



Porträtt / Johan Hammarström

Född: 1977 i Stockholm.
Bor: I lägenhet i Stockholm.
Familj: flickvän, mamma, pappa, storasyster.
Aktuell: planerar tillsammans med Henrik Ejderholm och Martin Håkansson projektet World Flight for Hearing. Att flyga jorden runt i ett enmotorigt flygplan, för att uppmärksamma hörselhandikappet och sporra andra hörselskadade att göra det de drömmer om trots sitt handikapp.
Yrke: projektledare och affärsutvecklare på Sectra AB, huvudsakligen i Linköping.
Fritidsintressen: flyg, vattensport, squash.
Hörselskada: grav hörselskada sedan födseln som upptäcktes när Johan var 5 år.

Jorden runt på 180 dagar

Den 5 november 2005 lyfter ett enmotorigt flygplan på väg jorden runt med hörselskadade Johan Hammarström, 27, ombord. Han är en av tre piloter som driver det unika projektet World Flight for Hearing. Strax innan Johan tar med Auris på en provtur över Linköping bekänner han en aning förläget: – Jag har faktiskt höjdskräck.

Text: Stefan Andersson Foto: Pelle Wichman

Högtflygande planer med hörseln i centrum

MÅNGA PRATAR OFTA om att se möjligheterna. Johan Hammarström är definitivt en person som ser möjligheter istället för hinder. Tack vare envishet och ett brinnande flygintresse lyckades han ta flygcertifikat redan när han var 19 år. Han har nu trots sin ungdom närmare 900 flygtimmar bakom sig och är även rutinerad på långa flygningar.

– För två veckor sedan flög vi hem ett plan från Florida, via Kanada, Grönland, Island och Norge, berättar han och får det att låta ungefär som om han tagit tåget Linköping-Stockholm.

Nu planerar han tillsammans med sina kamrater, också rutinerade piloter, Henrik Ejderholm, 32, och Martin Håkansson, 25, för en ”världsomsegling” som kommer att ta upp till sex månader och ta dem till alla världsdelar. Teamet kommer även att ansöka om världsrekord hos världsorganisationen för luftsport FAI, Fédération Aéronautique Internationale, på några av flygsträckorna.

– Det handlar inte om att vi ska flyga snabbt. Det finns många olika klasser för olika typer av plan och det viktigaste är noggrann planering, att ta hänsyn till vindar och väder med mera. Vi kommer att fokusera

på flygsäkerhet, säger han och poängterar att det inte finns utrymme för att chansa under en sådan här resa.

Att resan kommer att vara minutiöst planerad framgår inte minst av att avresetiden och startplatsen preliminärt är bestämda ett och ett halvt år i förväg.

– Dom borde väl inte ha hunnit lägga ned Bromma till dess, säger Johan.

Hörselskadan en central roll

Apropå att se möjligheter så har Johans hörselskada fått en central roll i flygningen. Projektet har ju döpts till World Flight for Hearing och målet är att genom en uppmärksam expedition lyfta fram hörselhandikappet.

– En sån här resa kostar inte direkt som en jorden runt-biljett med SAS, säger Johan.

Finansieringen hoppas de kunna lösa bland annat genom att en hörapparatillverkare blir huvudsponsor. Dessutom kommer de att ta kontakt med företag inom flygbranschen för att få dem att låna ut eller sponsra till exempel kartor och nödutrustning.

– Att projektet blir av hänger på att vi får klart med en huvudsponsor, men just nu ser det ganska lovande

ut, säger Johan innan vi går in på flygområdet för att ta bilder och göra en flygtur. Detta föregås av en smärre palaver med flygklubbens flygchef som vill försäkra sig om att vi inte tar bilder som avslöjar militära hemligheter. Apropå militära hemligheter lyfter samtidigt ett JAS-plan och påbörjar en uppvisning i den högre skolan. Det svänger i snäva cirklar, faller som ett höstlöv, flyger rakt ned snurrande som en korkskruv och visar sedan att det kan stå helt stilla i luften.

”Det är väl inget i den där stilen vi ska göra”, undrar den något ängslige skribenten.

– Vi kommer att göra en väldigt snäll flygning, försäkrar Johan lugnande.

Sigurd-Ivar-Tore, taxa till bana 5 civila plattan...

Inga kommunikationsproblem

Skak, skak, skak och planet lyfter försiktigt när hastigheten när ungefär 120 kilometer i timmen. Det guppar lite, men det beror bara på termiken, varm luft som stiger, förklarar Johan.

Det är ganska behagligt att flyta omkring uppe i luften, ungefär som i en mycket liten bil – men helt utan annan trafik. Det är inga problem att kommunicera. Fotografen, jag och Johan har kombinerade hörselskydd/headset som gör att alla kan höra varandra.

– Jag har ett särskilt headset som är extra brusreducerat och tar bort allt motorbuller. Det är den enda specialanpassning jag har, säger Johan.

Han berättar att han nyligen flög med sin morfar för första gången.

– Han har också en svår hörselnedsättning och vi har aldrig hört varandra så bra som när vi satt i flygplanet.

Han förklarar också att han klarar kommunikationen så bra därför att den är tydlig eftersom flygledare och piloter använder ett väldigt standardiserat språk.

– Jag behöver inte höra hela ordet. Det kan räcka med början, mitten eller slutet för att jag ska veta vad som har sagts, säger han.

Efter ungefär 20 minuters flygning för att ta bilder är det dags att landa. Det lilla planet vinglar en aning, men Johan sätter ned det bestämt på landningsbanan och det hela känns faktiskt betydligt tryggare än att ge sig ut i Stockholmstrafiken med bil en vanlig dag.

World Flight for Hearing är dock inte en liten 20-minuterstur. Det handlar om sammanlagt cirka 300 flygtimmar. Ett enmotorigt flygplan tar sig fram i 250 kilometer i timmen, ungefär en fjärdedel så snabbt som ett trafikflygplan.

Resvägen finns i detalj på WFHS hemsida, se fakta-ruta. Rutten kommer inte att spikas förrän avresan närmar sig, bland annat beroende på läget i världen. Dessutom vill teamet ha kontakt med organisationer för hörselskadade världen över för att kunna vara med på lokala aktiviteter i samarbete med dem.

– Det här är spännande och en intressant idé, säger HRFs ordförande Jan-Peter Strömgen.

HRF har gett ”moraliskt stöd” åt projektet genom att hjälpa till med kontakter med bland andra IFHOH, världsorganisationen för hörselskadade. Johan Hammarström presenterade projektet för HRFs representantskap i maj och kommer också att göra en presentation vid världskonferensen i Helsingfors i början av juli.

– Jag vill sporra andra hörselskadade att försöka förverkliga sina drömmar och sprida information om handikappet.

Tanken är att när teamet kommer till en plats ska de bidra till att hörselskadade får uppmärksamhet genom reportage i media och att de lokala organisationerna eller olika forskningsprojekt kanske ska kunna samla in pengar. Före avresan kommer han också att resa runt en del i Sverige för att berätta om projektet och visa upp flygplanet, till exempel för olika HRF-föreningar.

– Det är en stor grej för mig personligen att verkligen ta tag i det här. Jag har tidigare varit en sådan som ibland har varit lite dålig på att använda hörapparat och berätta om min hörselskada.

– Det är egentligen underligt att det är så, det är bara till nackdel att försöka dölja sin hörselskada. Det är dåligt för en själv och för alla anhöriga.

Johan "Va" Hammarström

Johan är hörselskadad sedan barndomen och använder hörapparat på båda öronen. På det ena örat hör han nästan inget och på det andra hör han lite bättre i diskanten, vilket gör att han i lugn miljö kan höra samtalston, framför allt kvinnoröster.

Hörselskadan upptäcktes när Johan var fem år.

– Först trodde nog alla att jag var okoncentrerad och min farbror började på skoj kalla mig för Johan "Va" Hammarström.

Det var också i den åldern som hans flygintresse grundlades när han fick flyga med sin pappa, som också flyger, ned till Legoland i Danmark.

– Jag fick sitta lite vid spakarna och sedan kunde jag inte sluta tänka på att få flyga. Jag byggde modellflygplan och läste mycket om flygning.

Det blev aldrig aktuellt att han skulle börja i hörselklass utan han gick i vanlig grundskola.

– Jag gick i samma klass från ettan till nian och alla fick från början reda på att "Johan hör dåligt".

– Men jag kände hela tiden att "jag ville vara normal".

Därför struntade han ibland i att använda hörapparat. Han började också att spela teater, vilket gjorde att hans blyghet släppte. I gymnasiet läste han naturvetenskap med teknisk inriktning och förutom sitt flygintresse höll han även på med vattensporter som windsurfing och vattenskidåkning.



"Jag vill sporra andra hörselskadade att försöka förverkliga sina drömmar och sprida information om handikappet."



Piper Saratoga är det plan som ska användas vid flygningen.



Henrik Ejderholm, Martin Håkansson och Johan Hammarström.



Johans betyg räckte inte riktigt till för att komma in på den linje han ville gå, Systemvetenskaplig linje 160 poäng, vid Linköpings universitet. Men Johan tog reda på att det fanns ett par platser reserverade för personer med funktionshinder. Han skrev ett ansökningsbrev och blev antagen.

– Jag tycker att det är befogat. Som hörselskadad har jag fått kämpa extra mycket, jag kan inte sitta och bara snappa upp saker som hörande kan göra.

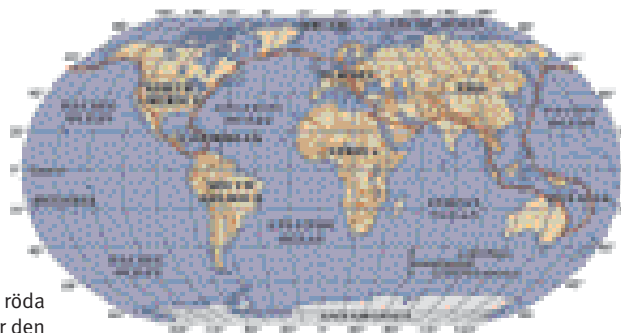
Fanns ingen flygförening

När Johan kom till Linköping, känt för sin flyg tradition, tänkte han gå med i universitetets flygförening.

– Men det fanns ingen. Då bestämde jag mig för att starta en.

Innan året var slut hade LuFF 60 medlemmar och i dag är det universitetets näst största studentförening med 500 medlemmar, studenter som är intresserade av allt som har med flyg att göra, från segelflyg till fallskärmshoppning.

– Det var inget jag kunde drömma om. Mitt mål var att få lite kompisar och jag trodde att det kanske



Den heldragna röda linjen visar den planerade färdvägen.

FAKTA

World Flight for Hearing

Totalt kommer resan att bli cirka 7 000 mil. Från starten på Bromma flygplats går vägen via Polen, Mellaneuropa, Mellanöstern och vidare genom Asien till Australien. Därefter via Japan och Ryssland till USAs västkust, ner till Sydamerika, därefter upp längs USAs östkust och via Grönland tillbaka till Sverige. Projektet har en egen hemsida: www.worldflightforhearing.com.

skulle bli en tre, fyra medlemmar, säger Johan.

Johan började med segelflyg när han var 16 år. Sedan tog han snabbt alla flygcertifikat som han kunde ta utan särskild dispens för hörseln, men när han ville ta trafikflygcertifikat som krävs för att få flyga i dåligt väder blev det stopp.

– Det är det som alla drömmer om. Jag tog reda på vad som gällde, skickade in en dispensansökan och fick nej. Jag gjorde en ny ansökan, skickade in audiogram och referenser, men det blev nej igen, berättar Johan.

Tog kontakt med professor

Men eftersom Johan inte är den som ger upp var han inte nöjd med det beskedet. Han tog kontakt med en professor i audiologi i Linköping och fick så småningom göra tester för att simulera taluppfattning i buller och skickade in en ny dispensansökan och den här gången blev det ja.

Att han lyckades är inte något som förvånar hans två medpiloter Henrik Ejderholm och Martin Håkansson.

– Det är så typiskt Johan att ta sig igenom hela den processen. Han är otroligt envis, men det är vi allihop, säger de.

– Vi har också gemensamt att vi har ett nästan barnsligt flygintresse och har drömt länge om att flyga jorden runt, säger Martin.

De är arbetskamrater på ett företag som bland annat utvecklar och säljer högteknologiska produkter inom medicinsk teknik, bland annat digitala system för att hantera röntgenbilder. Utöver sitt arbete som projektledare och affärsutvecklare ansvarar Johan för företagets flygplan som både används internt och för att resa till kunder och affärspartners.

– Jag har otroligt roliga arbetsuppgifter.

Möten blir roligare

Även i jobbet har han funnit att hans hörselskada kan vändas till något positivt.

– Jag brukar be alla att prata mer distinkt och med eftertryck så att jag kan höra. Det gör samtidigt att det ofta blir bättre och roligare möten, tycker jag.

Han är alltid väldigt noga med att i slutet av ett möte ta sig tid att summera vad som man har kommit överens om.

– Det är bra för andra också, även hörande kan ju missa något ibland.

När det är dags för resan nästa höst kommer han tillsammans med sina medpiloter Henrik och Martin att ta tjänstledigt från jobbet.

Men vad säger flickvännen?

– Nja, hon tycker väl att det är ”halvkul” att jag ska åka bort så länge. Men det går inte att säga till mig att jag inte får flyga. Det har varit en stor del av mitt liv och det hade varit så hämmande att inte få flyga.

Och så var det det där med höjdskräcken. Hur kan man flyga små propellerplan om man är höjdrädd?

– Det är inga problem så länge jag är i rörelse. Det som är obehagligt är att stå stilla och vara högt upp. Kanske för att jag känner att jag inte flyger. ☺