

Nazwa kwalifikacji: **Obsługa operacyjna portu lotniczego**  
Oznaczenie kwalifikacji: **AU.37**  
Numer zadania: **01**  
Wersja arkusza: **SG**

Wypełnia zdający

Numer PESEL zdającego\*

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Miejsce na naklejkę z numerem  
PESEL i z kodem ośrodka

Czas trwania egzaminu: **150** minut.

AU.37-01-21.01-SG

## **EGZAMIN POTWIERDZAJĄCY KWALIFIKACJE W ZAWODZIE**

**Rok 2021**

**CZĘŚĆ PRAKTYCZNA**

**PODSTAWA PROGRAMOWA  
2017**

### **Instrukcja dla zdającego**

1. Na pierwszej stronie arkusza egzaminacyjnego wpisz w oznaczonym miejscu swój numer PESEL i naklej naklejkę z numerem PESEL i z kodem ośrodka.
2. Na KARCIE OCENY w oznaczonym miejscu przyklej naklejkę z numerem PESEL oraz wpisz:
  - swój numer PESEL\*,
  - oznaczenie kwalifikacji,
  - numer zadania,
  - numer stanowiska.
3. Sprawdź, czy arkusz egzaminacyjny zawiera 8 stron i nie zawiera błędów. Ewentualny brak stron lub inne usterki zgłoś przez podniesienie ręki przewodniczącemu zespołu nadzorującego.
4. Zapoznaj się z treścią zadania oraz stanowiskiem egzaminacyjnym. Masz na to 10 minut. Czas ten nie jest wliczany do czasu trwania egzaminu.
5. Czas rozpoczęcia i zakończenia pracy zapisze w widocznym miejscu przewodniczący zespołu nadzorującego.
6. Wykonaj samodzielnie zadanie egzaminacyjne. Przestrzegaj zasad bezpieczeństwa i organizacji pracy.
7. Po zakończeniu wykonania zadania pozostaw arkusz egzaminacyjny z rezultatami oraz KARTĘ OCENY na swoim stanowisku lub w miejscu wskazanym przez przewodniczącego zespołu nadzorującego.
8. Po uzyskaniu zgody zespołu nadzorującego możesz opuścić salę/miejsce przeprowadzania egzaminu.

***Powodzenia!***

\* w przypadku braku numeru PESEL – seria i numer paszportu lub innego dokumentu potwierdzającego tożsamość

## Zadanie egzaminacyjne

Pracujesz na stanowisku koordynatora rejsu na lotnisku w Lublinie. Do Twoich obowiązków należy koordynacja wszystkich procesów w trakcie rotacji statku powietrznego w porcie lotniczym. Do głównych zadań, które musi wykonać koordynator rejsu należą:

- przygotowanie się do obsługi rejsu – sprawdzenie depeesz przylotowych MVT, LDM,
- przygotowanie dokumentacji potrzebnej do wykonania obsługi – sprawdzenie liczby pasażerów na wylot, wydrukowanie planów lotu, przygotowanie arkusza wyważenia,
- sprawdzenie stanu stanowiska postojowego pod względem zanieczyszczeń FOD,
- przygotowanie i sprawdzenie stanu technicznego sprzętu obsługi naziemnej wykorzystywanego podczas rotacji,
- przyjęcie samolotu z wykorzystaniem zestawu słuchawkowego,
- sprawdzenie samolotu pod względem uszkodzeń z przylotu – walk around check,
- nadzór podczas podstawiania sprzętu obsługi naziemnej,
- otwarcie drzwi statku powietrznego,
- nadzór podczas deboardingu / boardingu pasażerów,
- nadzór podczas rozładunku / załadunku samolotu,
- nadzór procesów tankowania, załadunku cateringu,
- zamknięcie samolotu i nadzór podczas odstawiania sprzętu obsługi naziemnej,
- nadzór podczas procesu holowania samolotu oraz uruchamiania silników,
- wysłanie depeesz odlotowych – MVT, LDM.

## Opis sytuacji

W trakcie dyżuru w dniu 11.07.2021 r. do Twoich obowiązków należy koordynacja rotacji:

- rotacja samolotu o znakach rejestracyjnych I-BBCC o numerze rejsu FR123/FR124 na trasie: Paryż (CDG) – Lublin (LUZ) – Paryż (CDG),

Podczas swojej pracy będziesz mógł skorzystać z następujących załączników:

- Załącznik A – Instrukcja dekodowania depeesz lotniczych,
- Załącznik B – Skrócona instrukcja skrótów wykorzystywanych podczas wyważania

*Uwaga: Daty, godziny, lotniska oraz treści depeesz zamieszczone w arkuszu egzaminacyjnym zostały przyjęte tylko dla celów przeprowadzenia egzaminu.*

**Czas przeznaczony na wykonanie zadania wynosi 150 minut.**

**Ocenię będą podlegać 3 rezultaty:**

- odczytane depeesze operacyjne dla rejsu FR123 – Załącznik nr 1
- obliczone parametry wyważenia statku powietrznego dla rejsu FR124 – Załącznik nr 2
- zakodowane depeesze operacyjne dla rejsu FR124 – Załącznik nr 3

**Załącznik A – Instrukcja dekodowania depeszy lotniczych**

Do najważniejszych depesz wykorzystywanych na lotniskach w trakcie obsługi statków powietrznych należą:

- MVT – depesza Movement Message
- LDM – depesza Load Message

**Depesza MVT**

Depesza ta służy do przekazania informacji o statusie samolotu wylatującego.

**Przykładowa depesza MVT:**

MVT

BA555/20.GABCD.LHR

AD0918/0925 EA 1030 CDG

PX200

DL93/0005

TOF130000

SI NIL

Na podstawie tej depeszy odczytuje się:

Element depeszy	Komentarz
<b>MVT</b>	oznaczenie typu depeszy
<b>BA555/20</b> <b>.GABCD</b> <b>.LHR</b>	rejs BA555/20 dnia miesiąca samolot o znakach .GABCD lecący z lotniska LHR – kod lotniska wg IATA
<b>AD</b> <b>0918/</b>	<u>AD</u> (Actual Departure) <u>0918</u> – czas rozpoczęcia procesu wypychania (UTC)
<b>0925</b> <b>EA 1030</b>	0925 – czas wzbicia się w powietrze (UTC) <u>EA</u> (Estimated Arrival) 1030 – czas przylotu (UTC)
<b>CDG</b>	<u>CDG</u> – kod lotniska wg IATA
<b>PX200</b>	liczba pasażerów na pokładzie
<b>DL93/</b> <b>0005</b>	<u>DL</u> - informacja o opóźnieniu wraz z kodem opóźnienia <u>93</u> / czas opóźnienia <u>0005</u> – wyrażony w minutach
<b>TOF130000</b>	ilość paliwa w momencie startu ( <b>Take Off Fuel</b> )
<b>SI NIL</b>	informacje dodatkowe ( <b>Supplementary Info</b> )

**Depesza LDM**

Depesza ta służy do przekazania informacji na temat załadunku oraz liczbie pasażerów na pokładzie.

**Przykładowa depesza LDM:**

LDM  
 BA222/15.GWXYZ.Y230.2/5  
 -WAW.100/90/30/10.T600.1/400.2/200.PAX/0/0/220  
 SI WAW B/600.C/0.M/0  
 .BAG/40/600.PRM NIL

Na podstawie tej depeszy odczytuje się:

Element depeszy	Komentarz
<b>LDM</b>	oznaczenie typu depeszy
<b>BA222/15</b> <b>.GWXYZ</b> <b>.Y230</b> <b>.2/5</b>	rejs BA222/15 dnia miesiąca. samolot o znakach .GWXYZ ilość miejsc w klasie ekonomicznej . <u>Y230</u> ilość załogi . <u>2/5</u>
<b>-WAW</b> <b>.100/90/30/10</b>  <b>.T600</b>  <b>. 1/400.2/200</b>  <b>.PAX/0/0/220</b>	lotnisko przylotowe WAW podział pasażerów w układzie M/F/C/I (Mężczyźni /Kobiety/Dzieci/Infant) . 100/90/30/10 całkowita waga bagażu (w kg) . <u>T600</u> waga załadunku za w podziale na bagażniki . 1/400.2/200 sumaryczna liczba pasażerów w podziale na klasy podróży  <u>.PAX/0/0/220</u>
<b>SI POZ B/513.C/0.M/0</b>	podsumowanie załadunku w układzie baggage/cargo/mail (bagaż/cargo/poczta)
<b>.BAG/40/600</b>  <b>.PRM NIL</b>	wskazanie ilości sztuk bagażu wraz z wagą (w kg)  informacja o osobach o ograniczonej mobilności wymagających dodatkowej asysty

**Załącznik B - Skrócona instrukcja skrótów wykorzystywanych podczas wyważania**

W wyważaniu statku powietrznego korzysta się z następujących skrótów:

- **LIC** – Load in Compartments – jest to łączna waga ładunku mieszcząca się w bagażnikach samolotu – bagażu, cargo, poczty,
- **Passenger Standard Weight** – jest to standardowa waga pasażerów używana do kalkulacji wyważeniowych,
- **TTL** – Total Traffic Load – jest to suma wagi pasażerów, ładunku, cargo oraz poczty,
- **DOW** – Dry Operating Weight – jest to podstawowa waga samolotu zawierająca w sobie wagę załogi, bagażu załogi oraz posiadanego cateringu,
- **ZFW** – Zero Fuel Weight – jest to aktualna waga statku powietrznego zawierająca wagi załogi oraz TTL,
- **TOF** – Take-off fuel – jest to waga paliwa w momencie startu,
- **BF** – Block fuel – jest to waga paliwa samolotu „w blokach”,
- **TP** – Trip fuel – jest to ilość paliwa potrzebna na przelot – „na trasę”,
- **ATOW** – Actual Take-off weight – jest to aktualna waga całego samolotu – zawierająca wagę samolotu, załogi, TTL, oraz paliwa,
- **MTOW** – Maximum take-off weight – jest to maksymalna dozwolona waga statku powietrznego w momencie startu,
- **LW** – Landing weight – jest to waga samolotu w momencie lądowania,
- **Underload** – jest to różnica pomiędzy maksymalną dozwoloną wagą a aktualną wagą statku powietrznego w momencie startu.

**Załącznik nr 1 – odczytane depesze operacyjne dla rejsu FR123**

MVT  
 FR123/10.IBBCC.CDG  
 AD1820/1828 EA2025 LUZ  
 PX160  
 SI NIL

LDM  
 FR123/10.IBBCC.Y180.2/4  
 -LUZ.80/70/10/5.T1800.2/500.3/1300.PAX/0/0/160  
 SI LUZ B/1800.C/0.M/0  
 .BAG/100/1800.PRM NIL

**Na podstawie depeszy operacyjnej dla rejsu FR123 wypełnij tabelę 1:**

**Tabela 1**

Spodziewana godzina przylotu (LT):	.....
Liczba pasażerów na pokładzie:	.....
Podział pasażerów ze względu na płeć:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M: .....</li> <li>• F: .....</li> <li>• C: .....</li> <li>• I: .....</li> </ul>
Waga załadunku:	.....
Liczba sztuk bagażu:	.....

**Załącznik nr 2 – obliczone parametry wyważenia statku powietrznego dla rejsu FR124****Na podstawie danych oblicz i zapisz w tabeli 2 wartości wyważeniowe dla rejsu FR124:**

Wylot do Paryża – CDG – FR124  
 Samolot B737-800 – IBCC, Y180  
 Godzina rozpoczęcia wypychania (LT): 22:40  
 Godzina wzbicia w powietrze (LT): 22:45  
 Czas lotu: 02:00  
 Liczba członków załogi: 2/4  
 Liczba pasażerów: 150 – M:70/F:60/C:20/I:5  
 Waga bagażu [kg]: 2000  
 Liczba sztuk bagażu: 100  
 Załadunek w bagażnikach: 2/500, 3/1500  
 Waga paliwa „w blokach” [kg] – 14000  
 Paliwo na kołowanie [kg] – 400  
 Paliwo na trasę [kg] - 11000  
 DOW [kg] – 42145  
 MTOW [kg] – 75000  
Wagi standardowe: M/80kg, F/70kg, C/35kg, I/0kg.

**Tabela 2**

<b>LOAD IN COMPARTMENTS</b>	.....
<b>PASSENGER WEIGHT</b>	.....
<b>TOTAL TRAFFIC LOAD</b>	.....
<b>ZERO FUEL WEIGHT</b>	.....
<b>TAKE-OFF FUEL</b>	.....
<b>ACTUAL TAKE-OFF WEIGHT</b>	.....
<b>UNDERLOAD</b>	.....
<b>LANDING WEIGHT</b>	.....

**Załącznik nr 3 – zakodowane depesze operacyjne dla rejsu FR124**

**Na podstawie informacji zawartych w załączniku nr 2 przygotuj depesze MVT oraz LDM:**

*MVT*

*FR124/10.IBBCC.LUZ*

*A: .....*

*B: .....*

*SI NIL*

*LDM*

*C: .....*

*D: .....*

*SI CDG B/2000.C/0.M/0*

*E: .....*



