

## Verksamhetsberättelse Radioflyggrenen 2003

Radioflyggrenens funktionärer år 2003

Grenstyrelse	Grenchef	Bengt Lindgren
	Vice Grenchef	Antero Hurtig
	Sekreterare	Björn Friberg
Arbetsutskott	Au Konstflyg	Bernt Olsson
	Suppleant	Benny Pettersson
	Au Segel	Jonas Ekman
	Suppleant	Henrik Karhusaari
	Au Helikopter	Carl-Otto Strandh
	Suppleant	Jan Boman
	Au Pylon	Johan Bjerkander
	Suppleant	Glen Reuterberg
	Au EL	Jan-Olof Stenberg
	Suppleant	Niklas Jansson
Au Skala	Suppleant	Mikael Hansson
	Adjungerad	Kjell-Åke Elofsson Skala
		Stefan Olsson Aresti
Au Air combat	Suppleant	Pelle Scherdin
		Mattias Widen
Au Inomhus	Suppleant	Philip Thulin
		Henrik Torphammar
Au Oldtimer	Suppleant	Johan Bagge
		Tore Loodin
Övriga:	Frekvenser	Thomas Johansson del av år/Robert Sundström
	Valberedningen	Bo Modig (Sammankallande) Kaj Johansson Hanns Flyckt

Grenstyrelsen har under året haft 1 st. protokollförda sammanträden samt ett antal telekonferenser och e-post. Inom de flesta arbetsutskotts verksamhetsområden har möten, riksdagar eller så kallade ting avhållits för att diskutera klassspecifika frågor och för att förbereda ärenden till grenkonferensen.

Under året har en dialog med revisorerna angående anslutnings och associationsformer för hur verksamheten skall bedrivits för att inte strida mot stadgar mm

Glädjande så ser vi att tävlingssidan behåller sin nivå. Detta gläds vi oss åt inom grenen

### **Arbetsutskott Konstflyg**

F3A Sverige har gjort en ordentlig uppräckning när det gäller tävlingsresultaten internationellt. Vi vann lagtävlingen under NM i Finland och fick två Svenska piloter på pallen. Under VM lyckades vi placera oss som 13: e nation i lag. Detta är det bästa resultat vi haft under ett VM sedan mitten av 1980 talet!

När det gäller det nationella tävlandet blev det tyvärr endast 4 tävlingar under året.

Något som vi ser som mycket intressant och som hör till framtiden är den tävlingsform som Kungsbacka Cup står för. Det tävlas under en enda kväll med minimalt antal funktionärer, bra Kungsbacka! Det planeras att liknande arrangemang runt Stockholmstrakten, samt i Linköping till år 2004 (se [www.rcsweden.com](http://www.rcsweden.com) för mer information).

F3A har förekommit i modellflygtidningarna under året, men tyvärr inte lika frekvent som föregående år.

### Domarutbildning.

Det hölls en vidareutbildning i början av mars månad för redan etablerade domare. Detta arrangemang hölls av Bengt-Erik Söderström (en mycket meriterad domare internationellt) samt av Anders Johansson (vår mest erfarna pilot i landet). Utbildningen var mycket uppskattad och gav tävlingsåret 2003 en mycket hög klass på bedömningarna!

### Kungsbacka Cup 2003

Detta har varit det stora uppsvinget inom F3A även under detta år! Cupen innehöll 4st deltävlingar (en regnade tyvärr bort) som avgjordes under måndag kvällar. Detta skall vi försöka att införa på fler orter i landet. Om ni är intresserade så hör av er till mig för att få information om hur det hela skall/kan gå till. Ett stort tack till Kungsbacka för ett bra initiativ!

### Trollhättan Aero Cup (TAC) 2003

Trollhättans MFK arrangerade sin tävling för åttonde året på rad. Välarrangerat som vanligt!

Tävlingen arrangerades av endast ett fåtal funktionärer (ett speciellt tack till Gunnar Karlsson).

### Strängnäs (SM).

De Svenska Mästerskapen (SM) skulle i år avgöras på det mycket fina modellflygfältet som de har i Strängnäs. Strängnäs klubben arrangerade för första gången en tävling (vilket de gjorde föredömligt). Samtliga piloter (förutom de lokala) bodde vid fältet i allt från tält till husbil. Vädret var kanon hela tiden, mycket sol och

lite vind. Arrangören ordnade även så att det fanns möjlighet att köpa mat ute på fältet, vilket innebar att ingen behövde resa iväg för att äta mm. SM avgjordes för tredje året på raken med finalflygningar (ett mycket svårare program med rollande loop med en roll mm). De fem främsta i grundomgången flög dessa finaler.

#### Resultat SM / RM:

##### FAI (SM):

1:a Bernt Olsson, Stenungsunds MFK  
 2:a Anders Johansson, Linköpingseskadern  
 3:a Robert Sundström, MFK Pegasus

##### Nordic (RM):

1:a Urban Forslöf, Södertäljes MFK  
 2:a Anders Forsberg, LinköpingsEN  
 3:a Tomas Johansson, LinköpingsEN

#### Nordiska Mästerskapen (Jämijärvi, Finland)

Under två dagar efter det att SM var avgjort, anordnades ett träningsläger där vi hjälpte varandra att bli bättre samt att komma till NM som ett enda lag! Eftersom vi bor i olika delar av landet var detta ett mycket bra sätt att få till detta träningsläger.

Sammandrag av den Svenska insatsen under NM:

#### F3A-FAI:

Tyvärr så innebar vädret att det inte blev några finalflygningar. Om det blivit finalflygningar, hade det kanske gått ändå bättre för Svenskarna individuellt. Samtliga Svenska piloter flög alla omgångar utan några tekniska problem. Glädjande nog kan sägas att Sverige hade samtliga piloter (5st) bland de nio bästa!

Sverige lyckades även att vinna Guld i lag, vilket vi inte varit i närheten av under många år!

Glädjande kan även nämnas att Sverige fick in två piloter bland de tre bästa!

Detta är det bästa NM Sverige gjort på många år! Vi är bäst i lag och har flera duktiga piloter som är på uppåtgående, det gäller bara att hålla i denna trend. Nu är vi bäst i Norden!

#### F3A-Nordic:

Urban Forslöf är en av Nordens bästa Nordic-piloter just nu, han slutade som trea endast en enda poäng från silverplatsen! För de övriga Svenska Nordic piloterna gick det tyvärr inte riktigt så bra, men det är bara att ladda om. Det är nya piloter på gång hemma i Sverige, vilket kommer att göra att de mer etablerade måste träna mer och bättre för att behålla sina platser i laget. Detta kommer att göra att Nordic piloterna kommer att bli bättre även de!

#### Resultat NM

##### FAI (individuellt):

1:a Ola Fremming, Norge  
 2:a Bernt Olsson, Sverige  
 3:a Anders Johansson, Sverige

##### Nordic (individuellt):

1:a Pål Westerhaug, Norge  
 2:a Lassi Nurila, Finland  
 3:a Urban Forslöf, Sverige

##### FAI (Lag):

1:a Sverige  
 2:a Norge  
 3:a Danmark

##### Nordic (Lag):

1:a Norge  
 2:a Finland  
 3:a Danmark

## Buntenduellen, Norsjö

Bunten MFK arrangerade som vanligt en mycket välarrangerad tävling. Det fixades med mat i klubbhuset som ligger endast ett par hundra meter från fältet. Tyvärr arrangerades denna tävling helgen efter NM (= 3 tävlingar på 3 helger) vilket innebar att inte alla piloter orkade åka dit!

## Världs Mästerskapen (Deblin, Polen)

Detta var det bästa resultat Sverige presterat under ett VM sedan mitten av 1980 talet. Vi lyckades att placera oss som 13:e lag av totalt 35! Individuellt kan nämnas att David Lundström lyckades bäst av de Svenska piloterna under detta VM. Han kom på en mycket hedrande 37:e plats av 96 piloter. Efter som detta var det första VM David varit med på, så var det mycket bra gjort. Anders Johansson och Bernt Olsson slutade som 43:a resp. 46: a.

Christophe Paysant Le Roux från Frankrike vann VM helt rättvist för tredje gången i rad! Det enda som kunde hota honom detta VM var om något skulle hända med hans utrustning, han var helt överlägsen! Tvåa kom Quique Somenzini (Argentina) följt av trean, Gordon (Chip) Hyde (USA). Den stora överraskningen var Tetsuo Onda från Japan, som kom på fjärde plats. Onda var endast 16 år gammal och flög otroligt bra! Hans tränare är den förre Världsmästaren i F3a, Gichi Naruke! Kanske blir det Onda som en dag tar tronen från Cristophe Paysant Le Roux?

## Hösttävlingen, Linköpingseskadern

Linköpingseskadern arrangerade sin årliga hösttävling. I år kom det tyvärr extremt lite tävlanden till tävlingen. Denna tävling brukar vara mycket välbesökt i vanliga fall! Tävlingen arrangerades lika proffsigt som vanligt!

Landslaget för 2004 (Europa Mästerskapen) är:

Bernt Olsson, Stenungsund, Anders Johansson, LEN, och David Lundström, Skellefteå RFK

## **Arbetsutskott Segel**

Det gångna årets största begivenhet var utan tvekan F3B VM i Tyskland där Pasi Väisänen, RFK Ikaros, erövrade en silver plats. Joakim Ståhl, RFK Ikaros, tog en hedrande 5:e plats och Henrik Karhusaari, Kungsängen MFK, belade den godkända placeringen som 22:de man. Dessa fina resultat innebar att Sverige tog ytterliggare en medalj i lagtävlingen där de hamnade 3:a.

Det är bara att säga grattis till Pasi och det Svenska laget som återigen visade att svenskt segelflyg är i världstoppen.

SMFF och Herrljunga MFK arrangerade NM F3J i under 3 dagar juli. Denna tävling visade sig bli mycket lyckad både arrangör som flygmässigt. Det var 38 deltagare från Sverige, Norge, Danmark och Finland på tävlingen som var en av det största arrangemanget på Segelsidan detta år. Även här belade Sverige topplaceringar med Henrik Karhusaari, Kungsängen MFK, som vinnare efter mycket rafflande final omgångar. Arrangemanget av Herrljunga MFK var i världsklass och våra nordiska gäster trivdes.

Under året arrangerades det 2 st F3B och 3 st F3J tävlingar för UT poäng där den sista F3J tävlingen tyvärr blev inställd pga dåligt deltagarantal.

### Segelstämma

Årets segelstämma avlöpte i SLM's lokaler under hösten. Deltagandet var tyvärr skralt men mötet var ändå givande och effektivt med flera idéer om hur vi bygger vidare på breddverksamhetsstrategin, t ex RM F3B-T som åter uppstod. Nya UT regler fastslogs att det skulle tas fram till förbundsmötet 2004.

### Tävlingarna 2003

Utöver alla klubbävlingar har följande arrangerats.

- F3J

SM F3J arrangerades av Finspångs RCK, i juni under 2 dagar. SM vinnare blev Lennart Andersson, Askersund MFK, tätt följd av Sören Svantesson, Herrljunga MFK och Jonas Ekman, RFK Ikaros som 3:a.

Arrangemanget var exemplariskt och bra där det fina vädret under tävlingarna naturligtvis bidrog till den positiva anda som var. Regnet det kom 30 min efter det att finalomgångarna var klara.

Ytterligare en UT-tävling F3J arrangerades i Herrljunga av Herrljunga MFK under våren på ett förtjänstfullt sätt. Tyvärr blev den sista UT-tävlingen, September pokalen, i Stockholm, inställd pga. för dåligt deltagarantal.

- F3B

SM F3B arrangerades under 2 dagar av Kungsängens MFK på Toppfältet. SM vinnare blev här Joakim Ståhl, RFK Ikaros, tätt följd av Pasi Väisänen, RFK Ikaros, och Jonas Ekman, RFK Ikaros, som 3:a.

RFK Ikaros arrangerade även detta år en Euro-tour tävling i F3B, tillika UT tävling, där delar av Europa eliten deltog. Sverige dominerade med Pasi Väisänen som vinnare.

- F3K

4 st F3K tävlingar har avhållits i år, Köping F3K, Ikaros HLG Open, Solnakastet, och SM F3K. F3K har nu definitivt kommit för att stanna. Fler och fler flygplan finns i stugorna och sakta växer deltagarantalet i denna mycket trevliga klass. Dominerande i F3K i år är Mattias Carlsson, RFK Ikaros.

- RM F3B-T

RM F3B-T arrangerades på vårkanten med mycket gott deltagande. Det provades på att ha flera tävlingar i tävlingen, nämligen att dela in deltagarna efter kategori av flygplan, såsom Classic, Open m.fl. Tävlingen var mycket lyckad även om vårvädret inte visade sin allra bästa sida.

### Övriga tävlingar

Det planerades att arrangera NMT tävlingar men dessa fick tyvärr ställas in. Flera klubbar och regiontävlingar har hållit i landet. Stockholms området visar bra deltagar siffror på vissa tävlingar.

VM 2003 F3B	2:a	Pasi Väisänen, RFK Ikaros
	5:a	Joakim Ståhl, RFK Ikaros
	22:a	Henrik Karhusaari, Kungsängen MFK

VM 2003 F3B Lag	1:a	Schweiz
	2:a	Tyskland
	3:a	SWE Pasi Väisänen, Joakim Ståhl, Henrik Karhusaari
SM 2003 F3B	1:a	Joakim Ståhl, RFK Ikaros
	2:a	Pasi Väisänen, RFK Ikaros
	3:a	Jonas Ekman, RFK Ikaros
NM 2003 F3J	1:a	Henrik Karhusaari, Kungsängen MFK
	2:a	
	3:a	
SM 2003 F3J	1:a	Lennart Andersson, Askersund MFK
	2:a	Sören Svantesson, Herrljunga MFK
	3:a	Jonas Ekman, RFK Ikaros
SM 2003 F3K	1:a	Mattias Carlsson, RFK Ikaros
	2:a	Stefan Wahlberg, RFK Ikaros
	3:a	Jonas Blomdahl, RFK Ikaros

#### Landslag 2004 F3J VM (endast preliminärt)

Det 4:e VM'et går i Kanada och UT-listan toppas av Sören Svantesson, Herrljunga MFK, PO Edberg, Finspångs RCK, Jonas Blomdahl, RFK Ikaros

#### Landslag 2004 F3B NM

8-personer kommer att delta vid NM-F3B för Sveriges räkning.

UT listan toppas av Joakim Ståhl, RFK, Pasi Väisänen, RFK Ikaros och Jonas Ekman, RFK Ikaros.

#### Summering

Året som gått har visat mycket bra resultat på elitnivå medan breddverksamheten inte hänger med. Detta bör kunna med engagerade människor ordnas då det visas på t ex. RM-F3B-T att det finns mängder av piloter som inte "normalt" är med i olika tävlingar. Jobb för att få ut dessa ur stugorna är en bra inriktning.

#### **Arbetsutskott Helikopter**

Under året har fyra sanktionerade helikoptertävlingar genomförts i landet. Samtliga har varit så kallade UT-tävlingar. Kvaliteten på tävlingarna har genomgående varit hög och samtliga tävlingar har varit välarrangerade. Piloternas skicklighet har ökat även under detta år. Tyvärr har vi även i år tappat några trojänare från tidigare år. Särskilt många nya ansikten har vi inte heller fått se under den gångna säsongen. Förutom tävlingarna så har det också förekommit ett antal så kallade "meetings" runt om i landet.

Tävlingssäsongens stora tävling var i år F3C-VM i Japan där undertecknad deltog som domare.

Sammandrag av de nationella tävlingarna.

- Maj 02 – 04, Gränscupen, Torslanda, Göteborg, (UT1)

Årets första tävling flögs på Torslanda, Göteborg med deltagare från fyra länder. Totalt deltog 28 piloter. Samtliga tre klasser flögs. Segrare i de olika klasserna blev: F3C: Krister Thorstensson, Trollhättan; Sport: Anders Sandberg, Kils Mfk och Populär: Jan Breitholtz, Fyris, Uppsala.

Juni 28 – 29. VMHK. lånat fält i Södertälje. (UT2)

För fjärde året i rad arrangerade VMHK tävling på lånat fält. Fältet tillhör Södertälje MFK modellflygklubb och ligger vackert beläget i en skogsglänta strax söder om Södertälje. Totalt kom 13 piloter till start. Segrare i de olika klasserna blev, F3C: John Ericson, Wermdö Mhk, Sport: Anders Sandberg, Kils Mfk, Populär: Martin Lidén, Vänersborg

- Augusti 09 – 10, Trollhättan, (UT3)

Fantastiskt väder! Det var nästan så att man inte kunde vara ute.

Totalt kom 15 piloter till start. Segrare i de olika klasserna blev: F3C: Krister Thorstensson, Trollhättan, Sport: Anders Sandberg, Kils Mfk, Populär: Björn Friberg, AKMG, Göteborg.

- September 06 – 07, Karlskrona, (UT4) SM, RM

Årets SM och RM mästerskap flögs under fina förhållanden på Karlskrona Rf fält strax norr om Karlskrona. Det var första gången klubben arrangerade en helikoptertävling. Ett fantastiskt arrangemang där man till och med serverade varm hemlagad mat till lunch båda dagarna. Detta har de inte gjort för sista gången! Totalt deltog 16 piloter. Svensk mästare i F3C/FAI blev John Ericson, Wermdö Mhk. Riksmästare i Helikopter Sport blev Johan Röisland, Wermdö Mhk och riksmästare i Helikopter Populär blev Markus Cederlöf, Karlstad Mfk.

Följande landslag är nominerat för att representera Sverige vid EM i Tyskland i månadsskiftet augusti – september 2004

Krister Torstensson,	Trollhättans Mfk,	
John Ericson,	Wermdö HK	avstår sin plats
Philip von Krusenstierna,	Vallentuna MFK	avstår sin plats
Reserver:		
Johan Petersson,	Blue Max, Falköping	
Magnus Ström,	Västra Gästrike Fk	

VM 2003 F3C/FAI	38:e	John Ericson, Wermdö MHK
	45:e	Philip von Krusenstierna, Vallentuna Mfk

VM 2003 F3C/FAI	1:a	Japan
Lagtävlingen	2:a	Tyskland

	3:e	USA
	15:e	Sverige
SM 2003 F3C/FAI	1:a	John Ericson, Wermdö MHK
	2:a	Krister Thorstensson, Trollhättan Mfk
	3:a	Johan Petersson, Blue Max Mfk
RM 2003 F3C/Sport	1:a	Johan Röisland, Wermdö MHK
	2:a	Anders Sandberg, Karlstad Mfk
	3:a	Andreas Johansson, Blue Max Mfk
RM 2003 F3C/Pop	1:a	Markus Cederlöf, Karlstad Mfk
	2:a	Jörgen Lindberg, AKMG
	3:a	Björn Friberg, AKMG

### Arbetsutskott Pylon

Det har varit ett år med många tävlingar, även om de dragit lite mindre folk. Dock så är det ingen tvekan om att vi går framåt resultatmässigt. I F3D är det 17 som har personbästa under 70 sekunder, år 2000 så var det 7 som hade tider under 70 sekunder. Vi fick även ett nytt svenskt rekord på 60.8 sekunder satt utav Thomas Eriksson under VM i Mielnik där vi placerade oss 4 i lag. Thomas kom på en 6e plats, Andreas Karlsson på en 18e och Börje Ragnarsson på en 20e. På RM i Q-500 vann Kenneth Johansson, tvåa var Joakim Arnesson och trea Fredrik Hallgren. I SM i F3D vann Thomas Eriksson följd av Andreas Karlsson och Kenneth Johansson. Cupvinnare i Q-500 var i år Per Nordengrim.

I Q-500 har vi i år fått 4 nya piloter och i F3D kan vi glädjas åt att Peter Snell är tillbaka.

Under året har det varit 9 (7) tävlingar i Q-500 och 6 (6) nationella och 4 (3) internationella i F3D. Vi har under året varit 34 (43) startande i Q-500 som gjort 109 (128) starter och 23 (22) piloter i F3D som gjort 106 (135) starter (siffrorna inom parentes är föregående år). Detta är en minskning med ca 20 %.

Man kan ju undra vad som ligger bakom denna minskning. Här finns det alltid rum för spekulationer men jag tror att ska vi kunna fortsätta att öka så måste vi synas mer både i Modellflygnytt och ute på olika meetings.

Utrustningsmässigt har vi i år bytt ut vårt gamla lampsystem mot ett nytt mikrodatorstyrt med lysdiodlampor. Systemet är ett "offcourse" system vilket betyder att man sitter 90 meter vid sidan av banan vilket gör att vi har minimerat antalet funktionärer i banan och på så sätt även minimerat riskerna för funktionärerna. Detta är även en anpassning till dom nya reglerna i sportingcode. Kenneth Mustelin har fortsatt att utveckla tidtagningssystemet och även gjort ett lottningsprogram till Q-500.

SM 2003 F3D	1:a	Thomas Eriksson Ludvika
-------------	-----	-------------------------



2:a	Andreas Karlsson
3:a	Kenneth Johansson

## Arbetsutskott EL

### Allmänt

Utvecklingen inom el- flyget går just nu mycket fort. Detta gäller speciellt på utrustningssidan:

- Borstlösa motorer dyker upp i nya skepnader och fabrikat, innebärande sjunkande priser. Förutom de "traditionella" motorstorlekarna kommer också riktigt små och lätta drivpaket avsedda för modellvikter under 100 gram.
- Högkapacitets ackumulatörer har också fallit i pris, särskilt Litiumpolymer, men också NiMH.
- NiCd ackumulatörerna kommer att förbjudas i nya utrustningar inom EU från 2006
- Fartreglagen blir mindre, lättare och visar också fallande priskurva, dock ej lika starkt som ackumulatörerna.

Man kan sammanfatta utvecklingen med att säga, att den går mot mer kapacitet och högre vridmoment vid given drivpaketvikt.

Nya modelltyper dyker upp, i material som är nya inom modellflyget. Enkelhet och lågpris är två honnörord. Spannet mellan lätt och tung motor har också ökat, det finns nu borstlösa motorer för inomhusflyg.

### Tävlande/Meetings

El- tävlandet i Sverige har under året varit så gott som obefintligt. Ingen officiell tävling har arrangerats i någon SMFF/FAI- klass.

I Stockholmsregionen har det tävlats enligt de s.k. El-populär/F reglerna, samt har det på klubbnivå inofficiellt ordnats en del El-populärtävlingar enligt SMFF:s gamla regler. El-populär har tydligen diskuterats i klubbarna, ty det har framförts en del önskemål om att SMFF återgår till de regler som gällde under 2002

Meetinget El-e-Fantastiskt arrangerades av Karlsborgs MFK, och var populärt med många besökare

### Landslag

En plötslig inbjudan till Nordiska Mästerskap i F5B och F5F, medförde att ett landslag bestående av Bo Sjöberg, Thomas Karlsson och Bengt Johansson togs ut. Den korta tid, 2 veckor, som stod till förfogande medgav inga uttagningstävlingar.

### Resultat NM F5B:

Individuellt	3:a	Bo Sjöberg, 1936 poäng
	4:a	Bengt Johansson, 1909 poäng
	5:a	Thomas Karlsson, 1899 poäng
Lag	1:a	Lag Sverige, 5745 poäng

	2:a	Lag Danmark, 5717 poäng
	3:a	Lag Norge, 0 poäng
Resultat NM F5F		
Individuellt	1:a	Thomas Karlsson, 2000 poäng
	2:a	Bo Sjöberg, 1993 poäng
	6:a	Bengt Johansson, 1918 poäng
Lag	1:a	Lag Sverige, 5912 poäng
	2:a	Lag Danmark 3, 5775 poäng
	3:a	Lag Norge, 5535 poäng
	4:a	Lag Danmark 2, 5479 poäng
	5:a	Lag Danmark 1, 4884 poäng
	6:a	Lag Danmark 4, 3686 poäng

#### Slutord och inriktning 2004

Ovanstående resultat innebär att Bo Sjöberg, Thomas Karlsson och Bengt Johansson tagits ut som Svenskt Landslag i F5B och F5F för år 2004.

Mot bakgrund av de önskemål som framförts kommer ett förslag om återgång till de gamla reglerna att föreläggas Grenkonferensen, som en del i ett försök att få igång tävlandet i landet.

Vidare pågår ett arbete att få till stånd tävlingar i flera FAI- klasser, främst F5A, F5B, F5F men också F5D.

Med anledning av att gränserna mellan El- flyget och inomhusflyget inte är skarpa, många el. flygplan flygs också inomhus, kommer ett samarbete med AU Inomhus om ett regelsystem för 3D- Elmodeller att inledas.

Med ovanstående vill jag tacka alla El- flygare för 2003 och ser fram emot ett framgångsrikt 2004.

#### **Arbetsutskott Skala**

AU Skala har under innevarande år inte haft något styrelsemöte. Det har arrangerats ett skalamöte i Linköping som utlystes i MFN. Ett tjugotal SMFF medlemmar närvarade vid det mötet. Där genomgicks året tävlingar i F4c, sportskala och Aresti. Det positiva från tävlingarna och arrangörer skall föras vidare till nästkommande verksamhetsår och det negativa skall åtgärdas.

Ett möte med våran sponsor Hobbyborgen hade genomförts lite tidigare, där arestiflygarna hade fått gått igenom säsongen. Regel och regeländringar hade föreslagits från det mötet och presenterades på skalamötet där representanterna fick tycka till i frågorna, så att skaladelen bibehålls inom klassen.

Under det gångna året har det genomförts tre UT-tävlingar i F4c och sportskala och fem deltävlingar i Graupner Aresti cup. Igenomsnitt har det varit mellan 15 till 20 deltagare per tävlingsklass och tävlingstillfälle, förutom F4c med ca 10 deltagare och rookie i arestin med ca 5 per tävligs tillfälle. En deltävling i Aresti cuppen blev inställd, och en tävling i Sportskala och Aresti har genomförts som ej var UT-tävling eller tillhörde Graupner Aresti Cup.

Inbjudan till kurser har också utannonserats under året. Domarkurserna fick tyvärr inställas pga. för kort anmälningstid mellan inbjudan och utskicket så deltagarantalet blev för lågt. Målerikursen med huvudsyfte på att lära sig lite om wedering av modeller genomfördes i SMFF:s lokaler i Norrköping med 10 deltagare. Hobbyborgen stod som sponsor av materialet och motivlackeraren Mikael Graff som kursledare.

SM-RM och resultat i de olika tävlingarna

SM F4c-skala	1	Stefan Olsson UMFK
	2	Tommy Christiansson Gripen
	3	Börje Sebring HMFK
RM Sportskala	1	Jyrki Terho BMFK
	2	Mikael Strand AKMG
	3	Anders Brant
RM Aresti	1	Stefan Olsson UMFK
	2	Jyrki Terho BMFK
	3	Peter Kull
Graupner Aresti Cup	1	Stefan Olsson UMFK

#### Landslag 2004

Efter dom nya reglerna för landslagsuttagning där UT-tävlingarna och SM:et sammanställts är ett landslag i F4c klart att representera Sverige i Deblin Polen den 23 juli-1 aug 2004. Dom som kommer att förfrågas är Stefan Ohlsson, Ulf Jörnheim, Börje Sebring och som förste reserv Tommy Christiansson. På skalamötet föreslogs att Bo Olofsson skall agera lagledare och han har accepterat att påtaga sig det arbetet.

#### **Arbetsutskott Aircombat**

Under året har AirCombat Elementary Support (ACES) arrangerat 25 tävlingar runt om i landet inklusive två EuroCup tävlingar som hölls i Hässleholm och Haparanda. Totalt deltog 84 piloter i Svenska Cupen och av dessa var 16 piloter från utlandet. Totala antalet tävlingsstarter blev 343, vilket är en minskning från föregående år. Vinnare av årets Svenska Aircombat Cup blev Boris Haid hemmahörande i Växjö med Per Danielsson från Örskelljunga på andra plats och på tredje plats kom Henry Leuchovius från Alingsås.

Riksmästerskapen 2003 blev en mycket trevlig tillställning i form av en tvådagars tävling som hölls i Alingsås den 9-10 augusti. Arrangörerna hade verkligen gjort ett jättejobb och tävlingen avlöpte utan problem. Deltagarantalet på RM var 24 piloter och Riksmästare 2003 blev Pelle Scherdin från Sigtuna.

Årets EAG (European Aircombat Games) hölls i Haparanda i samband med EuroCup tävlingen den 19-20 juli. Haparanda bildar tillsammans med den Finska orten Torvio en plats som kallas EuroCity, och det var där tävlingen avgjordes. En svensk EuroCup kördes på lördagen och en finsk EuroCup på söndagen. De sju bästa

piloterna från båda dagarna möttes sedan i en EAG final där alla poäng nollställdes. Vinnare av EAG 2003 blev Mikko Eriola från Finland. Tävligen lockade 28 deltagare och av dessa var 12 svenskar. Deltagarantalet var något lägre än beräknat på grund av datumkrockar med andra internationella tävlingar.

Vår tidning ACES-High har utkommit med 3 nummer och på anslagstavlan på vår hemsida kan man alltid följa hur diskussionerna går. Där finns även gratis ritningar, byggtips och mycket annat smått och gott. Hemsidan har haft ett stort antal besökare och är vår snabbaste informationslänk till medlemmarna. Bland annat kunde tävlingen i Säter flyttas med kort varsel i stället för att ställas in på grund av regnväder.

Antalet aktiva piloter har minskat något från föregående år, men vi har en glädjande tillströmning av nya piloter varav flera juniorer.

RM Air Combat	1	Pelle Scherdin, Sigtuna MFK
	2	Boris Haid, Växjö
	3	Per Danielsson, Örkeljunga

### **Arbetsutskott Inomhus**

Vi har under årets lopp kommit igång lite mer med våran verksamhet.

Vi har besökt ett flertal olika evenemang så som hobbymässan, El-e-fantastiskt och Lugnet i Falun.

På årets hobbymässa representerade vi AU Indoor i SMFF:s monter och försökte sprida info om vad vi gör och om inomhusflyget i övrigt. Vi hjälpte även till med flugantävlingen som gav mycket positiv respons.

Vi har under 2003 fortsatt utvecklingen av tävlandet inomhus, på flygdagen i Lugnet hallen i Falun gjorde vi våra slutliga "tester" av reglerna och har nu färdiga regler för inomhuspylon (Ändringar kan ske med tidens gång).

Vi tycker 2003 har varit ett lyckosamt år med många positiva gensvar från våra flygkamrater och många nya ansikten har skådats på inomhusträffarna runt om i landet.

Hobbyhandlarna säljer mer borstlösa motorer, propellrar och mikroservon än vad som finns att få tag på hos tillverkarna, detta visar bara att inomhusflyget bara växer och blir mer och mer populärt hos våra flygvänner, en explosion helt enkelt.

Vi har även deltagit vid flera icke RC relaterade evenemang såsom pausflygningar och mässor samt figurerat i diverse tidningar och även TV.

Vi ser fram emot ett till lyckofyllt år med många roliga evenemang och tävlingar.

### **Arbetsutskott Oldtimer**

Vid Förbundsmötet 2002 bildades AU-Oldtimer. Under de två åren därefter har OT-aktiviteterna framför allt inom RC varit i stigande. Det ordnas meetings och tävlingar i ökande omfattning. Tävlandet sker antingen enligt de "riktiga" gamla reglerna som fanns innan ordet proportionalanläggning över huvud taget var påtänkt. Eller så tävlar man enligt de nya informella reglerna som bygger på principen x minuter motor och x minuter glid samt

pricklandning. Lokala, egensnickrade regler har även tillämpats och höjt underhållningsvärdet ytterligare. Samarbetet med SMOS har som förut varit utmärkt

Med tanke på att OT-verksamheten frodas, central styrning förutan, bör Förbundsmötet överväga att förklara AU-OT vilande tills vidare.

### Stora Grabbars märke och ställning efter 2003

Namn	Klubb	T o m 2002	År2003	Summa
Joakim Ståhl	RFK Ikaros	165	12	177
Pasi Väisänen	RFK Ikaros	88	20	108
Anders Johansson	Linköpingseskadern	71	5	76
Robert Sundström	Järfälla MFK	70	1	71
Bo Sjöberg	Karlsborgs MFK	44	7	51
Bernt Olsson	Stenungsunds MFK	20	9	29
Stefan Olsson	Uddevalla RFK	20	5	25
Thomas Eriksson	Ludvika MFK	17	5	22
Sören Svantesson	Herrljunga MFK	19	3	22
Bengt Johansson	Ludvika MFK	21	1	22
Stefan Wahlberg	RFK Ikaros	17	3	20
Mattias Carlsson	RFK Ikaros	14	5	19
Tomas Karlsson	Watt 69	6	7	13
Lennart Andersson	Askersunds MFK	8	5	13
Jonas Blomdahl	Herrljunga MFK	12	1	13
Jonas Ekman	RFK Ikaros	8	2	10
Henrik Karhusaari	Kungsängens MFK	0	9	9
Börje Sebring	Helsingborgs RFK	8	1	9
Anders Karlsson	RFK Viggen	4	3	7
John Erikson	Wermdö MFK	1	5	6
Krister Thorstensson	Trollhättans MFK	3	3	6
Tommy Christiansson		1	3	4
Kenneth Johansson	Sala RFK	1	1	2
Johan Pettersson	Blue Max Mfk	0	1	1

Ingen har uppnått gränsen för stora grabbar.

### Ekonomi

Grenens ekonomi har under året stärkts samtidigt som en viss försiktighet måste råda med spenderbyxorna för att säkra framtiden. Revisorerna har påpekat att det finns brister i hur vi hanterar samarbets organisationer och avtal med dessa. Grenstyrelsen kommer att rätta till detta.

Årets resultat 129 503 kr Att överföras till nästa års verksamhet.

2004 år verksamhet baseras på ett grenbidrag på 83 840 kr

Kommentarer till resultatet:

I resultatet ingår de medel som samlas in under 2003 för att användas för verksamheten under 2004 detta belopp är 43 050 Kr

Samt de av AU planerade dispositionerna för att kunna stärka verksamheten under kommande år. Grenens resultatutveckling är för närvarande på en acceptabel nivå medan balansen skall justeras nedåt. Det finns flera satsningar som skall genomföras framgent under kommande år.

Budget fördelad på Arbetsutskotten

Klass	F3A	F3B	F3C	F3D	F4	F5	Air
Kvar från föregående år	14 550 kr	2 481 kr	11 034 kr	- 807 kr	10 981 kr	17 801 kr	-12 036 kr
Administrativt Bidrag	500 kr	500 kr	500 kr	500 kr	500 kr	500 kr	500 kr
Rörligt bidrag	3 288 kr	6 138 kr	2 411 kr	10 303 kr	6 840 kr	1 096 kr	13 723 kr
Landslags uppdrag	4 867 kr	9 733 kr	4 867 kr	- kr	4 867 kr	4 867 kr	- kr
Extra pengar							
Tävlingslicenser	3 600 kr	7 950 kr	3 300 kr	6 750 kr	9 750 kr	750 kr	10 050 kr
Skatt till Grenen centralt	-2 680 kr	-2 680 kr	-2 211 kr	-1 675 kr	-3 294 kr	-2 501 kr	-1 224 kr
<b>Summa</b>	<b>26 805 kr</b>	<b>24 123 kr</b>	<b>19 901 kr</b>	<b>15 072 kr</b>	<b>29 644 kr</b>	<b>22 512 kr</b>	<b>11 014 kr</b>

Klass	Indoor	Old Timer
Kvar från föregående år	1 855 kr	5 500 kr
Administrativt Bidrag	500 kr	500 kr
Rörligt bidrag	- kr	
Landslags uppdrag	- kr	- kr
Extra pengar	3 000 kr	- kr
Tävlingslicenser	- kr	
Skatt till Grenen centralt		
<b>Summa</b>	<b>5 355 kr</b>	<b>6 000 kr</b>

Skatt menas vad respektive AU bidrar med till gemensamma kostnader. Kursivstil är negativa siffror.

#### Slutord

Avslutningsvis vill grenstyrelsen tacka alla som ställt upp inom grenens verksamhetsområde under det gångna året.

Bengt Lindgren  
Grenchef

Antero Hurtig  
Vice Grenchef

Björn Friberg  
Sekreterare

Bernt Olsson  
Au Konstflyg

Jonas Ekman  
Au Segel

Carl-Otto Strandh  
Au Helikopter

Johan Bjerkander  
Au Pylon

Jan Stenberg  
Au EL

Mikael Hansson  
Au Skala

Pelle Scherdin  
Au Aircombat

Philip Thulin  
AU-Inomhus

Johan Bagge  
AU Old Timer

## Förslag från grenstyrelsen

### Nr 1 om tävlingslicenser

Tävlings licenser föreslås vara oförändrade under år 2005. Avgiften föreslås vara 150 kr för säsongen.

Införande av Dag licens för de som endast tävlar en eller två ggr per år. Avgiften föreslås vara 60 kr per tävling för. Avgiften debiteras arrangörsklubben.

Förslaget med Dag licens skall vara giltigt från den 2 april 2004 och vara lika 2005. När man erlagt 3 st endagars licenser så erhåller man automatiskt en tävlingslicens. Respektive AU erhåller listor från expeditionen varje vecka på inrapporterade starter och licenser.

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

### Nr 2 om regeländring i F3A-Sport

Utöka den totala tiden för Sportprogrammet till 10 min.

Bakgrund:

Tiden är idag satt till 7 minuter. Detta är en kvarleva från den tid (tidigare än 2002) då vi flög Populärprogrammet som var ungefär hälften så långt.

Varför ändra:

Eftersom Sportprogrammet är det ”enklaste” F3A programmet som finns, så gäller det att inte skrämja bort tävlanden med stress.

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

### Nr 3 om regeländring i F3A

Solen bör inte ligga närmare än 15 grader från boxkanten.

Bakgrund:

Idag finns inget direkt regel på detta i Sporting Code. Eftersom man utnyttjar sektorn i F3A fullt ut kan man i princip få flyga med solen i ögonen.

Varför ändra:

Denna regel vill vi ha för att göra tävlingarna lite mer rättvisa, samt att få bort onödiga diskussioner i framtiden.



Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

#### **Nr 4 om regeländring i El Populär**

Alla typer av modeller kan delta. FAI:s grundregler för vingbelastning och totalvikt måste dock vara uppfyllda, samt att drivkällan måste vara en elmotor. Tävligen genomföres med så många flygningar som möjligt för varje deltagare. Med hänsyn till RC- frekvenser och antal deltagare indelas deltagarna i startgrupper med så många piloter i varje grupp som är praktiskt genomförbart. Tävlingsprincipen är att flyga exakt 15 minuter, och att därvid använda elmotorn så litet som möjligt, samt att landa så nära landningsplatsens mittpunkt som möjligt.

#### **Arbetstid:**

Flygomgångarna skall genomföras inom en arbetstid om 30 minuter. När startsignalen för en omgång har gått har man alltså 30 min på sig för att genomföra sin 15-minuters flygning. Obegränsat antal omstarter är tillåtet. Efter arbetstidens slut ges dock ej poäng för landning eller flygtid (endast flygtid från start till arbetstidens slut skall då räknas)

#### **Flygtid:**

Idealtiden är exakt 15 minuter. För varje flugen sekund upp till 15 min = 900 sek ges 1 poäng. Varje sekund varmed idealtiden överskrides medför 5 poängs avdrag. Överskriden idealtid ger poängavdrag även efter arbetstidens utgång. Tid tages från att modellen lämnar kastarens hand, till dess den ligger helt stilla.

#### **Motortid:**

Varje sekunds motordrift ger poängavdrag enligt handicapsystem som framgår av bilaga. Handicapsystemet fastställs av RC Grenstyrelsen.

#### **Landning:**

Landningsplatsen utgörs av 3 st koncentriska cirklar med 5, 10 resp 15 meters radie. Landning inom respektive cirkel ger 60, 30 eller 15 landningspoäng.

Vid landning utanför yttre cirkeln ges 0 poäng. Som landningspunkt skall räknas den punkt där spinnern/nosen på modellen ligger efter landning.

Landningspoäng kan fås under följande förutsättningar: Att idealtiden ej överskrids med mer än 30 sek, samt att arbetstiden ej överskrides.

Arrangör bör märka upp minst två landningsplatser enl ovan.

## Poängberäkning:

Poängberäkning göres separat för varje startgrupp. En startgrupp utgörs av de piloter som flyger under samma arbetstid. För varje pilot inom gruppen räknas poängen för flygtid och landning ihop, och minskas med motorpoängen (se bila ga)

Den pilot som får högst poäng inom sin startgrupp ges 1000 poäng för omgången. Övriga piloter inom gruppen får poäng proportionellt efter sitt poängavstånd till gruppsegraren. Efter en genomförd omgång blandas piloterna inför nästa omgång, om möjligt så att alla får möta alla.

Slutsegrare är den som har mest poäng efter avslutad tävling. Om två piloter har lika många totalpoäng, så vinner den som har flest 1000-poängare. Kan ändå inte två piloter skiljas åt, så skall omflygning ske mellan dessa. En tävling skall bestå av minst 3 (helst 4) omgångar, varvid den sämsta får räknas bort.

## Poängberäkning för EL-Populärcupen:

- För seger i en deltävling erhåller segraren 100 poäng. övriga får poäng proportionellt efter antalet deltagare, enl. följande exempel:  
15 startande ger 100 poäng till segraren, tvåan får  $14/15 \times 100 = 93$  poäng, trean  $13/15 \times 100 = 87$  poäng etc.
- 8 startande ger 100 poäng till segraren, tvåan får  $7/8 \times 100 = 88$  poäng, trean  $6/8 \times 100 = 75$  poäng etc.

För att räknas som cuptävling och ge cuppoäng krävs att minst 4 piloter startar.

## Bilaga till "Regler för EL-populär"

Utgåva	Fastställd datum	Gäller fr.o.m år
1	2004-04-01	2004

## Motortid:

Varje sekunds motordrift ger poängavdrag enl. följande handicapsystem:

## För Ferritmotorer:

Antalet celler multiplicerat med 0,1 ger handicapfaktorn, som i sin tur multipliceras med motortiden i sekunder, varvid man får antalet minuspoäng för motortid.

## För borstmotorer med Neodym eller Samarium/Koboltmagneter:

Antal celler +1 av det som gäller för Ferrit multiplicerat med 0,1

För växelströmsmotorer (borstlösa motorer):

Antal celler	Minuspoäng per sekund motortid	Antal celler	Minuspoäng per sekund motortid
7	1,0	14	2,4
8	1,2	15	2,5
9	1,4	16	2,6
10	1,6	17	2,7
11	1,8	18	2,8
12	2,0	19	2,9
13	2,2	20	3,0

För antal celler färre än 6 eller fler än 20 räknas lika som för Koboltnmotorer.

Räkneexempel:

Ferritmagnetmotor med 8 celler, klockad motortid 45 sek:

Motoravdragspoäng blir:  $8 \times 0,1 \times 45 = 36$  (skall dras ifrån flygpoängen)

Neodym / Kobolt magnetmotor 8 celler, klockad motortid 45 sek:

Motoravdragspoäng blir:  $(8+1) \times 0,1 \times 45 = 40$  (egentl 40,5 endast heltalet räknas)

Borstlös motor 8 celler, klockad motortid 45 sek:

Motoravdragspoäng blir:  $1,2 \times 45 = 54$

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

### Nr 5 om regeländring i F3J

I klass F3J används de av FAI/CIAM fastställda och i Sporting Code offentliggjorda reglerna; inklusive de publicerade ändringar som internationellt träder i kraft nästkommande år, med följande tillägg och undantag;

Allmänt

Varje startgrupp skall innehålla minst 4 flygare.

## Landslagsuttagning

1 UT-tävling under ett kalenderår ligger till grund för uttagningen av landslaget nästkommande år.

UT-poäng räknas med procentberäkning dvs. vinnaren får 100 poäng och övriga får poäng i förhållande till vinnaren.

UT-poängen skall räknas på svenska Euro-tour tävlingar (med UT-status). UT-poängen på Euro-tour (svenska) skall räknas på slutresultatet i grundomgångarna, dvs. segraren får alltid 100 poäng även om denne inte är svensk. Detta innebär att bäste svensk inte är garanterad 100 poäng.

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

## Nr 6 om regeländring i F3B

- I klass F3B används de av FAI/CIAM fastställda och i Sporting Code offentliggjorda reglerna; inklusive de publicerade ändringar som internationellt träder i kraft nästkommande år, med följande tillägg och undantag;

Allmänt

- Minimalt antal startande i varje grupp i uppgift A (tidsflygning): 4 st.
- Minimalt antal startande i varje grupp i uppgift B (distansflygning): 3 st.
- Strykning av de tre sämsta flygningarna (en i varje uppgift) sker när fyra (4) eller fler omgångar genomförs.

### Landslagsuttagning

- 1 UT-tävling under ett kalenderår ligger till grund för uttagningen av landslaget nästkommande år.
- UT-poäng räknas med procentberäkning dvs. vinnaren får 100 poäng och övriga får poäng i förhållande till vinnaren.
- UT-poängen skall räknas på svenska Euro-tour tävlingar (med UT-status). UT-poängen på Euro-tour (svenska) skall räknas på slutresultatet, dvs. segraren får alltid 100 poäng även om denne inte är svensk. Detta innebär att bäste svensk inte är garanterad 100 poäng.

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

## Nr 7 om regeländring i Aresti

Dessa nya regler kom till enligt beslut 2003 års arestimöte (Hobbyborgen 01-09-27) och skalamöte (Linköping 11-12/10).

Detta förslag på nya regler har framförallt tillkommit för att skapa en större spridning bland deltagarna i slutresultatet. Önskemål om svårare program har ökat successivt under senaste åren och våran förhoppning är att dessa nya regler skall öka intresset för klassen.

Arbetsgruppen Aresti

## Sammanfattning av förändringarna

Punkterna hänvisar till tidigare regler.

- Det kända programmet med Sportsman-grund bytes ut mot ett med Intermediate-grund.
- Punkt 6.1.3a: strykes -alla flygningar, dvs två flygningar per omgång, skall räknas ihop till slutpoängen.
- Punkt 6.1.6: det "Egna programmet" vars flygkoefficient ökas från 170K till 190K, skall innehålla minst en manöver från var och en av följande 6 familjer från FAI Aerobatic Catalogue.

Hammerheads	5
Loops and Eights	7.1-7.10
Combination of Lines, Angles and Loops	8.1-8.44
Rolls	9.1-9.8
Snaproll	9.9-9.10
Spinn	9.11-9.12

- Punkt 6.2.8: tillkommer – en pilot skall synas i cockpit, saknas denna skall den tävlande belastas med 10% avdrag på totala flygpoängen.
- Punkt 6.4.2: K-faktorerna ändras enligt nedan:

Likhet sidovyer	K:faktor 25
Likhet frontvyer	K:faktor 25
Likhet toppvyer	K:faktor 25
Färgsättning & Markeringar	K:faktor 25
K:Faktor totalt	100

Regler för Skala Aresti 2004

Som grund för dessa regler finns en ambition att kunna flyga skala modeller efter internationella fullskalatävlingar i konstflyg. Syftet är att återskapa tävlingen på ett harmonisk sätt och efterlikna fullskalaflygningarna. Tävlingarna skall utföras efter FAI:s Sporting Code, SMFF:s Skalahandledning gällande statisk bedömning och IAC:s handbok ang. bedömning av figurer. Där ej annat anges, gäller Sporting Code F4C.

## 6.1. Briefing

- 6.1.1. På briefing skall programmen genomgå så att inga manövrer flygs mot domare eller publik. Det "Hemliga programmet" skall tilldelas de tävlande samma dag som detta program skall flygas. Det "Egna programmet" skall lämnas in för kontroll. Lottning ang. startordning och kontroll av frekvenser skall vara klart. Det "Egna programmet" skall godkännas av huvuddomare eller av denne utsedd person.
- 6.1.1.a En briefing flygning skall utlottas bland dom erfarna flygarna (ej rookies) så att domarna kan göra en intrimning av bedömningen och dom tävlande ser hur flyglinjen skall ligga.
- 6.1.2. Flygningen skall göras i tre officiella omgångar i nämnd ordning:
- Det Kända programmet: Som är officiellt framtaget.  
 Det Hemliga programmet: Som tävlingsledningen fått tillsänt.  
 Det Egna programmet: Som den tävlande har komponerat.
- 6.1.3. Två flygningar av Det Kända, Det Hemliga och Det Egna programmet skall genomföras.
- 6.1.3.a. Skulle yttre omständigheter påverka tävlingen så att det ej går att genomföra alla tre omgångarna, (t.ex. regn eller för mycket vind dvs medelvind över 9m/s) skall, Nr: 1 det Kända-, Nr:2 det Hemliga-, genomföras före Nr:3 det Egna programmet. Det kända och det hemliga har företräde före det egna programmet.
- 6.1.4 Alla manövrar som används i tävlingen aresti skall vara angivna med FAI familjenummer och kombinationernas nummer.  
 Inga manövrar är tillåtna om det inte finns familjenummer eller kombinationsnummer efter FAI Aerobatic Catalogue ang. figurer.
- 6.1.5. Den första flygomgången flygs efter lottningslistan.  
 Till omgång två, flyttas första tredjedelen av startfältet sist.  
 Till tredje omgången flyttas återigen första tredjedelen av startfältet sist.
- 6.1.6. Det Egna programmet får max. ha tolv figurer och den sammanlagda K faktorn får ej överstiga 190 K. Det Egna programmet skall innehålla minst en manöver från var och en av följande 6 familjer från FAI Aerobatic Catalogue.
- |  |           |
|--|-----------|
| Hammerheads                            | 5         |
| Loops and Eights                       | 7.1-7.10  |
| Combination of Lines, Angles and Loops | 8.1-8.44  |
| Rolls                                  | 9.1-9.8   |
| Snaprolls                              | 9.9-9.10  |
| Spinn                                  | 9.11-9.12 |
- 6.1.6.a. I det egna programmet får det finnas max. två förbiflygningar som inte bedöms med poäng. Finns det fler förbiflygningar dras 50 poäng av från det totala resultatet.  
 Programmet skall vara ritat i A, B och C form enligt arestinormer.
- 6.1.6.b Inga manövrer i det egna programmet får upprepas dvs. där familjenummer och kombinationsnummer är identiska.
- 6.2. Modellflygplanet
- 6.2.1 Modellen som används i klassen Aresti skall vara en skalamodell av en som tävlar/ tävlat i fullskala klassen "Aerobatic". Vid minsta tveksamhet ang. modellvalet, om den deltagit eller deltar i klassen "Aerobatic" eller i uttagningen för klassen, skall det dokumenteras med bild och text.

- 6.2.2 En tävlingsmodell, plus reservmodell får användas. Båda modellerna skall skalabedömas om modellerna skall delta i tävlingen.
- 6.2.3 Byte av modell får endast ske om originalmodellen ej går att flyga, varvid domarna godkänner byte av modell.
- 6.2.3.a Om byte har skett och den tävlande har sämre skalapoäng på reservmodellen så är det dom poängen han skall ha som statistiskt poängresultat.
- 6.2.4 Den tävlande får endast delta som en deltagare i klassen Aresti.
- 6.2.5. Den tävlande behöver inte ha byggt eller målat modellen själv.
- 6.2.6. SMFF:s regler ang. motorstorlek & vikt gäller för klassen.( 1999 är vikten 25 kg och motorstorlek 250cc).
- 6.2.7. Modellen skall kunna utföra två arestiflygprogram efter varandra utan mellanlandning.
- 6.2.8. En pilot skall synas i cockpit, saknas denna skall den tävlande belastas med 10% avdrag på den totala flygpoängen.
- 6.3. Domare
- 6.3.1 Domarna för statisk bedömning skall ges möjlighet att besiktiga alla tävlingsmodeller i depå eller liknande utrymme ca 15 minuter före tävlingen. (en så kallad "Line up") O.b.s. sex meters avstånd.
- 6.3.1.a Skalabedömningen skall ske på sex meters avstånd från modellen.
- 6.3.1.b. Skalabedömningen sker efter reglerna i Sporting code F4C.
- 6.3.1.c. Skalabedömningen är tidsbegränsad till mellan 10-20 minuter.
- 6.3.1.d. Vid skalabedömningen skall det vara minst två stycken skaladomare. (SMFF:s skaladomarlista).
- 6.3.1.e Vid skala bedömningen får 1/2 (0,5) poäng användas.
- 6.3.2. Flygdomare skall minst vara två stycken. Det bör vara domare från IAC: s domarlista eller F3A/F4C domare med kunskaper i IAC bedömning. Domare med IAC kompetens skall vara huvud domare.
- 6.3.2.a. Flygdomarna skall vara placerade en bit ifrån varandra, så att tal inte kan förekomma mellan domarna under flygmomentet.
- 6.3.2.b Flygdomarnas placering skall vara den så kallade baslinjen för all flygning. Flygning bakom baslinjen bedöms med noll poäng i den aktuella manövern.
- 6.3.2.c. Vid tveksamhet ang. en manövers poäng skall domarna efter flygning gå igenom den aktuella manövern och poängsätta den.
- 6.3.2.d Domarna får använda 1/2 (0,5) poäng för bedömningen av alla figurer.
- 6.3.3. Det kan vara samma domare för flygning som för skalabedömning om kompetens finns.
- 6.3.4. Om domarna anser att den tävlande har problem med modellen eller att flygningen verkar vara okontrollerad, skall domarna beordra den tävlande att landa.  
Domarna, och tävlingsledningen går igenom om den tävlande åter kan delta i tävlingen.
- 6.3.5. Obligatorisk 3-plansskiss/eller bilder i 3 plan (front, topp, sida) där konturerna på modellen är väl synliga.  
Viktigt är att längd/bredd spännvidd/vingrot och tipp stabbe och fena är väl synliga i rätt proportioner.  
Förändringar för att förbättra flygegenskaperna från dessa proportionerna skall bedömas med stora poängavdrag. Obligatorisk är dessutom minst en färgbild på förebilden för färgsättning och markeringar.
- 6.4. Koefficient

- 6.4.1 När koefficient K är angiven skall varje enskild domare poängsätta det momentet med ett tal mellan 0 till 10, (halva poängtal får användas) och det skall multipliceras med koefficienten K. Det totala resultatet divideras med det antal domare som har bedömt momentet.
- 6.4.2. Det fasta K: faktorerna för skalabedömningen är:
- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| Likhet sidovyer            | K:faktor 25 |
| Likhet frontvyer           | K:faktor 25 |
| Likhet toppvyer            | K:faktor 25 |
| Färgsättning & Markeringar | K:faktor 25 |
| K:faktor totalt:           | 100         |
- 6.5. Flygning
- 6.5.1 Flygningen görs efter FAI s regler.  
Flygningen skall ske i en så kallad box.  
Boxens mått skall vara 250 meter i vardera riktningen med domarna som nollpunkt.  
I djupled skall boxen ha måttet 150 meter.  
I höjdlid skall boxen ha en vinkel på ca: 60 grader.  
Alla manövrar skall påbörjas och avslutas i x-axeln  
När man är i luften får man flyga några intrimningsvändor framför sig för att trimma in modellen, sedan går man till startposition
- 6.5.3.a Efter avslutad flygning går man runt i ett landningsvarv utan att göra någon extra manöver och landar så fort tillfälle ges. Görs ej detta dras 150 poäng från den tävlandes sammanlagda totalpoäng.
- 6.5.4 Flygning utanför boxen är inte tillåtet. Sker detta skall domarna påpeka det en gång.  
Upprepas flygningen utanför boxen nollas den figur som den tävlande har varit utanför med.  
(Om det finns i naturen förhöjningar eller träd som kan användas som markörer och om tävlingsledningen, domarna och dom tävlande är överens, så går det bra att använda dom som markörer.)
- 6.6. Start och omstart.
- 6.6.1. Två startboxar skall finnas. Det skall alltid finnas en tävlande i respektive box som förbereder sig för att starta sin motor.  
Endast en omstart per tävlande och flygomgång.
- 6.6.2.a Startorder ges när föregående maskin har landat dvs rullar på marken.
- 6.6.2.b Från det att man har fått startorder skall man ha startat motorn inom fem minuter.  
Görs ej detta får den tävlande begära ”omstart” och får nästa startförsök som siste startande i omgången. Startar ej motorn denna gång nollas denna flygomgång.
- 6.6.2.c Om den tävlande har påbörjat sin flygning men ej påbörjat manöver ett i programmet (det Kända, det Egna eller det Hemliga) kan den tävlande begära omstart om något inträffar, typ modell krångel eller motorproblem.  
Nästa startförsök sker som sista startande i omgången.
- 6.6.3 Om den tävlande har påbörjat programmet och får motorstopp nollas den senast genomförda figuren i det aktuella programmet. Vid omstart som sista startande börjar man vid avbrottet. Skulle denna startande ha startproblem eller få motorstopp även i omstarten så nollas denna flygning.
- 6.6.3.a .Omflygning kan begäras om något utanför den tävlande eller tävlingsledningens kontroll påverkar tävlingen. Detta skall inte räknas som en omstart enligt 6.6.2.  
Denna omflygning sker som sista startande i omgången.



- 6.6.4. Om man under pågående flygning kommer helt fel i en manöver så kan man göra ett ”avbrott”. Man påkallar domarnas uppmärksamhet genom att göra tre vingtippningar samtidigt som man ropar ”avbrott”. Då nollas föregående manöver. Man får då möjlighet att flyga runt och komma in rätt i flygriktningen. Därefter startar man åter programmet genom att göra tre vingtippningar och fortsätta där man avslutade.

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

### Förslag nr 8 om regeländring i Aresti

Regler för Rookie Aresti Skala 2004.

Som grund för dessa regler finns en ambition att kunna flyga skala modeller efter internationella fullskalatävlingar i konstflyg. Syftet är att återskapa tävlingen på ett harmonisk sätt och efterlikna fullskalaflygningarna. Tävlingarna skall utföras efter FAI:s Sporting Code, SMFF:s Skalahandledning gällande statisk bedömning och IAC:s handbok ang. bedömning av figurer. Där ej annat anges, gäller Sporting Code F4C.

- 6.1. Briefing.
- 6.1.1. På briefing skall programmet genomgå så att inga manövrar flygs mot domare eller publik. Lottning ang. startordning och kontroll av frekvenser skall vara klart.
- 6.1.2. Flygningen skall göras i två officiella omgångar med:  
Det kända programmet: Som är officiellt framtaget.
- 6.1.3. Två flygningar av det kända programmet skall genomföras per omgång.
- 6.1.4. Alla manövrar som används i tävlingen aresti skall vara angivna med FAI familjenummer och kombinationernas nummer.  
Inga manövrar är tillåtna om det inte finns familjenummer eller kombinationsnummer efter FAI Aerobatic Catalogue ang. figurer.
- 6.2. Modellflygplanet.
- 6.2.1. Modellen som används i klassen Aresti skall vara en skalamodell av en som tävlar/ tävlat i fullskala klassen ”Aerobatic” . Vid minsta tveksamhet ang. modellvalet, om den deltagit eller deltar i klassen "Aerobatic" eller i uttagningen för klassen, skall det dokumenteras med bild och text.  
Modellen behöver ej ha målning och märkning som stämmer mot förebild.
- 6.2.2. En tävlingsmodell. plus reservmodell får användas. Båda modellerna skall godkännas som skalamodell för att få deltaga i tävlingen.  
Alltså ingen statisk poängbedömning av modellerna i denna klass.
- 6.2.3. Byte av modell får endast ske om originalmodellen ej går att flyga, varvid domarna godkänner byte av modell.
- 6.2.4. Den tävlande får endast deltaga som en deltagare i klassen Aresti.

- 6.2.5 Den tävlande behöver inte ha byggt eller målat modellen själv.
- 6.2.6 SMFF:s regler ang. motorstorlek & vikt gäller för klassen.( 1999 är vikten 25 kg och motorstorlek 250cc)
- 6.2.7. Modellen skall kunna utföra två arestiflygprogram efter varandra utan mellanlandning.
- 6.2.8 En pilot skall synas i cockpit, saknas denna skall den tävlande belastas med 10% avdrag på den totala flygpoängen.
- 6.3 Domare.
- 6.3.1 Domarna för skalagodkännande skall bedöma alla tävlingsmodeller i depå eller liknande utrymme ca 15 minuter före tävlingen. (en så kallad "Line up") O.b.s. sex meters avstånd.
- 6.3.1.a Vid skalagodkännandet skall det vara en eller flera domare med kunskap om skalamodeller av typen konstflygplan.
- 6.3.2 Flygdomare skall minst vara två stycken. Det bör vara domare från IAC: s domarlista eller F3A/F4C domare med kunskande av IAC bedömning. Domare med IAC kompetens skall vara huvud domare.
- 6.3.2.a Flygdomarna skall vara placerade en bit ifrån varandra, så att tal inte kan förekomma mellan domarna under flygmomentet.
- 6.3.2.b Flygdomarnas placering skall vara den så kallade baslinjen för all flygning. Flygning bakom baslinjen bedöms med noll poäng i den aktuella manövern.
- 6.3.2.c. Vid tveksamhet ang. en manövers poäng skall domarna efter flygning gå igenom den aktuella manövern och poängsätta den.
- 6.3.2.d Domarna får använda 1/2 (0,5) poäng för bedömningen av alla figurer.
- 6.3.3 Det kan vara samma domare för flygning som för skalagodkännande om kompetens finns.
- 6.3.4 Om domarna anser att den tävlande har problem med modellen eller att flygningen verkar vara okontrollerad, skall domarna beordra den tävlande att landa. Domarna, och tävlingsledningen går igenom om den tävlande åter kan delta i tävlingen.
- 6.4 Koefficient.
- 6.4.1 När koefficient K är angiven skall varje enskild domare poängsätta det momentet med ett tal mellan 0 till 10, (halva poängtal får användas) och det skall multipliceras med koefficienten K. Det totala resultatet divideras med det antal domare som har bedömt momentet.
- 6.5 Flygning.
- 6.5.1. Flygningen görs efter FAI s regler.
- 6.5.2 Flygningen skall ske i en så kallad box.
- 6.5.2.a Boxens mått skall vara 250 meter i vardera riktningen med domarna som nollpunkt.
- 6.5.2.b I djupled skall boxen ha måttet 150 meter.
- 6.5.2.c I höjddled skall boxen ha en vinkel på ca: 60 grader.
- 6.5.2.d Alla manövrar skall påbörjas och avslutas i x-axeln
- 6.5.3 När man är i luften får man flyga några intrimningsvändor framför sig för att trimma in modellen, sedan går man till startposition.
- 6.5.3.a Efter avslutad flygning går man runt i ett landningsvarv utan att göra någon extra manöver och landar så fort tillfälle ges. Görs ej detta dras 150 poäng från den tävlandes sammanlagda totalpoäng.

- 6.5.4 Flygning utanför boxen är inte tillåtet. Sker detta skall domarna påpeka det en gång. Upprepas flygningen utanför boxen nollas den figur som den tävlande har varit utanför med. (Om det finns i naturen förhöjningar eller träd som kan användas som markörer och om tävlingsledningen, domarna och dom tävlande är överens, så går det bra att använda dom som markörer.)
- 6.6 Start och omstart
- 6.6.1 Två startboxar skall finnas. Det skall alltid finnas en tävlande i respektive box som förbereder sig för att starta sin motor.
- 6.6.2 Endast en omstart per tävlande och flygomgång.
- 6.6.2.a Startorder ges när föregående maskin har landat dvs rullar på marken.
- 6.6.2.b Från det att man har fått startorder skall man ha startat motorn inom fem minuter. Görs ej detta får den tävlande begära ”omstart” och får nästa startförsök som siste startande i omgången. Startar ej motorn denna gång nollas denna flygomgång.
- 6.6.2.c Om den tävlande har påbörjat sin flygning men ej påbörjat manöver ett i programmet kan den tävlande begära omstart om något inträffar, typ modell krångel eller motorproblem. Nästa startförsök sker som sista startande i omgången.
- 6.6.3 Om den tävlande har påbörjat programmet och får motorstopp nollas den senast genomförda figuren i det aktuella programmet. Vid omstart som sista startande börjar man vid avbrottet. Skulle denna startande ha startproblem eller få motorstopp även i omstarten så nollas denna flygning.
- 6.6.3.a Omflygning kan begäras om något utanför den tävlande eller tävlingsledningens kontroll påverkar tävlingen. Detta skall inte räknas som en omstart enligt 6.6.2. Denna omflygning sker som sista startande i omgången.
- 6.6.4 Om man under pågående flygning kommer helt fel i en manöver så kan man göra ett ”avbrott”. Man påkallar domarnas uppmärksamhet genom att göra tre vingtippningar samtidigt som man ropar ”avbrott”. Då nollas föregående manöver. Man får då möjlighet att flyga runt och komma in rätt i flygriktningen. Därefter startar man åter programmet genom att göra tre vingtippningar och fortsätta där man avslutade.

Grenstyrelsen föreslår att förslaget gäller fr.o.m. 2004-04-02 och förklaras omedelbart justerat.

### Förslag nr 9 om Arbetsutskottet Skala

AU skala förstärks med en suppleant som enbart arbetar med frågor rörande F4 Aresti klassen.

## Motioner

### Nr 1 om regeländring i F3B-T från RFK Ikaros

Förtydligande/ändring av text angående startutrustning i F3B-T, rubriken Startutrustning. Hela textstycket ändras.

Motivering, förtydligar förfarandet vid alternativet handbogsering som endast får ske med en (1 st) som löper. Klargör de två andra startalternativen.

Förslaget föreslås gälla med omedelbar verkan.

#### Startutrustning

Såvida inget annat specificeras skall alla starter ske med startutrustning som är godkänd av tävlingsarrangören eller tävlingsledaren. Om tävlingsarrangören avser tillhandahålla med startutrustning skall tävlingsinbjudan innehålla beskrivning på den startutrustning som är tillgänglig (löplina, gummirep, elvinsch). Uppdragning med fordon som cykel, motorcykel, bil, RC-motorplan är inte tillåtet. Bogserlinan, som med undantag av linkaget, skall vara av icke metalliskt material. Den måste vara försedd med en vimpel med en yta om min 5 dm<sup>2</sup>. En fallskärm (minimum 5 dm<sup>2</sup>) får ersätta vimpeln.

#### Löpstart:

Linan får ej överstiga 150 m vid 2 kg belastning. Handbogsering med bryttrissa; linan får ej överskrida 150 m vid en belastning av 2 kg. Modellen skall dras upp av en person, den tävlande eller hans medhjälpare. Efter modellens urkoppling från linan skall den tävlandes medhjälpare utan dröjsmål dra in linan för handbogsering.

#### Gummirep:

25 m gummirep och 125 m bogserlina.

#### Elvinsch:

200 m effektiv längd, vinschplats till bryttrissa. Efter modellens urkoppling från linan skall den tävlandes medhjälpare utan dröjsmål dra ner linan till bryttrissan.

Bert Hostlund/Ordförande

Joakim Ståhl/Funktionär

#### Yrkande från Grenstyrelsen Radio:

Grenstyrelsen bifaller motionen med följande förtydligande: Vid löpstart med bryttrissa så skall ena änden vara fast förankrad eller hållas av stillastående medhjälpare.

**Nr 2 om regeländring i F3B-T från RFK Ikaros**

Tillägg av två landningsmomentalternativ för F3B-T, rubrik Landning. Hela textstycket ändras.

Motivering för alternativ B, en förenkling av landningsmomentet gynnar nybörjarkategorin och bereder väg för användandet av enklare modeller, 2-meters, sportseglare och oldtimer etc. Alternativ C, ett bättre alternativ än cirkellandning typ A för tävlingar på vintern då modellerna glider lätt på underlaget och för liknande situationer. Denna typ av landningsbana ger piloten mer möjlighet till en utstallad landning som sparar materialet. Även denna bana ger de enklare modellerna mindre påkänningar. Det är upp till arrangören att välja landningsbana efter förutsättningarna.

Förslaget föreslås gälla med omedelbar verkan.

-----

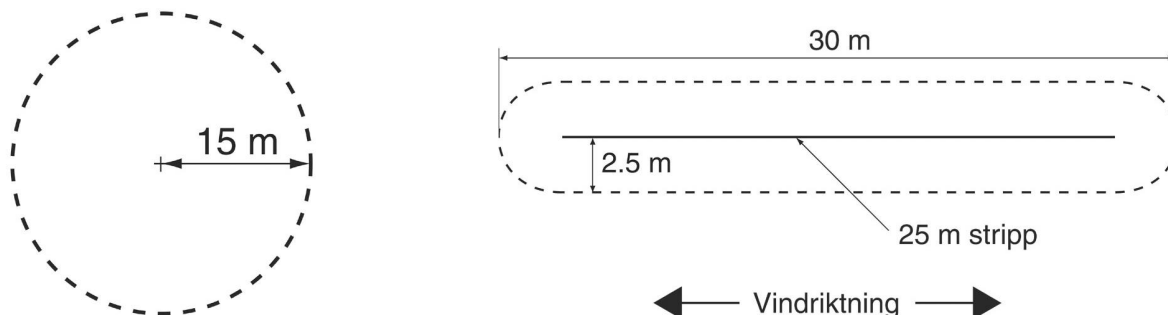
**Landning**

Arrangören har tre alternativ att välja mellan, A, B och C.

Alternativ A: Max 30 poäng ges för landning i en cirkel med 15 meters radie. Avståndet mäts från den stillaliggande modellens nos till den av tävlingsledningen markerade cirkelns mittpunkt. För varje påbörjad meter minskas den erhållna landningspoängen med 2 poäng per meter, för att utanför 15 meter vara nere i 0 landningspoäng.

Alternativ B: 30 poäng ges för landning i en cirkel med 15 meters radie, utanför 15 meter ger 0 landningspoäng.

*Alternativ C: Max 30 poäng ges för landnings längs den 25 m långa strippen. Avståndet mäts från den stillaliggande modellens nos till den av tävlingsledningen markerade strippens mittlinje. Mittlinjen har måtten  $0.1 \times 25$  m, inom denna yta ges 30 p. För varje påbörjad decimeter utanför mittlinjen minskas den erhållna landningspoängen med 1 poäng per decimeter, för att utanför 2.5 m meter vara nere i 0 landningspoäng. Landningsbanan skall placeras i huvudvindriktningen så att 25 m strippen löper parallellt med vinden.*



Alternativ A och B

Alternativ C

Bert Hostlund/Ordförande

Joakim Ståhl/Funktionär

Yrkande från Grenstyrelsen Radio:

Grenstyrelsen bifaller motionen.

**Nr 3 om regeländring i F3B-T från RFK Ikaros**

Tillägg av uppgiftsalternativ i F3B-T, tillägg av text efter sista stycket i reglerna (Slutresultat).

Motivering. För att öka möjligheterna till att klassen F3B-T (åter) på ett rättvist sätt ska kunna arrangeras mer riksomstäckande så behövs att man kan dela in modellerna i olika kategorier. Dagens material, särskilt FAI modeller inom F3B och F3J, har för hög prestanda för de ursprungliga F3B-T reglerna. Detta gäller speciellt när de möter enklare material. I nedanstående förslag kan arrangören samla olika modellkategorier i fyra klasser.

Vårt land vimlar av 2-meters seglare som här kan tampas på samma arena som de högrepresterande, men att de bara mäts mot jämlingar och inte som i nuvarande regler, att exempelvis en 2-meters seglare måste möta FAI-maskiner inom samma omgång. Oldtimer flygandet inom radiosegel attraherar allt fler och inom F3B-T kan man flyga dessa maskiner tillsammans med de moderna i separata klasser. Det torde ge ett högst intressant startfält. Möjlighet till förkovring deltagare i mellan ökar om fler kan mötas på samma arena.

Förslaget föreslås gälla med omedelbar verkan.

-----

**Uppgiftsalternativ, F3B-T (X)**

Arrangören arrangerar de klasser, enligt nedan, som anses intressanta. Möjlighet att använda gruppöng\* (groupscoring) är också upp till var arrangör att välja. Gruppöng kan användas i de klasser där man så önskar. Tävlingsledaren ges möjlighet att själv sätta flygtider dock minimum 3 och max 15 minuter. Flygtiden gäller hela omgången men kan ändras mellan omgångarna Om arrangören önskar ändra flygtid under tävlingen så skall det meddelas innan den nya omgången startar. I inbjudan skall de klasser anges som arrangören vill arrangera, exempelvis, F3B-T (2M), - (Oldtimer), - (Open) etc. Se nedanstående rubrik Rekommendationer som är utgångsförslag för de variabler som erbjuds.

**2M** (max 2.0 m spännvidd)

Rekommendationer;

Max 3.5 kg elvinschdragkraft

5.0 min tidsuppgift med landningspoäng, alternativ B

---

**Oldtimer** (konstruerad 1985 eller äldre, byggrestriktioner\*\*)

Rekommendationer;

Max 5.0 kg elvinschdragkraft

6.0 min tidsuppgift med landningspoäng, alternativ C

---

**Classic** (byggrestriktioner\*\*)

Rekommendationer;

Max 10 kg elvinschdragkraft

6.0 min tidsuppgift med landningspoäng, alternativ A

---

**Open** (Enligt FAI)

Rekommendationer;

Max 20 kg elvinschdragkraft

10.0 min tidsuppgift med landningspoäng, alternativ A

\*Gruppoäng. De tävlande skall delas in (lottas) i grupper om minimalt 3. Dessa tävlar mot varandra. Den tävlande som erhåller mest poäng i gruppen (flygpoäng plus landningspoäng) är gruppvinnaren och erhåller då 1000 p. Resterande piloter i gruppen erhåller poäng baserat på deras egen totalpoäng som sedan blir procent av gruppvinnarens poäng före normalisering, se räkneexempel nedan!

Den tävlandes egen poäng multiplicerat med 1000 dividerat med högsta erhållna poäng i gruppen (före normalisering).

Exempel:

5.58 sek. och 28 p i landning (386 p)

$\frac{386 \times 1000}{1000} = 992$  p

389 (gruppvinnare)

\*\*Modellens vingar får endast tillverkas av "standardmaterial", trä, glasfiber, metall, foam/cellplast. Förutom kroppen får modellen inte gjas i negativa former. Kroppen kan tillverkas i valfritt material.

-----

Yrkande från Grenstyrelsen Radio:

Grenstyrelsen bifaller motionen.

**Nr 4 om regelbok inom SMFF från Ovansiljans MK**

Inom SMFF har vi en mängd regler för officiella och inofficiella tävlingsklasser med regler som är fastställda av respektive grenkonferens. Någon sammanställning av dessa regler finns inte, inte heller vet vi vilka regler som stadfästes för 30 år sedan som fortfarande är gällande eller inte gällande.

Vi föreslår därför att grenkonferensen i radioflyg fattar beslut om att en Regelbok för samtliga gällande tävlingsklasser sammanställs och publiceras. Gällande regler sammanställs av respektive AU för att presenteras och godkännas vid nästa grenkonferens 2005. Reglerna träder i kraft då Regelboken har publicerats. Regelboken skall uppdateras vart år och ändrade eller nya regler är ej gällande förrän uppdateringen av Regelboken har publicerats.

[Motionen är undertecknad av Björn Hammarskjöld, ordförande Ovansiljans MK]

Yrkande från Grenstyrelsen Radio:

Grenstyrelsen bifaller motionen med följande tillägg. Att det räcker med att den publiceras på Webben.



## Fråga om utgifts och inkomststat

Resultaträkning Sveriges Modellflygförbund, Radioflyg  
2003-01-01—2003-12-31

	Utfall 2003	Budget 2003	Budget 2004
<b>INTÄKTER</b>			
<b>ERHÅLLNA GRENBIDRAG</b>			
Grenbidrag	77 500	77 500	83 800
<b>SUMMA GRENBIDRAG</b>	<b>77 500</b>	<b>77 500</b>	<b>83 800</b>
<b>EGNA INTÄKTER</b>			
Licenser/Certifikat	43 050	45 000	45 000
Inbetalade deltagarkostnader	45 430	0	0
Försäljning	2 100	0	1 500
<b>SUMMA EGNA INTÄKTER</b>	<b>90 580</b>	<b>45 000</b>	<b>45 000</b>
<b>SUMMA INTÄKTER</b>	<b>168 080</b>	<b>122 500</b>	<b>128 800</b>
<b>KOSTNADER</b>			
Inköp materiel för försäljning	-5 500	-22 000	0
Start/Licensavgifter	-191 049	-190 000	-150 000
Lokalkostnader	0	0	-1 000
Förbrukningsinventarier	0	0	-5 000
Resekostnader	-23 672	-2 000	-35 000
PR	0	0	-10 000
Kontorsmateriel	-140	0	0
Porto och frakter	-22	-500	0
Telekostnader	-100	-1 000	-5 000
Sammanträdeskostnader	0	-5 000	0
Övriga kostnader	-8 516	0	-15 000
Räntor	0	-1 000	0
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>-228 999</b>	<b>-221 500</b>	<b>-221 000</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>-60 919</b>	<b>-99 000</b>	<b>-92 200</b>
Från föregående år	190 421	190 421	129 502
Årets resultat	-60 519	-99 000	-92 200
Till nästa år	129 502	91 421	37 302

Samtliga värden i ovanstående redovisning är öresavrundade. Beräkning har gjorts med två decimaler varvid differens kan uppkomma vid manuell summering av redovisade belopp.