

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

- | | |
|---|--|
| 1. ARP coordinates and site at AD | 573936N 0121728E 1813 m in BRG 050° GEO from THR 03 |
| 2. Direction and distance from (city) | ESE 11 NM from Göteborg |
| 3. Elevation/Reference temperature | 507 ft/+22.5°C |
| 4. Geoid undulation at AD ELEV PSN | 117 ft |
| 5. MAG VAR/Annual change | 4° E 2020/+0.2 increasing |
| 6. Administration, address, telephone, fax, AFS | Swedavia AB
Göteborg Landvetter Airport
SE-438 80 Landvetter
TEL: +46 (0)10 109 31 00
FAX: +46 (0)10 109 05 00
E-mail: info@landvetterairport.se
AFS: ESGGZTZX
Website: www.swedavia.se/landvetter/ |
| 7. Types of traffic permitted (IFR/VFR) | IFR/VFR. Max RWY ref code 4E |
| 8. Remarks | - |

ESGG 2.3 OPERATIONAL HOURS

- | | |
|--|---|
| 1. AD Administration
AD Operating hours | MON-FRI 0700-1530 (0600-1430)
H24 |
| 2. Customs and immigration | H24 Direct transit area |
| 3. Health and sanitation | H24, Designated quarantine AD |
| 4. AIS Briefing Office | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 5. ATS Reporting Office (ARO) | As ATS |
| 6. MET Briefing Office | FPC H24, +46 (0)8 797 63 40, www.lfv.se/fpc |
| 7. ATS | H24 |
| 8. Fuelling | H24 |
| 9. Handling | H24 |
| 10. Security | H24 |
| 11. De-Icing | H24 |
| 12. Remarks | - |

ESGG 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

- | | | |
|----|--|--|
| 1. | Cargo-handling facilities | All types available |
| 2. | Fuel/oil types | Fuel Jet A1
Oil Turbo oil, Hydraul oil |
| 3. | Fuelling facilities/discharge capacity | Jet A1: 3 x 800,000 l, fuel trucks.
Discharge capacity: No limitations. |
| 4. | De-icing facilities | Mobile units on apron, Type I and II |
| 5. | Hangar space for visiting ACFT | Limited, heated |
| 6. | Repair facilities for visiting ACFT | Available |
| 7. | Remarks | Fuel suppliers: Shell, BP, WFS
No defuelling available.
Jet A1 fuelling service can only be given to aircraft that provides:
contract, fuel release or fuel card (Shell, BP, WFS). No private credit
cards are accepted. |

ESGG 2.5 PASSENGER FACILITIES

- | | | |
|----|----------------------|----------------------------------|
| 1. | Hotels | At AD and in nearby cities/towns |
| 2. | Restaurants | At AD |
| 3. | Transportation | Buses, taxis, rental cars |
| 4. | Medical facilities | Nearby cities/towns |
| 5. | Bank and Post Office | Nearby cities/towns |
| 6. | Tourist Office | Nearby cities/towns |
| 7. | Remarks | - |

ESGG 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

- | | | |
|----|---|--|
| 1. | AD category for fire fighting | CAT 9. During periods of reduced aerodrome activity, REFF
level of protection may be lowered to a level
corresponding to the largest aircraft using the
aerodrome during that period. |
| 2. | Rescue equipment | Airport medical assistance, decontamination equipment, lift bags and
terrain vehicle. |
| 3. | Capability for removal of disabled aircraft | By arrangement. On-the-scene commander during AD operating hours
TEL: +46(0)10 109 36 00 |
| 4. | Remarks | - |

ESGG 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

- | | | |
|----|-----------------------------|---|
| 1. | Types of clearing equipment | Blowers, sweepers, snowploughs, slingers, spreaders |
| 2. | Clearance priorities | RWY, TWY, Apron, roads |
| 3. | Remarks | RWY de-iced with KFOR/NAFO
All TWYs and aprons de-iced with KFOR/NAFO/SAND |

ESGG 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

- | | | |
|----|-------------------------------------|--|
| 1. | Apron surface and strength | See ESGG 2-3 and 2-4 |
| 2. | Taxiway width, surface and strength | TWY A 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY B 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY C 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY D 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY E 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY F 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY G 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY H 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY J 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY K 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY L 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY Y 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T
TWY Z 23 m ASPH PCN 70 F/B/X/T |
| 3. | ACL, location and elevation | See ESGG 2-4 |
| 4. | VOR checkpoints | See ESGG 2-1 and 2-3 |
| 5. | INS checkpoints | See ESGG 2-3 and 2-4 |
| 6. | Remarks | - |

ESGG 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 | See ESGG 2-1 through ESGG 2-7. Marshalling available H24. Self manoeuvring procedure for stand 1-3. |
| 2. | RWY and TWY markings and LGT | RWY 03/21: See ESGG 2-1 through ESGG 2-3

TWY A: CL, HLDG day marked. CL LGT
B: CL, HLDG day marked. CL LGT, RGL
C: CL, HLDG day marked. CL LGT, RGL
D: CL, HLDG day marked. CL LGT, RGL
E: CL, HLDG day marked. CL LGT, RGL
F: CL, HLDG day marked. CL LGT, RGL
G: CL day marked. CL LGT
H: CL day marked. CL LGT
J: CL day marked. CL LGT
K: CL day marked. CL LGT
L: CL day marked. CL LGT
Y: CL, HLDG day marked. CL LGT, RGL
Z: CL, HLDG day marked. CL LGT |
| 3. | Stop bars | See ESGG 2-1 and 2-3 |
| 4. | Remarks | - |

ESGG 2.10 AERODROME OBSTACLES

In Area 2					
OBST ID/Designation	OBST type	OBST position	ELEV/HGT in metres	Markings/ Type, colour	Remarks
a	b	c	d	e	f
ESGG1	LOC	574042.8N 0121738.9E	158.4 / -	-	-

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

ESGG 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
24 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/Landvetter TWR |
| 10. | Additional information (limitation of service,
etc.) | - |

ESGG 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
03	025.98° GEO 022° MAG	3299 x 45	PCN 81 F/B/X/T ASPH	573858.29N 0121603.75E GUND 116.7 ft	THR 478.3 ft TDZ 493.0 ft
21	206.00° GEO 202° MAG	3299 x 45	PCN 81 F/B/X/T ASPH	574034.13N 0121730.95E GUND 116.5 ft	THR 506.4 ft TDZ 506.4 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
03 See ESGG AOC	-	-	3480 x 280	-	-
21 See ESGG AOC	-	-	3480 x 280	-	-

ESGG 2.13 DECLARED DISTANCES

RWY Designator		TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1		2	3	4	5	6
03		3299	3299	3299	3299	-
21		3299	3299	3299	3299	-

DECLARED DISTANCES TAKE-OFF INTERSECTIONS						
RWY Designator	INTERSECTION	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)		Remarks
1		2	3	4	5	6
03	TWY B	3083	3083	3083	-	-
03	TWY C	2189	2189	2189	-	-
03	TWY D	1811	1811	1811	-	-
21	TWY E	2142	2142	2142	-	-
21	TWY F	3124	3124	3124	-	-

ESGG 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
03	Calvert CAT III 900 m LIH	Green	PAPI Left/3.00° (59.4 ft)	White 900 m	3299/15 m 0-2400 m white 2400-3000 m white/red 3000-3299 m red LIH	3299/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
21	Calvert CAT III 900 m LIH	Green	PAPI Left/3.00° (56.4 ft)	White 900 m	3299/15 m 0-2400 m white 2400-3000 m white/red 3000-3299 m red LIH	3299/60 m White Caution zone 600 m yellow LIH	Red	-
10 Remarks: RWY 03: LED lights on RTHL, REDL, RENL, RCLL, RTZL RWY 21: LED lights on RTHL, REDL, RENL, RCLL, RTZL								

ESGG 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 windsocks at PAPI locations and on apron between stand 58-60.
Unlighted windsock at fire station.
540 m past THR 03 right side, unlighted (outside TWY)
435 m past THR 21 right side, lighted
345 m past THR 21 left side, lighted
3. TWY edge and centre line lighting
Edge: -
CL: TWY A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, Y, Z
LED lights on all TWY centre line light
LED lights on all RGL
LED lights on all stopbars
4. Secondary power supply/switch-over time Available/1 sec
5. Remarks See also ESGG 2-1 and ESGG 2-3

ESGG 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

RWY 03/21 to be used

ESGG 2.17 ATS AIRSPACE

1.	Designation and lateral limits	LANDVETTER CTR	574959N 0121951E - 574716N 0123008E - 573749N 0122751E - 572959N 0121251E - 573214N 0120436E - 574229N 0120611E - 574959N 0121951E
2.	Vertical limits	LANDVETTER CTR	1500 ft AMSL GND
3.	Airspace classification	C	
4.	ATS unit call sign Language(s)	LANDVETTER TOWER Swedish/English	
5.	Transition altitude	5000 ft AMSL	
6.	Remarks	CTR established during hours of TWR.	

ESGG 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel/Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	LANDVETTER TOWER	118.605	H24	Primary channel
		121.500	H24	-
		123.100	HO	SAR
	LANDVETTER GROUND	121.905	H24	Start-up, push-back and taxi instructions.
	CLEARANCE DELIVERY	121.680	H24	ATC clearance DCL service available by ACARS for ACFT equipped with ACARS-MU (AEEC 623 compliant) (Provider: ARINC for datalink communication).
ATIS	LANDVETTER ATIS	118.380	H24	Simultaneous transmission, both frequencies. D-ATIS service available.
		114.600	H24	Simultaneous transmission, both frequencies. D-ATIS service available.

ESGG 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 03 ILS CAT III (4° E 2020)	SGG	110.30 MHz	HO	574042.7N 0121738.8E		295 m beyond THR 21 ILS Class III/E/4
GP		335.00 MHz	HO	573908.4N 0121604.9E		Angle 3.0° RDH 54.1 ft 290 m past THR 03 left side
OM				573541.8N 0121313.5E		-
MM				573826.3N 0121534.7E		-
L 03	SL	342 kHz	H24	573541.5N 0121313.4E		Range 15 NM
LOC 21 ILS CAT III (4° E 2020)	NGG	108.50 MHz	HO	573849.8N 0121556.0E		291 m beyond THR 03 ILS Class III/E/4
GP		329.90 MHz	HO	574026.6N 0121716.0E		Angle 3.0° RDH 49.9 ft 322 m past THR 21 right side
OM				574350.4N 0122039.5E		-
MM				574102.8N 0121757.0E		-
L 21	NL	369 kHz	H24	574350.1N 0122039.2E		Range 15 NM
DVOR/DME (4° E 2020)	LAV	114.60 MHz	H24	573922.0N 0121723.5E	574 ft	DME channel 93X
DME	HGG	113.95 MHz	H24	573445.7N 0121843.6E	675 ft	DME channel 86Y
DME	PGG	113.35 MHz	H24	574357.4N 0121139.7E	451 ft	DME channel 80Y
DME	SDH	115.65 MHz	H24	574538.6N 0125031.3E	1066 ft	DME channel 103Y

ESGG 2.20 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER

1. Flygplatskoordinering

Ansökan om SLOT är obligatoriskt för alla ankomster och avgångar. SLOT-ansökan skickas via OCS eller via e-post som en SCR eller GCR.

Ansökan om slot för passageraravgångar (flight type J, C och G) mellan 2200 och 0400 (2100-0300) behöver godkännande från flygplatsen.

Förändring eller avbokning av begäran om SLOT skall meddelas utan dröjsmål. Godkännande av SLOT ersätter inte färdplan eller begäran om marktjänst.

Parkerings tiden är begränsad till 18 timmar för fraktflyg som ej går i linjetrafik i enlighet med Lokal Riktlinje TSL 2018-4996.

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1. Aerodrome Coordination

SLOT request is mandatory for all arrivals and departures. SLOT request shall be sent via OCS or via e-mail as a SCR or GCR.

Slot request for scheduled passenger departures (flight type J, C and G) between 2200 and 0400 (2100-0300) requires approval by airport authority.

Any change or cancellation in the request of SLOT shall be reported without delay. The SLOT approval does not replace flight plan or handling request.

The parking time is limited to 18 hours for non scheduled cargo flights according to Local Rule TSL 2018-4996.

Pushback är normal procedur för luftfartyg Kod B eller större. Kontakta handlingbolag före ankomst om pushback inte är möjlig.

Flygningar som är undantagna från koordinering i enlighet med EU-förordning (EG) nr. 793/2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93:

1. Statsflygningar.
2. Humanitära flygningar t.ex. akuta medicinska flygningar, organtransporter, flygningar som deltar i räddningsinsats och ambulansflygningar där patientens tillstånd är akut.
3. Nödlandningar.

Kontaktinformation:

Airport Coordination Sweden ACS
Box 202
SE-190 47 Stockholm-Arlanda
E-post: slot@acsslot.se

Telefon: + 46 (0)70 597 82 66, +46 (0)70 757 43 45

SCR/GCR: scr@airportcoordination.com
OCS: www.online-coordination.com

Utanför kontorstid kontaktas Airport Operation Center - OPC:

Telefon: +46 (0)10 109 36 01
E-post: OPCGOT@swedavia.se

För mer information: <http://airportcoordination.com>

2. Marktjänst

Anlitande av marktjänstbolag är obligatoriskt för alla flygningar till och från GÖTEBORG/Landvetter. Undantaget är ambulansflyg (HOSP) och statsluftfartyg (HEAD eller STATE). Operatörer skall försäkra sig om att arrangemang med marktjänstbolag finns före ankomst och avgång. För ytterligare information om marktjänst: www.swedavia.com.

3. Undantag från krav på dubbelriktad radioförbindelse med TWR kan medges endast för överföringsflygning till eller från flygplatsen i samband med erforderligt underhållsarbete på flygplanet.

4. Enligt miljödom gäller restriktioner för visuella inflygningar. Endast propellerdrivna luftfartyg med MTOM 7000 kg eller lägre får utföra visuella inflygningar H24.

5. Då förhållandena så medger bör reversering utöver IDLE REVERSE eller motsvarande ej utföras.

Pushback is normal procedure for aircrafts Code B and larger. Contact handling agent before arrival if pushback is not possible.

Flights that are exempted from coordination according to EU Regulation (EC) No. 793/2004 amending Council Regulation (EEC) No. 95/93:

1. State flights.
2. Humanitarian flights i.e. medical emergencies, donor flights, search and rescue operations and air ambulance flights where the condition of patient is urgent.
3. Emergency landings.

Contact information:

Airport Coordination Sweden ACS
Box 202
SE-190 47 Stockholm-Arlanda
E-mail: slot@acsslot.se

Phone: + 46 (0)70 597 82 66, +46 (0)70 757 43 45

SCR/GCR: scr@airportcoordination.com
OCS: www.online-coordination.com

During Out of Office hours contact Airport Operation Center - OPC:

Phone: +46 (0)10 109 36 01
E-mail: OPCGOT@swedavia.se

For more information: <http://airportcoordination.com>

2. Ground Handling

All flights to and from GÖTEBORG/Landvetter are subject to mandatory handling. Exceptions apply for hospital flights (HOSP) and state aircrafts (HEAD or STATE). Operators shall assure arrangements with ground handling agent prior to arrival and departure. For further information about handling services: www.swedavia.com.

3. Exemptions from the requirement for two-way radiocommunication with TWR will only be granted for ferry flight to or from the aerodrome in connection with necessary maintenance on the aircraft.

4. Visual approach procedures limited due to environmental law decision. Only propeller driven aircraft with MTOM 7000 kg or below is permitted to carry out visual approach H24.

5. When conditions permit do not use more than IDLE REVERSE or equivalent.

6. Restriktioner för skol- och övningsflygning:

- a. Skol- och övningsflyg med starter, landningar eller inflygningar/utflygningar är inte tillåtet. Undantag kan medges för luftfartyg över 8 ton MTOM, PPR H24 ska sökas hos flygtrafikledningen (LFV), via epost: esggws@lfv.se.

Simulering av motorbortfall på en eller flera motorer är inte tillåtet.

Flyguppvisning inom Landvetter CTR är inte tillåten.

b. Till ansökan ska följande anges:

- Flygplanstyp
- Antal start och landningsövningar
- Tid som önskas för skol och övning

Observera att godkänd PPR inte ersätter ansökan om SLOT enligt ESGG 2.20 punkt 1.

- c. Vid godkänt skol- och övningsflyg enligt pkt a) ska följande lägsta höjder för utflygning och trafikvarv användas av jetflygplan:
efter start stig rakt fram till 1500 ft AMSL innan sväng, lägsta höjd i trafikvarv är 2000 ft AMSL.

7. Föreskrifter för markrörelser

7.1 Taxning

- a. ATC utövas inte på plattan. För att upprätthålla ett ordnat flöde på plattorna, tillhandahålls en begränsad trafikinformationstjänst och alla flygplansrörelser på plattan ska anmälas till TWR.
- b. Avgående luftfartyg skall taxa via TWY Z om inte annan instruktion lämnas. TWY Z får användas av luftfartyg med vingspann högst 62 m.
- c. Ankommande flygplan skall taxa via TWY Y.
- d. TWY D får användas av luftfartyg med vingspann högst 52 m.
- e. Centrumlinjeljus saknas på platta mellan TWY F och uppställningsplatserna 1-3. Ledsagning är obligatorisk vid RVR under 350 m eller när dagermarkeringar ej är synliga.
- f. Minsta möjliga motoreffekt skall användas vid taxning på plattan.

7.2 Ankomst

- a. TWY D skall inte användas som avfart RWY 03 om inte annan instruktion lämnas av TWR.
- b. TWY E skall inte användas som avfart RWY 21. Undantag kan göras för HOSP eller luftfartyg av kategori LÄTT.
- c. TWY C skall inte användas som avfart RWY 03. Undantag kan göras för HOSP eller luftfartyg av kategori LÄTT.

6. Restrictions for school and training flights:

- a. School and exercise flights with starts, landings or approaches/departures are not allowed. Exceptions may be granted for aircraft over 8 tonnes MTOM, PPR H24 shall be requested from air traffic control (LFV) by mail: esggws@lfv.se.

Simulation of engine failure on one or more engines is not permitted.

Air display within Landvetter CTR is not permitted.

b. The request must state the following:

- Aircraft type
- Number of start and landing exercises
- Time desired for school and exercise

Note that the approved PPR does not replace the application for SLOT according to ESGG 2.20 para 1.

- c. For approved school and exercise flights according to point a), the following minimum altitudes for departure and traffic circuit shall be used by jet aircraft:
after departure climb straight ahead to 1500 ft AMSL before turning, minimum altitude in traffic circuit is 2000 ft AMSL.

7. Ground movement procedures

7.1 Taxiing

- a. ATC is not provided on apron. In order to maintain orderly flow on aprons, a limited traffic information service is provided and all aircraft movements are subject to prior contact with TWR.
- b. Departing aircraft shall taxi via TWY Z unless otherwise instructed. TWY Z is limited to aircraft having a max wingspan of 62 m.
- c. Arriving aircraft shall taxi via TWY Y.
- d. TWY D is limited to aircraft having a max wingspan of 52 m.
- e. Apron taxiway between TWY F and stands 1-3 is not equipped with centre line lights. Marshalling is mandatory when RVR is lower than 350 m or when daylight markings are not visible.
- f. Engines shall be operated at minimum power required when taxiing on apron.

7.2 Arrival

- a. TWY D not to be used for exit RWY 03 unless instructed by TWR.
- b. TWY E not to be used for exit RWY 21. Exemptions can be made for HOSP or aircraft category LIGHT.
- c. TWY C not to be used for exit RWY 03. Exemptions can be made for HOSP or aircraft category LIGHT.

- d. Landande luftfartyg skall efter landning lämna banan fullständigt och hålla positionen först på TWY Y för att erhålla taxiklaring.
- e. Tremotoriga luftfartyg skall stänga av mittmotorn innan luftfartyget kommer in på plattan.
- f. Vid parkering på uppställningsplats som saknar dockningssystem skall marshalling inväntas. Undantag för uppställningsplats 1-3 där självinkörning gäller. Se ESGG 2-3.
- g. När dockningssystem inte är aktiverat eller installerat ska luftfartyg vänta på centrumlinje platta tills dockningssystemet har blivit aktiverat eller signal från rangerare för att köra in har tagits emot.
- h. Reducerade säkerhetsavstånd ned till 3 m tillämpas på tillämpliga uppställningsplatser mellan vänster motor och passagerarbrygga för A220-100, A319, B737-600/-700, E170. Proceduren har genomgått bedömning enligt EASA CS ADR-DSN.E.365.
- d. Landing aircrafts shall, after landing, completely vacate the runway and hold position on TWY Y until taxi clearance is obtained.
- e. Three-engined aircraft shall shut down the middle engine before entering apron.
- f. When parking on stands not equipped with docking guidance system aircraft shall wait for marshalling. Exception for stands 1-3 where self-manoeuvring procedure will be performed. See ESGG 2-3.
- g. When docking guidance system is not activated or not installed, aircraft shall wait on apron taxiway until docking guidance system has been activated or until signal from a marshal for entering has been received.
- h. Reduced safety distances minimum 3 m will apply between left engine and passenger bridge for A220-100, A319, B737- 600/-700, E170 on all applicable stands. The procedure is assessed according to EASA CS ADR-DSN.E.365.

7.3 Avgång IFR

- a. Avgående klarering kan begäras via datalänk (DCL) eller Clearance Delivery tidigast 30 min före EOBT. Luftfartygets position samt identifieringsbeteckning för senast erhållna ATIS-utsändning skall anges vid första anrop. När DCL-tjänsten används ska passning ske på Clearance Delivery. Avgående ATC-klarering utfärdad via RTF överrider alltid avgående ATC-klarering utfärdad via DCL.
- b. Tillstånd för start-up/push-back/taxi ska inhämtas från Landvetter Ground. Begäran om tillstånd för detta ska innehålla uppställningsplats och endast göras när luftfartyget är redo att följa ett tillstånd. Tillstånd för push-back inkluderar även start av motorer under push-back. Om push-back inte har startats inom en minut från tillståndsgivandet, cancelleras tillståndet automatiskt och ett nytt tillstånd måste inhämtas. Tillstånd för cross bleed start skall inhämtas före push-back från Landvetter Ground.
- c. För flygning med flödesrestriktion beviljas push-back tidigast 15 min före CTOT.
- d. När försening till följd av ändrad CTOT uppstår kan luftfartyg instrueras av TWR att lämna uppställningsplats, för att frigöra uppställningskapacitet.
- e. Reversering som alternativ till push-back är inte tillåtet.

7.4 Avgång VFR

- a. Start-up och taxiinstruktioner skall begäras från Landvetter Ground.

8. Användning av transponder

Göteborg/Landvetter flygplats är utrustad med en avancerad markövervakningsfunktion (A-SMGCS) som kommunicerar med flygplans och fordonas Mode S transponderar för att erhålla deras position samt identitet. Flygplansoperatörer ska säkerställa att deras Mode S transponder fungerar även när luftfartyget är på marken.

7.3 Departure IFR

- a. Departure clearance may be requested by datalink (DCL) or from Clearance Delivery not earlier than 30 min before EOBT. Aircraft position and identification of latest ATIS broadcast received shall be given at initial call. When using the DCL service, monitor Clearance Delivery channel. A departure clearance issued by RTF always supersedes a clearance transmitted via DCL.
- b. Approval for start-up/push-back/taxi must be obtained from Landvetter Ground. Request of such permission shall include stand or position and only be made when aircraft is fully ready to comply. Push-back approval includes permission to start engines during push-back. If push-back not has been commenced within one minute from approval, the push-back permission will automatically expire and a push-back permission must be requested again. Approval for cross bleed start must be obtained from Landvetter Ground before push-back.
- c. In case of flow restriction, Push-back is approved 15 min prior to CTOT.
- d. When delayed by CTOT, aircraft may be ordered to push and hold to release stand capacity according to instructions from TWR.
- e. Power-back as an alternative to push-back is not allowed.

7.4 Departure VFR

- a. Start-up and taxi instructions shall be requested from Landvetter Ground.

8. Use of transponder

Göteborg/Landvetter aerodrome is equipped with an advanced surface movement radar (A-SMGCS) communicating with aircraft's and vehicle's Mode S transponders to obtain their position and identification code. Aircraft operators should ensure that Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

Flygplansbesättning ska:

- från påbörjad push-back eller taxning, vilket som än kommer först:
Starta transpondern och ställa in tilldelad Mode A kod och om luftfartyget är utrustat med Mode S transponder även luftfartygets identifiering (Fält 7 i ICAO flight plan).
- efter landning, när luftfartyget är slutligt parkerat vid stand/gate:
Ställa in Mode A kod 2000 och därefter sätts transpondern i OFF eller SDBY.

9. APU

Om APU är igång vid ankomst ska den stängas av senast 5 minuter efter On-Block.
APU får startas tidigast 5 minuter före beräknad tid för push-back eller taxning.
Om APU måste användas senare/tidigare får detta endast ske efter överenskommelse med aktuellt marktjänstföretag.

10. D-ATIS

D-ATIS tillgängligt via ACARS för FPL utrustade med ACARS-MU. (AEEC 623 kompatibla) (ARINC är leverantör för datalänkkommunikation och ESGG flygplats för ATIS service.)

Flight crew shall:

- from commencement of push-back or taxi, whichever comes first:
Start transponder and set the assigned Mode A code and if the aircraft is equipped with Mode S transponder the aircraft identification (Item 7 of the ICAO flight plan).
- after landing, when the aircraft is fully parked on stand:
Set Mode A code 2000 and then turn transponder OFF or SDBY.

9. APU

If APU is running at arrival it must be shut down 5 minutes after On-Block.
APU can be started at the earliest 5 minutes prior to estimated time for push-back or taxiing.
If APUs are to be used later/earlier than such time, there shall be agreement between the airline and handling company in question.

10. D-ATIS

D-ATIS service available by ACARS for ACFT equipped with ACARS-MU. (AEEC 623 compliant) (Provider is ARINC for datalink com and ESGG airport for ATIS service.)

ESGG 2.21 MINSKNING AV BULLERSTÖRNING

1. Över tätbebyggt område

1.1 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.

1.2 Andra bullerkänsliga områden som bör undvikas finns publicerade på ESGG 6-1 (VAC).

1.3 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.

1.4 Standardproceduren för att reducera buller vid flygplatsen (NADP 2) skall tillämpas vid användning av SID bana 03 och 21. (Ref. ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operations (PANS-OPS Doc 8168) Vol I – Flight Procedures)

1.5 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-proceduren 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 angörandet av ILS, under förutsättning att det kan ske med bibehållen flygsäkerhet.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. Over built up areas

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

1.2 Other noise sensitive areas to be avoided are shown on ESGG 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.

1.4 Noise Abatement Departure Procedure alleviating noise at the aerodrome (NADP 2) shall be used for SID RWY 03 and 21. (Ref ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS Doc 8168) Vol I – Flight Procedures)

1.5 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 ILS, provided that this is consistent with ATC speed control requirements and the safe operation of the aircraft.

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.

1.6 Särskilda miljörestriktioner SID/STAR/RNP-AR

Följande miljörestriktioner gäller för SID/STAR/RNP:

SID DETNA 3M får inte användas nattetid 2100-0500 (2000-0400). Ersättande SID är TAKOV 3R.

SID SABAK 3M får inte användas nattetid 2100-0500 (2000-0400). Ersättande SID är TISAB 3R.

SID TISAB och SID TAKOV används endast nattetid 2100-0500 (2000-0400).

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.

1.6 Special environmental restrictions SID/STAR/RNP-AR

The following environmental restrictions for SID/STAR/RNP are valid:

SID DETNA 3M may not be used during night 2100-0500 (2000-0400). Replacing SID is TAKOV 3R

SID SABAK 3M may not be used during night 2100-0500 (2000-0400). Replacing SID is TISAB 3R

SID TISAB and SID TAKOV only to be used during night 2100-0500 (2000-0400).

ESGG 2.22 FLYGPROCEDURER

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

1.1 Färdplanering

Ankommande trafik till GÖTEBORG/Landvetter skall färdplaneras via följande inpasseringspunkter:

ARQUS, KELIN, LOBBI, MAKUR, MOXAM, NEGIL och RISMA.

1.2 Flygvägar

Standardflygvägar för ankommande IFR-trafik (STAR) är baserade på RNAV 1 och är upprättade enligt ESGG 4-19/20 t.o.m. ESGG 4-33/34.

Flygvägssystemet tillämpas normalt. Avsteg kan medges av flygsäkerhetsskäl eller för att förkorta flygsträckan.

1.3 Väntning (Ref ENR 1.3 mom 9).

Väntlägen är upprättade enligt ESGG 4-1.

1.4 Visuellinflygning

Se ESGG AD 2.20 mom 4 ovan.

1.5 Beräknad inflygningstid

Ref ENR 1.3 mom 3.

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

1.6 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.

FLIGHT PROCEDURES

1. Inbound IFR traffic within Göteborg TMA and Landvetter CTR

1.1 Flightplanning

Inbound traffic to GÖTEBORG/Landvetter shall be flightplanned via the following TMA entry points:

ARQUS, KELIN, LOBBI, MAKUR, MOXAM, NEGIL and RISMA.

1.2 Routes

Standard instrument arrival procedures (STAR) are based on RNAV 1 and are established in accordance with ESGG 4-19/20 through ESGG 4-33/34.

The route system (STAR) is normally adhered to. Deviation is permitted when the flight safety so demands or in order to shorten the flight distance.

1.3 Holdings (Ref ENR 1.3 para 9).

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

1.4 Visual Approach

See ESGG AD 2.20 para 4 above.

1.5 Expected approach time

Ref ENR 1.3 para 3.

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

1.6 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 requested.

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

Luftfartyg som är etablerat på grundlinjen för slutlig inflygning skall bibehålla 160 kt IAS eller högre till OM (motsvarande 3.7 NM till RWY 03/21) om inget annat begärs av ATC. Om detta inte är möjligt, skall ATC underrättas härom.

2. Avgående IFR-trafik inom Göteborg TMA and Landvetter CTR.

2.1 Flygvägar

Standardflygvägar för avgående IFR-trafik (SID) är baserade på RNAV 1 och är upprättade enligt ESGG 4-7/8 t.o.m. ESGG 4-15/17.

2.2 Radarledning av avgående IFR propellertrafik som ej ges klarering via SID.

Klarering grundad på radarledning efter start kan lämnas under tiden 0500–2100 (0400–2000), dock endast till propellerdrivna luftfartyg.

Före avgång kan initial klarering på SID revideras till radarledning.

Om inget annat medges/instrueras av ATC, skall sväng till anvisad kurs påbörjas vid passage genom 1000 ft QNH.

Luftfartyg skall stiga med en ROC av minst 700 ft/min. Är inte detta möjligt skall ATC informeras snarast.

Kontaktinstruktion till radarkontroll skall utfärdas av TWR.

3. Startprocedurer, omnidirectional

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.

When established on final approach track, aircraft shall maintain 160 kt IAS or more until passing OM (corresponding 3.7 NM to RWY 03/21) unless otherwise instructed. If this is not practicable, ATC shall be notified accordingly.

2. Outbound IFR traffic within Göteborg TMA and Landvetter CTR.

2.1 Routes

Standard instrument departure procedures (SID) are based on RNAV 1 and are established in accordance with ESGG 4-7/8 through ESGG 4-15/17.

2.2 Radar vectoring of departing IFR propeller-driven aircraft not cleared via SID.

Clearance based on radar vectoring after departure may be issued 0500–2100 (0400–2000), however only to propeller-driven aircraft.

Before departure, initial clearance on SID may be changed to radar vectoring.

If not approved/instructed by ATC, turn to assigned heading shall be initiated when passing 1000 ft QNH.

Aircraft shall maintain ROC 700 ft/min or more. If unable, inform ATC as soon as practicable.

Contact instruction to radar control shall be issued by TWR.

3. Omnidirectional departure procedures

RWY	Procedure	Significant obstacle		
		Obstacle	Elevation (ft)	Direction (GEO)/Dist (m) from THR
03	Climb straight ahead to MNM turning ALT 1000 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Pylon	1476	292°/13400
21	Climb straight ahead to MNM turning ALT 900 ft. Continue climb to appropriate MSA.	Forest Pylon	560 1476	201°/4150 278°/14050

4. Avbrott i radioförbindelse

Allmänt

Luftfartyg ska följa de föreskrifter som anges i AIP ENR 1.3 mom 10. Under IMC gäller dessutom följande.

4.1 Destination GÖTEBORG/Landvetter

Standardprocedur för avbrott i radioförbindelse är baserad på RNAV, se punkt 4.1.1–4.1.3.

Procedur för avbrott i radioförbindelse baserad på konventionell navigering (VOR/DME), se punkt 4.1.4–4.1.6.

4. Communication failure

General

Aircraft shall follow the procedures laid down in AIP ENR 1.3 para 10. In addition, in IMC the relevant procedures below shall be applied.

4.1 Destination GÖTEBORG/Landvetter

Standard procedure for communication failure is based on RNAV, see para 4.1.1–4.1.3.

Communication failure procedure based on conventional navigation (VOR/DME), see para 4.1.4–4.1.6.

4.1.1 Ankommande klarering mottagen och kvitterad (baserad på RNAV):

- a. Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Fortsätt direkt till TOMVI. Vid behov, sjunk i TOMVI väntläge (MIN 4000 ft AMSL).
- b. Från TOMVI, för bana 03, sväng höger till GG719 för att ansluta till RNAV STAR MOXAM 3L (ej under 3000 ft AMSL) följt av normal instrumentinflygning.
- c. Från TOMVI, för bana 21, sväng vänster till GG932 för att ansluta till RNAV STAR RISMA 3S (ej under 3000 ft AMSL till GG432) följt av normal instrumentinflygning.

4.1.2 Ankommande klarering ej mottagen och/eller kvitterad (baserad på RNAV):

Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd och fortsätt via aktuell inträdespunkt i TMA till TOMVI. Vid behov, sjunk i TOMVI väntläge (MIN 4000 ft AMSL).

Från TOMVI, för bana 03, sväng höger till GG719 för att ansluta till RNAV STAR MOXAM 3L (ej under 3000 ft AMSL) följt av normal instrumentinflygning.

Från TOMVI, för bana 21, sväng vänster till GG932 för att ansluta till RNAV STAR RISMA 3S (ej under 3000 ft AMSL till GG432) följt av normal instrumentinflygning.

4.1.3 Avbruten inflygning vid radiobortfall (baserad på RNAV).

Följ procedur enligt tabell nedan.

4.1.1 Inbound clearance received and acknowledged (based on RNAV):

- a. Maintain the level last received and acknowledged. Proceed direct to TOMVI. If required, descend in HLDG TOMVI (MNM 4000 ft AMSL).
- b. From TOMVI, for RWY 03, turn right to GG719 to join RNAV STAR MOXAM 3L (not below 3000 ft AMSL) for a normal instrument approach.
- c. From TOMVI, for RWY 21, turn left to GG932 to join RNAV STAR RISMA 3S (not below 3000 ft AMSL until GG432) for a normal instrument approach.

4.1.2 No inbound clearance received and/or acknowledged (based on RNAV):

Maintain the level last received and acknowledged. Proceed via relevant TMA entry point to TOMVI. If required, descend in HLDG TOMVI (MNM 4000 ft AMSL).

From TOMVI, for RWY 03, turn right to GG719 to join RNAV STAR MOXAM 3L (not below 3000 ft AMSL) for a normal instrument approach.

From TOMVI, for RWY 21, turn left to GG932 to join RNAV STAR RISMA 3S (not below 3000 ft AMSL until GG432) for a normal instrument approach.

4.1.3 Missed APCH in case of communication failure (based on RNAV).

Follow the procedure stated in the table below.

RWY	
03	Climb straight ahead to 3000 ft AMSL, turn left to GG721 to join RNAV STAR MOXAM 3L (not below 3000 ft AMSL) to a normal instrument approach.
21	Climb straight ahead to 3000 ft AMSL, turn right to GG931 to join RNAV STAR RISMA 3S (not below 3000 ft AMSL until GG432) to a normal instrument approach.

4.1.4 Ankommande klarering mottagen och kvitterad (baserad på VOR/DME):

Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd. Fortsätt direkt till TOMVI (LAV R-244/DME 15.4). Vid behov, sjunk i TOMVI väntläge (MIN 4000 ft AMSL).

Från TOMVI, för bana 03, sväng höger och anslut till LAV DME-ARC 13 och fortsätt på LAV DME-ARC 13 till LAV R-216. Sväng vänster och anslut till normal instrumentinflygning (ej under 3000 ft AMSL).

Från TOMVI, för bana 21, sväng vänster och anslut till LAV DME-ARC 12 och fortsätt på LAV DME-ARC 12 till LAV R-006 (ej under 3000 ft AMSL). Sväng höger och anslut till normal instrumentinflygning (ej under 2500 ft AMSL).

4.1.5 Ankommande klarering ej mottagen och/eller kvitterad, (baserad på VOR/DME):

Bibehåll senast tilldelad och kvitterad flyghöjd och fortsätt via aktuell inträdespunkt i TMA till TOMVI (LAV R-244/DME 15.4). Vid behov, sjunk i TOMVI väntläge (MIN 4000 ft AMSL).

4.1.4 Inbound clearance received and acknowledged (based on VOR/DME):

Maintain the level last received and acknowledged. Proceed direct to TOMVI (LAV R-244/DME 15.4). If required descend in HLDG TOMVI (MNM 4000 ft AMSL).

From TOMVI, for RWY 03, turn right and join LAV DME-ARC 13 and continue on LAV DME-ARC 13 until LAV R-216. Turn left for a normal instrument approach (not below 3000 ft AMSL).

From TOMVI, for RWY 21, turn left and join LAV DME-ARC 12 and continue on LAV DME-ARC 12 until LAV R-006 (not below 3000 ft AMSL). Turn right for a normal instrument approach (not below 2500 ft AMSL).

4.1.5 No inbound clearance received and/or acknowledged (based on VOR/DME):

Maintain the level last received and acknowledged. Proceed via relevant TMA entry point to TOMVI (LAV R-244/DME 15.4). If required, descend in HLDG TOMVI (MNM 4000 ft AMSL).

Från TOMVI, för bana 03, sväng höger och anslut till LAV DME-ARC 13 och fortsätt på LAV DME-ARC 13 till LAV R-216. Sväng vänster och anslut till normal instrumentinflygning (ej under 3000 ft AMSL).

Från TOMVI, för bana 21, sväng vänster och anslut till LAV DME-ARC 12 och fortsätt på LAV DME-ARC 12 till LAV R-006 (ej under 3000 ft AMSL). Sväng höger och anslut till normal instrumentinflygning (ej under 2500 ft AMSL).

4.1.6 Avbruten inflygning vid radiobortfall, (baserad på VOR/DME):

Följ procedur enligt tabell nedan.

From TOMVI, for RWY 03, turn right and join LAV DME-ARC 13 and continue on LAV DME-ARC 13 until LAV R-216. Turn left for a normal instrument approach (not below 3000 ft AMSL).

From TOMVI, for RWY 21, turn left and join LAV DME-ARC 12 and continue on LAV DME-ARC 12 until LAV R-006 (not below 3000 ft AMSL). Turn right for a normal instrument approach (not below 2500 ft AMSL).

4.1.6 Missed APCH in case of communication failure (based on VOR/DME):

Follow the procedure stated in the table below.

RWY	
03	Climb straight ahead to 3000 ft AMSL, turn left and join LAV DME-ARC 13 and continue on LAV DME-ARC 13 until LAV R-216. Turn left (not below 3000 ft AMSL) for a normal instrument approach.
21	Climb straight ahead to 3000 ft AMSL, turn right and join LAV DME-ARC 12 and continue on LAV DME-ARC 12 until LAV R-006. Turn right (not below 2500 ft AMSL) for a normal instrument approach.

5. Lågsiktsprocedurer (LVP)

5.1 Inflygning Kategori II / III är tillgänglig.

5.2 Väntplatser för Kategori II / III tillämpas.

5.3 LVP träder i kraft senast när bansynvidden (RVR) underskrider 550 m eller när molntäckeshöjden eller vertikalsikten är lägre än 200 ft. Meddelande om att LVP är i kraft lämnas på ATIS.

5.4 Om SMR inte är i drift orsakar detta kapacitetsbegränsningar.

5.5 Landning RWY 03

a. Lämna RWY på TWY E, F eller Y.

b. ILS skyddsområde har lämnats när hela luftfartyget har passerat den gul/grön-kodade delen av taxibanljusen.

c. Invänta instruktion för taxning.

5.6 Landning RWY 21

a. Lämna RWY på TWY D, C, B eller Y.

b. ILS skyddsområde har lämnats när hela luftfartyget har passerat den gul/grön-kodade delen av taxibanljusen.

c. Invänta instruktion för taxning.

6. VFR-flygning inom Göteborg TMA samt inom Landvetter CTR

6.1 Normala in- och utpasseringspunkter:
Se ESGG 6-1.

6.2 Normala in- och utflygningssvägar:
NIL

6.3 Väntlägen:
Se ESGG 6-1.

5. Low Visibility Procedures (LVP)

5.1 Category II / III approach is available.

5.2 Category II / III taxi-holding positions is to be used.

5.3 LVP will be in force at latest when the RVR falls below 550 m or ceiling or vertical visibility is below 200 ft. The application of LVP will be announced by ATIS.

5.4 Unserviceable SMR will cause capacity limitations.

5.5 Landing RWY 03

a. Vacate RWY on TWY E, F, or Y.

b. Aircraft has left ILS critical and sensitive area when the whole ACFT is clear of the yellow/green coded part of the TWY lighting.

c. Stand by for taxi clearance.

5.6 Landing RWY 21

a. Vacate RWY on TWY D, C, B or Y.

b. Aircraft has left ILS critical and sensitive area when the whole ACFT is clear of the yellow/green coded part of the TWY lighting.

c. Stand by for taxi clearance.

6. VFR flight within Göteborg TMA and within Landvetter CTR

6.1 Normal entry and exit points:
See ESGG 6-1.

6.2 Normal inbound and outbound routes:
NIL

6.3 Holdings:
See ESGG 6-1.

6.4 Avbrott i radioförbindelse

Lufffartyg utanför kontrollerat lufttrum med avbrott i radioförbindelse, vilket inte erhållit klarering, bör landa på flygplats utanför kontrollzonen. Om detta inte är lämpligt eller möjligt får lufffartyget *under VMC* på eller under 1500 ft AMSL framföras via RÅDA och väntläge VÅST till trafikvarvet.

6.5 Restriktion gällande skolflygning

Ensamflygning under grundutbildning är inte tillåten.

6.4 Communication failure

Aircraft outside controlled airspace experiencing communication failure and having received no clearance should land at an aerodrome outside the control zone. If this is not suitable or possible, the aircraft may be flown in VMC at or below 1500 ft AMSL via RÅDA and holding WEST to the aerodrome traffic circuit.

6.5 Restrictions concerning flight training

Solo flight during basic flight training (private pilot's licence) will not be permitted.

ESGG 2.23 ÖVRIG INFORMATION

1. Hastighetsbegränsning inom TMA/CTR

Lufffartyg får inte framföras med högre fart än 250 kt IAS under FL 100 om inte annat anges av ATC.

2. Vindskjuvning

Vid vindhastigheter överstigande 25 kt i sektorn 230–300° kan vindskjuvning förekomma på final bana 21 dessutom kan svår turbulens förekomma på kort final och fram till sättning.

3. Förhandstillstånd (PPR)/ Förhandsmeddelande (PN) inom Göteborg TMA

3.1 Förhandstillstånd (PPR) krävs för fotoflyg inom Göteborg TMA och ska inhämtas helgfri vardag 0700–1500 (0600–1400) av skiftledare på ATS Landvetter via e-post: esggs@lfv.se

Fotoflyg ska utföras på jämna tusental fothöjder AMSL eller på (hela) flygnivåer

Telefonsamtal till skiftledare ATS Landvetter innan flygning påbörjas.

Avsteg från ovanstående kan göras av skiftledare ATS Landvetter TEL 031 94 11 44.

3.2 Förhandsmeddelande (PN) krävs för nedanstående flygverksamhet inom Göteborg TMA.

- Förplanerad kontrollflygning (mätflygning) av navigerings- och inflygningshjälpmedel.
- Geologisk mätflygning och liknande.

Senast 24 timmar innan flygning, skall förhandsmeddelande/ PN lämnas helgfri vardag 0700–1500 (0600–1400) till ATS Landvetter via e-post: esggs@lfv.se

4. Obemannade ballonger för rutinmässiga aerologiska mätningar skickas upp från SMHI autosondstation, öster om bana 03/21, vid 2330 UTC.

5. Beviljade undantag från krav i CS-ADR-DSN:

- Fasta hinder genomtränger hinderbegränsande ytor.

ADDITIONAL INFORMATION

1. Speed limitation within TMA/CTR

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

2. Windshear

When the wind velocity exceeds 25 kt in sector 230–300° windshear may occur on final RWY 21, severe turbulence may also occur on short final and during flare out.

3. Prior Permission Required (PPR)/ Prior notice required (PN) within Göteborg TMA

3.1 Prior Permission Required (PPR) for aerial photo missions and shall be obtained on non-holiday weekdays 0700–1500 (0600–1400) from Watch Supervisor at ATS Landvetter by mail: esggs@lfv.se

Aerial photo missions shall be performed at 1000 ft-even altitudes or flight levels.

Phonecall shall be made to Watch Supervisor, ATS Landvetter before flight.

Exceptions may be approved by Watch Supervisor. Phone +46 (0)31 94 11 44.

3.2 Prior notice (PN) is required for operations mentioned below within Göteborg TMA.

- Non-urgent nav aids and approach aids calibration flights.
- Geological survey flights and similar.

Prior notice of the flight shall be given at least 24 hours in advance, on non holiday weekdays 0700–1500 (0600–1400), to ATS Landvetter by e-mail: esggs@lfv.se

4. Unmanned balloons for routine aerological measurements are sent from SMHI automatic probe station, E of runway 03/21, at 2330 UTC.

5. Granted exemptions from requirements in CS-ADR-DSN:

- Fixed obstacles penetrating the obstacle limitation surfaces.

ESGG 2.24 TILLHÖRANDE KARTOR

RELATED CHARTS

AD chart		ESGG 2-1
Parking/docking chart - ICAO		ESGG 2-3/4
AD Ground Movement chart	Arrival	ESGG 2-5
AD Ground Movement chart	Departure RWY 03	ESGG 2-7
AD Ground Movement chart	Departure RWY 21	ESGG 2-8
AOC	RWY 03/21	ESGG-3-1
PATC	RWY 03	ESGG-3-3
PATC	RWY 21	ESGG-3-5
Area Chart	TMA	ESGG 4-1
List of waypoints and significant points		ESGG 4-3
RNAV SIDs GENERAL		ESGG 4-5
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 03	ESGG 4-7
RNAV (DME/DME or GNSS) SID	RWY 21	ESGG 4-13
RNAV STARs GENERAL		ESGG 4-18
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 03 Open	ESGG 4-19
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 03 Closed	ESGG 4-23
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 21 Open	ESGG 4-27
RNAV (DME/DME or GNSS) STAR	RWY 21 Closed	ESGG 4-31
ATC Surveillance Minimum ALT chart		ESGG 4-91
IAC	ILS or LOC RWY 03	ESGG 5-1
IAC	NDB RWY 03	ESGG 5-2
IAC	ILS or LOC RWY 21	ESGG 5-3
IAC	NDB RWY 21	ESGG 5-4
RNP AR GENERAL		ESGG 5-5
IAC	RNP z RWY 03	ESGG 5-7
IAC	RNP y RWY 03 (AR)	ESGG 5-9
IAC	RNP z RWY 21	ESGG 5-11
IAC	RNP y RWY 21 (AR)	ESGG 5-13
VAC		ESGG 6-1