

Swedavias utbildningsmaterial
A-VDGS, GPU, PGS remoteläge
Göteborg Landvetter Airport

Stand 21, 22, 22A/B, 23, 23A/B



Sammansatt av

Christan Andersson, Förvaltare Flygspecifik utrustning
Efter en mall från Anläggning & System

Referensgrupp

Nytt dokument-ID: XXXXXXXXXXXXXXXX

Version: 1.0

Datum: 2020-11-25

Innehållsförteckning

Inledning, mål och syfte.....	4
1. Felanmälan & telefonnummer	5
2. Grunder.....	6
3. Teknisk beskrivning.....	7
4. Dockningssystem/ A-VDGS	9
5. Markförsörjning	13
6. Dörrstyrning – PGS.....	20

Inledning, mål och syfte

Detta utbildningsmaterial är skrivet i första hand för marktjänstbolag som handhar system inom flygplansförsörjning, GPU – El 400Hz, 28 V, 230 V och dockningshjälpmedel A-VDGS samt PGS, på Göteborg Landvetter flygplats.

Marktjänstbolagets utbildare skall använda sig av detta material för att utbilda operatörer inom det egna företaget.

Senaste version skall användas och kan fås av Swedavias förvaltare Christian Andersson christian.andersson@swedavia.se ;

Utbildningsmaterialet är sammansatt så att en operatör som inte har så lång erfarenhet ska kunna ta till sig materialet och använda det som stöd i sitt arbete.

Text med **grå** markering visar att det är en funktionsknapp på manöverpanel eller på pekskärm.

1. Felanmälan & Telefonnummer

Felanmälan görs till Swedavia Felanmälan (Teknisk koordinator)

Snabb: 93 366

Tel: 010-109 33 66

Internet: <https://www.swedavia.net/airport/landvetter/start/kontakta-ansoka-bestalla/rapportera/felanmalan>

Vid akuta fel av större betydelse, meddela även OPC omedelbart.

Rampkoordinator

Snabb: 93 440

Tel: 010-1093 440

Securitykoordinator

Snabb: 93 601

Tel: 010-10 93 601

2. Grunder

1. Var alltid ute i god tid innan ankomst.

För att vara säker på att anslutning kan genomföras på den aktuella platsen.

Om den aktuella platsen inte kan användas kan andra beslut tas i tid (ex byte av uppställningsplats).

2. Var alltid observant under anslutning.

Kommer flygplanet snett in på intaxningslinjen eller för långt in från dess egentliga stopposition, skall andra åtgärdsbeslut tas så som justering genom bogsering. Eller om anslutningen inte följer normalt förfarande, felanmäl det omgående enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer*.

3. Operatörens ansvar.

Det är operatörens ansvar att rätt flygplanstyp och version väljs från operatörspanelen.

Att passagerartrappa ansluts utan att skada flygplanet samt att passagerare kan gå på och av flygplanet på ett säkert sätt.

Operatören skall använda avsedd tekniska utrustning på ett ansvarsfullt sätt, så att inga person- eller materialskador uppstår.

Operatören har ett ansvar när det gäller dörrstyrningarna även då PGS-systemet används. Vid misstanke att något är fel ska OPC kontaktas omedelbart.

4. Vid minsta risk för farlig situation, aktivera Nödstopp.

Nödstopp visar STOP i pilotens A-VDGS-display.

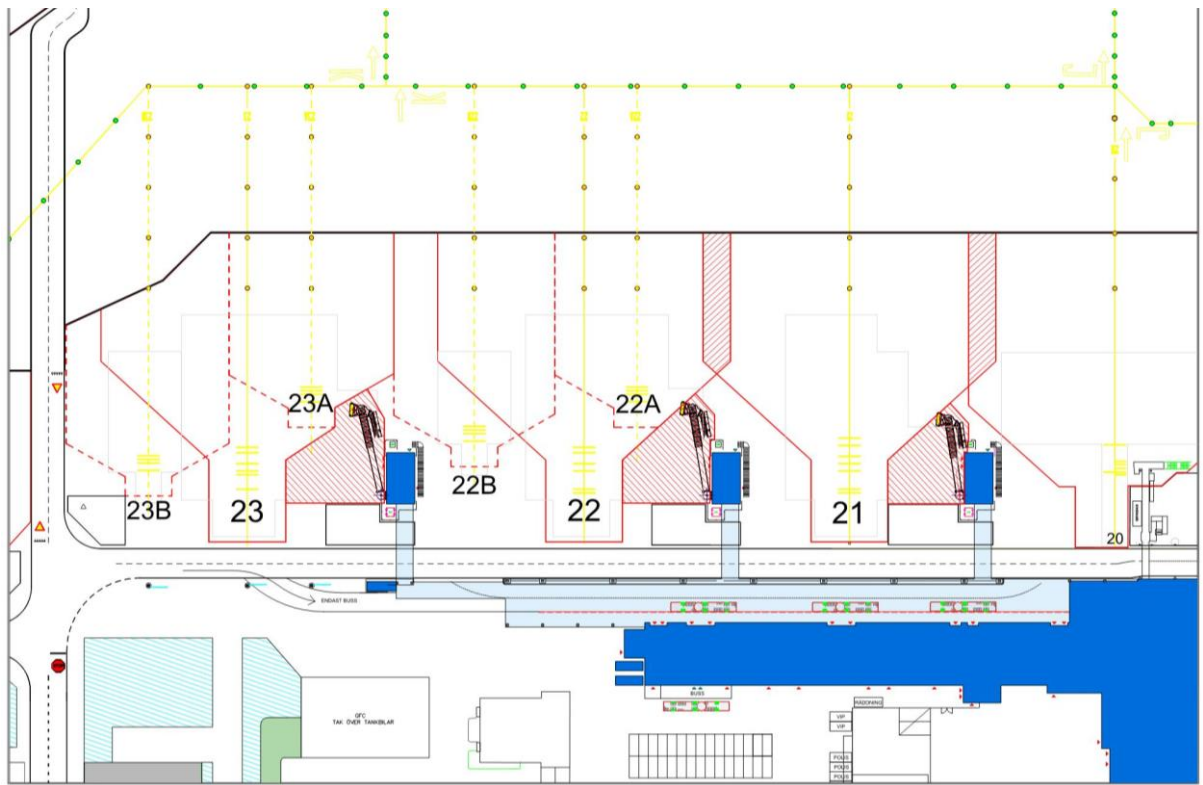
5. Rapportera.

Om något avvikande har skett som kan ha påverkan på den operativa verksamheten. Informera även nästa operatör som är involverad i samma ankomst och/eller avgång.

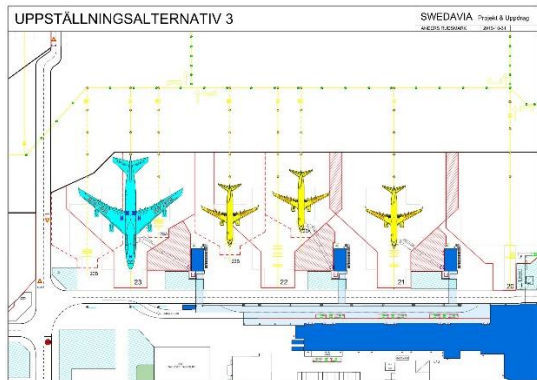
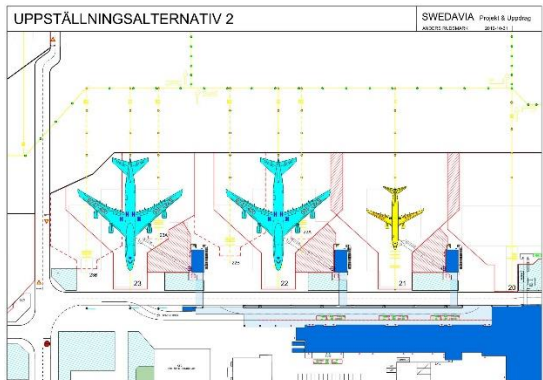
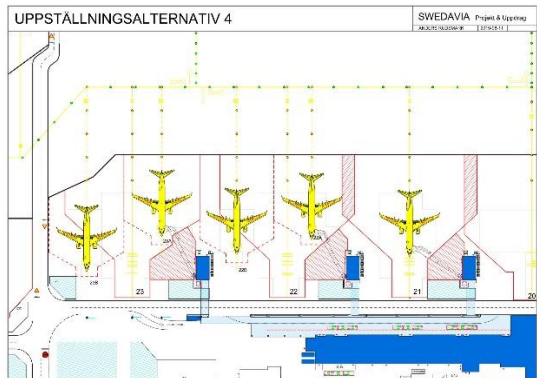
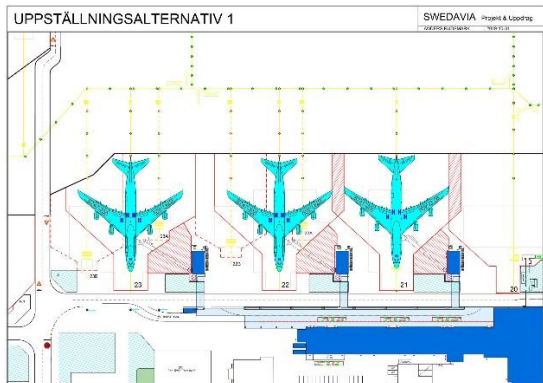
Om något är trasigt, felanmäl omgående enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer*.

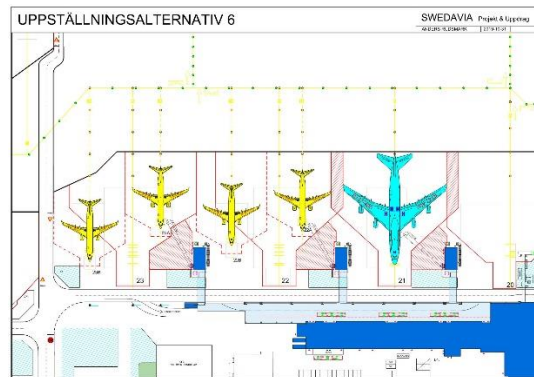
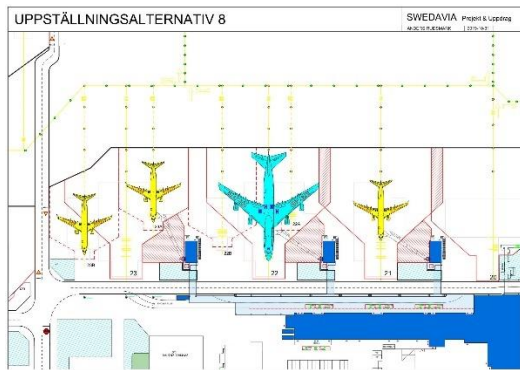
Airport Regulation A-04- Flygplansrörelser och uppställningsplatser är styrande dokument på flygplatsen i Turn Around-processen och finns att läsa på Stockholm Arlanda Airport extranät <https://www.swedavia.net/airport/landvetter/start/airport-regulations>

3. Teknisk beskrivning



Möjliga uppställningskombinationer





Upställningsområdet kring Stand 21, 22 och 23 bygger på ett nytt koncept med dubbelplatsuppställning av flygplan. Generellt sett är plats 21, 22 och 23 anpassade för max kod E flygplanstyper medan plats 22A, 22B, 23A och 23B är anpassade för max kod C flygplanstyper. För detaljer se gällande uppställningsplan på www.swedavia.net.

Stand 21, 22, 22A 23 och 23A kan kopplas mot den ny ApronDrive-bryggan, Stand 22B och 23B är endast för remote-hantering, resenärer får då åka buss till terminalen.

Upptar ett kod D eller kod E plan en plats (21, 22 eller 23), kan inte ett kod C plan ställas varken på dess högra eller vänstra sida.

Ramplarm

Varje plats har ett **Ramplarm**, knapp finns på den röda tavlan på respektive bryggghus. Funktionen är samma som på övriga uppställningsplatser. Använd tillexempel vid brand eller annan akut fara. Ramplarmet genererar ej nödstopp.

4. Dockningssystem/A-VDGS

Var extra observant med flygplan med svart nos, A-VDGS har ibland svårt att identifiera flygplanet då. Var beredd med nödstopp och att eventuellt beställa invinkare via RT.

Varje stand har en egen intaxningslinje, en individuell display för pilotguidning, samt en operatörspanel.

Operatörspanelen är placerad på en röd tavla utanpå brygghuset alternativt på stolpe/hus i anslutning till uppställningsplatsen.

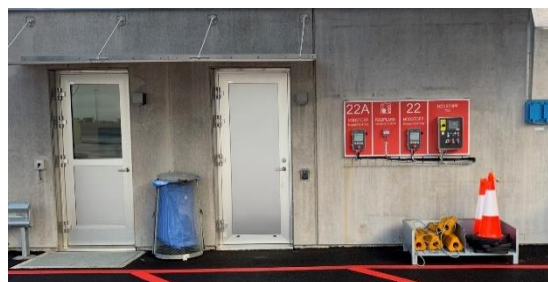


Nödstopp

Det finns en flera gemensamma nödstoppsknappar för operatörspanelerna och ApronDrive-bryggan. Dels finns en nödstoppsknapp på respektive operatörspanel (det sitter även operatörspaneler i ApronDrive-bryggan vilka kommer driftsättas senare).



Nödstopp på ApronDrive-boogie



Nödstoppsknappar på operatörspaneler på brygghus



Nödstoppsknapp på ApronDrive-boggie



Nödstopp i ApronDrive-brygga



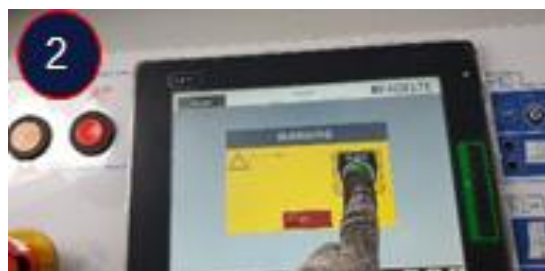
Nödstopp på remotstands

Återställning av nödstopp

Säkerställ alltid att faran är över. Nödstoppet för både dockningssystemet och ApronDrive-bryggan återställs i ApronDrive-bryggan.



1. Aktivera bryggan genom reglaget



2. Återställ larm på bryggans manöverpanel



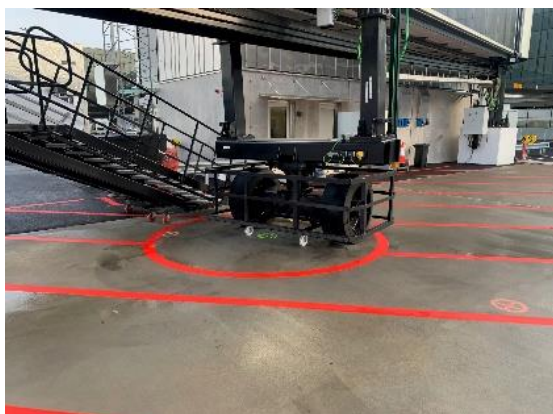
3. Återställ nödstoppet på röd knapp, håll inne tills det piper, ca 5 sekunder



4. Stäng av brygga via reglaget.

Apron Drive-bryggan sticker in i den röda boxen.

Det är ok då bryggan är ett fast hinder och det inte finns risk att delar sugts in i motorn. Men bryggans boogie måste stå i markerad cirkel för att garanterat vara hinderfri.



Vid långtidsparkering samt vid dockning av ett användning av plats 22A/23A samt ett kod-C-plan eller mindre, ska bryggan stå parkerad i röd cirkel i anslutning till brygghuset



Vid dockning av kod D eller E-flygplan på stand 21/22/23 kan bryggan parkeras i ett stand-by läge närmare stopplinje

Manövrering av dockningssystemet operatörspanel

Säkerställ att platsen är både hinderfri- och FOD kontrollerad innan dockningssystemet aktiveras

Vid ordinarie hantering så ska systemet automatiskt ta emot information om vilken flight som är allokerad på aktuellt stand.



Kontrollera att rätt flightnummer och flygplanstyp visas.

Om informationen stämmer, tryck **Start dock**.

Om fel flygplanstyp visas; tryck på knappen **Shut down** och välj flygplanstyp manuellt (se nedan).

Det är operatörens ansvar att se till att rätt flygplanstyp väljs.



Manuellt val:

Börja med **Start dock**, välj sedan tillverkare, flygplanstyp och version.

Använd pilarna för att hitta rätt och bekräfta genom att trycka på den svarta knappen under varje val.

Kontrollera att pilotens display visar rätt.



A-VDGS är aktiverat och systemet söker efter flygplanet.

Var uppmärksam och redo vid nödstopp under hela intaxningen.

Invänta flygplanets intaxning från plats i närhet till nödstopp. Ett aktiverat A-VDGS innebär att operatören är skyldig att bevaka hinderfriheten för det intaxande flygplanet.

Om A-VDGS inte påbörjar nedräkning fastän flygplanet närmar sig stoppstrecken skall **nödstopp** aktiveras och systemet felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & Telefonnummer*.

Information i pilotens display

Pilotens display vägleder piloten in till rätt stopposition genom att visa avstånd till stoppositionen samt hur flygplanet förhåller sig till intaxningslinjen.

TIME samt aktuell tid: Visas när systemet inte är aktiverat.

WAIT ex **737:** Systemet startar upp och visar sedan vald flygplanstyp.

STOP OK: Flygplanet har stannat inom den acceptabla stopgränsen.

CHOCK ON: Kan aktiveras för att meddela piloten att klossarna är satta. Detta görs på operatörspanelen alternativt på en grön knapp på ApronDrive-bryggans boogie



Felmeddelanden

WAIT GATE BLOCK: Sikten blockeras mellan A-VDGS och stopposition.

WAIT VIEW BLOCK: Sikten blockeras förmodligen pga. smuts på A-VDGS-fönster.

STOP ID FAIL: Flygplanet har inte identifierats. Detta ska ske senast 15 m före stoppositionen. Kontrollera flygplanstyp.

STOP: Nödstopp är aktiverat. Åtgärda anledning till aktiverat nödstopp och återställ sedan.

STOP SBU: Det har uppstått ett internt fel i systemet under dockningen. Invinkare måste beställas via OPC och problemet måste felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.*

SLOW: På grund av väderförhållanden har A-VDGS svårt att detektera flygplanet.

SLOW DOWN/TOO FAST: Flygplanet taxar in med högre hastighet än vad systemet kan hantera.

TOO FAR: Flygplanet har kört förbi stoppositionen och måste pushas tillbaka till rätt position

ERROR: Fel i systemet. Invinkare måste beställas via OPC och problemet måste felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.*

5. Markförsörjning



Enkel El-brunn



Dubbel El-brunn

5.1 GPU (Ground Power Unit)

Försörjningsbrunnarna är utrustade med ett kraftuttag (se nedan), där möjlighet finns att ansluta 28VDC GPU. Uttagen kan även användas för ex mobil flygplansvärmare och av driftpersonal vid service och underhåll.

Kod E platserna är utrustade med el-brunnar som innehåller 2 st 400Hz, 90kVA- uttag. De innehåller även ett kraftuttag med 400V, 125A för anslutning av ex. reserv GPU om en av de ordinarie inte skulle fungera.

Kod C platserna som är utrustade med el-brunnar med 400Hz, 90kVA-uttag, innehåller även 400V, 63A-uttag för anslutning av mobil GPU 28VDC eller mobil flygplansvärmare.



Krok för upphängning av 400Hz-kabel

Anslutningshandske 400Hz-kabel

Pedal för att stänga luckan

Inspektionslucka



Startknapp 400Hz

Stoppknapp 400Hz

Uttag 28V (för 28V – aggregat) kraftuttag 400V

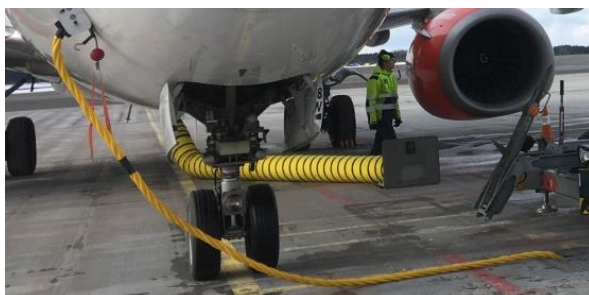
Uttag 230V

5.2 EI 400Hz

Det finns både enkel- och dubbelbrunnar placerade på olika avstånd längsmed intaxningslinjen. För att få så kort avstånd som möjligt mellan elförsörjningsbrunnen och uttaget för flygplanets yttre strömkälla.

Starta 400Hz - matning

Välj alltid den brunn som ligger närmast flygplanets yttre strömkälla.



Öppna luckan till brunnen med handtaget under gummifliken.



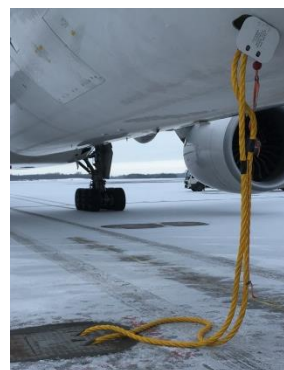
Luckan har en mekanisk balansering, vilket gör att den automatiskt ställer sig i ett halvöppet läge. Ställ upp luckan i öppet läge (den klickar till och blir låst).



Dra upp 400Hz-kabeln till flygplanets yttre strömkälla. Håll i anslutningshandsken när kabeln dras till flygplanet.

Handsken får inte släpas längs marken, eftersom det då kan uppstå skador på den.

400Hz-kabeln skall alltid först kopplas till flygplanet innan elmatningen startas.



Anslut 400Hz-anslutningshandske till flygplanets yttre strömkälla enligt flygbolagets instruktioner.

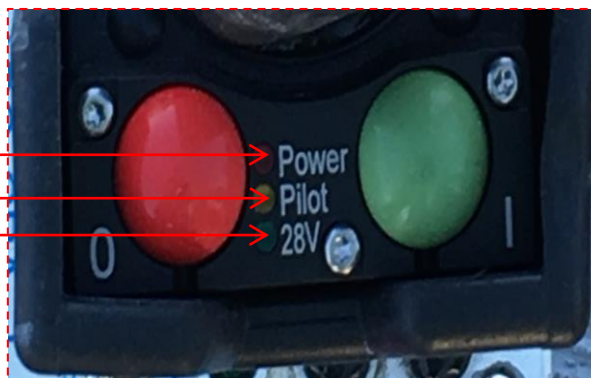
Tryck in handsken ordentligt.



El-matningen startas eller stängs av från anslutningshandsken vid tryckknappar på handsken.



Av och på- knapp anslutningshandske



Röd indikering

Gul indikering

Grön indikering

Röd diod indikerar: El-matningen är aktiv och flygplanet försörjs från GPU.

Gul diod tänds när man trycker på den gröna knappen. Den indikerar att säkerhetskretsen är OK och att anslutningshandsken sitter i flygplanet på rätt sätt

Grön diod indikerar: GPU klar att användas.

Vid normal drift lyser alla tre dioderna, grön, gul och röd.

Det går också att starta el-matningen genom att trycka på den gröna startknappen för 400Hz på luckans insida.

Är anslutningen korrekt, lyser den gröna startknappen, när el-matningen är i gång.

För att hindra att anslutnings-handsken glider ur yttre strömkällan, använd krokarna enligt flygbolagets anvisningar.

På luckan finns även en nödstoppsknapp denna slår endast ut GPU och inte A-VDGS och PCA.

Nödstoppet återställs genom att trycka på den gröna knappen två gånger.



När el-matningen fungerar korrekt, stäng brunsluckan. Håll kabeln i handen och styr den in i slitsen, säkerställ att kabeln inte skadas när luckan fälls ner.

Luckorna skall alltid försöka stängas för att hålla en så säker arbetsmiljö som möjligt samt för att skydda utrustningen.



Stoppa el-matningen

Tryck på den röda stoppknappen på anslutnings-handsken.

Det går även att stoppa genom att öppna brunsluckan och trycka på den röda stoppknappen luckans insida.

När el-matningen är stoppad, slocknar den gula och röda dioden. Endast den gröna fortsätter att lysa.



Lossa därefter anslutningshandsken från flygplanets yttre strömkälla genom att fatta tag i handsken och dra ut den. Håll i anslutningshandsken och ta sedan tillbaka kabeln till brunnen.

OBS! Detta får aldrig göras med påslagen el, eftersom det kan orsaka skador på anslutningskontakterna

Mata ner kabeln i brunnen manuellt.

Se till att den inte tvinnar och trasslar till sig.

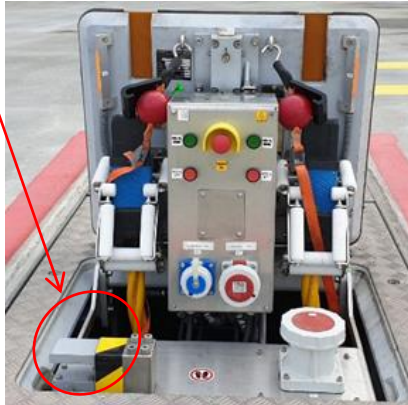
Skulle den fastna på vägen ned i brunnen, så måste kabeln dras upp på plattan igen och matas ned på nytt.

Häng alltid kroken enligt bilden, dvs den runda bollen ska hamna på framsidan av anslutningshandsken, annars kan det bli svårt att få upp handsken.

Stäng brunnsluckan genom att lätt trycka på pedalen med foten.

Luckan fälls sakta nedåt, men behöver ett tryck med foten för att stängas korrekt.

Luckorna skall alltid försöka stängas för att hålla en så säker arbetsmiljö som möjligt samt för att skydda utrustningen.



Stänga luckan

Håll kabeln i handen och styr den in i slitsen, för att säkerställa att kabeln ligger rätt och inte riskerar att klämmas när luckan fälls ner.

Stäng brunnsluckan genom att lätt trycka på pedalen med foten. Luckan fälls sakta nedåt, men behöver ett tryck med foten för att stängas korrekt.

Luckorna skall alltid försöka stängas så snart som möjligt för att hålla en så säker arbetsmiljö som möjligt samt för att skydda utrustningen.



5.4 El 230V

El 230V för dammsugning etc, tas från samma försörjningsbrunn som 400Hz och 28V. Elkontakten kopplas till det blåvita uttaget i brunnen. Stäng alltid av maskiner/utrustningens el-matning innan kontakten kopplas från uttaget.



5.5. Hantering av fel: El**Driftlampan lyser inte.****Orsak****Åtgärd**

Den gröna knappen lyser inte när el-matningen aktiveras.	Gör felanmälan enligt flygplatsens felanmälningsrutiner.
--	--

Kabelbrott**Orsak****Åtgärd**

Kabelbrott	Gör felanmälan enligt flygplatsens felanmälningsrutiner.
------------	--

Ingen ström till flygplanet**Orsak****Åtgärd**

Ingen ström till flygplanet.	Känn efter om anslutningshandsken verkligen sitter i, försök tryck in den ordentligt och starta el-matningen igen. Kvarstår problemet, felanmäl enligt flygplatsens felanmälningsrutiner.
------------------------------	--

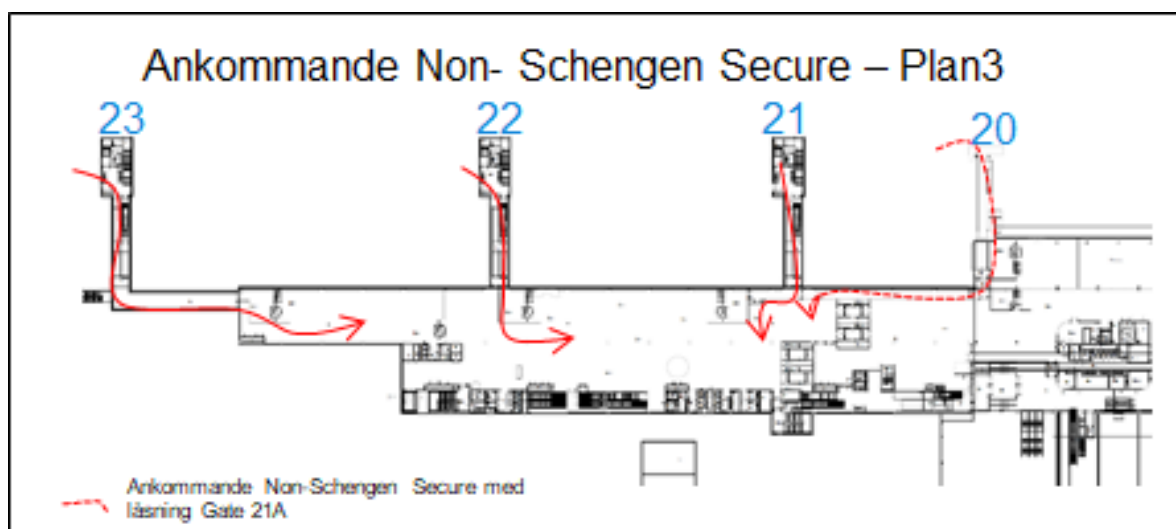
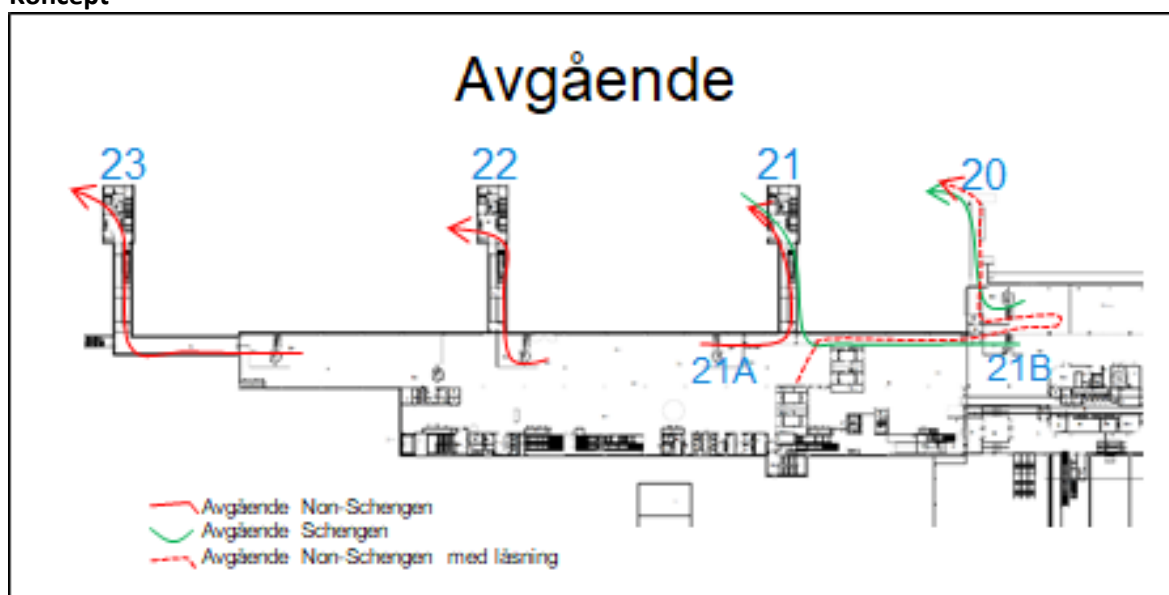
Felanmälan görs enligt *kapitel 1 Felanmälan & telefonnummer*.

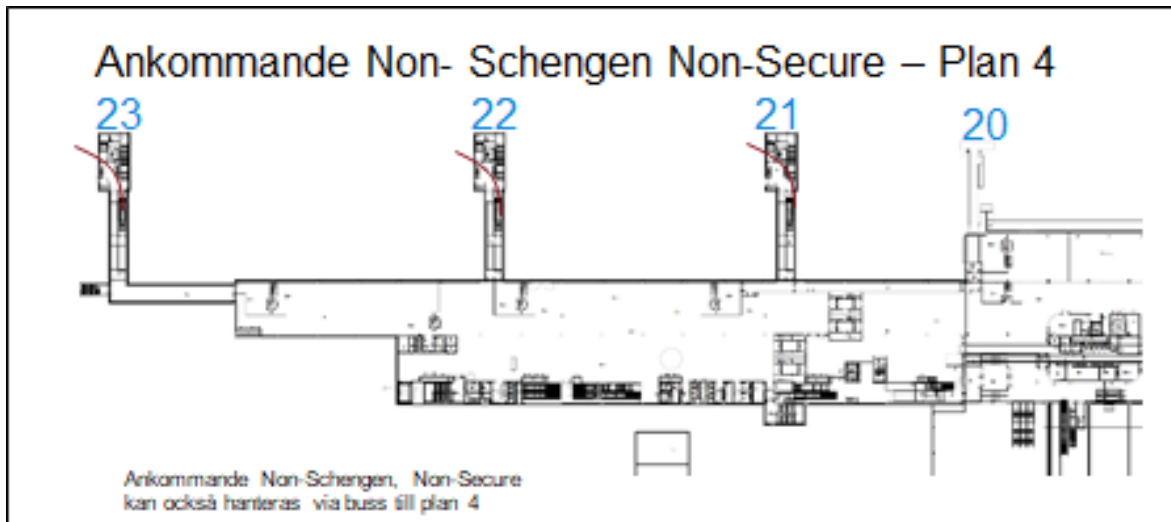
6. Dörrstyrning - PGS

Vid användning av Gate 20, 21A, 21B, 22 och 23 skapas nya sätt att separera resenärer. Sedan tidigare har flygplatsen separerat Schengen/Inrikes från Non-Schengen. Vissa ankommande resenärer har då fått bussas till en separat byggnad. I och med driftsättningen av Gate 21, 22 och 23 kan nu dessa passagerare tas in i terminalen och ledas till en ny passkontroll på plan 4.

För att säkerställa separation mellan de olika resenärskriterierna används ett nytt system, PGS, Passenger Guidance System.

Koncept





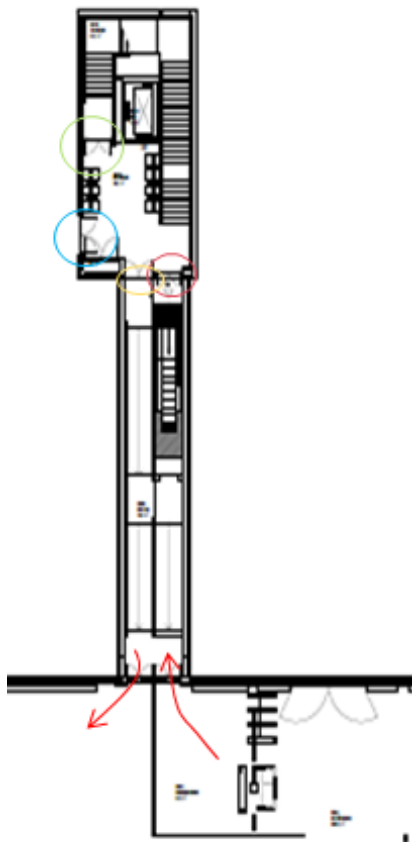
Exempel på flöden om hanteras av PGS är:

- Schengen/Inrikes Ankommande (*gate 20, 21A*)
- Schengen/Inrikes Avgående (*gate 20, 21*)
- Non-Schengen Avgående (*gate 20, 21B, 22, 23*)
- Non-Schengen Ankommande Secure (*gate 20, 21, 22, 23*)
- Non-Schengen Ankommande Non-Secure (*gate 21, 22, 23*)



Skiss på PGS-panelernas placering i boardingdisken.

Generellt PGS – Brygghus plan 3



Brygghus 21, 22 och 23 ser i princip likadana ut, undantaget är brygghus 21 som har några fler dörrar än de andra två.

PGS-systemet styr följande delar vilka beskrivs mer utförligt nedan.

- Dörr från speedboardingytan (dep)
- Dörr in i brygghuset (arr/dep)
- Dörr till ApronDrive-brygga (arr/dep)
- Dörr till rampen en trappa ner (arr/dep, manuell aktivering)
- Grind till trappa till plan 4 (arr)
- Grind till rulltrappa till plan 4 (arr)
- Skylt flöde till plan 3 (arr)
- Skylt vid flöde till plan 4 (arr)
- Ankomst-dörr "bakom" speedboardingyta (arr)

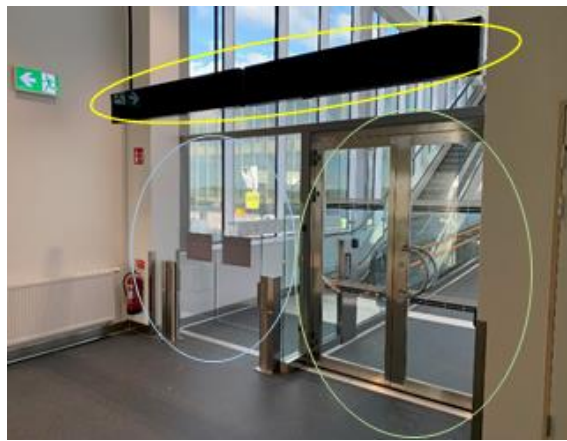
Automatiskt remote-hantering

PGS håller även koll på om ett flygplan som är allokerat till berört sands inte är dockningsbart eller om flighten är allokerad till berörd gate med ett remote stand. Då kommer PGS-systemet automatiskt välja ett remote-flöde, då kommer dörren på plan 2 att öppnas automatisk (utan att operatören väljer AFT-knappen) och dörren till bryggan kommer att vara stängd.

Koncept brygga



Bilden ovan visar grind mot trapphus (grön cirkel) från plan 3 till plan 4. Grinden ska vara stängd vid avgång samt vid Non-Schengen Secure ankomst. Grå cirkel i taket illustrerar FIDS som kan styras från FIDS-dator i gatedisken. Hiss går att använda till plan 2.



Bilden ovan visar flödet i passagerarriktning från de-boarding i brygghuset. Vid en Non-Schengen Non-Secure ankomst ska dörr (gul ring) vara stängd och grind till rulltrappa (rosa ring) vara öppen. Vid Non-Schengen Secure eller Schengen/Inrikes ankomst ska grind till rulltrappa (rosa) vara stängd och dörrparti öppen (gul ring). Vid avgång ska dörrparti (gul) alltid vara öppen och grind (rosa) alltid vara stängd.

Skylt ovan grind och dörr aktiveras automatisk genom PGS-systemet, information beroende av flöde. Personal kan komma åt dörrparti (gul) med badge via kortläsare.



Bilden till vänster visar dörr till bryggan, denna är öppen vid både boarding och de-boarding. Men är stängd om PGS är inställd i läge "remote" då resenären ska gå nerför trappa eller ta hiss till markplan. Personal kan använda badge + kod för att komma ut i bryggan



Bilderna ovan visar PGS-styrningen på markplan. För att aktivera flödet måste personal gå in genom dörren med kort och kod och aktivera/avaktivera PGS-flöde i panelen. När antingen AFT-flöde eller Remote-flöde är aktiverat öppnas dörren automatiskt via radar, normalt är annars att dörren är stängd för att minska ljud- och klimatpåverkan.

Dörrar på plan 4 öppnas via radar då flödet är aktiverat.

Öppna och stänga ett flöde

Generellt gäller att:

- Aktivera ett flöde
 - PGS-panelen i gaten på plan 3 kan bara aktivera ett avgångsflöde
 - PGS på plan 2 kan bara aktivera ett ankomst-flöde
 - PGS panelen i ApronDrive-bryggan kan bara aktivera ett ankomstflöde men styr även behörigheten att köra bryggan.
- Stänga ett flöde
 - Det går att stänga ett flöde från alla tre paneler
- Vid ett ankommande Non-Schengen not secure flöde (dvs till plan 4):
 - Både dörr till Speedboardingytan och ankomstflöde till plan 3 blir då blockerade och det går inte att använda badge för att komma varken in eller ut till plan 3.
 - Dörr på plan 2 kan användas med badge+kod.
 - När flödet stängs måste OPC genomföra en screening, detta kan ske via kameror eller via vakt och ska ske automatiskt. Innan screeningen är kvitterad går det inte att lägga

ett avgångsflöde. Detta markeras med en gul ram med meddelande om att OPC måste kvittera.

- Övriga flöden kräver ingen kvittering och sker inom några sekunder.

Sätta PGS-flöden ankommande resenärer markplan

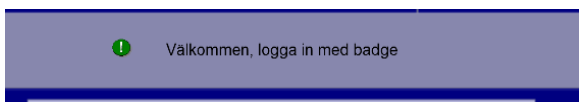
Innanför dörr för baktrappa finns en PGS panel. Innan PGS-flödet är satt är dörren låst och det krävs kort(badge) och kod för att komma in. PGS-panelen är placerad på insidan av väggen. Om ett PGS-flöde med tillägget "AFT" är valt kommer baktrappadörren att aktiveras via radar på både in- och utgång. Om tillägget "AFT" inte är valt kommer dörren fortsatt att vara låst.



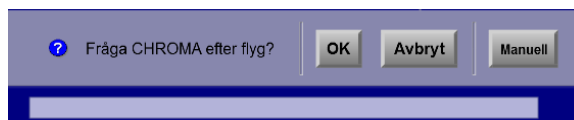
När de-boardingen är klar måste PGS-flödet stängas. Flödet kan stängas på alla PGS-paneler (även i boardingdisk) genom att logga in och välja knappen "Stäng Flöde". Flighterna blir synliga i PGS-skärmen cirka 45 minuter före Estimated arrival eller departure time i Chroma.

Moment för att sätta PGS-flöde:

1. Lägg badge mot kortläsaren och slå in kod.
2. "Fråga databas efter flyg?" visas i PGS-skärmen. Bekräfta genom att trycka OK.
3. En eller flera flighter som är allokerade till stand/brygghus visas, bekräfta rätt flight.
4. Då bryggan inte används ska AFT-flöde användas. Tryck på knappen AFT.
5. Kontrollera att flödet är korrekt (Schengen eller Non-Schengen) genom att titta på pilarna och att dörrarna i passagerarflödet öppnas rätt innan passagerarna släpps på. Tryck OK
6. För att stänga ett flöde, välj stänga passagerarflöde på panelen. Det är även möjligt att bara stänga AFT-flödet. (Valet dyker upp först när ett flöde är aktivt)



Vy innan inloggning

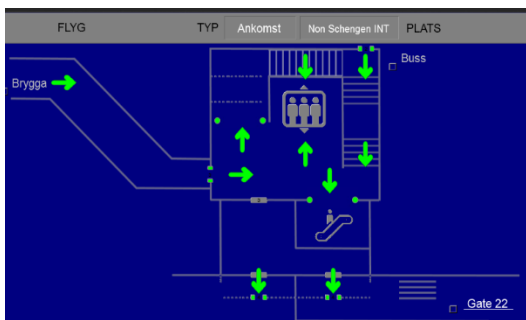


Välj fråga Chroma om flyg.



Endast flighter som är allokerade till aktuell gate kommer upp. Välj rätt flight

Ett förslag på flöde kommer upp i panelen. Här väljer man AFT-flöde genom att trycka på AFT-knappen i nedre vänstra hörnet.



När ett flöde är lagt kommer en bild motsvarande den till höger upp på panelen. Bilden är schematisk över gaten och de fyllda pilarna visar vilka flöden som är öppna.

Orangea pilar indikerar fel. OPC måste alltid informeras om det är orangea pilar, se kontaktuppgifter i kapitel 1.

Avgående flöde

Vid en avgång kan flödes läggas enligt ovan instruktion, om operatören därefter väljer att trycka på knappen **LÅS SKÄRM** kommer flödet fortsatt att vara lagt, men dörren i speedboardingytan kommer att stängas. För att öppna dörren igen, logga in med badge+kod, då kommer en om att öppna crew-dörr upp, välja **JA**. Dörren i speed-boardingytan öppnas då igen.

Stänga flöde

För att stänga ett flöde logga in i panelen (badge+kod). Välj knappen **stäng flöde**. Flödet stängs då. Observera att om operatören stänger ett Non-Schengen Not Secure-flöde krävs att OPC kvitterar flödet innan ett avgångsflöde kan läggas.

Fellägen

Vid Chromabortfall eller annat IT-fel kan OPC sätta flöde remote. Kontakta i så fall OPC-larmoperatör enligt kontaktuppgifter i kapitel 1.

Gate 21

- **Schengen/Inrikes, ankommande och avgående**
 - Gate 21A – resenärer ankommer och avreser genom förbindelsegång förbi passburarna in i brygghus 21
- **Non-Schengen Avgående**
 - Gate 21B – passagerare via gate 21B in i brygghus
- **Non-Schengen Secure Ankommande**
 - Resenärer går genom brygghus till separat dörr mot terminal i anslutning till gatedisk 21B
- **Non-Schengen Non-Secure**
 - Alla resenärer går genom brygghus 21 till plan 4



Gate 21 – Ankomst Non-Schengen Non-Secure

Vid en Non Schengen Non-Secure ankomst skall passagerarna upp till plan 4

Resenärerna kan fritt välja mellan:

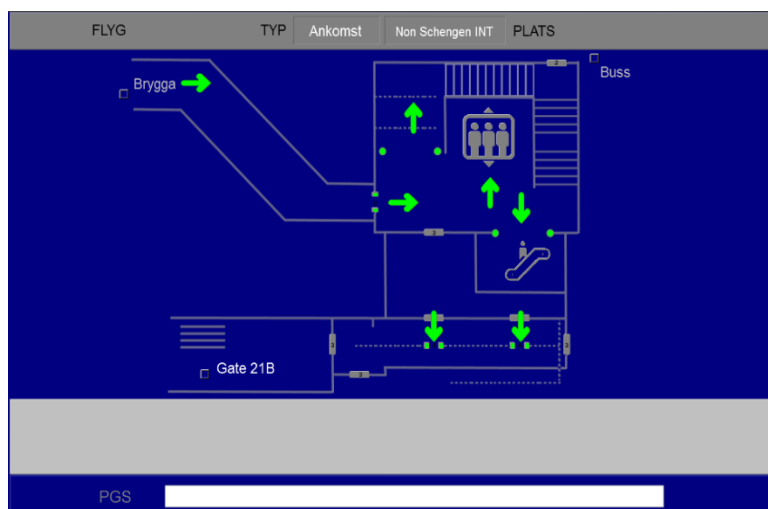
- Hiss
- Trappa
- Rulltrappa

Funktion i PGS:

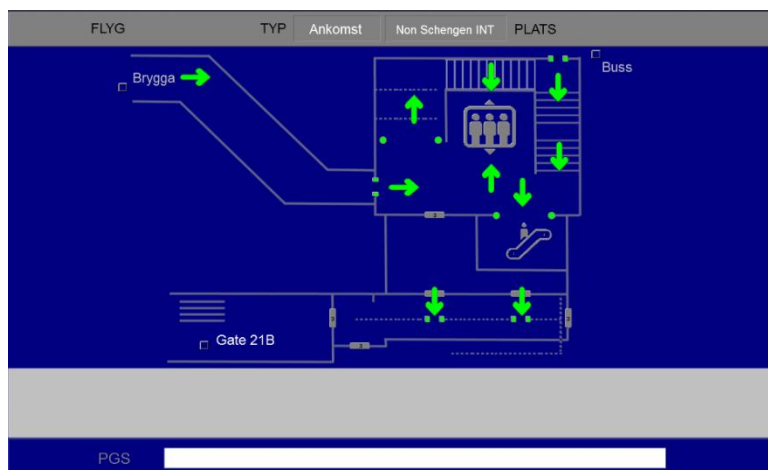
- Dörr till terminalen plan 3 är stängd.
- Grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är öppna
- Dörrar till plan 4 är öppna

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

Valet REMOTE låser dörr till ApronDrive-bryggan men låser upp dörr på plan 2.



Ankommande Non-Schengen International utan aft flöde.



Ankommande Non-Schengen International med AFT-flöde.

Gate 21 – Ankomst *Non-Schengen Secure*

Vid en Non Schengen European passagerarna ut till plan 3

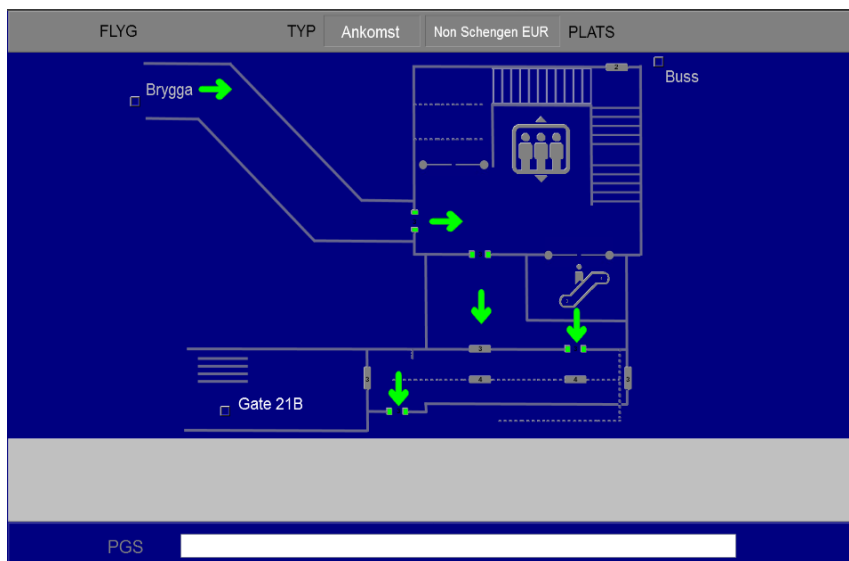
Passagerarna från bryggan in i brygghuset och därefter rakt in i terminal bakom gate-disk 21B.

Se till att:

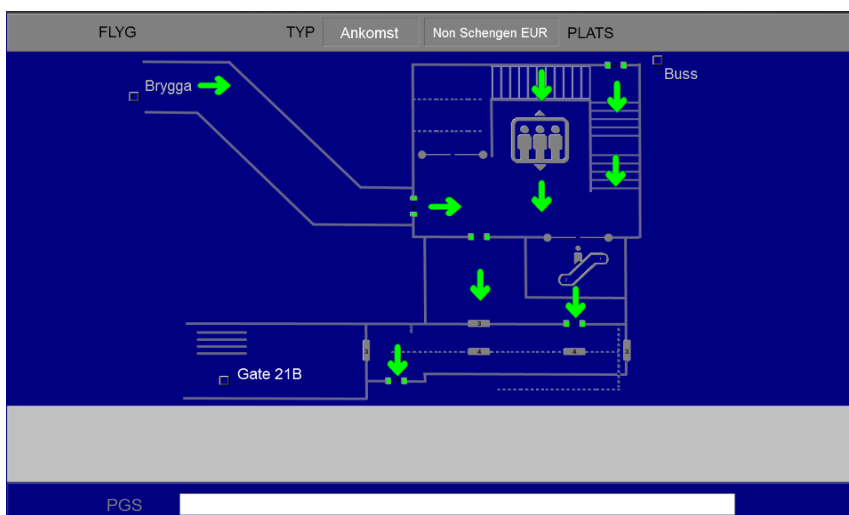
- dörr till terminalen plan 3 är öppen.
- grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är stängda
- dörrar korridor "förbi" passburarna är stängda
- Dörr mot terminalen är öppen

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

Valet REMOTE låser dörr till ApronDrive-bryggan men låser upp dörr på plan 2.



Ankommande Non-Schengen European utan aft flöde.



Ankommande Non-Schengen Europea med AFT-flöde.

Gate 21 – Ankomst Schengen

Vid en Schengen ankomst ska resenärerna ut till plan 3 och vidare till förbindelsegång ”förbi” passburarna.

Resenärer från bryggan kommer in i brygghuset och därefter rakt in i terminal bakom gate-disk förbi förbindelsegång mot Schengendelen

Funktion:

- dörr till terminalen plan 3 är öppen.
- grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är stängda
- dörrar i förbindelsegång ”förbi” passburarna är öppna
- Dörr mot terminalen inte är öppen

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

Valet REMOTE låser dörr till ApronDrive-bryggan men låser upp dörr på plan 2.

Detta flöde kan inte användas parallellt med flöde 20B (arr/dep Non-Schengen)

Gate 21A – Avgång Schengen

Vid en Schengen avgång ska resenären gå i korridor ”förbi” passburarna och ut i brygghuset

Funktion:

- Dörr bakom speedboardingytan öppnas.
- Dörr till yta före passkontroll är stängd
- Dörr till brygghus öppnas
- Grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är stängda

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

Valet REMOTE låser dörr till ApronDrive-bryggan men låser upp dörr på plan 2.

FIDS-monitor i gatehus kan aktiveras från boardingdisk.

Detta flöde kan inte användas parallellt med flöde 20B (arr/dep Non-Schengen)

Gate 21B – Avgång *Non-Schengen*

Vid en Schengen avgång ska resenärerna gå från boardingdisk 21B till brygghuset

Funktion:

- Dörr bakom speed-boardingytan öppnas.
- Dörr till förbindelsegång "förbi" passkontroll är stängd
- Dörr till brygghus öppnas
- Grindarna till trappa (mot plan 4) och rulltrappa (till plan 4) i brygghus är stängda

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

Valet REMOTE låser dörr till ApronDrive-bryggan men låser upp dörr på plan 2.

FIDS-monitor i gatehus kan aktiveras från boardingdisk.

Detaljer kring Gate 22



- Non-Schengen Avgående
- Non-Schengen European Secure Ankommande
- Non-Schengen European Not Secure Ankommande

Gate 22 – Ankomst *Non-Schengen Not - Secure*

Vid en Non Schengen International ankomst skall resenären upp till plan 4

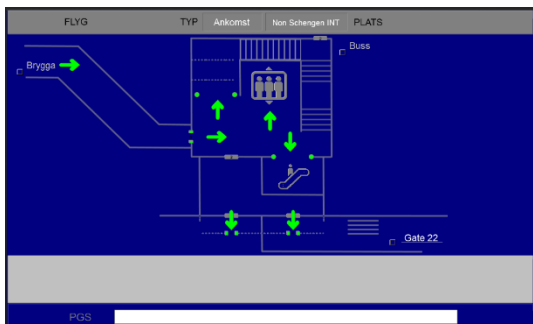
Resenärerna kan fritt välja:

- Hiss
- Trappa
- Rulltrappa

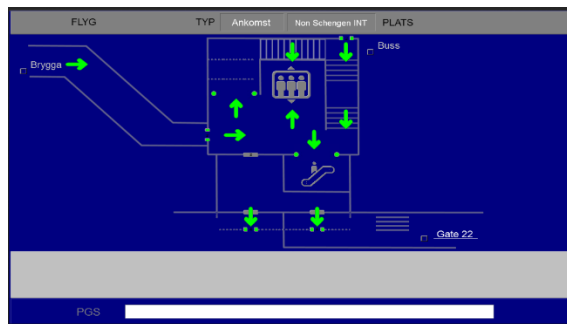
Funktion:

- Dörr till terminalen plan 3 är stängd.
- Grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är öppna och skylt ovan rulltrappa är tänd
- Dörrar till plan 4 är öppna

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.



Ankommande Non-Schengen International utan aft flöde.



Ankommande Non-Schengen International med AFT-flöde.

Ankommande Non-Schengen Secure

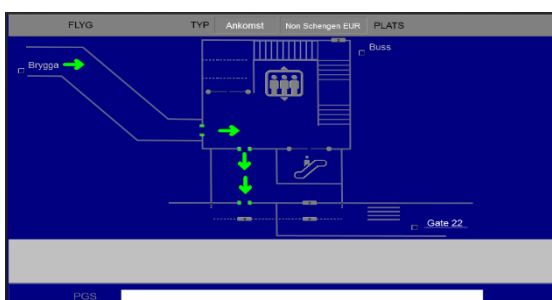
Vid en Non Schengen Secure ska resenärerna ut på plan 3

Resenärerna går från bryggan in i brygghuset och därefter rakt in i separat ankomstdörr i anslutning till gate-disk 22.

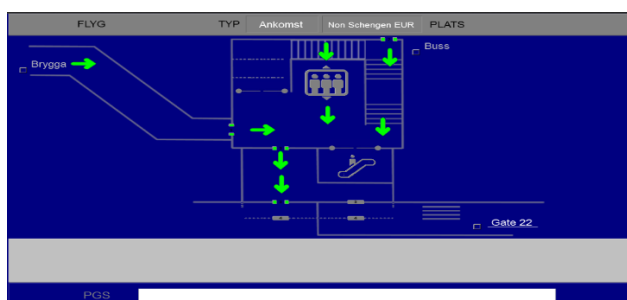
Funktion:

- Dörr till terminalen plan 3 är öppen.
- Grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är stängda
- dörrar korridor "förbi" passburarna är stängda
- Dörr mot terminalen är öppen

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.



Ankommande Non-Schengen European utan aft flöde



Ankommande Non-Schengen Europea med AFT-flöde

Avgång Non-Schengen

Vid en Non Schengen avgång går resenären ut från plan 3 och vidare in i brygga, alternativt ner till plan 2 för AFT/Remote-boarding.

Funktion:

- Dörr bakom speed-boardingytan öppnas.
- Dörr till brygghus öppnas
- Grindarna till trappa (mot plan 4) och rulltrappa (till plan 4) i brygghus är stängda

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

FIDS-monitor i gate-hus kan aktiveras från FIDS-datorn i boardingdisken.

Gate 23

Boardingdisk i gate 23



Preboardingdisk i gate 23

I Gate 23 finns två boardingdiskar, en som kan användas för pre-boarding en för normal boarding. PGS-flödena kan endast sättas på den bakre disken.

Gate 23 kan användas för avgående Non-Schengen och ankommande Non-Schengen Secure (men då skapas en sammanblandning av resenärerna i pre-boardingytan) och för ankommande Non-Schengen unSecure, till plan 4.

Ankommande Non-Schengen UnSecure (International)

Vid en Non Schengen Non-Secure ankomst skall resenärerna upp till plan 4

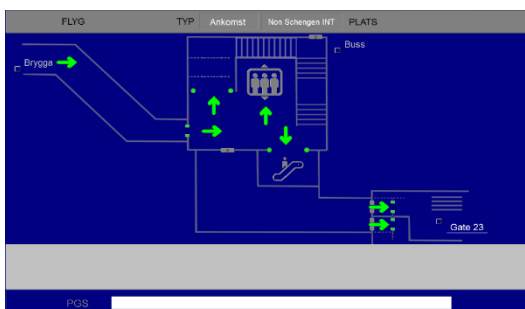
Resenären kan fritt välja:

- Hiss
- Trappa
- Rulltrappa

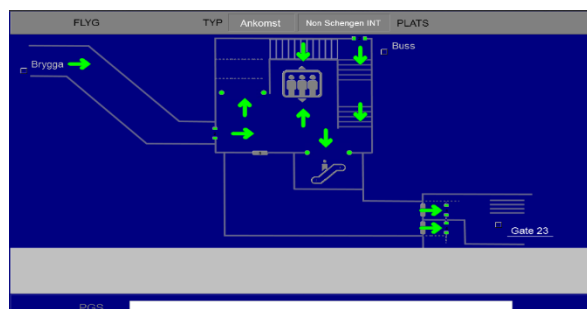
Funktion:

- Dörr till terminalen plan 3 är stängd.
- Grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är öppna
- Dörrar till plan 4 är öppna

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.



Ankomst till plan 4 utan AFT-flöde



Ankomst till plan 4 med ADT-flöde

Ankommande Non-Schengen Secure (European)

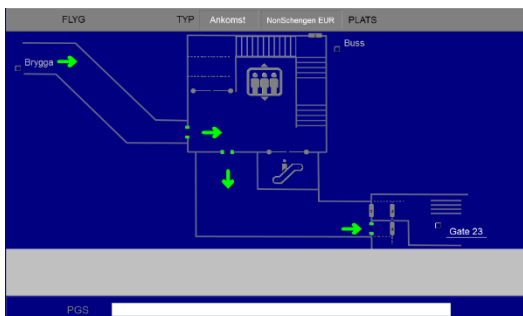
Vid en Non Schengen Secure ankomst kommer resenärerna från bryggan in i brygghuset och därefter rakt in i terminal till ankomstdörr bakom gate-disk 23.

Funktion:

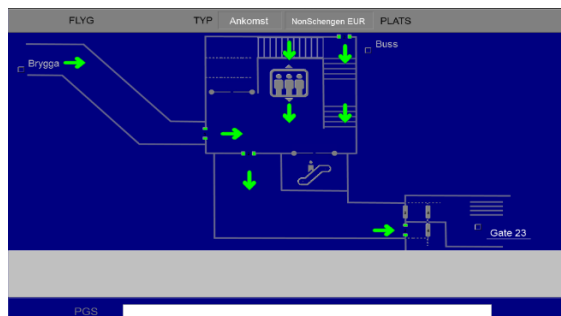
- Dörr till terminalen plan 3 är öppen.
- Grindarna till trappa och rulltrappa i brygghus är stängda
- Dörrar korridor "förbi" passburarna är stängda

- Dörr mot terminalen är öppen

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.



Ankomst Non-Schengen till plan 3, utan AFT



Ankomst Non-Schengen till plan 3, med AFT

Avgående Non-Schengen

Vid en Non Schengen avgång går passagerarna ut till plan 3 och vidare in i brygga, alternativt ner till plan 2 för AFT-boarding.

Funktion:

- Dörr bakom speedboardingytan öppnas.
- Dörr till brygghus öppnas
- Grindarna till trappa (mot plan 4) och rulltrappa (till plan 4) i brygghus är stängda

Valet AFT låser även upp dörr på markplan, dörren går på radar.

FIDS-monitor i gatehus kan aktiveras från boardingdisk.

Hantering av fel: PGS

Orsak

Åtgärd

Ingen flight dyker upp efter sökning i Chroma	Försök en gång till, hjälper inte det kontakta OPC för assistans.
PGS indikerar larm på dörr eller grind	Kontrollera om dörren är blockerad av något föremål. Om det inte hjälper kontakta omedelbart OPC för lägesbedömning.
Fel på dörrautomatiken (att dörr inte öppnas inte korrekt)	Gör en felanmälan enligt kapitel 1