



European Aviation Safety Agency

EASA

**TYPE-CERTIFICATE
DATA SHEET**

EASA.A.278

Standard Cirrus

Type Certificate Holder:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
73230 Kirchheim/Teck
Germany

For models: Standard Cirrus
 Standard Cirrus B
 Standard Cirrus CS 11-75 L
 Standard Cirrus G

0.I. Table of Content

SECTION 0:

- 0.I. Table of Content

SECTION A: Standard Cirrus

- A.I. General
- A.II. Certification Basis
- A.III. Technical Characteristics and Operational Limitations
- A.IV. Operating and Service Instructions
- A.V. Notes

SECTION B: Standard Cirrus B

- B.I. General
- B.II. Certification Basis
- B.III. Technical Characteristics and Operational Limitations
- B.IV. Operating and Service Instructions
- B.V. Notes

SECTION C: Standard Cirrus CS 11-75 L

- C.I. General
- C.II. Certification Basis
- C.III. Technical Characteristics and Operational Limitations
- C.IV. Operating and Service Instructions
- C.V. Notes

SECTION D: Standard Cirrus G

- D.I. General
- D.II. Certification Basis
- D.III. Technical Characteristics and Operational Limitations
- D.IV. Operating and Service Instructions
- D.V. Notes

ADMINISTRATIVE SECTION

- I. Acronyms
- II. Type Certificate Holder Record
- III. Change Record

Section A: Standard Cirrus

A.I. General

Allgemeines

1. Data Sheet No.: EASA.A.278
Kennblatt-Nr.
2. a) Type: (Muster) Standard Cirrus
b) Variant: (Baureihe) Standard Cirrus
3. Airworthiness Category: Sailplane, LFS – Utility
Lufttüchtigkeitskategorie :
4. Manufacturer: Burkhart Grob Flugzeugbau GmbH
Hersteller Industriestraße
8948 Mindelheim
Germany

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
73230 Kirchheim/Teck
Germany
5. LBA Type Certification Date 16 March 1970
Datum der LBA-Musterzulassung
6. This TCDS replaces LBA TCDS No 278
Dieses Kennblatt ersetzt das LBA Kennblatt Nr. 278

A.II. Certification Basis

Zulassungsbasis

1. Certification Basis: Defined by LBA letter I31 - 278/68,
Zulassungsbasis: dated 06 November 1968
2. Airworthiness Requirements: Airworthiness Requirements for Sailplanes (LFS),
Lufttüchtigkeitsforderungen: Issue of February 1966
Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS),
Ausgabe Februar 1966
3. Requirements elected to comply: Directive of Stress Analysis of Sailplane
Gewählte Forderungen: Structures constructed from Glass Fibre Reinforced
Plastics, issue March 1965
Richtlinien zur Führung des Festigkeitsnachweises
für Bauteile aus glasfaserverstärkten Kunststoffen von Segelflugzeugen,
Ausgabe März 1965.
4. Special Conditions: None
Sonderforderungen:
5. Exemptions: None
Ausnahmen:
6. Equivalent Safety Findings: None
Nachweise gleichwertiger Sicherheit:

A.III. Technical Characteristics and Operational Limitations

Technische Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Type Design Definition:
Musterdefinition:
- List of Drawings for sailplane model "Standard Cirrus"
- LBA-approved on March, 16th, 1970
 - List of Drawings for sailplane model "Standard Cirrus" incl. Modification Bulletin 278-2, LBA-approved on June 1976
- Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Standard Cirrus,
- Stand nicht benannt, LBA-anerkannt 16 März 1970
 - Stand Juni 1976 (nach Änderungsblatt 278-2), LBA-anerkannt
2. Description:
Beschreibung:
- Cantilever single-seat, mid-wing sailplane, GFRP -construction with Schempp-Hirth type airbrakes on upper wing surface, GFRP-fuselage with all flying (T) tailplane, retractable wheel with brake
Einsitzer, freitragender Mitteldecker in GFK Bauweise, Bremsklappen auf der Flügeloberseite, T-Leitwerk, GFK-Rumpf mit bremsbarem Einziehfahrwerk.
3. Equipment:
Ausrüstung:
- Min. Equipment:
Mindestausrüstung
- 1 Air speed indicator (up to 250 km/h)
Geschwindigkeitsmesser (bis 250 km/h)
 - 1 Altimeter
Höhenmesser
 - 1 4-Point harness (symmetrical)
4-teiliger Anschnallgurt (symmetrisch)
 - 1 Automatic or manual parachute
automatischer oder manueller Fallschirm
OR (oder)
 - 1 Back cushion (thickness approx. 10 cm /
3.94 in. when compressed),
when flying without parachute
Rückenkissen (zusammengedrückt 10 cm),
wenn ohne Fallschirm geflogen wird.
4. Dimensions:
Abmessungen:
- | | |
|--------------|----------------------|
| Span | 15,0 m |
| Spannweite | |
| Wing area | 10,04 m ² |
| Flügelfläche | |
| Length | 6,36 m |
| Länge | |
5. Launching Hooks:
Schleppkupplungen:
- 1) Special Hook „S 72“, LBA Datasheet No. 60.230/3
Spezialkupplung „S 72“, LBA-Kennblattnummer 60.230/3
 - 2) Nose Tow Hook „E 85“, LBA Datasheet No. 60.230/1
Bug-Kupplung „E 85“, LBA-Kennblattnummer 60.230/1
- Remark:
Tow hook 2 see AV.10
Bemerkung:
Kupplung 2 siehe AV.10
6. Weak links:
Sollbruchstellen:
- Ultimate Strength:
Bruchfestigkeit
- for winch launching max. 550 daN
für Windschlepp
 - for aero-tow max. 550 daN
für Flugzeugschlepp

7.	Air Speeds: Geschwindigkeiten:	Manoeuvring Speed Manövergeschwindigkeit	V_A	170 km/h
		Never Exceed Speed Höchstzulässige Geschwindigkeit	V_{NE}	220 km/h
		Maximum permitted speeds Höchstzulässige Geschwindigkeit		
		- in rough air bei starker Turbulenz	V_{RA}	170 km/h
		- in aero-tow bei Flugzeugschlepp	V_T	150 km/h
		- in winch-launch bei Windenschlepp	V_W	120 km/h
8.	Operational Capability Betriebsart	Approved for VFR-flying in daytime. Cloud flying according to the specifications in the Flight Manual Simple Aerobatics according to the Flight Manual Zugelassen für Flüge nach VFR bei Tag. Wolkenflug gemäß den Angaben im Flughandbuch Einfacher Kunstflug gemäß den Angaben im Flughandbuch		
9.	Maximum Masses: Höchstzulässige Massen:	In Standard Configuration and with Winglets (see A.V.9): In Standard Konfiguration und mit Winglets (siehe A.V.9):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		330 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		220 kg
		With water ballast (see A.V.4): mit Wasserballast (siehe A.V.4):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		390 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		220 kg
		With water ballast and increasing of mass (see A.V.4 and A.V.10): mit Wasserballast und Massenerhöhung (siehe A.V.4 und A.V.10):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		390 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		240 kg
		With Winglets and increasing of Mass (see A.V.9 and A.V.10): Mit Winglets und Massenerhöhung (siehe A.V.9 und A.V.10):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		350 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		240 kg
10.	Centre of Gravity Range: Schwerpunktsbereich:	Datum: Most inner wing leading edge Leveling means: Wedge 100 : 5.1 on slope of rear top fuselage to be horizontal Bezugsebene (BE) : Flügelvorderkante bei Wurzelrippe Flugzeuglage : Keil 100 : 5,1 auf Rumpfoberkante hinten horizontal		
		Forward Limit Vordere Grenze	250 mm aft of datum point 250 mm hinter Bezugspunkt	
		Rearward Limit Hintere Grenze	400 mm aft of datum point 400 mm hinter Bezugspunkt	
11.	Seating Capacity: Anzahl der Sitze:	1		
12.	Lifetime limitations: Lebensdauerbegrenzte Teile:	Refer to Maintenance Manual Siehe Wartungshandbuch		
13.	Deflection of control surfaces: Ruderausschläge	Refer to Maintenance Manual Siehe Wartungshandbuch		

A.IV. Operating and Service Instructions

Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen

1. Flight Manual for the sailplane Standard Cirrus, issued November 1969, LBA approved.
Flughandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus, Ausgabe November 1969, LBA-anerkannt
2. Maintenance Manual for the sailplane Standard Cirrus, issued November 1969
Wartungshandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus, Ausgabe November 1969
3. Repair Manual for Schempp-Hirth sailplanes and powered sailplanes made from fibre reinforced plastics.
Reparaturanweisung für Segel- und Motorsegelflugzeuge der Fa. Schempp-Hirth aus faserverstärkten Kunststoffen.
4. Operating Instructions for the Tost release, latest approved version
Betriebshandbuch für die TOST Schleppkupplung , in der jeweils gültigen Ausgabe

A.V. Notes

Bemerkungen

1. Manufacturing is confined to industrial production.
Herstellung nur im Industriebau zulässig.
2. All parts exposed to sun radiation – except the areas for markings and registration – must have a white colour surface.
Alle Bauteile, die der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, müssen, mit Ausnahme des Bereiches für Kennzeichen und Farbwarnlackierung, eine weiße Oberfläche haben.
3. Installing of water ballast tanks is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No 278-3 (1/71).
Der Einbau von Wassertanks gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-3 (1/71) der Firma Schempp-Hirth, LBA-anerkannt, ist zulässig..
4. Increasing the maximum permitted all-up mass from 330 kg (728 lbs) to 390 kg (860 lbs) is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-5 (1/72).
Die Erhöhung der Höchstmasse von 330 kg auf 390 kg gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-5 (1/72) der Firma Schempp-Hirth, LBA-anerkannt, ist zulässig.
5. Serial No. 1 features Schempp-Hirth airbrakes on the upper and lower wing surface.
Werk-Nr. 1 weist Bremsklappen auf der Flügeloberseite und Flügelunterseite auf (Schempp-Hirth-System).
6. Retro-fitting a c/g tow hook – in addition to the nose tow hook – is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note 278-27.
Der nachträgliche Einbau einer Schwerpunktkupplung zusätzlich zur Bugkupplung, gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung 278-27, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
7. Enlarging the airbrakes is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-32.
Die nachträgliche Vergrößerung der Bremsklappen gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-32, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
8. Retro-fitting a nose tow hook – in addition to the c/g tow hook – is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note 278-37.
Der nachträgliche Einbau einer Bugkupplung zusätzlich zur Schwerpunktkupplung, gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung 278-37, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
9. The installation of winglets is permissible in compliance with the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-38.
Die Verwendung von Winglets gemäß der Technischen Mitteilung No. 278-38, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.
10. Increasing the maximum permitted all-up mass and the maximum mass of the non-lifting parts is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-39.
Die Änderung der höchstzulässigen Masse und der höchstzulässigen Masse der nichttragenden Teile gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-39, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.

Section B: Standard Cirrus B

B.I. General

Allgemeines

- | | |
|---|---|
| 1. Data Sheet No.:
Kennblatt-Nr. | EASA.A.278 |
| 2. a) Type: (Muster)
b) Variant: (Baureihe) | Standard Cirrus
Standard Cirrus B |
| 3. Airworthiness Category:
Lufttüchtigkeitskategorie : | Sailplane, LFS - Utility |
| 4. Manufacturer:
Hersteller | Burkhart Grob Flugzeugbau GmbH
Industriestraße
8948 Mindelheim
Germany

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
73230 Kirchheim/Teck
Germany |
| 5. LBA Type Certification Date
Datum der LBA-Musterzulassung | 21 December 1975 |
| 6. This TCDS replaces LBA TCDS No 278
Dieses Kennblatt ersetzt das LBA Kennblatt Nr. 278 | |

B.II. Certification Basis

Zulassungsbasis

- | | |
|--|---|
| 1. Certification Basis:
Zulassungsbasis: | Defined by LBA letter I31 - 278/74, dated 14 March 1974 |
| 2. Airworthiness Requirements:
Lufttüchtigkeitsforderungen: | Airworthiness Requirements for Sailplanes (LFS),
Issue of February 1966
Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS),
Ausgabe Februar 1966 |
| 3. Requirements elected to comply:
Gewählte Forderungen: | Directive of Stress Analysis of Sailplane
Structures constructed from Glass Fibre Reinforced
Plastics, issue March 1965
Richtlinien zur Führung des Festigkeitsnachweises für Bauteile aus
glasfaserverstärkten Kunststoffen von Segelflugzeugen,
Ausgabe März 1965. |
| 4. Special Conditions:
Sonderforderungen: | None |
| 5. Exemptions:
Ausnahmen: | None |
| 6. Equivalent Safety Findings:
Nachweise gleichwertiger Sicherheit: | None |

B.III. Technical Characteristics and Operational Limitations

Technische Merkmale und Betriebsgrenzen

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | Type Design Definition:
Musterdefinition: | List of Drawings for sailplane model "Standard Cirrus B"
LBA-approved on June, 1976
Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Standard Cirrus B
Stand Juni 1976, LBA-anerkannt. |
| 2. | Description:
Beschreibung: | Cantilever single-seat, mid-wing sailplane, GFRP -construction 2-piece wing with wing tip extensions with Schempp-Hirth type airbrakes on upper wing surface, GFRP-fuselage with all flying (T) tailplane, retractable wheel with brake
Einsitziger, freitragender Mitteldecker in GFK Bauweise, mit aufsteckbaren Flügelen, Bremsklappen auf der Flügeloberseite, T-Leitwerk, GFK-Rumpf mit bremsbarem Einziehfahrwerk. |
| 3. | Equipment:
Ausrüstung: | Min. Equipment:
Mindestausrüstung
1 Air speed indicator (up to 250 km/h)
Geschwindigkeitsmesser (bis 250 km/h)
1 Altimeter
Höhenmesser
1 4-Point harness (symmetrical)
4-teiliger Anschnallgurt (symmetrisch)
1 Automatic or manual parachute
automatischer oder manueller Fallschirm
Or (oder)
1 Back cushion (thickness approx. 10 cm /
3.94 in. when compressed),
when flying without parachute
Rückenkissen (zusammengedrückt 10 cm),
wenn ohne Fallschirm geflogen wird. |
| 4. | Dimensions:
Abmessungen: | Span
Spannweite 15,0 m or 16,0 m
Wing area
Flügelfläche 10,04 m ² or 10,36 m ²
Length
Länge 6,36 m |
| 5. | Launching Hooks:
Schleppkupplungen: | 1) Special Hook „S 72“, LBA Datasheet No. 60.230/3
Spezialkupplung "S 72", LBA-Kennblattnummer 60.230/3
2) Nose Tow Hook „E 85“, LBA Datasheet No. 60.230/1
Bug-Kupplung "E 85", LBA-Kennblattnummer 60.230/1 |
| | | Remark:
Tow hook 2 see AV.12
Bemerkung:
Kupplung 2 siehe AV.12 |
| 6. | Weak links:
Sollbruchstellen: | Ultimate Strength:
Bruchfestigkeit
- for winch launching
für Windenschlepp max. 550 daN
- for aero-tow
für Flugzeugschlepp max. 550 daN |

- | | | | | |
|-----|--|---|--|----------|
| 7. | Air Speeds:
Geschwindigkeiten: | Manoeuvring Speed
Manövergeschwindigkeit | V_A | 170 km/h |
| | | Never Exceed Speed
Höchstzulässige Geschwindigkeit | V_{NE} | 220 km/h |
| | | Maximum permitted speeds
Höchstzulässige Geschwindigkeit | | |
| | | - in rough air
bei starker Turbulenz | V_{RA} | 170 km/h |
| | | - in aero-tow
bei Flugzeugschlepp | V_T | 150 km/h |
| | | - in winch-launch
bei Windenschlepp | V_W | 120 km/h |
| 8. | Operational Capability | Approved for VFR-flying in daytime.
Cloud flying according to the specifications in the Flight Manual
Simple Aerobatics according to the Flight Manual
Zugelassen für Flüge nach VFR bei Tag.
Wolkenflug gemäß den Angaben im Flughandbuch
Einfacher Kunstflug gemäß den Angaben im Flughandbuch | | |
| 9. | Maximum Masses:
Höchstzulässige Massen: | With 15 m and 16 m span and with 15 m and winglets (see B.V.7):
Bei 15 m und 16 m Spannweite und bei 15 m mit Winglets (siehe B.V.7): | | |
| | | Max. Mass
Höchstzulässige Masse | | 330 kg |
| | | Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | | 220 kg |
| | | With increasing the maximum mass at 15 m (see B.V.8):
Bei Erhöhung der maximalen Masse und 15 m (siehe B.V.8): | | |
| | | Max. Mass
Höchstzulässige Masse | | 390 kg |
| | | Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | | 233 kg |
| | | With increasing the maximum mass at 16 m (see B.V.8):
Bei Erhöhung der maximalen Masse und 16 m (siehe B.V.8): | | |
| | | Max. Mass
Höchstzulässige Masse | | 350 kg |
| | | Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | | 233 kg |
| 10. | Centre of Gravity Range:
Schwerpunktsbereich: | Datum: Most inner wing leading edge
Leveling means: Wedge 100 : 5.1 on slope of rear top fuselage to be horizontal
Bezugsebene (BE) : Flügelvorderkante bei Wurzelrippe
Flugzeuglage : Keil 100 : 5,1 auf Rumpfoberkante hinten horizontal | | |
| | | Forward Limit
Vordere Grenze | 250 mm aft of datum point
250 mm hinter Bezugspunkt | |
| | | Rearward Limit
Hintere Grenze | 400 mm aft of datum point
400 mm hinter Bezugspunkt | |
| 11. | Seating Capacity:
Anzahl der Sitze: | 1 | | |
| 12. | Lifetime limitations:
Lebensdauerbegrenzte Teile: | Refer to Maintenance Manual
Siehe Wartungshandbuch | | |
| 13. | Deflection of control surfaces:
Ruderausschläge | Refer to Maintenance Manual
Siehe Wartungshandbuch | | |

B.IV. Operating and Service Instructions

Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen

1. Flight Manual for the sailplane Standard Cirrus B, issued Oktober 1975, LBA approved.
Flughandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus B, Ausgabe Oktober 1975, LBA-anerkannt
2. Maintenance Manual for the sailplane Standard Cirrus B, issued Oktober 1975
Wartungshandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus B, Ausgabe Oktober 1975
3. Repair Manual for Schempp-Hirth sailplanes and powered sailplanes made from fibre reinforced plastics.
Reparaturanweisung für Segel- und Motorsegelflugzeuge der Fa. Schempp-Hirth aus faserverstärkten Kunststoffen.
4. Operating Instructions for the Tost release, latest approved version
Betriebshandbuch für die TOST Schleppkupplung , in der jeweils gültigen Ausgabe

B.V. Notes

Bemerkungen

1. Manufacturing is confined to industrial production.
Herstellung nur im Industriebau zulässig.
2. All parts exposed to sun radiation – except the areas for markings and registration – must have a white colour surface.
Alle Bauteile, die der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, müssen, mit Ausnahme des Bereiches für Kennzeichen und Farbwarnlackierung, eine weiße Oberfläche haben.
3. When flying with 16 m wing span, water ballast ist not permitted!
Bei einer Spannweite von 16 m ist das Mitführen von Wasserballast nicht zulässig.
4. Enlarging the airbrakes is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-32.
Die nachträgliche Vergrößerung der Bremsklappen gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-32, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
5. Retro-fitting a nose tow hook – in addition to the c/g tow hook – is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note 278-37.
Der nachträgliche Einbau einer Bugkupplung zusätzlich zur Schwerpunktkupplung, gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung 278-37, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
6. Converting a sailplane model "Standard Cirrus" into variant "Standard Cirrus B" is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No 278-31. .
Der Umbau des Segelflugzeuges Standard Cirrus in die Baureihe Standard Cirrus B gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-31 der Schempp-Hirth, LBA-anerkannt, ist zulässig.
7. The installation of winglets is permissible in compliance with the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-38.
Die Verwendung von Winglets gemäß der Technischen Mitteilung No. 278-38, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.
8. Increasing the maximum permitted all-up mass and the maximum mass of the non-lifting parts is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-39.
Die Änderung der höchstzulässigen Masse und der höchstzulässigen Masse der nichttragenden Teile gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-39, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.

Section C: Standard Cirrus CS 11-75 L

C.I. General

Allgemeines

1. Data Sheet No.: EASA.A.278
Kennblatt-Nr.
2. a) Type: (Muster) Standard Cirrus
b) Variant: (Baureihe) Standard Cirrus CS 11-75 L
3. Airworthiness Category: Sailplane, LFS – Utility
Lufttüchtigkeitskategorie :
4. Manufacturer: Lanaverre Industrie
Hersteller c/o Dubigeon Plastique
79, rue Anatole France
92300 Levallois / France
5. LBA Type Certification Date 9 September 1977
Datum der LBA-Musterzulassung
6. This TCDS replaces LBA TCDS No 278
Dieses Kennblatt ersetzt das LBA Kennblatt Nr. 278

C.II. Certification Basis

Zulassungsbasis

1. Certification Basis: Defined by LBA letter I31 - 278/77,
Zulassungsbasis: dated 21 September 1977
2. Airworthiness Requirements: Airworthiness Requirements for Sailplanes (LFS),
Lufttüchtigkeitsforderungen: Issue of February 1966
Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS),
Ausgabe Februar 1966
3. Requirements elected to comply: Directive of Stress Analysis of Sailplane
Gewählte Forderungen: Structures constructed from Glass Fibre Reinforced
Plastics, issue March 1965
Richtlinien zur Führung des Festigkeitsnachweises für Bauteile aus
glasfaserverstärkten Kunststoffen von Segelflugzeugen,
Ausgabe März 1965.
4. Special Conditions: None
Sonderforderungen:
5. Exemptions: None
Ausnahmen:
6. Equivalent Safety Findings: None
Nachweise gleichwertiger Sicherheit:

C.III. Technical Characteristics and Operational Limitations

Technische Merkmale und Betriebsgrenzen

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--|---|-------------------|--------|------------|------------------------|-----------|----------------------|--------------------|----------|----------|---------------------------------|-------|--|--------------------------|--|--|---------------------------------|--|--|----------------|----------|----------|-----------------------|--|--|---------------|-------|----------|---------------------|--|--|-------------------|-------|----------|-------------------|--|--|
| 1. | Type Design Definition:
Musterdefinition: | List of Drawings for sailplane model "Standard Cirrus"
LBA-approved on June, 1976
Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Standard Cirrus
Stand Juni 1976, LBA-anerkannt. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | Description:
Beschreibung: | Cantilever single-seat, mid-wing sailplane, GFRP -construction with Schempp-Hirth type airbrakes on upper wing surface, GFRP-fuselage with all flying (T) tailplane, retractable wheel with brake
Einsitziger, freitragender Mitteldecker in GFK Bauweise, Bremsklappen auf der Flügeloberseite, T-Leitwerk, GFK-Rumpf mit bremsbarem Einziehfahrwerk. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | Equipment:
Ausrüstung: | Min. Equipment:
Mindestausrüstung
1 Air speed indicator (up to 250 km/h)
Geschwindigkeitsmesser (bis 250 km/h)
1 Altimeter
Höhenmesser
1 4-Point harness (symmetrical)
4-teiliger Anschnallgurt (symmetrisch)
1 Automatic or manual parachute
automatischer oder manueller Fallschirm
OR (oder)
1 Back cushion (thickness approx. 10 cm /
3.94 in. when compressed),
when flying without parachute
Rückenkissen (zusammengedrückt 10 cm),
wenn ohne Fallschirm geflogen wird. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | Dimensions:
Abmessungen: | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;">Span</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">15,0 m</td> </tr> <tr> <td>Spannweite</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wing area</td> <td style="text-align: right;">10,04 m²</td> </tr> <tr> <td>Flügelfläche</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Length</td> <td style="text-align: right;">6,36 m</td> </tr> <tr> <td>Länge</td> <td></td> </tr> </table> | Span | 15,0 m | Spannweite | | Wing area | 10,04 m ² | Flügelfläche | | Length | 6,36 m | Länge | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Span | 15,0 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spannweite | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wing area | 10,04 m ² | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Flügelfläche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Length | 6,36 m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Länge | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. | Launching Hooks:
Schleppkupplungen: | 1) Special Hook „S 72“, LBA Datasheet No. 60.230/3
Spezialkupplung "S 72", LBA-Kennblattnummer 60.230/3
2) Nose Tow Hook „E 85“, LBA Datasheet No. 60.230/1
Bug-Kupplung "E 85", LBA-Kennblattnummer 60.230/1

Remark:
Tow hook 2 see AV.12
Bemerkung:
Kupplung 2 siehe AV.12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. | Weak links:
Sollbruchstellen: | Ultimate Strength:
Bruchfestigkeit
- for winch launching max. 550 daN
für Windenschlepp
- for aero-tow max. 550 daN
für Flugzeugschlepp | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. | Air Speeds:
Geschwindigkeiten: | <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;">Manoeuvring Speed</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">V_A</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">169 km/h</td> </tr> <tr> <td>Manövergeschwindigkeit</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Never Exceed Speed</td> <td style="text-align: center;">V_{NE}</td> <td style="text-align: right;">220 km/h</td> </tr> <tr> <td>Höchstzulässige Geschwindigkeit</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Maximum permitted speeds</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Höchstzulässige Geschwindigkeit</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- in rough air</td> <td style="text-align: center;">V_{RA}</td> <td style="text-align: right;">169 km/h</td> </tr> <tr> <td>bei starker Turbulenz</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- in aero-tow</td> <td style="text-align: center;">V_T</td> <td style="text-align: right;">150 km/h</td> </tr> <tr> <td>bei Flugzeugschlepp</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- in winch-launch</td> <td style="text-align: center;">V_W</td> <td style="text-align: right;">120 km/h</td> </tr> <tr> <td>bei Windenschlepp</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | Manoeuvring Speed | V_A | 169 km/h | Manövergeschwindigkeit | | | Never Exceed Speed | V_{NE} | 220 km/h | Höchstzulässige Geschwindigkeit | | | Maximum permitted speeds | | | Höchstzulässige Geschwindigkeit | | | - in rough air | V_{RA} | 169 km/h | bei starker Turbulenz | | | - in aero-tow | V_T | 150 km/h | bei Flugzeugschlepp | | | - in winch-launch | V_W | 120 km/h | bei Windenschlepp | | |
| Manoeuvring Speed | V_A | 169 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Manövergeschwindigkeit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Never Exceed Speed | V_{NE} | 220 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Höchstzulässige Geschwindigkeit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Maximum permitted speeds | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Höchstzulässige Geschwindigkeit | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - in rough air | V_{RA} | 169 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| bei starker Turbulenz | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - in aero-tow | V_T | 150 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| bei Flugzeugschlepp | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - in winch-launch | V_W | 120 km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| bei Windenschlepp | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

8. Operational Capability
Approved for VFR-flying in daytime.
Cloud flying according to the specifications in the Flight Manual
Simple Aerobatics according to the Flight Manual
Zugelassen für Flüge nach VFR bei Tag.
Wolkenflug gemäß den Angaben im Flughandbuch
Einfacher Kunstflug gemäß den Angaben im Flughandbuch
9. Maximum Masses:
Höchstzulässige Massen:
- | | |
|---|--------|
| In Standard Configuration and with Winglets (see C.V.6):
In Standard Konfiguration und mit Winglets (siehe C.V.6): | |
| Max. Mass
Höchstzulässige Masse | 345 kg |
| Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | 220 kg |
| With water ballast but without winglets:
mit Wasserballast, aber ohne Winglets | |
| Max. Mass
Höchstzulässige Masse | 390 kg |
| Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | 220 kg |
| With increasing the maximum mass and water ballast (see C.V.7):
Bei Erhöhung der maximalen Masse und und Wasserballast (siehe C.V.7): | |
| Max. Mass
Höchstzulässige Masse | 390 kg |
| Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | 240 kg |
| With increasing of maximum mass with winglets
but without water (see C.V.6 and C.V.7):
Bei Erhöhung der maximalen Masse mit Winglets,
aber ohne Wasser (siehe C.V.6 und C.V.7): | |
| Max. Mass
Höchstzulässige Masse | 350 kg |
| Max. Mass of Non-Lifting Parts
Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile | 240 kg |
10. Centre of Gravity Range:
Schwerpunktsbereich:
- Datum: Most inner wing leading edge
Leveling means: Wedge 100 : 5.1 on slope of rear top fuselage to be horizontal
Bezugsebene (BE) : Flügelvorderkante bei Wurzelrippe
Flugzeuglage : Keil 100 : 5,1 auf Rumpfoberkante hinten horizontal
- | | |
|----------------------------------|--|
| Forward Limit
Vordere Grenze | 250 mm aft of datum point
250 mm hinter Bezugspunkt |
| Rearward Limit
Hintere Grenze | 400 mm aft of datum point
400 mm hinter Bezugspunkt |
11. Seating Capacity:
Anzahl der Sitze: 1
12. Lifetime Limitations:
Lebensdauerbegrenzte Teile: Refer to Maintenance Manual
Siehe Wartungshandbuch
13. Deflection of control surfaces:
Ruderausschläge: Refer to Maintenance Manual
Siehe Wartungshandbuch

C.IV. Operating and Service Instructions

Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen

1. Flight Manual for the sailplane Standard Cirrus CS 11-75 L, issued December 1977, LBA approved.
Flughandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus CS 11-75 L, Ausgabe Dezember 1977, LBA-anerkannt
2. Maintenance Manual for the sailplane Standard Cirrus CS 11-75 L, issued December 1977
Wartungshandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus CS 11-75 L, Ausgabe Oktober 1977
3. Repair Manual for Schempp-Hirth sailplanes and powered sailplanes made from fibre reinforced plastics.
Reparaturanweisung für Segel- und Motorsegelflugzeuge der Fa. Schempp-Hirth aus faserverstärkten Kunststoffen.
4. Operating Instructions for the Tost release, latest approved version
Betriebshandbuch für die TOST Schleppkupplung, in der jeweils gültigen Ausgabe

C.V. Notes

Bemerkungen

1. Manufacturing is confined to industrial production.
Herstellung nur im Industriebau zulässig.
2. All parts exposed to sun radiation – except the areas for markings and registration – must have a white colour surface.
Alle Bauteile, die der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, müssen, mit Ausnahme des Bereichs für Kennzeichen und Farbwarnlackierung, eine weiße Oberfläche haben.
3. Retro-fitting a c/g tow hook – in addition to the nose tow hook – is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note 278-27.
Der nachträgliche Einbau einer Schwerpunktkupplung zusätzlich zur Bugkupplung, gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung 278-27, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
4. Enlarging the airbrakes is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-32.
Die nachträgliche Vergrößerung der Bremsklappen gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-32, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
5. Retro-fitting a nose tow hook – in addition to the c/g tow hook – is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note 278-37.
Der nachträgliche Einbau einer Bugkupplung zusätzlich zur Schwerpunktkupplung, gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung 278-37, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
6. The installation of winglets is permissible in compliance with the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-38.
Die Verwendung von Winglets gemäß der Technischen Mitteilung No. 278-38, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.
7. Increasing the maximum permitted all-up mass and the maximum mass of the non-lifting parts is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-39.
Die Änderung der höchstzulässigen Masse und der höchstzulässigen Masse der nichttragenden Teile gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-39, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.

Section D: Standard Cirrus G

D.I. General

Allgemeines

- | | |
|---|--|
| 1. Data Sheet No.:
Kennblatt-Nr. | EASA.A.278 |
| 2. a) Type: (Muster)
b) Variant: (Baureihe) | Standard Cirrus
Standard Cirrus G |
| 3. Airworthiness Category:
Lufttüchtigkeitskategorie : | Sailplane, JAR 22 - Utility |
| 4. Manufacturer:
Hersteller | Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
73230 Kirchheim/Teck
Germany |
| 5. LBA Type Certification Date
Datum der LBA-Musterzulassung | 20 December 1979 |
| 6. This TCDS replaces LBA TCDS No 278
Dieses Kennblatt ersetzt das LBA Kennblatt Nr. 278 | |

D.II. Certification Basis

Zulassungsbasis

- | | |
|--|---|
| 1. Certification Basis:
Zulassungsbasis: | Defined by LBA letter I31 - 278/68,
dated 05 March 1980 |
| 2. Airworthiness Requirements:
Lufttüchtigkeitsforderungen: | Airworthiness Requirements for Sailplanes (LFS),
Issue of February 1966
Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS),
Ausgabe Februar 1966 |
| 3. Requirements elected to comply:
Gewählte Forderungen: | Directive of Stress Analysis of Sailplane
Structures constructed from Glass Fibre Reinforced
Plastics, issue March 1965
Richtlinien zur Führung des Festigkeitsnachweises für Bauteile aus
glasfaserverstärkten Kunststoffen von Segelflugzeugen,
Ausgabe März 1965. |
| 4. Special Conditions:
Sonderforderungen: | None |
| 5. Exemptions:
Ausnahmen: | None |
| 6. Equivalent Safety Findings:
Nachweise gleichwertiger Sicherheit: | None |

D.III. Technical Characteristics and Operational Limitations

Technische Merkmale und Betriebsgrenzen

1. **Type Design Definition:**
Musterdefinition: List of Drawings for sailplane model "Standard Cirrus G", LBA-approved on May, 1981
Aufstellung der Zeichnungen für das Segelflugzeug Standard Cirrus G, Stand Mai 1981, LBA-anerkannt

2. **Description:**
Beschreibung: Cantilever single-seat, mid-wing sailplane, GFRP -construction
2-piece wing with Schempp-Hirth type airbrakes on upper wing surface, wing water ballast tanks, GFRP-fuselage, retractable wheel with brake, T-tail (fixed horizontal stabilizer with elevator)
Einsitziger, freitragender Mitteldecker in GFK Bauweise, Bremsklappen auf der Flügeloberseite, Wassertanks im Tragflügel, T-Leitwerk mit Flosse und Ruder, GFK-Rumpf mit bremsbarem Einziehfahrwerk.

3. **Equipment:**
Ausrüstung: **Min. Equipment:**
Mindestausrüstung
1 Air speed indicator (up to 250 km/h)
Geschwindigkeitsmesser (bis 250 km/h)
1 Altimeter
Höhenmesser
1 4-Point harness (symmetrical)
4-teiliger Anschnallgurt (symmetrisch)
1 Automatic or manual parachute
automatischer oder manueller Fallschirm
OR (oder)
1 Back cushion (thickness approx. 10 cm / 3.94 in. when compressed),
when flying without parachute
Rückenkissen (zusammengedrückt 10 cm),
wenn ohne Fallschirm geflogen wird.

4. **Dimensions:**
Abmessungen:

Span		15,0 m
Spannweite		
Wing area		10,04 m ²
Flügelfläche		
Length		6,36 m
Länge		

5. **Launching Hooks:**
Schleppkupplungen:
 - 1) Special Hook „S 72“, LBA Datasheet No. 60.230/3
Spezialkupplung "S 72", LBA-Kennblattnummer 60.230/3
 - 2) Nose Tow Hook „E 85“, LBA Datasheet No. 60.230/1
Bug-Kupplung "E 85", LBA-Kennblattnummer 60.230/1

Remark:
Tow hook 2 see AV.12
Bemerkung:
Kupplung 2 siehe AV.12

6. **Weak links:**
Sollbruchstellen:

Ultimate Strength: Bruchfestigkeit		
- for winch launching für Windenschlepp		max. 550 daN
- for aero-tow für Flugzeugschlepp		max. 550 daN

7.	Air Speeds: Geschwindigkeiten:	Manoeuvring Speed Manövergeschwindigkeit	V_A	170 km/h
		Never Exceed Speed Höchstzulässige Geschwindigkeit	V_{NE}	220 km/h
		Maximum permitted speeds Höchstzulässige Geschwindigkeit		
		- in rough air bei starker Turbulenz	V_{RA}	170 km/h
		- in aero-tow bei Flugzeugschlepp	V_T	150 km/h
		- in winch-launch bei Windenschlepp	V_W	120 km/h
8.	Operational Capability	Approved for VFR-flying in daytime. Cloud flying according to the specifications in the Flight Manual Simple Aerobatics according to the Flight Manual Zugelassen für Flüge nach VFR bei Tag. Wolkenflug gemäß den Angaben im Flughandbuch Einfacher Kunstflug gemäß den Angaben im Flughandbuch		
9.	Maximum Masses: Höchstzulässige Massen:	Max. Mass Höchstzulässige Masse		390 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		220 kg
		With winglets (see D.V.5): Mit Winglets (siehe D.V.5):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		330 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		220 kg
		With increasing the maximum mass (see D.V.6): Bei Erhöhung der maximalen Masse (siehe D.V.6):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		390 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		240 kg
		With increasing the max. mass and winglets (see D.V.5 and D.V.6): Bei Erhöhung der maximalen Masse mit Winglets (siehe D.V.5 und D.V.6):		
		Max. Mass Höchstzulässige Masse		350 kg
		Max. Mass of Non-Lifting Parts Höchstzulässige Masse der nichttragenden Teile		240 kg
10.	Centre of Gravity Range: Schwerpunktsbereich:	Datum: Most inner wing leading edge Leveling means: Wedge 100 : 5.1 on slope of rear top fuselage to be horizontal Bezugsebene (BE) : Flügelvorderkante bei Wurzelrippe Flugzeuglage : Keil 100 : 5,1 auf Rumpfoberkante hinten horizontal		
		Forward Limit Vordere Grenze	250 mm aft of datum point 250 mm hinter Bezugspunkt	
		Rearward Limit Hintere Grenze	400 mm aft of datum point 400 mm hinter Bezugspunkt	
11.	Seating Capacity: Anzahl der Sitze:	1		
12.	Lifetime limitations: Lebensdauerbegrenzte Teile:	Refer to Maintenance Manual Siehe Wartungshandbuch		
13.	Deflection of control surfaces: Ruderausschläge	Refer to Maintenance Manual Siehe Wartungshandbuch		

D.IV. Operating and Service Instructions

Betriebs- und Instandhaltungsanweisungen

1. Flight Manual for the sailplane Standard Cirrus G, issued May 1981, LBA approved.
Flughandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus G, Ausgabe Mai 1981, LBA-anerkannt
2. Maintenance Manual for the sailplane Standard Cirrus G, issued May 1981
Wartungshandbuch für das Segelflugzeug Standard Cirrus G, Ausgabe Mai 1981
3. Repair Manual for Schempp-Hirth sailplanes and powered sailplanes made from fibre reinforced plastics.
Reparaturanweisung für Segel- und Motorsegelflugzeuge der Fa. Schempp-Hirth aus faserverstärkten Kunststoffen.
4. Operating Instructions for the Tost release, latest approved version
Betriebshandbuch für die TOST Schleppkupplung , in der jeweils gültigen Ausgabe

D.V. Notes

Bemerkungen

1. Manufacturing is confined to industrial production.
Herstellung nur im Industriebau zulässig.
2. All parts exposed to sun radiation – except the areas for markings and registration – must have a white colour surface.
Alle Bauteile, die der Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, müssen, mit Ausnahme des Bereiches für Kennzeichen und Farbwarnlackierung, eine weiße Oberfläche haben.
3. Enlarging the airbrakes is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-32.
Die nachträgliche Vergrößerung der Bremsklappen gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-32, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
4. Retro-fitting a nose tow hook – in addition to the c/g tow hook – is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note 278-37.
Der nachträgliche Einbau einer Bugkupplung zusätzlich zur Schwerpunktkupplung, gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung 278-37, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth, ist zulässig.
5. The installation of winglets is permissible in compliance with the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-38.
Die Verwendung von Winglets gemäß der Technischen Mitteilung No. 278-38, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.
6. Increasing the maximum permitted all-up mass and the maximum mass of the non-lifting parts is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No. 278-39.
Die Änderung der höchstzulässigen Masse und der höchstzulässigen Masse der nichttragenden Teile gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-39, LBA-anerkannt, der Firma Schempp-Hirth ist zulässig.
7. Converting a sailplane model “Standard Cirrus” into variant “Standard Cirrus G” is permissible pertinent to the LBA-approved Schempp-Hirth Technical Note No 278-29. Manufacturer in that case could be Burkhardt Grob Flugzeugbau GmbH.
Der Umbau des Segelflugzeuges Standard Cirrus in die Baureihe Standard Cirrus G gemäß den Angaben der Technischen Mitteilung Nr. 278-29 der Schempp-Hirth, LBA-anerkannt, ist zulässig. Der Hersteller kann in diesem Fall auch Burkhardt Grob Flugzeugbau GmbH sein

ADMINISTRATIVE SECTION

I. Acronyms

N/A

II. Type Certificate Holder Record

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
73230 Kirchheim/Teck
Germany

III. Change Record

Issue	Date	Changes
01	01 February 2012	Transfer from LBA TCDS No 278 to the EASA Type Design and introduction of optional winglets and mass increase