



Tävlingsregler
för
Linflyggrenen
inom
Sveriges Modellflygförbundet



Innehållsförteckning

1. Inledning
2. Klassindelning inom Linflyg
3. Regler för Speed
4. Regler för Stunt
5. Regler för Team Racing
6. Regler för Combat
7. Regler för poängberäkning vid Lag-SM
8. Regler för försöksklass Semispeed
9. Regler för försöksklass Weatherman Vintage Speed
10. Regler för försöksklass Classic Stunt



1. Inledning

Syfte

Denna regelsammanställning innehåller de svenska reglerna för linflyg (linstyrt modellflyg).

Definition

Med FAI-klasser menas den indelning som FAI/CIAM för linflyg och som finns i Sporting Code Section 4 Aeromodelling Volume F2 (se fai.org/page/ciam-code). De svenska reglerna följer tävlingsreglerna i Sporting Code. Undantag från Sporting Code samt andra förtydliganden specificeras nedan. Klass-specifika undantag/regler tas upp under respektive sammanställning i paragraf 3-6.

Domare och tidtagare

Vid svenska tävlingar gäller de krav som specificeras under reglerna för respektive klass (paragraf 3-6 nedan).

Tävlingsjury och protestförfarande

Vid svenska tävlingar gäller de regler som beslutas av RF/FSF/SMFF och kan hittas i de generella regelsamlingarna.

Bestraffningar

Om det i Sporting Code finns bestraffningar beskrivna som saknas i de svenska reglerna kan dessa bestraffningar även användas vid nationella tävlingar.

Sanktionering, tävlingskalender, tävlingsinbjudan och publicering av resultat

Vid svenska tävlingar gäller de regler som beslutas av RF/FSF/SMFF och kan hittas i de generella regelsamlingarna.

Juniorålder

Vid svenska tävlingar följer vi de regler FAI/CIAM bestämt för juniorålder inom linflyg, nämligen att man är junior till och med det år man fyller 21 år.

Klubbtillhörighet

De tillämpliga delar i Sporting Code där man talar om att deltagare från samma nation ska lottas isär ska i Sverige tolkas som att deltagare från samma klubb ska lottas isär.



Märkning av modeller

- a. Om man bara tävlar nationellt och inte har någon FAI Sportlicens ska modellen vara märkt med SWE och pilotens SMFF-nummer.
- b. Om man tävlar internationellt måste man ha en FAI Sportlicens och då ska modellen vara märkt med pilotens FAI-ID. Om pilotens så önskar får den dessutom vara märkt med SWE och pilotens SMFF-nummer.
- c. Även om man har en sportlicens men bara tävlar nationellt räcker det med märkning enligt a ovan.
- d. För nationella klasser räcker det med märkning enligt a ovan.

All märkning ska vara minst 25 mm hög.

Förbjudet

- a. Propellrar med metallblad
- b. Reparerade propellrar
- c. Oriktigt monterade motorer
- d. Knivvassa framkanter
- e. Ballast eller tunga delar som kan lossna
- f. I Team Racing är hjul helt gjorda i metall förbjudna

Rekommenderat

Spinnrar och andra framåtriktade hårda detaljer bör ha en radie på minst 5 mm.

Detta är svårt att uppfylla på grund av de små dimensionerna. Eftersträva så stor radie som möjligt.

Styrning av modell

Inga andra metoder för styrning eller påverkan av modellen och motorn än genom piloten och linorna är tillåtna under start och flygning.

I Stunt får modeller med elmotor styras via timer.

I Combat får mekaniska eller elektroniska avstängare enligt de internationella reglerna användas.

2. Klassindelning inom Linflyg

Speed

F2A Speed	Internationell klass
Minispeed	Nationell klass
Speed A	Nationell klass
Speed B	Nationell klass
Speed C	Nationell klass
Semispeed	Försöksklass
Weatherman Vintage Speed	Försöksklass

Stunt

F2B Stunt	Internationell klass
Semistunt	Nationell klass
Classic Stunt	Försöksklass

Team Racing

F2C Team Racing	Internationell klass
Goodyear Racing	Nationell klass

Combat

F2D Combat	Internationell klass
Combat 1.5	Nationell klass
Slow Combat	Nationell klass

Mästerskap

Svenska Mästerskap (SM) och Distriktsmästerskap (DM) körs i följande klasser:

F2A Speed
F2B Stunt
F2C Team Racing
F2D Combat
Lag-SM (ej DM)

Riksmästerskap (RM) och Distriktsmästerskap (DM) körs i följande klasser:

Semistunt
Semistunt junior
Goodyear Racing
Combat 1.5
Combat 1.5 junior
Slow Combat

3. Regler för Speed

Svenska speedtävlingar flygs i fem klasser: F2A, Minispeed, Speed A, Speed B och Speed C. Dessutom kan tävlingen genomföras i en gemensam klass enligt handikappregler där placeringen i tävlingen bestäms av resultatet i procent av det gällande tävlingsrekordet i respektive klass.

Klass F2A är internationell tävlingsklass och följer de regler som är fastställda av FAI. De nationella klasserna följer de internationella reglerna med de tillägg/undantag som anges i detta dokument.

Konstruktionsdata för Speedmodeller

Klass:	Minispeed	Speed A	Speed B	Speed C
Cylindervolym (cm ³):	max 1,0	max 1,5	2,51-5,0	5,01-10,0
Bärytebelastning, max (g/dm ²):	100	100	100	100

I Minispeed behöver modellen inte starta från marken.

I Minispeed och Speed A behöver motorn inte vara försedd med ljuddämpare. Om ljuddämpare användes behöver den inte uppfylla minimimåttan enligt reglerna för F2A.

Bränsle

I de nationella klasserna får valfritt bränsle användas.

Lindiameter

Klass:	Minispeed	Speed A	Speed B	Speed C
Diameter (mm):	0,20	0,30	0,45	0,55

En tolerans av -0,011 mm tillämpas.

Flygsträcka

Den uppmätta flygsträckan ska vara 1 km. Flygcirelsns radie ska vara:

Klass:	Minispeed	Speed A	Speed B	Speed C
Radie (m):	13,27	14,47	19,90	19,90
Antal varv för 1 km:	12	11	8	8

Kontroll av linor

I Minispeed ska belastningen vid provdragningen vara 20 gånger modellens vikt.

I Speed A ska belastningen vid provdragningen vara 30 gånger modellens vikt.

I Speed B och Speed C ska belastningen vid provdragningen vara 50 gånger modellens vikt.



Tidtagare

Två tidtagare ska användas.

Placering

Vid svenska tävlingar enligt handikappregler i klass F2A – A – B – C beräknas resultatet som procent av det svenska tävlingsrekordet i respektive klass.

Som tävlingsrekord räknas rekord erhållet vid svensk tävling, samt resultat av svensk medborgare vid utländsk tävling, förutsatt att reglerna överensstämmer med de svenska.

Om reglerna ändras på ett sådant sätt att hastighetsprestanda påverkas, ska det gamla rekordet omräknas med en faktor som grenstyrelsen beslutar om eller alternativt strykas

I Minispeed är rekordlistan gemensam för Norden och resultatet beräknas som procent av tävlingsrekordet för respektive motorkategori. Följande motorkategorier finns i Minispeed:

1. Cox Black Widow (ej tryckmatning av bränslet)
2. Cox Tee Dee
3. Dieselmotor, stålcynder, ingen pipa
4. Dieselmotor utan pipa
5. Dieselmotor med pipa
6. Glödstiftsmotor utan pipa
7. Glödstiftsmotor med pipa



4. Regler för Stunt

Svenska stunttävlingar flygs i två klasser: F2B och Semistunt.

Klass F2B är internationell tävlingsklass och följer de regler som är fastställda av FAI. De nationella klasserna följer de internationella reglerna med de tillägg/undantag som anges i detta dokument.

Konstruktionsdata för Stuntmodeller

I Semistunt finns inget ljuddämparkrav för dieselmotorer.

Linlängd

I Semistunt får linorna vara kortare än 15 m.

Antal flygningar

Varje tävlande har rätt till 3 flygningar (om möjligt).

Domare

Minst två domare med kunnsighet i stunt och kännedom om domarhandledningen ska utses.

Placering

Den tävlandes placering bestäms av summan av de två bästa flygningarna.

I Semistunt ska två resultatlistor upprättas. En där alla deltagare är med (Semistunt) och en där enbart deltagande juniorer finns med (Semistunt junior).

Flygprogram i Semistunt

1.	Startförfarande	Om den tävlande själv startar motorn	k = 1
		Om medhjälparen startar motorn	k = 0
		Om elmotor användes	k=0
2.	Start	Om modellen kastas	k = 1
		Om modellen rullar från marken	k = 2
3.	Enkel wing-over		k = 5
4.	Tre loopingar		k = 6
5.	Inverterad flygning (2 varv)		k = 2
6.	Tre inverterade loopingar		k = 6
7.	Två trekantloopingar		k = 14
8.	Två liggande åttor		k = 7
9.	Två stående åttor		k = 10
10.	Två överliggande åttor		k = 10
11.	Fyrklöver		k = 8
12.	Landning	Utan landningsställ	k = 3
		Med landningsställ	k = 5

Startförfarande

I Semistunt behöver den tävlande ej starta motorn själv.

Om den tävlande i Semistunt inte startar motorn själv är koefficienten = 0.

Om den tävlande i Semistunt använder elmotor är koefficienten = 0.

Start

I Semistunt får modellen kastas och då är koefficienten =1.

Wing-over

I Semistunt används manövern **Enkel wing-over**: Efter en stigning och dykning (med passering ovanför toppen på flygciirkeln) återgår modellen till planflykt på normal höjd.

Landning

I Semistunt behöver modellen inte vara försedd med landningsställ och då är koefficienten=3.



5. Regler för Team Racing

Svenska tävlingar i Team Racing flygs i två klasser: F2C och Goodyear Racing.

Klass F2C är internationell tävlingsklass och följer de regler som är fastställda av FAI. De svenska tävlingsklasserna följer de internationella reglerna med de tillägg/undantag som anges i detta dokument.

Regler specifika för Goodyear Racing

Kvalheat ska flygas med två lag samtidigt. Kvalheat får flygas med tre lag samtidigt om tävlingsledningen finner detta lämpligt.

Pilot och mekaniker behöver inte vara medlemmar i samma klubb.

I kvalheaten krävs minst 2 omtankningar och minst fem i finalen.

Modellen ska vara i skala 1:8 av en verklig förebild av ett flygplan som konstruerats enligt bestämmelserna för 'Goodyear Racing', 'National Air Racing' eller motsvarande. Stabilisatorytan får ökas med 25 % och övriga mått får avvika $\pm 5\%$. Kroppen skall vara en profilkropp.

F2C-reglerna för avgasportmått och kolvens synlighet gäller inte i Goodyear Racing.

Varken motor eller tank får vara inbyggda. Det får heller inte finnas några aerodynamiska anordningar framför eller bakom motorn för att minska luftmotståndet.

Landningsstället får inte vara infällbart.

Belastningen vid provdragning ska vara 20 gånger modellens vikt dock maximalt 140 N.

Modellen behöver inte vara försedd med avstängare.

Det är ingen begränsning på tankvolym. Istället regleras minimum antal omtankningar (se ovan).

Modeller som uppfyller reglerna för den internationella klassen F2F får delta vid nationella tävlingar i Goodyear.

Cylindervolym (cm ³):	max 2,5	
Projicerad baryta, minimum (dm ²):	9,6	
Vikt, maximum (g):	700	
Lindiameter (mm):	0,30	(En tolerans av -0,011 mm tillämpas.)
Linlängd (m):	15,92	
Hjuldiameter, minimum (mm):	25	
Max förgasardiameter (mm):	5	



Organisation av tävlingen

Lottning av heat sker enligt vad som anges nedan och de mallar som finns i bilaga.

Tävlingsledaren/domaren får ge tillstånd till motorkörning före varmkörningsperioden.

Loppet från start till mål

I Goodyear Racing måste modellen tillryggalägga minst ett varv mellan omtankningarna.

Lags kvalificering och placering

Varje tävlande lag ska delta i minst ett kvalheat för att kunna kvalificera sig till semifinaler eller final.

Vid nationella i F2C med mindre än tio deltagande lag genomförs tävlingen enligt det som markerats '**F2C<10**' nedan och varje lag ska delta i minst två kvalheat för att kunna kvalificera sig till finalen, och har rätt att delta i fyra. Semifinaler genomförs inte.

Heat med 3 lag flygs i största möjliga utsträckning genom att tillämpa följande regler:

- Om ett lag blir över efter fyllda trelagsheat i en omgång, flyttas laget till första och sista heatet i nästa omgång.
- Om två lag blir över flyttas ett av de lag som flugit första heatet i omgången in från nästa omgång.
- Eventuella omflygningar införs i tävlingens slutheat, och dessa omlottas vid behov, så att maximalt två tvålagsheat uppstår.
- Sparringlag utses av tävlingsledningen om något lag får omflygning i det sista heatet så att inte ett enlagsheat uppkommer.
- Om ett lag uteblir, sker ingen omlottning.
- Lottningen ska ske så att varje lag får åtminstone ett första-, andra- och tredjeval av startplats, och får flyga mot så många olika motståndare som möjligt.

För att förenkla denna lottning är ett fast schema upprättat för startordningen, se bilaga. Vid tävlingens början lottas endast lagens nummer, och sedan följs det fasta schemat. Vid omflygningar, uteslutningar och frånvaro lottas vid behov resterande heat om manuellt på det sätt som tävlingsledningen finner praktiskt och rättvist.

Heaten läggs med minst 15 minuters intervall med undantag för fallet då lag flyger i två heat efter varandra, då dessa heat läggs med minst 25 minuters intervall.

Det antal lag som är kvalificerade till semifinaler beror på det totala antalet deltagande lag enligt:

Antal lag	Antal semifinalister
2 till och med 9	0
10 till och med 19	6
20 till och med 39	9
40 eller flera	12

I Goodyear Racing flygs inte semifinaler.



De 6, 9 eller 12 lag som erhåller de motsvarande antal bästa tiderna under de tre kvalomgångarna är kvalificerade till semifinalerna. De tre lag som har de bästa semifinaltiderna är kvalificerade till finalen. Om inga semifinaler flygs gäller kvalheattiderna.

F2C<10: De tre lag som har de lägsta summorna av de två bästa heattiderna är kvalificerade till finalen. Om fler än tre lag har de tre bästa resultaten, avgör den bästa heattiden, och i andra hand den tredje bästa heattiden.

Alla semifinaler ska ha tre deltagande lag. Om detta inte kan ske på grund av ett lags uteblivande eller vid omflygning justeras antalet till tre genom att flytta in max två lag med placeringarna närmast över de kvalificerade lagen. (Dvs. 7 & 8, 10 & 11 eller 13 & 14.)

Domarpanel och tidtagare

I nationell tävling krävs inte tre domare. En tidtagare tilldelas varje lag. I F2C bör man eftersträva 2 tidtagare.

Domarpanelens uppgifter

Domarpanelen ska observera varje lags uppträdande under heatet. Lagen ska direkt informeras om begångna felaktigheter och varnas genom synliga signaler. Efter tre varningar utesluts laget ur heatet. Varning och uteslutning tillkännages med medel som tävlingsledaren bestämmer.

6. Regler för Combat

Svenska combattävlingar flygs i tre tävlingsklasser: F2D, Combat 1.5 och Slow Combat.

Klass F2D är internationell tävlingsklass och följer de regler som är fastställda av FAI. De nationella klasserna följer de internationella reglerna med de tillägg/undantag som anges i detta dokument.

Tävlingsplatsen

Tävlingsplatsen består av tre koncentriska cirklar som är markerade på marken.

Flygcirkeln i Combat 1.5 ska ha radien 16 m.

Mekanikercirkeln i Combat 1.5 ska ha radien 20 m.

Den tävlande

I Combat 1.5 och Slow Combat får den tävlande bara använda sig av en mekaniker. Under särskilda förhållanden vid regn eller svår blåst får en andra medhjälpare användas för att hålla serpentinen. Denne får inte utföra någon annan uppgift under heatets gång.

Konstruktionsdata för combatmodeller

Maximal cylindervolym på motor(erna) i Combat 1.5 är 1,5 cm³ och 2,5 cm³ i Slow Combat.

Inget ljuddämparkrav i de nationella klasserna förutom om en glödstiftsmotor används i Slow Combat som då måste ha en ljuddämpare (mått enligt F2D).

Inget krav på förgasardiameter i de nationella klasserna.

Inget krav på säkerhetswire i Combat 1.5.

I de nationella klasserna får valfritt bränsle användas.

I nationella F2D-tävlingar använder de tävlande sitt eget standardbränsle.

I Slow Combat får modellen ha en högsta flyghastighet motsvarande 10 varv/35 s.

I Combat 1.5 är endast dieselmotorer med cylinder av stål och kolv av gjutjärn tillåtna.

I Combat 1.5 ska linlängden vara $12 \pm 0,04$ m.

I Combat 1.5 och Slow Combat ska linorna ha en minsta diameter på 0,385 mm (utan minustolerans).

I Combat 1.5 och Slow Combat behöver modellen inte vara försedd med en avstängare.

Styranordningar - teknisk verifikation

I Combat 1.5 ska belastningen vid provdragning vara 100 N medan den i Slow Combat ska vara 150 N.

Antal modeller

I de nationella klasserna får den tävlande använda en modell i varje heat.

Serpentin

I de nationella klasserna ska serpentinerna vara av så kraftig kvalitet att den håller för normal flygning i fyra minuter utan att gå sönder eller lossna av luftdraget.

I Combat 1.5 är serpentinens minimibredd 10 mm och för Slow Combat 15 mm.

Startförfarande

I Combat 1.5 och Slow Combat är startperioden 60 sekunder.

I Slow Combat flygs modellerna i planflykt efter start, varvid domarna genom tidtagning över fem varv kontrollerar att hastigheten för den snabbaste modellen är under 10 varv/35 s. Om hastigheten överskrider detta diskvalificeras den tävlande. Om allt därefter är ok startas heatet enligt ovan. Tidtagningen för hastighetskontroll kan också ske vid testflygning innan heat.

I Combat 1.5 och Slow Combat gäller att piloten inte behöver landa när heatet är avslutat utan kan flyga tills tanken är tom.

Omflygning

I Combat 1.5 och Slow Combat kan den tävlande begära omflygning ifall modellen flyger utanför det angivna bortflygningsområdet. Detta beslut måste meddelas domaren snarast efter bortflygningen och utan att piloten rådgör med någon.

Diskvalifikation

I Slow Combat: Om modellen vid hastighetsmätningen flyger fortare än 10 varv/35 s.

I övrigt gäller tillämpbara delar av de internationella reglerna för Combat 1.5 och Slow Combat.

Lottning

Vid nationella tävlingar skall tävlande från samma klubb lottas isär så långt som möjligt och i andra hand tävlande som mötts tidigare i tävlingen.

Domare och tidtagare

Vid nationella tävlingar ska minst en domare utses och varje tävlande ha minst en tidtagare.

7. Regler för poängberäkning vid Lag-SM

Poäng delas ut i klasserna F2A, F2B, F2C och F2D.

För att klassen ska delta i lag-SM måste den ha minst 3 deltagare.

De poäng som respektive klubbs medlemmar erhållit summeras.

Klubbarna rangordnas enligt de summerade resultaten med högst poängsumma som segrare.

Om pilot och mekaniker i F2C är från olika klubbar delas poängen mellan klubbarna.

Placering 1-10 ger poäng 10-1, dvs vinnaren får 10 poäng, tvåan 9 poäng osv.

Om klassen har färre än 10 deltagare skall poängen som delas ut vara omvänt mot antalet deltagare.

Exempel: Vid 7 deltagare får segraren 7 poängen. Tvåan får 6 poäng osv.

Om klassen har 5 eller färre antal deltagare får segraren 5 poäng, 2:an 4 poäng etc.

Om två eller fler piloter har samma placeringssiffra summeras deras platspoäng, delas med antalet piloter på samma placering samt rundas av uppåt till närmaste heltal. Denna poäng tilldelas alla piloter med samma placering. Exempel: Klassen har 9 deltagare. 4 piloter hamnar på plats 4. Poängen summeras enligt $6+5+4+3=18$. $18/4=4,5$. Avrundat uppåt ger detta 5 poäng till varje pilot.

Om två eller fler klubbar hamnar på placering 1, 2 eller 3 skall dessa skiljas åt genom:

Klubb med flest förstaplatser får högst placering.

Om det fortfarande är lika får klubb med flest andraplatser högst placering.

Om det fortfarande är lika får klubb med flest tredjeplatser högst placering.

Om det fortfarande är lika får klubb med flest antal piloter högst placering.

Om det fortfarande är lika ska lotten avgöra.

För att poäng ska erhållas måste man:

I F2A ha fått en godkänd tid.

I F2B ha fått minst 1 poäng.

I F2C noterat minst 1 varv i heat.

I F2D ha deltagit i minst 1 heat.

8. Regler för försöksklass Semispeed

Reglerna följer i grunden de internationella reglerna för F2A Speed men har nedanstående undantag för att skapa en enkel ingångsklass. Dessa är:

1. Modellen skall vara försedd med en profilkropp. Vingen skall vara symmetrisk med max 20 mm differens mellan inner- och yttervinge.
2. Motor och kontrollmekanism får inte vara inbyggda.
3. Motorn skall vara försedd med ljuddämpare eller pipa. Gäller inte för dieselmotorer.
4. Propellern skall vara tvåbladig.
5. Provdragning skall ske med en belastning motsvarande 15 kg (150 Nm).
6. Vid flygning är det tillåtet att placera handloven i pylon.
7. Modellen måste starta från marken.
8. Linlängden skall vara minst 15,92 m. Lindiametern skall vara minst 0,385 mm.
9. Modellen ska vara försedd med avstängare.

9. Regler för försöksklass Weatherman Vintage Speed

version 2023-03-11

Syfte

Dessa regler gäller för Weatherman Vintage Speed och är gemensamma för de nordiska länderna med syfte att inspirera till tävlingsutbyte över gränserna, både vid fysiska tävlingar men även vid mail-tävlingar där alla flyger på sitt hemmafält.

1. Modellen.

Cyril Shaw's Weatherman enligt Ian Allen, publicerat i Model Aviation 1949. Modellen måste byggas enligt ritning med undantag för klass 1, 6.6 och 10 samt bilaga 1, se nedan. I alla klasser måste vingen ha bärande profil enligt ritning.

Ving- och stabilisatoryta får ökas i alla klasser. Kroppen får göras bredare för att passa vald motor. Varken vinge, stabbe eller kropp får göras mindre än vad skalan i respektive klass föreskriver. Då olika motorer, tankar och ljuddämpare används får kroppens utseende bakom motorn ändras till att passa vald utrustning.

Modellen ska vara försedd med en spinner (1 $\frac{3}{4}$ " , 44 mm). Undantag gäller för klass 1, 6.6 och 10, se nedan.

Två hjul med en diameter av 2" (50 mm) är obligatoriskt. Undantag gäller för klass 1, se nedan.

Rodersystem får inte vara inbyggt. Modellen behöver inte vara försedd med lead-outs utan linor får fästas direkt i oket. Där linorna lämnar guiden i innervingen måste de vara separerade med minst 12 mm (gäller för alla klasser). Oket, som kan vara av valfri storlek, ska vara fäst i plywood eller hårdträ infällt i vingen och i sin tur förankrat i motorbockarna, se bilaga 1. Alternativt kan annan metod användas för att säkra kontakten mellan motor och ok, t ex vajer. Bilaga 1 beskriver också föreslagen förstärkning av kroppens bakparti.

Det rekommenderas att vingen har V-form enligt ritning men det är inte obligatoriskt.

Modellen i **klass 1** får byggas 25 % mindre än vad ritningen föreskriver (Minimum spännvidd 35,5 cm). Spinnern ska ha en diameter på 1 $\frac{1}{4}$ " (30 mm) och hjulen ha en diameter på 1 $\frac{1}{2}$ " (38 mm).

Modellen i **klass 6.6 och 10** skall skalas upp med faktorn 1,414 (minimum spännvidd 67,5 cm). Spinnern ska ha en diameter på 2" (50 mm). Hjulen ska ha en diameter på 2" (50 mm).

2. Motor & Bränslesystem

Valfri motor får användas, dock med undantag för klass Mills, 2.5V och 2.5DA. I klass Mills får man använda en Mills 1.3 Diesel, original eller replika. I klass 2.5V får man använda en Viking Diesel 2,5 cc med frontutblås, ej Viking Super. I klass 2.5DA får man valfritt använda Drabant, Tellus eller Twin Stack.

Motorer i klass 3.5-10 måste vara försedd med en ljuddämpare.

Motorn får inte var försedd med någon form av pipa eller resonansrör.

Bränslematningen måste ske genom självsug. Ingen form av tryckmatning får användas.

Valfri 2-bladig propeller får användas, dock ej metallpropeller.

3. Linor

Styrssystem med 2 linor måste användas. Monoline är inte tillåtet. Före varje flygning ska modellen provdras enligt vad som anges under punkt 5 nedan. Linlängd mäts från handtagets centrum till motorns centrum. Linornas diameter enligt vad som anges under punkt 5 gäller för pianotrådslinor. Om andra typer av linor ("multistrand") används gäller en diameter på 0,3 mm för klass 1, Mills och 1.5. För klass 2.5 och 3.5 ska diametern vara minst 0,38 mm (0.015"). För klass 5, 6.6 och 10 får enbart pianotrådslinor användas.

Handlovsrem är obligatoriskt för alla klasser.

4. Märkning.

Modellen ska vara märkt med en siffra motsvarande det antal varv tiden ska tas på. Modellen skall också vara märkt med aktuell provdragningsvikt. Detta för att underlätta för tidtagarna/funktionärerna.

Klass 1:	6
Klass Mills:	6
Klass 1.5:	10
Klass 2.5V:	10
Klass 2.5:	9
Klass 3.5:	8
Klass 5:	8
Klass 6.6:	7
Klass 10:	7

5. Klasser & data

Rekord sätts separat för diesel- och glödstiftsmoterer i respektive klass (Se rekordlistan).

Klass	Motor	Linlängd	Lindiameter	Maxvikt	Provdrag	Distans/varv
1	1 cc	10,7 m	0,25 mm	350 g	7 kp	402 m/6 v
Mills	Mills 1.3	10,7 m	0,3 mm	480 g	5 kp	402 m/6 v
1.5	1,5 cc	12,8 m	0,3 mm	580 g	8 kp	804 m/10 v
2.5V	2,5 cc	12,8 m	0,3 mm	580 g	12 kp	804 m/10 v
2.5	2,5 cc	14,2 m	0,3 mm	580 g	12 kp	804 m/9 v
3.5	3,5 cc	16,0 m	0,3 mm	690 g	12 kp	804 m/8 v
5	5 cc	16,0 m	0,4 mm	780 g	16 kp	804 m/8 v
6.6	6,6 cc	18,3 m	0,4 mm	1060 g	18 kp	804 m/7 v
10	10 cc	18,3 m	0,4 mm	1290 g	21 kp	804 m/7 v

6. Tävlingsformer



En Weatherman-tävling kan köras som vanlig tävling eller som mail-tävling eller som en kombination av dessa. Namn och foto på piloter som deltar i Weatherman-tävlingar kan komma att publiceras i resultatlistor, på sociala medier eller i tidskrifter.

7. Maitävlingar

En mail-tävling är en tävlingsform där piloterna flyger på hemmaplan och rapporterar in resultatet till arrangören (tider och klass samt foto på pilot med modell).

Flygning ska ske på de dagar arrangören bestämmer.

Arrangören bestämmer själv om startavgift, krav på föranmälan och utdelning av diplom/priser.

Normalt räcker det med en tidtagare vid mail-tävlingar. Dock måste man ha två tidtagare för att ett resultat ska räknas till rekordlistan.

Före varje försök (max 3 st) ska piloten ange för tidtagarna att det är ett försök. Eftersom det är en mail-tävling bygger det på att de tävlande är ärliga och t ex inte gör 10 starter varefter man räknar det bästa.

8. Flygning och tidtagning

När en pilot är på plats i flygcirkeln har han 10 minuter på sig att få modellen i luften. Efter denna tid anses startförsöket vara förbrukat. Tidtagningen startar i det ögonblick modellen släpps iväg och pågår det antal varv som anges av punkt 5 ovan. Två tidtagare ska användas och medelvärdet av dessa två ska vara den tävlandes resultat. Om de två klockorna skiljer mer än 0,2 sekunder kan den tävlande välja mellan att räkna den sämsta av de två tiderna eller ta en omflygning.

Varje pilot har 3 försök i en tävling varav resultatet från den bästa flygningen räknas.

Tid ska endast noteras med en upplösning på 0,1 sekund. Klockornas tid avrundas enligt x,x00-x,x49 nedåt och x,x50-x,x99 uppåt. Vid uträkning av procent av rekord ska tider användas och hastighet endast räknas ut för presentation.

Under flygningen ska piloten efter varv 1 ha handen mot bröstet och gå framåt. Whipping efter varv 1 är inte tillåtet och resulterar i diskvalifikation.

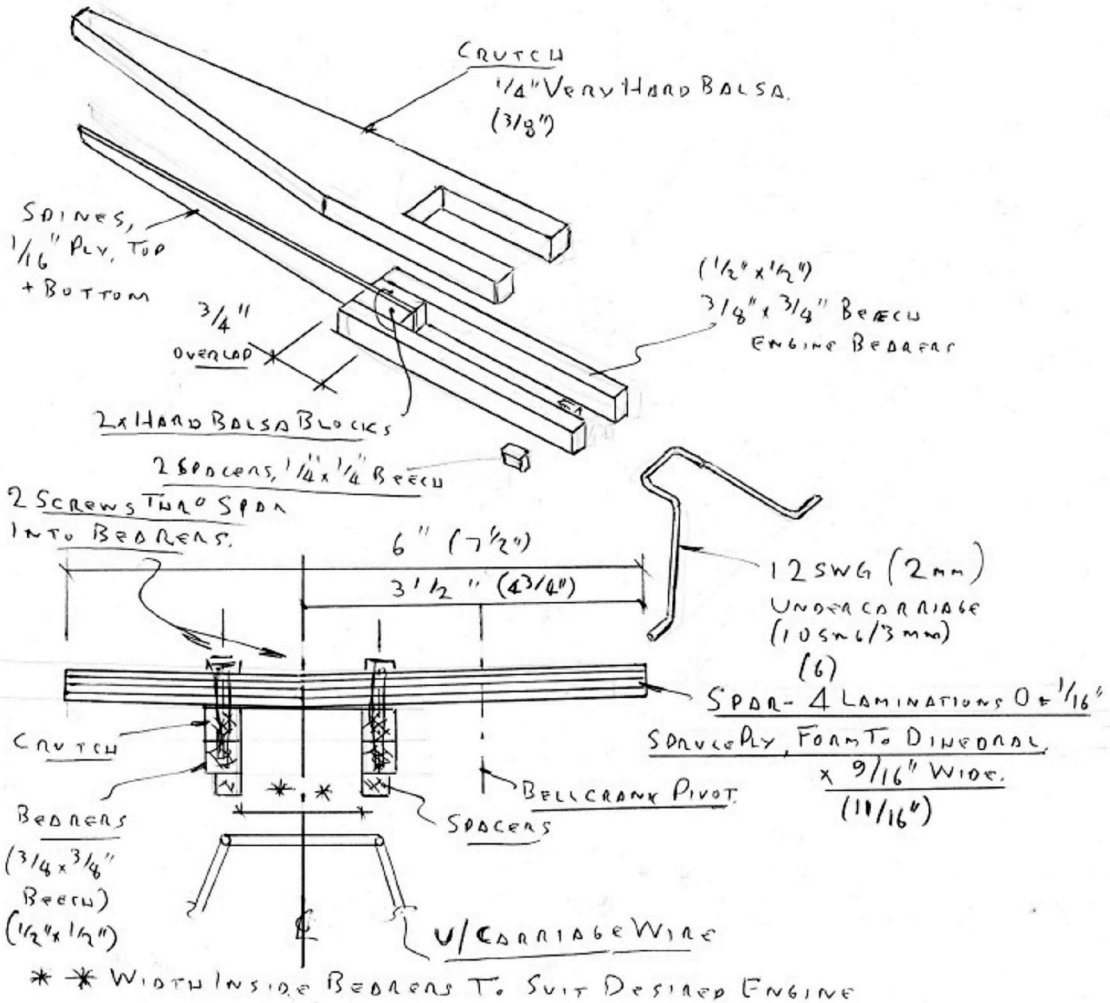
Proxyflygning är tillåten, dvs pilot/byggare som av olika skäl inte själv kan flyga i tävlingen har rätt att använda en proxy-pilot.

Bilaga 1. Alternativ vid bygge

“WEATHERMAN SPEED” – Modifications to airframe for more powerful engines.
Sheet 2 of 2.

R W R 21/11/06.

These modifications are offered as a means of improving structural strength and of providing extra space for a fuel tank on models intended for use in the larger engine classes of SAM 35 Weatherman Speed. It is known that the fuselage has a weak point where the lower rear spine meets the engine bearers. Some form of overlap is advised in order to prevent this!



Bilden ovan visar både förankring av ok mot motorbockar, förstärkning av kroppen samt en metod för att göra plats för tanken under vingen.



Bilden ovan visar alternativ fastsättning av landningsstället.

10. Regler för försöksklass Classic Stunt

Syfte

Dessa regler gäller för klassen Classic Stunt med speciella regler för modeller och motorer. Reglerna följer i grunden de internationella reglerna för F2B Stunt men har anpassats för Classic Stunt enligt nedan.

Modell

Enbart modeller som publicerats eller funnits i byggsats före 1 januari 1970 får användas. Se nästa paragraf för undantag. Modellen ska följa originalritningen och får inte i större omfattning skilja från denna. Vid anmodan ska piloten kunna styrka modellens historia. Modeller som enligt domarnas åsikt inte uppfyller kraven får inte delta.

Undantag från modellkravet

Modeller som publicerats eller funnits som byggsats före 1 januari 1980 kan medges dispens från föregående paragraf. De måste dock finnas med på undantagslistan (se nedan). För att få med en modell på denna lista måste den föreslås och bli godkänd.

Motor

Valfri motor upp till 10 cc (.60) får användas inklusive elmotor. Modeller på undantagslistan får ha en maximal motorstorlek på 6,5 cc (.40). Originalmotorer från "tiden" utan ljuddämpare behöver inte förses med sådana. Undantag är dock om det fält man använder vid tävlingen har specifika buller- eller ljuddämparkrav. Då måste fältreglerna följas.

Linlängd och diameter

Enligt F2B-reglerna.

Säkerhet

Handlovsrem är obligatorisk. Provdragning enligt F2B-reglerna.

Flygprogram

Flygprogrammet ska följa F2B-programmet inklusive koefficienter.

Domare

Man ska eftersträva att tävlingen döms av en domarpanel om minst 2 personer. Om domare inte finns att tillgå ska de tävlande hjälpa till att döma (i ett roterande schema så att alla piloter är med och dömer).

Antal flygningar

Normalt ska tävlingen flygas med 3 omgångar. Tävlingsledning och de tävlande kan också, före tävlingens start, komma överens om att bara flyga 2 omgångar.

Resultat

Om man flyger 3 omgångar ska summan av de två bästa räknas. Om man flyger 2 omgångar ska den bästa flygningen räknas. Poäng utdelade för elegans och överensstämmelse adderas till resultatet varefter detta divideras med antalet domare och avrundas uppåt till närmaste heltal.



Concouers d'Elegance

Domare och tävlande ska rösta fram tävlingens snyggaste modell. De som deltar i röstningen ska ge poäng till de 3 modeller de anser vackrast enligt skalan 10-5-1 poäng. Alla modeller som deltar i tävlingen rankas enligt röstningsresultatet och plats 1-10 får poäng i en omvänd skala enligt 100-90-80-70... ner till 10. Vid färre än 10 deltagare används samma skala utgående ifrån 100. Dessa poäng adderas till slutpoängen.

Överensstämmelse med original

Varje tävlande får från början 100 poäng. Sedan görs avdrag enligt följande lista:

- 10 Icke tidstypisk motor för modellen
- 30 Avvikelser i byggmått, t ex förstora stabilisator
- 20 Plastklädsel
- 20 Elmotor
- 10 Plankad vinge (med eller utan foam) där originalet har sprygelvinge
- 10 Modellen är på undantagslistan

Dessa poäng adderas till slutpoängen.

Undantagslista

Nedanstående modeller är tillåtna att användas i Classic Stunt

- | | |
|--------------------|-----------------|
| SIG Akrobat | publicerad 1971 |
| SIG Super Chipmunk | publicerad 1973 |