



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 1(12)

Lokala föreskrifter vid flygplans uppställningsplats Bromma Stockholm Airport

Detta Airport Regulation gäller fr o m 2011-09-01

Innehållsförteckning:

1. Allmänt

- 1.1 Uppställningsplatser
- 1.2 Planering
- 1.3 Säsongspanering
- 1.4 Flygbolagens/Marktjänstbolags skyldigheter
- 1.5 Push-back/bogsering

2. Trafikalt

- 2.1 Uppställningsplats före ankomst
- 2.2 Rangering/teckengivning
- 2.3 Push-back/bogsering
- 2.4 Frigörande av uppställningsplats
- 2.5 Uppställningsplats efter avgång
- 2.6 Uppställning av GA-flyg

3. Safety

- 3.1 Säkerhetsavstånd
- 3.2 Markering av vingspetsar
- 3.3 FOD – Foreign Object Debris
- 3.4 Snöröjning/halkbekämpning på uppställningsplats
- 3.5 Undvikande av jetblast
- 3.6 Riskzoner kring luftfartyg

4. Security

5. Miljö

- 5.1 Användning av APU
- 5.2 Provkörning av flygplansmotorer
- 5.3 Avisning

6. Referens

7. Bilagor

- Bilaga 1: Plats 2-18
- Bilaga 2: Plats 19-20
- Bilaga 3: Uppställningsplats 1-4



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 2(12)

I. Allmänt

I detta kapitel av Airport Regulations presenteras de lokala föreskrifter som gäller vid flygplans uppställningsplats. Föreskrifterna är baserade på de regler som finns i TSFS-AGA/GEN med tillägg och anpassningar till Bromma Stockholm Airports förhållanden.

Alla flygplansrörelser, dvs. taxning och bogsering regleras genom anvisningar i AIP/NOTAM och genom instruktioner och givet färdtillstånd från flygtrafikledningen (TWR). Detta gäller även förflyttningar till, eller från devieringsyta, motorkörningsplats eller annan yta ämnad för ändamålet.

Taxning av flygplan till och från remoteparkering, är *ej* tillåten.

1.1 Uppställningsplatser

Information om platsernas benämning och storlek framgår av detta AR (se bilagor) och utgör underlag för planering av flygplans uppställning samt vid tilldelning av uppställningsplats. Begränsningar för en uppställningsplats är beroende på hur intilliggande platser disponeras. Begränsningen framgår i anmärkningar för uppställningsplatsen.

1.2 Planering

Swedavia, Bromma Stockholm Airport är huvudman för planering av flygplanens uppställning inom flygplatsen. Uppställningsplatserna disponeras och tilldelas via Traffic Operations Center (TOC). Vid tilldelning av flygplansparkering prioriteras de ankomster som har kortast markstopp innan avgång (turn around). Plats 2-13 kommer således att nyttjas för ovan nämnda ankomster. För att tilldelningen av flygplansparkering ska bli så effektiv som möjligt ska även hänsyn tas till passagerarflöden, antal passagerare, myndigheters verksamhet (tull) samt yttre förhållanden.

Flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation är skyldig att till TOC snarast anmäla varje förväntad försening, registreringsändring samt när flygplan bort bogseras. Vid utnyttjande av uppställningsplats t.ex. temporärt för underhåll, skall förfrågan först göras till TOC, som i sin tur skall godkänna detta.

För tilldelning av uppställningsplats upprättar TOC en säsongsplanering och en dagsplanering. En preliminär dagsplanering för nästkommande dygn vidarebefordras senast 14:00 lokal tid dygnet innan via SAFIR/FIDS.

1.3 Säsongsplanering

Säsongsplaneringen (Vinterprogrammet resp. sommarprogrammet) är en grundläggande plan av tilldelning av uppställningsplats under säsongen. När dagsplaneringen upprättas kan säsongsplaneringen ändras av TOC, exempelvis i händelse av:



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 3(12)

- Passagerarsiffran enligt punkt 1.4.4 som medför annan prioritering
- Avvikelse från tidtabell > 15 min
- Flygsäkerhets/luftfartsskyddsskäl
- Överhängande risk för ATC-förseining
- Ofullständigt lämnad information om flygning (exempelvis: saknade passagerarsiffror).

Säsongtrafiken kommuniceras mellan Swedavia och marktjänstbolag/flygbolag i ett särskilt informationsmöte inför respektive säsong. Sådant möte skall hållas i anslutning till respektive säsongstart. Säsongplaneringen skall distribueras till Marktjänstbolagen/Flygbolag innan detta möte.

1.4. Flygbolag och marktjänstbolagets skyldigheter

1.4.1 Alla förändringar som kan påverka parkeringstiden skall rapporteras till TOC. Samtliga förseiningar som överstiger 5 minuter skall meddelas omedelbart via ett estimated movement-meddelande till SITA-adress BMADCXH.

1.4.2 Instruktioner angående flygplansuppställning från TOC skall verkställas utan dröjsmål.

1.4.3 Flygbolag skall, genom dess marktjänstbolag, sända över all användbar information till TOC för att möjliggöra för denne att upprätta både säsongs- och dygnsplanering. Underlag för säsongsplanering (alla relevanta trafikprogram) skall vara TOC tillhanda senast 15 arbetsdagar före säsongstartdatum. Marktjänstbolag/flygbolag skall utse en namngiven funktion som ansvarar för att dess trafikprogram, ändringar och all användbar information kommer TOC tillhanda.

Information angående registrering eller förändring av registrering görs i SAFIR + meddelas via telefon för att säkerställa korrekt information.

1.4.4 Marktjänstbolag/flygbolag skall senast klockan 11.00 LT i SAFIR/fax meddela antalet bokade passagerare för avgångar under nästkommande dygn för att vara garanterade att dessa blir medräknade i dygnsplaneringen.

1.5 Push-back/bogsering

Push-back/bogseringsrutinerna i detta kapitel är redovisade i syfte att främja en välordnad trafik på stationsplattan. Platsen för avslutad push-back/bogsering är framtagen för att skapa bästa villkor med hänsyn till arbetsmiljö med avseende på jetblast. Procedurerna skall därför respekteras så långt det är möjligt med hänsyn tagen till flygsäkerheten.

AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 4(12)

2. Trafikalt

2.1 Uppställningsplats före ankomst

Uppställningsplats tilldelas av TOC. Information om tilldelad uppställningsplats ges via TWR till piloten och genom NDS/SAFIR till marktjänstorganisationerna. Före flygplans ankomst till uppställningsplatsen svarar flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation för att:

- uppställningsplatsen är fri från fordon och utrustning
- uppställningsplatsen är fri från Foreign Object Debris (FOD)

2.2 Rangering/teckengivning

Det åligger respektive flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation, med verksamhet på Bromma Stockholm Airport, att utföra teckengivning/manuell rangering på tilldelad plats för flygplan.

Vid teckengivning/manuell rangering svarar flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation för att:

- Teckengivning/manuell rangering endast utförs av utbildad behörig personal (TSFS 2010:145).
- Teckengivaren ska bära en fluorescerande väst, så att besättningen kan se att han eller hon är den som är ansvarig för teckengivningen (TSFS 2010:145).
- Dagsljusfluorescerande stavar, spadar eller handskar ska användas av all markpersonal vid teckengivning dagtid. Lysande stavar ska användas under mörker eller vid dålig sikt (TSFS 2010:145).
- Fordon eller personer inte vistas eller passerar mellan rangerare och flygplan under pågående rangering.
- Före påbörjandet av rangering kontrollera att uppställningsplatsen är fri från föremål eller utrustning som kan skada flygplanet.

2.3 Push-back/bogsering

I syfte att främja en välordnad trafik på stationsområdet skall push-back i samband med bogsering föregås av kontakt med TWR. TWR ansvarar dock inte för någon separation på stationsområdet mellan fordon och luftfartyg, detta regleras i Airport Regulation A-01-2007.

Reversering av flygplanets motorer som alternativ till push-back är inte tillåtet.

Om samtidig push-back/bogsering genomförs från två intilliggande uppställningsplatser och push-back/bogseringsledarna/piloterna sinsemellan inte på förhand överenskommit annat, har push-back/bogsering från lägst platsnummer i förekommande fall företräde.



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 5(12)

Vid push-back/bogsering i mörker eller vid dålig sikt, skall luftfartygets navigationsljus vara tända.

2.4 Frigörande av uppställningsplats

För att öka tillgängligheten på uppställningsplatser vid terminal, tillämpas vid behov push-back/bogsering till remoteplats, eller annan anvisad uppställningsplats, som tillåter ett längre uppehåll.

Tillämpning sker alltid med utgångspunkt från aktuell trafikbild. TOC fattar beslutet i dialog med marktjänstföretag/flygbolag. Vid uppkommen, eller beräknat kommande, platsbrist gäller generellt att flygplan med det längsta planerade markstoppet uppmanas att flytta först. Annan prioritering kan dock förekomma beroende av aktuell trafik bild och planerad beläggning.

Flygbolag eller av flygbolaget kontrakterat marktjänstorganisation ansvarar för genomförandet av push-back/bogsering.

2.5 Uppställningsplats efter avgång

Efter flygplanets avgång svarar flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation för att:

- uppställningsplatsen är fri från fordon och materiel
- uppställningsplatsen är fri från FOD
- kablar och slangar är ihoprullade och upphängda
- Klossar och koner är borttagna och förvarade på avsedd plats.

2.6 Uppställning av GA-flyg

Samtliga luftfartyg ej baserade på Bromma Stockholm Airport med vikt över 4 ton skall använda ramp EAST, Grafair Jet Center som uppställningsplats.

Undantag att använda Grafair Jet Center som uppställningsplats gäller endast:

1. Linjefart och seriecharter
2. Ad hoc-charter som genomförs av flygföretag som i huvudsak bedriver linjefart
3. Luftfartyg som tillhör företaget som är baserade på Bromma Stockholm Airport, se nedan.
4. GA-flygningar som anlänt till Bromma Stockholm Airport för tankning (under 5,7 ton) och/eller för underhåll av flygplanet.
5. Flygningar enligt Areal Work (Kustbevakningen, ambulansflyg mm)
6. Militära flygningar på civil färdplan (Polis, Tull, Mil. Transportflyg)

Samtliga Brommabaserade luftfartyg med vikt över 4 ton, skall vid ankomst/avgång parkera luftfartyget vid egen uppställningsyta, alternativt använda Grafair Jet Center som uppställningsplats.



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 6(12)

Med Brommabaserad verksamhet avses företag som har arrende-, licens- eller hyresavtal tecknat med Swedavia. Respektive Brommabaserat företag är tillåten att bedriva egen marktjänst ”self handling” enligt *Lag om marktjänster på flygplatser* (2000:150) eller andra flygrelaterade tjänster. Dock gäller detta enbart för den egna verksamheten med eget tillhörande luftfartyg.

Luftfartyg under 4 ton skall parkera inom eget arrenderat område alternativt anvisad plats av flygplatsen. För passagerare och besättningar gäller utpassering via grind angränsad till uppställningsplatsen, eller om så önskas transport till charterhallen.

3. Safety

3.1 Säkerhetsavstånd

Befälhavare ombord på luftfartyg ansvarar för att kollision mellan flygplan och fordon eller föremål inte uppstår. Flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation svarar för att säkerhetsavstånd upprätthålls på uppställningsplatsen samt att den är fri från lösa föremål både vid flygplanets ankomst och efter avgång. Om säkerhetsavstånd inte kan upprätthållas svarar marktjänstorganisationen för att göra flygbesättningen medvetna om detta, alternativt avbryta förfarandet. Säkerhetsområdet utgörs av området innanför den rödmålade säkerhetslinjen vid uppställningsplats.

Push-back/bogseringsledare svarar för att kollision med fordon eller föremål inte inträffar i samband med push-back/bogsering. När det finns risk för kollision, meddela befälhavaren för att avbryta förfarandet.

3.2 Markering av vingpetsar

På Bromma Stockholm Airport skall vid uppställning av flygplan, vingpetsarna markeras med koner. Syftet är att tydliggöra flygplanets utsträckning för att undvika kollision. Ansvaret för tillhandahållande, utplacering och borttagande av konerna vilar på berört flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation

Utplacering av konerna skall göras då flygplanet parkerats på uppställningsplatsen. Konerna skall placeras ca 0,5 meter ut från vingpetsen i vingens förlängning. Vid avgång skall koner och klossar tas bort samordnat. Konerna och klossarna skall förvaras på anvisad plats när de inte används.



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 7(12)

3.3 FOD – Foreign Object Debris

Alla som vistas inom flygplatsområdet ”airside” har ett ansvar och en skyldighet att omhänderta främmande föremål (FOD), som kan komma att orsaka skador på flygplan. Flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation ansvarar för att vid uppställningsplats genomföra kontroll av FOD före flygplans ankomst och efter avgång. I kontrollen innefattas även kontroll och bortförande av utrustning eller föremål som kan skada flygplan. Ansvaret innefattar också rapportering till ansvarig flygplatspersonal vid de tillfällen man inte själv omedelbart kan omhänderta föremålet.

3.4 Snöröjning/halkbekämpning på uppställningsplats

Normalt utförs snöröjning och halkbekämpning av Swedavia flygplatservice på flygplatsen enligt prioriterad procedur. Flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation ansvarar dock för att, före flygplans ankomst/avgång, kontrollera att passagerare/personal vid alla tillfällen kan röra sig på ett säkert sätt, samt att vid behov utföra halkbekämpande åtgärder, på t ex rampyta, trappor och passagerarpassager med de redskap som tillhandahållits. För koordinering av större halkbekämpande åtgärder skall ske mellan snöröjningsledare, TWR och TOC. Samråd skall ske med Airside Safety Duty Officer (ASDO).

3.5 Undvikande av jetblast

För att undvika jetblast på parkerade flygplan, utrustning och passagerare, gäller följande procedur;
Flygplan som under någon del av intaxning eller uttaxning har parkerade flygplan bakom sig skall inte använda högre effekt än tomgång (idle).

3.6 Riskzoner kring luftfartyg

Riskzonerna i närheten av ett luftfartyg gäller när flygplanets anti-kollisionsljus är tänt. Ljuset är tänt när flygplanets motorer är igång eller under uppstart. Riskzonernas utsträckning framgår av TSFS 2010:122 §16.

Vid in- och uttaxning svarar därför flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation för att samtidig ombordstigning (boarding) på intilliggande plats ej sker, där det finns risk att passagerare beträder riskzonen. Detta skall koordineras mellan startledare och boardingpersonal.

4 Security

Swedavia Bromma Säkerhetsavdelning, SB Säk - ansvarar i samråd med Arlandapolisen alt. aktuellt flygbolag, för eventuella säkerhetsarrangemang, för på ramperna uppställda flygplan.



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 8(12)

Samtliga flygplan med MTOW under 10 ton som flyger linjefart, skall separeras från övrig linjefart med luftfartyg över tio ton på plattan vid ankomst/avgång. Vid ankomst får ej passagerare från luftfartyg under 10 ton beblandas med övriga avresande/ankommande passagerare.

5 Miljö

5.1 Användning av APU

På flygplatsen är användningen av APU reglerad. Ur miljösynpunkt skall APU-användning minimeras. APU är dock att föredra framför start av motor.

APU får inte användas vid parkering vid andra tillfällen än då så krävs vid motor start eller för reglering av kabintemperatur. Därvid får APU startas tidigast 5 minuter före beräknad tid för push-back eller taxning.

5.2 Provkörning av flygplansmotorer

I anslutning till gällande föreskrifter beträffande provkörning av flygplansmotorer i samband med underhållsåtgärder, gäller följande:

All kontrollkörning av flygplansmotorer skall ske på motorkörningsplatsen belägen vid RUN-UP 30, om ej annat anges (se AIP ESSB AD 2).

5.3 Avisning

För avisning se Airport Regulations A-11-2009

6 Referens

Operativ chef, 070-891 68 23

Chef TOC, 070-891 68 95

Traffic Operations Center (TOC) 08-797 68 88

Flygsäkerhetskoordinator, 08-797 68 89

Flygtrafikledning (TWR), 08-797 68 61

Airport Safety Duty Officer (ASDO), 08-797 68 90

Miljöchef: 08-707 6116, 073-385 32 57

AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 9(12)

Bilaga 1

Uppställningsplatser - RAMP A och B

Övriga flygplan som kan ställa upp på platsen är markerade med ett X. Se Anm.																												
Plats nr:	Ordinarie plan	Global Express	E170/175	E190	<Mått>	E195	F100	F70	ATP	RJ100	EMB 145	Falcon 900	Jetstream 81	Dash 8	F50	ATR72	ATR42	SH380	S340	S2000	Do328	Beech 200	Challenger 600	Learjet	HS 125	Citation II	Jetstream 1	
2	ATP	X	XH	XH		XH	X	X	XY	X	X	X	X	X	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	ATP	XT	X	XM	3,3m	XM	X	X	XY	X	X	X		XT	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	ATP	X	X	XM	2,2m		X	X	XY	X	X	X		XT	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	ATP	X	X				X	X	XY	X	X	X		XT	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	ATP	XT	X					X	XY	X	X	X	X	X	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7 *	S2000										X	X					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	ATP		X	XM	1,3m			X	XY	X	X	X	X	XT	XT	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	S340											X						X	X		X	X			X	X	X	X
10	S340											X						X	X		X	X			X	X	X	X
11	ATP	XT	X	XM	2,2m			XT	XY	X	X	X	X	X	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	ATP		X	XM	1,7m			XT	XY	X	X	X		XT	XY	XY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13	ATP		X					XT	XY	X	X	X	X	XT	XT	XY	XY	XT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	ATP	XT	X				XT	XT	XY	X	X	X	X	XT	XT	XY	XY	XT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	ATP	XT	X	XM	1,7m			XT	XT	XY	X	X	X	XT	XT	XY	XY	XT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
16	ATP	XT	X				XT	XT	XY	X	X	X	X	XT	XT	XY	XY	XT	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
17	Jetstream 31																						X			X	X	X
18	Jetstream 31																						X			X	X	X
19	Beech 200																						X			X	X	X
20	Beech 200																						X			X	X	X
R1	S340																			X		X	X	X	X	X	X	X
R2	S340																			X		X	X	X	X	X	X	X
R3	ATP		X						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
R4	ATP		X						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

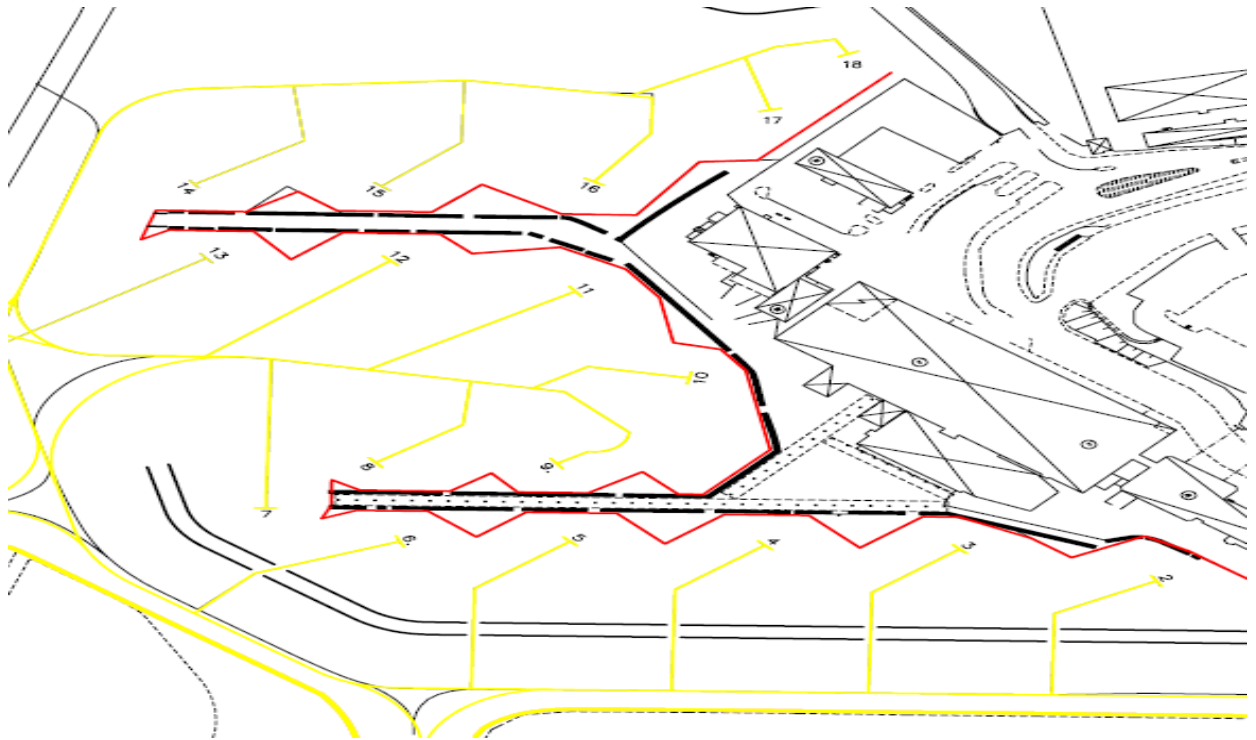
Listan förutsätter att flygplan på intilliggande platser inte är större än ordinarie plan för respektive plats, samt att stopp sker vid rätt stoppstreck.

Anm:

- X Flygplanets noshjul ska stå vid det innersta stoppstrecket närmast piren om det finns fler än ett stoppstreck.
- XY Flygplanets noshjul ska stå på det Yttersta stoppstrecket, längst ut från piren.
- XM Flygplanets noshjul ska stå på ett visst Mått (in mot piren) från det innersta stoppstrecket, se måttkolumnen bredvid flygplansmodellen
- XH Flygplanets noshjul ska stå på det sista stoppstrecket efter påbörjad Högersväng.
- XT Flygplanets noshjul ska stå på en Tillfällig stoppmarkeringen, och behöver kontrolleras med avseende på hinderfrihet.
- * Plattans lutning på vissa partier vid plats 7 överskrider tillåten maxlutn. för uppställningsplatser, och kan vara operativt begränsad till färre flygplansmodeller.

AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 10(12)



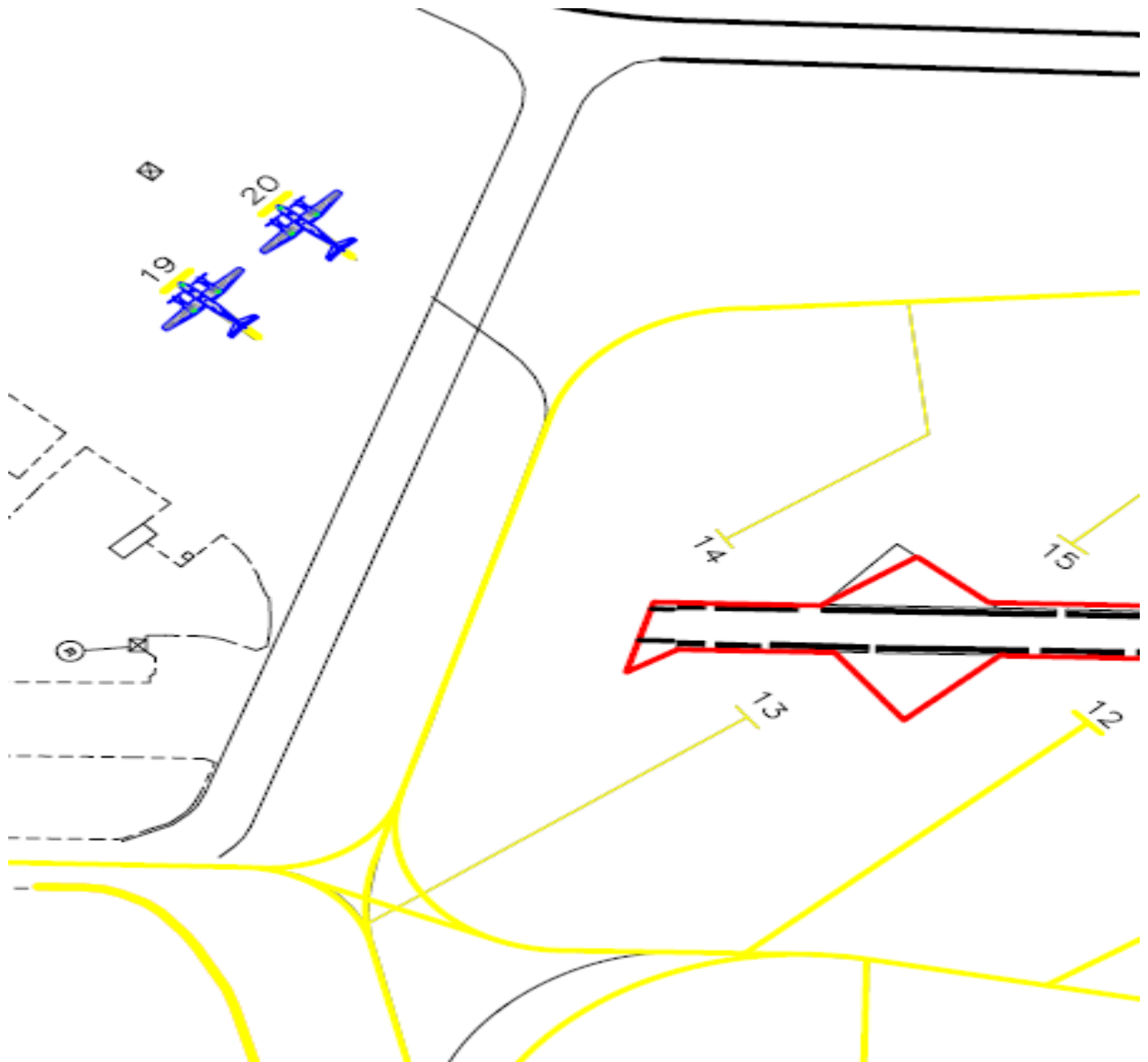
AIRPORT REGULATION

A-06-2009
2011-08-17 11(12)

Bilaga 2

Uppställningsplats 19 – 20

Plats	Dimensionerande flygplanstyp	Alternativ flygplanstyp
19	BEECH200	HB125/CITATION II/JETSTREAM31/32
20	BEECH200	HB125/CITATION II/JETSTREAM31/32



AIRPORT REGULATION

A-06-2009
 2011-08-17 12(12)

Bilaga 3

REMOTE-parkering 1 – 4 (uppställningsplats)

Plats	Dimensionerande flygplanstyp	Alternativ flygplanstyp
1	SAAB340	HB125/CITATION II/JETSTREAM31/32
2	SAAB340	HB125/CITATION II/JETSTREAM31/32
3	BAe ATP	RJ100/ATR72/FOKKER50/SAAB2000
4	BAe ATP	RJ100/ATR72/FOKKER50/SAAB2000

