

## LUFTFARTSRÖRELSER

### Innehåll

1. Syfte.....	1
1.1 Allmänt.....	1
2. Trafikalt.....	2
2.1 Instruktion för Push och bogsering.....	2
2.2 Motorkörning.....	2
2.3 Ankommande trafik.....	3
2.4 Kommunikation.....	3
2.5 Tillstånd.....	3
2.6 Manöverområde (Gult område).....	4
2.7 Färdområde (Grönt område).....	4
2.8 Taxningsväg (Blått område).....	4
3. Safety.....	4
3.2 Jetflygplan.....	4
3.3 Propellerflygplan.....	4
3.4 Helikopter.....	4
3.5 Beaktande av riskzoner i ankomst- och avgångsprocedur.....	5
3.6 APU användning.....	5
3.7 Ledsagning av passagerare.....	5
4. Security.....	5
5. Miljö.....	5
6. Uppföljning och efterlevnad.....	6
7. Referenser.....	6
7.1 För ytterligare information kontakta.....	6
7.2 Referensdokumentation.....	6

### 1. Syfte

Att säkerställa säkra och effektiva förflyttningar av fordon och luftfartyg på manöverområde och APRON.

#### 1.1 Allmänt

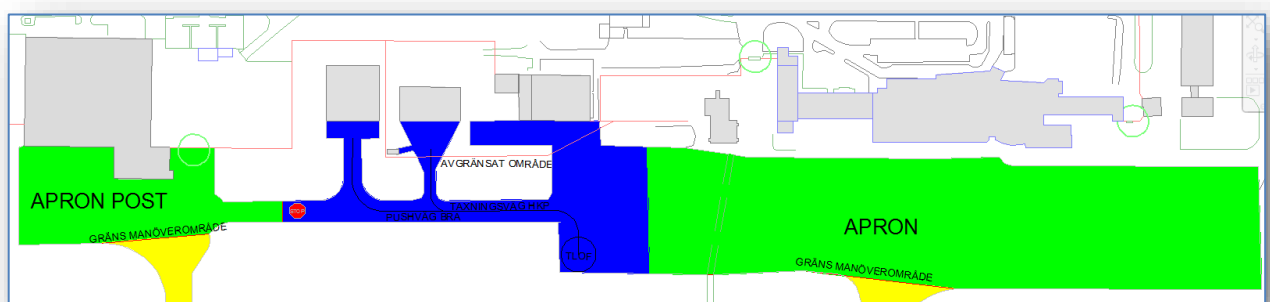
Fordon och rörlig utrustning ska manövreras, ställas upp och parkeras med tillräckliga säkerhetsavstånd till luftfartyg, människor, anläggningar och utrustning.

## 2. Trafikalt

### 2.1 Instruktion för Push och bogsering

Instruktion skall upprättas av den verksamhetsutövare som är ansvarig för utförandet.

OMRÅDE	ANSVARIG	Instruktion
APRON Plats 1-9	Swedavia AB	AR-04:1
APRON POST	Postnord AB	
PUSHVÄG BRA TAXNINGSVÄG HKP Uppställningsplatser Ambulansflyg	Verksamhetsutövare ansvarar för instruktioner för PUSH och Bogsering av egna luftfartyg	



### 2.2 Motorkörning

Motorkörning kan medges på huvudplattans uppställningsplatser, rullbanan, postplatta med motorerna riktade bort från postterminalen samt på holding point TWY D. Tillstånd att utföra motorkörning inhämtas från flygplatsens ADO 070-109 50 24, som vid behov koordinerar med ATS om möjliga tidsfönster. Motorkörning får endast ske vardagar 06.00 – 22.00. Avsteg från tidsintervall kan göras om det är en förutsättning för samhällsviktiga flygningar. Beslut om sådant avsteg fattas av ADO. Före all

motorkörning skall ansvarig för motorkörningen förvissa sig om att kontroll utförts av platsen med hänsyn till personer eller utrustning som kan skadas. Under all motorkörning skall ansvarig för motorkörningen förvissa sig om att personer eller egendom inte kommer till skada, och om sådan risk föreligger omedelbart avbryta motorkörningen.

- Flygplan skall vid motorkörning vara klossade.
- Vid motorkörning skall det finnas en utsedd person som övervakar motorkörningen för att säkerställa att motorkörningen sker utan risk för annan verksamhet i omgivningen, inklusive risk för 3e man utanför flygplatsområdet, förorsakat av Jet Blast. OBS! Identifierade brister eller skador på motorkörningsplatsen skall utan dröjsmål anmälas till ADO på tel. 010-109 50 24.

### **2.3 Ankommande trafik**

Flygplatsens ADO ansvarar för planering och allokering av uppställningsplatser. ADO förmedlar allokerad uppställningsplats till flygtrafikledningen som har i uppdrag att kommunicera informationstjänst till luftfartyg på flygplatsernas apronytor. Luftfartyg navigerar på eget ansvar på apronytor och inrangeras till uppställningsplats av behörig personal enligt plan beslutad av Swedavia.

Utöver ovan skall följande säkerställas vid ankomst:

- En FOD-kontroll av uppställningsytan görs för att säkerställa att ytan är fri från utrustning, föremål och personal.
- Intaxning till uppställningsytan skall övervakas under hela proceduren. Om hinderfriheten eller andra säkerhetsaspekter inte uppfylls skall marshaller avbryta intaxningen med hjälp av handsignaler enligt SERA-förordningen.
- Varken fordon, personal eller andra föremål tillåts passera mellan luftfartyget och marshaller under intaxningsförfarandet.
- Det är förbjudet för övrig personal utöver marshaller, att beträda säkerhetsområdet under pågående intaxning till stand om antikollisionsljuset är tänt. Undantag medges till behörig personal som assisterar marshaller som t.ex. Wing man.

### **2.4 Kommunikation**

Den som utför push eller bogsering av luftfartyg skall vara nåbar på kanal 1.

Inför förflyttning av luftfartyg skall operatören inhämta information om trafikläget för att undvika förflyttning som kan interferera med annan trafik. Detta görs via flygplatsens ATS.

### **2.5 Tillstånd**

Tillstånd för nyttjande av uppställningsplatser på grönt område samt tillstånd för motorkörning inhämtas från flygplatsens ADO.

Förhandsgodkännande av standardprocedurer på APRON skall godkännas av flygplatsens MOS (Manager Operational Services)

### **2.6 Manöverområde (Gult område)**

Tillstånd för att beträda manöverområdet skall inhämtas från Tornet via radio, Kanal 1.

### **2.7 Färdområde (Grönt område)**

För PUSH och Bogsering på APRON och som inte kommer att beträda Manöverområde behöver tillstånd inte inhämtas från tornet. Information om pågående eller kommande trafik skall dock inhämtas från tornet för att undvika att hamna i konflikt med HKP eller andra luftfartyg i rörelse.

### **2.8 Taxningsväg (Blått område)**

För PUSH och Bogsering på Taxningsväg HKP/PUSH väg BRA skall information om pågående kommande trafik inhämtas från tornet för att undvika att hamna i konflikt med HKP eller andra luftfartyg i rörelse.

## **3. Safety**

### **3.1 Riskzoner**

På grund av risker med kraftiga luftströmmar skall minst de säkerhetsavstånd som denna föreskrift anger följas.

Säkerhetsavstånden är baserade på normala motoreffekter som används vid in- och uttaxning. Större säkerhetsavstånd krävs vid kraftigare gaspådrag.

För wide-body flygplan t.ex. B767, A330 m.fl måste större avstånd tillämpas.

### **3.2 Jetflygplan**

Framför motorn: En halvcirkel med radien 8meter från motorns luftintag

Bakom motorn: En cirkelsektor med 30 graders vinkel och 50 meters radie från motorns utlopp. Vid uppkörning ska radien utökas till 100-150 meter. Bakom wide-body flygplan ska säkerhetsavståndet 100-175 meter.

### **3.3 Propellerflygplan**

Framför motorn: En halvcirkel med 5 meters radie från propellern

Bakom: En cirkelsektor med 30 graders vinkel och 10 meters radie från motorns bakre del. Vid uppkörning med större flygplan, ex. Lockheed Hercules måste avståndet ökas. Se resp. flygplansmodells manual.

Vid uppkörning med turbopropflygplan ska avståndet ökas till 50 meter.

### **3.4 Helikopter**

Ett avstånd på 5 meter från den yttersta delen av rotorerna. Observera zonen kring stjärtrotorn.

### 3.5 Beaktande av riskzoner i ankomst- och avgångsproceduren

Den som ansvarar för ankomst- eller avgångsproceduren skall tillse att personal och utrustning inte befinner sig i riskzonerna. Detta gäller så länge det blinkande röda antikollisionsljuset på flygplan eller helikoptrar är tänt. När verksamheten kräver att man inträder inom riskzonen, exempelvis vid anslutning av markström med motor igång, skall största försiktighet iakttas.

På plattan markeras gräns till säkerhetsområden för uppställningsplatser med röda linjer. Vid rangering, s.k. Short Stop avgör rangeraren gränsen för säkerhetszon framför luftfartyg. Aktörer som ska hantera luftfartyget ska stå placerade bakom rangeraren och utanför säkerhetsgränserna vid sidorna av luftfartyget

### 3.6 APU användning

APU skall inte användas vid parkering vid andra tillfällen än då så krävs för motorstart eller för reglering av kabin temperatur. Därvid får APU startas tidigast 5 min före beräknad tid för uppstart.

Då utomhustemperaturen överstiger 25°C eller understiger -25°C och då cirkulation av kabinluften inte är möjlig på annat sätt medges dock start av APU i max 20 minuter före beräknad tid för uppstart.

### 3.7 Ledsagning av passagerare

Flygplatsen är ålagd att säkerställa att passagerarens passage mellan flygplan och terminal kan ske på ett säkert sätt vid samtliga ankomster och avgångar.

Detta utförs med hjälp av avspärrningsutrustning och ledsagare.

ADO alt. Driftledare koordinerar resurser för ledsagning utifrån trafiksituationen.

Viktigt att ledsagare säkerställer att inte 3:e lands och NON-schengenpassagerare blandas med schengenpassagerare inkl. inrikes. Fokus ska också läggas på korsande passagerarflöden och/eller samtidig boarding.

## 4. Security

3:e lands och NON-schengenpassagerare får inte blandas med schengen- och inrikespassagerare.

Vid ankomst upphör denna regel att gälla efter det att 3:e land och NON-schengenpassagerare passerat gränskontrollen.

## 5. Miljö

Alla typer av miljöpåverkande spill skall hanteras skyndsamt. Större spill rapporteras till flygplatsens ADO eller Räddningstjänst.

Om spill av toalettavfall eller toalettkemikalie förekommer skall det omedelbart saneras med hjälp av absol och hanteras som farligt avfall.

Observera att vatten och toaspill under den kalla årstiden kan orsaka allvarlig halka.

Dessa områden skall efter sanering, halkbekämpas med grus alternativt tillkallas enhet fält som bistår med halkbekämpning.

## **6. Uppföljning och efterlevnad**

Uppföljning av verksamhet kommer att ske löpande samt planerat inom ramen för flygplatsens revisionsplan.  
Avvikelse från denna AR skall rapporteras via flygplatsens händelserapporteringssystem.

## **7. Referenser**

### **7.1 För ytterligare information kontakta**

Andreas Tinderfjäll (MOS)  
010-109 50 43, andreas.tinderfjall@swedavia.se

### **7.2 Referensdokumentation**

-