

**BREMSTECHNIK MIT TURBOPROPS**

Verteiler: All Pilots

**1. Allgemeines**

(1) LFZ-Bremsen sind teure "Consumables". Der Verschleiß ist sehr wesentlich abhängig von der angewendeten Bremstechnik.

(2) Es sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, den Bremsverschleiß zu minimieren um die TBF (Time Between Failure) möglichst zu strecken. Bei Betrieb auf Standard-Flugplätzen und Anwendung einer schonenden Brems-Strategie ist erfahrungsgemäß eine TBF von etwa 400 Landungen möglich.

Anmerkung: Abgesehen vom Verschleiß: Heiße Bremsen bedeuten auch immer erhöhtes Sicherheitsrisiko (Flat Tires, Fire, reduced braking action ...).

**2. Bremstechnik****2.1 Bremsmöglichkeiten**

(1) Folgende Bremsmöglichkeiten sollten "vorausschauend" angewendet werden.

a. Radbremsen - Nur für kurzfristig erforderliches Bremsen und nur für kurzfristige Richtungskontrolle verwenden.

Anmerkung: Die Richtungskontrolle sollte primär über die Bugradsteuerung erfolgen. Permanentes Dauerbremsen beim Rollen erleichtert zwar die Richtungshaltung, führt jedoch leicht zu Überhitzung der Bremsen.

b. PROP-Reverse - Für mittelfristiges Bremsen (Symetrie der Wirkung beachten).

c. PROP-Feather - Für langfristig vorhersehbare Bremserfordernisse (Verzögerungen beachten).

**2.2 Rollen**

(1) Normalerweise reicht kurzfristig erhöhte IDLE-Power um das LFZ ins Rollen zu bringen und IDLE-Power, um die Rollbewegung aufrecht zu erhalten.

(2) Grundsätzlich bewußt langsam rollen. Je enger die Kurven desto geringer die Rollgeschwindigkeit. Die Radbremsen sollten dabei vorwiegend nur als Fein-Steuerung und nur für kurzfristig erforderliches

Bremsen dienen. Für mittel- bzw. langfristiges Bremsen sollten unbedingt PROP-Reverse- u. PROP-Feather-Technik angewendet werden.

(3) Bei sehr engen Rollkurven sollte das LFZ nicht vor Beendigung des gewünschten Manövers (z.B. Erreichen der Parkposition) zum Stillstand kommen, da für die nachfolgende Beendigung des Manövers meist wieder hohe Leistung (Lärm, Staub) aufzuwenden ist (hoher Rollwiderstand bei eingeschlagenem Bugrad). Vor/in engen Rollkurven ist deshalb empfehlenswert, kurz und wohl-dosiert am Kurven-äußeren Triebwerk PWR anzuwenden um die Rolldynamik nicht abreißen zu lassen (PWR-Verzögerungen beachten).

### **2.3 Landung**

(1) Vor der Landung überprüfen, ob die Parkbremse gelöst und Bremsdruck vorhanden ist (Pedale).

(2) Nicht bereits unmittelbar beim Aufsetzen bremsen (Bremsblockade, Aquaplaning) - Füße bewußt (nur) bremsbereit positionieren.

(3) Nach der Landung: Primär eigenen Rollwiderstand des LFZ berücksichtigen (Pistenlängen ausnutzen). Falls zusätzliches Bremsen erforderlich ist: Bremsintensität der jeweils noch zur Verfügung stehenden Rest-Pistenlänge anpassen und mit PROP-Reverse- bzw. PROP-Feather-Technik arbeiten. Radbremsen nur soweit verwenden, als dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

THIS CIC TO BE RETAINED UNTIL ADVISED TO DESTROY.