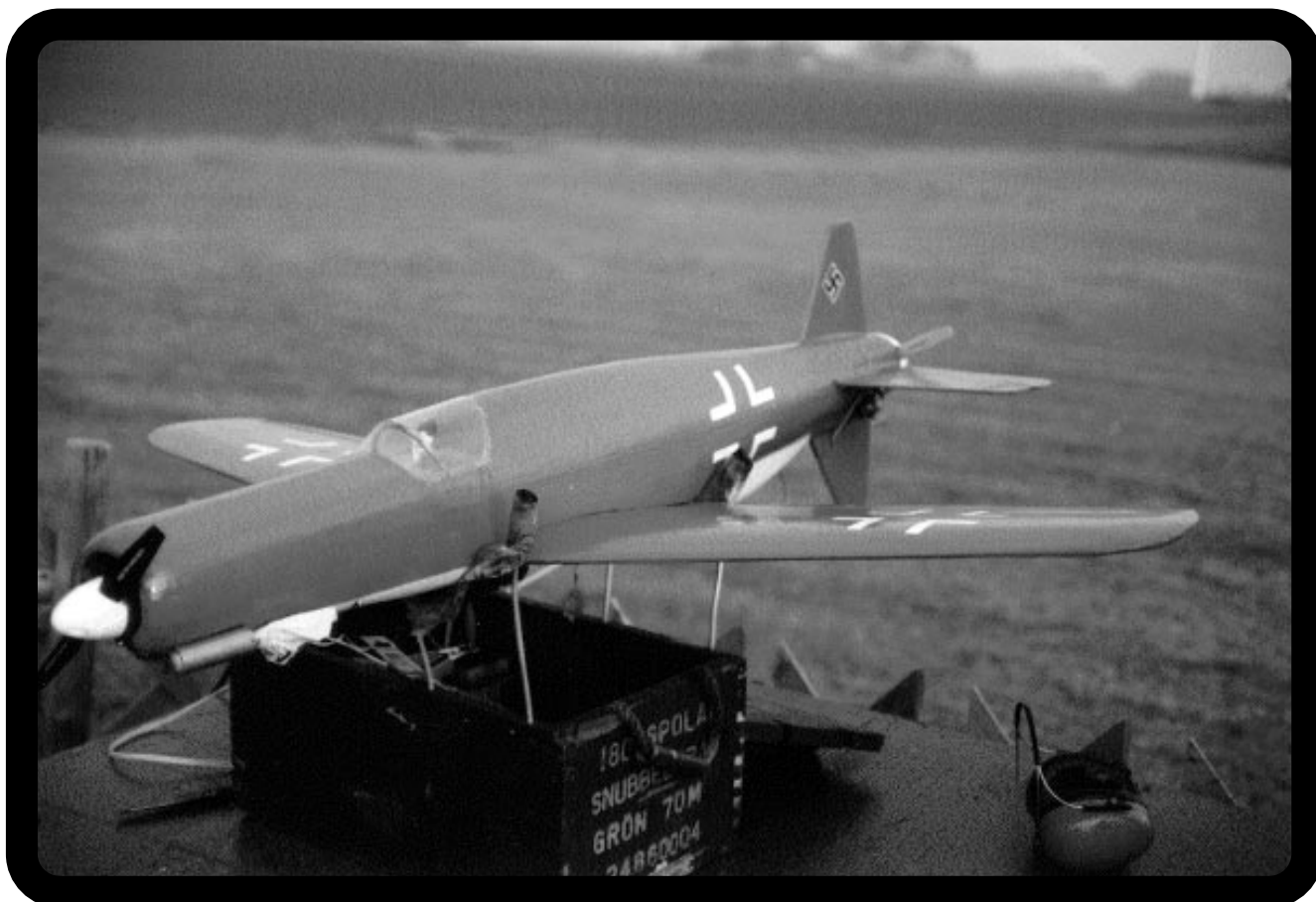


ACES-high



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



I detta nummer bla:

**Omröstningsresultat
1997 års Reglemente
1997 års Tävlingsregler**

Nr. 6-96

NCs sista bubbel!

Jaha, då går 1996 mot sitt slut, och från och med årsskiftet avgår undertecknad som "National Contact" för ACES/Sverige. Det är med stor tillförsikt jag gör detta, och på annan plats i detta nummer kan du läsa om mina tankar inför framtiden.

Historia

När jag skriver detta inser jag att jag suttit som Chapter Commander/National Contact för radiostyrd luftstrid i Sverige i sammanlagt fem år. Det känns både som en evighet, och samtidigt som om det här har gått väldigt fort. Från ingenting till en av Sveriges största modellflyg-klasser på ett par år. Eller från noll till 160 på fem år, som man kan uttrycka det...

Tack och adjö!

Det är bara att konstatera att en sådan här uppgift klarar man inte ensam. ACES/Sverige och aircombat hade inte funnits idag om det inte funnits ett gäng fanatiker som hjälpte till. Så det är dags att tacka alla dessa som hjälpt mig genom åren, tycker jag.

Framst vill jag tacka "Järngänget", som alltid var villig att följa med på vad än för sorts vansinliga upptåg undertecknad planerade. "Järngänget": Rickard Pettersson, som skapade svenska supply-shop, blev 2nd Chapter Commander, och avslutningsvis

skapade Grupp Väst. Roland Petersson, som tog över supply-shop efter Rickard, och som senare satte upp tävlingsgrupp Syd, och fram till dags datum dessutom sitter som 2nd NC. Thomas Augustsson, som under flertalet år skött supply shop - vem minns väl inte Thomas ansträngningar att gjuta av Norska IDAs Silvervinge i tenn! Sist och minst i järngänget (men numera faktiskt ACE!), "lill-Ola", som trots sin ringa ålder slog oss alla i 1994 års cup, och sedan 1996 tagit hand om ACES/Sveriges finanser.

Andra storskaliga insatser har gjorts av exvis Pierre Börjesson, som gör ett hästjobb med att trycka detta medlemsblad. Jesper Sigbjörnsson och Animor Dobrovich skapade det som i dagsläget är Sveriges största tävlingsgrupp, nämligen Grupp Öst, och dessa två herrar tar över chefsskapet i ACES/Sverige från och med årsskiftet. Jörgen Jonsson och Anders Anderberg har skapat Grupp Norr, den idag snabbast växande tävlingsgruppen. Magnus Johansson var en av de första pionjärerna, och hade ett kort tag hand om det dåvarande nyhetsbladet "Tally-Ho".

Avslutningsvis ett stort tack till alla aircombat-piloter runt om i landet! Utan era insatser hade vi aldrig kommit så här långt. Och absolut sist, ett tack till Ryfa, för alla dåliga utrop och tokspel...!

Martin Elmberg

Ansvarig utgivare:

ACES / Sverige
Martin Elmberg
Kämnavägen 11-N111
226 46 Lund
tel. 046-15 11 91
Email: cid90meg@lustudat.student.lu.se

Redaktion:

Pierre Börjesson
Allatorp PL 80 B
371 91 Karlskrona
tel. 0455-260 06
mbl. 070-55 77 665
fax. 070-614 00 39
Email 1 Pierre.Borjesson@mks.mil.se
Email 2 peb5907@mailbox.tip.net

Omslagsbild:

Rickard Peterssons Dornier Do335 Pfeil

Upplaga:

100 ex

Utgivningsplan (beroende av underlag):

nr.1 vecka 08-09, nr.2 vecka 16-17
nr.3 vecka 25-26, nr.4 vecka 33-34
nr.5 vecka 42-43, nr.6 vecka 48-49

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-int.htm>

Aircombat och framtiden

När jag nu avgår som "NC/Sverige", tänkte jag passa på att berätta lite om vilka tankar och planer som finns inför framtiden, framförallt på det internationella planet, men även i Sverige.

Mer spridning

Aircombat har stor potential att bli en stor och världsomspännande tävlingsklass inom modellflyget. Detta är min absoluta övertygelse. Det kräver dock en del jobb, för att komma dithän. Ett led i denna strategi, är att sprida så mycken medial uppmärksamhet som möjligt, i form av artiklar och gratis mittritingar i hobbypresses. Jag kommer själv att göra en del ansträngningar på den fronten under 1997 - vi får se om det ger resultat.

Ett annat nödvändigt sätt att sprida aircombat, är att helt enkelt flyga på uppvisningar, meetings och annat. Jag hoppas att vi alla kan hjälpas åt med detta. Försök att mellan tävlingarna ta er till meetings mm, flyg några vändor, och visa vad aircombat går ut på. Det brukar vara en given publik-knipare!

Euro-cup!

Under 1997 kommer vi inom ACES att anordna en "Eurocup". Det innebär ett antal tävlingar spridda runt om i Europa, som är med i denna cup. Poäng räknas som vanligt, dvs dina poäng från tävlingen räknas. De bästa två resultaten läggs ihop, och den som har flest poäng vinner. Enkla regler, men eftersom det i princip bara kommer att gå en tävling per land, innebär det att man måste tävla i minst en tävling utomlands för att kunna placera sig i toppen.

Planerade tävlingar är: Norrköping 3:e helgen i juli, Luleå i mitten av augusti, Oslo sista helgen i juni, Helsingfors sista helgen i maj och Bremen andra helgen i september. Eventuellt kan ytterligare tävlingar tillkomma, men det är tveksamt.

Tanken med denna Eurocup, är dels att ge ett tillfälle för oss piloter att mötas över gränserna (= kul!), och dels att ge stöd åt de nya länder som har börjat tävla i aircombat. Exempelvis för tyskarna i Bremen, som bara

är några stycken, vore det en höjdare om det kom ner en 5-10 svenskar och visade hur det här ska gå till...

Sverige-satsningar

För att öka antalet aktiva i Sverige, krävs en del insatser. Det finns två stora problem: Dels har piloter svårt att komma igång, och bygga sig en jaktkärra. Här finns mycket att göra, som att exvis hålla byggkurser, göra det lätt för "nybörjare" med bra byggsatser, enkla ritningar, mm. Här kan vi alla hjälpas åt - du kan göra mycket inom din egen klubb!

Ett annat problem är att där det aldrig flugits aircombat förut, har man ingen aning om hur det ska gå till. För att lösa detta problem (egentligen ett utbildningsproblem), har Animor och Jesper tagit fram en video, som visar lite klipp från bygge, tävling, mm.

Samarbete och FAI

Vi som pysslar med 1:12 skala "Combat", har under ett par år dragit åt några olika håll. Enligt min mening, vore det hög tid att vi försökte att koordinera oss, och skapa ett gemensamt regelverk, som alla kan enas runt. Detta skulle ge stora fördelar, eftersom man då kan vara garanterad att en modell gjord i USA för "1/12th scale WWII combat", också är godkänd i Sverige. Så är inte alltid fallet i dagsläget, vilket är synd enligt min mening.

En väg att gå för att få ett gemensamt regelhäfte, är att ansöka hos FAI, för att få en ny FAI klass. Finnarna har föreslagit att vi kallar en sådan klass "F4G R/C Aircombat". Det finns för- och nackdelar med ett sådant förslag. En fördel är att vi då blir "officiella" fullt ut. En nackdel är att icke FAI-anslutna får problem att tävla med oss. Detta skapar problem i länder, där piloterna ofta inte är FAI-anslutna, som Danmark, Tyskland, mfl.

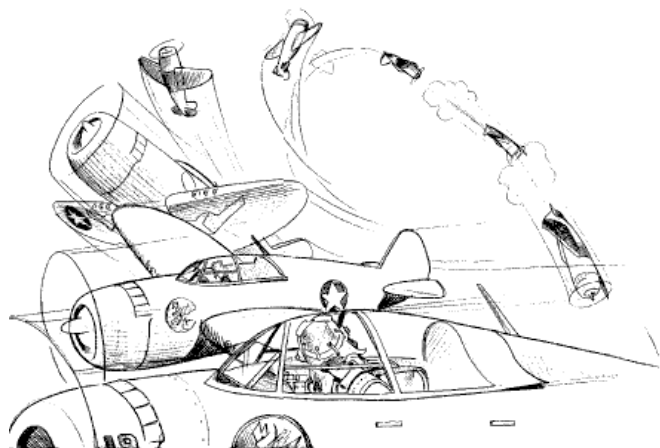
Bättre och bättre

Jag tror att vi kommer att bli ännu större än vad vi är idag! Jag tror att vi kommer att bli minst dubbelt så stora i Sverige, jämfört med hur det är idag. Den potentialen finns där, i form av massor av intresserade piloter. Det kräver dock att vi alla hjälps åt, genom att hjälpa "nybörjarna" med provflygningar mm. Det kräver också att vi arrangerar tävlingar så att de nya käner att de kan vara med, utan att

behöva åka över halva Sverige för att kunna delta.

Framförallt kräver det att vi låter aircombat förbli en rolig och enkel klass, för alla att delta och ha kul i! Detta gör vi tillsammans, genom att aldrig bråka på tävlingar, alltid ha ordning på våra arrangemang, och framförallt, genom att alltid komma ihåg att vi är aircombat-piloter, som håller ihop både på flygfältet och i övrigt också!!!

Martin Elmberg



Omröstningsresultat 1996!

Jahaja, då har Rolle, Ilkka (Finland) och undertecknad samlat in och räknat ihop resultatet av årets omröstning. Jag tänkte beskriva resultatet i ord, resultat i sifferform hittar ni på annan plats i detta nummer. Observera att de röster jag redovisar är "internationella" sådana, dvs varje lands röster räknade i procent, summerade och delade med två (två deltagande länder). Jag kommer inte att nämna alla "övrigt"-förslag som kommit in - jag kan enbart be er som har bra idéer att återkomma till nästa års regelomröstning med bra regelförslag, så att alla kan rösta om dem.

Streamers

Förslaget om tilltrasslad streamer gick igenom med rösterna 90-10. Inget att orda om tycker jag. Däremot blev det mer strid om streamerfångar-förslagen. Förslaget "inga fångare" vann med siffrorna 59-27 gentemot förslaget "begränsade fångare". Förslaget om streamer-material (att stryka crepe-papper ur reglerna) gick igenom med 93-3. Detta

innebär med andra ord att vi inför nästa säsong inte får använda utstickande streamerfångare, och att vi i fall av regn exvis kan använda oss av andra typer av streamers.

Förslaget om att få landa vid avkortad streamer fick ett intressant resultat: "Får landa" och "inga poäng" förslagen blev nedröstade med 27-22-44 gentemot de nuvarande reglerna. Detta innebär alltså att man fortfarande får minus för avkortad streamer, oavsett hur den blev avkortad (med undantag för landning, naturligtvis).

Modeller

Maxvikt för flermotoriga modeller (1650g) gick igenom med 86-11. Bra för dem som pysslar med dylika projekt. Rolands "tillåtna modeller" förslag gick igenom med 69-30. Detta innebär att det är fritt fram för udda prototyper som byggdes under tiden 1935-45! "Överrenstämmelse på modell" förslaget gick inte helt oväntat också igenom med 97-3. Detta är ju egentligen bara ett förtydligande av reglerna...

Förslaget "tillåta byte av modell i runda" gick inte igenom, rösterna var 21-79. Aircombat test-Pilot orden gick igenom med 79-20.

Övrigt

"Slopa sidlinje"-förslaget gick igenom med 80-18. Kommer att underlätta arrangemangen i fortsättningen... Även förslaget om att tävlande måste göra räckviddstest på sin utrustning innan tävling gick igenom, med rösterna 80-18. Frågan är bara vad som händer en tävlande som inte kollat räckvidden - blir han diskvalificerad, eller?

Personval

Som internationell koordinator sitter undertecknad i ytterligare ett år. Däremot blir det skifte i spetsen för ACES/Sverige. Jesper Sigbjörnsson tar över, med Animor Dobrovich som medallierad. Även grupperna skiftar i stor omfattning:

I gruppSyd tar Thomas Hylander över rodret, efter Roland Petersson. I GruppVäst tar Göran Magnusson över, och nu väntar vi på rejäl fart i den gruppen! GruppNorr styrs även fortsättningsvis av Jörgen Jonsson. Vad

gäller gruppÖst schabblade eder nuvarande NC (dvs undertecknad) till det i omröstningen, eftersom Lars Lundgren var föreslagen, men Lars Nygren var det alternativ som stod på blanketten. Saken är att Lars Nygren är påtänkt som 2nd gruppchef, och eder alltid förvirrade NC blandade ihop namnen... I vilket fall, jag tar mig friheten att deklarerar Lars Lundell som "vinnare" av omröstningen, eftersom det ändå blir samma par som sköter gruppen.

Revisor och valberedning

Den föreslagna valberedningen och föreslagen revisor fick total majoritet (!). Detta innebär att att Fr(ank) Petersson är vår revisor under 96/97, och bröderna Rickard/Roland Petersson står för valberedning inför 1997 års val.

Honoured Aircombattant

Undertecknad förärades i 1996 års omröstning med den stora äran att väljas till 1996 års Honoured Aircombattant (eller Arnold Aircombattant som det skämtsamt brukar kallas...). Jag tackar för denna uppskattning, och hoppas att jag kan leva upp till titeln.

Därmed är 1996 års omröstning redovisad och avslutad. Nu återstår att tolka nästa års regler, inför nästa års säsong, att planera tävlingar, sätta in nya administratörer i sina uppdrag, mm.

Martin Elmberg, National Contact ACES/
Sverige 1996

Combatvideo

Nu är äntligen combatvideon klar och kopierad i några ex.

Alltså:

Längd 45 minuter

Innehåll:

Västeråstävlingen 95 (tajt flygning!)

Jeppe berättar om modeller och ger lite byggtips

Älvkarlebytävlingen 95

Lite krascha och limma

Animor berättar om marken, medaljer och sånt

Upplands Väsby 96 (kort)

ACES High

Riksmästerskap, Säter 96

Falcon Squadron yttrar sig

Naturligtvis förekommer en hel del modeller i luften, på marken och i andra omständigheter, en hel del välbekanta nunor likaså.

Kvalitén är rätt okej men absolut inte professionell. De äldsta tagningarna har en hel del blödande färg - kan botas genom att minska färgmättnaden på TV:n. Lite (mer eller mindre passande) ljud har vi klämt in och lite snack, annars mest motorsurr alltså.

90:- för videon (inom Sverige alltså. Annorstades boende får lägga till så att rena SEK 90 landar på kontot, tack ((det är risiga marginaler!)), på postgiro 486 19 60-5 Animor Dobrovich. Ange "Video" för det är ju samma pris som för ritningarna.

Hälsningar

Animor



Operation Helsingborg

Så var det återigen dags för er Supplyshopansvarige att i efterhand försöka sig på ett tävlingsreferat. Referatet avser denna gång tävlingen i Helsingborg, den 7/9, i nådens år 1996. Vädret denna dag var ganska hyfsat, lite kallt, men utan regn. Nio tappra piloter hade samlats till en blodig fight där det minsann skulle göras upp om vem som var, och är, herre på teppan. Nåja, så farligt var det väl dock ej, även om vissa element skulle göra vissa antydningar om detta.

Några nya modeller premiärflögs i tävling, vilket alltid är intressant. Dels Martins nya P 39:a som dock blev kaffeved efter några sekunders flygtid. Vindskjvning, dålig acce eller skit bakom spakarna kan vara troliga orsaker enligt haverikommissionen. Det nybygge som var intressantast var dock jättemyr. f.låt Daniels Me 110 som verkade flyga bra trots diverse utspel och svordomar. Efter en övertygande provflygning av "Chuck" Pettersson så drog Daniel iväg några repor i sitt första tävlingsheat, vilket gick bra, trots en del problem med en motor som varken ville sitta fast eller gå bra, men flygning, det blev det.

Något om själva tävlingen

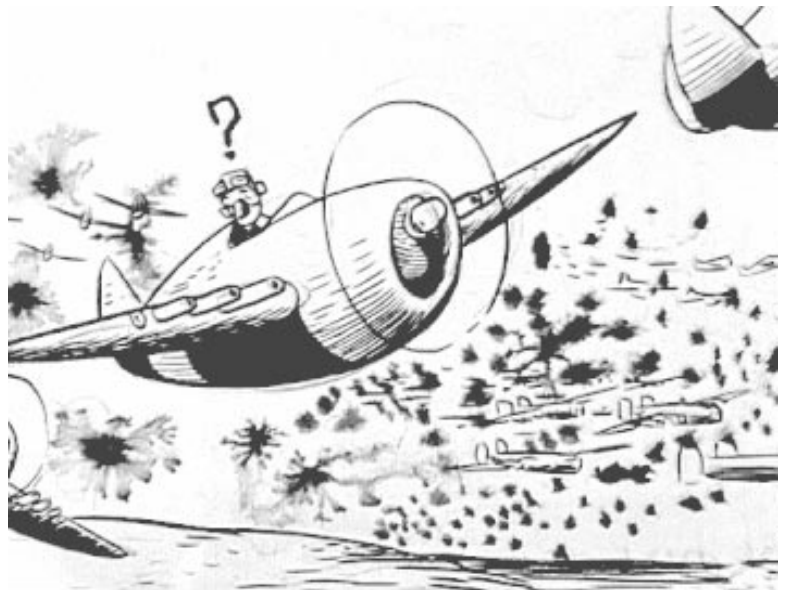
Att i detalj granska denna tävling vore ganska patetiskt, därför kommer jag endast att delge er de underbaraste upplevelserna i korta drag. Exempelvis så blev Martin nedflugen av Richard (vem annas) en bit in i tredje heatet, och var därmed borta ur leken. Tack vare den magra insatsen innan i tävlingen, så hade Martin sistaplatsen säkrad. Vann gjorde Richard på höga 787 poäng, och var som vanligt mycket vass med ett antal klipp, samt två halvkills. Vad Rolle hade för sig har jag fortfarande ingen aning om, men han kom på andra plats i alla fall. Näste man på prispallen var Hylander, helt välförtjänt, ty inte ens undertecknad kunde peta bort honom från tredjeplatsen, trots att jag ryfade ned honom. Därmed så kom jag på fjärde plats.

I övrigt var det en ganska händelsefattig tävling, inga säkerhetsöverträdelser, några klipp här och där, ett och annat kolliderande

flygplan, är kontentan av det hela. Efter denna kraftansträngning så var det dags för andra äventyr, bl a raj raj i Danmark, men det referatet kan vi spara till något kommande nummer.

Thomas Augustsson

	Poäng	Namn	Kill
1	787	RICKARD PETERSSON	1
2	630	ROLAND PETERSSON	0
3	473	THOMAS HYLANDER	0
4	436	THOMAS AUGUSTSSON	1
5	389	PER-OLA KARLSSON	0,5
6	353	DANIEL RYFA	0
7	229	GLENN PETERSSON	0
8	232	FRANK PETERSSON	0
9	93	MARTIN ELMBERG	0,5



Redaktören har ordet

Jaha då var 1996 slut, snön ligger vit på marken och all flygning ligger på is !!! Vad är då bättre än att få sitta ner och läsa en fullspäckad ACES-high med två bilagor. Aircombats första år är till ända, vad har då hänt. Årets cup genomfördes med 59 tävlande, vilket är mycket bra. Jag hoppas dock att alla de som talar om aircombat sätter igång att flyga tävlingar (nu kastar jag sten i mitt glashus), så att vi kan visa flygsverige att vi verkligen är att räkna med. Vi får hoppas att Martins i sin nya roll som IC, får igång ett bra samarbete på det internationella planet. Vad händer då med ACES-high nästa år? Medlemsbladet kommer ut i fyra nummer istället för sex, anledningen till sex nummer var portokostnaden (nu när ACES har föreningsbrev så kan vi ha enkelporto på 15 st A4).

En annan anledning är att det är ojämnt flöde på artiklarna, mycket på sommaren men lite på vintern. Eventuellt så kommer ACES-high även ut i elektroniskt pdf format för att kunna placeras på våran hemsida, tester med detta har varit positiva.

Till sist vill jag på önskan från Martin be alla som har emailadresser att skicka dessa till honom. Han har haft strul med sitt mailprogram, så att flera adresser har försvunnit.

God Jul och Gott Nytt År önskar jag härmed alla läsare.

Pierre Börjesson, red

Military Combat

Jag fick följande artikel från Thomas Natansson, Natans Hobby. Den handlar om en variant av våran aircombat.

Fun contests with WW2 fighters in the combat arena and re-creating the dog fights of that era.

For some time, the thought of resurrecting the activity of R/C combat had been niggling away and a letter from Obi Mapau, who's ideas prompted the original Club 20 combat, gave the project greater impetus. "20" sized motors were used previously, but

there are now so many inexpensive "40" motors on the market, it makes sense to go to this size for new combat class. It allows a wider selection of model design and you can incorporate three or four channel radio and have a more 'flyable', combat capable model to fly.

Scale - or cartoon scale - seemed the sensible way to go, we all like to imagine ourselves as heroic fighter pilot figures, so it was a case of which period to pick for the subjects. WWI biplanes would be excellent from the flying aspect, but a little too complex to build and rather vulnerable in flight. Although the aim in the combat is to cut the streamer there will inevitably be mid-air collisions and a few hard landings, so the models need to be pretty rugged and fairly simple to build and repair. Modern jets were discounted on the grounds that manoeuvrability is more important than speed and this left the WW2 period. What better than models of 'Hurricanes', 'Mustangs', 'Me109s' etc etc in close quarter combat? It should get the adrenalin pumping. Now it has to be admitted that the 'scale' models are no more than cartoon or caricature representations of the prototypes, there is no pretence at accurate outlines - and they didn't have pilots that thin in the forties. In the air, though, they are immediately recognisable as the particular fighters modelled and with national markings and colour finishes, there is no risk of mixing up a 'Hellcat' with a 'Zero'. The models presented here are just a few of the fighters flown in WW2, there are many more to model. There are, for instance, plenty more Japanese prototypes, famous types including the 'Thunderbolt', 'Mustang', 'Hurricane', Me109 and, if you don't mind devising elliptical wing planforms, the 'Spitfire' and 'Tempest'. By all means incorporate your own ideas of construction, wing section and building materials. There are a few basic specifications, but nothing too onerous, there is plenty of scope for development.

Aims and objectives

After a time, even the incredible flying characteristics of 'Fun Fly' and sport aerobatic models may begin to pall and there is a desire for something more demanding or thrilling. It is always greater fun when an

activity involves more than one participant and combat provides real entertainment for two flyers (it has been known for four models to be flown at a time - but that comes under the heading of masochistic).

Simply described, the aim is for two equally matched models, fitted with paper streamers, to be flown together in a limited 'flight box', with the object of trying to cut the opponent's streamer with your propeller. Easier said than done. Obviously the models need to be quite manoeuvrable, not too heavy and capable of taking a 'bit of stick'. Costs of the airframe are kept down by using a combination of low tech and standard modelling materials.

The few rules for the model specification relate to safety and flyability. Minimum and maximum weight are included so that the model isn't constructed too weak, or too heavy and losing its good flying characteristics. Wing area minimum (500sq.ins total) ensures that there are no 'hot rods' present and the only engine spec is that it shall be a '40' glo or diesel engine with front induction and side exhaust. It might be thought that it would pay to go for the most expensive and powerful engine to win, but this may be counter productive as there are also points to be scored by the last model to land after combat (and powerful engines are thirsty).

Rules of engagement

A time of 30 seconds is allowed between the start of the combat and getting the model into air. If this doesn't seem long, don't worry.

Providing you have everything to hand and you know your engine it is bags of time - confident pilots will even start 'sandbagging' and wait before cranking up the engine.

Don't become over confident, failure means the loss of that combat round if the models is not in the air within the 30 seconds.

The need for a limited flying area is to contain the models within a reasonable distance. Imagine that you have completely cut away your opponent's streamer, in one cut. Without some 'flight box' definition you could fly so far away, or so high, that it would be impossible for your opponent to attack your streamer. Consistent digression from the 'box' would lead to disqualification, but this would not occur for minor transgressions. Winner of the combat is the scorer of the

most points, either through making the most cuts of the streamer, or staying airborne the longest, or a combination of the two. In the event of a mid-air collision, the pilot leading on points at the time will be the winner.

Where no points have been scored, the heat will, if practical, be rerun.

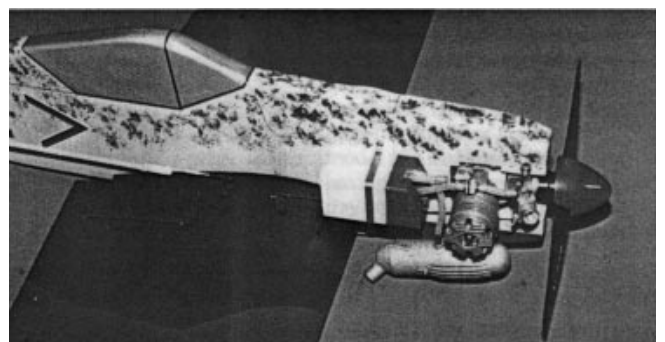
For each win, you are entitled to fax a 'victory decal' to your model e.g. cross, roundels, rising sun, stars and stripes, hammer and sickle etc. Five wins and you qualify as a Combat Ace- with the appropriate insignia. At the end of the year there will be an award for the Ace of Aces.

Construction

There are a few nonconventional features about the AMI Military Combat designs in this issue. The radio control equipment is totally housed in the wing, so plan the installation before you commence building. Whether you provide access hatches is up to you, if it is completely sealed in by the sheeting and covering you may have to cut areas away later to service the equipment. You also have the option of making the model as one-piece airframe or having the wings removable. In the latter case you will need to remove the rudder, elevator and engine servo linkages before parting. Use a ball link for these connections.

A SLEC 4oz. Tank only is allowed, this will make it fair for all contestants, they will be flying with the same fuel load. Also a common requirement will be the moulded Bolly glass reinforced nylon 10.5*7 pitch propeller. Slightly larger than many modellers would fit to a '40' engine, this prop will help to keep noise levels down - and its tough.

The contest



AMI will be organising one or two contests throughout the season.

There is no reason why your club should not organise an AMI Military Combat meeting. A minimum of equipment is required - just a measuring tape, four tall poles, a stop watch, some crepe paper streams (plus some safety hard hats). The provisional rules are as follows, but if you have some better ideas let us know.

Personnel

Contest Director, with stop watch and two flagmen (on diagonally opposite corners of the flight box).

Course

Defined by tall poles as 150 metres long and 80 metres deep.

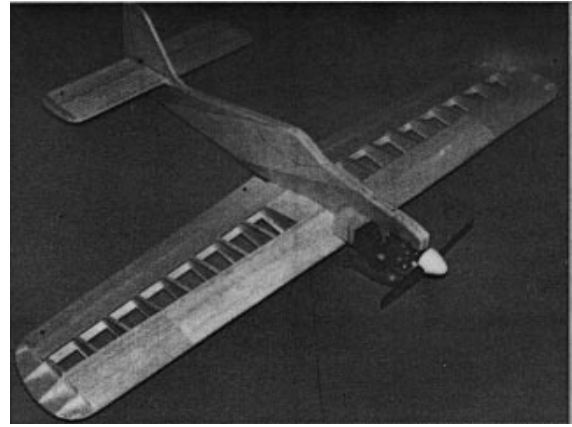
Contest flying

A start time of 30 seconds is allocated during which time the model must be launched into the course. Failure to do so results in the loss of that heat.

Competitors will have different coloured streamers for easier identification (normally the streamers will be supplied by the organisers).

Consistent flying outside the flight box limits (including flying too high) will, at the discretion of the C.D. result in disqualification for that heat.

The aim is to make cuts on your opponents streamer and 10 points are awarded for each



cut. A further 10 points are awarded to the last model to remain flying in the heat.

The winner is the entrant achieving the highest score.

Conserving fuel, by not flying at full throttle all the time, is obviously important if you hope to gain the 15 points for being the last to land. Alternatively you may think it better - or more exciting - to go flat - out and try for as many cuts as possible. 4ozs. Of fuel may not seem very generous but we don't want the combat bouts to last too long. Inevitably there will be some mid-air, please don't try to apportion blame, it is one of the risks of the game. Have a go, it will certainly sharpen your reaction times, improve your responses and get the adrenalin coursing through the veins. Have you got what it takes to become a fighter ace? See you in the dogfight!

Pierre Börjesson



Fighter-slang! Del 2.

När jag gick igenom årets tidigare nummer, så såg jag att jag missat den andra delen av fighterslang. Första delen presenterades i A-H 1/96.

Jag vet inte vad som flög i mig	- När man gör något som är oförklarligt, kan man uttrycka det så här.
Ju	- Totalt meninglöst ord, som används som retfull utfyllnad. Exempelvis, "Han försökte ju Ryfa ner mig, ju", "jag sa ju det, ju", "jo, ju".
Järngänget	- Annat namn för de fem piloter som deltog på (så gott som) allt under de första skälvande åren 1993-94.
Kill	- Engelska för nedskjutning. Används som beteckning för resultat vid kollision mellan två eller flera modeller
Mahatmayate	- Förnedrande slang för Ki-84 Hayate.
Mess	- Generell förkortning av Messerschmitt. Åsytftar oftast Bf109 av någon modell.
Patetiskt	- Användbart ord om allting som är just, patetiskt.
Rol(and)	- Annat uttal av Roland, Duck-squad.
Ryfa	- Kan ersätta verbet "flyga" i allmän mening. Används också som generellt ersättningsverb. Flera specialfall finns, se nedan. Exempelvis kan man säga "Där Ryfade du till det!", i betydelsen "där fick du till det".
Ryfa ner	- Betyder "skjuta ner", "flyga ner", etc.
Ryfa upp	- Innebär att man flyger framgångsrikt, flyger i tävlingsheat, etc.
Sektledaren	- Annat namn för den nationella chefen för modelljaktpiloter.
Sjappter kammaander	- Annat namn för Chapter commander, inom IDA.
Skalenlig bakfylla	- Klassisk definition av Kristian Berggren, åsyftande två utslagna jaktpiloter på Barkaby 1990.
Some Joke	- Namnet på den Mustang 1 st Lt. Tallcot kraschade.
Stewart	- Ärketönt. Helt enkelt....
Tokspel	- Beskrivande substantiv. En person som gör något vansinnigt för att uttrycka sina känslor över någon händelse som inträffat under fight, gör ett tokspel (Vinnaren i Upplands-Väsby 96 hade tokspel i flera dagar efteråt. Reds anm.)
UFO	- Ibland händer det oförklarliga saker på tävling. Exempelvis försvinner ibland streamer, utan att någon vet vart den tagit vägen, och ibland krockar folk med något, men ingen annan har en krock noterad. Då brukar det vara UFO:n i farten...
Woow	- Används om en extraordinär händelse, uttalande, sak, el dyl. Kan även kombineras till "Wow, du!" (Uttalas "Wauv dö").
Wow me	- Används som ett verb i betydelsen "förvåna mig". Pronomet ("me") kan bytas ut mot annat, till exempel "I wowed myself", i betydelsen "jag förvånade mig själv", eller "I wowed you", i betydelsen "där förvånade jag dig allt".
Wuz	- Amerikansk slang för mes. Kan kombineras med substantiv, ex "Wuz-plane", "Wuz-disko" och naturligtvis "Wuz-music".
Wuz-mo-car	- Används om bilar, som inte är riktigt som en bil ska vara. Vissa fall av Volvo 145 har ibland annat kallats för detta.

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	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/kit	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:-
Messerschmitt 163 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:-

Förklar ing:

FS=Fullskala, CP=Cellplast, GF=Glasfiber

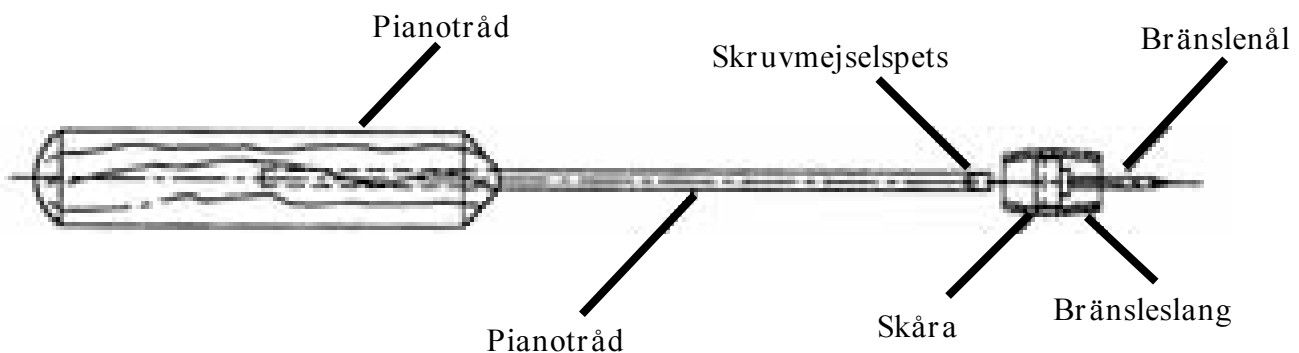
Konstruktörer:

<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	026-14 00 29	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

Tipshörnan!

Här kommer ett mycket enkelt, och framför allt säkerhetshöjande tips! När man skall justera bränslenålen på en gående motor så är ju fingrarna mycket nära den snurrande propellern. Alla vet hur farligt detta är, och alla känner att någon om inte sig själv har fått slag av den snurrande propellern. För att minimera faran, fila änden på en 3 mm pianotråd så

att den blir skrumejselformad i ena änden. Kapa tråden till valfri längd 15-20 cm ($\frac{1}{2}$ propellerlängden + lite att hålla i). Ta en 10 cm lång rundstav med en diameter på ca 10-15mm. Borra ett 5 cm hål i rundstaven, och limma pianotråden på plats med lite CA. Har du en lång och smal skruvmejsel så kan du använda denna. Fila nu upp en skåra i änden på bränslenålen så att bladet på "skruvmejseln" passar. Tryck över en bit bränsleslang över nålen så att den sticker ut en bit, denna kommer att fungera som styrning för skruvmejseln. Detta gör att man kan justera bränslenålen utan att riskera fingrarna.



Pierre Börjesson