

# ACES-high



ACES-high är det officiella medlemsorganet för Air Combat Elementary Support (ACES)

---



I detta nummer bla:

**Regelomröstning**

**CUP-resultat**

**Tävlingsreferat**

Nr. 3-97

## Vintereländet är över oss!

Jaha, sommaren är över och ännu en säsong kan läggas till handlingarna. Nu är det tid att sitta med en kopp kaffe och fundera ut en lämplig taktik till nästa år. För då ska det RYFAS! Men först ska vi hjälpas åt att förbättra vårt regelverk och välja administratörer!

Detta är alltså som ni förstår årets omröstningsnummer och jag ber er att noga överväga era val som kan förändra vår tävlingsform en hel del. Som vanligt är det många förslag och jag hoppas att det inte innebär att jag nästa år kommer att blanda ihop gamla o nya regler ännu mer än jag gjort i år. Skämt åsido, det finns både fördelar och nackdelar med förändringar. Naturligtvis är det bra med förnyelse, men när man märker att olika poängsystem bollas fram och tillbaka år efter år på ett i mitt tycke godtyckligt sätt börjar man tveka lite. Meningarna går dessutom isär ganska mycket om en del saker t ex flygtidspoäng. Det kan bli så att samma saker kommer upp år efter år och ändras fram och tillbaka FÖR mycket. Då är det inte utvecklande för Aircombat utan egentligen stagnation!!

Alltså, nu när vi har ett ganska bra regelverk som växt fram under ett antal år bör en ändring vara VÄL motiverad med hänsyn tagen till tidigare erfarenheter. Så kryssa inte ja bara för att vara till lags om du inte är övertygad om att ändringen verkligen är bra!

Cupen är avgjord och som vinnare står Richard Pettersson! Igen! Det är bara att buga av vördnad inför en sådan prestation! Richard rules! Segrare i respektive grupp och vinnare av varsin Topazmotor är GrSyd Thomas Hylander, GrVäst Göran Hajj, GrÖst Pär Bertilsson och GrNorr Rikard Isaksson.

Micke Jansson har erövrat testpilot-orden efter envist slaktande av sina flygplan. Är det fler som känner sig berättigade till denna orden? Hör av er och tala om vad ni flugit för karrör; det är omöjligt för mig att hålla reda på detta eftersom det inte är fullständigt inrapporterat.

Streamrarna utav skogsmarkeringsband verkar fungera så pass bra att jag allvarligt överväger att köpa in ett par kar-

Ansvärlig utgivare:

ACES / Sverige

Jesper Sigbjörnsson

Valbovägen 147

818 33 Valbo

tel. 026-13 39 87

Email:

jesper.sigbjornsson@mbox322.swipnet.se

Redaktion:

Pierre Ronnefalk

Allatorp PL 80 B

371 91 Karlskrona

tel. 0455-260 06

mbl. 070-55 77 665

fax. 070-614 00 39

Email: pierre.ronnefalk@mksit.mil.se

Omslagsbild:

Tyska deltagare i Eurocup tävlingen i

Norrköping

Upplaga:

110 ex

Utgivningsplan (beroende av underlag):

nr.1 vecka 13-14, nr.2 vecka 26-27

nr.3 vecka 38-39, nr.4 vecka 50-51

Annonspriser:

1/1 300:-

1/2 200:-

1/4 100:-

1/8 50:-

Redaktionen hjälper gärna till med annonsutformning

Internet:

[http://www.student.lu.se/~cid90meg/aces-](http://www.student.lu.se/~cid90meg/aces-int.htm)

int.htm

tonger och låta någon säga till streamrar som räcker till hela nästa säsong. Skulle väl underlätta en del för gruppcheferna om något, eller hur?

Väl mött nästa år i en förhoppningsvis ännu intensivare Cup med om möjligt ännu vassare flygprestationer!

Jesper Sigbjörnsson, NC Sverige

---

## 2-Dagars fajt på Ripa

Helgen den 2-3 augusti gick två tävlingar av stapeln på Ripa fighterbase i det vackra Österlen. På ett fält i närheten lär här ha varit en J22 division baserad under kriget, så det var med andra ord på flyghistoriska marker vi flög på. Under tävlingsdagarna bjöds det också på strålande solsken och svaga vindar, alltså perfekta förhållanden.

### Dag 1.

Dag 1 anmälde sig 10 dogfight sugna piloter, däribland en comeback av Johan Wiklund som har varit borta från aircombat cirkusen några år.

I första rundan bjöd Frank Petersson på en uppvisning av sällan skådat slag.

Efter ca 1 min in i heatet tappar han vingen på sin Hellcat. Denna vinglösa anka inleder nu en störtdykning, med tjutande motor, mot moder jord. När ankan inser det hopplösa i situationen tar han sikte på sin broder Glenns Tempest och lyckas i ren kamikazie anda träffa den. Båda faller döda till marken och får varsin halvkill.

Även i andra rundan visade Frank framfötterna och lyckades få ett klipp. Per-Anders, Rolle och undertecknad fick också varsit klipp medan Rickard fick två med sin Arado. Per-Anders (i fortsättningen kallad Ture) lyckades med den stora bedriften att flyga över

säkerhetslinjen även i denna tävling. I övrigt kan nämnas att Rolles Komet för runder som en skällad rätta. Kometerna är snabbare än allt annat på aircombat arenan just nu, men verkar även vara lite svårflugna.

I tredje rundan byter Rickard till sin Komet. Lennart får lite för bråttom i starten och hivar sin Spit i backen med knäckt propeller som följd. Ture rollar tills han tappar kontrollen över Spitfären och far rätt ner i en taggtråd som skalar av vingsadel och vinge från kroppen. Inte ett enda klipp noterades i denna runda.

Till final kvalade Rickard, jag själv, Frank, Rolle, Johan och Martin, Rickard kvaddar sin Komet i starten, så vi var bara fem. Jag lyckades med bedriften att få in ett klipp på Martin och sedan har jag en vilt flaxande P-47 efter mig hela tiden, stundom väldigt nära. Till slut lyckas han med sitt onda uppsåt att klippa min streamer. Även Rolle sätter in en del head to head attacker med sin tjutande Komet men lyckas ej att klippa eller få en kill. I övrigt klipptes det inget mer i finalen, så undertecknad lyckades ta hem segern på endast 510 p. Frank tog välförtjänt hem andra platsen efter sina bravader och Rickard blev trea.

### Dag 2.

Dag 2 började med att vissa ancor + välkänd aircombatant anlände något sena efter att ha plaskat i Hanöbuktens böljor. Vi som var på plats tidigt fick se när Frece Tricolori lyfte från Everöds flygplats.

Ny för dagen var Magnus Schön från Älmhults RC-klubb, annars var vi samma piloter från lördagen som ställde upp.

Första rundan började ganska lugnt förutom att Glenn lyckades få in ett klipp på Lennart. Efter heatets slut satte Glenn ned sin Focke Wulf lite för hårt så

att kroppen delade **sig** på mitten **och han** blev sedan tvungen att övergå till sin Zero.

I andra rundan **hände** det desto mer **och** en del vilda tjuv **och** skrån började **höras** från **pilotlinjen**, främst från en mycket känd (eller ökad ??) pilot vars namn **har** fått **ge** upphov till många aircombat termer, Daniel Ryfa. Förutom Daniels två klipp fick även jag själv, Martin, Frank **och** Johan vars ett klipp. Under-tecknad **höll** även på att **göra** om Tures misstag från gårdagen men lyckades **turligt nog** få Tempesten på rätt köl **någon** meter över marken **och** vid sidan om taggtråden. Någon som **hade** mindre tur var Johan, **han** **hamnade** rätt i taggtråden med sin Focke

Wulf **och** fick en stunds reparerande till nästa **heat**. Underligt vad en taggtråd kan dra till **sig** flygplan. **En** del, **i** aircombat sammanhang, klassiska ufon måste också **ha** härjat. I första rundan blev Rickard klippt utan att någon var noterad för det **och** i andra rundan **hade** Franks P-39 fått mystiska små tugg på fenan.

I tredje rundan **hettade** det till på riktigt **och** inte mindre än 12 klipp noterades. Magnus fick in 3 klipp med sin J22 (han kom väl på att han **behövde** lite poäng för att ta **sig** till final) **och** även Rickard noterade 3 klipp. Jag själv **och** Rolle fick vars 2 **och** Martin **och** Frank vars ett. Johan var uppe i tre sekunder innan hans FW 190 **gick** i backen. Det måste **ha**

blivit fel vid reparationen. Ture lyckades undvika säkerhetslinjen i denna tävling men **tog** **sig** tyvärr ändå inte till final, utan de sex finalisterna blev: Rickard, undertecknad, Magnus, Martin, Frank **och** Roland.

Frank **hade** otur i finalen. Han blev först klippt **och** fick sedan radiostörning så att hans P-39 **gick** i backen. I övrigt blev finalen väldigt tät **och** Rickard **tog** hem segern med 761 p, efter tre klipp i finalen. Jag själv blev tvåa **och** Martin **tog** hem tredjeplatsen.

## 2.Lt. Thomas Hylander

---

### Ripa 970802

Plac.	Namn	Plan	Poäng	Kill
1	Thomas Hylander	Tempest II	510	
2	Frank Petersson	Hellcat / P-39	412	0,5
3	Rickard Petersson	Arado 440 / Me 163	395	
4	Martin Elmberg	P-47	369	
5	Roland Petersson	Me 163	329	
6	Johan Wiklund	FW 190 A	325	
7	Lennart Johansson	Spitfire IX	219	
8	Daniel Ryfa	Spitfire / Hellcat	207	
9	Glenn Petersson	Tempest II / Zero	199	0,5
10	Per-Anders Turesson	Spitfire IX	199	

### Ripa 970803

Plac.	Namn	Plan	Poäng	Kill
1	Rickard Petersson	Arado 440	761	
2	Thomas Hylander	Tempest II	679	
3	Martin Elmberg	P-47	544	
4	Magnus Schön	J22	497	
5	Roland Petersson	Me 163	407	
6	Frank Petersson	P-39	390	
7	Daniel Ryfa	Tempest II	347	
8	Glenn Petersson	FW 190 D9 / Zero	265	
9	Johan Wiklund	FW 190 A	252	
10	Per-Anders Turesson	Spitfire IX	206	
11	Lennart Johansson	Spitfire IX	183	

## Säsongsavslutning grupp Väst

Som vanligt vid våra tävlingar här i väst blev uppslutningen enorm, fem deltagare. Tävligen hölls i Trollhättan och där fanns flera kanditerande aircombat piloter, dem får vi bearbeta mer för att få igång intresset.

Direkt från start märktes att tävlingen skulle bli het, Göran Haij och Rickard Petersson bankade ihop så Rickards tvåmotoriga skönhet trillade ner från det blå. Göran blev dock strax nagga i svansen av Lennart Johansson som visade att Spittfjeren är en riktigt snabb maskin...

I andra heatet blev Rickard vingklippt av en fegflygande Zero tillhörande mig själv, jag hade bara en kärra med. Zeron flög dock vidare utan synliga skavanker. Lennart var dock på hugget igen och klippte min streamer. Snyggaste finten som sett på länge var när Göran H tätt följda av Lennart passerar landningsbanan på låg höjd, Göran gör en tunnelroll uppåt men Lennart en nedåt.... (tur det finns lim att köpa)

Robert Haij klippte min streamer i tredje heatet, jag vet inte vad jag gjort honom för ont för han klipper ALLTID mig. Göran H bestämde sig för att styra någon annans kärra i slutet på detta heat, men eftersom radion fortfarande verkade på hans kärra resulterade det hela i en himla massa jobb för hans del.

Finalen flögs helt utan varken minus eller pluspoäng förutom flygtid..

Resultat:		
Namn	Poäng	Kill
Lennart Johansson	496p	
Robert Haij	472p	
Göran Haij	471p	1 Kill
Rickard Petersson	382p	
Göran Magnusson	310p	1 Kill

Auunaai, jag ska ryfa ner din pokkaaaa! The Swedish nationals, Örebro 1997.

Ett RM är så mycket mer än bara undersköna kvinnor, stora pokaler och mäktiga flygmaskiner. Ta bara en sån sak som att se sin vackra Golf utsmyckad med en massa fint skräp en förtrollad söndagmorgon. Eller njutningen i att duscha sig med slangen på Norsk Hydro. Upplevelser man minns... och förtränger. Vem skulle få överta titeln som Riksmästare i Aircombat 1997? Vem skulle prägla in det djupaste tokintrycket? Vem skulle vara mest seriös? Vem skulle vara mest patetisk (tapetisk?)? Vem skulle åstadkomma den mest spektakulära kraschen/killen? Vem skulle mest låta som en anka? Detta och mer fick vi veta i Örebro under två mycket fina somrardagar i Augusti.

## Tävlingen

Om denna finns det egentligen hur mycket som helst att nämna. Om man kommer ihåg. Överlag var det dock mycket hög klass på flygningarna och inte ens en antydning till fegflygning. Richards vildsinta flygning med sin tvåmotoriga Arado 440 kommer nog ingen att glömma. Även Thomas Hylan-der flög mycket övertygande med sin Tempest som kanske var den vassaste kärnan på detta RM.

## Anndha vinnah of the Swedish Nationals 1997 is: ANDERS GUSTAVSSON!

Med sin FW190 (vad annars!) fick han totalt 7 st klipp/koll-poäng varav 4 st i sista rundan. Slutpoängen blev höga 1002 poäng. Endast 12 poäng efter kom

Thomas Hylander med 6 klipp och 990 poäng. Trea på 900 poäng blev Pär Bertilsson.

Överhuvudtaget var detta en mycket väl fungerande tävling där det mesta verkade gå som på räls. Tack till banbyggare, funktionärer och klubben förstås!

Jesper Sigbjörnsson

Från Redaktören

Här kommer ett nytt späckat nummer av Aces-High. Som vanligt denna tid av året så är det dags att regelrösta, och det är bråttom. Ta bort blanketten i mitten, rösta och skicka in - portot är redan betalt, så det är endast 30 minuter av ER tid som vi vill ha. Tidigare år har det varit många som sktit i regel-

omröstningen, men

tänk på att det kostar mycket pengar i porto, så låt posten jobba.

Nästa nummer kommer lagom till juledigheten, jag vill dock att ni skickar in underlag i form av tävl. ref. artiklar om era modeller och erfarenheter av årets säsong. Ni kan också skicka in bilder från tävlingarna - ja i stort sett allt underlag vill jag ha.

Pierre Ronnefalk

## Resultat RM Örebro 1997

Pilot	Poäng	Kills	Sorties
Anders Gustavsson	1002	0,5	6
Thomas Hylander	990	0,5	6
Pär Bertilsson	900	0,5	6
Johan Englén	883	1	6
Rickard Petersson	753		6
Jonas Håstlund	690		6
Animor Dobrovich	551		5
Jesper Sigbjörnsson	523	1	5
Martin Elmberg	496	0,5	5
Peter Larsson	460		5
Roland Petersson	457	0,5	5
Stefan Lundell	447		5
Glenn Pettersson	428	1	5
Lennart Johansson	426		5
Magnus Johansson	414	0,5	5
Kari Väliheikki	404		5
Mikael Holm	375		5
Joakim Wiklund	352	0,5	5
Frank Pettersson	323		5
Lars Larsson	296		5
Janne Larsson	290		5
Michael Jansson	252		5
Lasse Lundell	143		4
Kent Linde	129		2
Ove Peterson	-97		2

## ACES omröstning 1997

### Förslag A1 (Från IC):

“Flygområde

Flygområdet är alltid framför en säkerhetslinje. Under hela tävlingsdagen måste samtliga modeller flyga framför säkerhetslinjen, så länge säkerhetslinjen är markerad. Observera att minuspoäng ges hela dagen, om en modell korsar säkerhetslinjen, vilket inkluderar testflygningar före, mellan och efter heat. Ingen person får vara framför säkerhetslinjen under start och landning, eller så länge en modell flyger.

Pilotlinje, startboxar och beredskapsområde

Pilotlinjen löper 5 meter bakom säkerhetslinjen. Piloter ska stå bakom pilotlinjen medan de flyger. Startboxarna ska placeras bakom pilotlinjen, med åtminstone 2 meters mellanrum. Beredskapsområdet ska placeras bakom en linje som löper parallellt med pilotlinjen, ungefär 10 meter bakom denna. Vid beredskap ska piloter och medhjälpare stå bakom denna linje. Piloter som inte flyger ska ha sin utrustning i en depå som ska vara placerad i beredskapsområdet.“

IC kommentar: Detta är av säkerhetsskäl. Att ha en 5 meters buffert till säkerhetslinjen är sunt. Att inte ha några personer framför säkerhetslinjen, oavsett orsak, är ett nödvändigt steg för att göra tävlingsklassen säker.

### Förslag A2 (Från IC):

“Endast ett startförsök är tillåtet. Så fort modellen är luftburen, har ett startförsök gjorts.“

IC kommentar: Den här hänger ihop lite med den föregående, eftersom vi inte ska ha några personer framför säkerhets-

linjen, och inte heller några piloter som försöker göra en landning precis utanför säkerhetslinjen, för att kunna nå sin modell och göra ytterligare ett startförsök.

### Förslag A3 (Från IC):

“Modellen får inte avvika från skalan mer än +/- 5% i vingens spännvidd och kroppslängd, och +/-20% i kroppens bredd och höjd. Kroppslängden mäts mellan ytterkanterna, eller baksidan av propellerna (om någon). Kroppsbredd och höjd mäts vid högsta respektive tjockaste punkten. Vingens tjocklek får inte vara mindre än 10%, mätt vid den tjockaste delen av kordan, läns hela spännvidden. Övriga silhuettmått får inte avvika mer än 25% från skalan, där bara mått på modellen som är 0,1m eller större räknas.“

IC kommentar: Dagens måttregler är alltför komplicerade. Enklare och bra regler behövs. Jag tror att dessa är ganska bra - inte för komplicerade, men ändå tillräckliga.

### Förslag A4 (Från IC):

“Om en modell kolliderar med en annan modell i luften, måste piloten omedelbart landa sin modell, och piloten mottar återstående flygtidspoäng för heatet. Pilotdomaren ska därför fortsätta att ta tiden, tills heatet är slut. Inga pluspoäng ges till de inblandade piloterna för händelser som sker efter kollisionen. Efter landning måste modellen inspekteras av huvuddomaren (eller av honom utsedd person). Om modellen inte bedöms som flygduglig, får den inte flyga i tävling igen tills den repareras, och huvuddomaren därefter bedömer modellen som flygduglig.

IC kommentar: Ytterligare ett säkerhetsförslag, och också för att hålla reglerna rät-

Pilot	Totalt	Lindesb.	Karlskr.	Värgår.	Ö-vik	Köping	Uppl.-V.	Luleå	Säter	Älmhult
1 Rickard Petersson	3215		416	591						
2 Thomas Hylander	3033		314							539
3 Rikard Isaksson	2850				605			520		
4 Roland Petersson	2556		473							799
5 Pär Bertilsson	2541	425		246		548	434		530	
6 Johnny Pettersson	2456				469		495	532		
7 Jesper Sigbjörnsson	2374	418				466	480			
8 Daniel Jonsson	2261				266		285	442		
9 Martin Elmberg	2252									424
10 Joakim Wiklund	2189	537		435		339	224		382	
11 Johan Englén	2184					318			464	
12 Lennart Johansson	2066		396							432
13 Göran Hajj	1674			556			176			
14 Anders Gustavsson	1562					203			589	
15 Jörgen Jonsson	1509				139		292	192		
16 Anders Anderberg	1475				199			229		342
17 Håkan Holmvall	1434						250	415		
18 Magnus Johansson	1410	454		85		540		373		
19 Johan Åström	1395				443					
20 Janne Larsson	1380					200	421		226	
21 Lars Larsson	1299	8				281	68		482	
22 Peter Larsson	1289	172				327	216		-58	
23 Göran Magnusson	1212			441						
24 Glenn Pettersson	1195		278							196
25 Kari Väliheikki	1152					160	250		105	
26 Jonas Hästlund	1125	238				217				
27 Robert Hajj	1057						188			
28 Andreas Holmvall	1029						539	490		
29 Joakim Innala	1019				480			261		
30 Animor Dobrovich	1012	-81				436			244	
31 Frank Pettersson	1010		-63							
32 Daniel Ryfa	879		250							75
33 Fredrik Holmgren	838									
34 Mattias Widén	820	449				147	224			
35 Stefan Lundell	780	92				95	131		117	
36 Magnus Schön	779									5
37 Peter Larsson	778			518						
38 Cristoffer Teglund	760				52					
39 Tommi Kinnunen	705	84					621			
40 Johan Wiklund	693									
41 Staffan Lindgren	677						168			
42 Michael Jansson	657	-199				73	194			
43 Patrik Lindgren	575				67					
44 Jim Weselius	561					155	235			
45 Tony Andersson	558								343	
46 Per-Anders Thuresson	505									188
47 Thomas Augustsson	500									500
48 Kari Korkikangas	456				456					
49 Christer Paulson	379									
50 Lasse Lundell	370	6				-34	2		13	
51 Per Danielsson	368									182
52 Krister Carlsson	357			357						
53 Mike Weselius	340					44	296			
54 Mikael Holm	339								114	
55 Crister Pekkala	336					336				
56 Lars Dahlström	235			205						
57 David Törnqvist	229									
58 Kristian Berggren	180					180				
59 Simon Oljans	175						175			
60 Johannes Carlsson	172									
61 Simon Dahl	163						190		-27	
62 Jan Carlsson	126						126			
63 Jörgen Norman	121					121				
64 Stefan Molin	100						-26			
65 Kent Linde	77									
66 Peter Söderberg	58									
67 Lasse Nygren	38						23		15	
68 Joel Fagerhem	12								12	
69 Bert Hästlund	4	-108				112				
70 Tiit Pöllupuu	0	0								
71 Hans Nygren	-5					-5				
72 Ove Peterson	-58									
73 Jyri Warvelin	-65	-65								

OBS! Fet + Kursiv = Resultat som ej räknas in i totalen



Vännes	Norrköp.	Bengtsf.	Luleå	Ripa	Ripa	Örebro	Trollh.	Vännes	Sala	Ängelh.	Sorties	Kills	Ant. tävl.	
697	673 572		513	395 510	761 679	522 634	382	515		668 609	33 30 20 25 33	3 1 2 2 1	8 7 5 6 8	
498 3 59	464 376 594 322		462 607			314 298 211		195 546 551	398 134	330	27 29 26 25 30		6 8 7 6 8	
194	293	471		219	183	630 256 641	496 471		496 772 129		486	17 27 15 14 18	1 1 2 1 2,5	4 7 4 4 6
216 248	83 139 179		520 301 331			248		538 185 252				21 19 17 17 21	0,5 0,5 1 0,5 1,5	5 5 5 4 6
		461		199	265	174 178 276	310		359 179 298			22 22 12 17 18		7 6 3 5 5
119	218	397	159			257 242 452	472		395			16 11 8 11 18		4 3 2 4 5
477	77 71			412 207	390 347	194		82	361			18 13 8 9 20	1	5 4 2 3 7
346		260			497	268			362	277		8 8 10 5 9	1	3 2 3 2 3
251 99 508	140			325	252			258 22		116		9 20 7 9 6		3 7 2 3 2
				111	206				171 215			7 9 6	0,5 0,5	3 2
379	110					86			155			9 4 4 4 15		3 1 1 1 7
						225				186		6 4 4 7 4	0,5	2 1 2 2 1
	229								30			4 3 3 3 3		2 1 1 1 1
										172		4 3 3 3		2 1 1 1
58						77			126			4 3 1 4 2	0,5 0,5	1 1 2 1
												3 4 1 4 0		1 2 1 2 1
						-58						2 2 3		1 1 1

tvissa. En modell som blir inblandad i kollision kan vara **helt flygduglig**, men den kan också krascha okontrollerat ner i publiken efter 20 sekunder...

#### Förslag A5a (Från IC):

Ta bort kollisionspoängen **helt och hållet**.

IC kommentar: Detta förslag **hänger ihop** med kollisionsförslaget ovan, eftersom **inga poäng bör ges** för kollision. Istället **ges full återstående flygtid**, som ersättning. Kollisionspoäng skapar problem: **Vi har** ett PR-problem **här**, med vår **ibland negativa image** av "kollisionsflygare". Förslaget **behåller ungefär dagens poängsystem**, men det ser **bättre ut för den oinsatte, i och med att vi inte ger poäng** för kollision (men ändå får man återstående flygtid, så det jämnar liksom ut sig...)

#### Förslag A5b (Från ACES/Sweden. Thomas Hylander):

Kollisionspoäng **ges endast när piloten ifråga får en hel kill**. "Kollisionspoäng (lika med streamerklipp-poäng) **ges endast till pilot som får en hel (1) kill** (kill enligt ACES reglemente).

Kommentar (Thomas Hylander): Med dagens regler kan situationer uppkomma där det är svårt att bedöma om det var en kollision eller **inte**, när två modeller kolliderar utan att någon av dem kraschar. Dessutom är det **inte riktigt rättvist** att båda piloterna får poäng, när den ene "skjuter ner" den andre.

IC kommentar: **Att helt slopa kollisionspoäng enligt förslag A5a ovan löser problemet** som Thomas beskriver.

#### Förslag A6 (Från IC):

Ersätt dagens poängsystem med nedanstående:

Händelse	Poäng
Flygtid (maxi 7minuter, under heat)	1p per 3 s.
Klipp på motståndares streamer	100p
Egen streamer klippt, ges en gång per runda	-50p
Korsa säkerhetslinjen	-200p

IC kommentar: Ovanstående poängtabell **ökar antalet poäng**, medan vi **behåller** den procentuella fördelningen. Det **minskar m.a.o. risken** att två piloter **hamnar** på samma poäng.

#### Förslag A7 (Från ACES/Sweden.

##### Micke Jansson):

**Minska flygtidspoäng till 1p/6 sekunder i luften**, för att undvika "feg-flygning" för att få bra poäng från flygtid enbart.

IC kommentar: **Samtidigt finns det ett behov** att **ha flygtidspoäng** för att få piloter att stanna i luften, för att **ge andra piloter en "måltavla"**. Dagens poängsystem är väl balanserat, och väl utprovat.

#### Förslag A8 (Från IC):

Ta bort sektionen om "Nationella och internationella mästerskap" ur reglerna.

IC kommentar: Det finns **enligt min mening ingen anledning** att **ha sådana mästerskap över 5 heat + final, och i två dagar**. Det **gör det bara svårare** för deltagare att resa till tävlingen (som kan vara långt bort) och också svårare att arrangera.

#### Förslag A9 (Från IC):

"Om en motståndares streamer fastnar på den egna modellen, **gäller följande regel**: Klipp **gjort** på en fastnad streamer räknas som ett klipp på motståndarstreamer, och piloten som **gör klippet** får streamerklipp-poäng. Om en fastnad streamer **blir klippt** av en motståndare, får piloten **inga minuspoäng**. Endast klipp gjorda på den egna streamern räknas."

IC kommentar: Viss förvirring har funnits över hur dylika situationer ska bedömas. Denna regel är enkel att använda.

#### Förslag A10 (Från IC):

Ändra följande i "korsande av linje":  
"Om en modell har flera motorer, räknas vilken som helst av dem som korsar en linje".

IC kommentar: Motorn är den farligaste delen på modellen. Därför bör varje motor som korsar en linje räknas.

#### Förslag A11 (Från ACES/Sweden,

##### Micke Jansson):

Använd standard bränsle bestående av 70% metanol, 20% ricinolja och 10% nitrometan. Arrangerande grupp står för bränslet.

IC kommentar: Vi har vid ett flertal tillfällen diskuterat en sådan regel, men aldrig föreslagit den, eftersom den gör det svårare att arrangera en tävling.

#### Förslag A12 (Från ACES/Sweden,

##### Micke Jansson):

Öka minvikten på .15 storleksmodeller (enmotoriga) till 800g, för att göra det mer rättvist för dem som inte har råd med miniutrustning.

IC kommentar: Dagens 700 grams gräns bedömdes som lagom, förutsatt att man bygger en lätt modell med standardutrustning.

#### Förslag A13 (Från ACES/Sweden,

##### Micke Jansson):

Sänk maxvikten för .15-motoriga (enmotoriga) modeller till 1100g. Detta kommer att eliminera de tunga modeller som endast orsakar att en massa folk springer och gör omstarter hela tiden.

IC kommentar: Genom att bara tillåta ett startförsök eliminerar man problemet ovan. Samtidigt kan en 1200grams .15-modell flyga alldeles utmärkt, och det vore synd att bannlysa dem. (Jag har själv flugit min 1150 grams Spitfire i RM, utan större problem).

#### Förslag A14 (Från ACES/Sweden,

##### Micke Jansson):

Ta en del av deltagaravgiften och ge till de som blir 1,2 och 3 i tävlingen.

IC kommentar: Detta är saker som inte borde regleras i tävlingsreglerna. Detta bör vara upp till varje tävlingsarrangör att bestämma.

#### Förslag A15 (Från ACES/Sweden,

##### Mosquito sqdn):

Om en pilot "fegflyger" (innebär att flyga långt borta, eller undviker strid), ska piloten ges en varning av huvuddomaren. Om inte piloten ändrar sitt flygbeteende inom 20 sekunder, ska piloten få samma minuspoäng som för klippt streamer.

IC kommentar: Det här är en regel som är mycket svår att bedöma rättvist. Vad är "feg-flygning"? Hur bedömer man det? Jag tycker att dagens poängsystem tar hand om sådan här flygning. En pilot vinner ytterst sällan en tävling på endast flygtid. Om han har gjort det, var tävlingen på en så pass låg nivå, att en ändring av reglerna knappast bör göras av den anledningen.

#### Förslag A17a (Från ACES/Sweden,

##### Mosquito sqdn):

Finalen ska ha 7 piloter.

IC kommentar: Enligt studien som gjorts inför FAI/CIAM regelförslaget, har vissa länder en maxgräns om 6 modeller i luf-

ten samtidigt. Enligt detta borde vi istället sänka antalet piloter i heaten till 6 stycken (se nedanstående förslag).

#### Förslag A17b (Från IC):

Varje heat består av minst två och som mest sex piloter som flyger mot varandra.

#### Förslag A18 (Från ACES/Sweden, Mosquito sqdn):

Om en pilot inte kan delta i finalen, bör en annan pilot ges chansen att delta istället.

IC kommentar: Den här regeln är svår att implementera, och lätt att kringgå. Tänk att en pilot har kvalat till final (han har fler poäng än nr 7 före finalen). Tänk sedan att nr 6 inte kan flyga i finalen, för att han har något tekniskt fel. Ska han då berätta detta, och ge nr 7 (James Bond?) chansen att faktiskt gå om honom i resultatlistan? Antagligen inte, utan nr 6 skulle troligen säga att hans modell är ok, och sedan låtsas få problem under finalen. Vad göra då? Låta en pilot bytas in under pågående final? Jag vet att meningen bakom detta förslag är väl menat, men jag tror att det skapar mer problem än vad det gör nytta. Låt istället en pilot som verkligen vill låta någon annan ta hans plats, göra så, men låt oss hålla det utanför regelverket.

#### Förslag A19 (Från ACES/Sweden, Mosquito sqdn):

Öka finalens flygtid till 8minuter och 30 sekunder.

IC kommentar: Tja, detta förslag kan ge icke önskvärda effekter på modeller som är gjorda för 7 minuters flygtid, med en tank som bara räcker för det. Visst, finalen ska vara nåt speciellt, men jag ser ingen direkt anledning att göra den längre.

#### Förslag A20 (Från ACES/Sweden, Mosquito sqdn):

Modell som reparerats under tävling ska undersökas av huvuddomaren innan den får delta igen.

IC kommentar: Ett mycket bra förslag! Kom ihåg, säkerhet går alltid först.

#### Förslag B1 (Från IC):

Rösträkning: Varje röst från medlem från varje land räknas som en röst.

IC kommentar: Procentuppdelningen av röster över deltagande länder som används idag, är svår att använda. Detta är enklare och bättre sätt att avhålla en omröstning.

#### Förslag B2 (Från IC):

Ta bort sektionen "Cup-resultat"

IC kommentar: Det finns ingen anledning för ACES/HQ att bestämma antalet tävlingar som räknas i en cup, etc.

#### Förslag B3 (Från IC):

Kill: Jag vill ändra "30 sekunder" till "15 sekunder".

IC kommentar: Detta är i överensstämmelse med ovanstående förslag "kollision". Eftersom piloten enligt detta förslag ska landa omedelbart, är 30 sekunder en för lång period. 15 sekunder bör vara tillräckligt. En okontrollerbar modell lär inte stanna uppe så länge...

#### Förslag B4 (Från IC):

Sätt upp en ny orden "Best squadron of <nation> <year>", som ges till den squad i varje land som har samlat mest poäng i sanktionerade tävlingar under året, i tävlingar över världen. En pilot måste slåss för samma squad hela året,

och en lista måste skickas till NC i början av varje säsong, om en ändring av squad:en gjorts.

IC kommentar: Kanske en kul orden att satsa på...?!

#### Förslag B5 (Från IC):

Sätta upp en ny orden "Top Shot", som ges till pilot som lyckas med minst 1,25 klipp per heat i en enskild tävling, där antalet klipp räknas som medelvärde över antalet heat piloten kan delta i (3+ final mestadels).

IC kommentar: I dagsläget har vi ingen orden för streamerklipp. ACE blir man för kollisioner, men det är ju egentligen inget svårt i längden...

#### Förslag C1:

Ange namnet på den person du vill se som "Honoured Aircombatant of 1997".

#### Förslag C2:

Vem vill du se som Internationell koordinatör för ACES 1998? Martin Elmberg är villig at fortsätta detta jobb.

#### Förslag C3:

Vem vill du se som "National Contact Sweden" 1998? Jesper Sigbjörnsson är sittande och föreslagen.

#### Förslag C4:

Här ska du rösta på den person du vill se som Gruppchef i din tävlingsgrupp under 1998.

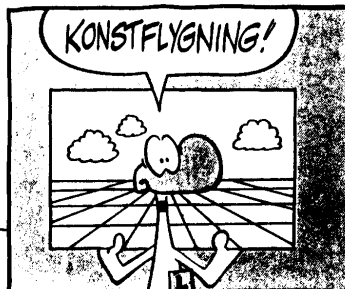
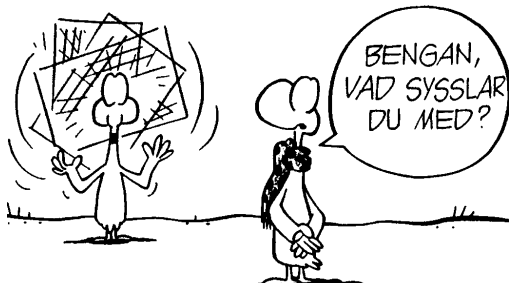
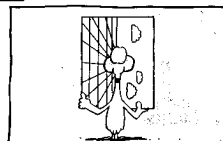
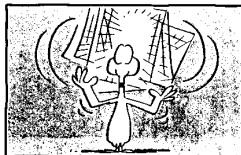
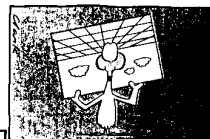
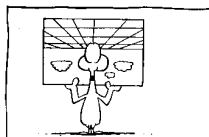
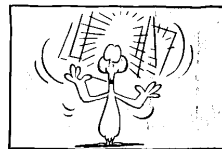
Sittande är:

Grupp Norr: Jörgen Jonsson

Grupp Öst: Lasse Lundell

Grupp Syd: Thomas Hylander

Grupp Väst(avgående): Göran Magnusson



## Europa Cupen

Place	Name	Jämijärvi	Drammen	Norrköping	Luleå	Beckstedt	Points
1	<b>Thomas Augustsson</b>	772	573	-	-	-	1345
2	<b>Martin Elmberg</b>	595	225	594	-	507	1189
3	<b>Rickard Petersson</b>	188	166	673	-	499	1172
4	<b>Roland Petersson</b>	530	-	548	-	-	1078
5	<b>Thomas Hylander</b>	-	-	572	-	476	1048
6	<b>Anders Anderberg</b>	487	-	-	520	-	1007
7	<b>Daniel Jonsson</b>	-	-	376	607	-	983
8	<b>Johan Åström</b>	623	-	-	331	-	954
9	<b>Rikard Isaksson</b>	438	-	-	513	-	951
10	<b>Per Bertilsson</b>	-	253	465	-	-	718
11	<b>Ilkka Holappa</b>	134	-	-	560	-	694
12	<b>Magnus Johansson</b>	-	600	83	-	-	683
13	<b>Timo Åman</b>	122	-	-	510	-	632
14	<b>Holger Bothmer</b>	-	-	209	-	398	607
15	<b>Joachim Wiklund</b>	-	200	322	-	-	522
16	<b>Joakim Innalla</b>	348	-	-	159	-	507
17	<b>Carsten Lome Brevik</b>	-	492	-	-	-	492
18	<b>Jesper Sigbjörnsson</b>	-	-	464	-	-	464
19	<b>Johnny Petersson</b>	-	-	-	462	-	462
20	<b>Rudi Gerstberger</b>	-	-	153	-	303	456
21	<b>Ari Kristola</b>	209	-	243	-	-	452
22	<b>Atle Fredheim</b>	-	433	-	-	-	433
23	<b>Frank Petersson</b>	353	-	77	-	-	430
24	<b>JP Kurki</b>	171	-	240	-	-	411
25	<b>Kjetil Leikvold</b>	-	383	-	-	-	383
26	<b>Bjørn Egil Rabben</b>	-	317	-	-	-	317
27	<b>Håkan Holmvall</b>	-	-	-	301	-	301
28	<b>Jörgen Jonsson</b>	-	-	293	-	-	293
29	<b>Karl Thomas Jensen</b>	-	261	-	-	-	261
30	<b>Terje Martinsen</b>	-	251	-	-	-	251
31	<b>Sauli Nisumaa</b>	240	-	-	-	-	240
32	<b>Geir Moreite</b>	-	232	-	-	-	232
33	<b>David Thörnqvist</b>	-	-	229	-	-	229
34	<b>Jonas Hästlund</b>	-	-	218	-	-	218
35	<b>Oddgeir Leikvold</b>	-	216	-	-	-	216
36	<b>Jussi Kakko</b>	-	-	208	-	-	208
37	<b>Sami Hämäläinen</b>	-	-	196	-	-	196
38	<b>Esa Niskanen</b>	120	-	-	64	-	184
39	<b>Lars Larsson</b>	-	-	179	-	-	179
40	<b>Carsten Føynum</b>	-	152	-	-	-	152
41	<b>Roald Eilertsen</b>	-	145	-	-	-	145
42	<b>Michael Jansson</b>	-	-	140	-	-	140
43	<b>Janne Larsson</b>	-	-	139	-	-	139
44	<b>Lasse Lundell</b>	-	-	110	-	-	110
45	<b>Niels H.S. Jensen</b>	-	103	-	-	-	103
46	<b>Erkki Rasanen</b>	-53	-	145	-	-	92
47	<b>Stefan Lundell</b>	-	-	71	-	-	71
48	<b>Ole Synnes</b>	-	57	-	-	-	57
49	<b>Andreas Markfort</b>	-	-	-	-	48	48
50	<b>Erkki Lusto</b>	-	-	-	4	-	4
51	<b>Pasi Hakasaari</b>	0	-	-	-	-	0

## 1:12 Scale WWII Fighter designs

Här är en lista över alla svenska AirCombat konstruktioner, både godkända och ej godkända. Tanken är att denna lista skall vara stående i ACEShigh. Om det är några felaktigheter eller om ni vill ha med era konstruktioner så kontakta redaktören eller NC.

<u>Typ</u>	<u>Konstruktör</u>	<u>Sp.vidd</u>	<u>Motor</u>	<u>Ritning</u>	<u>Mtrl</u>	<u>Pris</u>
Dewoitine 520	Thomas Hylander	85cm	.15	FS	Balsa/CP-vinge	90:-
F4U Corsair	Michael Hendriksson ?		.20	FS/kit	GF	650:-
F4U Corsair	Jorgen Jonsson	104cm	.20	FS	CP	90:-
F4U Corsair	Rickard Petersson	99cm	.20	FS	CP	90:-
F6F Hellcat	Frank Petersson	104cm	.20	FS/kit	CP	90:-
F8F Bearcat	Rickard Petersson	90cm	.15	FS	CP	90:-
Focke Wulf FW190A	Rickard Petersson	87cm	.15	FS	CP	90:-
Focke Wulf FW190A-8	Jorgen Jonsson	90,2cm	.15	FS	CP	90:-
Focke Wulf FW190D-9	Frank Petersson	88cm	.15	FS	CP	90:-
Focke Wulf FW190D-9	Jesper Sigbjörnsson	87,5cm	.15	FS	Balsa	90:-
Hawker Typhoon 1b	Martin Elmberg	104cm	.20	FS	Balsa	90:-
Hawker Tempest mk.2	Daniel Ryfa	?	.20	?	CP	90:-
J22A/B	Martin Elmberg	87cm	.15	FS	Balsa	90:-
Kawasaki Ki-61 Hien	Anders Karlsson	95cm	.15	FS	Balsa	90:-
Ki-84 Hayate "Frank"	Roland Petersson	93cm	.15	FS	CP	90:-
Messerschmitt Bf109E	Rickard Petersson	86cm	.15	FS	Balsa/CP-vinge	90:-
Messerschmitt163 Komet	Rickard Petersson	78cm	.15	FS	Balsa	90:-
MiG-3	Rickard Petersson	84cm	.15	FS	Balsa	90:-
P-39 Airacobra	Martin Elmberg	88cm	.15	FS	Balsa/CP-vinge	90:-
P-40 Kittyhawk	Kristian Berggren	93cm	.15	FS	Balsa	90:-
P-40 Warhawk	Thomas Augustsson	90cm	.15	FS	Balsa	90:-
P-47 Thunderbolt	Roland Petersson	103,2cm	.20	FS	CP	90:-
P-51H Mustang	Thomas Augustsson	94cm	.15	FS	GF/CP-vinge	90:-
Re 2005 Sagittario	Animor Dobrovich	91cm	.15	FS	Balsa	90:-
Spitfire Mk.I	Jörgen Jonsson	93,8cm	.15	FS	CP/Balsa	90:-
Spitfire Mk.IX	Anders Karlsson	93,5cm	.15	FS	Balsa	90:-
Yakovlev Yak-1	Animor Dobrovich	84cm	.15	FS	Balsa	90:-
Yakovlev Yak-9	Daniel Ryfa	87cm	.15	FS	Balsa	90:-
Yakovlev Yak-9	Martin Elmberg	83cm	.15	FS	CP/Balsa	90:-

### Förklaring:

FS=Fullskala, CP=Cellplast, GF=Glasfiber

### Konstruktörer:

<u>Namn</u>	<u>Tele</u>	<u>PostGiro</u>
Animor Dobrovich	018-52 90 46	486 19 60-5
Anders Karlsson	044-24 02 79	456 14 89-8
Daniel Ryfa	044-615 41	613 75 27-5
Frank Petersson	044-21 39 75	926 25 64-9
Jesper Sigbjörnsson	026-13 39 87	57 31 41-9
Jörgen Jonsson/AirFun	0935-260 70	
Kristian Berggren	021-30 21 16	450 77 01-3
Martin Elmberg	046-15 11 91	638 65 60-4
Michael Hendriksson	0455-231 11	
Rickard Petersson	031-51 49 52	648 60 10-9
Roland Petersson	046-39 04 98	833 87 46-4
Thomas Augustsson	042-15 23 76	639 18 27-0
Thomas Hylander	0435-81048	482 06 29-6

ACES/Sverige  
c/o Ola Johansson  
Öljesjö 162B  
371 94 Karlskrona

# Föreningsbrev

---

## Tipshörnan

Hjälpmiddel för att balansera flygplanet

