

## Lokala föreskrifter vid flygplans uppställningsplats Stockholm-Bromma Airport

Detta AR ersätter A-06-2005 och A-11-1993 och gäller fr.o.m. 2009-07-01

### *Innehållsförteckning:*

#### **1. Allmänt**

1.1 Uppställningsplatser

1.2 Planering

1.3 Push-back

#### **2. Trafikalt**

2.1 Uppställningsplats före ankomst

2.2 Rangering

2.3 Push-back

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

## 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 BCL med tillägg och anpassningar till Stockholm-Bromma 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, motorkörnings-plats eller annan yta ämnad för ändamålet.

### 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

LFV trafikplanering, Stockholm-Bromma Airport är huvudman för planering av flygplanens uppställning inom flygplatsen. Uppställningsplatserna disponeras och tilldelas via flygtrafikledningen (TWR) i samråd med flygplatsens rampkoordinator (RK). Flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation är skyldig att till RK anmäla varje förväntad försening samt när flygplan bortbogseras. Vid utnyttjande av uppställningsplats t.ex. temporärt för underhåll, skall förfrågan först göras till RK, som i sin tur skall godkänna detta.

### 1.3 Push-back

Push-back-rutinerna i detta kapitel är redovisade i syfte att främja en välordnad trafik på stationsplattan. Platsen för avslutad push-back 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.

## 2. Trafikalt

### 2.1 Uppställningsplats före ankomst

Uppställningsplats tilldelas av TWR i samråd med RK. Information om tilldelad uppställningsplats ges via TWR till piloten och genom NDS 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

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

Vid invinkning/manuell rangering svarar flygbolag eller av flygbolaget kontrakterad marktjänstorganisation för att;

- rangering endast utförs av behörig personal
- 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

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

## 2.4 Frigörande av uppställningsplats

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

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

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

## 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 Stockholm-Bromma 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 företag som är baserade på Stockholm-Bromma Airport, se nedan.
4. GA-flygningar som anlänt till Stockholm-Bromma 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.

Med Brommabaserad verksamhet avses företag som har arrende-, licens- eller hyresavtal tecknat med LfV. Respektive Brommabaserat företag är tillåten att bedriva egen marktjänst (self handling enligt: Lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser) 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-ledare svarar för att kollision med fordon eller föremål inte inträffar i samband med push-back. När det finns risk för kollision, meddela befälhavaren för att avbryta förfarandet.

### 3.2 Markering av vingpetsar

På Stockholm-Bromma 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.

### 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 LFV fältservice 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 åtgärd skall Airport Coordinator (AC) eller RK kontaktas.

### 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 tätt. Ljuset är tätt när flygplanets motorer är igång eller under uppstart. Riskzonernas utsträckning framgår av BCL-F 3.1 mom 5.8.

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

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

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

### 5.2 Provkörning av flygplansmotorer

I anslutning till gällande föreskrifter i BCL-F 3.1, 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

Airsideansvarig, 08-797 68 89

Flygtrafikledning (TWR), 08-797 68 61

Rampkoordinator (RK), 08-797 68 05

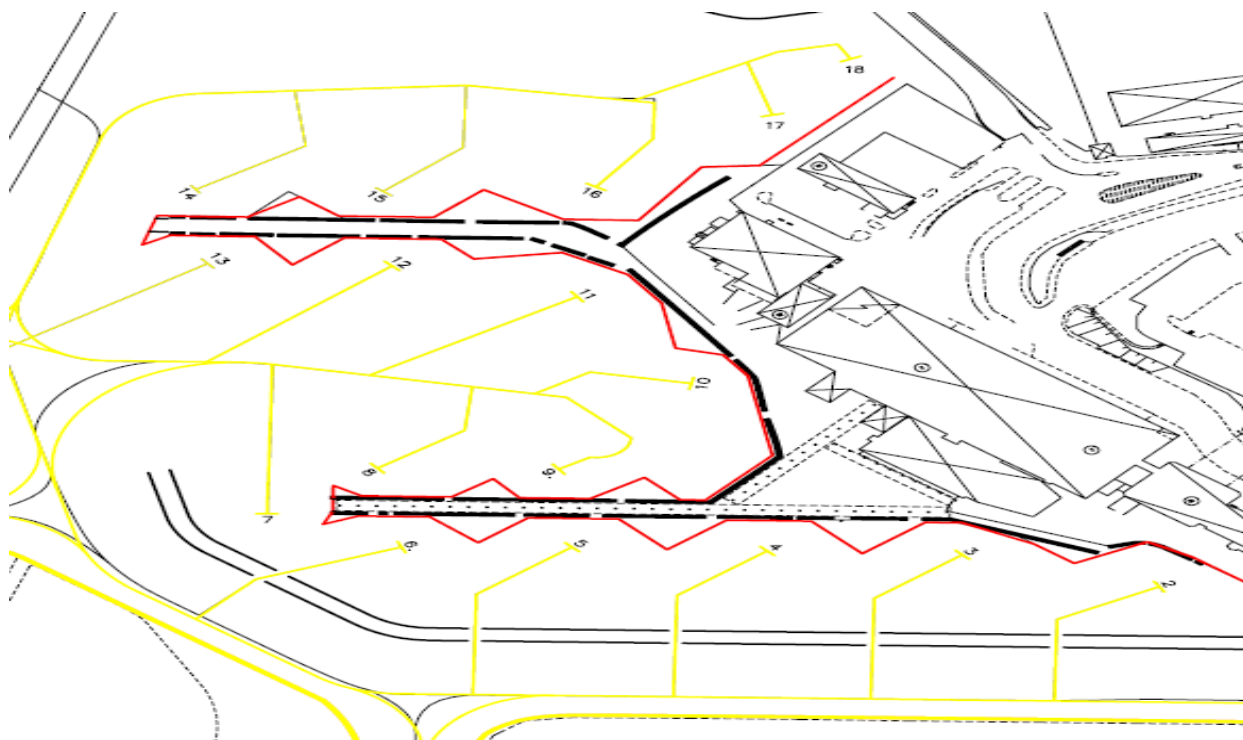
Airport Coordinator (AC), 08-797 68 88

## Bilaga 1

### Uppställningsplatser - RAMP A och B

Plats	Dimensionerande flygplanstyp	Alternativ flygplanstyp	Möjlig flygplanstyp *)
2	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
3	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
4	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
5	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
6	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
7	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
8	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
9	SAAB340	FALCON900	
10	SAAB340	FALCON900	
11	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
12	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
13	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
14	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
15	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
16	RJ100	SAAB2000/SAAB340/DO328	ATR72/FOKKER50
17	JETSTREAM31/32	BEECH200/CITATION II	
18	JETSTREAM31/32	BEECH200/CITATION II	

\*) planet måste stanna på visst avstånd före stoppmarkeringen, och då måste uppställningens påverkan på närliggande platser och passage bakom först kontrolleras. (enligt lista "sammanställning platsstorlek) framtagen av LFV Teknik och finns hos flygtrafikledningen och rampkoordinatören.



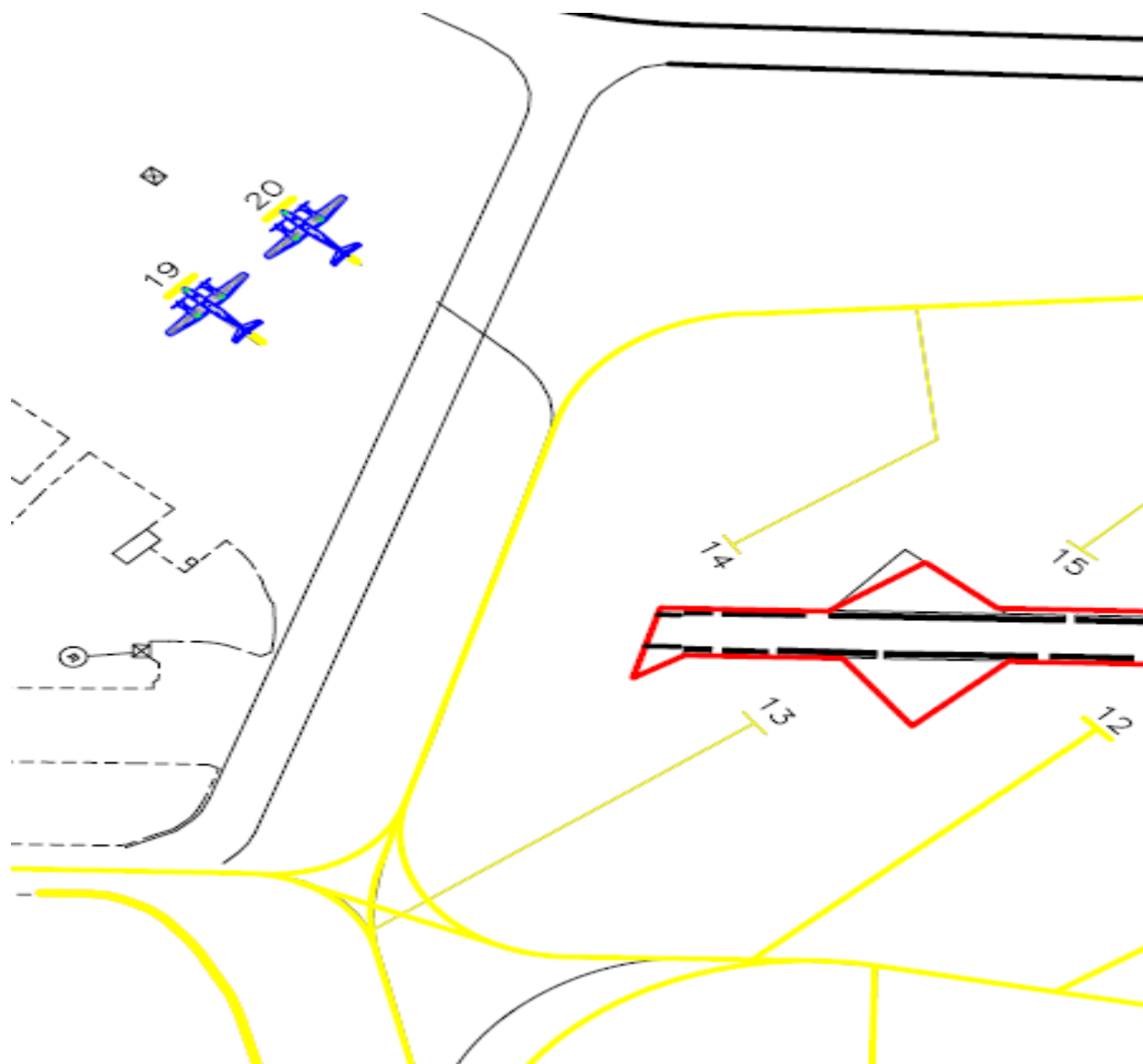
Bilaga 2  
Uppställningsplats 19 – 20

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

Stockholm-Bromma Airport  
SE-168 67 Bromma

Telephone exchange  
+46 8 797 68 00

E-mail address  
bromma.airport@lfv.se



Bilaga 3  
**REMOTE-parkering 1 – 4 (uppställningsplats)**

Plats	Dimensionerande flygplanstyp	Alternativ flygplanstyp
-------	------------------------------	-------------------------

Stockholm-Bromma Airport  
SE-168 67 Bromma

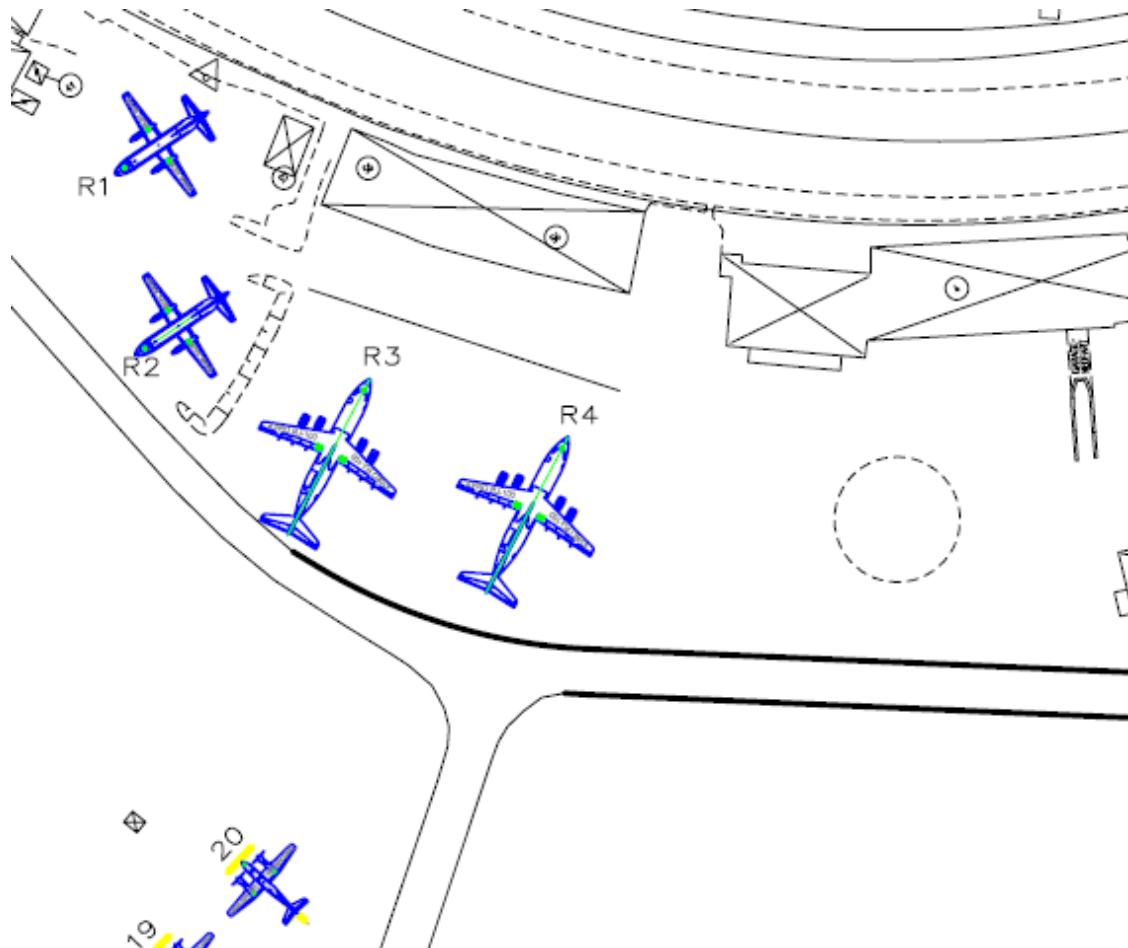
Telephone exchange  
+46 8 797 68 00

E-mail address  
bromma.airport@lfv.se

# AIRPORT REGULATIONS

A-06-2009  
2009-05-29 II(II)

1	SAAB340	HB125/CITATION II/JETSTREAM31/32
2	SAAB340	HB125/CITATION II/JETSTREAM31/32
3	RJ100	ATR72/FOKKER50/SAAB2000
4	RJ100	ATR72/FOKKER50/SAAB2000



Stockholm-Bromma Airport  
SE-168 67 Bromma

Telephone exchange  
+46 8 797 68 00

E-mail address  
bromma.airport@lfv.se