

Nazwa kwalifikacji: **Obsługa operacyjna portu lotniczego i współpraca ze służbami żeglugi powietrznej**  
Oznaczenie kwalifikacji: **TLO.02**  
Numer zadania: **01**  
Wersja arkusza: **SG**

Wypełnia zdający

Numer PESEL zdającego\*

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

Miejsce na naklejkę z numerem  
PESEL i z kodem ośrodka

Czas trwania egzaminu: 120 minut.

TLO.02-01-23.06-SG

## EGZAMIN ZAWODOWY

Rok 2023

CZĘŚĆ PRAKTYCZNA

**PODSTAWA PROGRAMOWA  
2019**

### 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 15 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

Michał Kowalski w dniu 11.11.2023 r. będzie pełnił dyżur jako Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL) w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów, numer telefonu: 123-456-789.

Wykonaj zadania, które w dniu dyżuru wykona Michał Kowalski:

1. Przygotuj NOTAM, który powinien wydać Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego, w związku z sytuacją przedstawioną w opisie sytuacji prognozowanej na dzień 11.11.2023 r.  
Wykorzystaj formularz NOTAM zamieszczony w arkuszu egzaminacyjnym w Załączniku A. Formularz wypełnij w języku polskim i angielskim.  
NOTAM powinien być wystawiony w dniu pełnienia dyżuru.  
Przygotowany NOTAM podpisz Michał Kowalski, tel. 123-456-789.  
Procedury wydawania NOTAM opisane są w Załączniku 1.  
Podczas wypełniania formularza NOTAM stosuj zasady zapisu oraz kody i skróty zamieszczone w Załączniku 2.

Opis sytuacji na lotnisku prognozowanej na dzień 11.11.2023 r.:

- w dniu 11.11.2023 r. na lotnisku Szczecin - Goleniów, droga kołowania D niedostępna z powodu zaplanowanych prac serwisowych w godzinach 0800-1600 UTC.
2. Napisz depezę METAR z dnia 11.11.2023 r. Wykorzystaj wyniki obserwacji pogodowej oraz informacje zamieszczone w Załączniku 3.

Wyniki obserwacji pogodowej dla lotniska Szczecin-Goleniów (EPSC):

- obserwację w 11 dniu bieżącego miesiąca wykonano o 10.00 czasu UTC,
- wiatr z kierunku 090° z prędkością 15 węzłów,
- zachmurzenie 3/8 na wysokości 3000 ft, widzialność 8 km,
- temperatura 15° C, temperatura punktu rosy 13° C,
- ciśnienie na poziomie morza w miejscu obserwacji 998 hPa,
- prognoza: brak przewidywanych znaczących zmian pogody.

Do napisania depeży wykorzystaj zamieszczoną w arkuszu Tabelę 1.

3. Opisz w języku angielskim znaczenie skrótów stosowanych w lotnictwie, zamieszczonych w **Tabeli 2**.
4. Opisz znaczenie 5 sygnałów manewrowania wydawanych przez Koordynatora Ruchu Lotniczego (KRN) do statku powietrznego przedstawionych w **Tabeli 3**.

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

## Załącznik 1. Procedury wydawania NOTAM

### 1.2.1. Zasady wydawania NOTAM.

1.2.1.1. NOTAM to wiadomość zawierająca informacje (na temat ustanowienia, stanu lub zmian urządzeń lotniczych, służb, procedur, a także o niebezpieczeństwie), których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi.

(...)

#### 1.2.2.1. Pola "formularza zamówienia NOTAM":

Pole A Lokalizacja lotniska [EPXX]

Pole B Od kiedy obowiązuje ograniczenia [data i godzina UTC]

Pole C Do kiedy obowiązują ograniczenia [data i godzina UTC]

Pole D Okresy czasu obowiązywania ograniczeń

Pole E Treść NOTAM (wersje językowe) Polska/Angielska

Pole F Wysokość, od której obowiązuje ograniczenie

Pole G Do jakiej wysokości obowiązuje ograniczenie

Pole Q Do komputerowego przetwarzania danych NOTAM

#### 1.2.2.2. Objasnienia:

Pole A: zawiera informację o lokalizacji ograniczenia. Dozwolone jest wpisywanie oznaczników lotniska,

Pole B: zawiera informacje od kiedy informacja zawarta w NOTAM jest ważna. Podawany czas jest zawsze czasem UTC,

Pole C: zawiera informacje do kiedy informacja zawarta w NOTAM jest ważna. Podawany czas jest zawsze czasem UTC,

Pole D: występuje wtedy, gdy jest potrzebne. Zawiera informację w jakich przedziałach czasowych obowiązują ograniczenia zawarte w NOTAM i do kiedy są ważne. Podawany czas jest zawsze czasem UTC,

Pole E: zawiera informację opisową dotyczącą samego ograniczenia. Stosuje się tekst otwarty oraz skróty dozwolone przez ICAO,

Pole F: informacje występują jedynie w ostrzeżeniach nawigacyjnych. Informacja zawiera od jakiej wysokości obowiązują ograniczenia,

Pole G: informacje występują jedynie w ostrzeżeniach nawigacyjnych. Informacja zawiera do jakiej wysokości obowiązują ograniczenia,

Pole Q: występuje tylko w NOTAM mających „SYSTEM NOTAM”, pozwala na komputerowe przetwarzanie NOTAM.

**Załącznik 2. Zasady zapisu oraz kody i skróty stosowane w depeszach NOTAM**

<b>Skrót</b>	<b>Angielskie znaczenie</b>	<b>Polskie znaczenie</b>
<b>A</b>		
A	Amber	Bursztynowy
ACFT	Aircraft	Statek powietrzny
-	Activity	Aktywność
AD	Aerodrome	Lotnisko
ALS	Approach lightning system	System świateł podejścia
<b>B</b>		
B	Blue	Niebieski
BA	Braking action	Hamowanie
-	Birds	Ptaki
BTN	Between	Między
<b>C</b>		
C	Degrees Celsius	Stopnie Celsjusza
CAT	Category	Kategoria
CLSD	Close, closed, closing	Zamykać ,Zamknięty,Zamykanie
CNL	Cancel	Anulować, odwołać
<b>D</b>		
DA	Decision altitude	Wysokość bezwzględna decyzji
DEG	Degrees	Stopnie
DNG	Danger	Niebezpieczny
<b>E</b>		
EV	Every	Każdy
EXP	Expect	Spodziewać się
EXTD	Extend	Wydłużyć
<b>F</b>		
FAC	Facilities	Urządzenia
FLD	Field	Pole
FT	Feet	Stopy
FZ	Freezing	Marznący
<b>G</b>		
G	Green	Zielony
GND	Ground	Ziemia
GRASS	Grass landing area	Trawiaste pole wzlotów
<b>H</b>		
H24	Continuous day and night service	Działanie służby przez całą dobę
HDG	Heading	Kurs
HR	Hours	Godziny
<b>I</b>		
ICE	Icing	Oblodzenie
INOP	Inoperative	Nieczynny
INTL	International	Międzynarodowy
IR	Ice on runway	Droga startowa oblodzona
<b>J</b>		
JAN	January	Styczeń
JUN	June	Czerwiec
<b>K</b>		
KG	Kilograms	Kilogramy
KM	Kilometers	Kilometry
KT	Knots	Węzły
<b>L</b>		
LDA	Landing distance available	Rozporządzalna długość lądowania
LGT	Light or lighting	Światło lub oświetlenie
LMT	Local mean time	Średni czas lokalny
LVL	Level	Poziom

Skrót	Angielskie znaczenie	Polskie znaczenie
<b>M</b>		
MAG	Magnetic	Magnetyczny
MAY	May	Maj
MIL	Military	Wojskowy
MT	Mountain	Góra
<b>N</b>		
NAV	Navigation	Nawigacja
NSC	No significant clouds	Bez istotnych chmur
NXT	Next	Następny
<b>O</b>		
OBST	Obstacle	Przeszkoda
ORD	Order	Polecenie
OTP	On top	Na wierzchołku
<b>P</b>		
PA	Precision approach	Podejście precyzyjne
PERM	Permanent	Stały
PWR	Power	Moc
<b>Q</b>		
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground	Nastawienie skali wysokościomierza znajdującego się na ziemi, tak aby wskazywał wzniesienie tego miejsca
<b>R</b>		
R	Red	Czerwony
REDL	Runway Edge light	Światło krawędziowe drogi startowej
RSCD	Runway Surface condition	Stan nawierzchni drogi startowej
<b>S</b>		
SA	Sand	Piasek
SN	Snow	Śnieg
<b>T</b>		
T	Temperature	Temperatura
TO...	To (place)	Do (miejsca)
TWY	Taxiway	Droga kołowania
<b>U</b>		
U/S	Unserviceable	Niesprawny/ niezdatny do użytku
UTC	Coordinated universal time	Uniwersalny czas skoordynowany
<b>V</b>		
VA	Volcanic ash	Popiół wulkaniczny
VIP	Very important person	Bardzo ważna osoba
VRB	Variable	Zmienny
<b>W</b>		
WIP	Work in progres	Prace w toku
WX	Weather	Pogoda
<b>X</b>		
X	Cross	Przecinać
<b>Y</b>		
Y	Yellow	Żółty
<b>Z</b>		
Z	Coordinated universal time (in meteorological message)	Uniwersalny czas skoordynowany (w depeszach meteorologicznych)

### Załącznik 3. Przykłady depesz METAR z opisem stosowanych skrótów

#### PRZYKŁAD 1

Przykład depeszy METAR	METAR EPWA 102100Z	13005KT 100V190	1900 0600W R11/1800N	BCFG	SCT002 BKN005	07/06 Q1016
Nr grupy z tabeli	1	2	3	4	5	7

Nr grupy z tabeli	NAZWA ELEMENTU DEPEZY	OZNACZENIE ELEMENTU DEPEZY	PRZYKŁADY	
1. MIEJSCE I CZAS WYDANIA DEPEZY	METAR	<b>METe</b> orological <b>Aerodrome Report</b> – depesza służąca do przekazywania lotniskowych rutynowych obserwacji meteorologicznych	METAR EPWA METAR EPPO	
		<b>COR</b>	Zapis opcjonalny oznaczający <b>depeszę poprawioną</b>	METAR COR EPSC
		<b>NIL</b>	Zapis opcjonalny oznaczający <b>brak depeszy</b>	METAR EPLB 102100Z NIL=
	EPWA	Czteroliterowy <b>wskaźnik lotniska</b> ustalony przez ICAO	EPWA, EPLL, EPGD, EPBY	
	102100Z	Dzień miesiąca, godzina i minuty obserwacji oraz wskaźnik czasu UTC	131430Z 250030Z 030330Z	
	AUTO	Dodatkowe, opcjonalne określenie zapisywane przed grupą wiatrową tylko w przypadku, gdy depesza zawiera wyniki pochodzące z <b>całkowicie zautomatyzowanej obserwacji</b>	METAR EKRN 102100Z AUTO 13005KT	
2. WIATR	13005KT	<b>Grupa wiatrowa</b> (podawany jest średni kierunek i średnia prędkość wiatru z okresu czasu 10-ciu minut poprzedzających obserwację): kierunek z którego wieje wiatr (zaokrąglony do 10-ciu stopni); prędkość wiatru; wskaźnik jednostki prędkości wiatru (KT-węzły).	22003KT 36012KT 36018KT	
	00000KT	<b>Cisza</b>	00000KT	
	VRB02KT	Zmienny kierunek wiatru	VRB01KT VRB08KT	
	27012G22KT	Grupa opcjonalna określająca <b>maksymalny poryw wiatru</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>kierunek wiatru;</li> <li>średnia prędkość wiatru;</li> <li>wskaźnik porywu;</li> <li>max poryw wiatru w KT.</li> </ul>	22008G18KT VRB18G28KT 27020G42KT	
	100V190	Dodatkowa, opcjonalna grupa kierunku wiatru (określa występujące <b>dwa skrajne kierunki</b> )	16008KT 130V220 25005KT 200V270 11005KT 080V180	
3. WIDZIALNOŚĆ	7000	<b>Widzialność</b> , podawana w metrach, dodatkowo przy grupie widzialności podawane są istotne zjawiska pogody, jeśli występują.	6000 8000 -RA 9999 (widzialność 10km i więcej) 9999 -SN	

	<b>1900 BR</b>	Widzialność poniżej 5000m, z obowiązkiem podania zjawiska (w tym przypadku zamglenie)	3000 BR 1200 -SN BR 0500 DZ FG
	<b>0600W</b>	Kierunkowe zmiany widzialności zapisywane opcjonalnie obok widzialności przeważającej, podawane są: <ul style="list-style-type: none"> <li>• widzialność w metrach;</li> <li>• kierunek geograficzny.</li> </ul>	1900 0600W
	<b>R11/1800 N</b>	<b>Widzialność wzdłuż drogi startowej</b> , podawane są: wskaźnik R widzialności wzdłuż drogi startowej; numer drogi startowej; widzialność na drodze startowej w metrach; tendencja widzialności (D-pogorszenie, U-poprawa, N-bez zmian).	R11/1800N R15L/1400D R27R/1600U
	<b>R11/P2000</b> <b>R11/M0400</b>	Oznaczniki P i M stosuje się w przypadku całkowicie zautomatyzowanych obserwacji: P – oznacza, że widzialność osiągnęła <b>maksymalną wartość jaką może zmierzyć przyrząd</b> , a więc rzeczywista wartość widzialności jest większa niż zapisana w depeszy; M – oznacza, że widzialność osiągnęła <b>minimalną wartość jaką może zmierzyć przyrząd</b> , a więc rzeczywista wartość widzialności jest mniejsza niż zapisana w depeszy.	R15L/P2000 R27R/M0050
<b>4. ZJAWISKA</b>	<b>3000 -FZDZ BR</b>	Istotne zjawiska pogody	1500 BR HZ 9999 -FZDZ
	<b>( - )</b>	Intensywność zjawiska słaba	7000 -RA
	<b>bez wskaźnika</b>	Intensywność zjawiska umiarkowana	3000 TSRA
	<b>( + )</b>	Intensywność zjawiska silna	1200 +SHRA
	<b>DZ</b>	Mżawka	-DZ
	<b>RA</b>	Deszcz	-RA
	<b>SN</b>	Śnieg	+SNRA
	<b>SG</b>	Śnieg ziarnisty	SG
	<b>PL</b>	Deszcz lodowy	-PL
	<b>GR</b>	Grad (ziarna średnicy 5mm i większe)	+TSGR
	<b>GS</b>	Drobny grad (średnica ziaren poniżej 5mm) lub krupa śnieżna	- TSGS
	<b>UP</b>	Rodzaj opadu nieznan (przy obserwacjach zautomatyzowanych)	UPFZ
	<b>BR</b>	Zamglenie (widzialność 1000-5000m)	BR
	<b>FG</b>	Mgła (grubość od gruntu do powyżej wysokości 2m, widzialność poniżej 1000m)	FG FZFG
	<b>FU</b>	Dym	FU
	<b>VA</b>	Popioły wulkaniczne	VA
	<b>DU</b>	Uniesiony pył	DU
	<b>SA</b>	Piasek	SA
	<b>HZ</b>	Zmętnienie	HZ
	<b>PO</b>	Silnie rozwinięte wiry pyłowe i piaskowe	PO
	<b>SQ</b>	Nawałnica	SQ
	<b>FC</b>	Chmura lejkowa (trąba powietrzna, wodna, tornado)	FC
<b>SS</b>	Burza piaskowa	+SS	
<b>DS</b>	Burza pyłowa	DS	

		<b>MI</b>	Mgła przyziemna (od gruntu do wysokości 2m, widzialność pozioma poniżej 1000m)	MIFG
		<b>BC</b>	Mgła w płatach (widzialność w płatach poniżej 1000m)	BCFG
		<b>PR</b>	Mgła pokrywająca część lotniska (widzialność we mgle poniżej 1000m)	PRFG
		<b>DR</b>	Zamieć niska (od gruntu do wysokości 2m)	DRSN, DRSA, DRDU
		<b>BL</b>	Zamieć wysoka (grubość od gruntu powyżej wysokości 2m)	BLSN, BLDU, BLSA
		<b>SH</b>	Opad przelotny	-SHRA, SHSN
		<b>TS</b>	Burza	TSRA, +TSGR, - TSSN, TS
		<b>FZ</b>	Przechłodzone krople wody, opad marzący, mgła przy temperaturze ujemnej	FZFG, -FZRA, FZDZ
		<b>VC</b>	Zjawisko w pobliżu lotniska (8-16km od lotniska)	VCTS, VCSS, VCSH, VCFG
		<b>NSW</b>	Brak zjawisk (stosowany w prognozie TREND)	NSW
<b>5. ZACHMURZENIE / WIDZIALNOŚĆ PIONOWA</b>	<b>SCT002 BKN005</b>		<b>Zachmurzenie</b> szyfrowane jest poprzez podanie wielkości pokrycia nieba przez chmury, używając określeń FEW, SCT, BKN, OVC oraz podanie wysokości podstawy chmur w setkach stóp, przy chmurach konwekcyjnych stosowany jest dodatkowo skrót TCU (Tower Cumulus) oraz CB (Cumulonimbus), jeśli nie występują chmury istotne operacyjnie to stosowany jest skrót NSC lub CAVOK.	SCT030 BKN001 OVC008 SCT020TCU BKN015CB SCT010 BKN020
		<b>FEW</b>	1-2/8 nieba zakrytego chmurami (12,5-25%)	FEW030
		<b>SCT</b>	3-4/8 nieba zakrytego chmurami (37,5%-50%)	SCT020
		<b>BKN</b>	5-7/8 nieba zakrytego chmurami (62,5%-87,5%)	BKN020
		<b>OVC</b>	8/8 niebo całkowicie zachmurzone (100%)	OVC004
		<b>VV002</b>	<b>Widzialność pionowa</b> podawana jest zamiast zachmurzenia, w sytuacjach, kiedy niebo jest niewidoczne, podawany jest wskaźnik widzialności pionowej VV oraz jej wartość w setkach stóp.	VV001 VV003
<b>6. UŻYCIE CAVOK/NSC</b>	<b>CAVOK</b>		Ma zastosowanie jeśli: nie jest obserwowane zachmurzenie istotne operacyjnie; nie są obserwowane chmury TCU i CB; nie występują zjawiska pogody, a widzialność wynosi 10km i więcej (9999).	METAR EPBY 111430Z 13005KT CAVOK 16/06 Q1016=
	<b>NSC</b>		Ma zastosowanie jeśli: nie jest obserwowane zachmurzenie istotne operacyjnie; nie są obserwowane chmury TCU i CB; występują zjawiska pogody lub widzialność obserwowana jest poniżej 10km; (nie można zastosować skrótu CAVOK).	METAR EPGD 211800Z 15010KT 5000 BR NSC 07/06 Q1016= METAR EPSC 030230Z 24006KT 8000 NSC 12/08 Q1016=
<b>7. TEMPERATURA I CIŚNIENIE QNH</b>	<b>07/06</b>		Temperatura/temperatura punktu rosy W przypadku temperatury ujemnej, jej zapis poprzedzamy znakiem "M".	05/02 04/M02 M10/M12
	<b>Q1016</b>		<b>Wartość ciśnienia QNH</b> , podawana w hPa	Q1023 Q0993



8. GRUPY OPCJONALNE (POGODA UBIĘGLA, USKOK WIATRU, STAN DROGI STARTOWEJ)	RE	Grupa opcjonalna, która podawana jest, jeśli <b>wystąpiły istotne zjawiska w czasie od wydania poprzedniej depezy METAR</b> (w ciągu pół godziny), po wskaźniku RE podawane jest zjawisko.	RESHRA RETS RERA
	WS	Grupa opcjonalna, która szyfrowana jest gdy występuje <b>uskok wiatru</b> w warstwie od poziomu drogi startowej do poziomu 1600ft, do określenia lokalizacji uskoku wiatru podawany jest numer drogi startowej.	WS R15L WS R27 WS ALL RWY (na wszystkich drogach startowych)
9. PROGNOZA TREND	TEMPO 0800 FG=	<b>Prognoza na lądowanie TREND</b> , zawierająca informacje o prognozowanych istotnych zmianach (lub braku istotnych zmian) elementów meteorologicznych w czasie najbliższych dwóch godzin od wydania depezy METAR, w FIR EPWW prognoza TREND wydawana jest tylko dla lotniska EPWA.	BECMG 3000 BR OVC005=
	NOSIG	Wskaźnik podawany, gdy prognozowany jest <b>brak istotnych zmian elementów meteorologicznych</b> .	NOSIG=
	TEMPO	Wskaźnik podawany, gdy prognozowane są <b>tymczasowe, krótkotrwałe (do maksymalnie połowy okresu ważności prognozy) istotne zmiany elementów meteorologicznych</b> zgodnie z wartościami podanymi po wskaźniku.	TEMPO BKN010= TEMPO 5000 RA= TEMPO 26012KT=
	BECMG	Wskaźnik podawany, gdy prognozowana jest <b>trwała, istotna zmiana elementów meteorologicznych</b> do wartości zapisanych po wskaźniku.	BECMG OVC002= BECMG 0600FG= BECMG 15006KT=
	FM	Dodatkowa, opcjonalna grupa określająca <b>dokładny czas UTC początku prognozowanej istotnej zmiany elementów meteorologicznych</b> opisanych w prognozie TREND.	BECMG FM1620 BKN015= TEMPO FM0317 5000 RA BR= BECMG FM1215 7000 NSW=
	TL	Dodatkowa, opcjonalna grupa określająca <b>dokładny czas UTC, w którym prognozowane jest zakończenie istotnej zmiany elementów meteorologicznych</b> opisanych w prognozie TREND.	BECMG TL1330 BKN015= TEMPO FM0317 TL0420 5000 RA BR= BECMG FM1215 TL1330 7000 NSW=
	AT	Dodatkowa, opcjonalna grupa określająca <b>dokładny czas UTC, w którym prognozowane jest wystąpienie istotnej, trwałej zmiany elementów meteorologicznych</b> na te opisane w prognozie TREND.	BECMG AT1315 OVC002= BECMG AT0010 0600FG= BECMG AT2330 15006KT=

## PRZYKŁAD 2

METAR EPWA 210730Z 15004KT 100V220 1100 -DZ BR BKN002 OVC005 02/02 Q1014

<b>Opis skrótów stosowanych w depezach METAR</b>	
<b>METAR</b>	Nazwa depezy
<b>EPWA</b>	Lokalizacja: lotnisko Warszawa im. F. Chopina
<b>210730Z</b>	Dwudziesty pierwszy dzień miesiąca, godzina 07:30 UTC
<b>15004KT100V220</b>	Wiatr wiejący z kierunku 150° o prędkości 04 węzłów, o zmieniającym się kierunku w zakresie od 100° do 220°
<b>1100</b>	Widzialność zasadnicza 1100 m
<b>-DZ BR</b>	Zjawiska: mżawka o słabym natężeniu oraz zamglenie
<b>BKN002OVC005</b>	Pierwsza warstwa chmur: 5-7 oktantów na poziomie 200FT AGL, druga warstwa chmur: 8 oktantów na poziomie 500FT AGL
<b>02/02</b>	Temperatura: 2°C, temperatura punktu rosy 2°C
<b>Q1014</b>	Ciśnienie QNH: 1014 hPa

**Czas przeznaczony na wykonanie zadania wynosi 120 minut.**

**Ocenie podlegać będą 4 rezultaty:**

- wypełniony formularz NOTAM – niedostępna droga kołowania D – Załącznik A,
- zakodowana depeza METAR z danymi dotyczącymi lotniska Szczecin – Goleniów – Tabela 1,
- opis w języku angielskim znaczenia skrótów stosowanych w lotnictwie przedstawionych w Tabeli 2,
- opis znaczenia 5 sygnałów manewrowania wydawanych przez Koordynatora Ruchu Naziemnego przedstawionych w Tabeli 3.

## Załącznik A. Formularz NOTAM

	<b>Formularz zamówienia NOTAM</b>	Formularz
		Zmiana

Telefon kontaktowy wnioskującego: .....	Miejscowość i data: ....., dnia: .....
--	---

### Międzynarodowe Biuro NOTAM

**Proszę o wydanie następującego NOTAM:**

<b>Lokalizacja</b>	<b>A)</b>	
<b>Od (data-czas)</b>	<b>B)</b>	
<b>Do (data/EST/PERM)</b>	<b>C)</b>	
<b>Okresy aktywności</b>	<b>D)</b>	

**POLE E): POLSKA treść NOTAM** podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)

**POLE E): ANGIELSKA treść NOTAM** podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)

Dolna granica	<b>F)</b>	
Górna granica	<b>G)</b>	

**Podpis wnioskującego o wydanie NOTAM:**

**Podpis wydającego NOTAM:**

**Adnotacje Biura NOTAM i/lub AIS umieszczają się na odwrocie formularza**

**Tabela 1. Dane dotyczące lotniska Szczecin – Goleniów**

**Zakodowana depesza METAR**

Początek depeszy METAR oraz miejsce	Czas wydania depeszy	Podstawowe wartości wiatru	Skrajne wartości kierunku wiatru	Zachmurzenie i widzialność	Temperatura i Temperatura punktu rosy	Ciśnienie atmosferyczne
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)

**Tabela 2. Skrótory stosowane w lotnictwie**

<b>Lp.</b>	<b>Skrót</b>	<b>Znaczenie w języku angielskim</b>	<b>Znaczenie w języku polskim</b>
1.	ACK		POTWIERDŹ
2.	AIS		SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
3.	CNL		ANULUJ
4.	DCKG		DOKOWANIE
5.	DEP		ODLOT
6.	EET		PRZEWIDYWANY CZAS PRZELOTU
7.	ENG		SILNIK
8.	FR		POZOSTAŁA ILOŚĆ PALIWA
9.	GEN		OGÓLNY
10.	PAX		PASAŻER

Tabela 3. Sygnały manewrowania wydawane przez Koordynatora Ruchu Naziemnego (KRN) do statku powietrznego





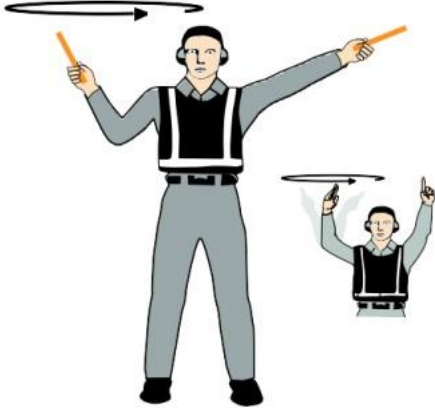
Sygnał manewrowania	Znaczenie sygnału
	1. ....
	2. ....
	3. ....

Tabela 3. Sygnały manewrowania wydawane przez Koordynatora Ruchu Naziemnego (KRN) do statku powietrznego

Sygnał manewrowania	Znaczenie sygnału
	4. ....
	5. ....