



Nimbus-4

VON THOMAS BERGMANN

FOTO: KARSTEN LEUCKER, GRAFIK: SCHEMP-HIRTH

Gleitzahl 60 – davon träumt jeder Segelflieger, und Klaus Holighaus wollte ihnen allen diesen Traum verkaufen. Der Nimbus-4, den er im Mai 1990 nach drei Jahren Entwicklungszeit einflog, ist 22 Jahre später immer noch eine Superorchidee, bleibt aber für die meisten unerreichbar. Immerhin 53 Exemplare fliegen in Deutschland.

Martin Schempp, der 1935 in Göppingen seine Firma gründete, zog 1938 nach Kirchheim unter Teck, wo Wolf Hirth sein Teilhaber wurde. 1965 gewannen sie Klaus Holighaus als Entwicklungsingenieur, der dort unter anderem den Cirrus als erstes GFK-Flugzeug von Schempp-Hirth entwarf. Anfang 1969 startete Holighaus zum ersten Mal mit seinem eigenen Supersegler Nimbus, und nach diesem Einzelstück stieg er 1970 mit 50 Prozent in die Firma ein. 1971 folgte der in Serie gebaute Nimbus-2, ab 1981 wurde der Nimbus-3 gefertigt.

Seit 1990 verkauft Schempp-Hirth den Nimbus-4 als Einsitzer und Doppelsitzer (D).

Neben der reinen Seglerausführung wird er jeweils mit Heimkehrhilfe (T) oder als Eigenstarter (M) angeboten. Der Motor kann bei allen Varianten ausgebaut werden, um Gewicht zu sparen. In der T-Version kommt der 35 Kilogramm schwere Solo 2350 mit 19,6 kW zum Einsatz, der eine zusätzliche Reichweite von 400 Kilometern ermöglicht, während in der M-Version der Solo 2625 mit 55 Kilogramm und 47 kW eingebaut wird, der mit einer Tankfüllung drei bis vier Eigenstarts auf 1000 Meter erlaubt.

Die CFK-Rumpfrohre des Nimbus-4 ist für den Einbau eines Triebwerks vorbereitet und etwa 20 Zentimeter länger als beim Vorgänger. Ein Stahlrohrgerüst im Rumpf überträgt die Kräfte zwischen den Tragflä-

chen, dem teleskopgefederten Fahrwerk und der Rumpfrohre. Die Kabinenhaube des mit Kevlar und Glasfaser verstärkten Cockpits klappt beim Einsitzer mit der Instrumenteneinheit nach vorne auf, Pedale und Lehne sind im Flug verstellbar. Im Doppelsitzer ist Platz für große Piloten, die Haube klappt zur Seite und statt des Fünf-Zoll-Rades mit Scheibenbremse wird ein ungefedertes Rad mit sechs Zoll zusammen mit einem kleinen Bugrad verbaut.

Die Höhenflosse hat 3,10 Meter Spannweite. Die Seitenflosse aus CFK kann optional mit einem Trimmtank bestellt werden, dessen Inhalt gemeinsam mit den Flächentanks geleert wird. Seit 2008 wird der Doppelsitzer mit einem verlängerten Rumpf als

Nimbus-4DL ausgeliefert (siehe [segelfliegen](#) 03/2009).

Die Tragfläche ist vollständig aus CFK und, um den Aufbau zu erleichtern, sechsteilig ausgeführt. Durch die mehrfache Rückpfeilung der Vorderkante und die V-Stellung der Außenflügel entsteht das charakteristische Flugbild des Nimbus-4. Die Querruder der Außenflügel sind mit den Wölbklappen überlagert, die doppelstöckigen Luftbremsen auf der Flügeloberseite werden bei Betätigung vom zusätzlichen Ausschlag der inneren Wölbklappen unterstützt. Die vier Integraltanks in der Flächennase der Innen- und Mittelflächen fassen bis zu 324 Liter Wasser, die aber selbst im einsitzig geflogenen Doppelsitzer nicht voll genutzt werden dürfen. Ruder- und Klappengestänge in den Flügeln verbinden sich automatisch mit dem Gestänge im Rumpf.

Mit einem Nimbus-4DM brach Klaus Ohlmann mit 2247,6 Kilometern in den argentinischen Anden am 09. Januar 2003 Hans-Werner Grosses schon über 30 Jahre bestehenden Weltrekord über eine freie Strecke. Nur zwölf Tage später stellte er dort einen neuen Streckenweltrekord über 3009 Kilometer mit drei Wendepunkten auf.

Nur drei in Deutschland zugelassenen einsitzigen Segelflugzeugen stehen sieben Eigenstarter und zwei mit Heimkehrhilfe gegenüber. Dazu kommen noch 34 Doppelsitzer Nimbus-4DM und fünf Nimbus-4DT sowie zwei ohne Motor. Gebrauchte Flugzeuge kosten heute ab 100.000 Euro aufwärts.

Nimbus-4D

Nimbus-4

Technische Daten:

Typ	Nimbus-4	Nimbus-4D
Spannweite	26,40 m	26,50 m
Länge	7,83 m	8,66 m
Flügelfläche	17,86 m ²	17,96 m ²
Flügelstreckung	38,8	39,1
Leergewicht	470 kg (580 kg mit Motor)	595 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg (mindestens 70 kg)	
Max. Startgewicht	750 kg	bis zu 850 kg
Max. Wasserballast	324 Liter (nicht ausnutzbar!)	
Max. Flächenbelastung	44,8 kg/m ²	
Min. Geschwindigkeit	66 km/h	78 km/h
Max. Geschwindigkeit	275 km/h	
Max. Startgeschwindigkeit	150 km/h (Winde) bis 180 km/h (F-Schlepp)	
Min. Sinken	0,38 m/s bei 90 km/h	
Gleitzahl	60 bei 110 km/h	
Gebaut seit	Mai 1990	
Gebaute Stückzahlen	46	100

Hersteller

SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
D-73230 Kirchheim/Teck

Telefon: (+49) 7021 / 7298 - 0
E-Mail: info@schempp-hirth.com
Internet: www.schempp-hirth.com

