

CENTRO TÉCNICO AEROESPACIAL
INSTITUTO DE FOMENTO E COORDENAÇÃO INDUSTRIAL
VICE-DIREÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO

ESPECIFICAÇÃO DE AERONAVE Nº EP-8102

Detentor do CHT:

SCHEMPP-HIRTH K.G.
GmbH & Co KG, Kirchheim-Teck
Alemanha Ocidental

EP-8102
Folha 1

NIMBUS-2C

Setembro 1981

I - MODELO "NIMBUS-2C" (Categoria Normal), aprovado em 21 de Setembro de 1981.

| | |
|--|---|
| VELOCIDADES LIMITES (Indicadas) | Nunca exceder (VNE): 270 km/h (146 nós) Máxima em turbulência (VB): 270 km/h (146 nós) Máxima de manobra (VA): 180 km/h (97 nós) Máxima de reboque (VR): 180 km/h (97 nós) Máxima de lançamento por guincho (VL): 150 km/h (81 nós) Máxima com freios aerodinâmicos estendi-dos: 270 km/h (146 nós). |
| PASSEIO DO CENTRO DE GRAVIDADE (CG) | De 290mm a 420mm para trás da linha de referência. |
| LINHA DE REFERÊNCIA | Bordo de ataque da asa na nervura da raiz. |
| REFERÊNCIA PARA NIVELAMENTO | Inclinação da parte superior da fuselagem traseira - 100:4,5 |
| NÚMERO DE ASSENTOS | Um (1). |
| PESO MÁXIMO | 650 kgf (1433 lb) com lastro d'água. 430 kgf (948 lb) sem lastro d'água. |
| PESO DO PILOTO (com paraquedas) | Mínimo: 75 kgf (165 lb) Máximo: 110 kgf (243 lb) |
| LASTRO | Para pilotos com peso inferior a 75 kgf (165 lb) com paraquedas, deve ser utilizado lastro no assento (Vide Manual de Vôo). |

LASTRO D'ÁGUA Tanques para água no bordo de ataque da asa central com capacidade total má xima de 265 kgf (584 lb).

BAGAGEM MÁXIMA Nenhuma.

DEFLEXÕES DAS SUPER- Ailerons com flape na posição 0:
FÍCIAS DE CONTROLE

+ 10
p/cima : 56 - 5 mm

+ 5
p/baixo : 31 - 3 mm

Profundor:
p/cima e p/baixo 49 ± 5 mm

As deflexões são medidas em um ponto da superfície a 162mm do eixo de articulação.

Leme:
p/esquerda e p/direita: 255 ± 20 mm medidos a 450 mm do eixo de articulação.

Flape:

posição - 7 : $7^\circ \pm 1^\circ$ p/cima
posição - 4 : $4^\circ \pm 1^\circ$ p/cima
posição 0 : 0°
posição + 6 : $6^\circ \pm 1^\circ$ p/baixo
posição +10 : $10^\circ \pm 1^\circ$ p/baixo
posição L : $17^\circ \pm 2^\circ$ p/baixo

CARGA DE TRAÇÃO NO Fusível mecânico:
CABO DE REBOQUE OU 600 kgf (1320 lb)
LANÇAMENTO

BASE DE HOMOLOGAÇÃO RBHA 1331/01 e capítulos 2 e 10 do RBHA 1111/01 de 30 de setembro de 1975.
Certificado de Homologação de Tipo Nº 8102, emitido em 21 de setembro de 1981.
O pedido de Homologação de Tipo datado de 20 de julho de 1981.

Validação:
O Certificado de Homologação de Tipo Nº 8102, foi emitido de acordo com o artigo 10.2 do RBHA 1111/01 em validação à Homologação de Tipo concedida pelo LUFTFAHRT BUNDESAMT (Federal Office of Civil Aeronautics) da República Federal da Alemanha, com base nos requisitos de aeronavegabilidade para planadores "Airworthiness Requirements for Sailplanes and Powered Sailplanes" (LFSM) emitidos em Fevereiro de 1966.

REQUISITOS PARA
IMPORTAÇÃO

Um Certificado Brasileiro de Aeronavegabilidade poderá ser emitido com base no Certificado de Aeronavegabilidade para Exportação emitido pelo LUFTFAHT BUNDESAMT, contendo textualmente o que se segue:

"O planador coberto por este Certificado foi inspecionado, testado e encontra-se conforme o projeto de tipo aprovado segundo o Certificado de Homologação de Tipo nº 286 (lfd. Nr. 3) da LUFTFAHRT BUNDESAMT, e está em perfeitas condições de segurança operacional.

EQUIPAMENTOS
REQUERIDOS

O equipamento básico requerido necessário para cumprir os requisitos de aeronavegabilidade (conforme está descrito e relacionado no Manual de Vôo) deve estar instalado no planador.

Em adição, os seguintes equipamentos devem ser instalados:

1. Instrumentos para vôo fora de nuvens:
 - Velocímetro
 - Altímetro
 - Bussola
 - Indicador de velocidade vertical
2. Instrumentos para vôo em nuvens:
 - Todos os instrumentos citados em 1
 - Indicador de curva e glissada.
3. Manual de Operação (contendo Manual de Vôo, Manual de Serviços e de Reparos) em português e aprovado pelo CTA.

NOTA 1

Deverá ser fornecido para cada aeronave, por ocasião da vistoria inicial, um relatório de peso e balanceamento atualizado, incluindo a lista de equipamentos que fazem parte do peso vazio homologado e incluindo também instruções para o carregamento, se necessário.

NOTA 2

a) As seguintes placas devem ser instaladas em local claramente visível pelo piloto:

1) Placas com as velocidades máximas indicadas:

com flape em 0/-4/-7..... 270 km/h (146 nós)

com flape em L/+10/+6..... 180 km/h (97 nós)

De manobra..... 180 km/h (97 nós)

De reboque por avião..... 180 km/h (97 nós)

De reboque por guincho..... 150 km/h (81 nós)
Com freios aerodinâmicos estendidos.. 270 km/h (146 nós)

2) Pesos:

Carga paga (piloto e paraquedas):

máxima : 110 kgf (243 lb)

mínima : 75 kgf (165 lb)

Para pesos menores que 75 kgf (165 lb), deve-se completar esse valor com lastro sob o assento.

Peso máximo sem lastro d'água..... 430 kgf (948 lb)

Peso máximo com lastro d'água..... 650 kgf (1433 lb)

(Para detalhes vide Manual de Vôo)

3) Proibidas manobras acrobáticas inclusive parafuso.

b) Outras Marcações e Placas:

- Acima da roda principal:

pressão do pneu 3,5 atm; 50 psi

- Fusível para cabo de reboque:

600 kgf (1320 lb)

- Alinhar as rótulas antes da montagem das asas.

c) Os comandos de vôo secundários e outras manoplas de comando, tais como: desligador; abertura e alijamento da capota; trem de pouso; freios aerodinâmicos; compensador; ventilação; alijamento do lastro de água; bem como os pedais, deverão estar equipados com símbolos e dizeres inconfundíveis, indicando as suas respectivas funções.

d) As velocidades limites deverão ser marcadas nos mostradores do velocímetro de acordo com o Manual de Vôo.

NOTA 3

As inspeções, manutenção, reparos e pintura devem ser executados de acordo com o Manual de Operação e Manual de Serviços e Reparos do NIMBUS-2C.

Grandes reparos e revisões gerais devem ser executados pelo fabricante.

JURACY CASTELLARI - Ten Cel Eng°
Vice-Diretor de Homologação