

		LIETUVOS KARINĖS AVIACIJOS ADMINISTRACIJA	
1	LAKŪNO PRAKTINIŲ ĮGŪDŽIŲ EGZAMINO LAPAS KARINĖS AVIACIJOS SPECIALISTO LICENCIJAI PRATĖSTI		
Vardas		☐	Sraigtasparnio lakūno KASL
Pavardė		☐	Transporto lėktuvo lakūno KASL
KASL Nr.		Bendra skrida	val.
KASL galiojimas		Skrida treniruoklyje	val.
Pretendento parašas			

1 DALIS. PRIEŠSKRYDIMINIAI VEIKSMAI IR IŠSKRIDIMAS		Rezultatai Įsk. / Ne		Egzaminuotojo Vardas ir pavardė įrašomi po egzamino
		L	S	
1.1.	Priešskrydiniai veiksmai, įskaitant dokumentų rengimą, masės ir centruotės nustatymą, susipažinimą su orų informacija NOTAM			
1.2.	Priešskrydiniai patikrinimai išorės, vidaus			
1.3.	Variklio paleidimas: įprastas / su gedimais			
1.4.	Riedėjimas			
1.5.	Priešskrydiniai patikrinimai: variklio bandymas (jei reikia)			
1.6.	Kilimo procedūra: įprasta, taikant orlaivio naudojimo vadove nurodytas užsparnių nuostatas, esant šoniniam vėjui (jei yra tinkamos sąlygos)			
1.7.	Kilimas įvairiais profiliais			
1.8.	Aukštėjimas: Vx / Vy, posūkiai reikiamu kursu, orlaivio padėties išlyginimas			
1.9.	Ryšys su SVC (atitiktis), R / T procedūros			
2 DALIS. BENDRIEJI SKRYDŽIO ELEMENTAI				
2.1	Tiesus ir horizontalus skrydis, esant įvairiems oro srauto greičiams, įskaitant skrydį kritiškai mažu greičiu su užsparniais ir be jų (įskaitant artėjimą prie VST, kai taikoma)			
2.2.	Statūs posūkiai (360° į kairę ir į dešinę, esant iki 45° posvyriui)			
2.3	Posūkiai, manevravimas pirmyn, atgal ir į šonus kybant			
2.4.	Tiesus ir horizontalus skrydis, esant įvairiems oro srauto greičiams			
2.5.	Smuka ir grįžimas į įprastą padėtį iš smukos: i) visiška smuka; ii) artėjimas prie smukos posūkio metu žemėjant su posvyriu, taikant artėjimo tūpti konfigūraciją ir trauką; iii) artėjimas prie smukos taikant tūpimo konfigūraciją ir trauką; iv) artėjimas prie smukos, posūkis aukštėjant su kilimo užsparniais ir aukštėjimo trauka (tik vieno variklio lėktuvui).			
2.6.	Valdymas naudojant autopilotą ir, jei taikoma, komandinio valdymo sistemą (gali būti atliekama laikant 3 dalį)			
3 DALIS. SKRYDŽIO MARŠRUTU PROCEDŪROS				
3A DALIS. VST (jei išlaikyta 3B dalis, 3A dalies laikyti nereikalaujama)				
3A.1.	Orlaivio valdymas pagal išorinius vizualiuosius orientyrus, įskaitant kreiserinio skrydžio konfigūraciją ir nuotolio / trukmės įvertinimą			
3A.2.	Aukščio, kurso ir greičio išlaikymas			
3A.3.	Orientavimasis, atvykimo laiko nustatymas ir peržiūra			
3A.4.	Radiojo prietaisų naudojimas (jei taikoma)			
3A.5.	Skrydžio valdymas (skrydžio žurnalas, įprasti patikrinimai, įskaitant degalų, sistemų ir apledėjimo tikrinimą)			
3A.6.	Ryšys su SVC (atitiktis), R / T procedūros			
3B DALIS. IST				
3B.1.	Išskridimas pagal IST			

3B.2.	Skrydis maršrutu pagal IST			
3B.3.	Laukimo procedūros			
3B.4.	3D operacijos iki 200 pėdų (60 m) minimalaus apsisprendimo aukščio arba iki aukštesnio žemiausiojo taško, jei reikalaujama pagal artėjimo tūpti procedūrą (iki vertikaliosios trajektorijos priartėjimo tūpti baigmės gali būti naudojamas autopilotas)			
3B.5.	2D operacijos iki minimalaus apsisprendimo aukščio			
3B.6.	Skrydžio pratimai, įskaitant imituojamą kompasą ir aviahorizonto gedimą: 1 lygio posūkiai, grįžimas iš neįprastos padėties erdvėje į įprastą padėtį			
3B.7.	Kurso ar tūptinės nuolydžio kampo nustatymo įtaiso gedimas			
3B.8.	Ryšys su SVC (atitiktis), R / T procedūros			
4 DALIS. ARTĖJIMO TŪPTI IR TŪPIMO PROCEDŪROS				
4.1.	Atvykimo procedūros, aukščiamačio nustatymas, patikrinimai, apžvalga iš kabinos			
4.2.	Atvykimo į aerodromą procedūra			
4.3.	Tūpimas be užsparnių			
4.4.	Tūpimas įprastomis sąlygomis, tūpimas esant šoniniam vėjui (jei yra tinkamos sąlygos)			
4.5.	Artėjimas tūpti ir tūpimas minimaliu variklio veikimo režimu virš kilimo ir tūpimo tako iki 2000 pėdų aukščio (tik vieno variklio lėktuvams)			
4.6.	Tūpimas įvairiais profiliais			
4.7.	Kilimas antram ratui, pradedamas mažiausiame aukštyje			
4.8.	Kilimas antram ratui ir tūpimas naktį (jei taikoma)			
4.9.	Ryšys su SVC (atitiktis), R / T procedūros			
5 DALIS. YPATINGOSIOS IR AVARINĖS PROCEDŪROS				
5.1.	Kilimo nutraukimas esant priimtinau greičiui			
5.2.	Variklio gedimo imitavimas pakilus (tik vieno variklio lėktuvams)			
5.3.	Priverstinio tūpimo neveikiant varikliui imitavimas (tik vieno variklio lėktuvams)			
5.4.	Avarinės situacijos imitavimas: i) gaisras ar dūmai skrydžio metu; ii) prireikus – atitinkamų sistemų gedimai			
5.5.	Skrydis pagrindinio sraigto savisukos režimu			
5.6.	Variklio išjungimas ir įjungimas iš naujo (tik ME įgūdžių patikrinimo egzamine) (saugaus aukščio išlaikymas, jei atliekama orlaiviu)			
5.7.	Ryšys su SVC (atitiktis), R / T procedūros			
6 DALIS. IMITUOJAMAS ASIMETRINIS SKRYDIS (SRAIGTASPARNIAMS VIENAS VARIKLIS) IR ATITINKAMI KLASĖS AR TIPO ASPEKTAI (JEIGU TAIKOMA ORLAIVIO TIPUI)				
6.1.	Asimetrinis artėjimas tūpti ir antrasis ratas			
6.2.	Asimetrinis artėjimas tūpti ir tūpimas visiškai sustojant			
6.3.	Ryšys su SVC (atitiktis), R / T procedūros, praktiniai įgūdžiai			
6.4.	Klausimai žodžiu			
7 DALIS. PATIKRINIMO REZULTATAI				
Išlaikė ☐		Neišlaikė ☐		Iš dalies išlaikė ☐
Orlaivio tipas		Pakilimo laikas	UTC	
Aerodromas		Tūpimo laikas	UTC	
Egzaminuotojas		Bendra skrida	val.	

8 DALIS			
Suprantu ir sutinku su visa pateikta informacija ir pastabų neturiu.			
Data		Pretendento Vardas ir pavardė	
Pretendento parašas			

L – lėktuvai, S – sraigtasparniai.

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

Skrydžio maršrutą parenka egzaminuotojas. Pagrindinis aspektas – pretendento teikėjo gebėjimas planuoti ir vykdyti skrydį vadovaujantis įprasta informacine medžiaga. Pretendentas planuoja skrydį ir užtikrina, kad orlaivyje būtų visa skrydžiui vykdyti reikalinga įranga ir dokumentai. Skrydžio trukmė – bent 60 minučių.

Skrydžio metu:

1. Jei pretendentas nusprendžia nutraukti praktinių įgūdžių egzaminą dėl egzaminuotojo nuomone netinkamų priežasčių, jis turi pakartotinai laikyti visą įgūdžių patikrinimo egzaminą. Jei egzaminas nutraukiamas dėl egzaminuotojo nuomone svarbių priežasčių, per kitą skrydį laikomos tik nelaikytos egzamino dalys.

2. Egzaminuotojo nuožiūra pretendentas gali vieną kartą pakartoti bet kurią egzamino dalį. Egzaminuotojas gali bet kuriuo metu nutraukti egzaminą, jei laikoma, kad pretendentas turi pakartotinai laikyti visą skraidymo įgūdžių patikrinimo egzaminą.

3. Pretendentas orlaiviu skrenda sėdėdamas toje vietoje, kurioje jis vykdys tolesnes funkcijas ir laiko egzaminą taip, lyg orlaivyje nebūtų kitų įgulos narių. Egzaminuotojas nedalyvauja orlaivio valdyme, išskyrus, kai būtina perimti orlaivio valdymą skrydžio saugos sumetimais.

4. Sprendimus dėl aukščio, mažiausio aukščio žemėjant ir nuėjimo į antrą ratą priima pretendentas ir juos patvirtina egzaminuotojas.

5. Esant poreikiui, egzaminuotojas gali įtraukti papildomus skrydžio elementus egzamino metu.

6. Jei siekiama įgyti arba išsaugoti PBN teises, vienas artėjimas tūpti taikant 3B dalį turi būti RNP APCH.

PRAKTIŽNIO ĮGŪDŽIO EGZAMINO NUOKRYPOS

Pretendentas įrodo gebąs:

1. valdyti orlaivį pagal jo galimybių ribas;
2. sklandžiai ir tiksliai atlikti visus manevrus;
3. priimti tinkamus sprendimus ir saugiai valdyti orlaivį;
4. taikyti aviacijos žinias ir nuolat valdyti orlaivį taip, kad užtikrinti skrydžių saugą;

Taikomos toliau nurodytos ribos, pakoreguotos pagal oro sūkurių sąlygas, orlaivio valdomumą ir jo eksploatacines charakteristikas:

1. aukštis:
 - 1.1. per įprastą skrydį ± 100 pėdų;
 - 1.2. imituojant variklio gedimą ± 150 pėdų;
2. maršruto laikymasis pagal radijo prietaisus $\pm 5^\circ$;
3. kursas:
 - 3.1. per įprastą skrydį $\pm 10^\circ$;
 - 3.2. imituojant variklio gedimą $\pm 15^\circ$;
4. greitis:
 - 4.1. kylant ir artėjant tūpti ± 5 mazgai;
 - 4.2. visais kitais skrydžio režimais ± 10 mazgų.