

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 depesz 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 depesz 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 depeszy lotniczych,
- Załącznik B – Skrócona instrukcja skrótów wykorzystywanych podczas wyważania

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

Czas przeznaczony na wykonanie zadania wynosi 150 minut.

Ocenie będą podlegać 3 rezultaty:

- odczytane depesze operacyjne dla rejsu FR123 – Załącznik nr 1
- obliczone parametry wyważenia statku powietrznego dla rejsu FR124 – Załącznik nr 2
- zakodowane depesze 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
MVT	oznaczenie typu depeszy
BA555/20 .GABCD .LHR	rejs BA555/ <u>20</u> dnia miesiąca samolot o znakach .GABCD lejący z lotniska LHR – kod lotniska wg IATA
AD 0918/ 0925 EA 1030 CDG	<u>AD</u> (Actual Departure) <u>0918</u> – czas rozpoczęcia procesu wypychania (UTC) 0925 – czas wzbicia się w powietrze (UTC) <u>EA</u> (Estimated Arrival) 1030 – czas przylotu (UTC) <u>CDG</u> – kod lotniska wg IATA
PX200	liczba pasażerów na pokładzie
DL93/ 0005	<u>DL</u> - informacja o opóźnieniu wraz z kodem opóźnienia <u>93</u> / czas opóźnienia <u>0005</u> – wyrażony w minutach
TOF130000	ilość paliwa w momencie startu (Take Off Fuel)
SI NIL	informacje dodatkowe (Supplementary Info)

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
LDM	oznaczenie typu depeszy
BA222/15 .GWXYZ .Y230 .2/5	rejs BA222/15 dnia miesiąca. samolot o znakach .GWXYZ ilość miejsc w klasie ekonomicznej . <u>Y230</u> ilość załogi . <u>2/5</u>
-WAW .100/90/30/10 .T600 . 1/400.2/200 .PAX/0/0/220	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>
SI POZ B/513.C/0.M/0	podsumowanie załadunku w układzie baggage/cargo/mail (bagaż/cargo/poczta)
.BAG/40/600 .PRM NIL	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:	• M: • F: • C: • I:
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 – IBBCC, 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

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

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:

