

# Katastrof BOM

— Av JAN TELHEDE —

En Caravelle på väg från Oslo till Göteborg bombhatades i går kväll. När flygplanet befann sig ute över havet ringde en man till flygledningen på Fornebu och meddelade att en bomb fanns ombord på planet. Meddelande gick direkt från Oslo till besättningen ombord på planet och till flygplatsledningen på Torslanda. Där sattes katastrofberedskapen i gång.

När GT fick meddelande om vad som hänt åkte vi naturligtvis till flygplatsen. Efter en halvtimmes ansträngningar att få tag på någon ansvarig på Torslanda sattes fotografen Bela Unger och jag under polisbevakning. Det var en alltför nitisk hallvärdinna som grep in i handlingen.

Passagerarna ombord på planet fick ingenting veta om vad som hänt innan planet tagit mark på Torslanda. Detta för att undvika panik ombord.

## ● FORTSATTE

Direkt efter landningen evakuerades passagerarna och fördes till flygplatsbyggnaden. Efter en kort stund sattes ett extraplan in och de 35 som skulle till Köpenhamn fick fortsätta. Det var bara ett par av passagerarna som skulle till Göteborg.

Flygplatsledningen var mycket tillmötesgående när GT väl fick komma till tals med dem. Men som sagt så hindrade en alltför nitisk hallvärdinna oss från att göra detta genom att de's vägra vidarebefordra samtal till någon ansvarig på flygplatsen och de's genom att sätta oss under polisbevakning då vi på egen hand försökte komma i kontakt med någon sådan.

## ● KONFERENS

Och inte nog med det, någon stoppade ett meddelande från flygplatschefen att han skulle hålla presskonferens kl 23.30. Därför gick det fotografer och journalister från flera tidningar och väntade i tre timmar på att få veta vad som egentligen hänt med det bombhotade planet och dess passagerare.

Allt under själva evakueringen och genomsökningen av planet gick mycket lugnt tillväga. Passagerarna fick inte heller vänta särskilt länge innan ett extraplan sattes in till Köpen-

# Råkade valla min hund vid tele-kio "JAG HÖRDE MANN BOMBHOTA PLANE

— Av Per-Ivar Sohlström —

— Jag såg en man kliva in i telefonhytten. Därefter hörde jag hur han sade till någon om ett plan som skulle sprängas. Planet skulle gå från Torslanda kl. 16.20.

En man, som rastade sin hund på Lagerströmsplatsen i Göteborg vid 16-tiden igår eftermiddag, kan hjälpa polisen att spåra den man som påstod att ett plan från Torslanda i går skulle sprängas i luften.

Mannen ringde GT och tipsade om telefonsamtalet.

Han hade hört hur mannen i telefonkiosken larmade hallvärdinnan på Torslanda om att Al Fatah skulle spränga ett plan i luften.

— Mannen steg ur en A-registrerad Volkswagen. I den satt tre andra män. Han lade en näsduk över telefonluren, när han ringde sitt samtal.

— Jag hörde hur han nämnde att ett plan, som gick från Torslanda 16.20 skulle sprängas.

## FÖRSVANN

— Därefter lade han på luren och gick tillbaka till bilen och de for från platsen.

Telefonsamtalet till Torslanda utlöste omedelbart katastroflarm på flygplatsen. Klockan 16.20 skulle två plan lyfta från Torslanda. Dels en SAS-Caravelle till Köpenhamn



Hamburg och dels ett av Linjeflygsplan Nord 262 till Bromma via Norrköping.

Båda planen hölls kvar på Torslanda. Passagerarnas bagage undersöktes mycket noggrant och även passagerarna visiterades. Båda planen kunde lyfta omkring klockan 19.

Det var dock SAS-planet till Köpenhamn—Hamburg som man mest misstänkte som det bombhotade. Båda undersöktes också av polisen, men det först efter det att den beräknade flygtiden till Köpenhamn var över.

Innan polisen började sin undersökning av planet hade dock ett annat plan, som stod uppställt enbart 30 meter från den bombhotade Caravelen fått lyfta.

Passagerarna hade fått gå ombord innan planet var genomskött. Dessutom hade flygplatsledningen tillåtit att personal och passagerare till ett par privatplan fått passera det bombhotade SAS-planet. Allt innan polisen undersökt planet.

## INGEN VISSTE

— Vi bedömde det som så, att när planets flygtid till Köpenhamn gått till ända, var det ingen större risk att låta passagerare till de andra planen passera utan risk, sade flygplatschefen Stig Andersson vid en presskonferens senare på kvällen.

Då hade man inte tagit hänsyn till att den eventuella bomben skulle kunnat detonera mellan Hamburg och Köpenhamn.

De i övrigt rigorösa bestämmelserna om att inga obehöriga fick vistas på plattan följdes till punkt och pricka.

Efter det att den beräknade flygtiden till Köpenhamn förflutit gick polisen ombord och undersökte det bombhotade och välbevakade planet på Torslanda i går eftermiddag.

G. P. 24970

## Bombhot stoppade flygplan

— En bomb är placerad i planet som går kl. 16.20...

En anonym manlig röst lämnade detta drastiska bombhot i telefon till en hallvärdinna på Torslanda flygplats i Göteborg på onsdagen. Samtalet kom strax efter kl. 16.

Två plan, ett till Köpenhamn med 37 passagerare och ett till Norrköping med tre, kvarhölls på flygplatsen för att genomskådas av flygplatsens personal och polis. Efter kontrollen släpptes planen iväg. Flygfrakterna ombord undersöktes också noggrant innan klartecken till start kunde ges.

Flygplatschefen Stig Andersson förklarar:

— Ingen av passagerarna var missnöjd över fördröjningen. Den anonyme måste

57 2. 4. 1

# Livligt på Torslanda när flygbussen kom

När O-länets nye landshövding Erik Huss kom till Göteborg på torsdagen för sin första tjänstedag så möttes han till sin förtjusning av hornmusik på Torslanda. Uppvaktningen var emellertid inte ordnad enkom för landshövdingen. Det var spårvägens musikkår som var ute och »bläste in» den nya flygbusslinjen.

Flygbuss 110-an heter den nya linjen som öppnas på försök från flygplatsen till innerstaden med hållplatser vid Drottningtorget och hotellen

Opalen, Park Avenue och Rubin.

Priset för en enkelresa blir 6 kr och man kan inte utnyttja månadskort och liknande. Förarna skall kunna klara betalningen i tretton olika valutor och det framhålls att bussarna går enligt tidtabellen även om dimman stoppar planen.

Anledningen till att man inrättat linjen enbart på försök är att en del är oroliga för hur den skall gå ihop. Frågan var också uppe i kommunfullmäktige för en tid sedan som en enkel fråga.

Förr hade Linjebuss flygbussar till Torslanda. Sedan dessa försvunnit har servicen skötts av taxi som drivit linjebilstrafik. Enligt vad som uppgavs vid invigningen på torsdagen är det inte med några bittra känslor som taxi lämnat ifrån sig uppdraget.

Om busstrafiken inte går ihop så kommer det emellertid inte att bero på att flygtrafiken minskar. Flygplatschefen Stig Andersson kunde med viss stoltet konstatera att sommarprogrammet för Torslanda är digrare än någonsin tidigare och som en påminnelse om detta landade det första planet på KLM:s direktlinje med Amsterdam på Torslanda på torsdagsförmiddagen.

Förra året behandlades rekordantalet 854.861 passagerare på Torslanda och Stig Andersson tror att man i år kommer över miljonen. Trots konjunkturerna och osäkerheten på arbetsmarknaden har charterresorna söderut redan visat en ökning med 24 proc. hittills i år.

G.P.  
3.6.71

# Pilot tog fel på flygplatser

En DC-9:a gick på onsdagen av misstag ner på Säve flygplats i stället för Torslanda flygplats. Den holländske piloten på passagerarplanet, som kom från Oslo, observerade emellertid malören så att planet bara studsade på banan på Säve.

Trafikledare Göte Ahlberg i tornet på Säve såg intermezzot och fick i all hast slå på stoppljusen för en väg som går över landningsbanorna. Ett militärt flygplan stod uppställt i andra ändan av banan. Det var dock aldrig hotat av det inträffade.

— Planet låg under radarledning då piloten meddelade att han såg fältet, omtalar förste trafikledare Hugo Johansson för G-P. Piloten tog då över navigeringen själv.

När sedan Torslandas trafikledartorn bad om kontakt med planet fick man inget svar. Det var då i stället på väg ner mot Säve.

En förklaring till det inträffade är det fina vädret. Normalt går planen ner under instrumentstyrning. Men i onsdagens klara väder valde man att låta piloten navigera själv sista biten.

Säve flygplats och Torslanda flygplats ligger i varandras förlängning och dessutom finns samma bannummer på dem. Det är sju kilometer mellan flygplatserna.

Den holländska DC-9:an som tillhör flygbolaget KLM hade cirka 30 passagerare. Flygkaptenen har flugit på Torslanda en längre tid. Liknande intermezzon har inträffat tidigare.



Förste trafikledaren Bertil Brunnerup (i mitten) talar om för fältmästare Arne Lindgren (till vänster) och Skånska Cements representant K.G. Andersson (till höger) hur mycket asfalt han vill ha på banorna.

## Välbehövlig "ansiktslyftning" av Torslandas två startbanor

Flygplatschefen Stig Andersson på Torslanda flygfält är orolig. I dagarna har påbörjats en "ansiktslyftning" på de båda startbanorna, vilket innebär att man sprider ut 45.000 ton asfalt på 130.000 kvadratmeter mark. Arbetet skall vara avslutat i denna månad men anledningen till hr Anderssons oro är att flygpasagerarna kan bli utsatta för diverse förseningar vid start och landningar. Härtill kommer att befolkningen i södra skärgården, vid Saltholmen och på onsalalandet kan få extra mycket buller i luften de närmaste fyra veckorna.

De arbeten som Skånska Cement håller på med, under ledning av ingenjör K. G. Andersson, är de största som förekommit på Torslandas båda startbanor, den ena 1.960 m och den andra 2.050 m lång. Det snart femtio år gamla flygfältet börjar bli allt mer förslitet, och för att inte behöva lägga ner fältet eller äventyra trafiksäkerheten anslogs 3 milj. kr för asfaltbeläggning av de båda banorna. De har för övrigt mer och mer antagit formen av berg- och dalbanor. De tunga flygplanen har grävt sig ner i asfalten så att det sett ut som sjögång när planen startat eller landat. På sina ställen får man fylla upp »hålorna» med 40 cm tjockt asfaltlager. Allt som allt räknar man med en åtgång på 45.000 ton.

### □ Nattstängt

Denna »ansiktslyftning» på banorna innebär att man den närmaste veckan har stängt fältet hela natten för all flygtrafik. I fortsättningen kommer man bara att kunna använda en bana tills arbetena är slutförda.

Detta innebär att starter och landningar kommer att ta längre tid. Men den som stuttit på Kastrup eller ovanför Kastrup torde ta de ev. försen-

ingarna med ro. Har man otur med vädret kan fältet i värsta fall helt avstängas från trafik, men väderleksprognoserna visar att risken för kraftiga vindar i juli är ytterst liten. Med mycket låg molnhöjd kan flygtrafiken självfallet äventyras.

### □ Extrabuller

En annan olägenhet som man inte är främmande för är att 90 procent av all trafik sker på den lilla banan (som för övrigt är den längsta). Detta går ut över befolkningen i södra skärgården, vid Saltholmen och på Onsalalandet. Det kommer med andra ord att bullra mer än vanligt, något som man inte kan komma ifrån om trafiken över huvud taget skall kunna upprätthållas. Det kan därför vara värt att påpeka att detta extrabuller är en affär på några veckor. Eftersom det rör sig om cirka 250 rörelser (starter och landningar) per dygn så blir det utan tvivel livlig trafik över de omtalade områdena.

Arbetet på banorna pågår dygnet om och flygplatschefen Andersson är angelägen påpeka att trafiksäkerheten inte eftersättes även om det ser ut som om planen landade på en höft. Men han är heller

inte blind för att vissa störningar an förekomma i trafiken. Torslanda har på senaste tiden fått överta en hel del av den chartertrafik som annars låg på Bulltofta. I år torde man därtill komma upp i sammanlagt en miljon passagerare, vilket är en enorm ökning. Enbart denna månaden räknar man med cirka 80.000 resenärer (ankommande och avgående). Det vill till att klara den rekordartade trafikökningen när banorna ser ut som ett slagfält.

### □ Sista justeringen

Denna justering av banorna torde vara den sista innan Torslanda »flyttas» till Härryda. Men ännu är det inte slut med investeringarna i den snart uttjänta lufthamnen. Ytterligare bortåt tio miljoner kr krävs för att flygplatsen skall kunna fungera. Som ett brev på posten kommer därför några år framåt från Luftfartsverket framställningar till Göteborg om bidrag till anläggningen. Och Göteborg måste betala miljoner till flygfältet eftersom bestämmelserna numera är sådana att kommunerna skall bidra till kostnaderna med 37,5 procent.

# Allt Torslanda-flyg på en bana i juli

Flygtrafiken vid Torslanda kommer att bli extra komplicerad under semestermånaden i år, men det är inte den väntade 30-procentiga ökningen av antalet resenärer som är den främsta orsaken. Just nu pågår nämligen den kraftigaste förstärkningen som någonsin gjorts av banorna vid Torslanda. Det medför att endast tvärbanan kan användas för såväl start som landning under tiden 28 juni—30 juli. Huvudbanan kommer att vara helt avstängd då.

— Det kan komma att uppstå flygförseningar och allmänheten kan också komma att märka en ökning av flygbullret söder om flygplatsen på grund av ändrad inflygning, säger flygplatschefen Stig Andersson, men förstärkningarna är akuta. Vi tackar

högre makter för att banorna höll hela vintern.

— I höstas upptäckte vi en oro-väckande sprickbildning på båda banorna, berättar flygplatschefen. — En undersökning genom väginstitutet visade att det uppstått brytningar i själva bankroppen; en följd av allt fler och tyngre flygplan under senare år. Banorna hade fått svackor längs centrumlinjen, och detta var mest markant i mitten av huvudbanans längdsnitt.

— Vi hade inte några problem med snön senaste vintern, men desto mer med regnvattnet. Om vattenskiktet på banorna blir mer än 11 mm utgör det en säkerhetsrisk. I vintras var vattenskiktet upp till 30 mm på vissa ställen i mittsvackan på huvudbanan. Det innebär att vi måste hålla på och sopa vatten hela vintern på banorna.

— Asfaltarbeten kan inte utföras vintertid, fortsätter Stig Andersson. Vi tackar högre makter för att banorna gick att använda hela vintern.

— Så kom tjänstemannastrejken och försköt planeringen av förstärkningsarbetena. En del av tvärbanan har vi emellertid redan

klarat av, och nu skall det ena femcentimetersskiktet asfalt läggas på det andra längs mitten av huvudbanan. Upp till åtta sådana skikt på vissa delar. Och detta kommer att pågå fram till den 30 juli.

— 130.000 kvadratmeter skall täckas med 45.000 ton asfaltbälgning som forslas dit med bil i portioner om 20 ton var femte minut.

## ALLT PÅ EN BANA

Endast reguljärflyg och charterresor får starta och landa på Torslanda under tiden som arbetena pågår. Allt allmänflyg får flyttas till annat håll — huvudsakligen till Säve.

Samtliga rörelser, dvs starter och landningar, vid Torslanda skall utföras på en och samma bana under tiden 28 juni—30 juli. Det förekommer 250 sådana rörelser per dygn. Följden kan bli att passagerarna kan få sitta en stund och vänta i planet innan det kan få köra ut på banan för att lyfta.

De plan som landar måste komma in i en annan riktning än vad som är fallet när huvudbanan används. De flyger således närmare

land, varför ett ökat flygbuller kan komma att märkas i orterna söderut; något som kan bli nödvändigt åtminstone vid dålig väderlek.

Två nya inflygningsfyrar har placerats ut för att underlätta radarlandningar. Helst skall planen landa efter en snäv insvängning på låg höjd norr om Brännö. Men ibland kan vädret sätta hinder i vägen. Vissa förutsägelser om jullivädret har man försökt få fram genom att titta på statistikuppgifter från de gångna åren. Dessa tyder på 70-procentiga chanser till gynnsamma väder- och vindförhållanden.

Man räknar med att trafiken kan kleras utan alltför stort gnisel i maskineriet, trots en kraftig ökning av antalet passagerare.

## HÄLLER TILL -77

— Det här blir den kraftigaste förstärkningen som någonsin gjorts på Torslandabanorna. Det är meningen att banorna nu skall bli i så gott skick att de klarar trafiken fram till 1977 då Härryda flygplats skall ta över. Tre miljoner kr kommer upprustningen av banorna att kosta.

GUNNAR HAGMAN



Förstärkningsarbetena på huvudbanan vid Torslanda flyg utföras på



— Välkomna till Torslanda, säger flygplatschef Stig Andersson, som är glad för att huvudbanan åter öppnats efter den omfattande reparationen.

## Torslanda kör åter med full kapacitet

Exakt på minuten kl. 21.00 på fredagskvällen öppnades åter Torslandas huvudlandningsbana så som bestämts redan den 5 maj i år. Inte en sekund försenad var man. Exakthet är tydligen en dygd i flygarkretsar.

Banan stängdes den 28 maj för att genomgå en omfattande reparation. Det var sättningar överallt som gjorde att

vattensamlingar bildades. Något som är livsfarligt för i första hand jetflyget. Är det över elva mm kommer vatten in i jetmotorerna. Och det är inte alls bra.

Sedan stängningen har man jobbat i skift praktiskt taget hela dygnet.

— Det har kommit en bil med asfalt var sjätte minut under niotimmarspassen, berättar flygplatschefen Stig Andersson för G-P. Allt som allt har det gått åt 45.000 ton asfalt! Hela kalaset har kostat 3,2 miljoner kronor men det var ett nödvändigt arbete. Nu är det ingen risk att starta eller landa på banan längre.

— Allt har gått mycket bra under tiden. Väderleksförhållandena har varit idealiska och tack vare ett välvilligt tillmötesgående från Flygvapnet har vi kunnat förlägga privatflyget till Säve flygplats.

23.10.1971

# Norska strejken ger rush på Torslanda

En fördubbling av trafiken på Torslanda blir det direkta resultatet av de norska trafikledarnas olagliga strejk som inleddes kl 24 i natt och skall pågå till måndag. Redan efter ett par timmar kom den första rushen i Göteborg. Och så kommer det att vara hela helgen. — Vi skall klara av det, säger flygplatschef Stig Andersson till G-P. Alla berörda parter från trafikledare till restaurangpersonal är inställda på att arbeta för högtryck. Trafiksäkerheten kommer inte på något sätt att äventyras.

— Vi var inte beredda på den nu aviserade flygledarstrejken i Norge, säger Stig Andersson. Men efter att ha fått en framställning om ökad flygning på Torslanda från sex flygbolag sammankallades berörda parter på Torslanda på fredagseftermiddagen och vi är beredda att ta emot dem.

— Framställningarna innebär att vi fördubblar våra flygningar. Därmed är Torslandas resurser helt utnyttjade. Det enda vi kan tänka oss

är att fylla några eventuella luckor. Men för att klara av det ökade trycket måste vi inkalla extrapersonal för att allt skall flyta friktionsfritt.

— Det enda som kan påverka flygningen är den kraftiga sidvind på upp till 25 meter i sekunden som rådde på fredagen. Det kan innebära att några landningar inte kan äga rum. Men vi hoppas att vinden skall mojna. Ett annat problem som stoppar upp vår



P. 24. 10. 1971

# Norska trafikflygkonflikten ger verkningar på Torslanda

Den norska flygtrafikledarkonflikten börjar få verkningar även i Sverige. På lördagen inkom tre norska charterplan till Torslanda. Planen stannade kvar medan passagerarna fraktades vidare till Oslo med bussar. Ännu har man inte fått några större problem på Torslanda, men om konflikten blir långvarig räknar man med att få stora svårigheter att klara av den ökade tillströmningen av resenärer från grannlandet.

— Ännu så länge har trafiken flutit normalt, men är konflikten inte slut på måndag är vi mycket illa ute, säger stationsledare Rolf Johansson på Torslanda. — Bli sedan vädret sämre kommer situationen att ytterligare förvärras. Under helgen har det gått bra genom det relativt låga passagerarantalet, men på måndag vet vi att många affärsmän kommer att söka sig till Torslanda, då förbindelserna från Norge är avbrutna.

Viss extrapersonal hade inkallats under lördagen, och

inför den kommande veckan har man planerat att utöka denna styrka ytterligare.

Enligt meddelande från Norge på lördagskvällen kommer de norska flygtrafikledarna att fortsätta sin strejk på obestämd tid. Man har beslutat sig för att man kommer att fortsätta strejken åtminstone in i nästa vecka.

De strejkandes aktionskommitté hävdar att statens förslag om frivillig skiljedom har varit ett förhandlingstaktiskt knep. Strejken kommer att fortsätta tills staten gjort ett nytt utspel.

Undantag från strejken har gjorts för ambulansflyg och militär beredskapsflygning.

# Många vallar begränsar flyget inför framtiden!

PÅ LÖRDAGEN firades 50-årsminnet av Torslandas tillkomst med en flyguppvisning arrangerad av flygvapnet. I ett anförande efter uppvisningen talade luftfartsverkets chef, Henrik Winberg, om de naturliga hinder som finns för framtida utveckling av luftfarten. Han pekade bl a på nödvändigheten av åtgärder för att minska bulleralstringen från flygtrafiken — långt från problemen 1923 då man fullföljde storslagna internationella planer med en internationell flyghamn och en dito flygutställning.

I augusti 1923 invigdes Torslanda flygplats av dåvarande kronprins Gustav Adolf under stora högtidligheter och samtidigt öppnades flygutställningen ILUG på flygplatsområdet. Och nu på lördagen — den 25 augusti 1973 — firades vederbörligen 50-årsminnet av ILUG:s och Torslandas tillkomst i närvaro av en lång rad notabiliteter från när och fjärran.

Exakt som för 50 år sedan inleddes festligheterna med en anflygningsstävling — denna gång med 9 deltagande plan. Därefter fick publiken tillfälle bekanta sig med flygets utveckling via utställningen i Blå hangaren — uppförd 1923 — där

diagram gav åskådarna en föreställning om »flygets barndom» och de krav som på den tiden måste ställas på piloternas fysik, mod och rådhighet vid manövrerandet av primitiva »dubbeldeckare».

## □ Pionjärer

Harangerade blev den tidens pionjärer — varav flera var närvarande — i det högtidstal som hölls inne i hangaren av generalmajor Nils Söderberg (segravare i flygtävlingen i samband med invigningen 1923). Han betonade ILUG:s betydelse för de värdefulla kontakter utställningen gav med dåtidens teknik

och framtidsvisioner. ILUG innebar, framhöll han, ett genombrott för den helhjärtade satsningen på det vingburna flyget. Tidigare intog luftskepp av Zeppelinartyp en av förgrundsplatserna i planeringen, även bland många experter. Och nu väcktes nationens flygintresse på allvar — inte minst tack vare svenska pressens entusiasm för det nya kommunikationsmedlet.

## □ Många vallar

Luftfartsverkets chef Henrik Winberg berörde i ett sakrikt anförande Torslandas utveckling »från ett enkelt gräsfält till

en trafikflygplats för linjefart och chartertrafik med tunga transportflygplan och ett mycket omfattande allmänflyg». Efter en återblick på flygets explosionsartade frammarsch varnade han för övertro på en lika revolutionerande fortsättning:

— Det finns många naturliga vallar som begränsar den framtida utvecklingen. Ljud- och värmevallarna sätter gränser för flyghastigheten. Hänsynen till den mänskliga miljön kommer att styra den flygtekniska utvecklingen in på hittills försummade områden, framför allt åtgärder för att minska bulleralstringen från flygtrafiken och för att hindra kvarstående buller från att tränga in i bostäder och på arbetsplatser. Det finns också en ekonomivall som inte får sprängas, om flyget skall kunna i framtiden fortsatt bidra till att öka produktiviteten i samhället.

Generaldirektör Winberg tackade slutligen Göteborgs stad för ett långvarigt och förtroendefullt samarbete och uttryckte förhoppningen att detta samarbete skulle ge lika gott resultat efter Landvetterfältets ianspråktagande — d v s 1977.

Stadsfullmäktiges ordförande i Göteborg, Hans Hansson, gav i sitt anförande en eloge åt 1923 års fullmäktige för det för-

utseende de visat prov på då Torslanda planerades. Som ett tecken på den framtidstro som då rådde nämnde han ett yttrande från Aeroklubben i Göteborg år 1921 där man på bifogade kartor utlagt ett nät av föreslagna nationella och internationella flyglinjer med Göteborg som en av de givna utgångspunkterna.

Kapten Hansson hoppades att ungdomen skulle föra Torslandaepokens traditioner vidare.

## □ I spetsen

— Jag är stolt, sade han, över den storartade viljekraft, initiativförmåga och energi, som visats av göteborgare för 50 år sedan, och detta borde vara en förpliktande sporre för den yngre generationen göteborgare. Våra världsindustrier, rederier och handelshus har gått i spetsen för Sveriges uppträdande i fjärran länder med nya kvalitetsvaror, och jag uppmanar våra unga tekniker och ekonomer, låt inte vårt moderna samhälle söva fantasin, ambitioner-

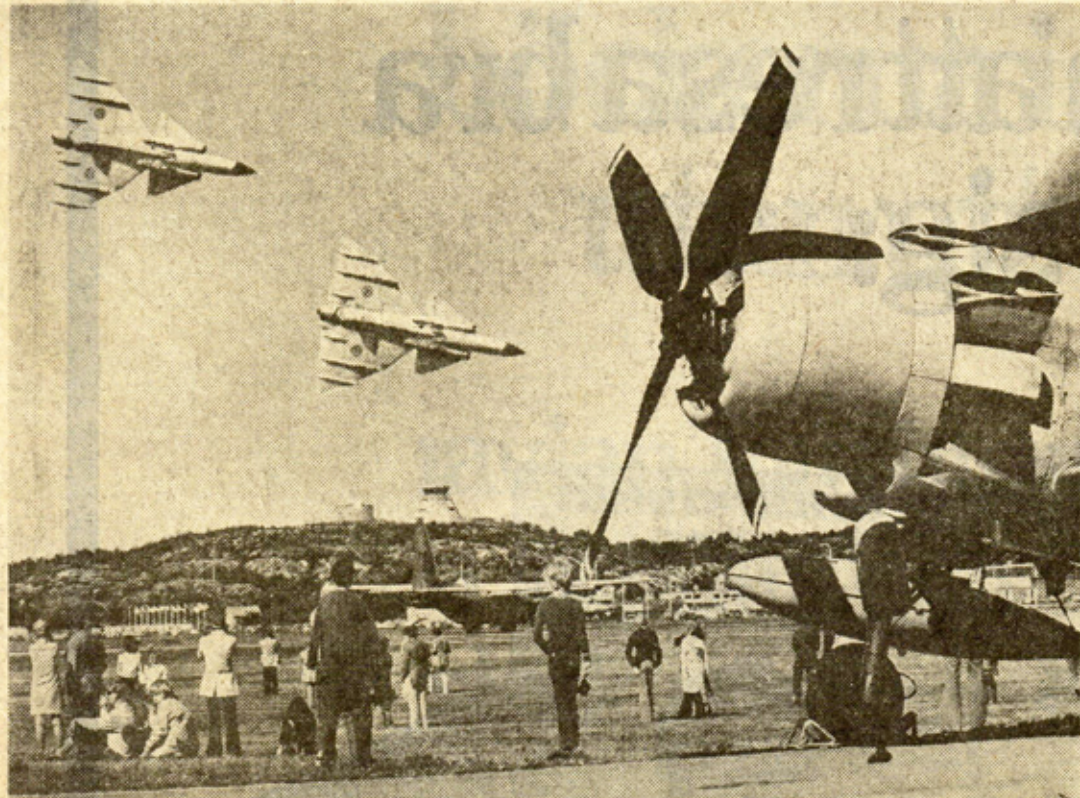
na och äventyrlusten — den som inte spänner bågen med risk att strängen brister driver ej pilen i målet.

Anförandena inramades av musik, utförd av Spårvägarnas Musikkår.

Dragplåstret nr 1 för den sakkunniga publiken blev som väntat Viggenuppvisningen. Från Sätenäs hade en rote attackjaktplan avdelats för en prestandemonstration och inte minst en amatör im; verades storligen av planens smidighet och piloternas eminenta manövreringsskicklighet. Vi fick se dem ta ner plan till en »snigelfart» av 220 km/tim — och därefter susa över på våra huvuden med den femdubbla hastigheten. Planen kunde landa på kortsträcka och manövreras lätt och elegant även på landbacken — bl a »vända på 5-öringen», ja tom backa!

Alltsomallt en storartad hyllning för 50-åringen Torslanda, vari även vädrets makter deltog genom att släppa till sin allra klaraste augustisol.

Ödun



Viggenplanen dånar fram över åskådarnas huvuden. Som kontrast har fotografen fångat in en »antikvitets» t h — ett 35-årigt Douglas väderspänningsplan, moget för nedskrotning enligt flygplatspersonalen. Foto Bror Augustsson.