

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

Wypełnia zdający

Numer PESEL zdającego*

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

Numer stanowiska

--	--	--

Miejsce na naklejkę z numerem
PESEL i z kodem ośrodka

Czas trwania egzaminu: **120** minut

TLO.02-01-26.01-SG

EGZAMIN ZAWODOWY

Rok 2026

CZĘŚĆ PRAKTYCZNA

**PODSTAWA PROGRAMOWA
2019**

Instrukcja dla zdającego

1. Na pierwszej stronie arkusza egzaminacyjnego wpisz w oznaczonym miejscu swój numer PESEL*, numer stanowiska i naklej naklejkę** z numerem PESEL i z kodem ośrodka.
2. Sprawdź, czy arkusz egzaminacyjny zawiera 9 stron i nie zawiera błędów. Ewentualny brak stron lub inne usterki zgłoś przez podniesienie ręki przewodniczącemu zespołu nadzorującego.
3. Zapoznaj się z treścią zadania oraz stanowiskiem egzaminacyjnym. Masz na to 10 minut. Czas ten nie jest wliczany do czasu trwania egzaminu.
4. Czas rozpoczęcia i zakończenia pracy zapisze w widocznym miejscu przewodniczący zespołu nadzorującego.
5. Wykonaj samodzielnie zadanie egzaminacyjne. Przestrzegaj zasad bezpieczeństwa i organizacji pracy.
6. Po zakończeniu wykonania zadania pozostaw arkusz egzaminacyjny z rezultatami wykonania zadania na swoim stanowisku lub w miejscu wskazanym przez przewodniczącego zespołu nadzorującego.
7. 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

** w przypadku otrzymania naklejki

Zadanie egzaminacyjne

Andrzej Kowalski w dniu 30 stycznia będzie pełnił dyżur na stanowisku Koordynatora Rejsu.
Do jego obowiązków, będzie należeć

- odczytanie depesz operacyjnych MVT i LDM dla rejsu W6356,
- obliczenie parametrów wyważenia statku powietrznego,
- zakodowanie depesz operacyjnych dla rejsu W6357.

Depesze operacyjne dla rejsu W6356

MVT
W6356/30.HALPS.MLA
AD1047/1102 EA1635 LUZ
PX170
SI NIL

LDM
W6356/30.HALPS.Y180.2/4
-LUZ.74/78/18/0.T954.2/954.PAX/0/0/170
SI LUZ B/954.C/0.M/0
.BAG/38/954.PRM NIL

Do obliczenia parametrów wyważenia statku powietrznego wykorzystaj dane:

Wylot do Malta Luqa – MLA – W6357
Samolot Airbus A320 – HALPS, Y180
Godzina rozpoczęcia wypychania (LMT): 1816
Godzina wzbicia w powietrze (LMT): 1830
Czas lotu: 5H34'
Liczba członków załogi: 2/5
Liczba pasażerów: 150 – M:60/F:73/C:17/I:5
Waga bagażu: 1267 kg
Liczba sztuk bagażu: 55
Załadunek: 2/1267
Waga paliwa „w blokach” – 13200 kg
Paliwo na kołowanie – 200 kg
Paliwo na trasę – 9500 kg
DOW – 53450 kg
MTOW – 79000 kg

Wagi standardowe pasażerów: M/80 kg, F/70 kg, C/35 kg, I/0 kg

Zakoduj depesze operacyjne dla rejsu W6357

Do rozwiązania zadania wykorzystaj informacje zamieszczone w załącznikach:

- Załącznik A – Instrukcja dekodowania depeszy lotniczych,
- Załącznik B – Instrukcja skrótów wykorzystywanych podczas wyważania - wyciąg,

Czas przeznaczony na wykonanie zadania wynosi 120 minut.

Ocenie będą podlegać 4 rezultaty:

- odczytane depesze operacyjne dla rejsu W6356
- obliczone parametry wyważenia statku powietrznego
- zakodowane depesze operacyjne dla rejsu W6357
- opis znaków i sygnałów wykorzystywanych podczas procesu naprowadzania sprzętu obsługi naziemnej z punktu widzenia operatora

Załącznik A. Instrukcja dekodowania depeszy lotniczych

Depesza MVT – depesza Movement Message

Przykładowa depesza MVT:

MVT

LH778/18.DABVP.FRA

AD2109/2122 EA 0825 SIN

PX163

DL93/0007

TOF120000

SI NIL

Element depeszy	Komentarz
MVT	oznaczenie typu depeszy
LH778/18 .DABVP .FRA	rejs <u>LH778/ 18</u> dnia miesiąca samolot o znakach <u>.DABVP</u> lejący z lotniska <u>.FRA</u> – kod lotniska wg IATA
AD 2109/ 2122 EA 0825 SIN	<u>AD</u> (Actual Departure) <u>2109</u> – czas rozpoczęcia procesu wypychania(UTC) <u>2122</u> – czas wzbicia się w powietrze (UTC) <u>EA</u> (Estimated Arrival) <u>0825</u> – czas przylotu (UTC) <u>SIN</u> – kod lotniska przylotu wg IATA
PX163	ilość pasażerów na pokładzie
DL93/ 0007	<u>DL</u> - informacja o opóźnieniu wraz z kodem opóźnienia <u>93</u> / czas opóźnienia <u>0007</u> – wyrażony w minutach
TOF120000	ilość paliwa w momencie startu (Take Off Fuel)
SI NIL	informacje dodatkowe (Supplementary Info)

Depesza LDM – depesza Load Message

Przykładowa depesza LDM:

LDM

LH198/24.DALPK.Y160.2/4

-POZ.140/34/6/3.T513.1/403.2/110.PAX/0/0/180

SI POZ B/513.C/0.M/0

.BAG/33/513.PRM NIL

Element depeszy	Komentarz
LDM	oznaczenie typu depeszy
LH198/24 .DALPK .Y160 .2/4	rejs <u>LH198/ 24</u> dnia miesiąca. samolot o znakach <u>.DALPK</u> ilość miejsc w klasie ekonomicznej <u>.Y160</u> ilość załogi <u>.2/4</u>
-POZ .140/34/6/3 .T513 .1/403.2/110 .PAX/0/0/180	lotnisko przylotowe <u>POZ</u> podział pasażerów w układzie M/F/C/I (Mężczyźni/Kobiety/Dzieci/Infant) <u>.140/34/6/3</u> całkowita waga bagażu (w kg) <u>.T513</u> waga załadunku za w podziale na bagażniki <u>.1/403.2/110</u> sumaryczna ilość pasażerów w podziale na klasy podróży <u>.PAX/0/0/180</u>
SI POZ B/513.C/0.M/0	podsumowanie załadunku w układzie baggage/cargo/mail (bagaż/cargo/poczta)
.BAG/33/513 .PRM NIL	wskazanie ilości sztuk bagażu wraz z wagą (w kg) informacja o osobach o ograniczonej mobilności wymagających dodatkowej asysty

Załącznik B. Instrukcja skrótów wykorzystywanych podczas wyważania - wyciąg

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 aktualna waga statku powietrznego zawierająca wagi załogi oraz TTL
- **TOF** – Take-off fuel – jest 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 aktualna waga samolotu w momencie lądowania
- **Underload** – jest to różnica pomiędzy maksymalną dozwoloną wagą a aktualną wagą statku powietrznego w momencie startu

Odczytane depesze operacyjne dla rejsu W6356

MVT
W6356/30.HALPS.MLA
AD1047/1102 EA1635 LUZ
PX170
SI NIL

LDM
W6356/30.HALPS.Y180.2/4
-LUZ.74/78/18/0.T954.2/954.PAX/0/0/170
SI LUZ B/954.C/0.M/0
.BAG/38/954.PRM NIL

Na podstawie depeszy wypełnij arkusz:

Spodziewana godzina przylotu (LMT):	.....
Liczba pasażerów na pokładzie:	.....
Podział pasażerów ze względu na płeć:	• M:..... • F:..... • C:..... • I:.....
Waga załadunku (w kg):	.....
Liczba bagażu (sztuki):	.....

Obliczone parametry wyważenia statku powietrznego

Do obliczenia skorzystaj z danych:

Wylot do Malta Luqa – MLA – W6357

Samolot Airbus A320 – HALPS, Y180

Godzina rozpoczęcia wypychania (LMT): 1816

Godzina wzbicia w powietrze (LMT): 1830

Czas lotu: 5H34'

Liczba członków załogi: 2/5

Liczba pasażerów: 150 – M:60/F:73/C:17/I:5 wszyscy lecą w klasie ekonomicznej

Waga bagażu: 1267 kg

Liczba sztuk bagażu: 55

Załadunek: 2/1267

Waga paliwa „w blokach” – 13200 kg

Paliwo na kołowanie – 200 kg

Paliwo na trasę – 9500 kg

DOW – 53450 kg

MTOW – 79000 kg

Wagi standardowe pasażerów: M/80 kg, F/70 kg, C/35 kg, I/0 kg

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

Zakodowane depesze operacyjne dla rejsu W6357

Do przygotowania depeszy skorzystaj z danych z Załącznika 2:

Depesza MVT

A: W6357/30.HALPS.LUZ

B:

PX150

SI NIL

Depesza LDM

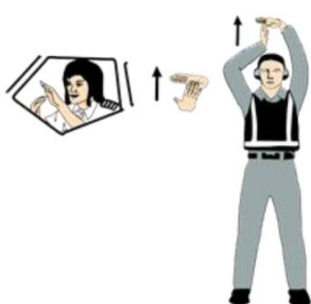
C:

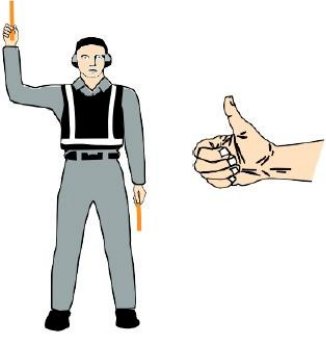
D:

SI MLA B/1267.C/0.M/0

E: BAG/55/1267

Opis znaków i sygnałów wykorzystywanych podczas procesu naprowadzania sprzętu obsługi naziemnej z punktu widzenia operatora

	1.
	2a.
	2b.
	3a.
	3b.

	4a.
	4b.
	5a
	5b.