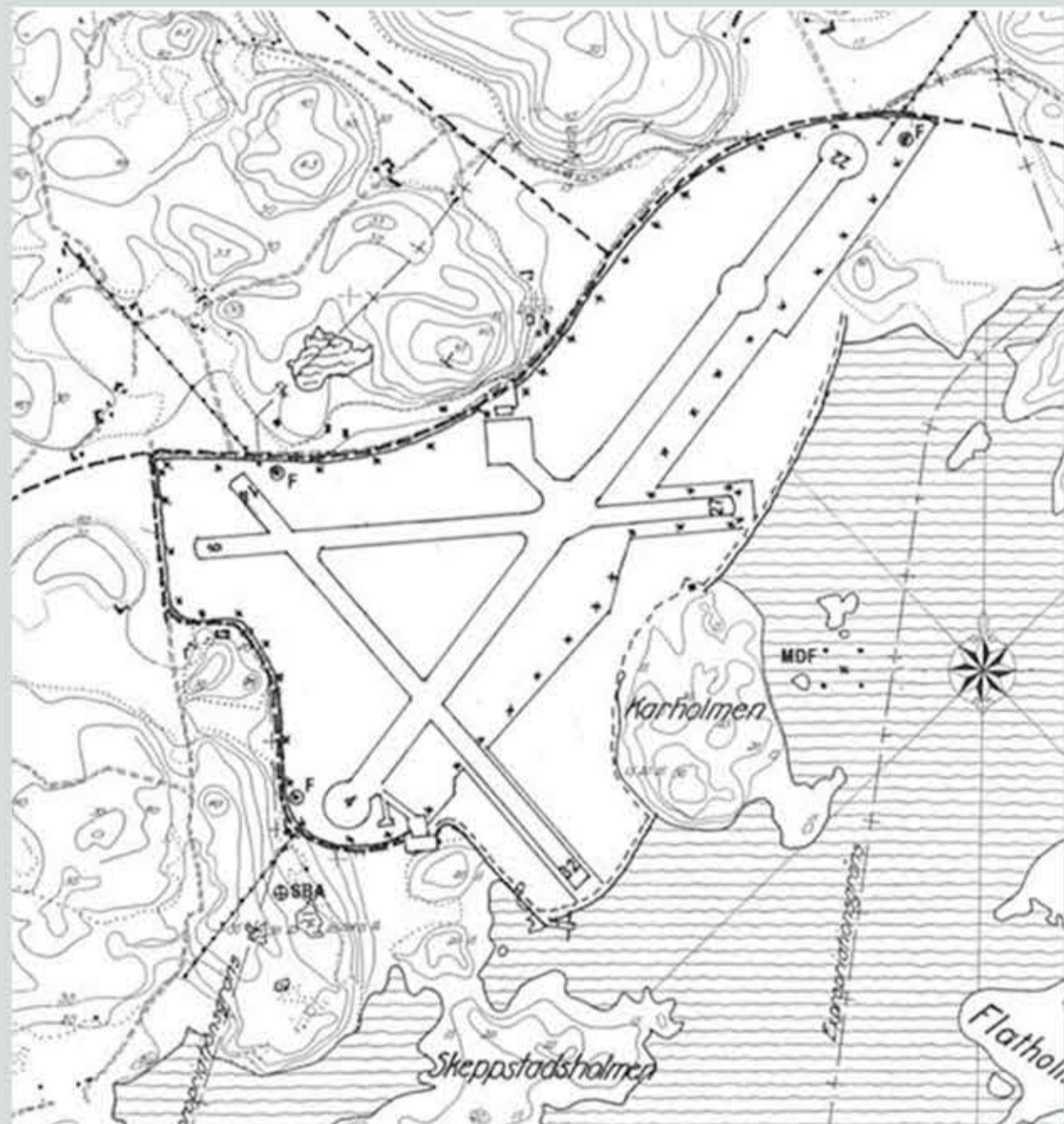


Flygfältets utveckling 1949 - 1962

I november 1942 tar staten över ansvaret för driften av Torslanda från Göteborgs Flyghamns AB. Staden och staten klarar ut ägarfrågor, marken behålls av staden som också skall svara för markförsörjning vid utbyggnader i framtiden och staten åtar sig att i fortsättningen sörja för att flygplatsen anpassas till framtida krav från flygsektorn.

Flygplatskarta 1946



Fältytan utvidgad till 128 hektar, varav 24 vanns från Torsviken genom invallningar och utfyllnad med mudd. Tyngre flygplan krävde hårdgjorda och längre banor. Banlängderna blev 04/22 – 1 850 m, 09/27 – 1 160 m och 14/32- 1 125 m. Banbeteckningarna kan ses i slutet av respektive bana. Siffran anger kompassriktning, 04 blir då 40 grader.



Arbete pågår med att gjuta betongplatta framför Stationshuset som del av anpassningen till högre krav för trafikflyget.



Ökad trafikmängd ställde krav på uppställningsplats för flygplanen. Gräsytan framför de första expeditions- och fraktbyggnaderna som låg mellan Stationsbyggnaden och hangar 2 hårdgjordes för att möta detta behov.



Vy från nordväst mot bana 22 som nu har blivit förlängd. Den nyanlagda betongplattan för flygplanen kan ses framför stationsbyggnaden. Det invallade området mot Torsviken ses till vänster om bana 22 och det bildar utrymme för förlängning av bana 27. Bana 27 är den enda del av bansystemet som är kvar idag. Cirka 1940-46



Restaurangen med hotellet strax bakom. Berget plansprängdes för bana 04/22. Byggnaderna fick då rivras. Platsen hyser idag en del av banan på Torslanda Golfklubb och är en populär pulkbacke under vintern.



Utsikt från slänten över bana 04/22. Maskiner och fordon hade börjat användas för planeringsarbetet, men de var fortfarande av det enkla slaget.



Utfyllning i havet i bana 32:s förlängning har börjat. Handarbete med skottkärra var vanligt trots introduktionen av arbetsmaskiner.

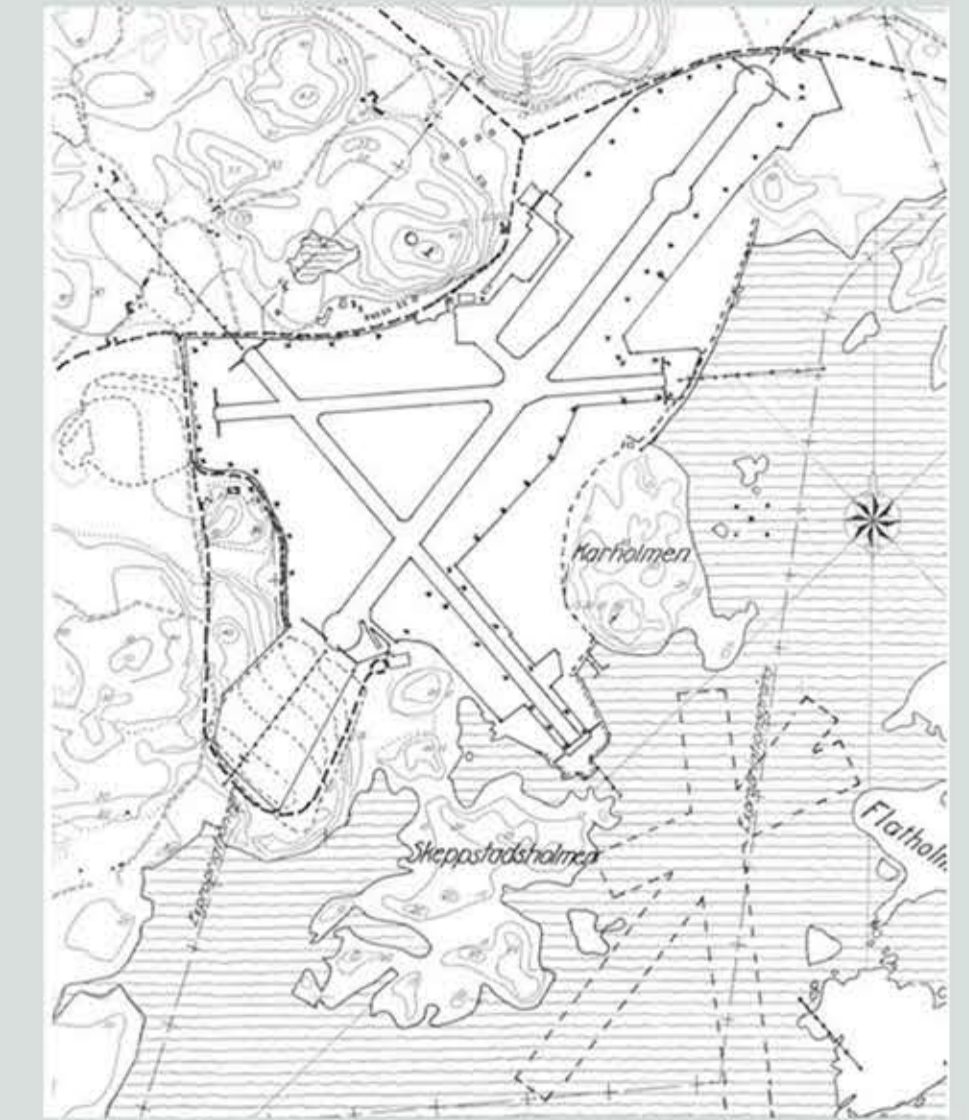


På grund av ökade säkerhetskrav för bana 09/27 så krävdes det att gården Myrbo revs och berget intill plansprängdes. På platsen finns idag Skutehagens småhusområde. Flyghamnsvägen i mitten på bilden, vägen till Öckerö till höger.

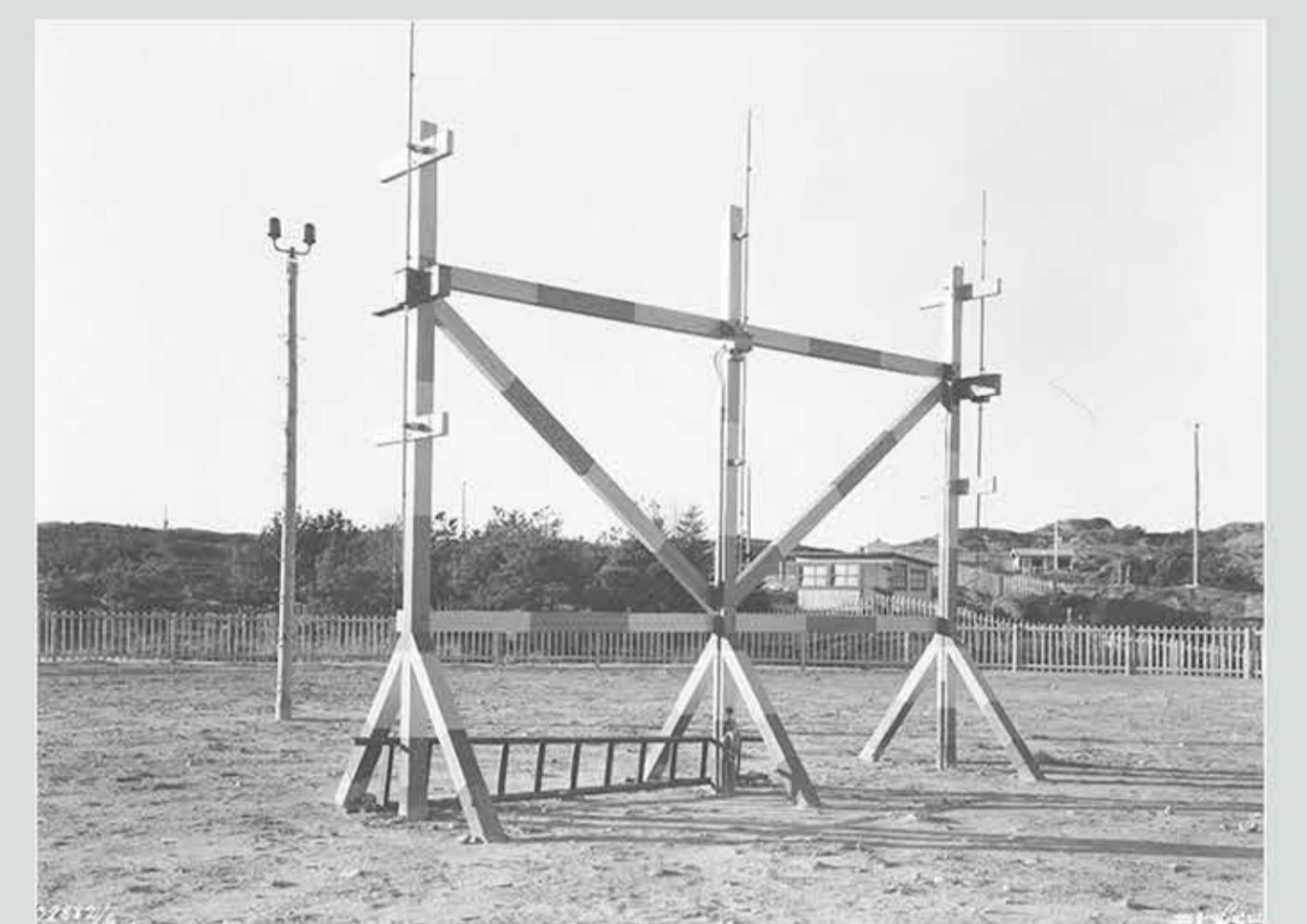


Utsikt över bana 04/22 från slänten där golfbanan finns idag.

Flygplatskarta 1948



Fältytan utvidgad till 133 hektar, dels ett område runt hangar 2 som blev klar 1949, dels ett område i Torsviken vid förlängningen av bana 14/32 till 1 285 m. Till utbyggnaden användes de stenmassor som sprängdes bort utanför fältet för att åstadkomma bättre utrymmen för flygtrafiken.



Andra världskrigets snabba teknikutveckling med bland annat radar möjliggjorde att säkerheten för flyget ökade och kraven på flygplatserna skärptes. Hjälpmedel för navigering och landning installerades på flygfältet under 50-talet.



Instrument Landing System - ILS är ett typiskt hjälpmedel för att öka säkerheten vid landning. Flygfyrar som via radiosignal angav sitt läge placerades ut i fältets närhet för att leda flyget till fältets banor.



PAR-byggnaden, eller precisionsradarn, som kunde användas för inflygningar både till bana 04 och bana 22.