

Klubbträff 2001-02-28

En kväll med Tomas Leijon

Vid klubbträffen 28 febr 2001 hade vi nöjet höra Tomas Leijon, en av landets främsta hobbyentusiaster berätta om sina intressen, som spänner över så vitt skilda fält som:

radiostyrda ubåtar, hotrods, raketskjutning, hastighetsrekord för bilar, luftskepp, obemannade flygplan och annat smått och gott inom modellflyg.



Tomas Leijon? En kille som gått på Zimmermanskas flygtekniska linje ute på Johannisberg och efter många turer hamnat som chef för låghastighetsvindtunneln på Flygtekniska Försöksanstalten (FFA).

Fritiden för Tomas är hårt arbete med hobbyverksamhet som han driver i egen firma "Airspeed Industry" - en firma som säkerligen omsätter massor av pengar, men precis går runt ekonomiskt medan Tomas har trevligt och gör nya tekniska landvinningar.

Vad sägs om:

Radiostyrda ubåtar

Den vi såg på en videosnutt var 1,7 m lång och motades ut i vattnet av en tålig Birgit, Tomas sambo, och stöd i livet, det behövs en god livspartner vid blöta övningar när det är 4 grader kallt.

Antennen hade högst upp en flytkropp som när den vid för stort djup släpade efter genom vattnet påverkade ubåtens höjdroder så att den stävade upp i säkerhet igen.

Hotrod

Vad kan man inte göra med en Cheva -56 med V8-motor, 60 000 kr i material och 20 000 kr i avgifter och 5 år för att få bilen igenom besiktningar och lagparagrafer. Jodå, det blir ett läckert ekipage med sprutt. 0-100 km/h på 3,5 s och ännu kortare tid med slicks (speciella omönstrade däck).

Det gäller att ha tumme med bilbesiktarna, man kan undra vad som är värst – de entusiastiska som aldrig vill sluta kontrollåka eller paragrafryttarna som ingenting begriper.

Raketskjutning

Det är inte fråga om några spjuttar precis. Tomas har tagit USA certifikat och vet nu hur man hanterar ammoniumperlorat blandat med syntetgummi som bränsle, hur man hindrar raketens ytterhölje av aluminium från att bli för varmt genom en "liner" av t ex termoplast. Metalldelar får i USA inte drösa ner och vara varmare än 200° C, så det gäller att hålla koll på läget.

Denna typ av rakter kan nå Mach 3,7 och dra iväg till 30 km höjd. Kamera finns ombord, höjdinstrument förstås, och raketerna har en bromsfallskärm som möjliggör att delarna i de flesta fall kan återbrukas.

Eldorado Dry Lake Bed utanför Las Vegas är ett av tillhållen för alla raketskjutande fantaster.

Luftskepp

En av försörjningskällorna är Tomas luftskepp, 3000 kr helium går åt för en uppstigning och utrustas i kommersiellt syfte med reklambanderoller och videolänkar.

En kväll med Tomas Leijon

Vi var så fängslade av Tomas berättelse, att vi faktiskt inte kom oss för med att fråga hur han löst sina tekniska problem, uppbyggnad, motorstyrning etc.

Tidigt nästa dag skulle föresten Tomas söder om Berlin till Cargo Lifter hangaren för att bekanta sig med monster-zeppelinhangaren. Deras zeppelinare skall klara att lyfta 160 ton. I den har man ju bara inte råd att minska höjd genom att släppa ut gas, utan höjdrörelser sker i stället genom komprimering av gasen och med vattenballast. Tomas syfte med besöket förutom att prata zeppelinare, var att flyga med microlätta inomhusflygplan med en vikt på något gram!

Obemannade flygplan

Tänk er att på en skärm se vad kameran i flygplanet ser, få hastighets- och höjddata och dessutom position med hjälp av GPS. färden är programmerad och du gör absolut ingenting om du så önskar.

Obemannade flygplan är en annan av Tomas födkrokar och kan vara av intresse för försvaret.

Tomas är inte elektronikutbildad men har sett till att vara generalagent och samarbetspartner med en firma i USA så det klarar sig ändå.

Dreamliner

För hjuldrivna fordon (bil) finns en mängd hastighetsrekordklasser utifrån motorstorlek.

Vad sägs att med 20 hk och 350 cm³ klara flygande kilometern i sådär 160 km/h.

Nå då får man åstadkomma en mycket smal skapelse (51 cm bred!), som man klämmer sig ned i liggande ställning, får locket på och sedan pipa iväg.

Vid sådana här hastighetsrekord måste man kunna göra om samma sak inom en timme, men nu i motsatt köriktning.

Dreamlinern rönt stort uppseende, då Volvo kostnadsfritt ställde sin vindtunnel till förfogande för luftmotståndsmätningar. Cw värdet mättes till 0,17. Givet är att alla Volvo-modeller ligger väsentligt sämre till vad gäller luftmotstånd. Faktum är att bilen har lägre totalmotstånd än backspeglarna på en Volvo 850!

Sådant här gör man inte alldeles ensam. Tomas har en aerodynamiskt likasinnad i Jonas Romblad och tillsammans med honom åstadkommer man sina underverk. Jonas jobbar just nu i Köln och utvecklar Toyotas kommande Formel-1 bil i vindtunnel. Nu finns planer på att utveckla ett tvåsitsigt fordon drivet av en motor från stridsvagnen Centurion. (Man tager vad man haver - Tomas har t o m en motor i reserv). Motorn är en Rolls Royce Merlin utan kompressor och heter då Meteor i stället, en V-12:a på 27 liters cylindervolym!

Thrust SSC

Vid bilsalongen i Älvsjö ville Tomas få plats för sin världsrekordbil - nobben direkt.

Tomas funderade. På mässan skulle man också ställa ut en readriven bil, Thrust 2, som då hade det absoluta hastighetsrekordet med 1019 km/h.

Tomas tog kontakt med Richard Noble och undrade om han tyckte illa vara att Dreamlinern ställdes upp bredvid Thrust 2 även om det kanske blev litet trångt. Njae, inte alls. Tomas fick tips om vem han skulle kontakta och efter en del telefonsamtal fick han minsann sin bil på plats precis vid entrén istället.

Efteråt ringde Tomas upp Richard igen och tackade för de goda orden och undrade om han kunde göra någon gentjänst.

Jovisst, kom till USA och hjälp till vid försöken att komma genom ljudvallen med vårt nya fordon - Thrust SSC (Super Sonic Car).

Så här efteråt gillar Tomas öknar. Därute är det alldeles tyst, utom förstås då två reamotorer brakar till och sätter liv i fordonet, där allt gjorts för att säkerställa "chaufförens" säkerhet. Gummidäck duger inte här utan hjulen är helt igenom byggda av aluminium.

En kväll med Tomas Leijon

Inom försöksområdet disponerade teamet 10 x 4 mil, så det fanns ytor att röra sig på. Utöver mycket annat är kruxet med höga farter att hålla den främre delen av farkosten mot marken.

Öknen var även i detta fall en uttorkad sjöbotten. Fordonet rev upp jättelika dammoln och en fullt synlig "mustasch" bildades av Machstöten på sidorna om bilen då ljudvallen passerades. I första försöket missade man returen med 1 minut och måste ta om alltihop en gång till.

Glädjen över rekordet på ca 1232 km/h gick inte att ta miste på. Alla i teamet hade jobbat av fri vilja utan lön i fyra år. Man fick bidrag till hyran för sin permanenta bostad och i övrigt bara fritt uppehälle - tala om entusiaster.

Slutord

Det finns fler - entusiaster alltså. Tomas är en av dem. Hans berättarkonst är medryckande och hans bilder och videofilmer mycket talande. Kroppsspråket och röstläget ger fullt bevis för att Tomas trivs med sin tillvaro.



Från oss som lyssnade - ett tack till Tomas för en trevlig kväll och tack även till Sven-Erik för den genialiska idén att be Tomas komma och hälsa på oss. Ragnars serviceanda vid kaffetermosar och bullfat uppskattades också.

Vid pennan

Bengt Alenfelt