Swedavias utbildningsmaterial

Turnaround-processen

Stockholm Arlanda Airport

Terminal 2

Swedavia Airports

Sammansatt av
Jenny Medén
Tobias Henriksson

Reviderad av
Kjell Högberg

Remissgrupp
Magnus Henriksson
Örjan Ahström

Dokument-ID: SWED-1653361776-64
Version: 8.0
Datum: 2026-08-03

Innehållsförteckning

Inledning 4

1. Felanmälan & telefonnummer 5

2. Grunder 6

3. Teknisk beskrivning 7

4. Manöverpanel 9

5. Passagerarflöde/PGS 12
   - 5.1 Schengen ankomst 13
   - 5.2 Non-Schengen ankomst 13
   - 5.3 Kortstopp 14
   - 5.4 Aft-flöde 14
   - 5.5 Pre-boarding gate 62 14

6. Dockningshjälpmedel 16

7. Manövrering 19
   - 7.1 Ankomst 19
   - 7.2 Avgång 22

8. Chute för handbagage 23

9. Larmhantering 25

Lathund bryggkörning Terminal 2 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 flygplanet.

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 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 direkt 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.

Bryggorna 62-67 är tillverkade av FMT och brygga 68 är tillverkad av FP-TEK, vilket gör att bryggorna skiljer sig något från varandra. Olikheterna lyfts fram i materialet.

Autolevel *Säkerhetskedja* *Bumper*

Nära-flygplan givare *Lös landgång* *Sufflett*

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.

Autolevel brygga 62–67

Autolevel brygga 68

Nära flygplan – givare

Givaren är en ultraljudsgivare som sitter nedanför autolevel. Den känner av när bryggan är nära flygplan och sänker bryggans hastighet till låg fart.

Säkerhetskedja

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.

Lös Landgång

Landgång

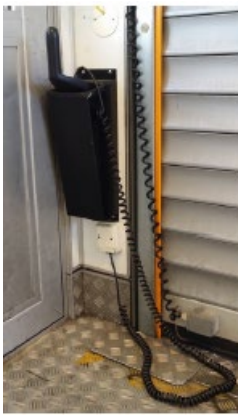
Alla bryggorna har lösa landgångar. Se skillnad i hantering i *kapitel 7. Manövrering.*

Bumper

Bumper är en klämskyddslist som sitter både på det fasta och de rörliga golven. Om bumper kommer i kontakt med flygplanet stannar bryggan.

Sufflett

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



Safetyshoe i hållare

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.

Rörligt golv

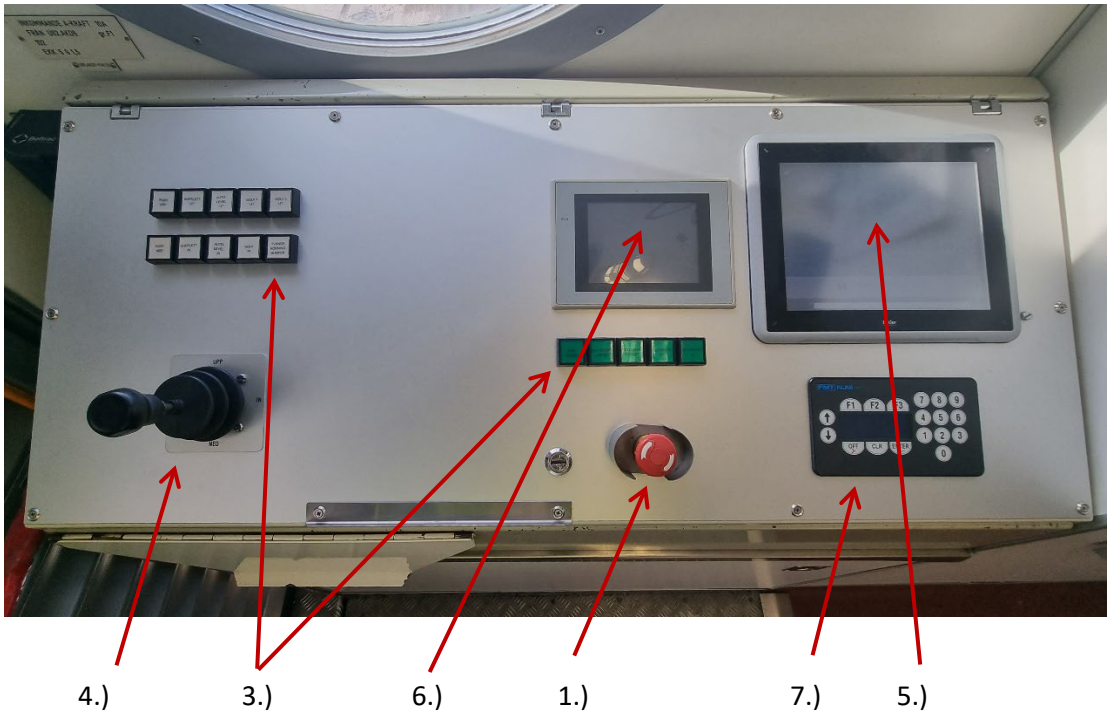
Det rörliga golvet består av två delar (golv 1 och golv 2) som används för att täta till öppningen mellan flygplanets främre del och bryggans golv.

Rullport

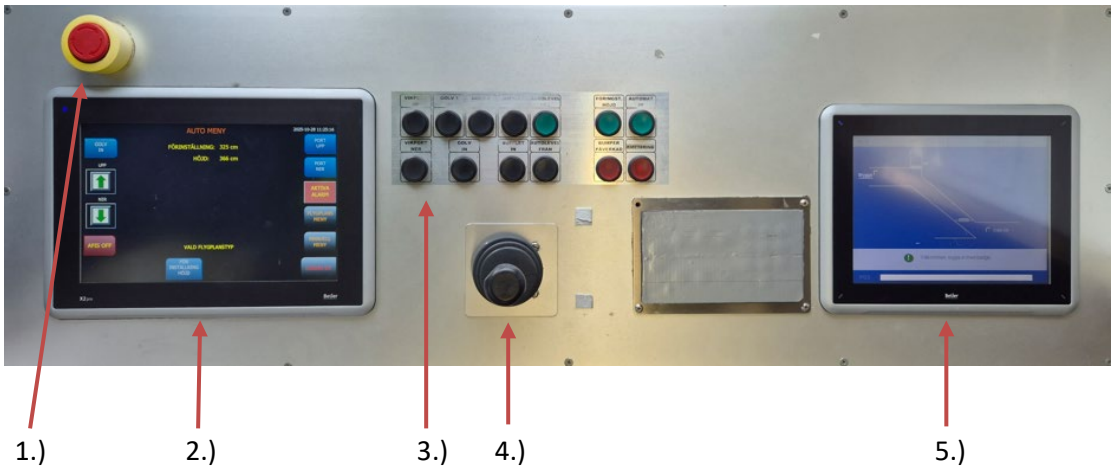
Rullporten skyddar mot fukt och kyla, därför ska porten alltid vara nere när bryggan lämnas och inget flygplan är anslutet. Portens nedre kant har en klämskyddslist som gör att porten går upp om något kommer i kläm, säkerställ att den stannar i stängt läge innan bryggan lämnas.

4. Manöverpanel

Brygga 62-67



Brygga 68

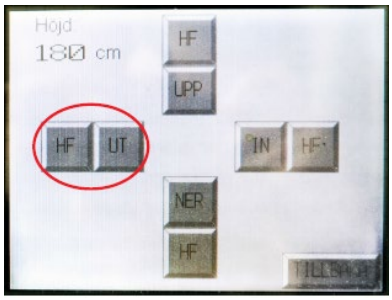


1.) Nödstopp
2.) Brygga 68, pekskärm med AVDGS
3.) Knappsats
4.) Joystick
5.) PGS-skärm
6.) Bryggans pekskärm
7.) AVDGS-skärm

1.) Joystick används för att köra bryggan manuellt. Den har så kallat dödmansgrepp, vilket innebär att om spaken släpps upp stannar bryggan. För att manövrera 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.

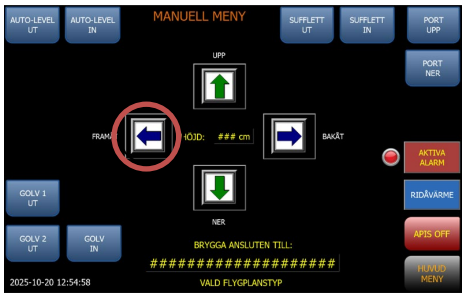
Joystickens funktion finns även i bryggans pekskärm, se bilder nedan.

Brygga 62-67



För att aktivera hög fart måste HF användas samtidigt som riktning.
Exempel på bilden HF+UT.

Brygga 68

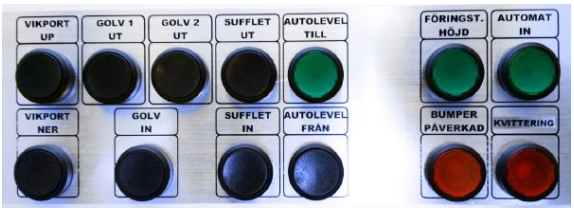


För att aktivera, tryck på önskad riktning med kommandoknappen.
Exempel på bilden FRAMÅT.

2.) Knappsats
Knapparna skiljer sig åt i utformning och placering, men funktionerna är detsamma.
Förinst /Förinst-höjd: Förinställning av bryggan.
Automatik ut(62-67): Anslutning av brygga.
Automatik In / Automat in: Kör bryggan till parkeringsposition.
Kvittering: Kvitterar larm.
Tvångskörning bumper / bumper påverkad: se *kap 9. Larmhantering.*
Ridåvärme (62-67): Start och stopp av ridåvärme.
Övriga funktioner beskrivs i *kapitel 7. Manövrering.*

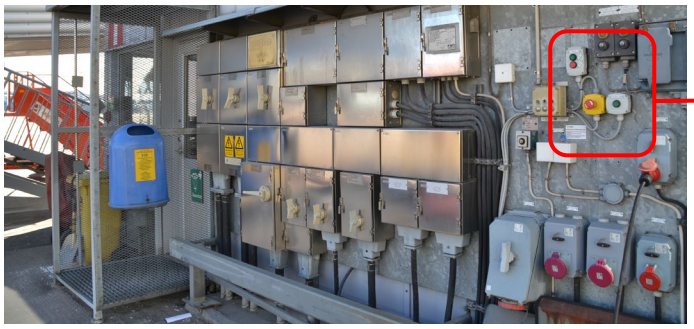
Brygga 62-67

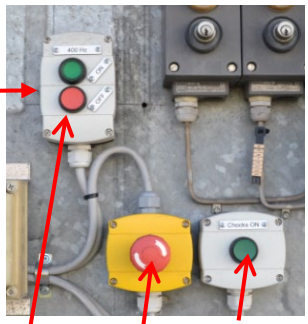
Brygga 68



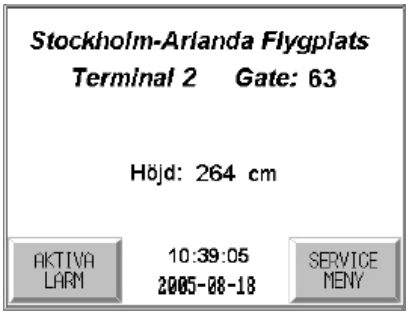
3.) Nödstopp. Nödstopp finns både på manöverpanelen och på gatehuset på rampen (se bilder nedan).
Vid minsta risk för person- eller materialskador skall nödstopp omedelbart aktiveras. Bryggan stannar då och A-VDGS visar **STOP/ESTP**. För att fortsätta med manövreringen; återställ den nödstoppsknappen som aktiverats och tryck Kvittering.

Nödstopp på manöverpanelen

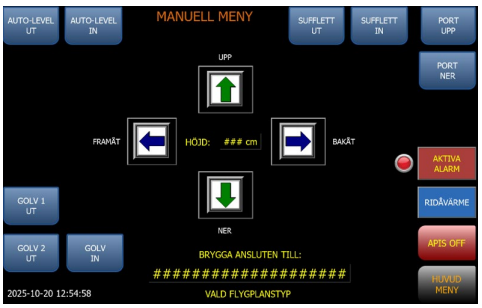




4.) Bryggans pekskärm.
Pekskärmen på 62-67 har skärmsläckare som aktiveras med en kort tryckning.



Brygga 62-67
-Visar larminformation
-Kan användas istället för joystick
-Förinställning av bryggan
-Auto-åter funktion
-Larmkvittering



Brygga 68
-Visar larminformation
-Kan användas istället för joystick
-Förinställning av bryggan
-Auto-åter funktion
-Larmkvittering

5.) AVDGS-panel. Se *kapitel 6. Dockningshjälpmedel.*

6.) PGS-skärm. Se *kapitel 5. Passagerarflöde/ PGS.*

5. Passagerarflöde/PGS

Styrande dokument finns i Airport Regulations,
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, rätt skyltar lyser, 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. Lägg badge mot kortläsaren.

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 rätt flight.

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

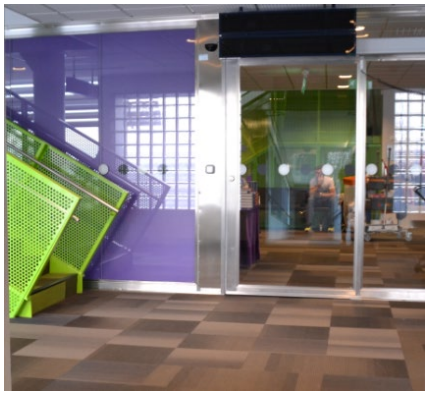
5. Kontrollera att flödet är korrekt (Schengen eller Non-Schengen) och att dörrarna i passagerarflödet öppnas rätt innan passagerarna släpps på.

5.1 Schengen ankomst

Vid en Schengen ankomst skall passagerarna rakt in till plan 3 i terminalen. Kontrollera att dörren till plan 3 öppnas.

5.2 Non-Schengen ankomst

Vid en Non-Schengen ankomst skall alla passagerare upp till plan 4. Kontrollera att Schengen-dörren som leder till plan 3 är stängd.



5.3 Kortstoppsflöde

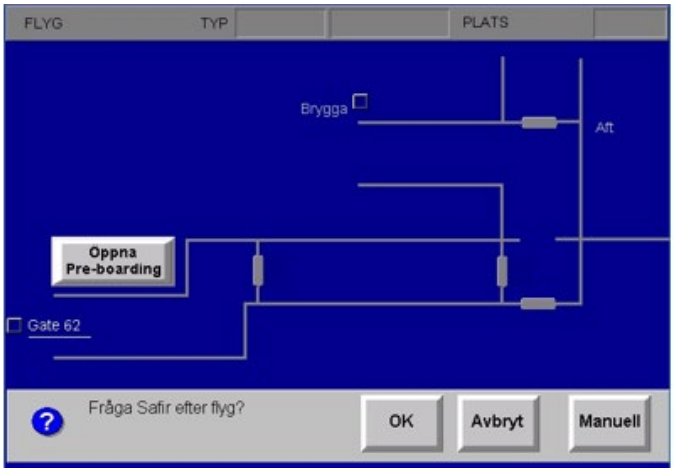
Ett kortstoppsflöde används när flygplanet inte kan brygganslutas och passagerarna istället behöver gå via mobil trappa, plattan och in till terminalen.

5.4 Aft-flöde.

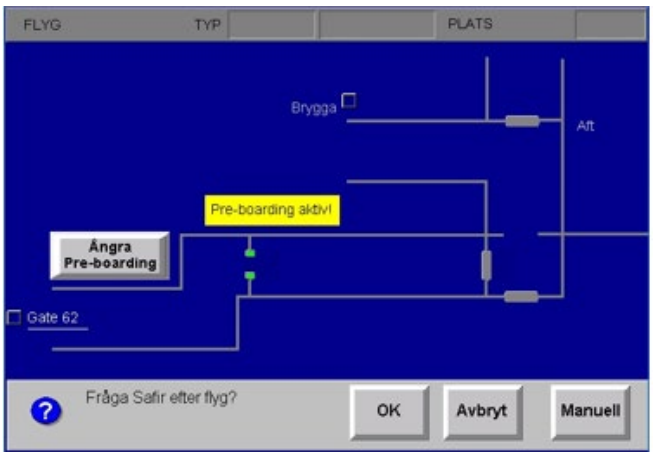
Liknar ett kortstoppsflöde men även nu kan passagerare gå både från främre och bakre flygplansdörren. Passagerarna ska gå från baktrappa ute på plattan och ansluta till ordinarie flöde. Aft-dörren är alltid aktiv för ankomst.

5.5 Pre-boarding gate 62

I gate 62 finns möjlighet att öppna ett pre-boardingflöde för att underlätta turnaround-processen.

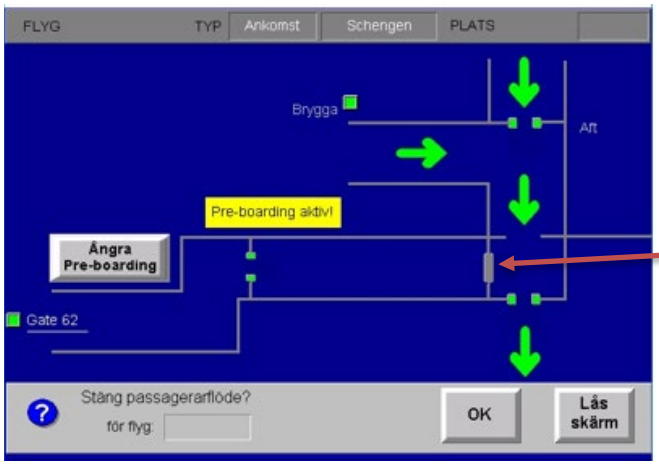


Lägg badge på kortläsaren i boardingdisken.
Tryck på *Öppna pre-boarding.*
Tryck igen när knappen ändrats till *Bekräfta.*



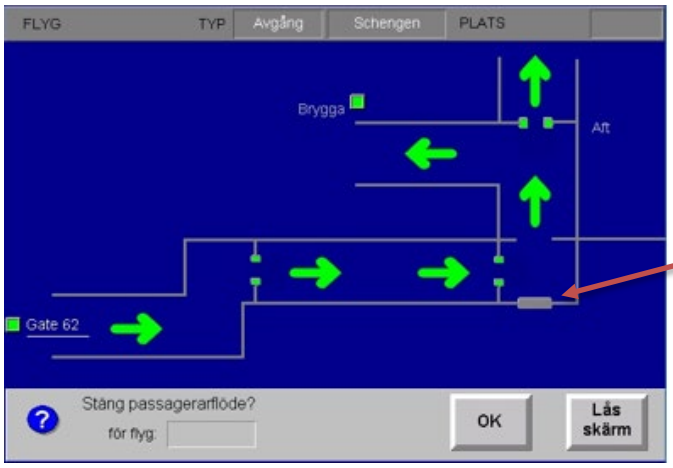
Pre-boarding är nu aktivt.

Stoppa flödet genom att trycka på *Ångra pre-boarding.*
Tryck igen när knappen ändrats till *Bekräfta.*



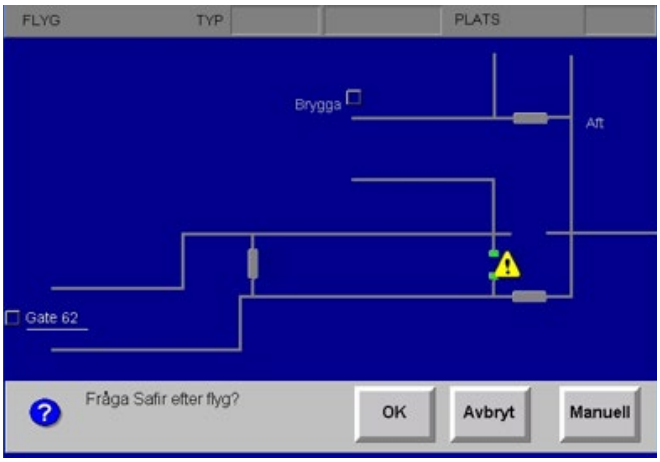
Vyn visar ett öppet ankomstflöde och ett aktiverat pre-boaringflöde samtidigt.

Dörr 3:1 måste vara stängd för att kunna aktivera flödet.



Vyn visar ett pre-boardingflöde som ersatts med ett avgångsflöde.

Dörr 3:3 måste vara stängd för att kunna aktivera flödet.



Om dörr 3:1 är öppen kan inte ett pre-boardingflöde öppnas och knappen visas ej.

Denna dörr måste även vara stängd för att kunna aktivera ett ankomstflöde.

6. Dockningshjälpmedel Brygga 62-67

Dockningshjälpmedel hjälper piloten att ta sig till rätt stopposition.

AVDGS står för Advanced Visual Docking Guidance System.

Ett PGS-flöde måste aktiveras innan dockningshjälpmedel startas.

Vid normalt förfarande ska systemet ta emot information om vilken flygplanstyp som är planerad till den aktuella bryggan.
Tryck på F1 för att se förvald flygplanstyp. Om den stämmer, bekräfta med Enter.

Kontrollera att pilotens display visar rätt information.

Om fel flygplanstyp visas, tryck på Off. Använd F1 för att se en lista på de vanligaste flygplanstyperna. Bläddra med pilarna på vänster sida och bekräfta med Enter.

Finns inte rätt flygplanstyp där, tryck F2 och välj tillverkare, flygplanstyp och version. Bekräfta varje val med Enter. **Det är operatörens ansvar att se till att rätt flygplanstyp och version väljs.**

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

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

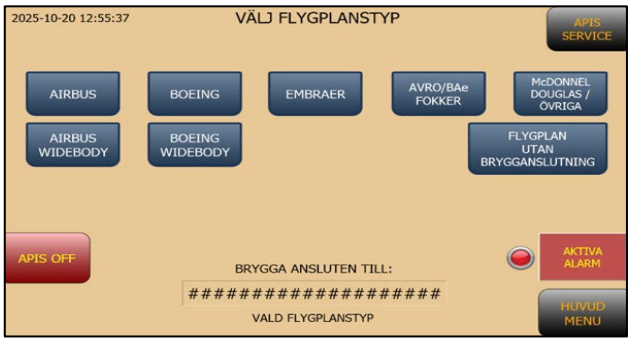
Stopposition: AVDGS stannar flygplanet på en stopposition för att anslutning av passagerarbrygga ska bli så bra som möjligt, och stoppositionen överensstämmer inte alltid med det målade stoppstrecket som används vid invinkning och bogsering.

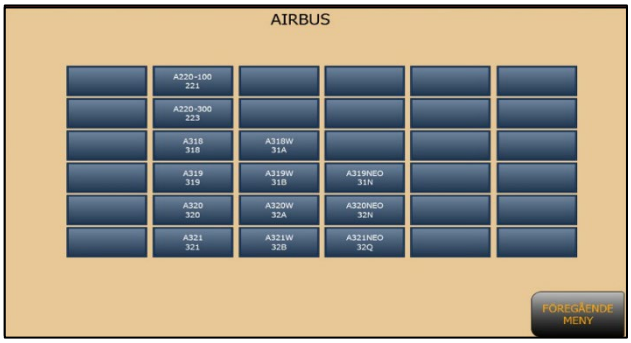
Svart nos: Var extra observant med flygplan med svart nos, AVDGS har ibland svårt att identifiera flygplanet då. Var beredd med nödstopp och att eventuellt beställa invinkare via RT.

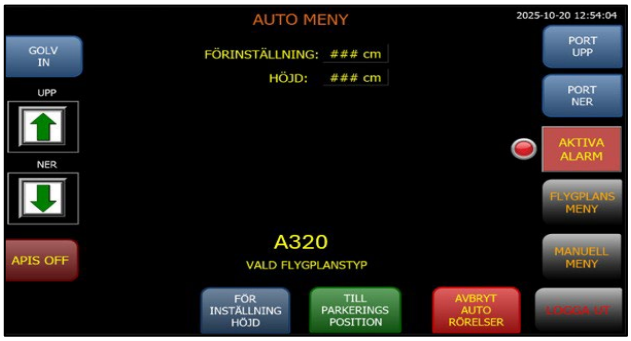
6. Dockningshjälpmedel Brygga 68

Dockningshjälpmedel hjälper piloten att ta sig till rätt stopposition.

AVDGS står för Advanced Visual Docking Guidance System.







Ett PGS-flöde måste aktiveras innan dockningshjälpmedel startas.

Systemet tar inte emot vilken flygplanstyp som är planerad till den aktuella bryggan, utan får väljas manuellt i VÄLJ FLYGPLANSTYP.

Kontrollera att pilotens display visar rätt Information.

Om fel flygplanstyp visas, tryck på APIS OFF sedan på FLYGPLANS MENY för att slutligen åter välja flygplanstyp i VÄLJ FLYGPLANSTYP

Invänta flygplanets intaxning från bryggan. Ett aktiverat AVDGS innebär att bryggoperatören är skyldig att bevaka hindersfriheten för det intaxande flygplanet. **Var uppmärksam och beredd vid nödstopp under hela intaxningen.**

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

Stopposition: AVDGS stannar flygplanet på en stopposition för att att anslutning av passagerarbrygga ska bli så bra som som möjligt, stoppositionen överensstämmer inte alltid med det målade stoppstrecket som används vid invinkning och bogsering.

Svart nos: Var extra observant med flygplan med svart nos, AVDGS 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 stopposition genom att visa avstånd till stoppositionen samt hur flygplanet förhåller sig till intaxningslinjen.

STOP: Visas när systemet inte är aktiverat.

WAIT ex **767-300:** 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

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

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. Starta om systemet med rätt flygplanstyp så återupptas dockningen.

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.*

7. Manövrering

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

7.1 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.

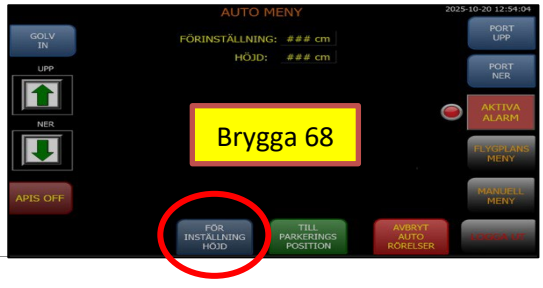
2.
Öppna PGS-flödet genom att lägga badge på kortläsaren.
(Brygga 62-67) Frågan ”Fråga databas efter flyg?” visas i skärmen, bekräfta genom att trycka OK. En eller flera flighter som är allokerade till bryggan visas, bekräfta genom att trycka på rätt flight. Välj här om aft-flöde ska användas. Bekräfta att flödet ska öppnas genom att trycka OK.
(Brygga 68) Öppna PGS-flödet genom att lägga badge på kortläsaren. Logga i med bryggkod i pekskärm, VÄLJ FLYGPLANSTYP och sadan typkod.

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

3.
Kontrollera på skärmen att flödet är rätt öppnat.
Kontrollera att rätt skyltar lyser och rätt dörrar öppnas. Se bilder i *kapitel 5. Passagerarflöde/PGS*.

4.
Aktivera AVDGS genom att bekräfta den valda flygplanstypen eller välja manuellt. Se *kapitel 6. Dockningshjälpmedel.*
Kontrollera att pilotens display visar rätt information.

5.
Förinställ bryggans höjd med knappen Förinst/Förinst-höjd på manöverpanelen.
Bryggan kan även använda pekskärmen, håll in knappen Förinställning/Förinställning höjd i två sekunder så justeras bryggans höjd efter den valda flygplanstypen.



6.
Kör upp rullporten senast då flygplanet befinner sig på intaxningslinjen. Detta för att kunna övervaka intaxningen bättre och skapa visuell kontakt med piloterna.
Tryck på knappen Port upp/Vikport upp.

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, kontrollera att flygplanet har stannat korrekt med goda marginaler både för öppnad flygplansdörr och utkörd autolevel.

Om flygplanet har stannat för långt före sin stopposition, då STOP aldrig kommit upp på pilotens display, måste det dras fram till rätt position. Stopposition hittas i ***AR Bilagor Del 5, Kapitel 14/15 - Plan för uppställningsplatser ARN.***

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.***

Om flygplanet har kommit in snett eller hamnat på höger sida av intaxningslinjen kanske autolevel inte når flygplanskroppen, flygplanet behöver då pushas ut och dras in rakt.

8.
Vänta tills klossarna är satta och påbörja sedan anslutning mot flygplanet. Använd joysticken eller pekskärmen för att ansluta bryggan till flygplanet.

Vid behov, justera bryggans höjd på ett säkert avstånd från flygplanet.

9.
Alla bryggor på Terminal 2 förutom 68 har lösa landgångar. Anslut bryggan helt innan flygplansdörren öppnas.

10.
Kör bryggan närmare flygplanet, stanna cirka 1 cm från och kör ut golv 1 och sedan golv 2 så att glipan blir så liten som möjligt. Lägg bryggans golv ca 10 cm under flygplanets dörr, för att skapa ett naturligt trappsteg och därmed undvika att passagerare kommer åt bumper.

Var alltid uppmärksam på att inga utstickande delar på flygplanet, som pitotrör och vinkelgivare riskerar att skadas av golvet eller suffletten.

Ta bort säkerhetskedjan, häng upp på avsedd krok.

11.
Knacka på flygplansdörren när bryggan är färdigansluten.

Låt flygplansdörren öppnas och säkerställ att att den inte tar i någon del av bryggan. Lägg sedan 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. Om inte; använd knappen Autolevel ut/till för manuell aktivering.

13.
Om operatören anser att mellanrummet mellan brygga och flygplan är stort, kan landgång användas. Säkerställ alltid att landgången ligger stadigt.

14.
Fäll ut suffletten med knappen Sufflett ut om den inte anslutits automatiskt.

15.
Ställ fram den gula skylten som uppmärksammar resenärer att observera avståndet mellan flygplan och brygga ”Tänk på avståndet/Mind the gap”.

16.
Se till att passagerarna går rätt i flödet och kommer in i terminalen på rätt våning.

7.2 Avgång

1.
Kontrollera att bryggans arbetsområde är fritt från hinder.

2.
Lägg badge mot kortläsaren för att starta bryggan och aktivera PGS-flöde.

3.
Placera den gula skylten med texten ”Tänk på avståndet/Mind the gap” på avsedd plats.
Om landgång används, placera den på avsedd plats och säkerställ att den hakas fast i väggfästet.

4.
Låt kabinpersonalen stänga flygplansdörren.

5.
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.

6.
Sätt tillbaka säkerhetskedjan och kör tillbaka bryggan manuellt med joystick eller med Auto-återsekvensen. Antingen genom att trycka Auto-åter (på joystick-menyn) på pekskärmen, eller med knappen In/TILL PARKERINGSPOSITION på manöverpanelen, håll i 2 sekunder till en ljudsignal låter. Suffletten, golven och autolevel körs in automatiskt och bryggan går till parkeringsläge.

För att avbryta Autoåter-sekvensen, för joysticken till läge Ut.

7.
Kontrollera att passagerarflödet är stängt via PGS-skärmen.
Stäng rullporten när flygplanet påbörjat pushback och kontrollera att den stannar nere. Stäng av ridåvärmen.

8. Chute för handbagage

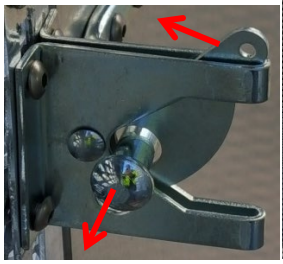
För att underlätta hantering av handbagage så finns chute monterad på bryggorna.
Chuten får endast användas av personal från marktjänstbolag i samband med avgång.
Den tillhörande handbagagevagnen skall stå i avsedd ruta.

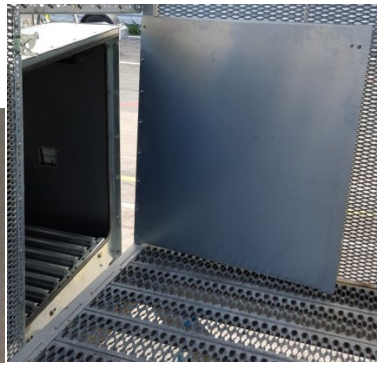
På brygga 62-67 sitter chuten fast i servicetrappan.
Före ankomst och avgång måste bryggoperatören kontrollera att det är hinderfritt även i chutens rörelseområde, eftersom chuten rör sig på plattan ihop med servicetrappan.
På brygga 68 sitter chuten istället bredvid Aft-trappan.

1. Öppna luckan till chuten först när handbagage skall skickas ner.

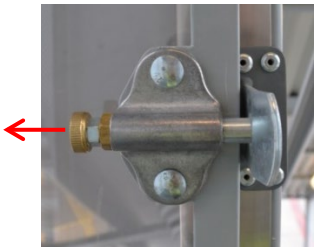
2. När allt handbagage är nerskickat, stäng luckan direkt. Luckan får aldrig lämnas öppen.

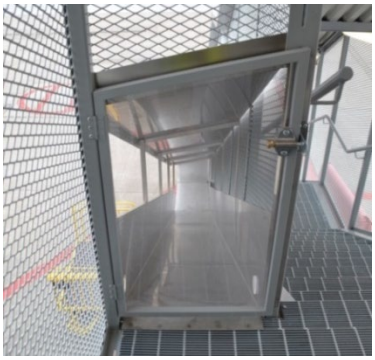
Brygga 62-67





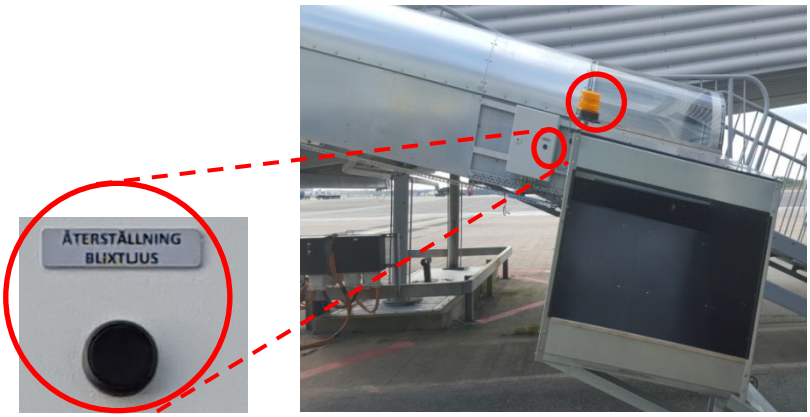
Brygga 68



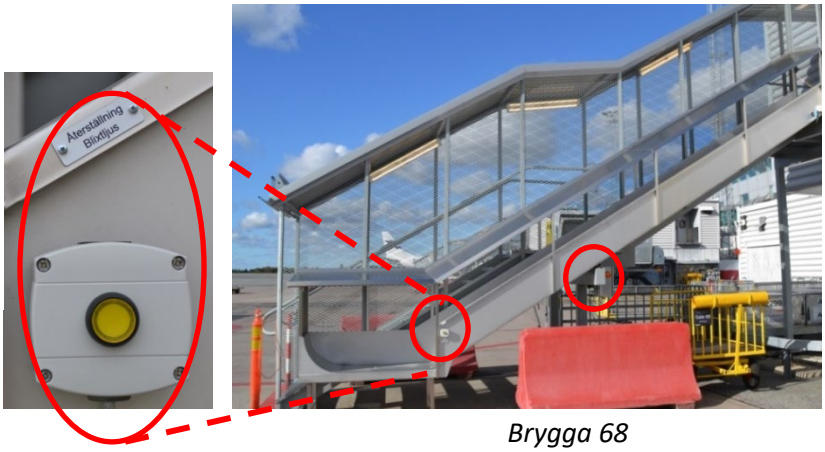


3. Blixtljuset på chuten blinkar när bagage åker ner i rännan, för att tala om för lastningen att det finns bagage att hämta.

4. Lastningen skall kvittera mottaget bagage med knappen *Återställning blixtljus.*



Brygga 62-67



Brygga 68

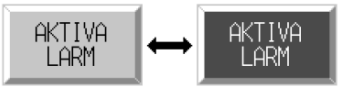
Det är viktigt att blixtljuset släcks efter att allt bagage är omhändertaget.
I mörker kan ljuset störa både piloter och övrig trafik.

Brygga 62-67
Om blixtljuset fortsätter att blinka trots återställning, kan bagage ha fastnat i rännan.

Öppna serviceluckan som finns på höger sida om chuten, fäst luckan upp mot magneten.
Använd sedan bagagekroken som finns vid rampkuren för att få loss bagaget.

9. Larmhantering

Brygga 62-67



När bryggan larmar hörs en ljudsignal och textrutan Aktiva larm börjar blinka i pekskärmen.

Larmen visas löpande på ett gult fält och kvitteras med knappen Kvittera alla fel.

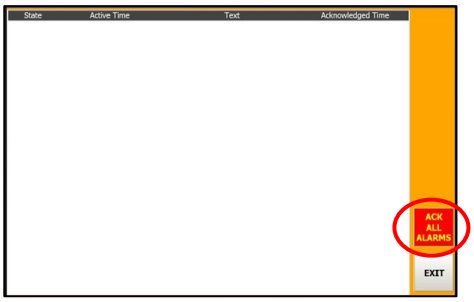
Larm kan även kvitteras på operatörspanelen med knappen Kvittering/Lamptest. Knappen blinkar vid larm, om knappen lyser med fast sken går det inte att kvittera larmet.

Brygga 68

Här visas larmorsak i pekskärmen, som exempel här med APIS (komunikationsfel).

Larmen kvitteras genom att först tycka på AKTIVA ALARM för att Komma till alarm menyn. I denna meny kan samtliga larm kvitteras med knappen ACK ALL ALARMS.
Aktiva Alarm visas mot röd bakgrund.
Kvitterade Alarm som kvarstår efter kvittering visas mot gul bakrund.

Larmhistorik kan visas på brygga 68. Tryck på höger sida i pek-Skärmen på knappen AKTIVA ALARM larmhistoriken kan läsas i alarmmenyn.



Larm kan även kvitteras i manöverpanelen med knappen kvittering

De larm som inte går att kvittera måste felanmälas.
Se kapitel 1. Felanmälan & telefonnummer.

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

Nödstopp
Återställs genom att vrida den aktiverade nödtoppsknappen tills den släpps upp och sedan trycka på Kvittering på manöverpanelen.

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

Bumperfel
Skulle bumperfel uppstå vid anslutning kan ändå bryggan köras fram till flygplanet med knappen Tvångskörning bumper (62-67) eller Bumper påverkad (68), samtidigt som joystick lutas Ut. Bryggan går då endast i låg fart och i anslutet läge måste operatören bevaka hela avstigningen, sedan köra tillbaka bryggan i parkeringsposition och felanmäla.

Lathund bryggkörning Terminal 2

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 och välj flygplanstyp, kontrollera att displayen till piloten visar rätt. Om displayen visar BR IN, kör in bryggan.
5. Förinställ bryggan. Kör upp rullporten senast när flygplanet 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 flygplanet är klossat kan bryggan anslutas.
8. Kör ut bryggan med hjälp av joystick eller pekskärm mot flygplansdörren. Justera höjd ca 20 cm från flygplanet.
   Kör bryggan fram till flygplanet och kör sedan ut de rörliga golven. Koppla bort säkerhetskedjan och knacka på flygplansdörren. Lägg ner den lösa landgången.
9. Placera ut safetyshoe under flygplansdörrens lägsta del så fort dörren öppnas.
10. Kör ut autolevel (om den inte är ute) med knappen AUTO-LEVEL UT / AUTO-LEVEL TILL. Kontrollera att autolevel kommer i kontakt med flygplanskroppen.
11. Kör ut suffletten.
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.
   Tag bort den lösa landgången. Låt flygplansdörren stängas och sätt fast säkerhetskedjan.
3. Placera sedan safetyshoe i sin hållare.
4. Kör tillbaka bryggan med joystick, Autoåter i pekskärmen eller genom knappen Automatik in/Automat in.
5. Stäng port och kontrollera att den stannar nere när flygplanet påbörjat pushback. Stäng av värmen. Kontrollera att PGS-flödet är stängt.

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

Vid stora fel meddela även RT Syd: snabb 039 1051 (1100), telefon 010-109 10 51.