



Kallelse till årsmöte SPI 2026

Som medlem i SPI inbjuds Du härmed till årsmöte lördag 2026-03-07. Tid 14:00

Plats: Digitalt via Teams, länken nedan:

Möteslänk:

<https://teams.microsoft.com/meet/31459936502464?p=fb5ZRXnAwYZbDVnppV>

Medlemmar i SPI kan skicka eventuella motioner till styrelsen via mail.

Motioner skall senast 2026-03-01 komma in till styrelsen. Mail skickas till sekreterare@pylonracing.se

Dagordning för årsmöte 2026

1. Mötets öppnande.
2. Val av ordförande för årsmötet
3. Val av sekreterare för årsmötet.
4. Val av 2 st. justerare för årsmötet.
5. Godkännande av kallelsen.
6. Godkännande av dagordning.
7. Verksamhetsberättelse. (Se bilaga 1)
8. Genomgång av ekonomi.
9. Revisionsberättelse.
10. Ansvarsfrihet för styrelsen.

Post	Tid	X Skall väljas	Sittande 2025
Ordförande	1 år	x	Anders Lindström
Ställf. Ordf	1 år	x	Roger Eriksson
Sekreterare	2 år	x	Martin Larsson
Kassör	2 år	x	Magnus Östling
Ledamot/Ciam sub commite	2 år	x	Thomas Eriksson
Suppleant 1	2 år	1år	Andreas Storm
Suppleant 2	2 år	x	Ingvar Larsson
Valberedning	1 år	x	Simon Eriksson och Emil Broberg
Revisor 1	1 år	x	Jesper Larsen
Revisor 2	1 år	x	Elin Larsen
Tävlingsplanering	1 år	x	Jonas Fogelin
Tävlingsplanering	1 år	x	Simon Eriksson
Materialförvaltare 1	1 år	x	Gunnar Broberg
Materialförvaltare 2	1 år	x	Micke Eklöf



11. Val av styrelseledamöter och uppdrag för 2026.

- 11.1. Ordförande, på 1 år.
- 11.2. Ställföreträdande ordförande, på 1 år.
- 11.3. Sekreterare, på 2 år
- 11.4. Kassör, på 2 år
- 11.5. Ledamot/Ciam sub commite, på 2 år
- 11.6. Suppleant, på 2 år
- 11.7. Valberedning, 1 år.
- 11.8. 2st revisorer på 1 år.
- 11.9. Ansvarig/a för Tävlingsplanering. 2st på 1 år.
- 11.10. 2 st Materialförvaltare på 1 år.

13. Rekommenderade tävlingsavgifter 2026.

2026: E2K:	200:-
2026: Q-500:	200:-
2026: F3R:	300:-
2026: F3T/F3D/F3E:	300:-
2026: F3T/F3D/F3E: 2 dagar:	500:-

14. Medlemsavgift SPI 2026.

2025: 250:-
Förslag 2026: 500:- (läs bilaga 2)

15. Inkomna motioner

Förslag från styrelsen

16.1. Justering av medlemsavgift och tävlingsavgifter
(Se bilaga 1.)

16.2. Godkännande av Nelson-motorer samt tävlingsstatus för F3R och F3T
(Se bilaga 2.)

16.3. Införande av F3R Multi-Formula Class (Annex 5W) som grund för svenska Q500-regler
(Se bilaga 3)

17. Övriga frågor

18. Mötet avslutas.



Bilaga 1

Proposition 1 till årsmötet i SPI

Från: SPI:s styrelse

Datum: 2026-02-08

Ärende: Justering av medlemsavgift och tävlingsavgifter

Bakgrund

Historiskt har SMFF:s tävlingslicens kostat 400 kr per år, varav 250 kr tillfallit berörd gren. Dessa medel har varit en viktig finansiering av pylonverksamheten, inklusive landslagssatsningar och tävlingsutveckling. SMFF har nu ändrat avgiftsstrukturen så att denna fördelning upphört, vilket innebär att SPI inte längre erhåller dessa medel via SMFF.

För att säkerställa fortsatt stöd till vår gren och landslagssatsningar föreslås justering av medlemsavgift och tävlingsavgifter.

Förslag

Årsmötet beslutar följande (med hänvisning till stadgarna §6 Avgifter):

Del 1: Medlemsavgift

1. Att höja medlemsavgiften i SPI till 500 kr per år (tidigare 250 kr), att gälla från och med omedelbart efter årsmötet för verksamhetsåret 2026 och framåt.

Del 2: Tävlingsavgifter

Tävlingsavgifterna justeras genom införande av ett centralt tillägg per startande, där avgiften tillfaller SPI:

- F3D, F3T, F3E, F3R: ordinarie startavgift + 100 kr per deltagare.
- Q500: ordinarie startavgift + 50 kr per deltagare.
- E2K: ingen avgiftsökning

Motivering

Genom dessa förändringar säkerställs att de medel som tidigare tillfördes grenen via SMFF även fortsättningsvis används för sitt ursprungliga syfte. Differentieringen av tävlingsavgifter innebär att mer resurskrävande klasser bidrar proportionerligt, samtidigt som instegsklassen E2K behåller låga kostnader för att främja nyrekrytering. Genom att SPI hanterar hela summan skapas transparens och kontroll över hur pengarna används.

Hantering av tävlingsavgiften

Det centrala tillägget på startavgiften tas ut av tävlingsarrangören i samband med ordinarie startavgift och redovisas separat till SPI enligt rutiner som fastställs av styrelsen.

Ikraftträdande

Beslutet gäller omedelbart efter årsmötet och omfattar verksamhetsåret 2026 och framåt. Tävlingsavgifter enligt ovan gäller för alla tävlingar som arrangeras efter årsmötet.



Konsekvensanalys

Ekonomi: Ökar SPI:s intäkter motsvarande bortfallet från SMFF. Ger stabil finansiering för landslag och tävlingsutveckling.

Organisation: Ingen större administrativ förändring – avgifter hanteras som tidigare via SPI:s kassör.

Medlemmar: Total kostnad för aktiv tävlingsflygare blir oförändrad jämfört med tidigare (licens + medlemsavgift).



Bilaga 2

Proposition 2 till årsmötet i SPI

Från: SPI:s styrelse

Datum: 2026-02-08

Ärende: Godkännande av Nelson-motorer samt tävlingsstatus för F3R och F3T

Bakgrund

Styrelsen har gjort en samlad bedömning av motoranvändningen inom klasserna F3R och F3T samt hur dessa klasser bör klassificeras i tävlingssammanhang.

Nelson-motorer har historiskt varit vanliga inom pylonflyg och uppfyller fortsatt klassernas tekniska krav. Samtidigt sker ingen nyproduktion av dessa motorer, vilket innebär att det inte tillkommer nya exemplar som kan påverka konkurrensbalansen framåt.

För att säkerställa stabilitet och bredd inom svensk pylonverksamhet anser styrelsen att ett fortsatt godkännande av dessa motorer är positivt för sporten.

Då reglerna i F3R-SWE-SQ och F3T inte fullt ut följer FAI:s internationella regelverk bör klassernas status nationellt tydliggöras. Styrelsen menar att dessa klasser ska arrangeras som Riksmästerskap (RM) i stället för SM.

Styrelsens bedömning

- Nelson-motorer uppfyller fortsatt de tekniska kraven för respektive klass.
- Ett fortsatt godkännande bidrar till stabilitet och bredd i svensk pylonverksamhet.
- Eftersom motorerna inte längre nyproduceras skapas ingen framtida snedvridning genom nytillförsel.
- Nationella regelavvikelser bör tydliggöras genom korrekt tävlingsstatus.

Förslag

Årsmötet beslutar följande:

1. Att Nelson-motorer fortsatt ska vara godkända för användning i klasserna F3R och F3T vid nationella tävlingar arrangerade inom SPI.
2. Att klasserna F3R och F3T i Sverige ska arrangeras som RM-klasser, då de inte fullt ut följer FAI:s regelverk.
3. Att beslutet gäller tills vidare, eller tills annat beslut fattas av årsmöte eller styrelse.
4. Att motorer i övrigt ska uppfylla respektive klass tekniska regelverk.
5. Att beslutet gäller från första tävling 2026 och gäller tills vidare, eller tills annat beslut fattas av årsmöte eller styrelse.



Bilaga 3

Proposition 3 till årsmötet i SPI

Från: SPI:s styrelse

Datum: 2026-02-08

Ärende: Införande av F3R Multi-Formula Class (Annex 5W) som grund för svenska Q500-regler

Tillägg om klasstruktur

Sverige har redan en etablerad och uppskattad instegsklass, E2K. Om en internationell F3R-klass införs parallellt bedömer styrelsen att den nuvarande nationella F3R-liknande klassen kan avvecklas för att undvika överlapp och splittring. Detta förstärker behovet av en tydligt definierad nationell F3R-formel — **F3R-SWE-Q** — med avvikelsspecifikation enligt Annex 5W.

Referens: FAI Sporting Code, Volume F3 Pylon Racing – Annex 5W

https://www.fai.org/sites/default/files/sc4_vol_f3_pylon_23.pdf

1. Bakgrund

FAI:s regelverk för F3R inkluderar ett särskilt tillägg, **Annex 5W – ”F3R as a Multi-Formula Class”**, som möjliggör en standardiserad modellplattform med nationella specifikationer för motor, bränsle, propeller och ljudnivå.

Svensk Q500 följer redan stora delar av F3R-klassens modellmått men saknar en formell anknytning till Multi-Formula-strukturen. Ett införande av denna anknytning skapar tydlighet, harmonisering med FAI-systemet och en långsiktigt stabil nationell klass.

2. Syfte

Syftet med förslaget är att:

1. Definiera **Svensk Q500** som en nationell F3R-formel (F3R-SWE-Q).
2. Anpassa drivline-specifikationerna enligt Annex 5W för bättre tillgänglighet, enklare motorhantering och kontrollerad prestanda.
3. Upprätthålla en kostnadskontrollerad och nybörjarvänlig klass som fungerar nationellt oberoende av internationell F3R-utveckling.

3. Förslag till nationella tekniska specifikationer

3.1 Motor

- Endast motorer godkända av SPI får användas.
- Motorer ska vara helt omodifierade.
- Original standardljuddämpare för respektive motor ska användas.
- Shimsning mellan topp och foder är tillåten.

3.2 Bränsle

- 0–20 % nitrometan.
- Resterande del metanol och olja.

3.3 Propeller

- Minsta tillåtna propellerdiameter efter balansering: **227 mm (9 tum)**.
- Endast kommersiellt tillgängliga propellrar får användas.
- Endast balansering genom slipning av **ett blad** är tillåten.

4. Klassdefinition

Svensk Q500 definieras som en nationell F3R Multi-Formula enligt Annex 5W:

F3R-SWE-Q

(SPI-godkända motorer / 15 % nitro / minst 9" propeller)



5. Förslag till beslut

SPI:s styrelse föreslår att pylontinget beslutar:

1. Att anta Svensk Q500 som nationell formel F3R-SWE-Q.
2. Att följande drivline-regler gäller nationellt:
 - Endast motorer godkända av SPI (*Motorlistan SPI för gamla Q-500*)
 - 0-20 % nitro
 - Minsta propellerdiameter 9 tum
3. Att dessa regler införlivas i kapitel 6 som nationella avvikelser enligt Annex 5W.
4. Ombordglöd får användas för säkerhetshöjande effekt.
5. Att förändringen gäller från och med tävlingssäsong 2026.
6. Att den tidigare nationella F3R-varianten avvecklas om en officiell internationell F3R-klass införs i Sverige, då E2K redan utgör en etablerad och tydlig nybörjarklass.
7. Om en tävling med de ”gamla” F3R reglerna skall utlysas så heter den klassen F3R-SWE-SQ.