

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

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | ARP coordinates and site at AD | 574632N 0115214E RWY 1032 M from THR 01 |
| 2. | Direction and distance from (city) | NW 5.0 NM from Göteborg |
| 3. | Elevation/Reference temperature | 59 ft/+18.5°C |
| 4. | Geoid undulation at AD ELEV PSN | 118 ft |
| 5. | MAG VAR/Annual change | 3° E 2015/+0.1 increasing |
| 6. | Administration, address, telephone, fax, AFS | Cityflygplatsen i Göteborg AB
SE-423 73 Säve
TEL: +46 (0)31 92 72 36
FAX: +46 (0)31 92 61 40
E-mail: gop@goteborgcityairport.se
AFS: ESGPZTZ
Website: www.goteborgcityairport.se |
| 7. | Types of traffic permitted (IFR/VFR) | IFR/VFR. Max RWY ref code 4C |
| 8. | Remarks | - |

ESGP 2.3 OPERATIONAL HOURS

- | | | |
|-----|---|--|
| 1. | AD Administration
AD Operating hours | MON-SUN 0530-2100 (0430-2000)
MON-SUN 0600-2100 (0500-2000),
HOSP and rescue H24. See ESGP 2.20. |
| 2. | Customs and immigration | MON-SUN 0600-2000 (0500-1900) |
| 3. | Health and sanitation | - |
| 4. | AIS Briefing Office | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 5. | ATS Reporting Office (ARO) | H24 |
| 6. | MET Briefing Office | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 7. | ATS | TWR MON-SUN 0600-2100 (0500-2000) |
| 8. | Fuelling | MON-SUN 0530-2100 (0430-2000) |
| 9. | Handling | MON-SUN 0530-2100 (0430-2000) |
| 10. | Security | - |
| 11. | De-Icing | MON-SUN 0530-2100 (0430-2000) |
| 12. | Remarks | - |

ESGP 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

- | | | |
|----|--|---|
| 1. | Cargo-handling facilities | Limited O/R |
| 2. | Fuel/oil types | Fuel Jet A1, 100LL
Oil - |
| 3. | Fuelling facilities/discharge capacity | Jet A1: 150,000 l
100LL: 18,000 l |
| 4. | De-icing facilities | Available Type I and II, mobile unit |
| 5. | Hangar space for visiting ACFT | Limited |
| 6. | Repair facilities for visiting ACFT | Light aircraft including avionics and engines |
| 7. | Remarks | - |

ESGP 2.5 PASSENGER FACILITIES

- | | | |
|----|----------------------|-----------------------|
| 1. | Hotels | At AD |
| 2. | Restaurants | At AD |
| 3. | Transportation | Local buses, taxi O/R |
| 4. | Medical facilities | In Göteborg |
| 5. | Bank and Post Office | In Göteborg |
| 6. | Tourist Office | In Göteborg |
| 7. | Remarks | - |

ESGP 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

- | | | |
|----|---|--|
| 1. | AD category for fire fighting | CAT 5, CAT 6 or higher O/R |
| 2. | Rescue equipment | By arrangement |
| 3. | Capability for removal of disabled aircraft | By arrangement |
| 4. | Remarks | All ACFT exceeding MTOW 18.000 kg; 72 HR PN to ETA/ETD
gop@goteborgcityairport.se or +46(0)31 92 72 36. |

ESGP 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

- | | | |
|----|-----------------------------|---|
| 1. | Types of clearing equipment | Ploughs, sweepers, blowers, slinger, spreader |
| 2. | Clearance priorities | RWY, TWY, Apron |
| 3. | Remarks | - |

ESGP 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

- | | | |
|----|-------------------------------------|--|
| 1. | Apron surface and strength | Apron 1 ASPH PCN 11 F/C/X/T
Apron 2 CONC PCN 28 F/C/X/T |
| 2. | Taxiway width, surface and strength | TWY A 15 m ASPH PCN 11 F/C/X/T
TWY B 23 m ASPH PCN 10 F/C/X/T
TWY C 15 m ASPH PCN 9 F/C/X/T
TWY E 15 m ASPH PCN 7 F/C/X/T
TWY Y 10.5 m ASPH PCN 13 F/C/X/T |
| 3. | ACL, location and elevation | Apron 50 ft |
| 4. | VOR checkpoints | - |
| 5. | INS checkpoints | - |
| 6. | Remarks | TWY E Daylight, VMC use only |

ESGP 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

- | | | |
|----|---|--|
| 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. | RWY and TWY markings and LGT | RWY 01/19: Designator, THR, TDZ, CL and edges are day marked
RTHL, REDL, RENL

TWY A: CL, HLDG, ITHP day marked. Edge LGT, RGL
B: CL, HLDG, ITHP day marked. Edge LGT, RGL
C: CL, HLDG, ITHP day marked. Edge LGT
E: CL, HLDG, ITHP day marked.
Y: CL, HLDG day marked. Edge LGT, RGL |
| 3. | Stop bars | - |
| 4. | Remarks | - |

ESGP 2.10 AERODROME OBSTACLES

In Area 2					
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/ Type, colour	Remarks
a	b	c	d	e	f
Not available					

In Area 3					
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT	Markings/ Type, colour	Remarks
a	b	c	d	e	f
Not available					

ESGP 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

- | | | |
|-----|--|---|
| 1. | Associated MET Office | STOCKHOLM/Arlanda |
| 2. | Hours of service
MET Office outside hours | H24 |
| 3. | Office responsible for TAF preparation
Periods of validity | STOCKHOLM/Arlanda
9 HR |
| 4. | Type of landing forecast
Interval of issuance | Not issued |
| 5. | Briefing/consultation provided | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 6. | Flight documentation
Language(s) used | TAF, METAR, SIGMET, Upper air winds
Swedish/English |
| 7. | Charts and other information available for
briefing or consultation | SWC, WC, Nordic SIGWX Chart, Low level forecast |
| 8. | Supplementary equipment available for
providing information | - |
| 9. | ATS units provided with information | GÖTEBORG/Säve TWR |
| 10. | Additional information (limitation of service,
etc.) | Flight planning room available. |

ESGP 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designations RWY NR	True BRG and MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01	005.00° GEO 002° MAG	2039 x 45	PCN 30 F/C/X/T ASPH	574558.99N 0115208.07E End RWY: 574702.86N 0115218.54E GUND 118 ft	THR 58 ft
19	185.01° GEO 182° MAG	2039 x 45	PCN 30 F/C/X/T ASPH	574701.02N 0115218.24E End RWY: 574557.21N 0115207.78E GUND 118 ft	THR 48.1 ft TDZ 49 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
01 See ESGP AOC	-	-	2159 x 300	-	-
19 See ESGP AOC	-	-	2159 x 300	-	-

ESGP 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	-

ESGP 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

RWY Designator	APCH LGT Type, LEN INTST	THR LGT Colour WBAR	VASIS (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	-	Green	PAPI Left/3.15° (50.8 ft)	-	-	2039/60 m White Caution zone 600 m yellow LIL/LIH	Red	-
19	Barrette CL CAT I 900 m LIL/LIH	Green	PAPI Left/3.00° (55.8 ft)	-	-	2039/60 m White Caution zone 600 m yellow LIL/LIH	Red	-

10 Remarks: RWY 01: TRID FLG white, LIH. LED lights on turn pad edge.
RWY 19: EFAS 330-740 m before THR 19.
LED lights on turn pad edge.

ESGP 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1. ABN/IBN location, characteristics and hours of operation -
2. LDI location and LGT
Anemometer location and LGT Lighted windsock 350 m SE THR 19
650 m past THR 19 left side LGT
3. TWY edge and centre line lighting
Edge: TWY A, B, C, Y
CL: -
4. Secondary power supply/switch-over time Available/12 sec
5. Remarks -

ESGP 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

By directive from TWR

ESGP 2.17 ATS AIRSPACE

1.	Designation and lateral limits	SÄVE CTR	575713N 0115009E - 575657N 0115750E - 574544N 0120411E - 573736N 0115453E - 573749N 0114550E - 574719N 0114041E - 575713N 0115009E
2.	Vertical limits	SÄVE CTR	1500 ft AMSL GND
3.	Airspace classification	C	
4.	ATS unit call sign Language(s)	SÄVE TOWER Swedish/English	
5.	Transition altitude	5000 ft AMSL	
6.	Remarks	CTR established during hours of TWR.	

ESGP 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	SÄVE TOWER	119.050 MHz	HO	Primary FREQ VDF
		121.500 MHz	HO	-
		131.850 MHz	HO	Parking/operation
		129.100 MHz	HO	-

ESGP 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 (3° E 2015)	GP	108.10 MHz	H24	574550.7N 0115206.7E		258 m beyond THR 01 ILS Class I/E/2
GP		334.70 MHz	H24	574652.3N 0115208.4E		Angle 3.0° RDH 55 ft 282 m past THR 19 right side
L 19	OS	360 kHz	H24	574840.9N 0115244.6E		Range 15 NM
DME	GP	108.10 MHz	H24	574652.4N 0115208.0E	91 ft	281 m past THR 19 right side DME channel 18X

ESGP 2.20 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

1. Bana 01/19 är stängd dagligen 2100–0600 (2000–0500). HOSP, räddningsflyg samt diversions berörs ej.
2. Start- och landningsövningar samt upprepade instrumentflygningar tillåts vardagar endast 0700–1900 (0600–1800), lör-, sön- och helgdagar 0700–1500 (0600–1400). Upprepade instrumentflygningar PPR 2 HR PN. Undantag förekommer, för info kontakta TWR TEL 031/55 23 10.

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1. Runway 01/19 is 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 between 0700–1900 (0600–1800). SAT, SUN and HOL between 0700–1500 (0600–1400). Repeated instrument approaches PPR 2 HR PN. Exceptions may occur, for info contact TWR TEL +46 (0)31 55 23 10

3. Tillstånd för motorstart obligatorisk för IFR-avgångar. Flygplanets position skall anges.
4. APU får inte användas vid parkering vid andra tillfällen än då så krävs för motorstart eller för reglering av kabintemperatur. Därvid får APU startas tidigast 5 min före beräknad tid för push-back eller taxning.
5. Vid VFR-inflygning med lätta flygplan skall sättning ske minst 300 m innanför THR 19.

3. Start-up permission compulsory for IFR departures. Position of the aircraft shall be reported.
4. 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.
5. On VFR approach with light aeroplanes touch-down shall be made at least 300 m plus THR 19.

ESGP 2.21 MINSKNING AV BULLERSTÖRNING

1. Över de centrala delarna av Göteborg bör luftfartyg inte framföras på lägre höjd än 2000 ft AMSL utom då så är nödvändigt i samband med start och landning.

Andra bullerkänsliga områden som bör undvikas finns publicerade på ESGP 6-1.

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 förorsakas.

3. Radarbaserad Continuous Descent Operation, CDO

När ett luftfartyg närmar sig flygplatsen rekommenderas att CDO-procedur och "low power, low drag procedurer" tillämpas för att minimera bullerstörningar på marken. CDO-procedurerna bör påbörjas från en så hög höjd som möjligt. Luftfartyget bör flygas så "rent" som möjligt under hela inflygningen samt med kortast möjliga planflyktsfas vid angörande av final, under förutsättning att det kan ske med bibehållen flygsäkerhet.

När ankommande trafik vektoreras kommer klarering under genomgångshöjden att innehålla en uppskattning om återstående distans till sättning. ATC kan, då trafiksituationen så kräver, komma att ge klareringar som inte överensstämmer med CDO-procedur.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Over the central parts of Göteborg, aircraft should not be operated below 2000 ft AMSL except when necessary for take-off or landing.

Other noise sensitive areas to be avoided are shown on ESGP 6-1.

2. 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.

3. Radar based Continuous Descent Operation, CDO

When approaching the aerodrome, the use of CDO procedure and low power, low drag operating procedures are recommended to minimize noise disturbance on ground. The CDO procedure should begin from as high altitude as possible. The aircraft should be operated as clean as possible during the approach, with as short phase of level flight as possible when intercepting the final approach, provided that this is consistent with ATC speed control requirements and the safe operation of the aircraft.

When inbound traffic is being sequenced by vectoring, clearance below transition altitude will include an estimate of the track distance to touchdown.

When the traffic situation requires, ATC may give descend clearance which does not comply with CDO procedures.

ESGP 2.22 FLYGPROCEDURER

1. Ankommande IFR-trafik inom Göteborg TMA och Säve CTR

1.1 Flygvägar

Standardflygvägar för ankommande IFR-trafik (STAR) till GÖTEBORG/Säve är baserade på P-RNAV och är upprättade enligt ESGP-4-3 t.o.m. ESGP-4-12. Ankommande trafik ska färdplanera via följande inpasseringspunkter: KELIN, NEGIL, MOXAM, NILEN, RISMA, LOBBI, och MAKUR. Ankommande IFR-trafik som inte är utrustad för P-RNAV och/eller är planerade där STAR ej finns att följa, vektoreras.

1.2 Väntning

Väntlägen är upprättade enligt ESGG 4-1.

FLIGHT PROCEDURES

1. Inbound IFR traffic within Göteborg TMA and Säve CTR

1.1 Routes

Standard instrument arrival procedures (STAR) to GÖTEBORG/Säve are based on P-RNAV and are established in accordance with ESGP-4-3 through ESGP-4-12. Inbound traffic shall be flight planned via the following TMA entry points: KELIN, NEGIL, MOXAM, NILEN, RISMA, LOBBI, och MAKUR. Arriving NON P-RNAV equipped aircraft and/or IFR traffic not following STAR, will be vectored.

1.2 Holdings

Holding patterns are established in accordance with ESGG 4-1.

1.3 Visuellinflygning

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

Luftfartyg skall hålla tilldelad anflygningshöjd, normalt 2500 ft, till dess det kan inta en sjunkprofil som lägst motsvarar 3 grader, om inte annat medges eller föreskrivs av ATC.

1.4 Beräknad inflygningstid (EAT)

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

1.5 Hastighetsanpassning

För att minska negativ miljöpåverkan ombeds piloter planera plané för att utföra Continuous Descent Operation (CDO), och att använda sjunkfart 260 knop eller lägre från den höjd där övergång sker från mach till knop. Om högre fart önskas skall begäran göras till ATC.

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, om inget annat begärs av ATC. Om detta inte är möjligt, skall ATC underrättas härom.

2. Avgående IFR-trafik inom Göteborg TMA och Säve CTR

Avgående trafik från GÖTEBORG/Säve skall färdplaneras via tillämplig signifikant punkt enligt följande: NEGIL, LABAN, LUKAX, TOPLA, VADIN, DETNA, eller SABAK.

Avgående trafik från GÖTEBORG/Säve mot ALSIE VOR ALS skall färdplanera VADIN–M852.

2.1 Flygvägar

Standardflygvägar för avgående IFR-trafik (SID) är baserade på P-RNAV och är upprättade enligt ESGP–4–13 t.o.m. ESGP–4–22.

Avgående IFR-trafik som inte är utrustad för P-RNAV ska följa instruktioner för "ACFT unable to follow P-RNAV SID". Avgående IFR-trafik planerad där SID ej finns att följa, ges alternativ klarering av ATC.

SID skall följas strikt upp till av ATC klarerad höjd med hänsyn till miljöskäl. Avsteg får ske endast då flygsäkerheten så kräver.

2.2 Radioförbindelse

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

1.3 Visual Approach

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

Aircraft shall maintain assigned altitude, normally 2500 ft, and then follow a descent path equivalent to at least 3 degrees, unless otherwise authorized or directed by ATC.

1.4 Expected approach time (EAT)

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

1.5 Speed adjustment

To reduce environmental impact pilots are requested to plan their descent so as to perform a Continuous Descent Operation (CDO), and to use descent speed 260 kts or less from the cross over altitude. Advise ATC if higher descent speed is required.

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, unless otherwise instructed. If this is not practicable, ATC shall be notified accordingly.

2. Outbound IFR traffic within Göteborg TMA and Säve CTR

Outbound traffic from GÖTEBORG/Säve shall be flight planned via the applicable Significant point : NEGIL, LABAN, LUKAX, TOPLA, VADIN, DETNA, or SABAK.

Traffic departing from GÖTEBORG/Säve proceeding via ALSIE VOR ALS shall flight plan VADIN–M852.

2.1 Routes

Standard instrument departure procedures (SID) are based on P-RNAV and are established in accordance with ESGP–4–13 through ESGP–4–22.

Departing NON P-RNAV equipped aircraft shall follow instructions in "ACFT unable to follow P-RNAV SID".

Departing aircraft where no SID is established, will receive alternate clearance from ATC.

SID shall be strictly adhered to until altitude cleared by ATC due to environmental reasons. Deviation is accepted only when the flight safety so requires.

2.2 Radio communication

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

3. Startprocedurer, omnidirectional

3. Omnidirectional departure procedures

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

4. Avbrott i radioförbindelse

4. Communication failure

4.1 Ankommande klarering mottagen och kvitterad:

4.1 Inbound clearance received and acknowledged:

a) Normalt är gällande bana gräns för den av ACC meddelade ankommande klareringen. Härvid gäller följande: Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd.

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:

- För konventionella inflygningar, följ angiven flygväg till OS L (bana 19). Därefter enligt punkt e) nedan.
- För RNAV (GNSS) (bana 19), följ angiven flygväg till KOSOT väntläge, byt till konventionell inflygning och flyg direkt till OS L. Därefter enligt punkt e) nedan.
- För RNAV (GNSS) (bana 01), följ angiven flygväg till KOSOT väntläge. Därefter enligt punkt e) nedan.

- For conventional approaches, follow the specified route to OS L (RWY 19) and proceed in accordance with item e) below.
- For RNAV (GNSS) (RWY 19), follow the specified route to KOSOT holding, change to conventional approach and fly direct to OS L and proceed in accordance with item e) below.
- For RNAV (GNSS) (RWY 01), follow the specified route to KOSOT holding and proceed in accordance with item e) below.

b) Om gränsen för det av ACC meddelade ankommande klareringen är annan än gällande bana: Fortsätt därifrån direkt till OS L (bana 19) och direkt mot KOSOT väntläge (bana 01), därefter enligt punkt e) nedan.

b) If the clearance limit for the inbound clearance is other than the runway-in-use: Proceed direct to OS L (RWY 19) and direct towards KOSOT holding (RWY 01), thereafter in accordance with item e) below.

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.

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) Om avbrott i radioförbindelse inträffar under radarledning:

d) If communication failure is experienced on radar approach:

Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Flyg direkt till OS L (bana 19) eller till KOSOT (bana 01). Därefter enligt punkt e) nedan.

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

e) För inflygning till bana 19: Ankomst över OS L, utför erforderlig nedgång i väntläge. Gör sedan normal instrumentinflygning.
För inflygning till bana 01: Ankomst över KOSOT, utför erforderlig nedgång i väntläge, flyg direkt mot GP809 på lägst 3000 ft AMSL, fortsätt mot GP805 för en ny RNAV (GNSS)-inflygning.

e) For approach RWY 19: Arrival overhead OS L, if required descent shall be made in holding. Thereafter a normal instrument approach shall be made.
For approach RWY 01: Arrival overhead KOSOT, if required descent shall be made in holding. Proceed direct towards GP809 at minimum 3000 ft AMSL, continue towards GP805 for a new RNAV (GNSS) approach.

4.2 Ankommande klarering ej mottagen och/eller kvitterad:

Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Efter aktuell inträdespunkt i TMA fortsätt till OS L (bana 19) eller till KOSOT (bana 01) enligt följande:

- För inflygning till bana 19: Ankomst över OS L, utför erforderlig nedgång i väntläge. Gör sedan normal instrumentinflygning.
- För inflygning till bana 01: Ankomst över KOSOT, utför erforderlig nedgång i väntläge, flyg direkt mot GP809 på lägst 3000 ft AMSL, fortsätt mot GP805 för en ny RNAV (GNSS)-inflygning.

5. VFR-flygning inom Göteborg/Säve CTR

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

Väntlägen:
Se ESGP 6-1.

Avbrott i radioförbindelse
Se ESGP 6-1.

4.2 No inbound clearance received and/or acknowledged:

Maintain the level last received and acknowledged. Proceed via the relevant TMA entry point to OS L (RWY 19) or to KOSOT (RWY 01) as follows:

- For approach RWY 19: Arrival overhead OS L, if required descent shall be made in holding. Thereafter a normal instrument approach shall be made.
- For approach RWY 01: Arrival overhead KOSOT, if required descent shall be made in holding. Proceed direct towards GP809 at minimum 3000 ft AMSL, continue towards GP805 for a new RNAV (GNSS) approach.

5. VFR flight within Göteborg/Säve CTR

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

Holdings:
See ESGP 6-1.

Communication failure
See ESGP 6-1.

ESGP 2.23 ÖVRIG INFORMATION

NIL

ADDITIONAL INFORMATION

NIL

ESGP 2.24 TILLHÖRANDE KARTOR

AD chart	
Parking/docking chart	
AOC	
Area chart (TMA)	
List of waypoints and significant points	
RNAV STAR General	
RNAV (GNSS) STAR	RWY 01
RNAV (GNSS) STAR	RWY 19
RNAV SID General	
RNAV (GNSS) SID	RWY 01
RNAV (GNSS) SID	RWY 19
ATC Surveillance	
Minimum ALT chart	
IAC	ILS or LOC RWY 19
IAC	NDB RWY 19
IAC	RNAV (GNSS) RWY 01
IAC	RNAV (GNSS) RWY 19
VAC	

RELATED CHARTS

ESGP 2-1
ESGP 2-3
ESGP-3-1
See ESGG 4-1
ESGP-4-1
ESGP 4-3
ESGP-4-5
ESGP-4-9
ESGP 4-13
ESGP-4-15
ESGP-4-19
See ESGG 4-91
ESGP-5-1
ESGP-5-2
ESGP-5-5
ESGP-5-9
ESGP 6-1