

HAN LYFTER IGEN – MOT ALLA ODDS

Kraschen borde ha kostat honom livet.

**Han klarade sig med en förlorad vänsterhand.
Men helikopterpiloten Peter Steneborg har
inte fått nog av livet bland molnen.**

Tvärtom.

Därför har han byggt en gyrokopter.

4 500 delar.

Med den andra handen.

Molnen skingrar sig.

Plötsligt badar Viareds flygplats i solljus.

En överraskande syn efter en ovanligt gråmulen höst.

Blankpolerade flygplanskroppar och nyputsade fönster gör att strålar na studsar runtomkring.

Men allra mest blänker den klarröda gyrokopter som just dragits ut från hangaren och parkerats framför.

Peter Steneborg skiner ikapp med solen.

– Det är åtta lager lack på den. Jag tyckte det var lika bra att göra det ordentligt från början.

Han har byggt den från grunden.

Skruvat fast varenda skruv och dragit åt varenda mutter.

Inte ens nerbindningspåsarna till rotorbladspetsarna har lämnats åt någon annan. Istället plockade Steneborg helt sonika fram symaskinen.

Kallar den Hawken

Efter en grundlig genomgång av vad marknaden hade att erbjuda började han bygga i januari förra året.

Valet föll till slut på en modell med namnet Sparrowhawk.

Sparvhöken på svenska men Steneborg nöjer sig med att kalla den Hawken.

– Tre lådor och 4 500 delar som levererades till dörren. Det var bara att sätta igång. Det var ungefär som ett jättemekano, säger han och skrattar.

– Första flygningen gjorde jag nu i augusti. Men jag har inte byggt hela tiden. Jag har sugit på karamellen länge eftersom jag tycker det är roligt.

Ett ambitiöst projekt.

Speciellt med tanke på att arbetet utförts med endast en hand.

Peter Steneborg förlorade vänsterhanden i en helikopterolycka på Grönland för 22 år sedan.

Men det hindrade honom inte från att ta sig an mastodontprojektet.

– Man måste utmana sig själv. Man har kapacitet till med än vad man tror. Det gäller bara att hitta lösningarna om du råkar stöta på ett problem. Ibland fick jag tejpa fast verktygen på stumpen. Det fungerade alldeles utmärkt.

Stumpen.

Det är så han kallar det som är kvar av vänsterarmen.

Någon protes använder han inte när han arbetar med teknik.

– Den är bara i vägen. Jag har sönder saker och stöter emot hela tiden.

Han började flyga 1970. Hade varit intresserad av flyget sedan barnsben och läste senare in kompetensen för ATP1 – ett certifikat för trafikflyg. Det ordnade han på endast sju månader.

– Jag har seglat sedan jag var tre år när jag fick min första jolle av pappa. Navigation har jag alltid tyckt om. Flyget föll sig ganska naturligt. När jag tycker att något är roligt lär jag mig dessutom fort.

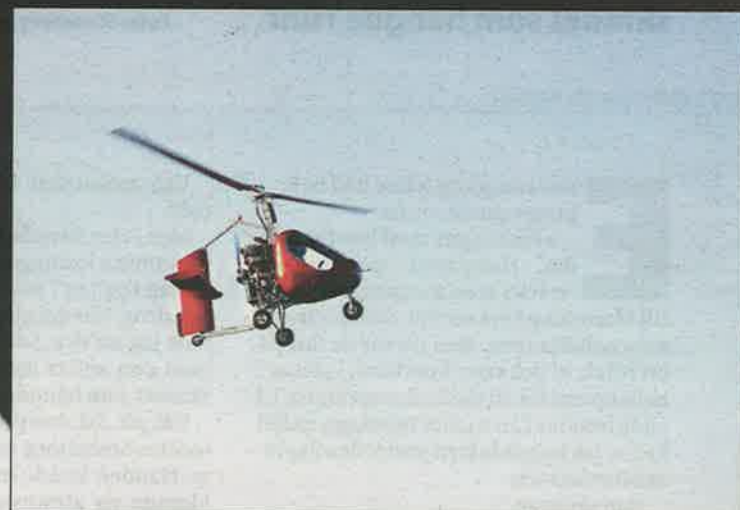
Nigeria eller Grönland

Fram till 1978 handlade det om diverse flygjobb, både med helikopter och flygplan. Bland annat i Nigeria och Skottland under ett par månader.

När Steneborg sedan återvände hem hade han två val.

Ny vända till Nigeria eller helikopterpilott på Grönlandsflyg.

– Det var en lustig situation. Jag satt vid köksbordet och valde mellan plus 40 grader och minus 40 grader.



Steneborgs gyrokopter "Hawken" sköter sig bra i luften. Ungefär 700 kilo väger den inklusive pilot.

Till slut blev det Grönland.

– Utmaningen lockade. När jag kom dit och upplevde kylan på allvar undrade jag vad jag hade gjort. Men man vande sig vid det också.

Gillar att klara sig själv

Han smuttar på kaffet som just bryggts i flygklubbens kök.

– Utanför har solen försvunnit.

– Det fanns inga vägar mellan städerna. Fartygen gick bara två månader på sommaren och under en timmes flygning däruppe kunde man uppleva alla fyra årstiderna. Det var långt mellan telefonerna, vi fick klara oss med kortvägsradio. Man fick klara sig själv. Det gillade jag.

Arbetsuppgifterna skiljde sig åt. Ena dagen linjetrafik för att andra dagen handla om dramatiska räddningsaktioner.

– Man kunde flyga halvvägs till Kanada för att rädda någon som var på drift på ett isflak. En gång lyckades jag blåsa i land ett isflak med hjälp av rotorbladen. En helikopter på tio ton blåser rätt bra. Men det tog tid.



Den enda justering Steneborg behövt göra på grund av den saknade vänsterhanden är ett speciellt gasreglage. Och att dra ut den från hangaren är inte heller några problem.



Med endast en hand är det svårt att knäppa knappen längst ner på höger skjortärm.

Gyrokofter

■ Gyrokofterna påminner till utseendet om en helikopter. Skillnaden är att gyrokofterna kräver fart framåt för att hålla sig i luften. Vissa kallar konstruktionen ett flygplan med rotor. Den flyger genom att motorn driver propellern som sätter rotorn i autorotation.

■ Gyrokofterprincipen finns även i naturen. Rönnens vingförklädda frö, "näsan" sätts i autorotation och kan på så sätt ta sig långt från trädet.

■ Den 9 juni 1923 i Madrid skedde den första lyckade flygningen med en gyrokofter. Farkosten var konstruerad av Juan de la Cierva

■ Andra namn på farkosten har varit autogyro och autogyro. På engelska finns ett flertal benämningar. Däribland gyrocopter, gyroplane och rotaplane.

■ Första gången en gyrokofter kom till Sverige var den 5 mars 1934. På Bulltofta flygfält i Malmö landade då en maskin som tagit sig från England.

■ Gyrokofterna har även varit populär hos militären. Det svenska försvaret använde farkosttypen som spaningsflyg under andra världskriget. Samma sak gällde för tyskarna som utvecklade en modell som drogs av U-båtar – även den som spaningsflyg.



Peter Steneborg framför helikoptern han flög på Grönland.

Jag tog tag i pulsådern som stack ut och drog. När det gjorde ont i bröstet slutade jag att dra. Sedan knöt jag en knut med den andra handen och drog över skinnet som hängde runt.

Peter Steneborg, om helikoptero olyckan på Grönland som nära nog kostade honom livet

Fortsättning från föregående uppslag

En annan gång fyllde han hela planet med hundar.
-Posten går med hundspann där. Hundarna springer en sträcka som motsvarar Sverige till Marocko på två veckor. Sedan vänder man och kör igen. Men nu var de fast på ett isflak. Vi fick sätta hundarna i säckar i helikoptern för att de skulle vara lugna. 13 vilda hundar kan snabbt ödelägga en hel kabin. Jag minns lukten under den flygresan fortfarande.

Han skrattar.

Säger att det var det bästa jobb han någonsin haft.

REPORTAGE



VICTOR PETERSSON, text
victor.petersson@bt.se



TOMAS KARLSSON, foto
tomas.karlsson@bt.se

Totalt blev det tio år på Grönlandsflyg men slutet abrupt.

Den 11 september 1987 arbetade han och en kollega med att bygga en skidlift vid en amerikansk bas utanför Holsteinsborg på den grönländska västkusten.

Betongfästen skulle gjutas och när Steneborg hade tagit helikoptern, en Sikorsky S-61 med last upp till toppen, small det plötsligt.

Växellådan exploderade.

-Vi skulle precis släppa betonglasten när det hände. Vi försökte manövrera helikoptern och hitta en plats att landa men det var omöjligt. Vi slog stjärten i bergväggen och störtade längs bergets sida rakt ned på en avsats.

Landningen blev hård.

Rotorbladen fortsatte snura

Men det var inte kraschen i sig som var ödesdiger.

Rotorbladen fortsatte att snurra.

Sex meter långa och 120 kilo tunga skaldade de av hela karossen när ekipaget väl tagit mark.

-Jag blundade och kände hur rotorbladen snurrade ovanför huvudet på mig. Ljudet av metall som knycklades ihop och sedan bara helt tyst. Jag öppnade ögonen och allt var borta. Instrumentpanelen. Ruttan. Alltihop, berättar Steneborg och gestikulerar med armarna.

Jämte satt kollegan fortfarande fastspänd och okontaktbar.

Han hade träffats i huvudet och sedan slungats bakåt i sätet kraftigt. Han blev hjärndöd omedelbart och avled senare i räddningshelikoptern.

Steneborg hade tur.

-Jag såg att det hade blivit alldeles rött framför mig. Jag tänkte direkt att det var hydraulolja. Sedan såg jag min arm och upptäckte att blodet pumpades ut därifrån.

Pulsådern var av.

Vänsterhanden borta och läget kritiskt.

Men Peter Steneborg har alltid varit bra på att hitta lösningar.

-Jag tog tag i pulsådern som stack ut och drog. När det gjorde ont i bröstet slutade jag att dra. Sedan knöt jag en knut med den andra handen och drog över skinnet som hängde runt.

Väl på Rikshospitalet i Köpenhamn möttes Steneborg av imponerade läkare. Handen kunde inte räddas men han klarade sig åtminstone med livet i behåll. Även om sviterna gjorde sig påmind länge.

-Jag var adrenalinbakis i flera dagar efteråt. Kroppen pumpade ut så mycket adrenalin efter själva olyckan så att jag klarade av det jag gjorde. Man har en kapacitet man själv inte vet om.

Att knyta ihop sin egen pulsåder trots att man inte tål blod är ett ganska tydligt exempel.

-Efterhand känns det väldigt konstigt. Två veckor innan hade jag tuppatt av efter att ha klämt fingret blodigt hemma.

Gyrokoptern en utmaning

Mer kapacitet än vad man tror.

Som att bygga en gyrokopter med en hand.

Steneborg pratar återigen om utmaningar.

-Man måste våga göra det man verkligen vill. Känns det svårt så får man lära sig att hitta lösningar. Som på Grönland. Jag ville flyga helikopter men det var för dyrt. Då byggde jag en gyrokopter istället. Man får se det positiva i allt, säger han och fortsätter:

-Är det något man skall förlora så är det väl vänsterhanden. Jag har en kompis som blivit av med stortån. Han har det värre.

Det är trots allt inte många saker Steneborg inte klarar av att utföra med endast en hand.

-Jag kan bara komma på två. Att knäppa knappen längst ner på höger skjortärm och att knyta skosnörena. Även om jag lärt mig varianter på det också. Allt funkar. Det tar bara lite längre tid.

Tålmod.

Med 4500 delar, en hand och en dröm.

Det fungerade till slut.

Och snart väntar fler projekt.

Som nybliven pensionär kan Borås Segelflygklubb räkna med hans tjänster framöver.

Steneborg trivs som bekant ypperligt bland flygmaskiner med skiftande renoveringsbehov.

Men lite hjälp hoppas han ändå på.

Allt klarar han inte själv.

Det har han lärt sig under arbetet med Hawken.

-Du klarar dig väldigt bra med en hand.

Kan du knäpen behöver du väldigt sällan två. Däremot kan det vara bra med tre ibland... ■



Dags för flygning. Med åtta lager lack på gyrokoptern blänker den vackert i solens ljus

Peter Steneborg

■ Steneborg har haft ett händelserikt arbetsliv. Förutom helikopterpilot har han även byggt vindkraftverk och startat flygbolag. Nedan följer ett förkortat CV.

1960-talet: Studentexamen, teknisk utbildning samt byggande och körning av tävlingsbilar. Både banracing och rally.

1970-talet: Medlem i Borås Segelflygklubb, trafikflygarutbildning och sedan diverse flygjobb i Sverige, Skottland och Nigeria. Började på Air Greenland 1978.

1980-talet: Jobbade på Grönland som helikopterpilot. Havererade den 11 september 1987. Parallellt med flygjobbet byggande av vindkraftverk. Det första 1983 och det andra 1988.

1990-talet: Startade Kattegatt Air som drev linjetrafik mellan Läsö och Ålborg. Administrativa jobb inom flygbranschen. Bland annat kvalitetsstyrning och pilotrekrytering.

2000-talet: Förtidspensionär 2004. Fulltidspensionär 2009. Började bygga Hawken 2008 och gjorde första flygningen i augusti 2009.



Peter Steneborg drog ut pulsådern och knöt en knut med andra handen. Det räddade hans liv.

"Hawken" i siffror

- Topp hastigheten är 160 kilometer i timmen.
- Marschfart 130 kilometer i timmen.
- I tanken ryms 75 liter bränsle.
- Fulltankad kommer man ungefär 40 mil på en tank, plus eller minus beroende på vind.
- Från leverans till flygning - 1,5 år.
- Steneborg är det enda i sitt slag i Europa.
- Värld ungefär 700 000 kronor - exklusive arbetstiden.
- Väger 700 kilo fullastad inklusive pilot.
- Sammansatt av 4500 delar.
- Lackad med åtta lager klarlack.
- Två personer får plats i cockpit.