Swedavias utbildningsmaterial

Turnaround-processen
Stockholm Arlanda Airport

Pir F

(F36 finns i separat utbildningsmaterial)

Swedavia Airports

Sammansatt av
Jenny Medén
Tobias Henriksson

Reviderad av
Kjell Högberg

Remissgrupp
Magnus Henriksson
Örjan Ahlström

Dokument-ID: SWED-1653361776-68
Version: 8.0
Datum: 2026-08-03

Innehållsförteckning

Inledning 4

1. Felanmälan & telefonnummer 5

2. Grunder 6

3. Teknisk beskrivning 7

4. Manöverpanel 11
   4.1 Pekskärm 12

5. Passagerarflöde/PGS 13
   5.1 Schengen ankomst 14
   5.2 Non-Schengen ankomst 15
   5.3 Kortstopp 15
   5.4 Aft-flöde 16

6. Dockningshjälpmedel 17
   6.1 F34 och F38 19

7. Manövrering 20
   7.1 Rutin inför ankomst till F28R och F39R 20
   7.2 Ankomst 22
   7.3 Avgång 25

8. Larmhantering 26

Lathund bryggkörning Pir F 27

Inledning

Detta utbildningsmaterial är skrivet i första hand för marktjänstbolagen som opererar passagerar-bryggor i turnaround-processen på Arlanda flygplats. Marktjänstbolagens utbildare skall använda sig av detta material för att utbilda operatörer inom det egna företaget.

Senaste version skall användas och finns att hitta på swedavia.net.
(Se hyperlänk eller sökväg nedan).

Utbildningar Turnaround-processen - Stockholm Arlanda Airport Extranät
swedavia.net/Stockholm Arlanda Airport/Flygplatsens medarbetare och aktörer/
Utbildningar Turnaround-processen/

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.

Bryggan får endast manövreras av personal som genomgått bryggutbildning baserat på Swedavias material.

Endast operatören får vistas i bryggan när den manövreras.
Undantag gäller vid utbildning och för instruerad flygplatspersonal.

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

1. Felanmälan & Telefonnummer

Felanmälan
Swedavia Felanmälan (Service koordinator)
📞 **Snabbnummer: 039 6600**
📞 **Telefon: 010-109 66 00**

Vid akuta eller större fel på bryggan – kontakta även RT omedelbart
RT Nord (Terminal 5 + Pir F)
📞 **Snabbnummer: 1000 (039 1050)**
📞 **Telefon: 010-109 1050**

RT Syd (Terminal 2, 3 och 4)
📞 **Snabbnummer: 1100 (039 1051)**
📞 **Telefon: 010-109 1051**

2. Grunder

1. Var alltid ute i god tid i bryggan innan ankomst.

• För att vara säker på att anslutning kan genomföras med den aktuella bryggan.
• Om den aktuella bryggan inte kan användas kan andra beslut tas i tid (ex byte av uppställningsplats).
• För att vänta in flygplanet och sedan lugnt ansluta bryggan mot planet.

2. Var alltid observant när bryggan manövreras.

Om anslutningen inte följer normalt förfarande, felanmäl det omgående enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.*

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

Nödstopp stoppar bryggan samt visar STOP/ESTP i pilotens A-VDGS-display.

4. Var alltid beredd på alternativ till brygganslutning.

Kommer flygplanet snett in på intaxningslinjen eller för långt in från dess egentliga stopposition går kanske bryggan inte att ansluta korrekt. Då skall andra åtgärdsbeslut tas (mobil trappa eller justering genom bogsering).

Det är bryggoperatörens ansvar att bryggan ansluts utan att skada flygplanet samt att passagerare kan gå på och av flygplanet på ett säkert sätt.

5. Rapportera.

Om något avvikande har hänt, informera nästa operatör som är involverad i samma ankomst och/eller avgång.
Om något är trasigt, felanmäl omgående enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.*

6. Bryggoperatören har ansvar för varje beslut som tas när bryggan manövreras.

Ta endast beslut som ingår i den tillåtna hanteringen av bryggan.

3. Teknisk beskrivning

All den tekniska utrustning som operatören har till sitt förfogande skall alltid användas på ett ansvarsfullt och professionellt sätt,
så att inga person- eller materialskador uppstår.

Autolevel
Autolevel känner av flygplanets höjdförändringar och anpassar bryggans höjd i samband med att passagerare kliver av/på och vid lastning/lossning av flygplanet. Autolevel skall alltid ha kontakt mot flygplanskroppen för att känna av flygplanets upp- och nedrörelser.
Om autolevel inte har kontakt med flygplanet aktiveras ett larm med ljudsignal.

Olika versioner av autolevel

PGS-skärm

Se *kapitel 5. Passagerarflöde/ PGS.*

Bumper

Bumpern har tre sensorer som vid anslutning justerar kabinen så att den ligger parallellt med flygplanskroppen.

Säkerhetskedja

Kedjan sitter tvärs över kabinöppningen på drygt 1 m höjd. Säkerhetskedjans tapp måste vara i sin hållare för att bryggan ska gå att manövrera, annars aktiveras ett larm.

Safetyshoe

Safetyshoe läggs alltid under flygplansdörrens lägsta del och fungerar som en extra säkerhet om autolevel inte skulle fungera. Om safetyshoe blir påverkad av flygplansdörren sänks bryggan hastigt.

När flygplansdörren är öppen måste safetyshoe ALLTID ligga på plats under lägsta delen, för att minimera risken för flygplansskador.

Safetyshoe under flygplansdörrens lägsta del

Safetyshoe i dess hållare

Vikport

Vikporten skyddar mot fukt och kyla, därför ska porten alltid vara nere när bryggan lämnas och inget flygplan är anslutet. Portens nedre kant har en klämskyddslist som gör att porten går upp igen om något kommer i kläm, säkerställ att den stannar i stängt läge innan bryggan lämnas.

Kabingolvet

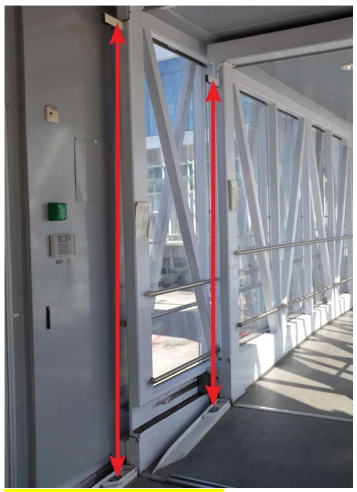
Har en rörlig del formad som en triangel som höjs och sänks automatiskt så att bryggans golv blir plant mot flygplanet.

Sufflett

Suffletten fälls ut mot flygplanskroppen som väderskydd och täcker det öppna området mellan bryggan och flygplanet.

Manöverpanel med pekskärm

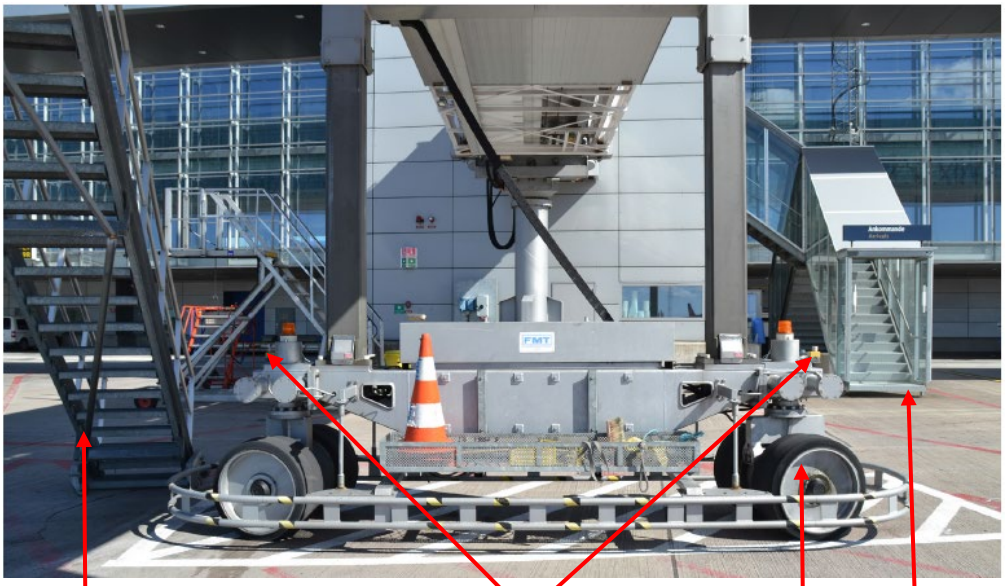
Se *kapitel 4. Manöverpanel*



Optiskt klämskydd

Klämskyddslister

Tunnel
Tunneln består av tre sektioner som går in i varandra när bryggan körs tillbaka till parkeringspositionen.
På båda sidor sitter klämskydd som stoppar bryggans rörelse om något riskerar att komma i kläm.
Om klämskyddet larmar ska du kontrollera att reflexerna inte är blockerade på den optiska modellen.
På modellen med klämlister ska du kontrollera att inget hinder trycker på gummilisterna.



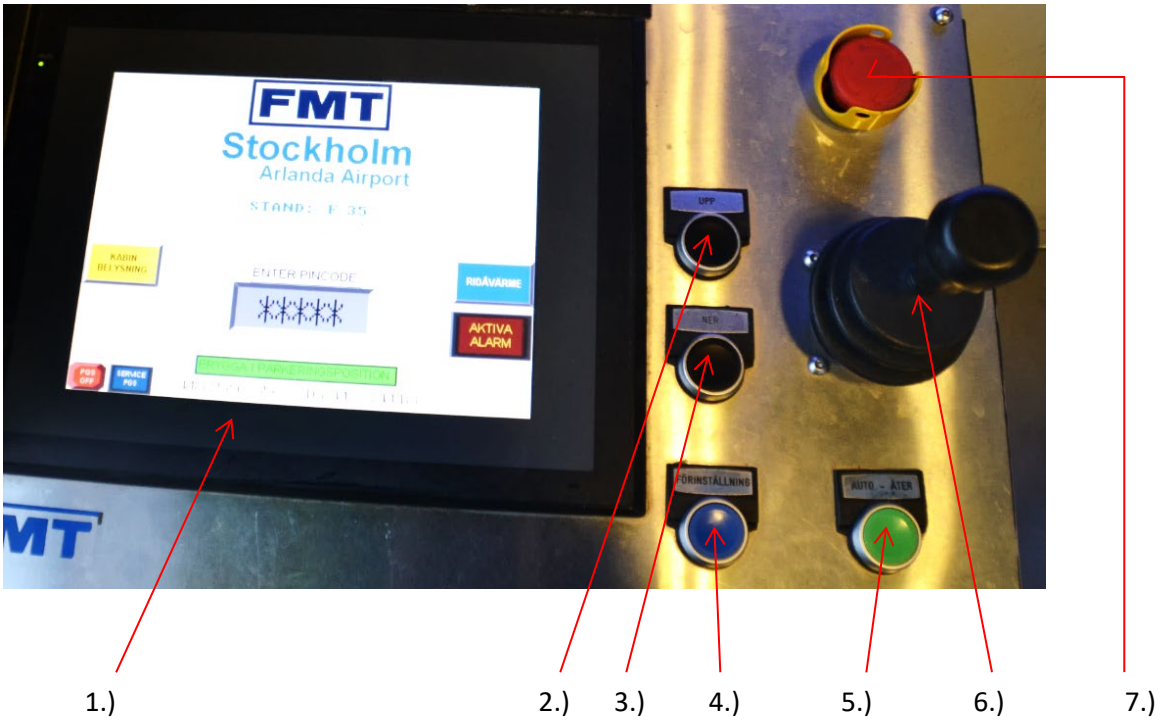
När bryggan aktiveras tänds varningslampor på drivenheten för att uppmärksamma alla i närheten att bryggan kan komma i rörelse. När bryggan är i rörelse ljuder även en upprepad ljudsignal.
Att stå intill drivenheten när den manövreras innebär en risk för skada.
Runt drivenheten sitter ett påkörningsskydd som aktiverar ett larm vid påverkan. Är bryggan då i rörelse stannar den omedelbart.

Nödstoppsknappar finns på båda sidor av drivenheten.
Vid minsta risk för person- eller materialskada skall nödstopp omedelbart aktiveras.
Alla rörelser i bryggan stannar då och A-VDGS visar STOP/ESTP. För att fortsätta med manövreringen när det är säkert, måste nödstoppsknappen återställas och larmet kvitteras i bryggan.

Servicetrappa
Servicetrappan är avsedd endast för personal och får endast användas när bryggan står still. Det sitter kortläsare på både insidan och utsidan av dörren till servicetrappan.

Aft-trappa
Godkänd trappa för passagerare som används vid kortstopp eller aft-flöde.

4. Manöverpanel



1.) Pekskärm
2.) Upp
3.) Ner
4.) Förinställning
5.) Auto-åter
6.) Joystick
7.) Nödstopp

1.) Pekskärm se utförlig beskrivning i *kapitel 4.1 Pekskärm*

2.) Upp höjer bryggan. Det går även att höja från pekskärmen.

3.) Ner sänker bryggan. Det går även att sänka från pekskärmen.

4.) Förinställning kan användas för att köra bryggan med automatik till förinställningsläge för att underlätta anslutning.

5.) Auto-åter skall användas för att köra tillbaka bryggan till korrekt parkeringsposition. När bryggan är ansluten till ett flygplan kan knappen även användas för att köra bryggan från flygplanet till vänteläge.

6.) Joystick används för att köra bryggan manuellt. Den har så kallat dödmansgrepp, vilket innebär att om spaken släpps upp stannar bryggan. Tryck först ner översta delen av spaken och luta den

sedan åt önskad riktning.
Två hastigheter, öka lutningen på joysticken för att komma upp i hög fart. Nära flygplan går hastigheten automatiskt ner till låg fart.
Joystickens funktioner finns även i pekskärmen, se bild nedan.

7.) Nödstopp. Vid minsta risk för person eller materialskador skall nödstoppet omedelbart aktiveras. Alla rörelser i bryggan stannar då och A-VDGS visar STOP/ESTP. För att fortsätta med manövreringen; återställ det nödstoppet som aktiverats och återställ larmet i bryggan.

4.1 Pekskärm

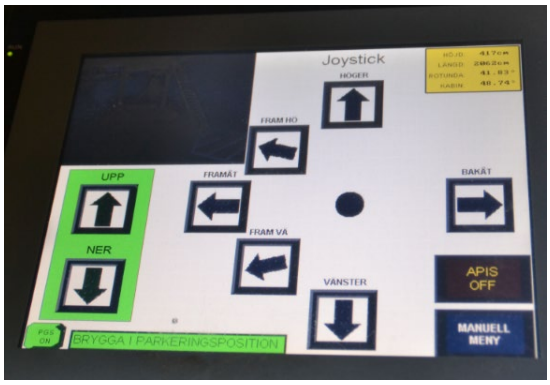
Pekskärmen ser olika ut beroende på bryggans status, och ändras efter hur bryggan manövreras. Vid vissa väderlekar kan det vara svårt att få en bra kamerabild. Om man har svårt att se bryggans manöverområde så kan man ta hjälp av en person som befinner sig på rampen och håller uppsikt. Detta gäller även när kamerabild saknas.

Längst ner i vänstra hörnet visas om bryggan har ett aktivt PGS-flöde. Om skärmen är låst men PGS-flödet är aktivt går det att logga in från startmenyn med Pir F-koden.

Aktiverat flöde

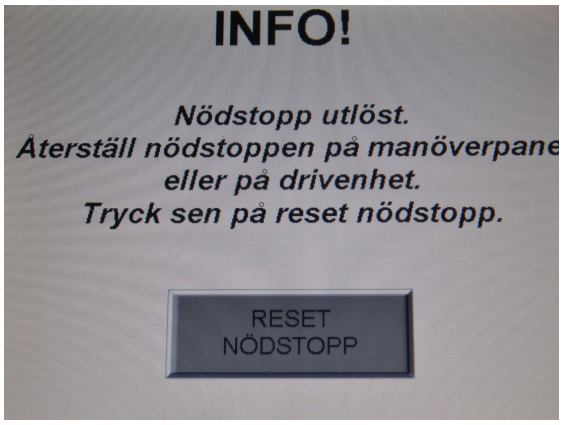
Icke-aktiverat flöde

Startmeny, ej inloggad



Joystick

Förinställningsläge



Larminformation

5. Passagerarflöde/PGS

Styrande dokument finns på Stockholm Arlanda Airport extranät
AR Del 4, kapitel 2 - Ombordstigning och avstigning

Operatörens ansvar
Operatören (Marktjänstbolaget) ansvarar för att utföra samtliga åtgärder som säkerställer att korrekt flöde är inställt, Schengen respektive Non-Schengen.

Om en dörr inte öppnas eller stängs rätt visas en varningssymbol på PGS-skärmen, kontrollera den dörren. Om utrustning eller system är ur funktion är det operatörens ansvar att göra en felanmälan. Se *kapitel 1. Felanmälan och telefonnummer.*

När ett PGS-flöde har aktiverats skall operatören alltid kontrollera att rätt dörrar öppnas, att rulltrappa går rätt samt att avspärrningsband är korrekt satta. Detta innan passagerare släpps igenom.

Det är marktjänstbolagets ansvar att ett aktivt flöde i PGS stängs direkt efter avslutat flöde, detta gäller både ankomst- och avgångsflöde.

För att öppna ett PGS-flöde:

1. Dra badge i kortläsaren och slå personlig kod.

2. ”Fråga databas efter flyg?” visas i PGS-skärmen. Bekräfta genom att trycka OK.

3. En eller flera flighter som är allokerade till bryggan visas, bekräfta genom att trycka på rätt flight.

4. Om aft-flöde ska användas ska även det väljas nu. Bekräfta att flödet ska öppnas genom att trycka OK.

5. Kontrollera att flödet är korrekt (Schengen eller Non-Schengen) och att dörrarna i passagerarflödet öppnas rätt innan passagerarna släpps på.

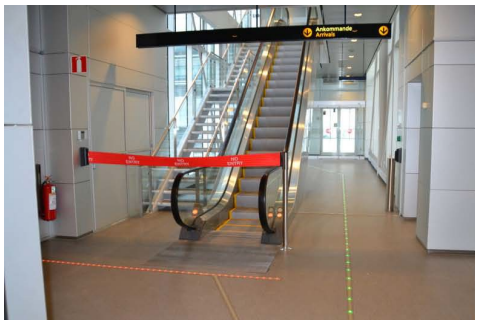
Om PGS behöver aktiveras utan att öppna dörrar kan Towing användas. Ex vid bogsering eller för att ta emot ett flygplan utan passagerare.

Kortläsare och PGS-skärm

5.1 Schengen ankomst

Vid en Schengenflight skall passagerarna in till plan 3 i terminalen. En grön markering ska tändas som leder passagerarna till plan 3 och en röd markering ska visa stopp vid rulltrappa och trappa. Rulltrappan ska för säkerhets skull gå nedåt och stoppmärken visas.
Avspärrningsband ska dras för trappa och rulltrappa.

Udda sidan (F29-F39



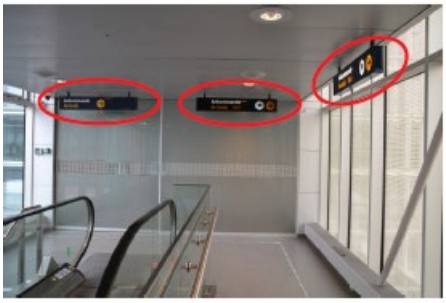
Jämna sidan (F28-F38)

5.2 Non-Schengen ankomst

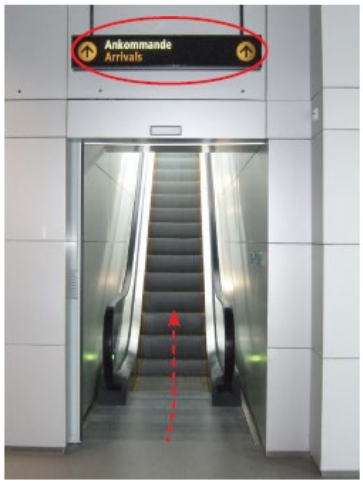
Vid en Non-Schengen ankomst skall alla passagerare upp till glasgången på plan 4.

Den gröna markeringen ska lysa mot rulltrappan, som går uppåt och en röd markering ska lysa vid gången mot plan 3 (Schengen-plan).
Spärrband ska dras för mot plan 3.

<u>Udda sidan (F29-F39)</u>
När passagerarna kommer upp till plan 4 blir de guidade till en skarp högersväng för att komma ut i glasgången.



<u>Jämna sidan (F28-F34)</u>
Här guidas passagerarna direkt ut i glasgången på plan 4 via rulltrappan.



5.3 Kortstoppsflöde

Ett kortstoppsflöde används när flygplanet inte kan brygganslutas och passagerarna istället behöver gå via mobil trappa, plattan och in till terminalen.

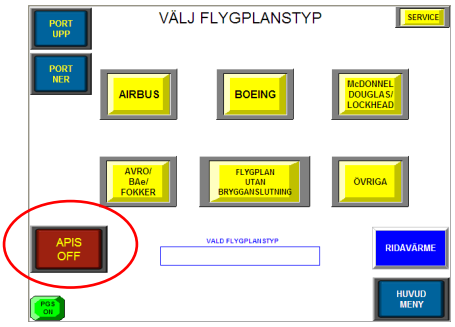
5.4 Aft-flöde

Liknar ett kortstoppsflöde men vid aft-flöde kan passagerare gå både från främre och bakre flygplansdörren. Passagerarna ska gå från baktrappa ute på plattan och ansluta till ordinarie flöde in i terminalen.

6. Dockningshjälpmedel

Dockningshjälpmedel hjälper piloten att ta sig till rätt stoppposition.

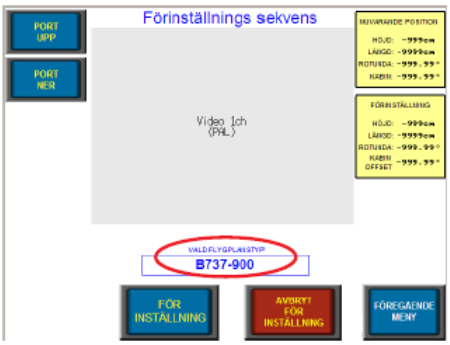
A-VDGS står för Advanced Visual Docking Guidance System.



När ett PGS-flöde är startat visas en meny över flygplanstillverkare i bryggans pekskärm. När tillverkare är vald, fortsätt med flygplanstyp och version.

Om fel flygplanstyp tänds upp, använd APIS OFF för att släcka systemet, välj sedan korrekt flygplanstyp.
Står bryggan ute i förinställt läge behöver den åter till parkeringsposition innan nytt flygplan kan tändas upp.

När flygplanstyp är vald, kontrollera att pilotens display visar samma flygplanstyp.
Det är operatörens ansvar att se till att rätt flygplanstyp väljs.



A-VDGS är aktiverat och systemet söker efter flygplanet.

Var uppmärksam och redo vid nödstopp under hela intaxningen.

Invänta flygplanets intaxning från bryggan. Ett aktiverat A-VDGS innebär att bryggoperatören är skyldig att bevaka hinderfriheten för det intaxande flygplanet.

Nedräkning: Om A-VDGS inte påbörjar nedräkning fastän flygplanet närmar sig stoppstrecken (nedräkning skall påbörjas 12 meter innan stoppposition) skall nödstopp aktiveras och systemet felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & Telefonnummer*. Särskilt viktigt vid dimma/dålig sikt.

Stoppposition: A-VDGS stannar flygplanet på en stoppposition för att anslutning av passagerarbrygga ska bli så bra som möjligt, stoppositionen överensstämmer alltid med det målade stoppstrecket som används vid invinkning och bogsering.

Svart nos: 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.

Information i pilotens display

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

STOP: Visas när systemet inte är aktiverat.

WAIT ex **A220-300:** Systemet startar upp och visar sedan vald flygplanstyp

STOP OK: Flygplanet har stannat inom den acceptabla stoppgränsen.

CHOCK ON: Kan aktiveras för att meddela piloten att klossarna är satta.

Felmeddelanden

BR IN: Bryggan behöver köras in eller till parkeringsposition, operatörspanelen visar *Stand equipment interlock*.

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

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/ESTP: 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 RT och problemet måste felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.*

STOP TRAN: Transponderidentifiering misslyckades, operatörens val av flygplanstyp stämmer inte överens med flygplanets transponder. Använd APIS OFF för att släcka systemet, återgå till parkeringsposition, välj sedan korrekt flygplanstyp.

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.

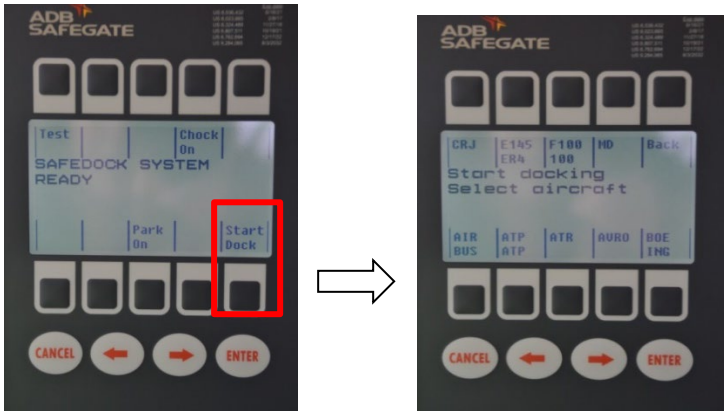
T-BL: Systemet har svårt att verifiera flygplanet. Invinkare måste beställas via RT och problemet måste felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.*

TOO FAR: Flygplanet har kört förbi stoppositionen och måste pushas tillbaka till rätt position. Stopposition hittas i ***AR Bilagor Del 5, Kapitel 14/15 - Plan för uppställningsplatser ARN.***

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

6.1 Val av flygplan på F34 och F38

Dockningssystemet på F34 och F38 ser lite annorlunda ut eftersom det inte finns någon brygga, operatörspanelen finns istället i rampkuren.



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.

Stämmer inte pilotens display, välj knappen Shut down och gör om valet.

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

Nödstopp med uppsikt över pilotens display

A-VDGS är aktiverat och systemet söker efter flygplanet.

Var uppmärksam och redo vid nödstopp under hela intaxningen.

7. Manövrering

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

7.1 Rutin inför ankomst till F28R och F39R

F28R:
Vid ankomst till F28R, finns möjligheten att F30 flyttas till parkeringsposition 2. Detta för att skapa utrymme och underlätta turnaround-processen.
Efter avgång är bryggoperatören ansvarig att köra bryggan till parkeringspostion .

F30 i parkeringsposition 2.

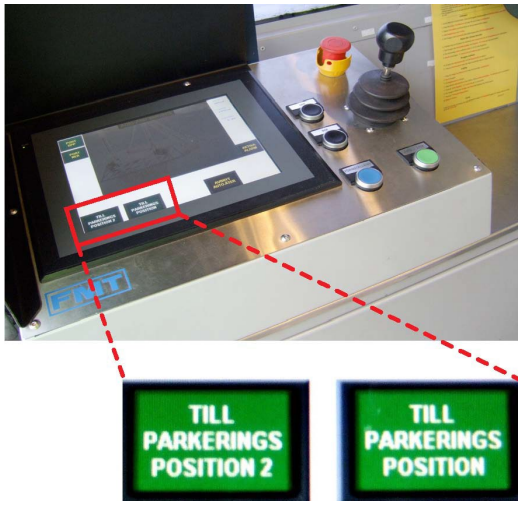
F39R:
Vid ankomst till F39R, finns möjligheten att F37 flyttas till parkeringsposition 2. Detta för att skapa utrymme och underlätta turnaroundprocessen.
Efter avgång är bryggoperatören ansvarig att köra bryggan till parkeringspostion.

F37 i parkeringsposition 2

För att parkera F30 och F37 i parkeringsposition 2:
Dra badge i kortläsare, slå personlig kod och tryck på Towing på PGS-skärmen.

Tryck på den gröna knappen Auto-åter på panelen för att få fram kommandoknapparna
Till parkeringsposition och Till parkeringsposition 2.

Håll in knappen Till parkeringsposition 2 för att flytta bryggan till parkeringspositionen närmast terminalen.



7.2 Ankomst

1.
Före flygplanets ankomst till uppställningsplatsen och innan dockningshjälpmedlet aktiveras ansvarar bryggoperatör för att:
- Uppställningsplatsen är tom.
- FOD-kontroll gjorts.
- Bryggans arbetsområde är fritt från hinder.

2.
Öppna PGS-flödet genom att dra badge i kortläsaren och slå personlig kod.
Frågan ”Fråga databas efter flyg?” visas i skärmen, bekräfta genom att trycka OK. En eller flera flighter som är allokerade till bryggan visas, bekräfta genom att trycka på rätt flight. Välj här om aft-flöde ska användas. Bekräfta att flödet ska öppnas genom att trycka OK.

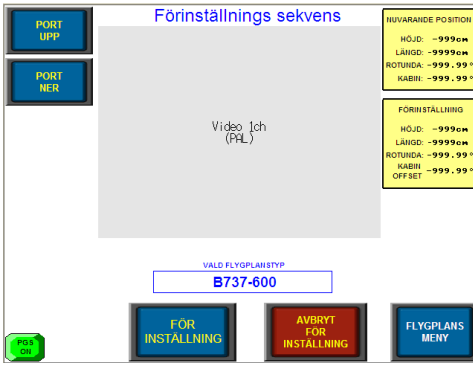
Eller välj Towing om bryggan behöver kunna manövreras utan att öppna ett dörrflöde (t ex vid bogsering eller för att ta emot en flight utan passagerare).

3.
Kontrollera på skärmen att flödet är rätt öppnat.
Kontrollera i brygghuset att rätt skyltar lyser, avspärrningar stämmer och ev rulltrappa fungerar. Se bilder i *kapitel 5. Passagerarflöde/PGS*.

4.
Välj flygplanstyp i bryggans pekskärm. Se *kapitel 6. Dockningshjälpmedel.*
Kontrollera att även pilotens display visar rätt information.

5.
Invänta flygplanets intaxning från bryggan. Ett aktiverat A-VDGS innebär att bryggoperatören är skyldig att bevaka hinderfriheten för det intaxande flygplanet.
Var uppmärksam och beredd vid nödstopp under hela intaxningen.

6.
Om tid finns innan flygplanet taxar in; förinställ bryggan. Låt dock bryggan stå still när flygplanet kommer in på intaxningslinjen.
Förinställning görs genom att hålla in knappen Förinställning på panelen eller på pekskärmen. Titta alltid i kameravyn när bryggan manövreras och var beredd att trycka på nödstopp.



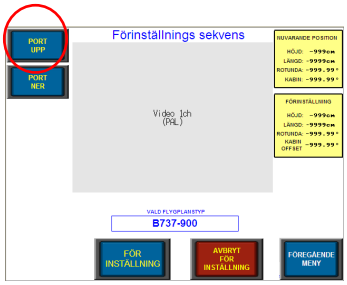
Behöver förinställningen avbrytas används knappen Avbryt förinställning, sedan Auto-åter på manöverpanelen.

7.

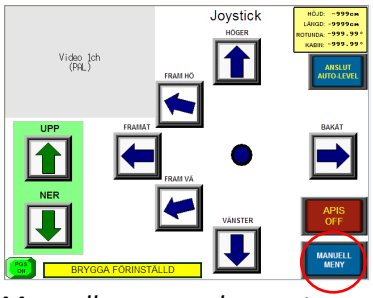
Senast när planet kommer in på intaxningslinjen ska porten köras upp för att kunna övervaka intaxningen bättre och skapa visuell kontakt med piloterna.

Tryck på Port upp i pekskärmen.

Om bryggan är förinställd: Tryck på Manuell meny och sedan Port upp.



Port upp



Manuell meny, sedan port upp

8.

När pilotens display visar STOP OK och planet är klossat kan bryggan anslutas.

Har flygplanet gjort en överrullning, pilotens display visar TOO FAR, måste flygplanet pushas tillbaka till rätt position. Stopposition hittas i ***AR Bilagor Del 5, Kapitel 14/15 - Plan för uppställningsplatser ARN***.

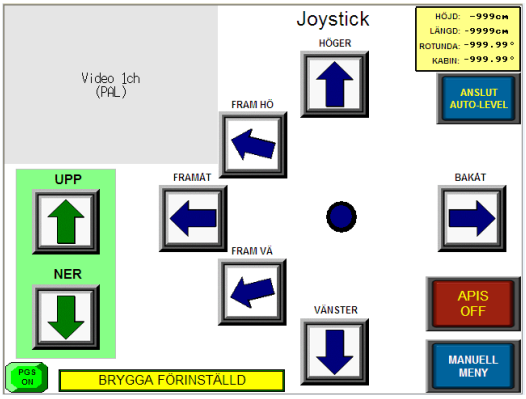
9.

Anslut bryggan genom att använda joystick eller pekskärm. På pekskärmen finns två ytterligare riktningar; Fram Hö(ger) och Fram Vä(nster).

Se till att korrigera höjd och sidled mer än cirka 20 cm från flygplanet, annars visas en varning i bryggans pekskärm och bryggan måste backas en bit. Lägg bryggans golv ca 10 cm under flygplanets dörr, för att skapa ett naturligt trappsteg och därmed undvika att passagerare kommer åt bumper.

När bryggan ansluts mot flygplanet känner sensorer av om anslutningen är rak, annars backar bryggan automatiskt och korrigerar med en vridning för en rak anslutning. När kabinvridningen är klar går autolevel och sufflett ut.

I joystick-menyn kan även knappen Anslut autolevel användas för att manuellt ansluta autolevel. Då måste även suffletten köras ut manuellt.



10.
Ta bort säkerhetskedjan, häng upp på avsedd krok och knacka på flygplansdörren.

11.
Låt flygplansdörren öppnas och lägg omgående safetyshoe under flygplansdörrens lägsta del.

När flygplansdörren är öppen måste safetyshoe ALLTID ligga på plats under lägsta delen, för att minimera risken för flygplansskador.

12.
Kontrollera att autolevel ligger an mot flygplanskroppen på ett korrekt sätt.

13.
Se till att passagerarna går rätt i flödet och kommer in i terminalen på rätt våning.

7.3 Avgång

1.
Kontrollera att bryggans arbetsområde är fritt från hinder.

2.
- Om PGS inte är aktivt, starta genom att dra badge i kortläsaren och ange personlig kod.
- Om PGS är aktivt, tryck på Logga in i bryggans pekskärm, ange Pir F-koden och Enter.

3.
Låt kabinpersonalen stänga flygplansdörren.

4.
Placera sedan safetyshoe i dess hållare.
När flygplansdörren är öppen måste safetyshoe ALLTID ligga på plats under lägsta delen, för att minimera risken för flygplansskador.

5.
Sätt säkerhetskedjan i dess hållare, suffletten går då in automatiskt.

6.
Tryck på knappen Auto-åter eller Från flygplan i pekskärmen. Autolevel åker in samtidigt som bryggan frigörs från flygplanet. När bryggan kommer till vänteläget (cirka 2 meter från flygplanet) stannar bryggan och på displayen uppmanar operatören att vänta tills flygplanet lämnat gaten. Om en ny anslutning behövs från vänteläget lutas joysticken mot flygplanet och anslut antingen med joystick eller med pilarna som träder fram i displayen. Kabinen gör inga vridningar denna gång.

7.
När flygplanet lämnat platsen, tryck på knappen Auto-åter på panelen eller Till auto-åter meny och sedan Till parkeringsposition i pekskärmen för att köra bryggan till korrekt parkeringsposition.

Titta alltid i kameravyn när bryggan manövreras och var beredd att trycka på nödstopp.

8.
Kontrollera att passagerarflödet är stängt via PGS-skärmen.
Vikporten ska stängas automatiskt och utloggning ske när bryggan nått parkeringsposition, kontrollera att den stannar nere.

8. Larmhantering

När ett larm aktiverats i bryggan hörs en ljudsignal och knappen Aktiva alarm blinkar i displayen. Tryck på knappen för att se vad larmet gäller, då visas Alarm menyn och en gul textremsa visar det aktuella larmet.

Kvittera larmet genom knappen Alarm kvittering kvitterar alla alarm.
När larmet är kvitterat, använd knappen Föregående meny för att fortsätta med manövreringen.

Om larmet inte kan kvitteras eller är återkommande måste felanmälas göras,
se *kapitel 1. Felanmälan & Telefonnummer.*

Om bryggan är ansluten och ett larm inte går att kvittera, måste bryggan snarast frigöras från flygplanet och felanmälas.

Kvittera larm i anslutet läge
Det går även att kvittera larm i anslutet läge. Tryck då på Aktiva alarm och när rutan ”input password” dyker upp anges Pir F-koden + Enter. Tryck slutligen OK och Alarm menyn ovan blir synlig. Där kan larmet kvitteras. Om inte, gör en felanmälan enligt *kapitel 1. Felanmälan & Telefonnummer.*

Nödstopp
Återställs genom att vrida den aktiverade nödtoppsknappen tills den släpps upp och sedan trycka på Reset nödstopp som kommer fram i displayen.

Bumperlarm, Autolevel-larm, Safetyshoe-larm
Om funktionen har blivit påverkad dess maximala antal gånger/nivå på samma anslutning kopplas funktionen bort.
Måste då återställas genom ny anslutning, där det skapas ett nytt säkerhetsspann. Skall samtidigt felanmälas enligt *kapitel 1. Felanmälan & Telefonnummer.*

Portfel
I händelse av portfel kan porten ändå öppnas; frikoppla genom att dra i grön boll och dra upp porten manuellt med handtaget i portens nedre kant. Lås porten uppe genom att dra i den röda bollen. Gör en felanmälan enligt *kapitel 1. Felanmälan & Telefonnummer.*

Lathund bryggkörning Pir F

Ankomst

1. Kontrollera att:
   - Uppställningsplatsen är helt fri.
   - FOD-kontroll gjorts.
   - Bryggans rörelseområde är fritt från hinder.
2. Aktivera manöverpanel via kortläsare med behörig badge.
3. Öppna korrekt PGS-flöde och kontrollera på skärmen och i brygghuset att rätt flöde är öppnat.
4. Aktivera dockningssystemet genom att välja flygplanstyp, kontrollera att displayen till piloten visar rätt.
5. Om tid finns, förinställ bryggan innan flygplanet taxar in. Kör upp porten och stanna bryggan senast när planet svänger in på intaxningslinjen.
6. Invänta flygplanets intaxning från bryggan. Ett aktiverat A-VDGS innebär att bryggoperatören är skyldig att bevaka hinderfriheten för det intaxande flygplanet.
   Var uppmärksam och beredd vid nödstopp under hela intaxningen.

7. När A-VDGS visar STOP OK och planet är klossat kan bryggan anslutas.
8. Kör ut bryggan med hjälp av joystick eller pekskärm mot flygplansdörren. Justera höjd ca 20 cm från flygplanet.
9. Anslut bryggan mot flygplanet och se till att autolevel och sufflett är ute.
10. Koppla bort säkerhetskedjan och knacka på flygplansdörren.
11. Placera ut safetyshoe under flygplansdörrens lägsta del så fort dörren är öppnad.
12. Kontrollera att passagerarna går rätt i flödet.

Avgång

1. Kontrollera att bryggans rörelseområde är fritt från hinder.
2. Aktivera manöverpanel via kortläsare med behörig badge och aktivera PGS-flöde.
3. Låt flygplansdörren stängas.
4. Placera sedan safetyshoe i sin hållare.
5. Sätt fast säkerhetskedjan, suffletten går då in automatiskt.
6. Tryck på Från flygplan i pekskärmen eller Auto-åter på panelen. Autolevel går då in och bryggan backas till vänteläge.
7. När flygplanet har lämnat platsen; tryck på Till parkeringsposition i pekskärmen eller Auto-åter på panelen för att köra bryggan till korrekt parkeringsposition.
8. Stäng av PGS-flödet och se till att porten är stängd.

Vid felanmälan ring Swedavia Felanmälan
snabb 039 6600 , telefon 010-109 66 00.

Vid stora fel, meddela även RT Nord
snabb 039 1050 (1000), telefon 010-109 10 50.