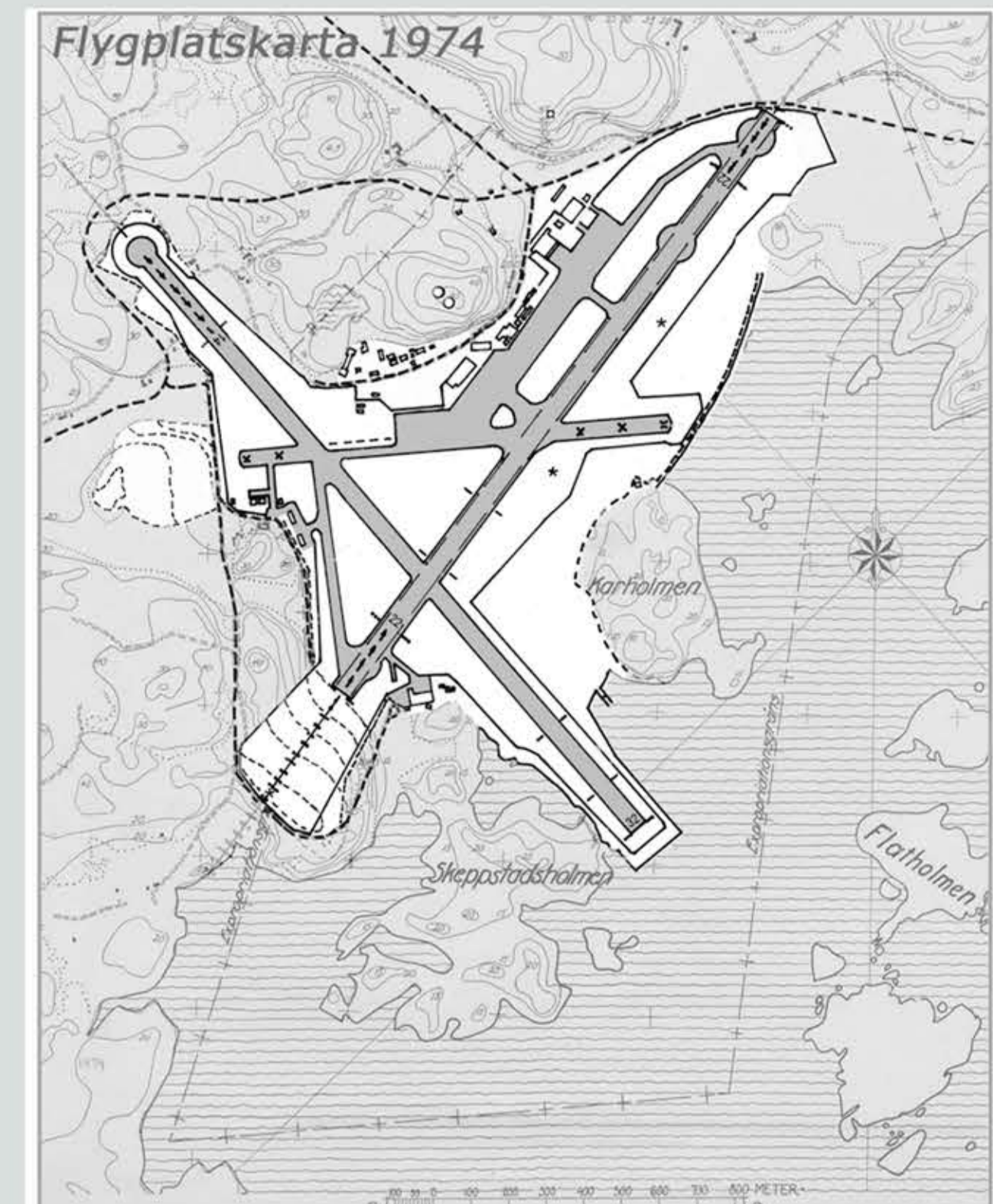


Flygfältets utveckling 1963 - 1977

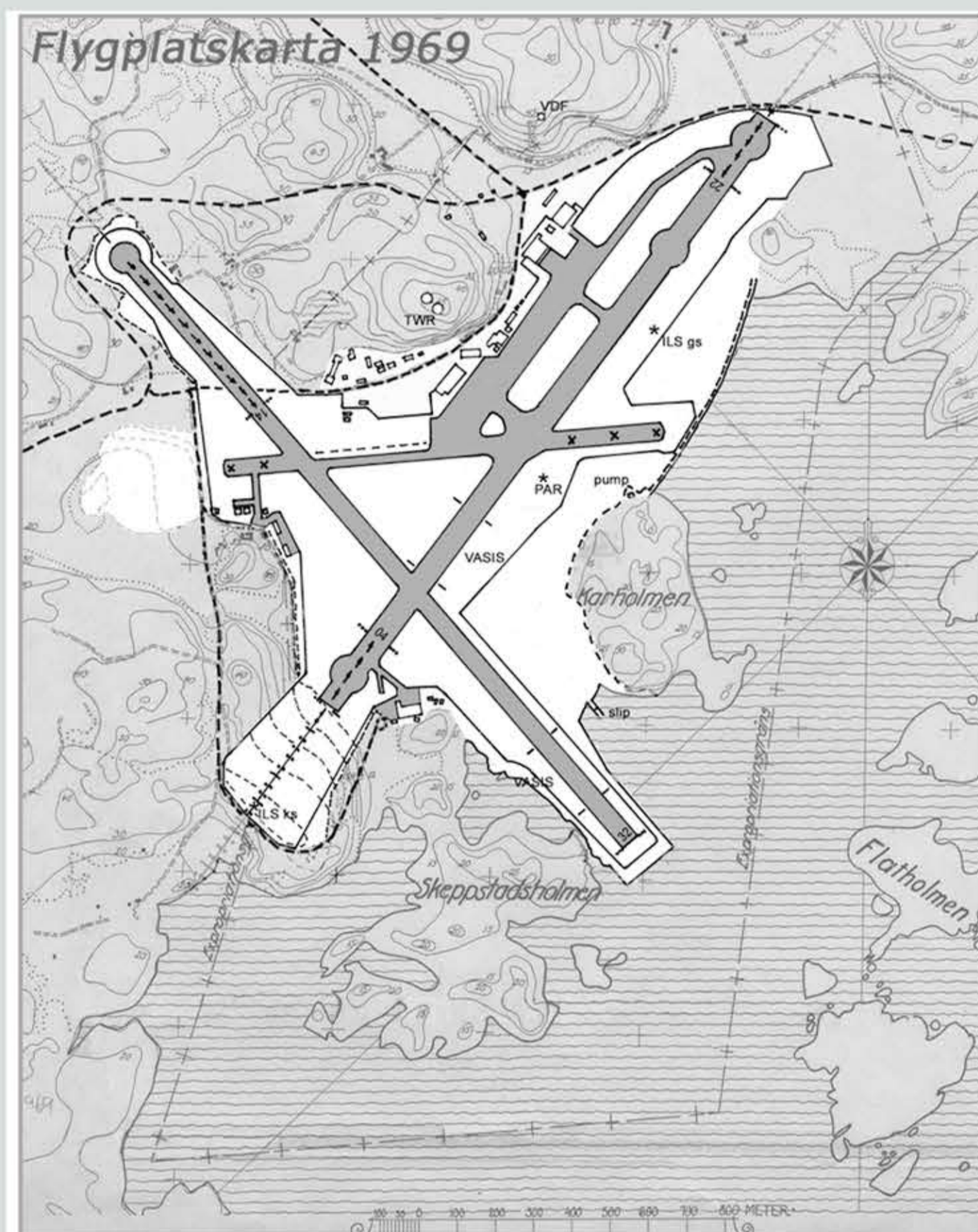
Ökad trafikmängd och större andel jetflyg framtvångade en utbyggnation av banorna. Detta påbörjades 1963 med bana 14/32. Södra Hisingens omvandling till industriområde resulterade i att man var tvungen att söka alternativa platser för Göteborgs flygplats. 1967 kom ett beslut att den nya flygplatsen skulle placeras i Härryda. Efter det beskedet så var investeringsviljan mycket låg - för endast absolut nödvändiga åtgärder tilldelades medel.



Vy från nordväst över bana 22. Inflygningsljus strax innan bantröskel ses till höger. Ljusen står på gården Buurs betesmarker. Jordbruket är fortfarande i gång på många gårdar i Torslanda.



I samband med utbyggnad av bana 14/32 med start 1963 utfördes även andra nödvändiga arbeten. Rampområdet utökades kraftigt i omgångar. Taxibanor anlades, också i omgångar. Ny stationsbyggnad, fraktbyggnad, torn m fl klara 1968/69. Bana 04/22 fick en omfattande renovering.



Fältytan utvidgad till c:a 148 hektar genom beslutad förlängning av bana 14/32, dels c:a 4 hektar i söder genom utfyllnad i Torsviken (Karholmen gav sprängstenen), dels c:a 11 hektar i norr på mark exproprierad från Amhult. Bana 14/32 förlängdes till 2060m, klar 1966, ny väg 1969.



En unik bild som visar bana 09/27 under landning, från cockpiten av ett litet privatflyg. Landning sker från öster på 27. Start och landning upphörde 1966 på denna bandel, men sträckningen fanns kvar dels som taxibana, men även i den östra delen som uppställningsplats för flygplan. Användes efter nedläggning av flygplatsen för modellflyget. Rester finns fortfarande kvar.



Vy från öst över nuvarande Torsvikens naturreservat. Alla bansystem kan ses på bilden. Närmast är bana 27 som användes som uppställningsramp för flygplan.



Avancerad teknik introducerades som hjälpmedel för flyget att hantera situationer som t.ex. landning, men fortfarande så var det inflygningsljus som dominerade i anslutning till banorna. En Convair CV-440 ses följa ljusstråket.



Vy från sydost över bana 14/32. Banan går ut i Torsviken och är idag den plats där GREFAB har sin båtuppläggning. Intill ses Torslanda havsbadskoloni. Observera att dagens Torsviken fortfarande har kontakt med havet. Tyvärr blev stora delar av området ett deponiområde för hamnens muddermassor.



Utsikt från Snäckeberget över de nordöstra delarna av flygplatsen. De äldre expeditions- och fraktbyggnaderna med tillhörande parkering ses till höger och Hangar 2 till vänster i bild.



Banorna förstärktes och utökades i omgångar under 60-talet. Även plattorna framför stationsbyggnaderna, benämnda ramper, byggdes ut rejält för att kunna hantera alla flygplan, speciellt chartertrafiken som hade ökat betydligt sedan starten i slutet av 50-talet.



En DC-9a från det Holländska bolaget KLM landar på bana 32. Flygplanstypen var vanligt förekommande på kortdistanslinjer både nationellt och internationellt. I bakgrunden ses Karholmen med sin söndersprängda bergknalle. Stenmaterialet utnyttjades för utfyllnad i Torsviken samband med förlängning av bana 32.



Utsikt från Snäckeberget över de västra delarna av flygplatsen med brandstation och långtidsparkering



Bana 04/22 förlängdes i båda ändarna, men banan hade brister i vattenavrinning genom sättningar som skett genom åren. 1971 genomfördes därför en omfattande renovering av banan som blev avstängd under två månader. Asfalteringsarbete pågår i bilden. Tjockleken blev till slut ca 40 cm.



Vy från flyghamsvägen strax innan avfart till Torslanda havsbadskoloni.