



På 60-talet tog det ett år

eller mer att gå en hel kurs. Idag kan du fixa det på några helger.

Då betraktades du som en erfaren hoppare efter säg 100 hopp. Nu behövs det kanske tio gånger så många.

Då utbildades instruktörer huvudsakligen i materialteknik och elever i reservdrag – och det kunde behövas. Idag handlar det mer om pedagogik och hopptechnik.

På 50 år har vi gått från rigger på 25 kg till åtta, från rulla-runt-landningar till swooping, från exercis till AFF, från ostyrbara rundkalotter till sannskyldiga flygplansvingar, från handmatade bröstreserver till datoriserade räddningsutlösare – och från en dödsolycka per 10 000 hopp till en per 100 000, från en personskada per 100 hopp till en per 3 000.

Men utvecklingen av utbildningsrutiner, säkerhet och utrustning fortsätter.

Nu som då.

All vår början bliver svår - men det är inte lättare nu...

Text	Anders Bursell, Boel Stier
Foto	Se respektive bild

Under dryga första halvan av SFF:s 50 år, alltså långt in på 80-talet, grundutbildades alla elever med automatrigger från FJS och/eller mycket snälla rundkalotter typ T10 eller C9 – gamla amerikanska militärskärmar. De låg packade i strumpa eller påse (pod) på ryggen och utlöstes med handtag på bröstet. De var mycket pålitliga, men...

...reserven fanns på magen och saknade i allmänhet pilotskärm.

Följ nu med på en snabb beskrivning av alla de beslutsmoment den livrädda eleven skulle klara av vid en driftstörning:

1) Har du någon huvudkalott ute alls?

Om inte – koppla loss (öppna locken vid axlarna, fatta ringarna, dra, innebar att blicken måste gå till först ena axeln, sedan till nästa), titta på reservhandtaget (ytterligare en ändring av

blicken), fatta, dra, kasta handtaget. (Elever på slutet av utbildningsplan förväntades gå över i ryggläge först.)

2) Du har något ovanför dig? Är det då en högfartsfelfunktion eller en lågfarts? (Cirka tio olika definitioner på hur man avgör vad som är det ena eller andra.) Vid högfarts: som ovan. Vid lågfarts:

3) Hoppa över frigörningen. Bestäm om du roterar, och i så fall åt vilket håll. Lägg vänster underarm över reservpacken. Fatta handtaget med höger. Dra och kasta det. Håll kvar vänsterarmen över packen. Stick in högerhanden, leta reda på reservens basfäll. Fatta. Släpp vänster. Leta reda på mer basfäll med denna. Fatta. Kasta ut åt det håll du roterar. Om reserven inte tar luft: skaka den. När kalotten tar

luft: koppla loss huvudkalotten. (Den mer erfarna eleven förväntades koppla loss också ett lågfartsfel först.)

Magstarkt? Det blir värre!

De första versionerna av piggybacks (mitten, slutet 70-talet) hade bara två saker gemensamma: bägge skärmarna på ryggen och reserven överst. Där tog alla likheter slut.

Som huvudskärm kunde du ha en vinge eller en pc-typ. Fripackad, manualpackad, i pod eller i strumpa – eller packad efter ditt alldeles egna patentrecept. Reservens kunde var stor eller liten, men rund var den alltid.

Utlösningssystem: inpackad pilot med kudde som kunde sitta på underkant av packen, på benremmen eller rentav på magen, pilot i ficka placerad på något fif-



Under de 50 åren har säkerheten inom fallskärm förbättrats avsevärt tack vare bättre utrustning, anpassad utbildning på alla nivåer och strikta rutiner. Det har varit – och är fortfarande – ett evigt pågående arbete. För den dagen du får en felfunktion kan du liksom inte stanna vid vägkanten och fundera på vad du skall göra. Du måste veta det där och då och handla nu, direkt. Bilden är från 1982 – dragningsträning efter C9-kalott.

De första kalottfrigörarna var inte avsedda för losskoppling i luften, utan för att en pilot efter nödhopp skulle kunna bli av med kalotten och slippa dragga. Dagens tröningar är jämsides med räddningsutlösare (KAP-3 på 60-talet, Sentinel och FXC12000 på 70-, 80-talen och Cypres nu) och slidern de enskilt viktigaste utrustningsdetaljer som kraftfullt förbättrat säkerheten. Men ingen dödsolycka i Sverige kan helt härledas till materielfel.



figt ställe, eller vanligt handtag (vänster eller höger, inåt eller utåt, pick your choice) med fjäderpilot.

Frigörningssystemet slutligen kunde vara de gamla hederliga capewellsen (den första sortens kalottfrigörare kallades Capewells efter sin uppfinnare) eller gudvet-vad modernt. Och aktiveras med handtag (vänster eller...) eller kudde (höger eller...).

Näja. Så länge du hoppade med dina egna prylar visste du säkert var grejerna satt. Men si! Det gjorde du ju inte alltid.

Här skulle testas nytt. Kompisen skaffat ny skärm? Testa. Kompisen hittat på ett ännu fiffigare packsätt? Testa! Ny rigg? Testa!

Och så gick det som det gick.

"I nödsituationer får det inte finnas några valsituationer", sa flygpsykologen Maud Angelberg-Tangertz. "Ett beslut, ett handlande. Svårare är det inte."

SFF reagerade bland annat genom att inskränka packrätten. Du fick bara packa just en kalott (inte typ: bara märke och modell) i just en rigg (inte typ: bara märke och modell). Men det räckte inte. Låg felet hos instruktörerna?

Pionjären Magnusson

SFF utbildade sina första egna instruktörer under vintern, våren och försom-

maren 1963. Till dess hade man fått förlita sig på militär kapacitet. Fem personer gick kursen som hölls direkt av RI (riksinstruktör) Stig Einerth: Ove Elven, Bertil Liljedahl, Hans Stennek, Hans Magnusson och Sonny Hellberg. Alla utom Hans Magnusson hade gjort sina första hopp vid Fallskärmsjägarskolan, FJS.

Hans Magnusson är alltså den moderna civila sporthoppningens verkliga pionjär.

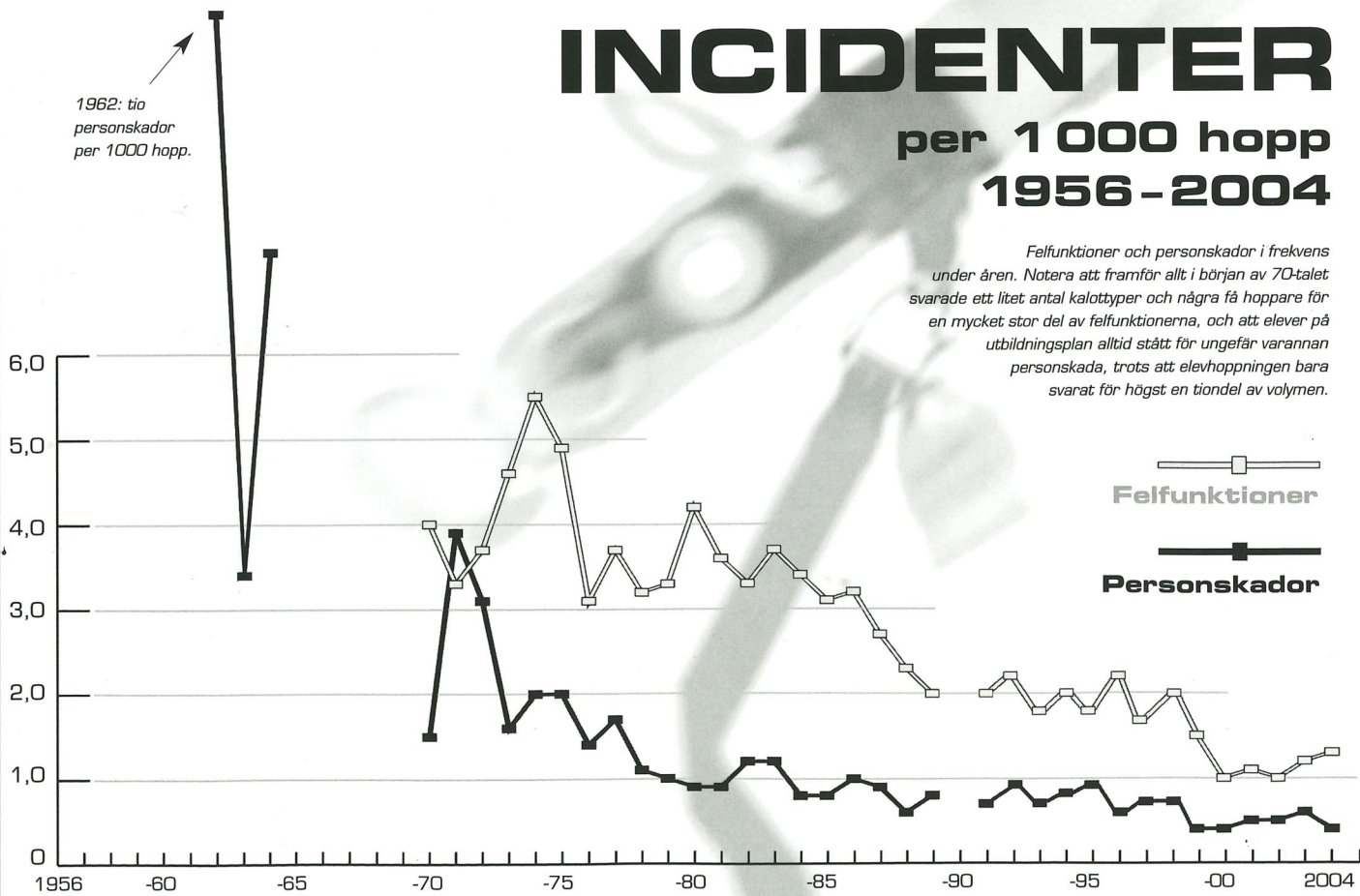
Redan då, 1963, betonar SFF vikten av enhetlighet. Alla instruktörer skall tänka på samma sätt, alla skall tillämpa samma bestämmelser på samma sätt. Egna initiativ godtas icke. Ett viktigt skäl var också att instruktörerna skulle känna styrka i sin gemenskap när de ställdes mot vildhjärnor med egna idéer.

Under 70-talet förenklades instruktörutbildningen och sköttes huvudsakligen av klubbens CI. Kraven var var ungefär desamma då som nu: D-cert (de första åren C), tre år i sporten, allmän pålitlighet och gott omdöme.

Den byggde på militärt tänkande – drill och reflexer. "Pedagogik och psykologi var det inte så bevänt med", minns NC Åke Almgren, RI på 70-talet, men utvecklingen inom både material och teknik och tänkande gick fort. SFF skrev om praktiskt taget samtliga instruktioner,

INCIDENTER

per 1 000 hopp
1956 - 2004



Felfunktioner och personskador i frekvens under åren. Notera att framför allt i början av 70-talet svarade ett litet antal kalotttyper och några få hoppare för en mycket stor del av felfunktionerna, och att elever på utbildningsplan alltid stått för ungefär varannan personskada, trots att elevhoppningen bara svarat för högst en tiondel av volymen.

30 kilo blir åtta

50 års riggutveckling på en och samma bild! Från närmare 30 kilo till åtta, från tiometers rundkalotter till fyra kvadratmeters flygplansvingar... Notera de tidstypiska overallerna och jodå: man hoppade med pannband! Åtminstone när man var i Arizona eller Florida...

Stylist: Michael Alpfors. **Foto:** Arne Nilsson. Bilden tagen under SM i Västerås, augusti 2005. För lånen tack till FJS, Bengt Johansson, Uno Alpfors och Ulf Anderzon.



50-60-tal

Kim Sommarin med en B-12 från någon nedlagd amerikansk bombdivision. Inuti en C9 LL. Rundreserven är en 26-fotare. Notera paraboosen! Totalvikt strax under 30 kilo. Riggen kom 1956 och godkändes för hopp i Sverige 1964, hos FJS året innan.

70-tal

Elisabeth Alm med den kanske sista och definitivt minsta konventionella riggen, en NAA-1 Minisystem med en PC Mk3 och en rund 26-fots-reserv. 12 sekunder på stilen?

Mitten av 70-talet

Henrik Norin hade gjort stor succé i Perris eller på turkeymeet i Z-hills i den här outfiten. Ingen bröstreserv, här skall hoppas RW! Riggen heter Crossbow, inuti ligger en Strato-Star. Notera också höjdmätaren på bröstremmen och Kroops googles. Håret! Pannbandet! Hållningen! Va fan!

Mitten av 80-talet

Med piloten på benremmen (syns inte) och med treringsystem är Åsah Helenius redo för en 72-manna eller något liknande megablobbigt. Riggen heter Wonderhog, inuti ligger en Strato-Cloud (underst) och en Safety Flyer (överst).

Idag

Så smutt, så litet, så snabbt... Pontus Magnusson med en Javelin, en niocellig Velocity (96 kvadratfot) och reserven PD 113. Notera bootisarna och hjälmen med en Pro-Track Dytter. Vikt: runt åtta kilo.

men strax efter det de kommit från trycket var de redan inaktuella. Utvecklingen av material och kunnande har kanske aldrig tagit så stora språng så snabbt som då, 1975 – 85. Elevutbildning från exercis till AFF, instruktörsutbildning från hemma-hos till internat (se vidare nedan), utrustning från rundkalotter till vingar, allt på bara några år.

Rultatet av detta och den decentraliserade instruktörsutbildningen blev att kompetensen spretade och att olika synsätt på säkerhet bredde ut sig landet runt. Enkelt uttryckt: ju större klubb, desto liberalare inställning. Glappet mellan teori och bestämmelser å ena sidan och verk-

ligheten å den andra blev allt större, friheterna man tog sig på fälten likaså.

Tillbaka till Karlsborg

1979, 80 och 81 hade SFF den svartaste perioden i sin historia vad gäller säkerhet (se förra avsnittet i den här serien). Den berodde alltså på tre samverkande faktorer: Komplicerade rutiner, spretig kunskap och inställning, samt opålitlig kombination av metoder och riggar.

”När jag tillträdde som RI 1981 fick jag ta tag i tre saker samtidigt”, berättar Magnus Kramer. ”Skriva om hela instruktionen inklusive packrutiner och packbestämmelser. Styra upp instruktör-



Magnus Kramer, RI B1 – B4, insåg att för att utbilda utbildare krävdes ytterligare kompetens, och flyttade därför tillbaka instruktörsutbildningen till FJS.

forts. på sida 26 →

Bromsfallskärmen blir flygplansvinge

Mycket enkelt och schematiskt kan sportkalotternas utveckling sammanfattas så här:

- 50-talet:** Enbart militära skärmar används. Runda, i början utan framåtdrivning eller andra styrmöjligheter än med bärremmarna.
- 60-talet:** Först modifierade militära kalotter med framåtdrivning. Vid mitten kommer Para-Commander, den första skärmen som utnyttjade egendrivningen (farten) för extra lyftkraft.
- 70-talet:** Rundkalotterna når sina maximala prestanda. Experiment med vingar. 1975 kommer Strato-Star (fem celler, cirka 180 kvadratfot), året därpå med slider i stället för long-reefing som utlösningdämpare. Kombinationen är den första helt pålitliga och bekväma vingen. Genomslaget blir omedelbart och massivt.
- 80-talet:** Vingarna förfinas med F-111 tyg, men utvecklingen står i stort sett stilla. Standardkalotten är sju- eller niocellig, cirka 180 - 220 kvadratfot, har sjunkhastighet på cirka 5 m/sek och egendrivning på 10 m/sek. Svänghastigheten är cirka 120 - 180 grader/sekund.
- 90-talet:** Med noll-p-tygerna öppnas möjligheten att konstruera styvare och därför effektivare vingprofiler. Skärmarna blir allt mindre, snabbare – och farligare.
- 00-talet:** Skärmar med så kallade "crossbraces" (extra väggar i cellerna som ger en ännu rigidare skärm) slår igenom i modeller som Icarus Extreme VX och PD:s Velocity. De flyger ifrån alla andra modeller på de swooptävlingar som blir allt vanligare och seriösare.

Ett genombrott i utvecklingen av kalotter kom med F-111-tyget, som introducerades av amerikanska George G. Harris Corp 1980. "They're all using it" skröt man, men det var inte frivilligt: Harris och pojarna hade ordnat patent världen runt.

Samtidigt var de flesta tillverkare av fallskärmar små företag, startade av entusiaster (när de blev större sysslade de ofta med de betydligt mer lukrativa militära kontrakt). Med ett undantag, nämligen Parachutes de France – förvisso litet det också, men ägt av ett av världens största företag i fritidsbranschen, Zodiac. Så in med ett lämpligt antal miljoner franc, ut kommer noll-p-tyget. Som Pdf säljer till den som vill ha det. Till ett rimligt pris dessutom.

Det är betydligt styvare än F-111, vilket gör det möjligt att skapa mer avancerade vingprofiler och slutet på den utvecklingen har vi inte sett än.

Det lär vi förresten aldrig få göra.



Foto Hans Ingmansson

Long-reefing var ett av flera tidiga system för att bromsa utvecklingsförloppet hos en vinge. Den dubbla eller fyrdubbla pilotlinan leddes genom öljetter på skärmens ovansida till dess kortsidor eller hörn. När skärmen tog luft skulle den samtidigt dra ner piloten och det motståndet skulle ge nödvändig dämpning. Det fungerade – men bara för det mesta. Först när slidern kom blev vingarna fullt accepterade.

Nedan: Utlösningdämparen **slider** kom 1976. Kombination bra skärm och bekväma öppningar sopade marknaden och förändrade för alltid synen på hur en fallskärm skulle se ut och fungera.

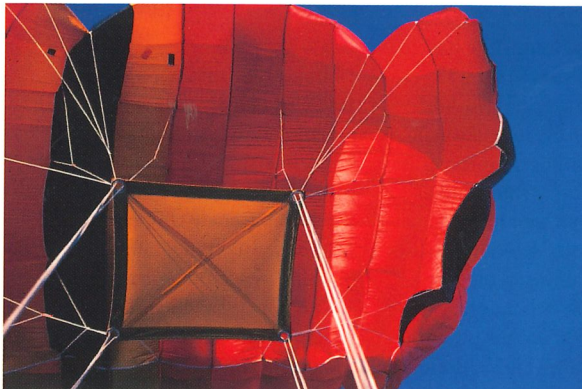


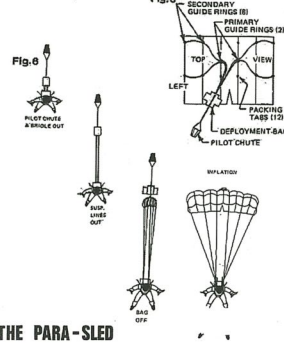
Foto Hans Ingmansson

Pris

I Sverige Kr. 3.500,- (inkl. tull, moms och fortysfrakt). (Vid köp av flera lömsas Kr. 250,- rabatt/skärm)

De fördelar det innebär att kunna ändra sin framåtdrivning från 0 - 40 km/tim och den upplevaren det är att "spöka" sitt eget plan, har gjort att skärmen har fått en lavinartad spridning bland fallskärmansöster i USA. Och det har ju också visat sig på tävlingar att skärmen är helt överlägsen i precision.

Vi ses under Fyrkonten.



THE PARA-SLED

Av Nikky Gyllenkrantz

C9 var en amerikansk trupp-skärm, egentligen en räddningsskärm, som fanns i ett flertal utföranden. Användes för tävling fram till cirka 1970, för utbildning till cirka 1985.



Foto Hans Ingman

Kalotter av typen **Para-Commander** slog ut C9 för tävling och avancerad hoppling på bara några år i slutet av 60-talet.



Foto Hans Ingman

Strato-Cloud, jämnrig med **Strato Star** och lite större, omtyckt av precisionshoppare.



Foto Hans Ingman



Foto David Bengtsson

Under nittiotalet var **Stiletton** med sina rappa svängar det hottaste man kunde flyga. Den är fortfarande en omtyckt skärm, men ger inte i närheten av så mycket dyk och fart som sina moderna efterföljare.

Strato-Star, 1976 – 1982, med nymodigheten slider var den första vingen som verkligen slog igenom. Men svängarna var långsammare än de sista rundkalotternas.

Standardkalotten på 80-talet var sju- eller niocellig och på cirka 180 – 250 kvadratfot. Här en **Unit**, cirka 1982, populär all-roundskärm.



Foto Hans Ingman

"**Crossbraces**" (nedan), extra innerväggar i cellerna som gör vingen plattare och mer rigid, dök upp redan på åttiotalet med **Excalibur** i F111-byg. Men tiden var inte inne då. Efter mer forskning och tillkomsten av noll-pyget gjorde crossbrace-kalotter som **Velocity**, **VX** och **Xaos** sitt stora genomsåg runt millennieskiftet. På bilden till höger **Velocity**, 2005.

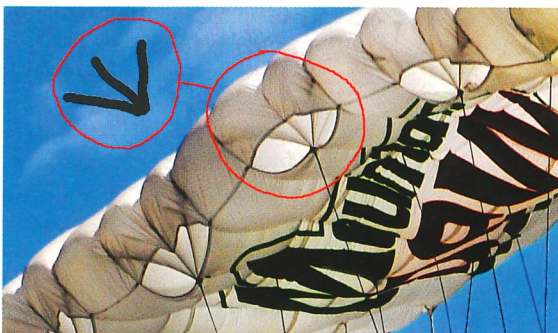


Foto Mikael Gustavsen





Kaj Larsson och Bengt Arnby med "eleven" Jack Gregory.

Samtal på marken under AFF-instruktörskursen. Från vänster Ullastina Östberg (dåvarande RI), Bengt Arnby och Kaj Larsson. Till höger instruktören Jack Gregory från USA.



Frifallsträning under en av landets första AFF-instruktörskurser; Gryttjöm 1985. Bengt Arnby tränar på instruktörrollen och vänder sin lärare Jack Gregory från ryggläge. Till en början var misstänksamheten från instruktörerna stor mot den nya utbildningsformen.

SFF 50 år.... från sidan 23

Annorlunda lärdom 1

Anders Simonsson som var en av landets första AFF-instruktörer avslöjar att han och en nyfiken hoppkamrat faktiskt fuskade sig till sitt första AFF-instruktörhopp. AFF fanns inte i Sverige då. Till ett sommarläger tog de med sig en gemensam vän som inte hade gjort ett enda hopp. Under sken av att vännen hade fullföljt hela utbildningsplanen förutom de sista FS-hoppen gav de sig upp i luften och gjorde ett hopp så som de läst att AFF-utbildningens nivå ett gick till.

"Det gick jättebra. Sedan drack vi hans case i förtid innan han fortsatte med den traditionella utbildningen."

Deras tilltag blev aldrig upptäckt men de var medvetna om att deras licenser troligen hade rykt i så fall.

utbildningen. Och förbättra rapporteringen och statistiken."

Det enda han egentligen hade att gå på var det systemtänkande de tio år gamla instruktionerna trots allt representerade.

Vad gäller instruktörsutbildning återgick man till det tidigare systemet med centraliserade kurser, åter i samarbete med FJS och åter i Karlsborg.

"Många instruktörselever är säkert duktiga hoppare, men de har glömt hur man rullar eller hur man drar en bröstreserv, och de har nollkoll på det här med pedagogik", sa Carl Lago-Lengqvist, instruktör vid FJS.

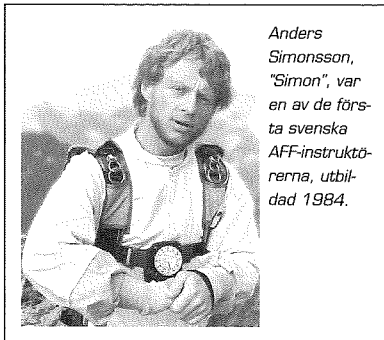
Så nu var det rulla i sågsån och hopp ur tornet som gällde igen. Men alla blev godkända.

Bättre kunskap hos instruktörerna påverkade så småningom också det kanske största säkerhetshotet: de informella förebilderna på fälten. Dessa förment kunniga hoppare som drog lågt, svängde lågt, packade som ingen sett förut eller på ett eller annat sätt beredde sig oansvarigt och som genom sin inställning och handlande påverkade elever och färskingar. Genom sin återfunna kunskap – och status! – fick hopplädarna kraft att grounda, stänga av, statuera exempel.

Förebyggande siffror

Statistik slutligen, vad har det med hoppning att göra?

Magnus Kramer igen:



Anders Simonsson, "Simon", var en av de första svenska AFF-instruktörerna, utbildad 1984.

plus en obligatorisk vidareutbildning på sex, senare kortad till 35 (1972) och 25 (1982) respektive 24 (2002).

De första piggybacksen för elever kom 1982 (Göteborgs Fallskärmsklubb), de första elevvingarna cirka 1985 (Skånes Fallskärmsklubb) och kravet på elevradio strax därefter. Radion slutade användas i början av nittiotalet sedan det visat sig att alltför många elever svängde till exempel vänster samtidigt när ordern bara avsåg en av dem.

Revolutionerna

Men 1984 och 1985 inträffade två sannskyldiga revolutioner i svensk hoppning: både AFF och tandem introducerades. Ingendera var något resultat av SFF:s strävanden eller svenska hoppares påhittighet: naturligtvis var de amerikanska påfund.

Anders Simonsson från Göteborgs Fallskärmsklubb var med på den allra första utbildningen av AFF-instruktörer i Sverige, i Gryttjom 1984. Han läser högt ur sin loggbok om hur amerikanske instruktören Jack Gregory spelade elev, lade sig på rygg i frifall och tumlade hejdlöst.

"Efter ett par hundra meter fick jag tag i honom. En fin arbetsövning – och kul är det" står det i loggboken.

En av de första skarpa eleverna var SFF:s dåvarande kanslist, Gunilla Örn, på sommarlägret i Kalmar året därpå. Absolut första svenska AFF-elev var dock Lotta Lödes, GFK, som gick kursen i USA vintern 1982.

Misstänksamheten från RI och de flesta av landets CI var först stor, mycket stor. Man menade helt enkelt att det lilla antalet hopp skulle resultera i en alltför låg erfarenhet den dag eleven var klar och släpptes lös. När Frifallskolan över tio år senare 1996 startade eget på Tullinge söder om Stockholm var de först med att utbilda enbart AFF-elever. 2002 följde Göteborgsklubben efter och skrotade den konventionella utbildningen.

Kändis inledde eran

Det första tandemhoppet i Sverige utfördes den 28 maj 1985 under Hercules-boogiet. Passagerare var kändisen och tv-programledaren Annika Hagström, pilot dansken Lars Brygmann. (Några svenska piloter fanns inte.) Dagen därpå upprepades hoppet i ösregn och i direktsändning.

Vad gäller tandemhoppning såg man helt andra möjligheter då än vad som sedan blev fallet: nu skulle hundratals, tusentals människor testa fallskärm, bli bitna och sedan gå kurs. Så gick det som bekant inte. Tandem var redan från början ett sätt att stilla sin nyfikenhet, att

Annorlunda lärdom 2

En sensommar dag 1980 eller 81 tränade RW-landslaget Pink Panthers på Rinkaby-fältet med sin kanadensiske coach. När skymningen föll föreslog de lilla mig, 99 hopp, att hänga med och fylla upp loaden till en full sexmans. Ligg still bara, sa de, så fixar vi resten.

Min rigg var opackad, så jag lånade snabbt något annat. In i kärran, uppåt. Lilla jag och landslaget. Men det skymde som sagt, och Rinkaby hade ingen banbelysning. Så piloten gav oss 2 000 meter istället för 4 000 för han måste ner i tid.

Skilnaden är 40 sekunders frifallstid, men det tänkte varken jag eller de andra på. Så separationen blev, skall vi säga, "låg". Och sedan vinkade jag. Och sedan letade jag efter handtaget en stund. Och sedan drog jag och landade. Direkt.

Då hade vi en bonusklubb. Du blir medlem när du gjort ett hopp med max 30 sekunder i huvudkalott eller 20 i reserv. Jag hängde, sa de efteråt, 20 i huvudkalott så jag klarade inträdesproven med glans.

Anders Bursell

utan större besvär kunna säga att "jag har minsann hoppat fallskärm" för att sedan aldrig mer visa sig på ett hoppfält.

Det kan noteras att SFF beslöt att några privata vinster inte fick göras. All tandemhoppning skulle ske i klubbarnas regi. Så blev det inte heller.

Med folket på magen

Per Myrin, som sedermera skulle bli riksinstruktör under i stort sett hela nittiotalet, fick på egen hand uppleva hur dramatiska konsekvenserna kunde bli när Sveriges hittills enda dödsfall inom tandemhoppningen inträffade på Bromma flygfält 1987.

forts. på sida 28 →

Annorlunda lärdom 3

Formationshoppning ur rote utan planering kan ha sina sidor. Vi var åtta friflygare som skulle gå av ur två plan i grupper om fyra, efter en megablopp maghoppare. Men piloterna visste inte att de hade två exitar ombord, så de separerade efter första och där var vi med ett stadigt ökande avstånd.

Av och ut och in i hysterisk ryggtacks-beadown i brutal hastighet med de andra tre i gruppen strax bakom.

Då slår det mig: "Här ligger jag med en framåtfart av hundratals kilometer i timmen riktad mot fyra andra levande missiler som är på väg mot mig. Bakom mig har jag tre andra missiler som, om jag bromsar från den här hastigheten, jag lätt kan slå både ben och armar av."

Det var lite jobbigt att inse att det var ungefär lika dålig idé att bromsa som att fortsätta. Mitt beslut blev att fekbromsa lite i taget, men vi hade inte hunnit få ner farten något vidare innan vi i stort sett kolliderade med den andra gruppen... vi flög genom varandas luftbanor snabbare än man kan säga "swisch".

Numera brukar vi fråga varandra om vi inte skall köra ett rotehopp. Eftersom vi har sån koll.

Boel Stier

"Nästan alla skador och olyckor är kulmen på en trend eller utveckling. Ju tidigare man kan hitta trenden, desto större är chansen att stoppa den innan något tragiskt inträffar."

I Sverige gjorde man vid den här tiden, mitten av 80-talet, runt 30 000 hopp om året. Det var för lite för pålitlig statistik. För att öka underlaget samordnades och systematiserades rapportblanketterna för alla de nordiska länderna. Nu skulle man sätta kryss i diverse rutor istället för att fabulera fritt.

"Helt plötsligt blev felen tydligare. Si och så många reservdrag berodde på "ej hittat handtag", si och så på "instabilt läge" etc. Den riktiga rysaren var kombinationen kvinnor och kalotten StarLite. Där, det är jag fullständig övertygad om, var det bara en tidsfråga tills vi skulle fått det första dödsfallet."

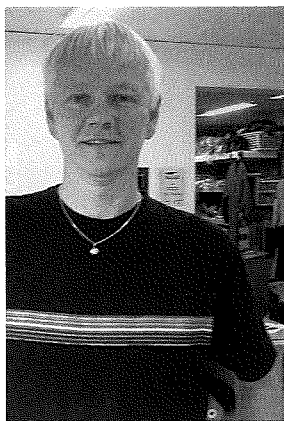
Skärmen förbjöds också. (Skälet till att just kvinnor drabbades berodde inte på oskicklighet eller så, utan på att kalotten krävde en viss dragkraft för att utvecklas rent, och att kvinnor ofta vägde för lite för att åstadkomma den.)

Men alla rundkalotter försvann ändå på en treårsperiod: de avancerade när kraven på PC-hopp före fyrkant togs bort, elevskärmarna när elevvingarna godkändes.

Under alla år gick elevutbildningen till ungefär som nu, alltså en teoridel, en praktikedel och sedan en utbildningsplan i luften. Den senare var först 40 hopp



De första piggybacksen för elever (både reserv- och huvudskärm på ryggen) kom 1982.



Ulf Anderzon en av få svenskar som någon längre tid försöjt sig på sportfallskårmar. (De andra är Janne Arvidsson och Ulf Calmerholt). "Hopparna har alltid varit påverkade av modetänkande", säger han.

från sida 27 →

Han var själv med och fotograferade i frifall. När ekipaget kom in för landning såg han att något var fel. Passageraren hade fått en hjärtattack under skärm och bara hängde där, livlös.

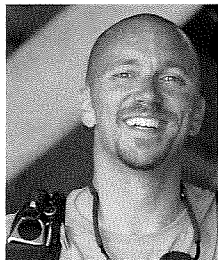
"Är det något man ska satsa stenhårt säkerhetsmässigt på så är det tandem", tänkte jag. "Jag insåg att om vi skulle klanta oss inom tandemverksamheten skulle förtroendet för hela hoppporten sjunka rejält. Där grundlades min tanke om att utbilda tandempiloterna med utgångspunkten att de faktiskt hoppar med hela den svenska befolkningen på magen."

Som RI införde han i mitten av nittiotalet en lämplighetsprövning för den som vill bli tandempilot. Än idag genomgår blivande tandempiloter flygvapnets tester.

Räddningsutlösaren blir smartare

I början av nittiotalet kom räddningsutlösaren Cypres. Till skillnad från sina företrädare som FXC 12 000 och Sentinel var den en manick byggd kring en processor. Snart var den tyska mackapären något som större delen av de erfarna hopparna ogärna hoppade utan.

De enda som på allvar utmanat Cypres-apparaternas herravälde är amerikanska Astra och belgiska Vigil, den senare typgodkänd i år, 2005. Av olika anledningar har ingen av dem lyckats



Ola Jameson, dagens RI: "Cypresen är ingen livräddgaranti även om den skjuter, den bättrar bara på oddsen."

kapa åt sig tillnärmelsevis lika stora andelar som sin tyske konkurrent.

Luftis ryter till

Svenska Fallskärmsförbundet har genom alla år arbetat för att ha en god relation med det som idag heter Luftfartsstyrelsen, tidigare Luftfartsinspektionen, och som i hopparmun benämns "Luftis".

Så länge vi sköter oss och inte slår oss allt för mycket eller för ofta så får vi vara ifred. Senast Luftfartsstyrelsen röt till var sommaren 2001, när fallskärmsverige drabbades av två dödsolyckor inom loppet av ett par månader.

I Pirttivuopio väster om Kiruna omkom en ung kvinna den 30 mars 2001. Hon hade fyra hopp efter utbildningsplanen och drog huvudfallskärmen mycket lågt, på cirka trettio meters höjd, efter att ha tumlat hela vägen efter uthoppet.

När Luftis fick klart för sig att chanserna för att hon skulle ha överlevt hade ökat med en räddningsutlösare efterfrågade de någon form av krav. Därmed är alla hoppare i Sverige upp till och med C-certsnivå tvungna att hoppa med räddningsutlösare sedan 2002.

Några månader innan det nya kravet infördes, på nyårsafton 2001, omkom en elev på Eslövs hoppfält utanför Malmö. Han gick över i ryggläge när han skulle dra och fick aldrig ut någon fallskärm. Räddningsutlösaren löste ut reserven men för sent för att den skulle ta luft.

"Det visar bland annat en sak", säger Ola Jameson", dagens RI. "Cypresen är ingen livräddgaranti även om den skjuter, den bara ökar chanserna att klara sig. Den här gången sköt den på rätt höjd men med en halv sekunds fördröjning."

Proffsigare instruktörsutbildningar

När Per Myrin några år tidigare 1999 slutade som RI hade han fått namn om sig som den som skapade förbundets moderna system för instruktörsutbildning. Det var under hans tid vi fick grunden till det system med hoppledar-, hoppmästar-, och kursledarutbildningar vi har idag. Självklart var han inte ensam i det utan var uppbackad av en kunnig och engagerad instruktörskår.

Tidigare hade ledarskapsutbildningen legat separat i den skala som gick från I-1, som gav hoppmästargraden, över I-2 som innebar teoretisk drillning i ledarskap, till I-3, där man blev både hoppledare och kursledare på en gång. Nu skulle den genomsyra alla instruktörsutbildningsnivåer.

Det är även honom vi har att tacka för de BAS-kurser som sedan mitten av 90-talet hålls för alla hoppare under deras första eller andra vinter och som är ett

Riksinstruktörer i SFF genom åren

55 - ?	-
56 - ?	Olle Falkerheim
? - 65	Stig Einerth
65 - 69	Sonny Hellberg
69 - 75	NC Åke Almgren
75 - 79	Uno Boström
79 - 81	Claes Ljunggren
81 - 84	Magnus Kramer
84 - 86	Ullastina Östberg
86 - 90	Roland Bäcklin
90 - 99	Per Myrin
00 - 01	Anna-Bell Peterson
01	Ola Jameson samt Alf Ingesson-Thoor (båda t.f.)
02	Ola Jameson

krav för blivande instruktörer. Tanken med BAS-kursen var att försöka undvika att folk hamnade i det så kallade "världsmästarstadiet", alltså när man har runt hundra hopp och plötsligt tycker att man har koll på allting men i själva verket är som en ganska vinglig kalv på grönbeta. På BAS-kursen diskuteras säkerhetsfrågor och det personliga ansvaret ingående.

Landningsolyckornas decennium

Den amerikanska fallskärmsorganisationen USPA kategoriserar 90-talet som landningsolyckornas decennium. Fortfarande i 2003 års siffror från IPC (International Parachuting Committee) var snabba högprestandakalotter involverade i cirka trettio procent av olyckorna. Hela femtio procent av det totala antalet olyckor berodde på låga svängar med såväl stora som små skärmar.

På alla fronter, i USA såväl som här hemma, kunde man under förra decenniet enas om att det räddade kunskapsbrist.



Kjell Pahlsson har för SFF:s räkning bedömt utrustningar sedan 70-talet. "Tidvis har tillverkarna flyttat testningen till fälten", säger han, "på hopparnas bekostnad och risk".

Nybörjarnas utbildning i fallskärmsflygning var undermålig och det berodde på att instruktörerna många gånger själva var underutbildade.

Per Myrin hade en vag idé om att påbörja någon form av vidareutbildning i skärmflygning och bjöd 1999 in John Le Blanc från Performance Designs att hålla en kurs för ett ihopplock av erfarna hoppare. Det blev en stafettpinne som dagens RI, Ola Jameson, tog över och vidareutvecklade. Sedan 2002 har både utländska och relativt nybakade svenska kalottinstruktörer hållit kurser runt om i landet.

Mer kunskap åt de nya

Ola Jameson har sedan 2002 tillsammans med många erfarna instruktörer i förbundet reviderat grundutbildningen ordentligt. Kursboken Hoppa fallskärm har skrivits om och inte minst fallskärmsflygningsdelen har fått sig en översyn.

Dessutom ville Ola Jameson skapa någon form av skrivet material för den sårbara, nybakade hopparen, något som kommer före BAS-kursen. Resultatet blev ett specialnummer av Svensk Fallskärmsport som alla nyblivna A-certare sedan 2002 får ett exemplar av i brevlådan.

Även stegringsplanen skrevs om. Utgångspunkten var att försöka komma tillrätta med de faror som lurar för elever

som befinner sig i övergången mellan automathopp och manuella drag. Statistiken visade tydligt att antalet problem på grund av instabilitet slog i taket just där.

Resultatet har blivit att den konventionella utbildningens utformning och mål allt mer har närmats sig AFF-utbildningen. Inslaget av så kallade blockutbildningar ska garantera att eleverna får rätt sorts enhetliga drillning vid rätt tidpunkt under utbildningen. Det har också blivit tydligare för både instruktörer och elever vad varje del av utbildningsplanen har för mål och mening.

Så lite vi vet

Det enda vi vet är att vi inte vet tillräckligt. Vår sport utvecklas hela tiden och fort går det. De många nya företagserna ställer krav på säkerhetstänkande, utbildning och på själva hoppningens praktiska organisation ute på fälten.

För 40 år sedan hade vi inga vingar, för 30 år sedan inga piggybacks, för 20 år sedan inga högpstandaskärmar och för tio år sedan hade vi inte folk i vingoverall som tillbringade dubbelt så lång tid i frifall som sina kompisar. Vi hade inte heller hoppare som gjorde 270-graderssvängar inför landning på över tvåhundra meters höjd för att sedan swoopa femtio, sextio, ja hundra meter över marken.

Annorlunda lärdom 4

RW var framåtskridande och kult av nästan religiösa mått då, på slutet av 70-talet, och varför vänta tills man var klar när många utbildningshopp med fördel kunde kompletteras med några duktiga RW-hoppare?

Skulle man hålla heading på hopp 20 från 2 000 meter kunde man ju lika gärna hålla heading från 3 000 mot några andra? Första tremannan således, mersmak.

Fast CI fick inte vara på fältet. Och man måste välja sina instruktörer. Vid trackinghoppet tänkte vi stort och satsade på femmanna. Bombad. Men jag lärde inte bara hur utan också varför man måste kunna tracka.

Några hopp senare, fortfarande på stegringsplanen och efter 334 sekunders ackumulerad frifallstid var det dags för första tiomannan. Rotebygning med två Cessnor, ingen kom ner till mig. De andra hade stora RW-overaller, som tiden föreskrev, men jag var ju bara elev så jag fick hoppa som bas i Fristads. Och CI var faktiskt med i hoppet den gången.

Anders Nyqvist

Men folk skadade sig och folk dog och det gör vi fortfarande. Med andra ord är det minst lika försvarbart idag som för tio eller femtio år sedan att arbeta för att förhindra olyckor, förbättra utbildningar och öka vår egen förståelse för vad vi egentligen håller på med. Precis vad förbundet gjort och gör.

Då som nu.



SFF jubileumsbankett

Svenska Fallskärmsförbundet fyller 50 år
och firar detta med stor jubileumsbankett i Stockholm
där ni härmed varmt inbjudes att delta.

Meny

Kalixlörrom med
västerbottenostpaj
Helstekt oxfile med
kantarellåa och
basselbackspotatis
Chokladkumpul fylld
med crème caramel

Viner

Petit Chablis Domaine
Sainte Claire
Mc Pherson Shiraz
Kaffe & Avec

Kläddel:

Mörk kostym



Hasselbacken 1 oktober 2005

Välkommen!

Tid och plats

Lördagen den 1 oktober kl. 18.00
Hasselbacken, Stockholm

O. S. A.

8 september till SFF kansli:
e-post: arne@sff.se
telefon: 08- 660 73 71
fax: 08- 660 73 63
Anmälan är bindande.

Avgifter

750:-/ person betalas till
SFF plusgiro 10 21 01- 3
senast 8 september