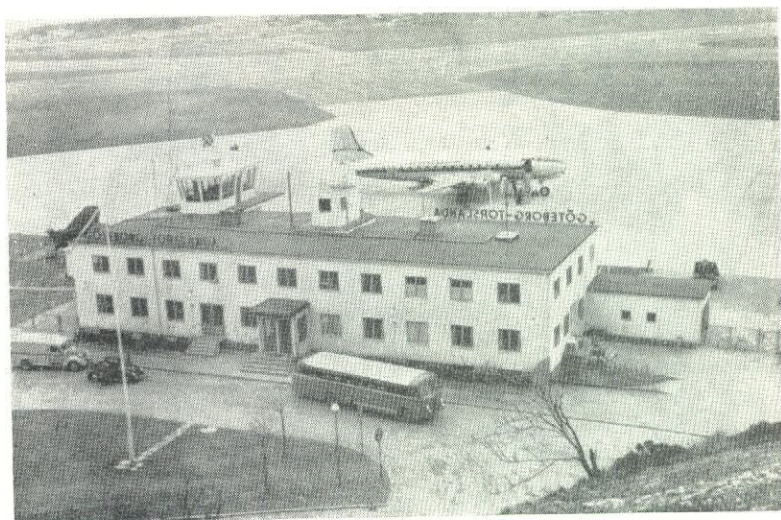


# TORSLANDA — ett fält med anor



Torslanda med en av SAS DC-6:or framför stationsbyggnaden.

Det sker stora ting på Torslanda flygplats vid Göteborg, vår äldsta flygplats och samtidigt vår kanske modernaste.

Torslanda är för närvarande föremål för en genomgripande förbättring, som när den är fullt genomförd om ett par år, gör Torslanda ännu populärare bland flygarna än vad det är i dag.

Förbättringarna består främst i »topphuggning» av en rad bergklackar (som det onekligen finns gott om) i inflygningsriktningarna och samtidigt en förlängning av en del banor. Den höga klacken sydväst vid inflygningen till bana 04 är redan avskalad, och där har, när arbetet blir fullt klart, inte mindre än 85.000 m<sup>3</sup> berg sprängts bort och en jättestor plan om ca 83.000 kvadratmeter, slät som ett golv och med lutning 1:25, skapats. Skulle mot förmodan hädanefter en förare bedöma litet för långt vid landning mot sydväst, så har han en flera hundra meter lång extra bromssträcka i lagom motlut som extra fin säkerhet. Vid inflygning från sydväst blir bedömningen numera mycket enklare än tidigare, då den höga klacken är helt utjämnad.

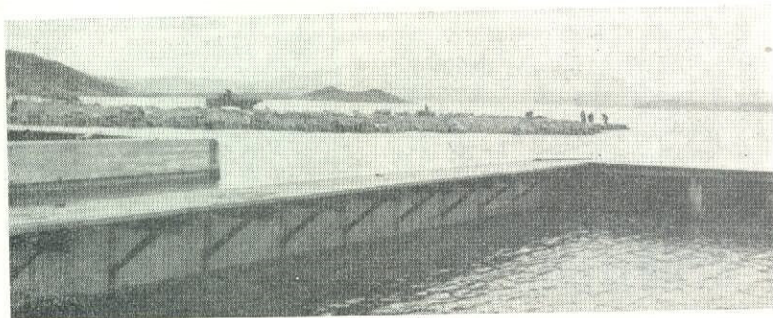
Även en ful bergsklack i inflygningsriktningen till bana 09 skall topphuggas på mängder av berg och bana 32 — sydost-nordväst håller på att förlängas mot sjösidan med hjälp av de stenmassor som sprängs bort i inflygningsriktningarna.

Bana 32 är för övrigt ett kapitel för sig. Denna bana ligger

redan 320 meter »i vatten» men är ändå den starkaste av Torslandabanorna. Genom ett stort fyllnadsprojekt skall denna bana ökas ut ytterligare ca 250 m ut i vattnet. Redan nu är man ute ett bra stycke i vattnet med en banbredd av 40 m, men när projektet är färdigt blir banan som sagt 300 m längre än nu och stråkbredden blir vid land 210 m och längst ut 90 m. D.v.s. fyllen får en areal av cirka 3½ har och kommer att rymma inemot 130.000 m<sup>3</sup> sten som sprängts bort vid alla »topphuggningarna» runt fältet.

Förlängningen av bana 32 har gjort att den gamla slipen vid sjöflygplatsen inte kommer att kunna användas så länge till, men sjöflygarna får en ny och fin slip öster om banan. Den blir klar i september.

Chef för de stora arbetena på



Här pågår det väldiga utfyllnadsarbetet i bana 32:s förlängning. Fyllen blir 3½ har och kommer att rymma 130.000 m<sup>3</sup> sten. I förgrunden den gamla slipen vid sjöflygplatsen som flyttas till andra sidan om fyllningen.

Torslanda, som nu drivs med ca 70 man och moderna maskiner och som beräknas komma att kosta 6 miljoner kronor, är ingenjör Bror Lindh.

Torslanda byggdes 1922—24 av Göteborgs stad och var då ett gräsfält 400×500 m. Flygplatsen invigdes den 5 augusti 1923 i samband med ILUG, den största internationella flygutställning och -uppvisning (plus tävlingar) som någonsin arrangerats här i landet. Det var Aeroklubben i Göteborg och KSAK som stod för det evenemanget.

För ögonblicket har Torslanda efter många utbyggnader en betongbana 1850×60 m och två banor 1160 resp. 1140 m långa och 40 m breda. Högsta tillåtna startvikten är f.n. 38 ton, men tillfälligtvis tål nog banorna högre belastning.

Den nuvarande stationsbyggnaden uppfördes 1938 men är som på alla andra håll för trång och man hoppas få en tillbyggnad av den kanske redan nästa år.

Flygplatsen passeras av bortåt 3.000 passagerare i reguljär linjetrafik i månaden. Det är f. n. endast SAS som trafikerar platsen i reguljär trafik (f. n. 14 starter och landningar om dagen) men chartertrafiken är ganska intensiv och beräknas öka ytterligare, och Göteborgs privatflygare är som bekant bland de flitigaste i landet.

Fältet är delvis vunnet genom invallning av de grunda havsvikarna och ligger inte mer än 85 cm över medelvattenytan. Därför har man fått utrusta det med en kraftigt tilltagen pumpstation på fem pumpar med en sammanlagd kapacitet om 171.000 lit/min. Före den senast beslutade utvidgningen hade Göteborgs stad lagt ner 2,5 och staten 14,5 miljoner kronor på Torslanda, och med de nu beslu-

Efter kriget omorganiserades flygvapnets rekrytering av förarpersonal och bl. a. upphörde flygvapnets aktiva reservofficerskader och allt understöd till flygklubbarnas motorflygskolor via KSAK drogs in. Flygvapnet syntes vilja handha all flygutbildning — utom segelflygutbildningen — samt på motorflygområdet vara »sig selv nok».

Redan nu efter endast några år tycks flygvapnet ha svårigheter med rekryteringen av flygande personal. Enligt uppgift lär tillgången endast vara ca 70 % av den erforderliga. Frankrikes, Englands och USA:s flygvapen har också haft rekryteringssvårigheter, vilka man dock försöker avhjälpa med bl. a. statsunderstöd

tade förbättringarna kommer flygplatsen upp i en kostnad av bortåt 23 miljoner.

Liksom göteborgarna är ytterst stolta över sin hamn så är de det också över Torslanda, fastän fältet kanske ligger en smula långt från centrum. En fin väg och goda bussförbindelser gör dock kommunikationerna mellan flygplats och centrum goda, och även om det varit på tal att försöka flytta flygplatsen, så torde dessa spekulationer numera helt ha skrinlagts.

Chefen för flygsäkerhetstjänsten på Torslanda, förste trafikledaren Bertil Brunnerup, anser att Torslanda bjuder minst lika stor säkerhet som vilken annan flygplats som helst i Europa, och han och hans medhjälpare i det moderniserade »tornet» har också fått så mycket moderna tekniska hjälpmedel för trafikregleringen att man inte har någon anledning att betrakta Torslanda som någon eftersatt flygplats utan tvärtom.

Man tror gärna på de optimistiska tongångar som flygplatschefen major »Moje» Hinnerson, anslår i en liten dikt som han skrev i Torslandas gästbok när han tillträdde i november 1943, en gästbok som sida upp och sida ned statar med »prominenta» namn från hela världen:

»Tjugoårig Du hävdar Din plats  
bland flygfält på väntat manér.  
Må Din framtid bli ljus och Din  
livsinsats

för flyget ge mer och mer.  
Må Du draga till landet och egen  
stad

båd' inkomst och ära som få  
och växa Dig större ur havets bad  
allteftersom tiderna gå.»

till flygklubbarna. Dessa understöd uppgår till miljonbelopp och avser att skapa en bred bas för rekryteringen av unga flygare.

I Sverige har dock ännu — vad som synes — inte vidtagits andra åtgärder än att det diskuterats ett återupprättande i någon form av flygvapnets aktiva reservofficerskader med rekrytering av bl. a. studenter. Denna åtgärd tål nog att diskuteras. Troligen är reservofficerstiteln numera inte så åtråvärd som för några eller något decennium sedan.

Vad tjänar all anskaffning av materiel till om det inte finns tillräcklig personal med erforderliga rikhaltiga reserver?

Hos landets ungdom finns ett aldrig sinande flygintresse, men i de allra flesta fall måste detta intresse av ekonomiska skäl stanna vid modellflygbygge o. dyl. Ett understöd till flygklubbarnas motorflygskolor skulle resultera i att ungdomen mot skäligen kostnad skulle få möjligheter att pröva på en motorflygutbildning. Av de ungdomar som haft för avsikt att gå vidare till flygvapnet får man en automatisk »första gallring» billigare än vad det skulle ha blivit för flygvapnet med dess större organisation och därmed större kostnad per elev. Denna första gallring torde bli lika värdefull som om den skedde i flygvapnet, eftersom det som regel är f. d. lärarpersonal ur flygvapnet som handhar flygklubbarnas utbildning. Representanter för flygvapnet kunde givetvis ges en viss inspektionsrätt samt ge anvisningar för utbildningen.

Ett understöd till landets flygklubbar behövde inte ske helt i direkta penningmedel utan delvis även indirekt genom att flygklubbarna finge utföra okvalificerad målflygning i en sådan utsträckning och till sådana priser att klubbens ekonomi — med låg skolflygkostnad — blev bärande.

Härigenom vann man även den fördelen att klubbens flygande

medlemmar, som inte övergår till fortsatt utbildning i flygvapnet, finge flygträning kostnadsfritt och sålunda vore en reserv för flygningar i krigstid (jämför England och USA under senaste världskriget).

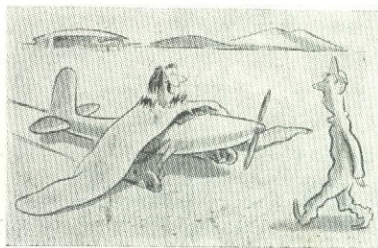
I det demokratiska utlandet har man genom krigserfarenheter kommit underfund med privatflygets värde för såväl rekryterings- som andra ändamål. Man frågar sig om inte även vårt svenska flygvapen snart tvingas inse detta och revidera sina sedan länge inrotade åsikter samt ägna privatflyget ett större och aktivare intresse. *Lasse Dahlbom.*

## VÄRLDEN FLYG . . .

*Forts. fr. sid. 9.*

lider brist på reajaktpän i klass med F-86 Sabre) beroende av den amerikanska flygplanproduktionen, vilken f. n. tillför dessa länder ett större antal reajaktpän av typen F-84E Thunderjet. Även Holland och Belgien har emellertid nu fått fart på den egna flygindustrin och vad man för närvarande inriktar sig på är tillverkningen av en serie på 300 reajaktpän av typen Gloster Meteor 8, varav 150 går till Holland och lika många till Belgien. Hittills har denna tillverkning varit uppdelad mellan de båda holländska fabrikererna Fokker och Aviolanda, men i dagarna har beslutats att sätta upp en monteringslinje också i de belgiska Topsy-fabriker. Såväl delar som motorer har hittills huvudsakligen kommit från England, men så småningom skall hela flygplanen tillverkas i Holland och motorerna i Belgien.

**ITALIEN:** I egenskap av medlemstat i Atlantpakten har också Italien nu börjat rusta upp sitt efter kriget tämligen förfallna flygvapen, vars storlek hittills begränsats av fredsavtalet. Tills vidare håller man sig lydigt inom ramen för det i avtalet tillåtna, men att en revision är på väg visar inte minst talet om att tillföra italienarna ett hangarfartyg. Dyllika får som bekant icke ingå i Italiens flotta. Vad flygindustrin beträffar arbetar denna f. n. med en beställning på 80 Vampire-plan, som licensbyggs av Fiat, Ambrosini och Macchi i samarbete. Dessutom tillverkas en hel del olika (även readrivna) »övningsplan» och man avser också att när Vampire-planen levererats, övergå till att bygga Venom-planen. Även motorerna licensbyggs — av Fiat.



— Lite hård sättning.