

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.: 380

Ausgabe Nr.	Datum
----------------	-------

Muster: Nimbus-4 1 04.01.1994

Baureihe: Nimbus-4D 1 24.02.1995

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.: 380	Ausgabe Nr.: 1 Datum: 04.01.1994
2. Musterbezeichnung:	Nimbus-4
3. Verkaufsbezeichnung:	---
4. Entwicklungsbetrieb:	---
5. Hersteller:	Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH Krebenstr. 25 73230 Kirchheim/Teck
6. Klasse des Lufttüchtigkeitszeugnisses:	Standardklasse
7. Lufttüchtigkeitsgruppe	"U" (Utility)
8. Musterzulassung in der Bundesrepublik Deutschland:	Aufgrund einer umfassenden Musterprüfung Datum der Musterzulassung: 04.01.1994

II. Zulassungsbasis

1. Lufttüchtigkeitsforderungen:	1.1 angewendete Lufttüchtigkeitsforderungen Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler (JAR-22) vom 27.6.1989 (Change 4 der englischen Originalausgabe) mit Amendment 22/90/1 vom 12. Februar 1991
	1.2 ergänzende Forderungen Richtlinien zur Führung des Festigkeitsnachweises für Bauteile aus glasfaser- und kohlenstofffaser verstärkten Kunststoffen von Segelflugzeugen und Motorseglern, Ausgabe Mai 1986. Zusätzliche Forderungen für den Einbau einer Wasserballastanlage im Seitenleitwerk vom 25. Oktober 1989, Az.: LBA - Abteilung Technik - I4-I413/89.

III. Technische Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Dokumente zur Definition:	Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Nimbus-4
------------------------------	--

- Stand Januar 1992

2. Baumerkmale:

Einsitziger Mitteldecker in CFK/GFK/AFK-Bauweise, vierteiliger Tragflügel (mit angesteckten Flügelenden) mit Wölbklappen, doppelstöckigen Schempp-Hirth-Bremsklappen auf der Flügeloberseite, Wassertanks im Tragflügel und in der Seitenflosse, bremsbares Einziehfahrwerk, T-Leitwerk mit Flosse und Ruder, Haube nach vorn aufstellbar.

Flügelspannweite: 26,4 m

3. Schleppkupplung:

1. Bugkupplung "E 85"
Kennblatt-Nummer 60.230/1

2. Sicherheitskupplung "Europa G 88"
Kennblatt-Nummer 60.230/2

Bemerkung:
Schleppkupplung 2 wahlweise

4. Geschwindigkeiten:

Manövergeschwindigkeit	V_A	180 km/h
Höchstzulässige Geschwindigkeit	V_{NE}	275 km/h
- bei Wölbklappenstellung -1, -2	V_{FE}	275 km/h
- bei Wölbklappenstellung 0	V_{FE}	180 km/h
- bei Wölbklappenstellung +1, +2, L	V_{FE}	160 km/h
- bei starker Turbulenz	V_{RA}	180 km/h
- bei Windenstart	V_W	150 km/h
- bei Flugzeugschlepp	V_T	180 km/h
- für das Betätigen des Fahrwerks	V_{LO}	180 km/h

5. Massen:

- Höchstzulässige Masse	750 kg
- Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile	300 kg

6. Schwerpunktsbereich:

Bezugsebene (BE) : Flügelvorderkante bei Wurzelrippe

Flugzeuglage : Keil 100 : 4,5 auf Rumpfoberkante hinten, horizontal

- größte Vorlage hinter BE	330 mm
- größte Rücklage hinter BE	450 mm

7. Sollbruchstelle:

Bruchfestigkeit	max. 1040 daN
- bei Windenstart	max. 1040 daN
- bei Flugzeugschlepp	

8. Sitze:

Anzahl	1
--------	---

9. Betriebszeitbegrenzte Teile:

Siehe Wartungshandbuch

10. Ruderausschläge:

Siehe Wartungshandbuch

11. Ausrüstung:

Mindestausrüstung
 1 Geschwindigkeitsmesser (bis 300 km/h)
 1 Höhenmesser
 1 Außenthermometer mit Fühler
 (beim Flug mit Wasserballast)
 1 4-teiliger Anschnallgurt (symmetrisch)
 1 automatischer oder manueller Fallschirm
 oder
 1 Rückenkissen
 (zusammengedrückt ca. 10 cm dick)

IV. Betriebsanweisungen

1. Anweisungen für den Betrieb

Flughandbuch für das Segelflugzeug Nimbus-4, Ausgabe Februar 1992,
LBA-anerkannt

2. Anweisungen für Instandhaltung und Nachprüfung

Wartungshandbuch für das Segelflugzeug Nimbus-4, Ausgabe Januar 1993

Reparaturanweisung Nimbus-4, Ausgabe Januar 1993

Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Bugkupplung "E 85",
Ausgabe März 1989, LBA-anerkannt.

Betriebshandbuch für die Schleppkupplung Sicherheitskupplung "Europa G 88",
Ausgabe Februar 1989, LBA-anerkannt, (falls eingebaut).

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. Luftfahrzeuge dieses Musters sind für Flüge nach VFR bei Tag zugelassen.
