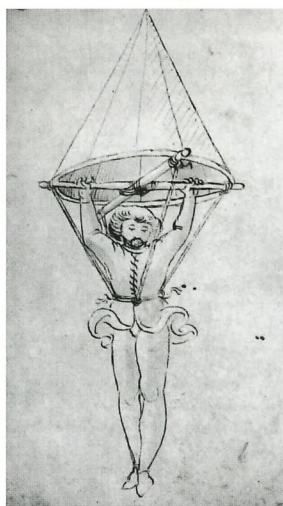


Del 1.

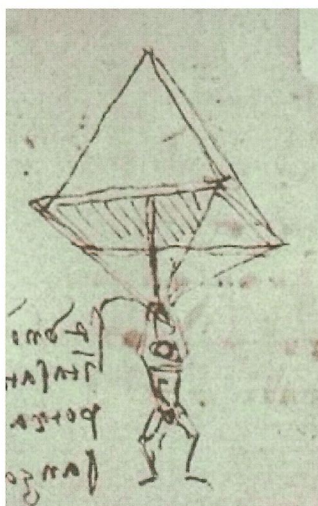
SVENSK FALLSKÄRMSHISTORIA

Sedan urminnes tider har människan blickat drömmande mot himlen. Drömmar om evig frihet bland luftiga moln har blandats med fantasier om regnbågsskatter och gubbar i månen. Himlavalvet, denna outsinliga rymd över jorden, hem till solen och stjärnorna, vårt evinnerliga och mytomspunna tak har i sekel efter sekel skapat eftertanke och längtan. Många tänker att det är dit man kommer när man dör och många har dött för att de försökt komma dit.

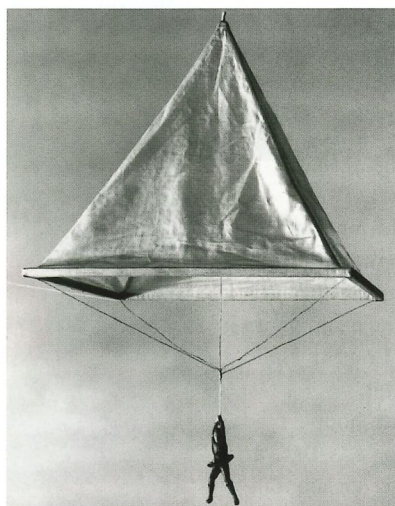
Här är historien om hur fallskärmschoppningen föddes i Sverige. Om några av de fantastiska pionjärer som så innerligt ville att det skulle gå och som, trots att några av dem fick sätta livet till, har bidragit till att skapa den fantastiska hobby vi valt att ägna oss åt.



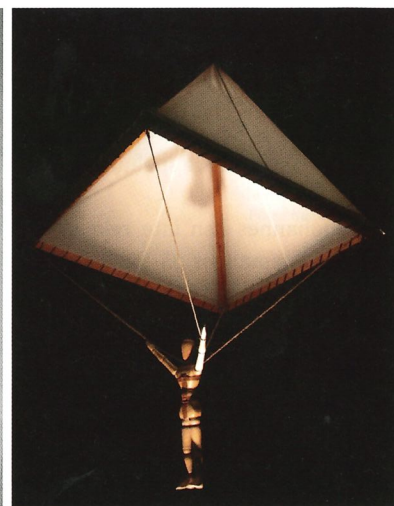
Den första kända bilden av en fallskärm, anonymt daterad 1470.



Da Vincis sketch på fallskärm.



Modell av Da Vincis fallskärmsketch.



Modell av Da Vincis fallskärmsketch.

Det tog flera hundra år från idé till frifall. Den första kända bilden av en fallskärmskonstruktion är daterad 1470 och några år senare ritade Leonardo Da Vinci sin kända pyramidliknande fallskärm men det var inte förrän långt därefter som fallskärmschoppning skulle bli ett faktum.

Många drömde om att sväva bland molnen, om att ta fågelvägen, att se världen från ovan och att flyga fritt likt bevingade varelser. En del var mer benägna än andra att känna på den fria luften och otaliga försök gjordes världen över. Luftballonger, segelflyg och vingkonstruktioner att montera på armarna byggdes och provades av de riktigt långtande och riktigt dåraktiga. Victor Wladimir Rolla (Kapten Rolla), en varietéartist och ballongflygare från Vitryssland, var den första som genomförde ett lyckat fallskärmschopp i Sverige. Den 18:e maj 1890 hoppade han från en luftballong som stigit vid Mosebacke Torg. I utvecklingsförloppet trasslade han in sig i fallskärmens linor men den hann veckla ut sig innan han landade i vattnet mellan Skeppsholmen och Kastellholmen där han plockades upp av

Djurgårdsfärjan. Elva dagar senare omkom han i en ballongolycka och blev därmed den första som dött i en flygrelaterad olycka i Sverige.

Det börjar hända saker inom flygvärlden

I början av 1900-talet hände mycket inom flygningen, luftballonger utvecklades till luftskepp med framåtdrivning och det första flygplanet såg dagens ljus. I Sverige byggdes det första flygplanet 1909 och de kommande åren gjordes Sveriges första militära flygning, det första svenska flyg-



Kapten Rolla, mannen som genomförde det första fallskärmschoppet i Sverige.

bolaget bildades och den första inrikeslinjen med flyg upprättades. Flygplanen blev större, flygvårdinna blev ett yrke och flygplatser byggdes för fullt.

Trettio år efter att Kapten Rolla landat med sin fallskärm i Saltsjön, genomförde den första svensken ett fallskärmshopp, onsdagen den 9 juni 1920. Det var Löjtnant Raoul Thörnblad, inspirerad av sin brors berättelser från Tyskland, som genomförde ett lyckat hopp vid Malmslätt, utanför Linköping. Senare under året började han

Mosebacke Etablissement
Dagligen kl. 7.30 e. m.
Stor Konsert o. Föreställning.
Torsdagen den 15 Maj.
För första gången i Sverige
uppstigande af Luftseglaren
Kapten Victor Rolla
med sin Ballong Ecler.
När ballongen stigit 3,000 meter
utsläpper gasen och
Kapten Rolla
nedstiger endast med en fallskärm.
Uppstigningen sker precis kl. 8.15.
Entré till hela etablissementet denna dag
1 krona.
Direktionen.

I tidningarna annonserades
det om Kapten Rollas bravader.



En ung Raoul Thörnblad började intressera sig för fallskärmshoppning.

hålla hoppkurser för arméns och marinens flygare.

Raoul gjorde 51 hopp de kommande åren med en fallhöjd på 100-2700 meter. Han intresserade sig också för fallskärmskonstruktion och utvecklade en egen fallskärmstyp. Vid Internationella Luftfartsutställningen i Göteborg 1923 utförde han tre hopp med den egna fallskärmen, bland annat inför Kung Gustaf V den 9 augusti. Thörnblads fallskärm fick beröm och uppmuntran för sin pålitlighet och enkla konstruktion.

Är det bara män som utmanar ödet?

Historien är, som vi vet, kantad av män och desto mer speciella blir de kvinnor som faktiskt tar sig till historieböckerna. En kvinnlig pionjär inom fallskärmshoppning är Elsa Andersson från Strövelstorp.



Elsa Andersson poserar framför ett flygplan på Thulins Flygskola i Ljungbyhed.



DET FÖRSTA SVENSKA FALLSKÄRMSFÖRSÖKET. Löjtnant Raoul Thörnblad gör en nedstigning med fallskärm (tygsa märket Heinecke) från aeroplanen på cirka 300 m. höjd.

Det första svenska fallskärmshoppet, Raoul Thörnberg hoppar över Malmslätt utanför Linköping.



HUR FALLSKÄRMEN ÄR FÄSTAD UNDER FLYGNINGEN.

Det var inga nätta riggar på den tiden.

Elsa intresserade sig tidigt för flyg tack vare närheten till Ljungbyhed, ett civilt flygfält som senare blev en militär övningsplats. På en utställning i Åstorp fick hon upp ögonen för Doktor Enoch Thulin och hon har själv uttryckt att det sedan den dagen var hennes högsta önskan att flyga. Enoch Thulin drev företaget AB Thulin Aeroplanfabrik och 1915 upprättade han en flygskola på Ljungbyhed för sina kunder. Fyra år senare blev Elsas dröm verklighet och hon blev den sista och 101:a eleven vid Thulins Flygskola där hon fick sitt aviatördiplom den 30 juni 1920, och blev därmed Sveriges första kvinnliga pilot. Det ska tilläggas att hon var den andra kvinnan som antagits till utbildningen men den första som erhållit flygcertifikat.

“Flygning, vilken härlig sport! Inte alls så svår eller farlig som man vanligen föreställer sig.”
-Elsa Andersson



Elsa Andersson med sin Heinecke-fallskärm.

Elsas nyfikenhet på flygning slutade inte vid att sväva bland molnen i ett flygplan, även hon ville komma närmare himlen och bli fallskärmschoppare. I världen fanns vid denna tidpunkten andra hoppande kvinnor och flera av dem tjänade bra på att kasta sig ur plan och från luftballonger och göra uppvisningshopp inför entusiastisk publik.

Då den svenska experten på området, Raoul Thörnblad, vägrade utbildna kvinnor i denna färdighet begav sig Elsa till Tyskland. I Berlin fanns fallskärmskonstruktören Otto Heinecke som också börjat utbildna hoppare. Kursen bestod av en teoretisk del samt två elevhopp och Elsa fick sitt fallskärmsförarintyg i september 1921 och köpte en fallskärm, en "Heinecke".

Elsa fortsatte sin extravaganta karriärbana med att bli nordens första kvinnliga fallskärmschoppare och uppvisningschoppare. Flyg- och fallskärmsuppvisningar hade hunnit bli mycket populärt i Sverige och att vara den första kvinnliga hopparen gjorde henne till en uppskattad publikmagnet för de olika flygdagar som arrangerades i landet. Dessa flygdagar var tillställningar som lockade både de som tyckte att det var totalt vansinne att åka flygmaskin och de som med skräckblandad förtjusning njöt av bravaderna från marken. Men även de som gärna ville betala för att få provflyga. Att flyga var fortfarande nytt och



Elsa Andersson.

Den svenske poeten och författaren Jacques Werup skrev en bok baserad på Elsas liv, "Den ofullbordade himlen" som lanserades 1996, och 2001 kom filmen "Så vit som en snö" som delvis bygger på boken.

banbrytande och det skulle dröja innan det blev en självklarhet för majoriteten.

Elsas två första hopp efter utbildningen i Tyskland var uppvisningshopp inför en mycket hänförd publik och gick av stapeln i oktober 1921, det ena utanför Kristianstad och det andra, en vecka senare, utanför Helsingborg. Elsa blev mycket populär och känd som "den käcka skånskan Elsa Andersson" tack vare sin entusiasm och trevliga attityd.

Drömlivet som professionell flygare och uppvisningschoppare

Hoppen gick bra sånär som på en vrickad fot i Helsingborg men efter en kort återhämningsperiod lämnade den käcka skånskan Skåne för anställning vid Örebro Flygkompani. Vid 22 års ålder levde den orädda aviatriken sin dröm, anställd som uppvisningsflygare och fallskärmschoppare med en stadig växande skara beundrare.

En söndag i januari 1922 samlades flera tusen åskådare vid Edö utanför Askersund för att beskåda Elsas nästa uppvisningshopp. Hoppet var ett annonserat extranummer som avslutning på en dag med passagerarflygningar anordnat av Örebro Flygkompani.

Isen låg tjock på sjön Alsen som agerade startbana för flygplanen denna krispigt kalla vinterdag. Elsa flögs av piloten Carl Albin Lundberg och hoppade ut från den gula Albatrossmaskinen på 650 meters höjd. Efter att hon bjudit publiken på några volter gjorde hon sitt drag men fallskärmen vecklades inte ut. På marken blev publiken med krypande obehag varse om att något var fel. Åskådare med kikare kunde se hur hon kämpade för att få bärighet och på 50 meters höjd vecklades skärmen äntligen ut men bara delvis. Elsa dog omedelbart vid kollisionen med marken och den nyss så ivriga publiken vände tysta, förskräckta och sorgsna hem.

De följande dagarna rapporterade media om anledningen till varför fallskärmen inte utvecklades i tid, man tror att fallskärmen fästs fel så att en lina hamnat runt Elsas arm vilket förklarar hennes frenetiska kämpande under frifallet som flera åskådare med kikare vittnade om.

På platsen där Elsa dog restes en tre meter hög minnessten av Kungliga svenska Aeroklubben och på Ängelholms Flygmuseum kan man besöka Elsa Anderssons minnesutställning.

Efter olyckan uppstod diskussioner huruvida hennes fallskärm var säker eller ej och till följd av detta köpte Otto Heinecke, som konstruerat Elsas fallskärm och sålt den till henne, tillbaka den och lät den tyska fallskärmschopparen Elise Schneider göra uppvisningshopp med den i Sverige för att påvisa dess pålitlighet. Senare kom fallskärmen att tillhöra Arnold Waldau, en annan svensk uppvisningschoppare.

"Luftens Livboj"

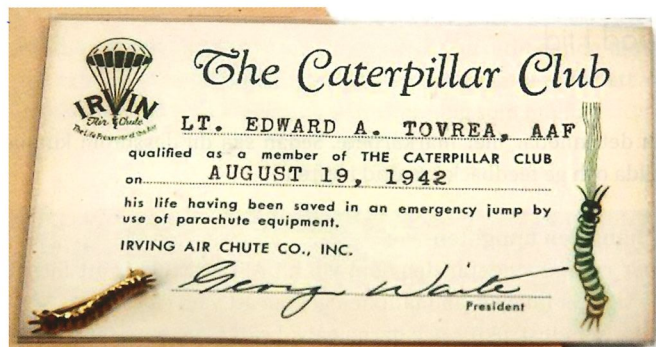
Under första världskriget började man i Tyskland se behovet av att kunna rädda sig ur störtande flygplan. Medellivslängden på en stridsflygare på Västfronten var tre veckor i slutet av 1916 och året därpå började man använda fallskärmar som räddningsverktyg och idéer som senare skulle utvecklas till katapultstolar började gro. Fallskärmen blev känd som "luftens livboj" och även den svenska flygfloktan köpte in dessa. Sidenfallskärmen Irvin var den modell som fått det främsta förtroendet men man började även få upp ögonen för svensken Raoul Thörnblads bomullsfallskärmar och i februari 1926 var

det endast de senare som beställdes av svenska försvarsmakten.

Den 1 juli 1926 bildades Flygvapnet som en egen gren inom försvaret och bara en vecka senare räddade sig Löjtnant Nils Söderberg ur en Phönix DIII som fått motorstopp när han provade flygplanets egenskaper i flatspinn. Söderberg tog sig ur planet på 400 meters höjd och räddades av sin Irvin-fallskärm, han blev därmed den första svensken i Caterpillarklubben. I tidningen kunde man läsa hur han modigt svarade att "det inte alls var kusligt när han hade en så säker fallskärm som en Irvin" men att han såg fram emot att testa även den svenska Thörnbladfallskärmen.

Sex veckor senare, den 20 augusti 1926 hände det otänkbara. Flygvapnet arrangerade en stor parad och uppvisning på Ladugårdsgärdet i huvudstaden, många tusen åskådare tittade förundrat mot skyn och förväntan låg tjock i luften när fem militärer gjorde fallskärmsutspång (som man rubricerade det på den tiden). Samtliga var utrustade med Thörnbladiska fallskärmssystem och det utbröt snabbt kalabalik när två av skärmarna inte vecklade ut sig. Löjtnant Finnson slog ner på ett hustak på Tysta Gatan och Fänrik Thellenberg gick rakt ner i folkmassan där den förskräckta publiken precis hann undkomma att bli träffade. Den tragiska händelsen rubricerades som "Panik på Gärdet", "Paraden krävde liv" och "Flygkatastrofen på Gärdet". Kommande dagar följde hård kritik mot försvaret, mot fallskärmshoppning och försvarsministern menade på att fallskärmshoppningen inte godkännts av honom. Högt uppsatta på flygvapnet menade att detta var dödsstöten för Thörnbladiska fallskärmssystem. Media rapporterade om krigsrätt, om ovetande ledning, om olämpliga uppvisningar och onödiga risker.

Kunde detta vara slutet för svensk fallskärmshoppning?
Gedigna undersökningar av de havererade fallskärmarna gjordes liksom jämförelser mellan dessa skärmar och det tidigare använda amerikanska Irvin-systemet. Emellertid framkom att den ena fallskärmen faktiskt inte hade fungerat som den skulle och att den andra inte blivit utlöst, alltså att den mänskliga faktorn spelat in men att den svenska konstruktionen på det stora hela var mer säker än



Så här såg medlemskortet för Caterpillar Club ut (1942).

Caterpillarklubben grundades 1922 av Irvin Parachute Company och är en världsomspännande klubb utan styrelse. För att bli medlem i Caterpillarklubben ska man ha räddat sig från ett icke manövrerbart flygplan med en fallskärm.

Ursprungligen var tanken att man skulle ha räddat sig med en Irvin men i dagsläget räcker det att ha räddat sig med fallskärm oavsett tillverkare. Ordet caterpillar betyder larv på engelska och klubben har fått sitt namn efter de silkesmaskar som producerade silket från vilket de första fallskärmarna tillverkades av.



Dagens Nyheter rapporterade om olyckan på Gärdet på förstasidan.

den amerikanska. De svenska flygarna uttryckte dock gång på gång att de litade mer på Irvin-systemet och att de föredrog "Irvin-packen" som var nämnvärt nättare då sidentyget inte alls var lika skrymmande som bomullstyget.

Thörnblad fick det Tuffet ett tag men skam den som ger sig, med facit att den mänskliga faktorn är ett viktigt element skapade han automatiska fallskärmar som genom att sitta fast i planet utvecklades automatiskt vid uthopp. Man eliminerade på så sätt den mänskliga faktorn vid räddning ur icke manövrerbara flygplan och detta blev mycket uppskattat runt om i världen. Året efter den ödesdigra dagen på Gärdet i Stockholm demonstrerade han dessa automatiska fallskärmar i Köpenhamn. Därefter följde den svenska fallskärmens segertåg då Thörnblad blev inbjuden att demonstrera den i flertalet europeiska länder och den svenska fallskärmen köptes in av bland annat Schweiz flygvapen.

Vad som hände sedan, hur de första svenska fallskärmsjägarna utbildades och hur den första civila fallskärmsklubben bildades kan du läsa om i nästa fristående artikel i denna artikelserie om svensk fallskärmshistoria. ■

Källor: Svenska Fallskärmsförbundet arkiv, Hopp i Nöd och Lust, Stig Kernell, Kungliga Bibliotekets tidsningsarkiv, Svensk Flyghistorisk Förening arkiv, Föreningen Svenskt Flyg arkiv, stravelstorp.nu, Svenska Öden och Äventyr arkiv.

