anstelle der Sonderkupplung "S 72" gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 328-2 vom 17.02.1978, der Firma Schempp-Hirth Segelflugzeugbau, LBA-anerkannt, ist zulässig. In dieser Zustandsform ist als Startart nur Flugzeugschlepp zulässig.
7. Die Verwendung eines Tragflügels in CFK-Bauweise gemäß den Angaben des Änderungsblattes Nr. 328-7, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth Segelflugzeugbau, ist zulässig.
8. Der Umbau des Segelflugzeugs Mini-Nimbus HS 7 in die Baureihe Mini-Nimbus B gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 328-3, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth Segelflugzeugbau, ist zulässig.
9. Der wahlweise Einbau der Bugkupplung "E 72" bzw. "E 75" oder "E 85", zusätzlich zu der Schwerpunktkupplung Sonderkupplung "S 72", gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 328-12 der Firma Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, LBA-anerkannt, ist zulässig.
