

AD 2. AERODROMES**ESGP AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME****ESGP – GÖTEBORG/Säve****ESGP AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA**

2.2.1	ARP coordinates and site at AD	574632N 0115214E RWY 1032 m from THR 01
2.2.2	Direction and distance from (city)	NW 5.0 NM from Göteborg
2.2.3	Elevation/Reference temperature	17.9 m 59 ft/+18.5°C
2.2.4	Geoid undulation	36.0 m/118 ft
2.2.5	MAG VAR/Annual change	2°E 2010/+0.1 increasing
2.2.6	AD Administration, address, telephone, fax, AFS	Cityflygplatsen i Göteborg AB SE-423 73 Säve TEL: +46 (0)31 92 60 60 Fax: +46 (0)31 92 61 40 AFS: ESGP www.goteborgairport.se
2.2.7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR. Max RWY ref code 4C
2.2.8	Remarks	PPR for aircraft with MTOW exceeding 18,000 kg. TEL: +46 (0)31 92 60 60

ESGP AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

2.3.1	AD Administration AD Operating hours	MON-SUN 0530-2100 (0430-2000) H24
2.3.2	Customs and immigration	MON-SUN 0600-2000 (0500-1900)
2.3.3	Health and sanitation	Not available
2.3.4	AIS Briefing Office	FPC H24 TEL +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc
2.3.5	ATS Reporting Office (ARO)	H24
2.3.6	MET Briefing Office	FPC H24 TEL +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc
2.3.7	ATS	TWR MON-SUN 0600-2100 (0500-2000) AFIS MON-SUN 2100-0600 (2000-0500)
2.3.8	Fuelling	MON-SUN 0500-2100 (0400-2000)
2.3.9	Handling	MON-SUN 0500-2100 (0400-2000)
2.3.10	Security	MON-SUN 0500-2100 (0400-2000)
2.3.11	De-icing	MON-SUN 0500-2100 (0400-2000)
2.3.12	Remarks	Increased charges during hours of AFIS

ESGP AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

2.4.1	Cargo-handling facilities	Available
2.4.2	Fuel/oil types	Jet A1, 100LL/all types normally used
2.4.3	Fuelling facilities/capacity	Jet A1 150,000 l, 100LL 30,000 l
2.4.4	De-icing facilities	Available Type I, mobile unit
2.4.5	Hangar space for visiting acft	Limited
2.4.6	Repair facilities for visiting acft	Light aircraft including avionics and engines
2.4.7	Remarks	-

ESGP AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

2.5.1	Hotels	In Göteborg
2.5.2	Restaurants	At AD
2.5.3	Transportation	Buses, taxis, rental cars
2.5.4	Medical facilities	In Göteborg
2.5.5	Bank and Post Office	In Göteborg
2.5.6	Tourist Office	In Göteborg
2.5.7	Remarks	-

ESGP AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

2.6.1	AD category for fire fighting	Cat 5, Cat 7 available O/R
2.6.2	Rescue equipment	By Arrangement, municipal rescue service
2.6.3	Capability for removal of disabled aircraft	By arrangement
2.6.4	Remarks	-

ESGP AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

2.7.1	Types of clearing equipment	Ploughs, sweepers, blowers, slinger, spreader
2.7.2	Clearance priorities	RWY, TWY, Apron
2.7.3	Remarks	RWY 04/22 No clearing during winter

ESGP AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

2.8.1	Apron surface and strength	Apron 1 main part ASPH PCN 41 F/C/X/T, other parts PCN 13-18 F/C/X/T. Apron 2 CONC PCN 28 F/C/X/T
2.8.2	Taxiway width, surface and strength	TWY B 23 m ASPH PCN 41 F/C/X/T, TWY A and TWY C 15 m PCN 15 F/C/X/T TWY Y 12 m ASPH PCN 15 F/C/X/T TWY Z 12 m ASPH PCN 13 F/C/X/T
2.8.3	ACL, location and elevation	Apron 50 ft/15.3 m
2.8.4	VOR/INS checkpoints	Not established
2.8.5	Remarks	-

ESGP AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

2.9.1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of acft stands	Taxi guide lines and signs. Marshalling available See ESGP-2-3
2.9.2	RWY and TWY markings and LGT	RWY: Designator, THR, TDZ, CL and edges are day marked RTHL, REDL, RENL TWY: HLDG day marked. Edge LGT, RGL
2.9.3	Stop bars	Not available
2.9.4	Remarks	NIL

ESGP AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

In approach/TKOF areas 1			In circling area and at AD 2		Remarks 3
RWY/Area affected	Obstacle type Elevation Markings/LGT	Coordinates	Obstacle type Elevation Markings/LGT	Coordinates	
a	b	c	a	b	
Info not available			See ESGP-5-1 (IAC)		

ESGP AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

2.11.1	Associated MET Office	STOCKHOLM/Arlanda
2.11.2	Hours of service MET Office outside hours	H24
2.11.3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	STOCKHOLM/Arlanda 9 HR
2.11.4	Type of landing forecast Interval of issuance	Not issued
2.11.5	Briefing/consultation provided	FPC TEL +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc
2.11.6	Flight documentation Language(s) used	TAF, METAR, SIGMET, Upper air winds Swedish/English
2.11.7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, WC, Nordic SIGWX Charts, Low level forecast
2.11.8	Supplementary equipment available for providing information	-
2.11.9	ATS units provided with information	Säve TWR/AFIS
2.11.10	Additional information (limitation of service, etc.)	Flight planning room available

ESGP AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	True& MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01	005.00° GEO 003° MAG	2039x45	PCN 41 F/C/X/T ASPH	574558.98N 0115208.07E	THR 57 ft/17.3 m Geoid undulation 118 ft/36.0 m
19	185.01° GEO 183° MAG	2039x45		574701.01N 0115218.24E	THR 48 ft/14.5 m TDZ 49 ft/15.0 m Geoid undulation 118 ft/36.0 m
04	044.4° GEO 042° MAG	871x30	PCN 8 F/C/X/T ASPH	574633.15N 0115220.58E	THR 56 ft/17.0 m
22	224.4° GEO 222° MAG	871x30		574653.26N 0115257.51E	THR 59 ft/17.9 m

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
01 See ESGP-3-1	NIL	NIL	2159x300	NIL	End RWY 01 574702.86N 0115218.54E
19	NIL	NIL		NIL	End RWY 19 574557.21N 0115207.78E
04 22	-	-	931x80	-	RWY 04/22 non instrument

ESGP AD 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
01	2039	2039	2039	1983	
19	2039	2039	2039	1983	
04	871	871	871	871	
22	871	871	871	871	

ESGP AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT Type, LEN INTST	THR LGT Colour WBAR	PAPI (MEHT)	TDZ, LGT LEN	RWY Centre Line LGT LEN, Spacing Colour INTST	RWY Edge LGT LEN, Spacing Colour INTST	RWY End LGT Colour WBAR	SWY LGT LEN, Colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
01	NIL	Green	Left/3.15° 50.8 ft/15.5 m	NIL	NIL	2039/60 m White Caution zone 600 m yellow LIL/LIH	Red	NIL
19	Barrette CL Cat I 900 m LIL, LIH	Green	Left/3.0° 55.8 ft/17.0 m	NIL	NIL	2039/60 m White Caution zone 600 m yellow LIL/LIH	Red	NIL

10. Remarks: Electronic flashing approach system lights 330-740 m before THR 19.
TRID FLG white THR 01. LIH

ESGP AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

2.15.1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	Not available
2.15.2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	Lighted windsock 350 m SE THR 19 650 m past THR 19 left side LGT
2.15.3	TWY edge and centre line lighting	Edge lights
2.15.4	Secondary power supply/switch-over time	Available/12 sec
2.15.5	Remarks	-

ESGP AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

By directive from TWR

ESGP AD 2.17 ATS AIRSPACE

2.17.1	Designation and lateral limits	SÄVE CTR/TIZ 575713N 0115009E-575657N 0115750E-574544N 0120411E- 573736N 0115453E-573749N 0114550E-574719N 0114041E- 575713N 0115009E
2.17.2	Vertical limits	<u>1500 ft/450 m MSL</u> GND
2.17.3	Airspace classification	CTR C, TIZ G
2.17.4	ATS unit call sign Language(s)	SÄVE TOWER/INFORMATION Swedish/English
2.17.5	Transition altitude	5000 ft/1500 m
2.17.6	Remarks	CTR established during hours of TWR TIZ established during hours of AFIS

ESGP AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR/ AFIS	SÄVE TOWER/ INFORMATION	119.050 MHz 121.500 MHz 123.250 MHz 129.100 MHz	H24 H24 0500-2100 (0400-2000) H24	Primary freq. VDF Parking/operation

ESGP AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Type of aid CAT of ILS/MLS (For VOR/ILS/ MLS give VAR)	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LOC 19 ILS CAT I (2°E 2010)	GP	108.10 MHz	H24	574544.8N(*) 0115205.7E		440 m beyond THR 01
GP		334.7 MHz	H24	574653.1N 0115208.4E		Angle 3.0° RDH 55 ft/16.8 m 281 m past THR 19 right side
L 19	OS	360 kHz	H24	574842.1N 0115244.4E		Range 30 km/15 NM
L 01	AV	405 kHz	H24	574421.5N 0115155.0E		Range 30 km/15 NM
DME	GP	108.10 MHz	H24	574653.1N (*) 0115208.4E	85 ft/26.0 m	DME channel 18X 281 m past THR 19 right side

ESGP AD 2.20 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

1. Bana 01/19 och 04/22 stängda dagligen 2100-0600 (2000-0500). HOSP, räddningsflyg samt diversions berörs ej.
2. Start- och landningsövningar samt upprepade instrumentinflygningar tillåts vardagar endast 0700-1900 (0600-1800), lör-, sön- och helgdagar 0700-1500 (0600-1400). Undantag förekommer, för info kontakta TWR TEL 031/55 23 10.
3. Upprepade instrumentinflygningar PPR 2 HR PN. TEL 031/55 23 10.
4. Tillstånd för motorstart obligatorisk för IFR-avgångar.
5. APU får inte användas vid parkering vid andra tillfällen än då så kravs för motorstart eller för reglering av kabintemperatur. Därvid får APU startas tidigast 5 min före beräknad tid för push-back eller taxining.
6. Vid VFR -inflygning med lätta flygplan skall sättning ske minst 300 m innanför THR 19.
7. RWY 04/22 tillgänglig O/R.

ESGP AD 2.21 MINSKNING AV BULLERSTÖRNING**1. Över tätbebyggt område**

- 1.1 Över de centrala delarna av Göteborg och bör luftfartyg inte framföras på lägre höjd än 2000 ft MSL utom då så är nödvändigt i samband med start och landning.
- 1.2 Andra bullerkänsliga områden som bör undvikas finns publicerade på ESGP-6-1 (VAC).
- 1.2 Angivna flygvägar för ankommande och avgående trafik har upprättats även för att minska bullerstörningar. Luftfartyg skall noggrant följa i klareringen angiven flygväg samt i övrigt framföras så att onödiga bullerstörningar inte försorsakas.

ESGP AD 2.22 FLYGPROCEDURER**1. Ankommande/avgående IFR-trafik inom Göteborg TMA och Säve CTR****1.1 Ankommande trafik**

1.1.1 Flygvägar
STAR är inte upprättade. Radarledning tillämpas till minsta avstånd 8 NM på slutlig inflygning.

1.1.2 Väntning (Ref ENR 1.3 mom 8)
Väntlägen är upprättade enligt sid ESGG-4-1.

1.1.3 Visuellinflygning

1.1.3.1 Allmänt
För att minska bullerstörningar får visuellinflygning inte utföras med jetdrivet luftfartyg. Undantag är propellerdrivet luftfartyg med MTOW 7000 kg eller lägre, som (för att underlätta trafikavvecklingen) får göra visuellinflygning även 2000-0600 (1900-0500).

ESGP AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1. Runway 01/19 and 04/22 are closed daily 2100-0600 (2000-0500). HOSP, rescue and diversions are not affected.
2. Take-off and landing exercises and repeated instrument approaches permitted only weekdays btm 0700-1900 (0600-1800). SAT, SUN and HOL only btm 0700-1500 (0600-1400). Exceptions may occur, for info contact TWR TEL +46 (0)31 55 23 10
3. Repeated instrument approaches PPR 2 HR PN. TEL +46 (0)31 55 23 10.
4. Start-up permission compulsory for IFR departures.
5. APU must not be used on parking unless required for engine start or adjustment of cabin heat. APU must not be started earlier than 5 min before estimated time for push-back or taxiing.
6. On VFR approach with light aeroplanes touch-down shall be made at least 300 m plus THR 19.
7. RWY 04/22 available O/R.

ESGP AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**1. Over built up areas**

- 1.1 Over the central parts of Göteborg and aircraft should not be operated below 2000 ft MSL except when necessary for take-off or landing.
- 1.2 Other noise sensitive areas to be avoided are shown on ESGP-6-1 (VAC).
- 1.3 The routes for inbound and outbound traffic have been established also for noise abatement purposes. Aircraft shall strictly adhere to assigned route and be operated in such a manner that unnecessary noise disturbances are not caused

ESGP AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. Inbound/outbound IFR traffic within Göteborg TMA and Säve CTR****1.1 Inbound traffic**

1.1.1 Routes
STARs are not established. Radar vectoring is provided to at least distance 8 NM on final approach.

1.1.2 Holdings (Ref ENR 1.3 para 8)
Holding patterns are established in accordance with page ESGG-4-1.

1.1.3 Visual Approach

1.1.3.1 General
To reduce environmental disturbances visual approach is not permitted with jet engineed aeroplane. Exception is made to propeller driven aeroplane with MTOW 7000 kg or below which, (to facilitate ATC), is permitted to carry out visual approach also 2000-0600 (1900-0500).

Visuellinflygning skall utföras enligt mom 1.1.3.2 om inte annat medges eller föreskrivs av ATC.

1.1.3.2 Visuella inflygning till Göteborg/Säve
Luftfartyg skall hålla tilldelad anflygningshöjd, normalt 2500 ft, till dess det kan inta en sjunkprofil som lägst motsvarar 3 grader.

1.1.4 Beräknad inflygningstid
Ref ENR 1.3 mom 3.

Beräknad tidpunkt för inflygning meddelas inte till ankommande IFR-trafik till Landvetter och Säve när mindre än 15 minuters försening förutses.

1.1.5 Hastighetsavpassning – Ankommande

1.1.5.1 För att minska behovet av väntning och radarledning kan ATC begära att luftfartyg avpassar sin hastighet. Angiven hastighet skall då hållas även under mellanliggande inflygning. Luftfartyg som inte kan hålla tilldelad hastighet skall omedelbart meddela ATC härom.

1.1.5.2 Luftfartyg som är etablerat på grundlinjen för slutlig inflygning på ILS eller NDB skall bibehålla 160 kt IAS eller högre till DME 4.4 för RWY 19 och L AV för RWY 01, om inget annat begärs av ATC. Om detta inte är möjligt, skall ATC underrättas härom.

1.2 Avgående trafik

1.2.1 Allmänt
Avgående trafik från GÖTEBORG/Säve skall färdplaneras via tillämplig Signifikant punkt enligt följande:

NEGIL
TOPLA
DETNA
SABAK

Avgående trafik från GÖTEBORG/Säve mot ALSIE VOR ALS skall färdplanera VADIN-M/UM852.

1.2.2 Routes
SID upprättade enligt sid ESGP-4-1 till ESGP-4-4.

SID skall följas strikt upp till lägst 5000 ft. Avsteg medges endast då flygsäkerheten så kräver.

Anm. Följande värden har använts vid beräkning av första sväng vid samtliga SID: IAS 200 Kt, bankningsvinkel 25 grader och vindstilla, vilket ger en svängradie på 1.25 NM.

1.2.2.1 Luftfartyg som inte klarerats på SID får av miljöskäl påbörja första sväng efter start tidigast på avstånd 2 NM och med max IAS 210 kt.

1.2.3 Radioförbindelse

Om inte annat anges, skall luftfartyg snarast efter start upprätta dubbelriktad radioförbindelse med GÖTEBORG CONTROL på 124.200 MHz.

Visual approach shall be carried out in accordance with para 1.1.3.2 below unless otherwise authorized or directed by ATC.

1.1.3.2 Visual approach to Göteborg/Säve
Aircraft shall maintain assigned altitude, normally 2500 ft, and then follow a descent path equivalent to at least 3 degrees.

1.1.4 Expected approach time
Ref ENR 1.3 para 3.

Expected Approach Time will not be transmitted to IFR arrivals to Landvetter and Säve when a delay of less than 15 minutes is anticipated.

1.1.5 Speed adjustment Inbound

1.1.5.1 To avoid holding or excessive vectoring, ATC may request aircraft to adjust speed. The specified speed shall be maintained also during intermediate approach. Aircraft unable to maintain the specified speed adjustments shall notify ATC immediately.

1.1.5.2 When established on the ILS or NDB final approach track, aircraft shall maintain 160 kt IAS or more until passing DME 4.4 for RWY 19 and L AV for RWY 01, unless otherwise instructed. If this is not practicable, ATC shall be notified accordingly.

1.2 Outbound traffic

1.2.1 General
Outbound traffic from GÖTEBORG/Säve shall be flightplanned via the applicable Significant point specified below:

LABAN
VADIN
INVOL

Traffic departing from GÖTEBORG/Säve proceeding via ALSIE VOR ALS shall flightplan VADIN-M/UM852.

1.2.2 Routes
SID Established in accordance with pages ESGP-4-1 through ESGP-4-4.

SID shall be strictly adhered to until a minimum altitude of 5000 ft. Deviation is accepted only when the flight safety so requires.

Note. The following values have been used for calculation of initial turn for all SIDs: IAS 200 kt, bank angle 25 degrees wind calm, equals a radius of turn of 1.25 NM.

1.2.2.1 If not cleared via SID, aircraft may commence initial turn after departure at no less than 2 NM and with max IAS 210 kt.

1.2.3 Radio communication

Unless otherwise instructed aircraft shall establish two-way radio communication with GÖTEBORG CONTROL on frequency 124.200 MHz.

1.2.4 Stiggradient på SID

Lufffartyg som flyger på SID skall använda en stiggradient av minimum 400 ft per NM upp till 5000 ft MSL.

Lufffartyg som inte kan uppfylla detta villkor skall meddela ATS härom.

1.2.4 Gradient of climb on SID

Aircraft proceeding on SID shall use a minimum gradient of climb of 400 ft per NM up to 5000 ft MSL.

Aircraft unable to conform with this procedure shall inform ATS accordingly.

1.3 Startprocedurer, omnidirectional

RWY	Procedure	Significant obstacle		
		Obstacle	Elevation (ft)	Direction (GEO)/Dist (m) from THR
01	Climb straight ahead with MNM 280 ft/NM (4.5%) to MNM turning ALT 700 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Terrain	214	002°/3200
		Terrain	345	001°/7000
		Pylon	1513	125°/13850
19	Climb straight ahead with MNM 240 ft/NM (3.8%) to MNM turning ALT 1100 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Pylon	460	171°/6050
		Pylon	1513	132°/14900

1.3 Departure procedures, omnidirectional

1.4 Avbrott i radioförbindelse

1.4.1 Ankommande klarering mottagen och kvitterad:

a) Normalt är gällande bana gräns för det av ACC meddelade ankommande klareringen. Härvid gäller följande:

– Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Följ angiven flygväg till AV (bana 01) eller OS (bana 19). Därefter enligt punkt e) nedan.

b) Om gränsen för det av ACC meddelade ankommande klareringen är annan än gällande bana:

– Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Följ angiven flygväg till gränsen för klareringen. Fortsätt därifrån direkt till AV eller OS. Därefter enligt punkt e) nedan.

c) Har EAT mottagits och kvitterats, angör väntläge vid ankomsten till gräns för klareringen enligt a) eller b). Lämna väntläget vid angiven EAT. Därefter enligt punkt e) nedan.

d) Om avbrott i radioförbindelse inträffar under radarledning:
– Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Flyg direkt till AV (bana 01) eller OS (bana 19). Därefter enligt punkt e) nedan.

e) Efter ankomst över AV eller OS, utför erforderlig nedgång i väntläge (väntlägets riktning: AV 006° MAG, OS 190° MAG). Gör sedan normal instrumentflygning.

1.4 Communication failure

1.4.1 Inbound clearance received and acknowledged:

a) Clearance limit for the inbound clearance issued by ACC is normally the runway-in-use. The following then apply:

– Maintain the level last received and acknowledged. Follow the specified route to AV L (RWY 01) or OS L (RWY 19) and proceed in accordance with item e) below.

b) If the clearance limit for the inbound clearance is other than the runway-in-use:

– Maintain the level last received and acknowledged. Follow the specified route to this limit and proceed direct to AV L (RWY 01) or OS L (RWY 19) thereafter in accordance with item e) below.

c) If EAT received and acknowledged, join holding on arrival to the clearance limit as under a) or b) above. On EAT leave holding, thereafter in accordance with item e) below.

d) If communication failure is experienced on radar approach:

– Maintain the level last received and acknowledged. Proceed direct to AV L (RWY 01) or OS L (RWY 19). Thereafter in accordance with item e) below.

e) On arrival overhead AV L or OS L descent, if required, shall be made in holding (holding axis: AV 006° MAG, OS 190° MAG). Thereafter a normal instrument approach shall be made.

1.4.2 Ankommande klarering ej mottagen och/eller kvitterad:

- Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Efter aktuell inträdespunkt i TMA fortsätt till BACKA VOR, därefter direkt till AV eller OS. Efter ankomst över AV eller OS, utför erforderlig nedgång i väntläge (väntlägets riktning: AV 006° MAG, OS 190° MAG). Gör sedan normal instrumentinflygning.

2. VFR-flygning inom Göteborg/Säve CTR

2.1 Luftfartyg skall följa de föreskrifter som anges i AIP ENR mom 1.2.5. Därutöver gäller följande.

2.1.1 Normala in- och utpasseringspunkter:
Se ESGP-6-1.

2.1.2 Väntlägen:
Se ESGP-6-1.

2.1.3 Avbrott i radioförbindelse
Se ESGP-6-1.

ESGP AD 2.23 ÖVRIG INFORMATION

1. Hastighetsbegränsning inom TMA/CTR

1.1 Luftfartyg får inte framföras med högre fart än 250 kt IAS om inte annat anges av ATC.

ESGP AD 2.24 TILLHÖRANDE KARTOR

AD Chart
Parking/docking chart
AOC
Area Chart (TMA)
SID RWY 01
SID RWY 19
IAC NDB+DME+ILS 19
IAC NDB+DME 19
IAC NDB+DME 01
VAC

1.4.2 No inbound clearance received and/or acknowledged:

- Maintain the level last received and acknowledged and proceed via the relevant TMA entry point to BACKA VOR and thereafter direct to AV L or OS L. On arrival overhead AV or OS descent, if required, shall be made in holding (holding axis: AV 006° MAG, OS 190° MAG). Thereafter a normal instrument approach shall be made.

2. VFR flight within Göteborg/Säve CTR

2.1 Aircraft shall adhere to the procedures stipulated in AIP ENR para 1.2.5. In addition, the following shall be applied.

2.1.1 Normal entry and exit points:
See ESGP-6-1.

2.1.2 Holdings:
See ESGP-6-1.

2.1.3 Communication failure
See ESGP-6-1.

ESGP AD 2.23 MISCELLANEOUS

1. Speed limitation within TMA/CTR

1.1 Aircraft shall not be operated at an airspeed of more than 250 kt IAS below FL 100 unless otherwise instructed by ATC.

ESGP AD 2.24 RELATED CHARTS

ESGP-2-1
ESGP-2-3
ESGP-3-1
See **ESGG-4-1**
ESGP-4-1
ESGP-4-3
ESGP-5-1
ESGP-5-2
ESGP-5-3
ESGP-6-1