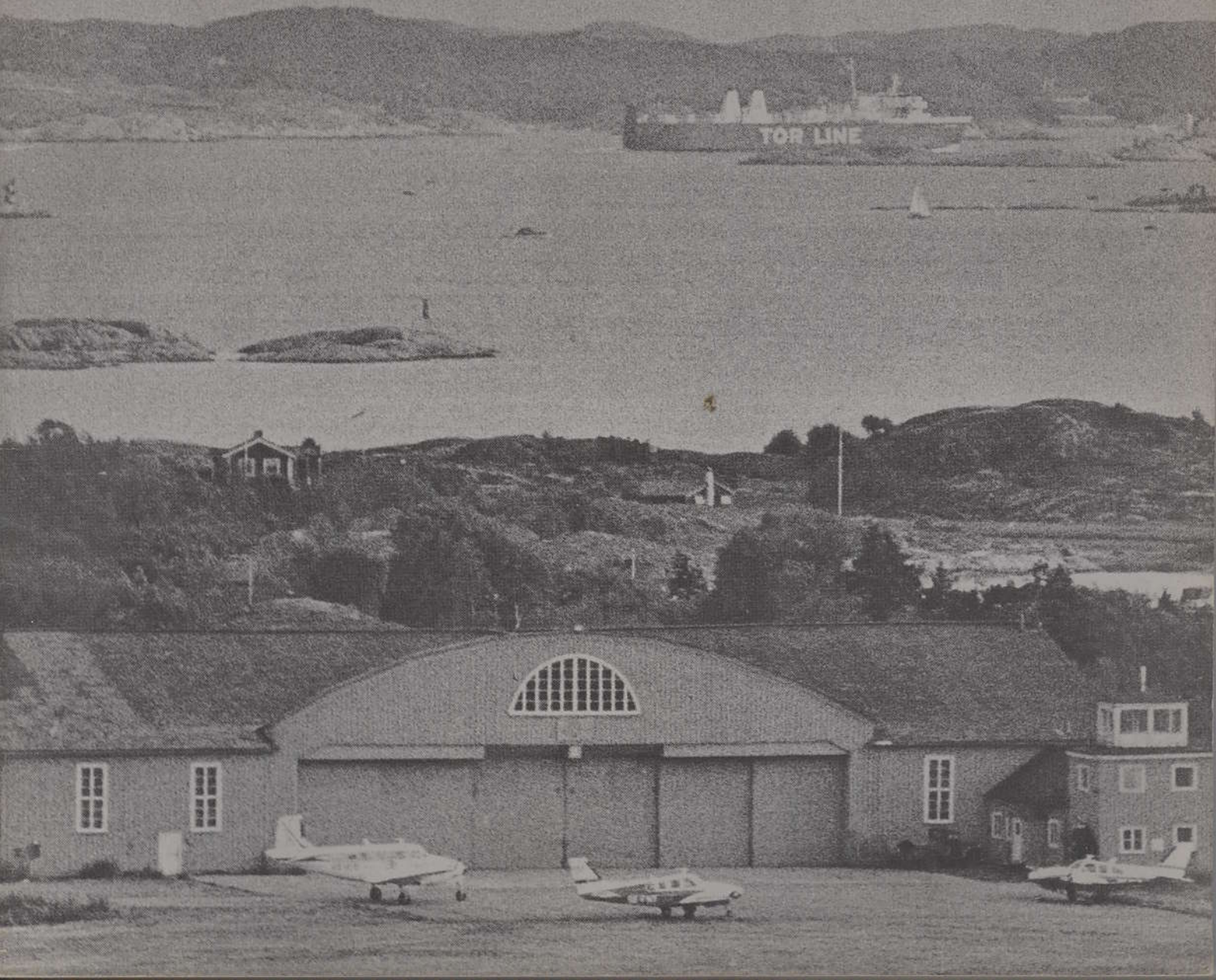


Pref Wimmergren



vindstruten



vindstruten

Luftfartsverkets personaltidning

Nummer 2 Okt 1973.

Årgång 21

Redaktör och ansvarig utgivare:
Uno Grönkvist

Luftfartsverket
Centralförvaltningen
161 89 Bromma
tel 08/98 00 20 - 136

Luftfartsverkets tryckeri

Omslag: Torslanda 50-årsjubilerade den 25 augusti. Den enda byggnad som finns kvar sedan invigningen av Göteborgs flyghamn är Blå hangaren. I bakgrunden Älvsborgsfjorden.

Illustrationer:

För fotografierna och teckningarna i detta nummer svarar: Sven-Erik Ersbacken, Fotograferna, Magnus Gerne, Lars "Leendet" Lindh, Staffan Linden, Göran Lindsjö, Bo Malmgren, Lasse Molén, Arkiv Palmblad, SFF, Pressens Bild, Stig Sjöstedt, Lars-Olof Turesson.

Innehåll:

I själva verket	2
Torslandajubel	3
Torslanda — Sveriges äldsta trafikflygplats är 50 år	4
Ny storflygplats ersätter jubilerande Torslanda 1977	5
Historisk kavalkad från Göteborgs flyghamn — Torslanda	6—7
Trafik dygnet runt på Torslanda	8—9
Från Torslanda till Landvetter	10
8 flygplatser miljögranskas	11
På uppdrag i Kina	12—13
Flygdagar PR-puff för Sturup	14
50-procentig Sturuprabatt stimulerar charterflyget	15
Att söka göra TV-program till allas belåtenhet	16
De nya utvandarna	17
Uran till Sturup	17
Flygjetten till Sturup	17
Ommöblering av det svenska luftrummet	18—19
Flygtrafiken anpassades till jettrafik för 10 milj kr	20—21
Midlanda byggs ut för 26 milj kr	22
Petitadags!	23
Kommer och går	24
Oss emellan	24
Klockor istället för medaljer ..	25
Aktiv pensionär	25
Konselj på Bromma	26
Uppåt i Danmark	26
...och nedåt i Eksjö	26
Luftkryset	27
PPP	28



... har det hänt mycket under sommaren. Så mycket att rapporterna i detta nummer av Vindstruten starkt måste begränsas .

Det evenemang som tilldragit sig störst uppmärksamhet är Torslandas 50-årsjubileum och med all rätt handlar det stora reportaget denna gång om den vitala jubilaren.

Inte oväntat har det också varit stor aktivitet på vår nyaste och mest omstridda flygplats Sturup. En glädjande trafikutveckling stimuleras ytterligare genom en speciell tvåpunktsrabatt för charterflyget. Flygdagarna på Sturup och fem direktsända underhållningsprogram i populära TV 2-serien "Sommarkväll" har inneburit god PR för både flygplatsen och verket.

Anpassningen av en rad flygplatser runt om i landet till inrikes jettrafik har gått rekordsnabbt. Vindstruten informerar om detta arbete och om utbyggnaden av Midlanda.

Vad är Luftrum 74? En del av läsarna vet redan vad denna ommöblering av det svenska luftrummet innebär. För alla andra rekommenderas artikeln på sid 18

Lfv befinner sig nu på toppen av en investeringsvåg som rullar fram genom hela 1970-talet. Ekonomidirektör Georg Westlund presenterar de största nyheterna i årets petita.

Lfv får snart ett eget miljövärdsprogram. Är Du intresserad av att redan nu ta del av innehållet bör Du läsa Vindstrutens sammandrag.

Du har sedan förra numret drabbats av en enkät. Vi hoppas kunna presentera resultatet i nästa Vindstrut. Anledningen till att det dragit ut på idén är att svarsprocenten var otillfredsställande, varför en uppföljningsundersökning måste genomföras.

PPP är den populära förkortningen av det personalpolitiska programmet. Du har redan fått Ditt exemplar när Vindstruten kommer ut. Läs det! Det har tillkommit i god demokratisk anda. På Vindstrutens sista sida kan Du på nytt le å Staffans stollar, som så förtjänstfullt medverkar i PPP.

Som Du kanske minns var en utlottning inbyggd i enkäten. En lott i penninglotteriet gick till varje förvaltning och de som valdes ut av Fru Fortuna var:

Centralförvaltningen

Förste avdelningsingenjör Bengt Granmalm, Dae 2

Östra flygplatsförvaltningen

Förste verkställande Tage Gamberius, Jönköpings flygplats

Arlanda flygplatsförvaltning

Brandmästare Kurt Frödeberg

Västra flygplatsförvaltningen

Rampförman Gunnar Claesson, Torslanda flygplats

Södra flygplatsförvaltningen

Förste trafikledare Torgny Hultin, Sturup

Norra flygplatsförvaltningen

Flygplatsman Rolf Gunnarsson, Sundsvall/Härnösands flygplats

Vi gratulerar de lyckliga och hoppas att turen är med dem även när det gäller dragningen om de stora pengarna.

Över 150 förslag kom in med nya namn på Vindstruten. Flera av dem är både bra och originella. Arbetet är således svårt för redaktionen och resultatet avslöjas inte förrän i nästa nummer.

Genom enkäten har inkommit många värdefulla synpunkter på Vindstruten och den interna informationsverksamheten i övrigt. Men för att tidningen skall bli så bra som Du vill ha den fordras en fortlöpande kontakt med redaktionen. Tveka aldrig att höra av Dig — speciellt tacksamma är vi för konstruktiv kritik.

Nästa nummer av Vindstruten utkommer i slutet av året. Då utlovas flera "små" personalnotiser — de har tyvärr kommit i kläm denna gång mellan de stora nyheterna.

Uno Grönkvist



700 personer lyssnade på generaldirektörens anförande.
I bakgrunden syns Ifvs utställning.

Torslandas 50-årsjubileum blev uppmärksammat såväl inom som utom landet. Publiciteten var omfattande och poststyrelsen hade framställt en speciell poststämpel för jubileet. SAS skickade ett tusental specialkuvert till sina kontor samt till filatelister i ett 50-tal länder.

TORSLANDA Jubel!

Hyllningstalen drucknade i dånet från startande jetmotorer när Torslanda 50-årsjubilerade. Festligheterna hade helt stilenligt förlagts till Blå hangaren — den enda byggnad som finns kvar sedan invigningen av Göteborgs flyghamn den 4 augusti 1923.

De följande sidorna ägnas åt 50-åringen, en aktiv jubilar med ständigt ökande trafik. Men nu återstår bara fyra år innan Landvetter tar över som Västsveriges nya internationella storflygplats.

Succé!

Av Uno Grönkvist

Det medges att det är en sliten kliché, men det är den enda beteckning som passar för att beskriva Torslandas 50-årsjubileum. Arrangemangen klaffade perfekt, stämningen var den allra bästa och flygplatsdirektören Stig Andersson sken i kapp med augustisolen.

Lite malört fanns naturligtvis i bägaren. Från början hade man hoppats kunna genomföra en stor flygdag, som förmodligen hade lockat tiotusentals göteborgare ut till Torslanda. Men den enda tillfartsvägen är inte dimensionerad för den väldiga trafik som väntades och därför tvingades man begränsa det hela till en enkel ceremoni för särskilt inbjudna.

Och de som hade förmånen att tillhöra de utvalda var inte sena att hörsamma kallelsen. Drygt 700 personer kom och det var tur att festligheterna hade förlagts till Blå hangaren. Alla fick plats.

Mot gemensamma mål

När de internationella flygtävlingarna ägde rum i Göteborg för ett halvt sekel sedan var ankomsttävlingen det stora numret. Det var därför naturligt att en liknande tävling med ett 20-tal deltagande plan inledde jubileumsfirandet. För en öronbedövande kontrast svarade en rote Viggenplan från Sätenäs. Deras uppvisning blev lika bejublad som de tidigare i sommar på Sturup och Le Bourget.

När dånet tonat bort hälsningstalade generaldirektör Henrik Winberg. Han erinrade om den betydelse Torslanda haft och alltjämt har. Samtidigt poängterade han att Torslanda i dag med sina 50 år inte står vid livets middagshöjd utan istället snabbt närmar sig pensionsåldern. Han syftade därvid på det faktum att bara fyra år återstår tills Landvetter tar över som Västsveriges internationella storflygplats.

Generaldirektören underströk att Ifv och de kommunala intressenterna i Göteborg i det förgångna har haft ett fruktbringande samarbete i flygfrågor och att man i rikets andra stad traditionellt satsat på att utveckla goda kommunikationer. Den satsningen har lönat sig och har kraftigt medverkat till att göra Göteborgsregionen till det snabbt växande handels- och industricentrum som den är i dag.

Avslutningsvis konstaterade Henrik Winberg att samarbetet mellan Ifv och de kommunala intressenterna är långsiktigt och har gemensamma mål.

Generaldirektören avlöstes i talarstolen av ordföranden i Svensk Flyghistorisk Förening (SFF), generalmajor Nils Söderberg, som gav personliga minnesbilder från den internationella luftfartsutställningen i Göteborg (ILUG) 1923. Nils Söderberg var på den tiden ung löjtnant och vann den stora ankomsttävlingen.

Kommunfullmäktiges ordförande, kapten Hans Hansson, talade för Göteborg och bedyrade göteborgarnas kärlek till sin gamla flygplats.

Spårvägens musikkår blåste fanfarer, men betydligt mer effektiv ljudkuliss var dånet från startande Caraveller och DC 9:or som gång på gång dränkte talen. Det framgick med all tydlighet att Torslanda har en intensiv trafik.

Sturupbuffé och Långedragmiddag

Jubileumsgästerna kunde bese två intressanta utställningar (mera om dem på sid 10) och äta sig igenom Ifvs nu riksberömda Sturupbuffé, d v s varmkorv, mackor, kaffe och lättöl. Drygt 300 av dem kompenserade dock den spartanska kosten genom att på kvällen konsumera en betydligt mera gedigen jubileumsmåltid på Långedrag.

Torslanda

Sveriges äldsta trafikflygplats är 50 år

Citat ur Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar
N:o 97 år 1922:

"Vid sammanträde den 31 mars 1921 beslöt stadsfullmäktige dels att till Kungl. Maj:t ingå med underdånig ansökan om rätt för Göteborgs stad att i den ordning, lagen den 12 maj 1917 om expropriation stadgar, förvärva, för anläggandet av en flyghamn, det i Torslanda socken belägna område, som å en av kontrollingenjören T. Ågren den 4 november 1920 upprättad karta utmärks med heldragen röd linje, och dels att tillsätta en beredning om sju personer med uppdrag att till fullmäktige inkomma med utredning och förslag i fråga om inrättandet av flyghamn härstädes samt dess finansiering och förvaltning."

Detta dokument spelade en avgörande roll vid tillkomsten av Torslanda flygplats, som under namnet Göteborgs flyghamn invigdes den 4 augusti 1923. De utredningar som föregått beslutet var grundliga och tidskrävande. Blå företog fyra herrar en studieresa till ett antal europeiska flygplatser och de kunde vid sin hemkomst konstatera att:

"Fältet bör hava en utsträckning om minst 500 meter i alla riktningar, det bör vara slätt, beväxt med kort och tätt gräs, samt dräneras där ej antingen den naturliga undergrunden är av sådan beskaffenhet att den lätt genomsläpper vatten, eller fältets naturliga lutning medger regnvattnets avrinnande. Vattenområdet bör vara större än motsvarande (ca 1 000 meter i minst två riktningar), enär vattenflygplan för sin start behöva längre sträcka än landflygplan. Området bör vara skyddat mot hög sjögång och helst utan grund med mindre djup än 2 meter; finnas sådana, böra de utprickas, nattetid med lyktor."

Kostnaderna 726.000 kr

Kostnaderna för en första utbyggnad av Göteborgs flyghamn beräknades till 726.000 kr. Som jämförelse kan nämnas att Göteborgs nya flygplats, Landvetter, kommer att kosta 400 milj kr att bygga!

Landvetter kommer att invigas 1977 och Torslanda hinner således bli 54 år innan den reguljära flygverksamheten avvecklas på flygplatsen. Det gångna halvseklet är rikt på intressanta episoder. De verkliga flygentusiasterna tänker med särskilt välbehag tillbaka till 1920-talet, kanske i första hand till augusti 1923 då flyghamnen invigdes.

Det skedde med pomp och ståt. Den internationella luftfartsutställningen (ILUG) hade nämligen förlagts till Göteborg och över den nya flygplatsen dånade djärva piloter fram i sina fantastiska maskiner. Hans majestät konungen invigde luft-

fartsutställningen och kronprinsen förrättade invigningen av flyghamnen. Kungafamiljen representerades också av prinsessan Ingeborg samt prinsarna Carl, Bertil, Sigvard och Gustaf Adolf. Uppvaktningen bestod främst av ett antal militärer i borstmustasch och slängkappa.

Internationella flygtävlingarna pågick i dagarna nio. Programmet omfattade bl a konstflygning av svenska och utländska flygare, utsprång med fallskärm och bombkastningstävling. Speciell uppmärksamhet väckte den engelske piloten Bramson, som utförde s k "sky-writing", då väderleken så tillät. Det var första gången som flygreklam förekom i Sverige.

Radio, olja och bensin

Göteborgarna var med rätta stolta över sin nya flygplats. I en reklambroschyr från flygplatsens första år står det bl a att man hade tillgång till väderlekstjänst, radio, hangar, bensin, olja, verkstadsutrustning och nattbelysning.

Så var det alltså på den tiden. Radio var ett marknadsföringsinstrument och det faktum att man förfogade över såväl bensin som olja framhölls som något utomordentligt attraktivt. Utvecklingskurvan var dock inte så mycket att skryta med de första åren. Skall sanningen fram så var det inte tal om någon stegring alls. Under den första 10-årsperioden slussades sammanlagt 19.763 passagerare genom Torslanda och antalet expedierade flygplan var 5.948.

Linjenätet var heller inte särskilt imponerande, men man hade lockelser av annat slag. Dit hörde den ståtliga flygrestauranten med tillhörande flygarhotell som uppfördes redan 1923. Där kunde gästerna koppla av med tennis, bad, segling och fiske och de kunde också roa sig på den populära utedansbanan. Restauranten fanns kvar ända till början av 1950-talet då man tvingades riva den i samband med att inflygningssektor 04 byggdes ut.

Efter den något tröga starten fick dock Torslanda så småningom vind i seglen. Man övergav den Blå hangaren, som var den första byggnaden på flygplatsen, och flyttade in i en ny stationsbyggnad. De gamla gräsbanorna ersattes några år in på 1940-talet av ett asfalterat bansystem. Trafikledningen blev alltmer betydelsefull och komplicerad — det nuvarande kontrolltornet är det fjärde i Torslandas historia.

År 1942 överlämnades Torslanda till den statliga luftfartsmyndigheten och 1971 noterade man för första gången över en miljon passagerare och kurvan stiger stadigt. Utbyggnadsmöjligheterna är praktiskt taget obefintliga beroende på flygplatsens läge i kuperad terräng vid kusten. Det är det främsta skälet till att Torslanda om några år ersätts av Landvetter.

Det finns inte stora likheter mellan den generalplan som 1921 upprättades över Göteborgs flyghamn och dagens Torslanda. Ursprungligen hade man tänkt sig två hamnbassänger för sjöflygplan, två stora cirkulära gräsytor för landmaskiner, en förtöjningsmast för luftskepp, stationsbyggnad, hangarer och ett speciellt flygarhotell. Men kvar står fortfarande den Blå hangaren som blev färdig på själva invigningsdagen 1923 och som fortfarande används även om ändamålen har skiftat under åren.

Ny storflygplats ersätter jubilerande Torslanda 1977

Under den första tioårsperioden passerade knappt 20.000 passagerare Torslanda. Numera uppnås samma passagerareantal på mindre än en vecka! Förra året expedierades 1.127.000 passagerare och flygplatsen är därmed den näst största i Sverige efter Arlanda.

Bansystemet omfattar två rullbanor, som båda är ca 2.000 m långa och tillåter medeltunga jetflygplan att starta och landa på Torslanda. Flygplatsen trafikeras i dag av ett 25-tal flygbolag och ett stort antal allmänflygplan. Sammanlagt 86.000 flygplansrörelser registrerades förra året!

Flygfrakten spelar en allt större roll. Under 1972 ökade exportsändningarna från Torslanda med ca 14% i vikt — på importsidan var viktökningen ca 30%. Totalt registrerade Torslanda förra året 16.000 ton flygfrakt och post.

I ytterligare fyra år måste Torslanda ta hand om den ständigt ökande flygtrafiken över Göteborg men 1977 står en ny västsvensk storflygplats beredd att ta över. Det är Landvetter, belägen på en bergplatå 150 m över havet, 22 km från Göteborgs hamn och 45 km från Borås.

Arbetet på den nya flygplatsen började förra året och fortskrider planenligt. Skogsavverkningen är slutförd vad gäller första tappen, tömningen av Kroksjön, som ligger mitt i den västra landningsbanan, sker inom kort och generalentreprenör har utsetts.

När Landvetter invigs 1977 har Västsverige fått en utomordentligt bra och konkurrensduglig flygplats som kommer att få mycket stor betydelse för befolkning och näringsliv i denna del av landet.



Prinsarna Carl och Bertil bevistade flyguppvisningen vid flyghamnens invigning och de hade sällskap med kommendörkapten Th Lübeck och prinsessan Ingeborg.

Historisk kavalkad från Göteborgs flyghamn



En Comet IV från BEA gjorde den första jetlandningen på Torsslanda 1960. I bakgrunden Götaverken/Arendalsvarvet.



Göteborgs flyghamn invigdes den 4 augusti 1923 med en uppvisning av fem Phoenix-jaktplan från arméflyget på Malmsätt.

- TORSLANDA



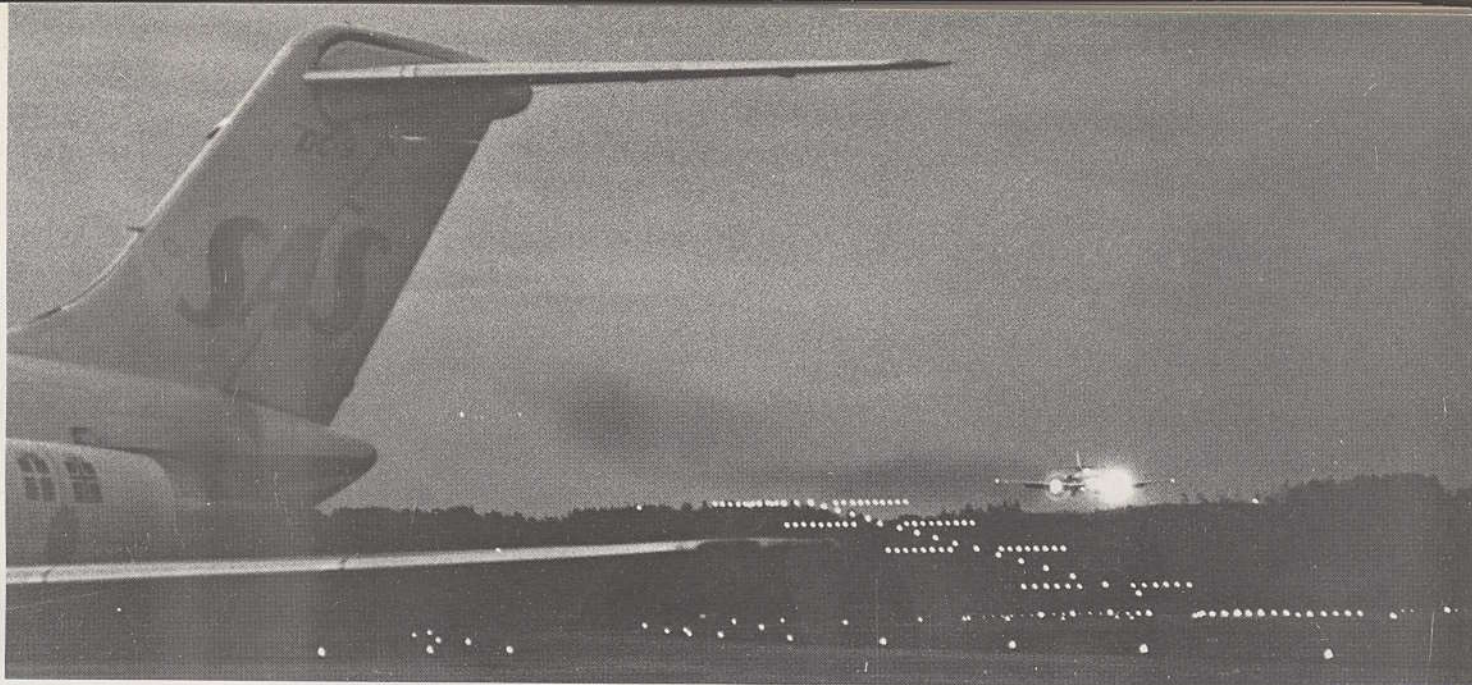
Regeringen besökte ofta Göteborg för att delta i Konungens Särökonsejer. I juli 1948 kunde ftl Bertil Brunnerup hälsa välkommen till Torslanda bl a statsminister Tage Erlander, utrikesminister Östen Undén och konsultativa statsrådet Karin Kock.



Den svenskbyggda "Tummelisan" med Ferdinand Cornelius vid spakarna besökte Göteborgs flyghamn i samband med den internationella luftfartsutställningen. Flygplanet tankades dels med bensin, dels med ricinolja som på den tiden användes som smörjmedel för roterande motorer.

*Antalet charterpassagerare
ökar för varje år och prognosen
för 1975 är 450 000 charter-
passagerare på Torslanda.
Semesterfirarna på den här bil-
den embarkerar en Boeing 727
Transair Sunjet chartrad av
Scanair.*





Torslanda har alltid varit öppet för trafik dygnet runt. Det är numera relativt ovanligt att stora flygplatser har dygnet-runt-trafik beroende på bullret. Göteborgs kommun har under alla år nogt övervakat stadsplanen för området och infört byggnadsförbud för de sektorer som ligger under bullermattorna och genom detta förutseende är det således möjligt att fortfarande ha nattöppet utan att trafiken vållar någon irritation.

Trafik dygnet runt på Torslanda



Charterpassagerare återvänder från Medelhavsområdet. Chartertrafiken är i stor utsträckning förlagd till kvällar och nätter.



Allmänna hallen är idag alldeles för liten för Torslandas stora trafik.



Från tornet har trafikledningen en utomordentlig utsikt över hela flygplatsen.



På stationsplattan avvaktar fyra plan den nya dagen. De representerar SAS, Finnair, BEA och Sterling Airways.



Flygmässan ägde rum i Svenska Mässans stora C-hall. Bland alla skärmarna ses i bakgrunden en av Torslandas nya stora brandbilar.

Från Torslanda till Landvetter

Torslandas jubileumsutställning hade namnet "Från Torslanda till Landvetter". Den premiärvisades naturligtvis på själva jubileumsdagen den 25 augusti men flyttades sedan över till Flygmässan som ägde rum i Göteborg den 29 augusti—2 september. Denna Flygmässa anordnades av Svenska Mässan i samarbete med Ifv och bland övriga deltagare märktes SFF, Aeroklubben i Göteborg, flygvapnet, LM Ericson, Volvo Flygmotor, SAS, KLM, Finnair och Japan Air Lines.

Ifvs bildkavalkad omfattade 70 fotografier och teckningar — många av dem unika — och utgjorde den största satsning som verket någonsin gjort i sådana här sammanhang. De historiska fotografierna skildrade perioden 1921—1950 och tilldrog sig speciell uppmärksamhet bland de många flyghabituéer som mött upp. Dagens Torslanda skildrades i en expressiv bildserie som Ifvs fotograf Bo Malmgren svarat för och Landvetter belystes med en svit teckningar och skisser utförda av A 4 arkitektkontor.

I Ifvs stora monter kunde besökarna avlyssna den radio-kommunikation som äger rum mellan startande och landande plan på Torslanda och flygplatsens torntrafikledning och radarcentral. Trafikledare fanns på plats under hela utställningsperioden för att förklara och besvara frågor. Många, inte minst de yngsta besökarna, var särskilt intresserade av den haveribrandbil som Volvo ställde ut. I anslutning till den nonstopvisades räddningstjänstens stillfilm. Västra förvaltningen passade också på tillfället att visa en del av sin imponerande vagnpark.

SFFs historiska utställning premiärvisades också i Blå hangaren och flyttades sedan över till Flygmässan. Den innehöll många rariteter och nostalgin blommade. Flygmässan, som invigdes av Ifvs ekonomidirektör Georg Westlund, väckte stort intresse i Göteborg och Svenska Mässans ledning har redan inlett diskussioner med Ifv för att undersöka möjligheterna till ett upprepande i mitten av 70-talet lagom till invigningen av Landvetter.