

# Protokoll fört vid SMFF:s RC-grenkonferens 2004 vid Förbundsmötet i Göteborg 2-3 april 2005

## 1. Grenkonferensens öppnande.

Mötesordförande Bengt-Olof Samuelsson förklarade RC-grenkonferensen öppnad. Till mötessekreterare utsågs Björn Friberg.

## 2. Fastställande av röstlängd.

**Beslutades** att fastställa röstlängden vid behov

## 3. Grenstyrelsens verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2004

Bengt-Olof Samuelsson gick punktvis igenom nedanstående verksamhetsberättelse.

Mötet **beslutade** att **godkänna** verksamhetsberättelsen och lägga den till handlingarna med följande mindre ändringar och korrigeringar.

Följande ändringar och tillägg beslutades:

Sidan 8-3 Rubriken på sista stycket skall lyda: SM (Buntenduellen), Norsjö

Sidan 8-4 Under rubriken NM: Finland stryks och Norge skrivs in

Sidan 8-10 I sista stycket före rubriken "Landslag 2005" gjordes följande tillägg: I Göteborg genomfördes en kurs i de nya Skalareglerna med Narve Jensen som kursledare.

Den korrigerade verksamhetsberättelsen följer nedan:

### Radioflyggrenens funktionärer år 2004

Grenstyrelse	Grenchef Vice Grenchef Sekreterare	Bengt Lindgren Antero Hurtig Björn Friberg
Arbetsutskott	Au Konstflyg Suppleant	Bernt Olsson Benny Pettersson
	Au Segel Suppleant	Mattias Hammarskiöld Jonas Blomdahl
	Au Helikopter Suppleant	Carl-Otto Strandh Jan Boman
	Au Pylon Suppleant	Johan Bjerkander Ingvar Larsson
	Au EL Suppleant	Jan-Olof Stenberg Joacim Göransson
	Au Skala Suppleant Adjungerad	Mikael Hansson Kjell-Åke Elofsson Skala Stefan Olsson Aresti
	Au Air combat Suppleant	Pelle Scherdin Erik Duverfjärd

S M F F	
FÖRBUNDSEXPEDITION	
Ankom	2005 -06- 0 1
Handl. av	ES
Klart den	050601 D-nr 05209

*Jaw*

	Au Inomhus Suppleant	Philip Thulin Henrik Torphammar
	Au Oldtimer Suppleant	Johan Bagge Ingvar Claeson
Övriga:	Frekvenser	Ingemar Ljung
	Valberedningen	Kaj Johansson (Sammanställande) Anders Anderberg Hanns Flyckt

Grenstyrelsen har under året haft 1 st. protokollfört sammanträde 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.

Under året har Hobbyflygarna träffats och haft ett antal meetings, dessa har varit spridda över hela landet.

Glädjande nog så ser vi att tävlingssidan behåller sin nivå och ökar sakta inom vissa avsnitt. Detta gläds vi oss åt inom grenen.

#### **Arbetsutskott Konstflyg**

Tävlandet i F3A har i princip varit i liknande nivå som under år 2003. Tyvärr är det svårt att få till fler tävlingar i Sverige än 4 st per år. Tyvärr har det inte tillkommit några nya piloter i F3A-FAI klassen under året, men det har kommit tillbaks några som hållit upp några år. Nordic piloterna verkar fortfarande stanna kvar i klassen under en längre tid än de gjorde förr. Kungsbacka Cup har blivit större och större hela tiden och glädjande kan sägas att denna tävlingsform har startats upp även i Stockholmstrakten. Det tävlas under en enda kväll med minimalt antal funktionärer, bra tävlingsform! Om ni är intresserade så hör av er till AU konstflyg för att få information om hur det hela skall/kan gå till. Edward Käll har även under detta år skrivit en hel hög med artiklar om F3A, Tack Edward!

#### **Kungsbacka Cup 2004.**

Detta har varit det stora uppsvinget inom F3A även under 2004! Cupen innehöll 5st deltävlingar som avgjordes under måndag kvällar (vardagar). Detta är ett mycket bra alternativ där det inte tar en hel helg och kostar mycket pengar. Ett stort tack till Kungsbacka!

#### **Stockholmscupen 2004.**

Det är mycket roligt att notera att Kungsbacka modellen även införts i Stockholmstrakten. Tävlingsarna (5st) har avgjorts under vardagkvällar på följande platser: Strängnäs, Upplands Väsby och Sigtuna. Jag vill passa på att tacka eldsjälarna runt Stockholmstrakten för ett bra initiativ till dessa tävlingar!

#### **Linköping-cup 2004.**

Tyvärr blev det inget av Linköpings-cupen i år. Vi får hoppas på bättre uppslutning till nästa år!

Trollhättan Aero Cup (TAC) 2004.

*Jam*

Trollhättans MFK arrangerade sin tävling för nionde åttonde året i rad. Årets tävling gästades av 4st Norrmän, vilket uppskattades av samtliga på tävlingsplatsen. Tävlningen var som vanligt mycket välarrangerad! Tävlningen arrangerades av endast ett fåtal funktionärer.

### **Strängnäs.**

Detta var det andra året som Strängnäs arrangerade en F3A tävling på deras mycket fina modellflygfält. Strängnäs klubben lyckades även i år få till en lyckad tävling. Samtliga piloter (förutom de lokala) bodde vid fältet i allt från tält till husbil. 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.

Svenska Mästerskapen (Buntenduellen), Norsjö

De Svenska Mästerskapen (SM) skulle i år avgöras på det mycket fina modellflygfältet som finns i 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. SM avgjordes för fjärde året på raken med finalflygningar (ett mycket svårare program). De fem främsta i grundomgången flög dessa finaler.

Resultat SM / RM:

FAI (SM):

David Lundström, MFK Bunten

Bernt Olsson, Stenungsunds MFK

Tommy Stenlund, MFK Bunten

Nordic (RM):

Johan Brorsson, MFK Bunten

Anders Forsberg, Linköpingseskadern

Gunnar Karlsson, Trollhättans MFK

### **EM (Alcochete, Lissabon)**

Detta var det bästa resultat Sverige presterat under ett EM sedan mitten av 1990 talet. Vi lyckades att placera oss som 9:e lag av totalt 21! Individuellt var det endast Ola Fremming (den regerande Nordiske Mästaren) från Norge av de nordiska deltagarna som slog någon av svenskarna! Bernt Olsson slutade på 25:e plats, David Lundström på en 27:e plats och Robert Sundström slutade som 30:e.

För första gången sedan 1996 vann inte Christophe Paysant Le Roux från Frankrike. I år lyckades Roland Matt (son till Wolfgang Matt) vinna EM. Det var så jämt att man fick gå tillbaks till semifinalerna för att kunna avgöra vem som vunnit. Roland Matt var för övrigt den första att vinna ett EM med en elmotor!

### **Hösttävlingen, Linköpings Eskadern.**

Linköpingseskadern arrangerade sin årliga hösttävling. Det kom ett antal nya tävlande vilket känns mycket trevligt. För en gångs skull var det inte svinkallt under tävlingarna (hösttävlingen) Tävlningen arrangerades lika proffsigt som vanligt!

### **Landslaget för 2005 är:**

VM och NM:

David Lundström, Linköping, Bernt Olsson, Stenungsund och Anders Johansson, Linköping.

NM:

Tommy Stenlund, Norsjö och Edward Käll, Stockholm skall tävla som öppna deltagare under NM i Norge.

Nordic NM:

Urban Forslöv, Södertälje, Anders Forsberg, Linköping, Johan Brorsson, Norsjö och Bo Hansson, Kungsbacka skall tävla i Nordic under NM.

## Arbetsutskott Segel

RC-segelflyg en sport i förändring? Man har under året kunna se en trend som visar på ett ökat intresse för enklare modeller och enklare former för gemenskap. Ett stort antal mer eller mindre formella hangmeetings syns i kalendrarna där det flygs med lite av varje men att tonvikten ligger på gemenskap. På F3B-tävlingar syns också fler och fler gamla klassiska termikseglare. I andra änden på enkelheten står våra storseglare som under året arrangerat ett antal träffar som även lockat gäster från våra grannländer. På dessa träffar hålls även motorflygare sysselsatta med flygbogsering. Med stor draghjälp av Johan Lindell Ållebergs MFK har alla segelflygintresserade under året fått en gemensam hemsida bredvid de redan etablerade privata sidorna. Sidan har under året så sakteliga tagit form och utvecklingen kommer att fortgå under vintern. Vi har under året jobbat med att ta fram en handlingsplan som ska ge oss tillväxt samt jobbat med att försöka så detta frö hos nyckelpersoner ute i landet.

Vi har under året hållit två stämmor, en på Ålleberg och en i Örebro som totalt lockade 25 personer.

### Tävlingsverksamhet

Det har under året arrangerats 21 sanktionerade tävlingar med totalt 258 genomförda tävlingsstarter. Några tävlingar värda att nämna är Ålleberg Open som en kall vårdag lockade 52 startande. Tävlingen hölls enligt F3B-t reglerna med el-vinsch, gummirep eller löpstart som alternativ. Med dagens moderna material visade det sig att sex minuter var långt från ouppnåeligt. Tävlingen avgjordes genom särflygning med Joakim Ståhl från RFK Ikaros som segrare.

Örebro Open, en F3B tävling som ingår i Eurotouren samlade hela 51 deltagare från 6 länder. Bästa svensk Pasi Väisänen från RFK Ikaros placerade sig på 4:e plats. I år bjöds också möjligheten att flyga i en klass med modeller konstruerade före 1985 (Classic). Till detta lockades sju piloter.

Förutom våra nationella tävlingar var Sverige representerat på en Eurotour i F3K med två finalplatser med sig hem samt att Sverige skickade två lag till NM i F3B i Norge. Segrade gjorde Joakim Ståhl, Jonas Ekman 5: a, och Sverige placerade sig 2:a och 5:a i lagtävlingen.

### Resultat FAI

F3B		Klubb	Modell	Arrangör
	NM			
	1:a	Joakim Ståhl	Racemachine	NoK
Lag	2:a	P. Viman, J. Ekman, J. Ståhl, A. Gustavsson		
Lag	5:a	H. Karhusaari, C. Ulvestaf, E. Hagberg, O. Fransson		
	SM			Kungsängens MFK
	1:a	Joakim Ståhl	RFK Ikaros	Racemachine
	2:a	Pasi Väisänen	RFK Ikaros	Racemachine
	3:a	Jonas Ekman	RFK Ikaros	Estrella
F3J				
	SM			Herrljunga MFK
	1:a	Jonas Blomdahl	RFK Ikaros	Stork2
	2:a	Mattias Carlsson	RFK Ikaros	Pike superior
	3:a	Sören Svantesson	Herrljunga MFK	Graphite
Lag	1:a		RFK Ikaros	

*Jam*

Lag 2:a Herrljunga MFK  
Lag 3:a Finspång MFK

#### F3K

SM			Solna MSK
1:a	Stefan Wahlberg	RFK Ikaros	Humbug
2:a	Mattias Carlsson	RFK Ikaros	Humbug
3:a	Jonas Blomdahl	RFK Ikaros	Fireworks2

#### Slutord

Ett par saker att fundera på inför kommande år är

-att Sverige inte var representerade vid det VM i F3J som gick av stapeln i Kanada under 2004, när Pasi Väisänen vid föregående VM tog bronsmedalj med ytterligare en finalplats.

-att åtta av nio individuella SM medaljer togs hem av piloter från RFK Ikaros

Efter en fin säsong med många ljusglimtar får vi inte glömma bort att det är klubbarna ute i landet som gör detta möjligt med en rad trevliga arrangemang. Till nästa säsong siktar vi på att få till ett stort gemensamt meeting för allt som handlar om segelflyg.

#### 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. Några nya ansikten har vi faktiskt fått se under året och jag hoppas verkligen att den utvecklingen fortsätter. Förutom tävlingarna så har det också förekommit ett antal så kallade "meetings" runt om i landet. Före årets slut avser jag att ha en "AU-helikopter" hemsida igång för att underlätta kommunikationen med våra utövare.

Årets stora tävling var F3C-EM i Bitburg i sydvästra Tyskland, nära gränsen till Luxemburg. Sverige deltog i året EM-tävling med endast två piloter, fullt lag innebär tre piloter. Undertecknad deltog som lagledare och var även engagerad som reservdomare. Denna roll behövde jag dock inte ikläda mig. Resultaten från EM redovisas i separat bilaga.

På den internationella sidan har vi under året jobbat hårt med att ta fram ett nytt tävlingsprogram som skall börja gälla år 2006. En mycket viktig aspekt i sammanhanget är att det nya programmet inte får bli för svårt att genomföra men ändå vara utslagsgivande. De länder som i likhet med Sverige har årstider som tidvis helt omöjliggör flygträning utomhus hamnar då ytterligare i kölvattnet och sporten riskerar att förlora ytterligare piloter. Våra amatörpiloter tävlar redan idag mot heltidsflygande proffspiloter från Japan, USA mfl.

#### Sammandrag av de nationella tävlingarna.

##### Maj 22 – 23, Karlskrona Rfs, (UT1)

Årets första tävling flögs på Karlskrona Rfs fält strax norr om staden. 13 piloter var anmälda men på grund av tekniska problem kom endast 11 till start. Det ringa antalet deltagare samt en väderleksrapport som hotade med regn och kraftig blåst under söndagen gjorde att tävlingen slutfördes redan under lördagen. Segrare i de olika klasserna blev: F3C: Krister Thorstensson, Trollhättan Mfk; Sport: Jan Breitholtz, Fyris, Uppsala och Populär: Henrik Engert, Helsingborgs Mfk. Tävlingsledare: Carl-Otto Strandh.

##### Juni 12 – 13, Älleberg, Falköping, (UT2)

Modellflygklubben Blue Max stod för arrangemanget till årets andra UT-tävling som flögs på Älleberg. Totalt kom 13 piloter till start. Segrare i de olika klasserna blev, F3C: Krister Thorstensson, Trollhättan

Mfk; Sport: Jan Breitholtz, Fyris, Uppsala och Populär: Henry Larsson, MFK Blue Max. Tävlingsledare: Carl-Otto Strandh.

Juli 03 – 04, Wermdö MHK, lånat fält i Södertälje, (UT3)

Det har nästan blivit tradition att Wermdö Mhf förlägger en helikoptertävling i början av juli i Påldalen sydväst om Södertälje. Ett vackert fält i en skogsdunge. Hoppas traditionen håller i sig. Totalt kom 13 piloter till start. Segrare i de olika klasserna blev, F3C: John Ericson, Wermdö Mhk, Sport: Jan Breitholtz, Fyris, Uppsala, Populär: Jörgen Lindberg, AKMG, Göteborg. Tävlingsledare: Jan Boman.

Augusti 07 – 08, AKMG, Torslanda, (UT4) SM, RM

Årets SM och RM mästerskap flögs under fina förhållanden på AKMGs fält på Torslanda utanför Göteborg. Totalt deltog 19 piloter. Svensk mästare i F3C/FAI blev Krister Thorstensson, Trollhättan Mfk. Riksmästare i Helikopter Sport blev Magnus Karlsson, Jönköping Rfk och riksmästare i Helikopter Populär blev Torben Tildeberg, Karlstad Mfk. Tävlingsledare: Björn Friberg.

Följande landslag är nominerat för att representera Sverige vid VM i Spanien i början av augusti månad 2005.

Krister Thorstensson, Trollhättans Mfk,  
John Ericson, Wermdö HK  
Philip von Krusenstierna, Vallentuna MFK  
Reserver:  
Johan Petersson, Bluemax, Falköping  
Magnus Ström, Västra Gästrike Fk

EM 2004 F3C/FAI	1:a	Rüdiger Feil	Tyskland
	2:a	Patric Kessler	Schweiz
	3:a	Ennio Graber	Schweiz
	26:e	Krister Thorstensson,	Trollhättan Mfk
	38:e	Johan Petersson	Blue Max Mfk, Falköping

EM 2004 F3C/FAI Lagtävlingen	1:a	Italien
	2:a	Österrike
	3:e	Frankrike
	15:e	Sverige (deltog endast med 2 piloter)

SM 2004 F3C/FAI	1:a	Krister Thorstensson	Trollhättan Mfk
	2:a	Henrik Nilsson	Malung Rfk
	3:a	Johan Petersson	Blue Max Mfk, Falköping

RM 2004 F3C/Sport	1:a	Magnus Karlsson	Jönköping Rfk
	2:a	Marcus Cederlöf	Karlstad Mfk
	3:a	Jan Breitholtz	Rfk Fyris, Uppsala

RM 2004 F3C/Pop	1:a	Torben Tildeberg	Karlstad Mfk
	2:a	Jörgen Lindberg	AKMG
	3:a	Amir Rahimi	Västervik

## Arbetsutskott Pylon

I år så har vi ökat antalet starter med 18 procent dock så ljuger siffran lite då F3D gått ner och Q-500 gått upp. Under året har det varit 11 (9) tävlingar i Q-500 och 6 (6) nationella och 3 (4) internationella i F3D. Vi har under året varit 42 (34) startande i Q-500 som gjort 173(109) starter och 18 (23) piloter i F3D som gjort 81 (106) starter (siffrorna inom parentes är föregående år).

RM i Q-500 kördes i år på gammal pylonmark i Insjön tävlingen vanns utav Rolf Sundin tvåa blev Kenneth Johansson tredje platsen tog Per Nordengrim. Cupvinnare i Q-500 blev i år Tiit Pöllupüü. SM i F3d kördes på Färingsö och där vann Thomas Eriksson tvåa var Hans Andersson och trea blev Börje Ragnarsson. Vi fick även i år ett nytt svenskt rekord utav Thomas Eriksson på 59,43 han blev därmed förste svensk som knäckte 60 vallen.

Landslaget inför VM i Frankrike 2005 består utav:

Thomas Eriksson / Andreas Karlsson

Christoffer Wetterbro / Rolf Sundin

Kenneth Mustelin / Johan Bjerkander

Sammanfattningsvis så kan man väl konstatera att Q-500 ökat trots att det varit i det närmaste varit omöjligt att få tag i Sonicen då generalagenten fick hem fel modell. Vi måste bli bättre att synas i Modellflygnytt, jämför man med Skala, Aresti och Segel så har de ca 5-6 sidor per nummer vilket vi också skulle kunna ha.

## Arbetsutskott EL

### Sportflyg

Den utveckling som tog fart på allvar under 2003 har fortsatt under 2004. Det flygs med eldrivna modeller som aldrig förr, starkast nu är trenden med små och lätta RC- modeller byggda i Depron och liknande material och som lämpar sig för både utomhus- och inomhusflyg.

Det kan nämnas att vid Nyårsmeetinget i en mellansvensk klubb var bland över 15 modeller endast 3 st metanoldrivna, resten var elmodeller av olika slag.

Tävlande/ Meetings

Ingen SMFF- tävling i elflyg har arrangerats.

Som inofficiella tävlingar har två EI- populär enligt 2003 års regler utlysts, vara den ena blev inställd, och som brukligt i Stockholmsregionen har det tävlats enligt de s.k. EI-populär/F reglerna.

Det populära meetinget EI-e-Fantastiskt arrangerades även under 2004 av Karlsborgs MFK.

Landslag

Landslag i F5b och F5F har bestått av Bo Sjöberg, Thomas Karlsson och Bengt Johansson. Tack vare ett förnämligt sponsorbidrag av GJS Verktygs AB i Södertälje kunde laget skickas till York, England för VM- deltagande och återigen till Danmark för NM i klasserna F5B och F5F (endast NM).

Resultat VM F5B 6-15 Augusti:

1:a och Världsmästare Wolf Fickenscher, Tyskland, 4000 poäng.

19:e Bo Sjöberg, 3739 poäng

22:e Bengt Johansson, 3713 poäng

26:e Thomas Karlsson, 3669 poäng

Lagtävlingen

1:a Tyskland, 11799 poäng

8:e Sverige, 11121 poäng

Resultat NM F5B, Langstrup Danmark 28-29 Augusti

2:a Bo Sjöberg, 2908 poäng

3:a Bengt Johansson, 2812 poäng

5:a Thomas Karlsson, 2029 poäng

*Jan*

## Resultat NM F5F, Langstrup Danmark 28-29 Augusti

3:a Bo Sjöberg, 2954 poäng

5:a Thomas Karlsson, 2911 poäng

6:a Bengt Johansson, 2907 poäng

### Lagtävlingen:

1:a Danmark 1, 8860 poäng

2:a Sverige, 8773 poäng

3:a Danmark 2, 8330 poäng

4:a Danmark 3, 3886 poäng

### Slutord

Med ovanstående vill jag tacka alla modellflygare för 2004 och hoppas att 2005 ska bli ett aktivt modellflygår med många fina flygaktiviteter över hela landet.

### Arbetsutskott Skala

AU skala har under detta år inte haft något styrelsemöte. Vi har arrangerat ett skalamöte som har utlyst i MFN med inbjudan till alla modellflygare i Sverige. Sjutton skalaintresserade modellflygare från landet kom till mötet som tog upp årets händelser och vad som kommer att ske framöver. På mötet belystes alla skalatävlingar som har arrangerats under året, F4C, Sortskala, Aresti och Aerobatic scale.

Ett möte med arestigruppen har anordnats hos vår huvudsponsor Hobbyborgen, där Aresti belystes i alla former och där man föreslog olika aktiviteter för kommande verksamhetsår. Även här diskuterades verksamhetsårets olika deltävlingar och framtida tävlingsverksamhet.

Detta år var det premiär från att varit en RM-klass till att bli en SM-klass enligt de nya reglerna.

Även detta verksamhetsår kunde vi genomföra en hel tävlingssäsong i vår nystartade tävlingsklass Aerobatic scale. Efter en trevande början fick vi till slut klart med en vinnare i denna klass som sponsras av Minicars. Det har inte varit något styrelsemöte i denna klass och det mesta angående denna klass har förts via Internet.

Under verksamhetsåret hade det utannonserats fyra UT-tävningar i skala varav ett SM och fem deltävlingar i Aresti. Utöver det hade fem deltävlingar i Aerobatic Scale utlysts och även tre deltävlingar i SLM skala. Tyvärr så under årets gång fick vi arrangera om flera tävlingar. SM i Karlsborg blev inställt på kort varsel utan att grenstyrelsen eller AU fick tillfälle att yttra sig eller att försöka och hjälpa till för att det skulle kunna genomföras. Med detta blev att vi fick flytta SM till Tullinge där det genomfördes. Aresti har genomfört alla sina utannonserade deltävlingar även fast att det har varit mycket dåligt väder på vissa tävlingar. SLM skalan blev en deltävling inställd på grund av flytten av SM tävlingen. Aerobatic scale fem deltävlingar genomfördes tre. Det räckte för att kåra en vinnare av den klassen. Skaladagarna på Barkarby var den tävling som jag tror bjöd på bäst väder av alla deltävlingar i skala. Med ett publikrekord på över 1000 betalande bilar plus övrigt insläpp, så bjöds både de tävlande och publik på en Hobbymässa i det fria.

Ett landslag för att representera Sverige vid VM i Polen hade tagits ut. Tyvärr så tackade den ledande skala flygaren nej till att resa så det blev att ta till reserv för att få ett helt landslag. I år satsade AU-skala helhjärtat på att landslaget skulle få så bra tävlingsförutsättningar det går att genomföra. Ett möte genomfördes innan tävlingen och de tävlande fick träffas och gå igenom så att allt skulle fungera. Det satsades på de tävlande ekonomiskt så att kostnaderna skulle vara låga för den enskilde. Tyvärr så hade vi inte alla domare med oss i Polen, vilket visade sig i resultaten. Det är mest den statistiska biten vi faller på. Tur att vi själva får välja domare till VM 2006.

I F4B Linskala har ingen tävling arrangerats under 2004.

Inbjudan till kurser har också utannonserats under året. En IAC-domarkurs har genomförts i Brännebrona och två skaladomarkurser. Det arrangerades en i Stockholm och en i Göteborg med ett mycket gott resultat. Vi kommer även ha en uppföljning under 05 på en gemensam plats för att trimma in domarna i flygbedömning. I Göteborg genomfördes en kurs i de nya Skalareglerna med Narve

*Gav*



Jensen som kursledare.

#### Landslag 2005

Vi kommer inte att satsa på ett landslag inför EM 2005 i Portugal. Det finns ett landslag klart efter uttagningsreglerna inom skala, men vi kommer att satsa allt på VM 2006 i Sverige.

Resultat från internationelle och nationella tävlingar:

VM-Polen:	25 Kjell-Åke Elofsson 35 Börge Sebring 37 Ulf Jörnheim
SM-F4C:	1 Stefan Olsson UMFK 2 Per-Anders Ekdahl SRFK 3 Lars Palm SRFK
RM-Sportskala:	1 Lars Palm SRFK 2 Lars Rönnqvist MFK Albatross 3 Jörgen Nathorst Böös Väsby MF
SM-Aresti	1 Daniel Casselby Tidaholms MFK 2 Peter Kull Hökaklubben 3 Stefan Olsson UMFK
Graupner Aresti Cup:	1 Daniel Casselby Tidaholms MFK
Futaba Aerobatic Scale:	1 Mikael Svensson SRFK

AU-skala vill tacka alla klubbar och funktionärer som har ställt upp för att genomföra alla dessa tävlingar och tack till våra sponsorer Hobbyborgen och Minicars. Vi får även hälsa våra nya sponsorer välkomna till skala och hoppas att det kommer vara ett positivt utbyte mellan tävlande och sponsorererna även under 2005.

#### Arbetsutskott Aircombat

Under året har AirCombat Elementary Support (ACES) arrangerat 25 tävlingar runt om i landet inklusive två EuroCup tävlingar som hölls i Stenstorp och Haparanda. Totalt deltog 69 piloter i Svenska Cupen och av dessa var 10 piloter från utlandet. Totala antalet tävlingsstarter blev 288, vilket är en markant minskning från föregående år. Denna trend måste vi försöka vända under 2005, kanske genom att synas mer i modellflygnytt och att vi som flyger AirCombat blir mer aktiva i våra klubbar. Vem som skulle vinna årets Cup var in i det sista en öppen fråga eftersom ledningen växlade efter varje tävling. Till slut lyckades Per Danielsson säkra segern efter en stark avslutning på säsongen. På andra plats kom Åke Julin och tredjeplatsen tog Erik Sundström.

För första gången i AirCombats historia anordnades ett Svenskt Mästerskap. Eftersom Riksmästerskapen 2003 i Alingsås blev ett så lyckat arrangemang fick Alingsås äran att stå som värd för SM. Tävlingen hölls 6/8 – 8/8 där första dagen användes till incheckning, kontrollmätning av flygplanen och träningsflygning medan lördagen och söndagen reserverades för tävlingsflygning. Arrangören skötte sig som vanligt utmärkt och det fanns tillgång till allt från matservering till bygglokal. 18 piloter deltog och AirCombats första Svenska Mästare blev Per Danielsson. Inget större internationellt mästerskap hölls under årets, men 2005 kommer World Scale Aircombat Games (WASG) att hållas i Tjeckien.

Vår tidning ACES-High har utkommit med 4 nummer och används tillsammans med den nya hemsidan ([www.aircombat.se](http://www.aircombat.se)) för att informera våra piloter om tävlingar, regler och nyheter. På hemsidan finns förutom resultat, ritningar, byggtips, bilder och information om kommande tävlingar även ett forum där man kan ställa frågor eller diskutera med andra.

*Gam*

## AU Inomhus

Tävlingsverksamheten är mager i inomhusflyget än så länge så därför har vi inga tävlingsresultat att leverera i år.

Däremot så är regler under framtagning för bland annat konstflyg, vi hoppas kunna prova på dessa regler under vintersäsongen 2005 och ev. köra några tävlingar så vi vet hur intresset ser ut.

Både ordinarie och suppleant i AU Indoor har funnits tillgängliga på de flesta av årets flygträffar, inte bara inomhus utan även på större flygträffar som EI-e-fantastiskt i Karlsborg, Barkarby skaladagar etc. Den enda skillnaden när vi flyger utomhus är att våra modeller kallas för parkflyers istället för slowflyers.

Internet är vårt största hjälpmedel, här samlas modellflygare från hela Sverige (och världen) och delar med sig av varandras erfarenheter, här har AU Indoor funnits till hjälp för nybörjare och för klubbar som har frågor om hur man går tillväga för att hyra en gymnastiksal t.ex.

Ritningar sprids väldigt snabbt över Internet vilket ger många modellflygare möjlighet att prova och experimentera på egen hand utan att det behöver kosta en förmögenhet.

Priserna på inomhusflygutrustning sjunker enormt numera, en komplett slowflyer kan idag köpas för under tusenlappen, vilken annan RC-flyggren kan erbjuda detta?

Detta är givetvis ett väldigt stort plus för ungdomsverksamheten.

Det är lätt och framför allt billigt för ungdomar och nybörjare att komma in i hobbyn, härifrån kan de sedan ta klivet in i lite mer avancerad modellflygning om de så önskar. Det är dessa vi ska ta hand om och satsa på i AU Indoor.

Under 2005 planeras det in flera inomhusträffar och vi ska även försöka satsa på ett större inomhusmeeting någon gång under årets gång.

AU Indoor tackar för 2004 års säsong och är just när detta skrivs redan fullt uppe i 2005 års meetings som pågår landet över!

## AU Oldtimer

Det ordnas meetings och tävlingar i ökande omfattning. Tävllandet 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 förutom, bör Förbundsstyrelsen överväga att förklara AU-OT vilande tills vidare.

## Stora Grabbars märke och ställning efter 2004

Namn	Klubb	T o m 2003	2004	Summa
Joakim Ståhl	RFK Ikaros	177	12	189
Pasi Väisänen	RFK Ikaros	108	3	111
Bo Sjöberg	Karlsborgs MFK	51	4	55
Börje Ragnarsson	Växjö RC-klubb Stenungsunds	35	1	36
Bernt Olsson	MFK	29	3	32
Henrik Nilsson	Malungs MFK	29	3	32
Stefan Olsson	Uddevalla RFK	25	5	30
Thomas Eriksson	Ludvika MFK	22	5	27
Mattias Carlsson	RFK Ikaros	19	3	22
Sören Svantesson	Herrljunga MFK	19	1	20
Jonas Blomdahl	Herrljunga MFK	13	5	18
Krister Thorstensson	Trollhättans MFK	6	5	11
Jonas Ekman	RFK Ikaros	10	1	11
Per Anders Ekdahl	SFRK	4	3	7

Hans Andersson	Norrköpings RFK	3	3	6
Danvid Lundström	MFK Bunten		5	5
Johan Pettersson	Blue Max Mfk	1	1	2
Tommy Stenlund	MSK Bunten	1	1	2
Lars Palm	SRFK		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.

### Budget 2005 fördelad på Arbetsutskotten.

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

Klass	F3A	F3B	F3C	F3D	F4	F5	Air
Kvar från föregående år	17 801	24 123	12 362	572	- 5 831	9 910	0 - kr
Administrativt Bidrag	500	500	500	500	500	500	500
Rörligt bidrag	5 974	7 245	2 457	10 083	6 524	-0	12 117
Landslags uppdrag	4 229	8 457	4 229	4 229	4 229	4 229	0 - kr
Extra pengar							
Tävlingslicenser	6 000	10 800	3 900	7 350	8 700	1 050	9 150
Skatt till Grenen centralt	- 5 176	- 7 669	- 3 517	- 3 410	- 2 118	- 2 353	- 3 265
Summa	34 504	43 456	19 930	19 323	12 004	13 335	18 502

Klass	Hobbyflyg	Tjejer
Kvar från föregående år	11 355	10 000
Administrativt Bidrag	500	500
Rörligt bidrag		
Landslags uppdrag		
Extra pengar		
Tävlingslicenser		
Skatt till Grenen centralt		
Summa	11 855 kr	10 500 kr

Årets resultat 129 503 kr. Att överföras till nästa års verksamhet.  
2005 år verksamhet baseras på ett grenbidrag på 84 000 kr

Kommentarer till resultatet:

I resultatet ingår de medel som samlas in under 2004 för att användas för verksamheten under 2005, detta belopp är 49 710 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.

*Lam*

## 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

Matthias Hammarskiöld  
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

### 4. Revisorernas berättelse för räkenskapsåret 2004.

Beträffande budget och utfall finns det stora differenser främst i F3A och F3B. Differensen beror främst på att AU har budgeterat för tävlingar som ej blivit av och har därför heller inga kostnader.

Mötet **beslutade** enhälligt att **godkänna** revisionsberättelsen och den lades till handlingarna.

### 5. Fråga om ansvarsfrihet för grenstyrelsen.

Mötet **beslutade** enhälligt att **bevilja** RC-grenstyrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2004.

### 6. Förslag från grenstyrelsen

#### Förslag Nr 1

Tävlingslicenser föreslås vara oförändrade under år 2006. Avgiften föreslås vara 150 kr för säsongen. Avgiften föreslås vara 60 kr per tävling för säsongen oavsett klassantal. Avgiften debiteras arrangörsklubben.

Mötet ansåg att förslaget var luddigt och oklart utformat och måste formuleras om. Följande förtydligande lades till:

Om man betalat tre gånger 60 kr erhålles automatiskt helårslicens. Tre entävlingslicenser motsvarar en årslicens, oavsett klassantal.

Mötet **beslutade** att ovanstående **skall gälla** för tävlingslicenser under 2006.

## Förslag Nr 2

Diskussioner beträffande om motorlistan skall vara kvar, dispensid för Ryggskottet och Sonic 500, formuleringar beträffande tävlingsbanans utseende fördes. Det föreslogs också att AU hanterar motorlistan.

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt om **godkännande** av förslaget, dock med en förändring av att dispensid för Ryggskottet och Sonic 500 förlängdes till 2007-12-31 och att en viss omformulering av tävlingsbanans utseende infördes i texten och att ett kommatecken togs bort.

Det korrigerade förslaget följer nedan:

## REGLER FÖR Q-500 PYLON

### 1. Allmänt

Syftet med klassen är att få söndagsflygare, tävlingsflygare och mindre erfarna radioflygare att tävla under en trevlig och billig tävlingsform.

Tävlingsmomentet skall ej ta överhand över trivsel och säkerhet.

Klassen skall ej genomgå en ständig förändring mot högre farter och extremare modeller.

Klassen bör hållas på en rimlig nivå, både kostnadsmissigt och utrustningsmissigt.

De tävlandes skicklighet skall mätas på så lika villkor som möjligt. Skickligheten i flygningen skall avgöra vem som är bäst.

Dock bör klassen vara vidsynt för förändringar rent tekniskt.

### 2. Tävlände

Den tävlande skall vara registrerad medlem hos SMFF, via någon SMFF-ansluten klubb samt inneha Tävlingslicens-RC. Det är den arrangerande klubbens skyldighet att kontrollera detta.

Den tävlande bör inneha gällande RC-Certifikat för motorflyg. Om den tävlande ej innehar giltigt certifikat, kan denne före första start ombedjas flyga upp inför tävlingsledningen, vilken bedömer den tävlandes skicklighet och lämplighet att delta i tävlingen.

Den tävlande skall ha 1 st. mekaniker/läsare till sin hjälp under varje heat.

Den tävlande får använda max två modeller per tävling. Mer än en pilot får ej använda samma modell.

Nybörjare flyger tio varv men får försprång upp till ettans pylon då övriga fältet startar. När nybörjaren har vunnit sitt första heat, så är denne ej längre att betrakta som nybörjare och startar samtidigt som de övriga. Alla som föregående säsong eller tidigare tävlat i klassen betraktas ej som nybörjare.

### 3. Tävlingsledning

Tävlingsledningen bör bestå av följande personer:

1st. Tävlingsledare, som ser till att verksamheten inom depå och sekretariat flyter samt ansvarar för att resultatavläsning förs i depå.

1st. Huvuddomare, som kontrollerar att regler och säkerhet efterföljs ute på tävlingsbanan.

1st. Hjälpdomare, som kompletterar huvuddomaren ute på banan.

1st. Pylonvakt vid pylon 2, som kontrollerar att modellerna passerar pylonen på rätt sida.

1st. Pylonvakt vid pylon 3. Se pylon 2.

2-5st. Flaggmän vid pylon 1, som markerar för respektive tävlande att denne passerat runt pylonen.

1st. Linjevakt i depåområdet, som kontrollerar att ingen flyger över depå och publikplats.

### 4. Tävlingsbana

Måtten på tävlingsbanan bör efterfölja FAI "Sporting Code" § 5.2.10. 40x180 meter, startlinjen 30 meter från basen, mot ettans pylon. Dock kan avvikelser förekomma på grund av säkerhetsskäl, exempelvis platsbrist eller andra lokala förhållanden. Eventuella avvikelser klargörs vid briefing.

Då det är tävlingsledningen som har ansvaret, skall den se till att tävlingen kan genomföras på ett säkerhetsmissigt betryggande sätt.

*Laur*

## 5. Tävlingsmoment

Varje heat startas med gemensam start. (Utom då nybörjare deltar se 2.5)

Vid startlinjen sker identifiering och radiokontroll av modellerna.

På huvuddomarens order, har man 90 sek. på sig att starta motorn och komma i startläge. Domaren höjer efter 75 sek. startflaggan, som fälls efter 90 sek. Om alla tävlande är klara tidigare, kan domaren efter klartecken från de tävlande höja flaggan och släppa iväg startfältet innan 90 sek har gått.

Tjuvstart medför diskvalificering och därmed 0 poäng i det aktuella heatet. Om tjuvstarten sker för att mekanikern skickar iväg modellen på startsignalen för nybörjare när denne skulle ha väntat på startsignalen för huvudklungan skall den tävlande flyga 1 extra varv.

Skulle någon få motorstopp får de försöka starta om tills huvudklungan, under första varvet, passerar startlinjen mellan ettan och tvåans pylon.

Banan flygs 10 varv moturs. Vid omkörning väjer den som kör om i möjligaste mån.

Vid näst sista varvet ropar mekanikern "Sista varvet bana x" samt håller upp en skylt med banans nummer alternativt en arm, för att därigenom påkalla domarnas uppmärksamhet. När modellen passerar start/mållinjen ropar mekanikern "Målgång bana x" och sänker snabbt och distinkt skylten alternativt armen. Det är dock alltid domarnas bedömning av den ordning i vilken modellerna passerar mållinjen som avgör inbördes heatplacering. När modellen passerat mållinjen skall piloten markera utgången ur banan genom att på ett säkert sätt flyga till det av tävlingsledningen anvisade "Vänteläget före landning".

Flygning över depå, bandomare, off-course domare och andra områden som meddelats vid briefing är ej tillåten. Sådan flygning medför diskning och därmed 0 poäng i aktuellt heat alternativt tävling vid upprepning.

Om den tävlande genar vid någon pylon, så skall den tävlande uppmärksammas på detta. Detta sker vid pylon nr.1 med signalanordning. Vid pylon 2 och 3 meddelar domaren den tävlande att denne har genat, eller via radio till signalanordning vid pylon 1, metod meddelas vid briefing. Huvudsaken är att den tävlande eller dennes mekaniker/läsare på något sätt ges tydlig möjlighet att tillgodogöra sig information om gening under heatets gång. Genar den tävlande en gång under heatet skall denne flyga ett extra varv, dvs. totalt 11 varv före målgång. (se dock punkt 11 nedan angående gening på sista varvet)

Genar den tävlande ytterligare en gång (totalt två gånger under ett heat) leder det till diskvalificering i heatet och därmed 0 poäng.

Skulle den tävlande gena på sista varvet, så blir denne automatiskt sist i heatet, och får 1 poäng, vilket betyder att utebliven information om gening på sista varvet EJ är grund för omflygning. Om flera tävlande genar på sista varvet får samtliga dessa 1 poäng i det aktuella heatet.

Kommer modell ej upp i luften eller fullföljs ej heatet av annan orsak (t.ex. krasch!), än kollision eller bestraffning ger det 0 poäng i det aktuella heatet.

Lågflygning under pylonhöjd bör ej ske. Vid flygning under pylonhöjd, kan detta medföra en varning och om detta upprepas kan det medföra att den tävlande diskas i det aktuella heatet.

Om kollision inträffar mellan modell och fast föremål (t.ex. marken eller en pylon) kan den tävlande beordras avbryta heatet av säkerhetsskäl. Den tävlande får då automatiskt 1 poäng i heatet. Sker kollision mellan modeller under heatet, skall heatet, om domaren så bestämmer, avbrytas för att senare flygas om. Piloter som varit inblandade i kollision skall landa först. Kan ej samtliga omflygningsberättigade delta i omflygningen genomförs ett heat med reducerat antal deltagare där man dock flyger om ursprungsheatets poäng (var det ursprungligen 4 deltagare i heatet och endast två kommer till start i omflygningsheatet tävlar dessa om 4 och 3 poäng).

I de fall då kollision sker i en final skall de i kollisionen inblandade omedelbart avbryta och nödlända, om domaren så bestämmer. Heatet flygs dock vidare utan de som kolliderat. Omflygning av final ska ske endast då ingen tar sig i mål eller i C- och B-final då det på annat sätt ej går att avgöra vem som kvalificerat sig till B- respektive A-final (t.ex. om alla genat på sista varvet).

Om domaren av någon anledning inte kan reda ut resultatet i ett heat, t.ex. misstag av funktionär, eller tävlande som inte flugit rätt antal varv, skall hela heatet flygas om.

Landning sker efter det att domaren givit sitt klartecken. Landning sker på av tävlingsledningen anvisad bana. Hämtning av modellerna sker efter det att samtliga modeller i heatet har landat eller på domarens direktiv.

Nödländning under pågående heat, skall ske så att säkerheten ej äventyras. Om möjligt skall uteländning ske.

Samtliga tävlande flyger först en grundomgång bestående av minst 4 heat/deltagare.  
Poängfördelning efter fluget heat ser ut som följer:

Placering	Poäng 5-plansheat	Poäng 4-plansheat	Poäng 3-plansheat
1	5	4	3
2	4	3	2
3	3	2	1
4	2	1	
5	1		

Efter grundomgången räknas totala poängsumman fram.

Om flera tävlande erhållit samma poäng efter grundomgången, skall bästa heatplacering räknas.

Om det fortfarande är lika, skall skiljeheat flygas om plats i final.

De 4 bästa poängplockarna (5 plans heat) resp. 3 bästa (4 plans heat) resp. 2 bästa (3 plans heat), går direkt till A-final.

Då tävlande ej har reservkristaller när frekvenskollision uppstått i samband med A, B eller C-final skall bästa poäng avgöra och om den är lika ska bästa heatplacering avgöra vem som skall gå till finalheat.

Om detta ej räcker, skall de berörda dra sticka om finalplats.

Till B-final går automatiskt placering 5 - 8 (5 plans), 4 - 6 (4 plans), 3 - 4 (3 plans).

Till C-final går automatiskt placering 9 - 13 (5 plans), 7 - 10 (4 plans), 5 - 7 (3 plans).

Vinnaren i C-finalen tar den återstående platsen i B-finalen.

Vinnaren i B-finalen tar den återstående platsen i A-finalen.

Heat i finalerna skall bestå av max antal flygare (3, 4 eller 5). Tävlade som av någon anledning ej kan komma till start i C-, B- eller A- final lämnar sin plats till tävlande som står näst i tur poängmässigt.

## 6. Modellen

Modellen skall överensstämma med NMPRA:s måttspecifikationer (Utgåva 1 Januari år 2000) enligt nedan. Modellerna kontrolleras regelbundet vid tävling av tävlingsledning och/eller kontrollanter utsedda av SMFF AU-pylon/pylontinget vilka har rätt att diskvalificera den tävlande om modellen ej uppfyller kraven. Den tävlande får använda max två modeller per tävling. Mer än en pilot får inte använda samma flygplan. Flygplanet skall vara av konventionell konstruktion med vingen fram och stabilisator och fena bak. Stjärtpplan av V- och T-typ är godkända.

### Vinge:

Vingen skall inneha en min. yta av 32,25 dm<sup>2</sup> (500 kvadrattum). Spännvidden skall vara mellan 1270 och 1320 mm. (Projicerad). Vingens tjocklek skall vara minst 30,2 mm på minst 1206 mm av spännvidden. Vingkordan skall vara konstant på minst 1206mm av spännvidden.

### Kropp:

Kroppen skall ha ett kvadratisk/rektangulärt tvärsnitt med minst höjd 88,9mm (3,5 tum) och minst bredd 73mm (2 7/8 tum) mätt inom vingkordan. Dessa mått behöver inte sammanfalla.

Diamondformade tvärsnitt är ej tillåtna. Utfyllnader "Fillets" mellan flygkropp och vinge är inte tillåtna.

"Huvar", "Turtle decks" är tillåtna men får ej användas för att klara minimum måtten. Hörnradierna på kroppen får vara max. R6,4 mm. (1/4 tum) Motorspantet skall vara plant och kvadratisk med minimum måtten 57,1 x 57,1 mm. Motorspantets hörn får avrundas till max R6,4mm (1/4 tum)

### Motorinstallation:

Motor och motorfastsättning skall vara fullt exponerad. Inga kåpor eller strömlinjeutfyllnad av motor och motor fastsättning är tillåtna. Motorfastsättning med bakplatta som ersätter motorns original baklock är inte tillåtet. Avrundning av motorfästets kanter får vara max R6,4 mm. (1/4 tum)

### Landställ:

Modellen skall ha ett fast huvudställ med två hjul med minst diameter 57,1 mm, eller luftfyllda standardhjul med minst diameter 35 mm och minst bredd 15 mm mätt mitt på däcksidan och ha en spårvidd av minst 178 mm. mätt parallellt med vingen. Hjulåpor och strömlinjeutfyllnader runt ställen

är ej tillåtna. Trådställ med minst 3.18mm diameter är tillåtet eller plant ställ (tex. Duralställ) med max tjocklek 3.18mm Avrundning av kanter på plant landställ är tillåtet.

#### Vikt:

Modellen skall: Väga minst 1800 gram (otankad) med eventuell barlast fast förankrad.

Dispens:

Ges för modellerna "Ryggskott" och "Sonic 500" fram till 2007-12-31 i dess originalskick. Med undantag för hjul som får användas enligt gällande regler (Min. diameter 57.1mm) (Vingtjocklek Ryggskott = Minst 27mm) Se bilaga 1 (Vingtjocklek Sonic = Minst 31.8mm) Se bilaga 1

#### Motorer

Motorn skall vara en 6,6 cc (.40) i originalutförande med frontinsug, sidoutblås och ljuddämpare enligt motorlista. Inget byte av delar mellan olika motorfabrikat får ske. Egentillverkade motordelar får ej installeras.

Propeller som används, skall vara 10" x 6" och får balanseras endast genom bearbetning av ett propellerblad. Avgradning av gjutskägg får dock ske runt hela propellern. Propellern skall finnas i svensk hobbyhandel.

Bränslet som skall användas tillhandahålls av tävlingsarrangören och ingår i startavgiften. Bränslet skall vara 80/20 metanol/ricinolja.

Endast fasta tankar utan elastisk innerblåsa är tillåtna. Tryckmatning får endast ske med hjälp av avgastryck.

#### Övrigt / Modeller / Motorer

Modellen skall: Vara försedd med tävlingsnummer enligt bilaga 1.

Modellen skall styras av minst 4 sändarfunktioner som skall manövrera: Höjdroder, skevroder, sidroderfunktion och gas/trottél. (Antal servo per sändarfunktion är obegränsat.)

Modellerna kontrolleras av tävlingsledningen.

Webrans ljuddämpare får pluggas så att den får en diameter av minst 6mm. (1997)

Den kona som sitter inuti OS ljuddämparen får avlägsnas.

Alla motorer får schimsas mellan topplocket och fodret.

Ljuddämpare 1100-41RS får användas i Q500.

#### 8. Tävlingsanmälan

Anmälan skall ske senast kl.21.00 måndagen före utsatt tävlingsdag om ej annat anges i inbjudan. Vid anmälan skall den tävlandes: Namn, tävlingsnummer, frekvens, reservfrekvens, klubb, klubbens registreringsnummer hos SMFF, SWE-nr. och telefonnummer uppges. Om ordinarie frekvens ej kan användas, skall arrangören meddela detta till den tävlande senast 1 timme innan den tävlandes första start. Startavgiften och avgift för eventuell tävlingslicens eller entävlingslicens erlägges på plats, före briefing.

#### 9. Övrigt

Vid ändringar av dessa regler inkl bilagor och motorlista ska ny revision (med nytt datum) av dessa regler utfärdas/publiceras. Ändring markeras med streck i marginalen.

#### Motorlista

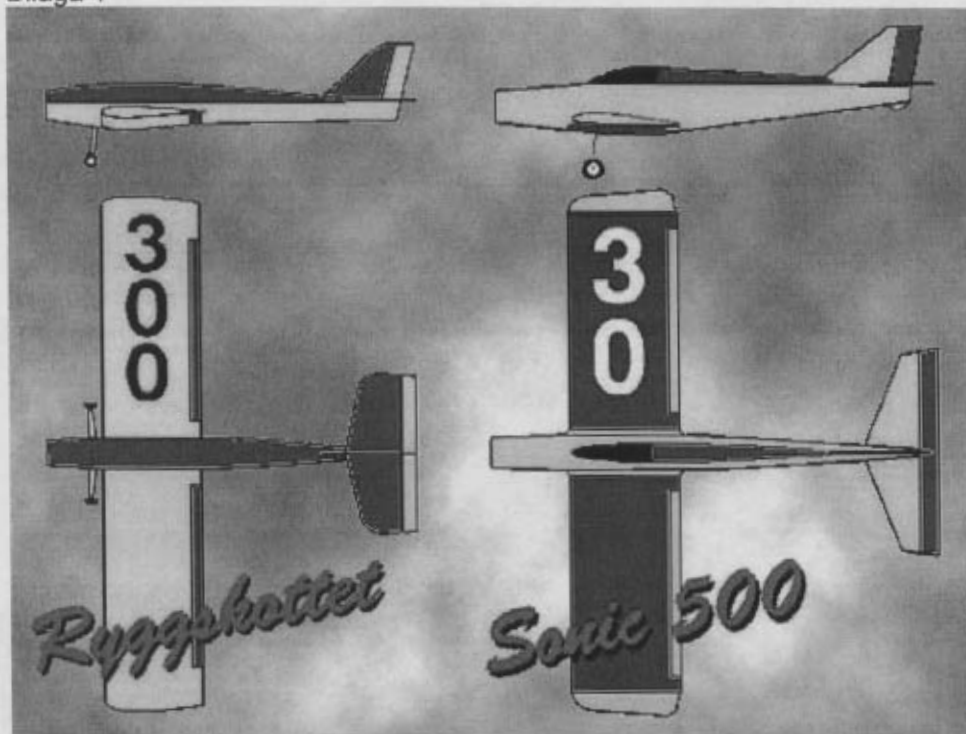
Fabrikat	Typ	Version
OS 40	FX, H, SF, FSR, FP, 4T, LA	Ring, ABC
K.B 40 4011	Ring	
SC 40	Standard, Mk II	Ring, ABC
SC 40	Super custom (Blå topp)	Ring, ABC
Blue Bird 40	FSR	AAC
Fox 40	Sport, De lux, Standard	ABC
Royal 40	Standard	ABC
Leo 40	Standard	ABC
Irving 40	FSR, Q-40, Mk III, Q Mk III	Ring, ABC

*Law*



Asp 40	Standard, Blackhead, 40 A	ABC
Webra 40	Silverline, Blackhead	Ring
Webra speed	1034, GT	Ring, ABC
Hp 40	Goldcup, FI, Silverstar	Ring, ABC
Enya 40	X-40, CX-40, SS-40	Ring, ABC
Mvvs 40	GFS/R med 8mm förgasare	
Mvvs 40	GFS	Ring, ABC
Prafa 40	40 ABC	
Thunder Shark	40	Ring, ABC
Mds 40	Aero	ABC
Mds 40	PRO, 40 FS	
TT Magnum	GP	Ring, ABC
TT Magnum	PRO SE	Ring, ABC
Super Tiger 40	SG, FI, S-40	Ring, ABC
Super Tiger 40	GS	Ring
Bratt 40	FSR	Ring, ABC
Rossi 23R40	AREO	

#### Bilaga 1



Pilotens Q-500 tävlingsnummer:

Skall sitta på höger vinghalvas över- och undersida enligt bild, läses uppifrån och ner.

Höjd på siffrorna:

1- och 2-siffriga nummer: 200mm 3-siffriga nummer: 150mm.

~~Diskussioner beträffande om motorlistan skall vara kvar, dispenstid för Ryggskottet och Sonic 500, formuleringar beträffande tävlingsbanans utseende fördes.~~

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt om **godkännande** av förslaget, dock med en förändring av att dispenstiden för Ryggskottet och Sonic 500 förlängdes till 2007-12-31 och att en viss omformulering av tävlingsbanans utseende infördes i texten och att ett kommatecken togs bort.

*Gam*

### Förslag Nr 3

#### Förslaget avser ändringar i F3B Populärreglerna.

Grenkonferensen **ansåg** att förslaget var inte var tillräckligt utrett och dessutom svårtolkat med dåliga räkneexempel och **grenstyrelsen drog därför tillbaka** förslaget för att återkomma till nästa grenkonferens med ett mer genomarbetat förslag.

### Förslag Nr 4

AU Oldtimer och AU Indoor slås samman till ett AU Hobbyflyg.

#### Motivering:

Hobbyflyget har ingen som arbetar för deras intressen och driver verksamhet så som meetings och inomhusfrågor eller det som skapar trivsel.

Detta AU skall bestå av 4 personer 1 ansvarig och 3 suppleanter som driver verksamheten inom olika områden. Denna grupp av medlemmar behöver sina representanter att driva verksamheten framåt. Genom att skapa bredd så skapar man också elit eller topp.

Bredd föder elit! Elit föder bredd! Genom denna insikt så kan man skapa en bredd.

Grenkonferensen **beslutade** AU Oldtimer och AU Indoor ersätts med ett AU Hobbyflyg. Detta AU Hobbyflyg skall bestå av 1 ledamot, 1 suppleant samt 2 st adjungerade personer.

### Förslag Nr 5

Att skapa ett AU-Tjejer som arbetar för att öka antalet Tjejer inom förbundet och att ta vara på Tjejjers intressen.

#### Motivering:

Genom att skapa ett AU tjejer som skall ha till uppgift att skapa förutsättningar för att expandera verksamheten mot att fler tjejer skall börja med denna sport/hobby. Vi killar tänker inte som tjejer och kan inte sätta oss in i vad det innebär att värva tjejer till vår sport. Det är inte lika enkelt så som att säga till sina döttrar att det är kul med modellflyg vi måste jobba långsiktigt och målmedvetet detta göres bäst med Tjejer för tjejer.

L-G Olofsson m.fl. ansåg att förslaget var ett jättebra idé, men varför bara begränsa det till inom RC? Detta borde vara en angelägenhet för hela förbundet och alla grenar. Nu var förslaget lagt inom RC, men det är en bra början och borde utvecklas mer. Grenchefen Bengt Lindgren framhöll att detta AU enbart skall bestå av tjejer, mycket starkt könskvoterat!

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt att ett nytt AU Tjejer bildas.

### Förslag Nr 6

Regeländringar i F3A:

På grund av att vi byter AU (som tidigare var medlem i det svenska landslaget) önskar vi ändra på uttagningssystemet med följande revideringar:

#### Regeländring nr.1:

Europamästerskap (EM) och Världsmästerskap (VM).

AU är ansvarig att ta ut landslaget till EM och VM med hjälp av "landslagsligan". AU har befogenhet att kräva in rapporter om hur flygträning utförs, för att kunna välja ut det bästa laget.

Regel skall gälla omgående efter SMFF's årsmöte samt tidigare regel skall utgå!

*Lam*

## Regeländring nr.2:

### Nordiska Mästerskap (NM).

FAI.

AU är ansvarig att ta ut de tre piloterna som skall ingå i landslaget samt de två öppna tävlande som skall åka till NM. Valet utförs med hjälp av "landslagsligan". AU har även möjlighet att välja om Sverige skall skicka den eventuella regerande Nordiske Mästaren skall ingå i laget eller åka som enskild pilot. AU har befogenhet att kräva in rapporter om hur flygträning utförs, för att kunna välja ut det bästa laget.

Nordic.

AU är ansvarig att ta ut de tre piloterna som skall ingå i landslaget samt den öppna tävlanden under NM med hjälp av "landslagsligan". AU har befogenhet att kräva in rapporter om hur flygträning utförs, för att kunna välja ut det bästa laget.

Regel skall gälla omgående efter SMFF's årsmöte samt tidigare regel skall utgå!

## Regeländring nr.3:

### Uttagning av "Team Manager".

AU är ansvarig att välja ut en "Team Manager" till NM, EM och VM.

Regel skall gälla omgående efter SMFF's årsmöte!

För att göra finalflygningarna under SM mer rättvisa önskar vi följande revidering:

## Regeländring nr.4:

### Finalomgångar.

Under de svenska mästerskapen skall de fem främst placerade piloterna flyga två extra omgångar med det gällande finalprogrammet som bestämts av CIAM.

De två bästa omgångarna från grundomgången tas med till finalen. Man räknar sedan de tre bästa omgångarna av de båda omgångarna från grunden och de båda omgångarna från finalerna. Vid samma poäng räknas den tredje bästa omgången från grunden. Om piloter fortfarande har samma poäng räknas den fjärde bästa omgången.

Regel skall gälla omgående efter SMFF's årsmöte samt tidigare regel skall utgå!

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt att **godkänna** förslaget.

## 7. Förslag från förbundsstyrelse, revisorer och distriktsförbund.

Inga sådana förslag fanns.

## 8. Motioner.

### Motion 1

Förslag till motion i ~~pepskala~~ *sportskala* för att få fler deltagare till våra skalatävlingar samt säkrare flygning med jetmodeller.

Vi bör tillåta 15kg dragkraft på våra jetmotorer eftersom viktgränsen är 25kg i ~~pepskala~~ *sportskala*. En jet modell som väger 25kg och som har en motor med 10kg dragkraft är undermotoriserad. Som alla vet så är en undermotoriserad jetmodell en säkerhetsrisk.

Enligt de gällande regler tillåts inte gyron i ~~pepskala~~ *sportskala* vilket vi vill ändra på ur säkerhetssynpunkt. Vissa av våra jetmodeller bör inte flygas utan gyron enligt tillverkarnas

*Lam*

rekommendationer. De hävdar att modellerna är en säkerhetsrisk utan gyron då de uppför som originalen i start, flygning och landning. Att tillåta gyron i ~~pepskala~~ *sportskala* där förebilden har gyron innebär alltså inte att man frångår riktlinjerna beträffande modellernas "skalmässighet".

Lasse Palm, Stockholmsradioflygklubb,

Max Ahlman, Sigtuna modellflygklubb.

### Komplettering av motion 1 av grenstyrelsen.

Vi bör också definiera vad som är 15 kg dragkraft, eftersom många jetmotorer går att uppgradera med endast mjukvara och är därmed nästan omöjliga att kontrollera via dokumentation.

Förslag till skrivning från grenstyrelsen:

Dragkraften ska kunna mätas statiskt med modellen på en hårdgjord slät yta, utan ansatta bromsar alternativt med modellen i en för ändamålet konstruerad vagga som eliminerar friktionen i kraftens riktning, så att med motorn på full effekt dragkraften horisontellt ej överstiger 15 kg.

AU skala ges i uppdrag att ta fram ett mät system för detta.

Att klassen heter Sportskala.

Att punkt 2 enbart gäller de modeller vars original var utrustade med gyro eller det som menas är en "Yaw-damper" och inte är generellt för alla.

Att AU skala ges i uppdrag att ta fram en lista på dessa förebilder som har/hade gyro eller yaw-damper. Endast dessa modeller kommer därefter att accepteras med gyro.

Motivet för att acceptera denna form av gyro är att många Jet förebilder har/hade stabilitetsproblem i vissa faser av flygningen. Om originalet har dessa problem utan gyro/yaw-damper så har modellen självfallet samma problem.

Grenstyrelsen yrkar bifall till motionen med hänsyn till att den ökar säkerheten med ovanstående tillägg:

Flera mötesdeltagare ansåg att förslaget saknar stringens och är oklart formulerat, man kan inte ha bör med i ett regelförslag bl.a. En annan synpunkt som framfördes var att det var orättvist mot andra skalamodeller, där förebilden inte använder gyro, jetmodeller skulle då ha en fördel och att det idag är praktiskt omöjligt att kontrollera om gyro används, eftersom ett gyro kan byggas in t.ex. i ett servo, vilket också försvårar för domarna att behöva kontrollera förekomsten av ev. gyro i andra skalamodeller än jetmodeller. En annan synpunkt var att sportskala är en instegsklass till F4C, där gyro är förbjudet. Vill man då tävla i F4C med en modell försedd med gyro, då måste man ta bort gyrot och därmed förändra flygegenskaperna på samma modell. Avslag och återremittering av förslaget till grenstyrelsen föreslogs av flertalet talare.

Vid votering erhöles 20 röster för motionen och 25 röster för avslag av motionen.

Grenkonferensen **beslutade avslå** motionen och återremittera den till grenstyrelsen och AU Skala för utarbetande av ett bättre anpassat regelförslag till nästa grenkonferens.

### Motion 2

Inför Skala VM 2006 på Bråvalla är det önskvärt att under 2006 kunna lägga in ytterligare en UT-tävling i F4C, som ett engångsundantag från nu gällande UT-regler, utöver de som redan arrangeras under 2005 och som avser kvalificering till VM-tävlingen i juli 2006.

Tävlingen skall förläggas så tidigt som praktiskt är möjligt på våren, dock senast den 31 maj 2006,

*Gaw*

Motivering:

Vi vill ge en extra möjlighet för de eventuellt sena men goda modeller/piloter, som vi nu känner till, att hinna färdigställa dessa modeller och prova dessa i en regelrätt UT-tävling och för att därmed kunna skapa ett så starkt F4C-landslag som möjligt inför tävlingen på hemmaplan.

Bo Olofsson  
O 024 AKMG

Ovanstående motion har föredragits i AKMG: styrelse och godkännes.

Björn Friberg  
Aeroklubben Modell Göteborg  
Ordförande

Grenstyrelsen yrkar bifall till motionen med följande tillägg:  
De som tävlar skall tävla under 2005 och skall beredas denna möjlighet att byta modell. Samt att uttagningen sker på det samlade resultatet under denna period. Den sista extra tävlingen under 2006 skall ske med 5 licensierade domare.

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt att **godkänna** motionen med grenstyrelsens tillägg och att "sista" byts ut mot "extra tävlingen" i grenstyrelsens tillägg.

### Motion 3

Motion till SMFF:s Förbundsmöte 05 04 02-03 i Göteborg.

Från Askersunds MFK T251

Ang. ny tävlingsklass i RC-segelflyg med den Amerikanska RES-klassen (Rudder-Elevator-Spoiler) som förebild.

Modellen får endast styras med sida, höjd och broms/klaff. Skevroder är ej tillåtna. Om två eller flera Klaffar/bromsar används måste dessa arbeta parallellt  
tävlingen kan köras som Öppen och 2 meters i samma tävling. Öppen helt fritt inom FAI:s regler ang. vikter och bärytor. " 2 meters är för modeller med max 2 m spännvidd.

Startmetoder : Elvinsch med max 200 m till bryttrissan  
Begränsad till max 10 kg dragkraft  
Löpstart med 150 m lina vid 2 kg belastning

Bryttrissa tillåts med linan fast förankrad eller med en medhjälpare som håller linändan. Medhjälparen måste dock stå stilla.

Flygtider och antalet omgångar bestäms av arrangören beroende på väder, deltagarantal etc. Öppen förslagsvis 5 – 10 min och 2 meters 4 – 6 min. Sämsta omgången får strykas

Landningspoäng: Utan broms i en cirkel med 30 m diameter mätt till modellens nos, 30 poäng.

Med broms mäts landningen med 30 poäng inom 1m från centrum på landningscirkelen och avtagande med 2 poäng per meter, 30,28,26 osv

Flygpoäng ges med en poäng per flugen sekund upp till max poängen, från det att modellen kopplats loss från linan tills den tar mark första gången. Vid flygning över maxtiden dras en poäng för varje flugen sekund upp till 60 sek. Vid mer än 60 sek stryks flygningen

En resultatlista för Öppen och en för 2 meters klassen

Askersund MFK genom Lennart Andersson ordf.

Tillstyrkes: Uno Persson  
Hans-Åke Siden

Grenstyrelsen yrkar avslag på motionen.

Denna nya klass ryms redan inom befintliga klasser. Segel behöver inte flera klasser än idag.

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt att **avslå** motionen.

#### Motion 4

Motion till SMFF:s Förbundsmöte 05 04 02-03 i Göteborg.

Från Askersunds MFK T251

Angående dispens från licenskrav

Vi vill att man ger dispens för kravet på tävlingslicens vid provtävlingar i nya klasser det första året som dom körs.

Motivering är att man då kan få med fler piloter som vill prova på något nytt utan att vara tvingade att lösa licens. Detta kommer även att på sikt gynna breddverksamheten inom RC-grenen.

Askersund MFK genom Lennart Andersson ordf.

Tillstyrkes: Uno Persson  
Hans-Åke Siden

Grenstyrelsen yrkar avslag på motionen.

Det finns möjlighet att för enstaka provtävlingar ge dispens för regeln om tävlingslicens. Tävlingslicensen är det sätt som tävlingar finansieras på och för att kunna driva utvecklingen framåt eller att driva på med nya klasser så är det viktigt att man håller på denna regel så att pengarna kommer in.

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt att **avslå** motionen.

#### 9. Utgifts- och inkomststat

Resultaträkning Sveriges Modellflygförbund, Radioflyg  
2004-01-01--2004-12-31

	Utfall 2004	Budget 2004	Budget 2005
<b>INTÄKTER</b>			
ERHÅLLNA GRENBRIDRAG			
Grenbidrag	83 800	83 800	97 500
SUMMA GRENBRIDRAG	83 800	83 800	97 500
EGNA INTÄKTER			
Licenser/Certifikat	49 710	45 000	45 000
Försäljning	0	0	1 000
Övriga intäkter	480	0	0
SUMMA EGNA INTÄKTER	50 190	45 000	46 000
<b>SUMMA INTÄKTER</b>	<b>133 990</b>	<b>128 800</b>	<b>143 500</b>
<b>KOSTNADER</b>			
Start/Licensavgifter	-88 285	-150 000	-100 000

*Gaur*

Lokalkostnader	0	-1 000	-1 000
Förbrukningsinventarier	0	-5000	-1 000
Rep. och underhåll kontorsmaskiner	0	0	-5 000
Resekostnader	-18 825	-35 000	-33 000
PR	0	-10 000	-2 500
Representation	0	0	-1 500
Kontorsmateriel	-925	0	-1 000
Porto och frakter	0	0	-1 000
Telekostnader	-459	-5 000	-3 500
Övriga kostnader	0	-15 000	0
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>-108 494</b>	<b>-221 000</b>	<b>-149 500</b>
 <b>RESULTAT</b>	 <b>25 496</b>	 <b>-92 200</b>	 <b>-6 000</b>
Från föregående år	129 502	129 502	154 998
Årets resultat	25 496	-92 200	-6 000
Till nästa år	154 998	37 302	148 998

Grenkonferensen **beslutade** enhälligt att **godkänna** resultaträkning och budget för 2005.

#### 10. Val av grenstyrelse

Grenchef	Bengt Lindgren	Omval 2 år
Vice grenchef	Antero Hurtig	Kvarstår 1 år
Sekreterare	Björn Friberg	Omval 2 år

Grenkonferensen **valde** ovanstående personer till grenstyrelse

#### 11. Fastställande av antal arbetsutskott

Antal arbetsutskott **fastställdes** till 9 st

#### 12 Val av ledamöter i arbetsutskotten samt suppleanter till dessa.

AU F3A	Ledamot	Mikael Pettersson	Nyval 2 år
	Suppleant	Benny Pettersson	Kvarstår 1 år
AU F3B	Ledamot	Mattias Hammarsköld	Omval 2 år
	Suppleant	Jonas Blomdahl	Kvarstår 1 år
AU F3C	Ledamot	Carl-Otto Strandh	Omval 2 år
	Suppleant	Jan Boman	Kvarstår 1 år
AU F3D	Ledamot	Jonas Hagberg	Nyval 2 år
	Suppleant	Ingvar Larsson	Kvarstår 1 år
AU F4C	Ledamot	Lars Helmbro	Nyval 2 år
	Suppleant	Kjell-Åke Elofsson	Kvarstår 1 år
AU F4-Aresti	Adjungerad	Stefan Olsson	Kvarstår 1 år
AU F5B	Ledamot	Bengt Johansson	Nyval 2 år
	Suppleant	Joacim Göransson	Kvarstår 1 år

*Jan*

AU Aircombat	Ledamot Suppleant	Pelle Scherdin Erik Duvefjärd	Omval 2 år Kvarstår 1 år
AU Sport-Hobbyflyg	Ledamot Suppleant	Philip Thulin Johan Bagge	Nyval 2 år Fyllnadsval 1 år
AU Tjejer	Ledamot Suppleant	Lina Franzén Kicki Lindgren	Nyval 2 år Fyllnadsval 1 år
Frekvens (inget AU)	Ledamot	Ingemar Ljung	Omval 1 år

Vid valet av ledamot i F4C fick Lars Helmbro vid votering 29 röster mot Mikael Hanssons 18 röster.

Den valde ledamoten i F5B Bengt Johansson var ej tillfrågad om han ställde upp som ledamot, accepterar han inte utnämningen fick grenstyrelsen i uppdrag att utse en ny ledamot.

Grenkonferensen **valde** ovanstående personer till ledamöter respektive suppleanter i de olika arbetsutskotten.

### 13. Val av valberedning

Grenkonferensen **valde** Kaj Johansson, sammankallande, Hanns Flyckt och Anders Anderberg till valberedning

### 14. Övriga frågor

1. Peter Källof redogjorde kort om hur långt arbetet med organisationen inför Skala VM 2006 har gått, tidpunkter, vilka som är utsedda till att leda de olika grupperna och lite om hur de är uppbyggda. En första på platsen besiktning på Bråvalla skall ske den 21 maj 2005 med de ansvariga för grupperna för att kunna förbereda och bygga upp en "testorganisation" inför skala SM i juli 2005 som ett skarp prov inför huvudtävlingen 2006.

2. Gunnar Eriksson från Umeå puffade för Fly-Inn i Luleå i sommar och uttryckte sin glädje över att det äntligen bildats ett AU för Sport-Hobbyflygarna, det påpekade han att det borde ha bildats redan för 18 år sedan vid grenkonferensen i Göteborg 1987.

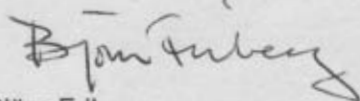
### 15. Grenkonferensens avslutning

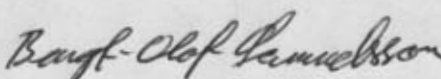
Mötesordföranden tackade de närvarande delegaterna för att de kommit till årets förbundsmöte och grenkonferens samt förklarade mötet avslutat

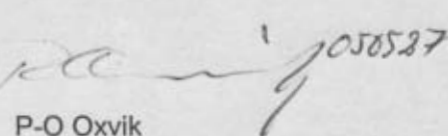
Göteborg dag som ovan

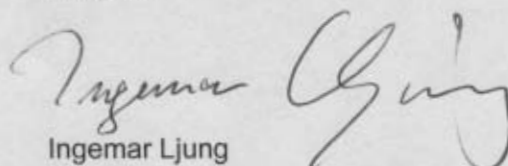
Vid protokollet:

Justeras:

  
Björn Friberg  
Sekreterare

  
Bengt-Olof Samuelsson  
Mötesordförande

  
P-O Oxvik

  
Ingemar Ljung