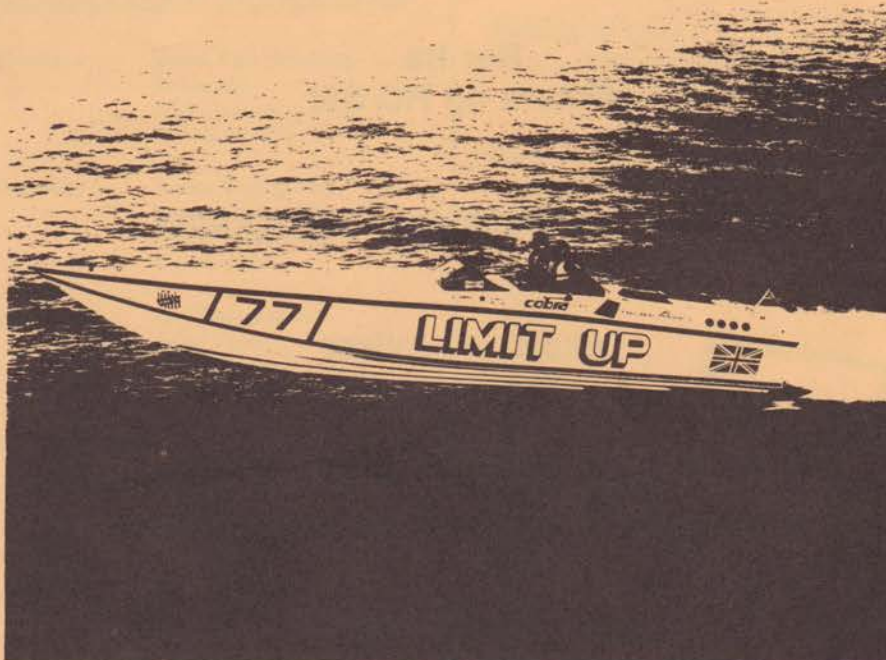


TUNEDPIPE'EN

UTGITT AV NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

NR. 1

MARS 1991



FØRSTE UTGAVE

MARS 1991 1

UTSTYR TIL DIN R/C BÅT

Motorer fra
OS, ENYA, K&B, Rossi og Rex

Propeller fra
Octura og Prather

Ror fra
Octura og RC-Båt

V-Båter - Hydrobåter - Katamaraner

Aksler og hylser

Det er her du får det riktige utstyret til
din R/C-Båt med glødepluggmotor

TKTRADING

03 - 88 54 69 kl. 16.00 - 20.00

TUNEDPIPE'EN

Redaktør : Stein Bergflødt Iversen
Kringlebotn 321
5050 Nesttun
Tlf. 05-103221

Trykkeri : Repro-Trykk A/S

TunedPipe'en har et opplag på 500
Kvartalsvis utgivelse,
mars/juni/september/desember

NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

Formann : Trond Egil Pedersen
Bråtan 32
3022 Drammen
Tlf. 03-823459

Sekretær : Sverre Geir Mæle
Vardesvingen 38c
5033 Fyllingsdalen
Tlf. 05-168529

Kasserer : Leif Rasmussen
Lund Vestre
1625 Manstad
Tlf.09-333665

Representanter :
Rudi Arnesen
Viste gt. 4
4007 Stavanger
Tlf. 04-560866

Stein Arne Lindvall
Pansvei 28a
3940 Heistad
Tlf. 03-571557

Frode Aar
Byåsveien 121
7021 Trondheim
Tlf. 07-530551

INNHOOLD

Redaktørens spalte	4
Formannen har ordet	5
Crapshooter 45 av Rudi Arnesen	6
Tenk sikkerhet av Trond Egil Pedersen	8
Referat fra årsmøtet i NMSBF	9
Forslag til nye konkurranseregler i klasse X1 & X2	13
Kjøp & salg	14
Klubber tilsluttet NMSBF	15



Annonsepriser :

1/1 side	kr. 250,-
1/2 side	kr. 150,-
1/4 side	kr. 75,-
Rubrikkannonse (maks. 5 linjer)	kr. 10,-
(gratis for lisensinnehavere)	

REDAKTØRENS SPALTE

Velkommen som leser av TunedPipe'en! TunedPipe'en hva er nå det? Jeg har vurdert mange navn, og kriteriene er at navnet skal være kort, signalisere hva bladet dreier seg om og fortrinnsvis være norsk. Det første kriteriet er oppfylt, et kort navn som klinger bra. Når det gjelder det andre kriteriet forstås navnet kanskje bare av helfrelste, men dette skal være et blad for helfrelste på radiostyrte racerbåter. "Tuned pipe"en er en meget viktig komponent, den virker som en turbolader for totaktsmotoren og bladet er ment å være dette for R/C båt miljøet. Dessverre må jeg melde pass vedrørende mitt tredje kriterium, "Resonansrøret" ble vurdert.

Jeg oppfordrer alle lesere til å skrive for bladet, det være seg en artikkel, leserbrev enten med synspunkter eller spørsmål, eller en god historie/reportasje. Dette er **din** beste mulighet til å påvirke utviklingen i R/C båt miljøet.

Dette første året blir det fire utgaver av TunedPipe'en og neste blad kommer i juni, siste frist for innsendelse av stoff og annonser er 24. mai.

En ny sesong med nye muligheter starter i Drammen 6. & 7. april for de som ønsker å måle krefter før startskuddet går i Porsgrunn 20. april for Norges Cup '91.

Jeg ønsker alle en god modellbåt-sesong og vi ses der hvor det skjer, på konkurransestedene!

Alt i trykksaker...

AKSJESELSKAPET
**REPRO
TRYKK**

Prof. Hansteensgt. 58 - 5006 Bergen

Tlf.: (05) 32 33 22



Formannen Har Ordet !

Jeg vil på vegne av Norsk Modell SpeedBåt Forbunds styre få gratulere redaktøren av "vårt" nye medlemsblad med utgivelsen av første utgave av "TunedPipe'en".

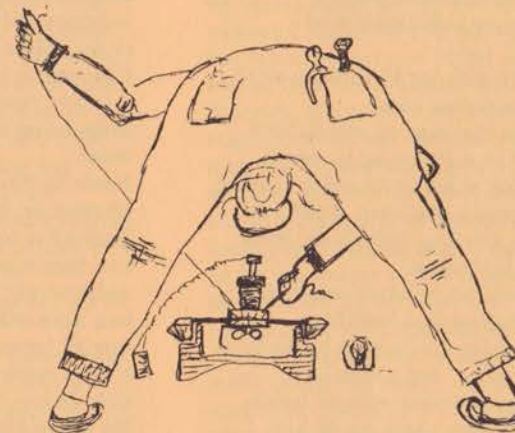
Dette er vist nok det første bladet som vil bli utgitt til Norsk Modell SpeedBåt Forbunds medlemmer og vi håper å få det ut fire ganger pr. år.

Innholdet vil bestå i resultater, kjøp/salg, artikler, møter, tester osv. så ta pennen fatt og nøl ikke med å skrive.

Jeg vil også få takke Rogaland R/C Båt Klubb som stod for arrangementet av årsmøtet i forbundet, det var ett helt topp møte og burde

tilfredsstille de som var møtt fram. Vi håper at det vil bli mye og god kjøring i år. Det er jo uttagning til VM i Sverige i 1992 og det er vel en del som er interessert i å få delta der. Men husk - alle kjørere - at vi må tenke sikkerhet i forbindelse med all kjøring i år, det kan bli en

kostbar erfaring hvis slurv og unøyaktighet gjør sitt til at båten går "på land" som det heter på



! ÅR SKULLE VI BARE SE RÆ.... AV RUDI
DET MÅ VEL BLI PÅ DENNE MÅTEN, ANTAGLIGVIS!

HILSEN
TJA · KVEN · KVEN

fagspråket. Pass på fingre og tær, de skal være der de er!

God hobby sommer!

Trond Egil Pedersen

CRAPSHOOTER 45

av Rudi Arnesen

Da jeg skulle skrive en artikkel til forbundsavisen, hadde jeg ikke peiling på hva jeg skulle skrive om. Men etter hvert fant jeg ut at en artikkel om Crapshooter 45 hadde jeg enda ikke sett noen plass.

Denne artikkelen er ment som en hjelp til andre som har tenkt å satse på denne båten, da det er elendig dokumentasjon som følger med byggesettet.

Vinteren -89 gikk jeg til innkjøp av et byggesett av denne båten.

Utgaven jeg kjøpte er en såkalt 70% byggesett. D.v.s. kropp og labber er ferdig bygget, slik at mitt arbeid bestod i å lime rørene til labbene, montere motor feste, cowling, baklabber, lister og til slutt lakkering.

I utgangspunktet er båten avsatt for bruk av rakaksel (må bestilles utenom)men jeg foretrakk å bruke 3/16 Octura flexaksel. Jeg hadde en mistanke om at båten ville gå bedre med dette kontra aksel, da en har mulighet til å justere propellen. En vil da få en finere gange på båten.

Når du bestiller byggesettet så ikke vent med å bestille drivverket, men bestill dette samtidig med båten da det er vanskelig å bygge båten uten å ha dette for hånd.

Vinkelen på baklabbene bestemmes av akselsystemet. Da det ikke er noen beskrivelse i tegningen for hvordan en bygger båten, vil jeg her gi en kort beskrivelse av fremgangsmåten. Dette for at andre antakelig vil stille seg de samme spørsmål som jeg gjorde, som f.eks. hvor skal jeg begynne?

Jeg anbefaler at en bygger båten med 30 min. epoxy-lim eller en parafin poxy,(det er dette limet Crapshooter

benytter). Dette fordi båten ikke er satt opp for gummidempet motorfeste og vil følgelig vibrere en del. Det første jeg gjorde var å forsterke alle hjørnene, spant-vegg med trekant balsalister (3x3 mm). Neste skritt er å lime inn labbfeste i labbene samt kropp. Her må en være veldig nøye da en har veldig små toleranser å gå på. Her fulgte jeg tegningen til punkt og prikke. Da dette er den beste delen av hele tegningen. Eksperimentering har vist at en bør montere venstre labb 3 3/4" i fra kroppen og ikke 2 1/2" som tegningen viser.

Neste skritt er å montere akselen (dersom en har tenkt å bruke dette). Denne bør monteres 1 mm mer offset enn tegningen viser, da tester har vist at båten går bedre med løftende propell enn skyvende og dermed trekker båten mer til høyre. Akselen må limes med 12 timers epoxy lim (blå Araldit), og fiber duk. Det er tilstrekkelig med et lag duk. Nå er det klart for å montere baklabbene, følg her tegning merket #1. Etter dette kan du montere motoren, den burde være lett. Den rette vinkelen blir gitt av akslingen. Vær nøye med at dette monteres riktig. Monteres dette litt ut av senterlinjen vil det oppstå varmgang i motorleddet!

Neste er "cowling'en". Det vanskeligste ved hele byggingen, da overdelen er epoxy og må formes etter bunnplaten, dessuten er det ikke mange lim som limer både epoxy og tre. Bruk også her blå Araldit. Begynn med bunnplaten og skjær denne til. Skjær ut for motor og pipe, men sørg for å la denne gå over forgasseren slik at vann forhindres i å komme inn i motoren når du kjører båten i bølger. Når du skal lime fast

øvre del av "cowling'en" er det en fordel å bruke et lynlim og kicker Begynn med å legge bunnplaten på plass og tape denne fast. Begynn så å lime fast "cowling'en" forfra og bakover, en må legge adskillig trykk ovenfra og ned. Når dette er gjort så snus den på hode, da kan du bruke epoxy og legge i skjøten mellom toppen og bunnen, dette gjør du lettest med en fuktig finger. Jeg lakket båten med 6 lag Superfinish lakk. Men det kan brukes hvilke som helst annen Polurethan lakk.

Jeg monterte "crappen" med en OS 46 m/Picco pipe, Futaba Attack 2- kanals radio med Futaba S34 servo. Denne er på 8 kg/cm men så sterk servo er ikke nødvendig, det klarer seg med en på 5 kg/cm. Roret jeg benytter er et Octura WEDGE 90 hydro ror, som jeg har kappet lengden på slik at på full "trottel" stikker det 4,5 cm ned i vannet. Dessuten er rorflaten redusert med 1,5 cm.

En kald lørdag formiddag var det tid for prøvekjøring av min nye "WÆRSTINGEN" BÅT. Jeg tanket opp med 40% nitro, monterte en Octura 1460 propp. Luftet motoren godt, satte i glødeplugg,(Nova Rossi nr.9) og dro i reima. På 3. draget startet OS- en. Kontrollerte ror, trottel- alt ok. Full gass og kaster båten på vannet. Som et lyn var den borte, den gikk nydelig, men viste samtidig at propellen var for liten. Tok båten på land og satte på en Octura 1462 propp, samt at motoren ble pint med to knepp. Nå begynte det for alvor å gå fort. Hvor stor hastighet hadde båten?

Med det ovennevnte utstyret, på oppmålt bane med internasjonale mål, oppnådde jeg en beste-runde med snitt hastighet 81,7 km/t. Banens utseende er oval, og alt utstyr er originalt/standard. Men som kjent går det aldri fort nok, så jeg bestemte meg for å

eksperimentere litt med båten. Da jeg kom hjem forandret jeg litt på "timing'en" i motoren og puttet på to skims ekstra på toppen. Monterte på en Octura 1465 som jeg hadde cupet litt på tuppene slik at det ble mer trykk på båten.

Ny prøve dag. Ville det gå fortere?? Fylte tanken med 60% (!!) nitro, startet båten. Flere forsøk på å få båten på vannet mens motoren fremdeles svev, dette var et problem. Men til slutt klarte jeg å holde motor i gang, tok sats og kastet båten det jeg var kar for på vannet. I luften før den nådde vannet var turtallet opp mot 20000 o/min, når den så traff vannet sank turtallet drastisk, kjørte med dorge fart rundt, men plutselig var det som om motoren formelig eksploderte! Båten aksellererte noe helt grusomt. Hvilken fart!! nå klarte jeg å oppnå en hastighet på 96,8 km/t. En økning på 15,6%. Spørsmålet er om det svarer til forventningene med alt dette ekstra arbeidet med trimming av motor, da kjøre egenskapene ble dårligere og dessuten sviver ikke motoren med et turtall under 10.000 omdr/min., pluss at med en så stor propell forsvinner de gode kjøreegenskapene som er bygd inn i båten. Å kjøre løp med denne utrustningen er det samme som om å be om at en ikke kommer til mål. Derfor ble standard utstyr tilbake montert og jeg bruker 16% nitro til drivstoff. Det går ikke så fort med dette utstyret, men det er desto større mulighet til å komme i mål.

Jeg kan på det varmeste anbefale Crapshooter 45 da den ligger som et slips på vannet og går skikkelig fort selv med bare standard utstyr. For å si det som amerikanerne: "THIS BOAT REALLY BOGGIS".

Her er listen over detaljister som forhandler utstyr i denne artikkelen: Crapshooter 45, Octura Flex-aksel, Nova Rossi; TK Trading. Octura ror,

Futaba radio, OS 46 VRM, Picco pipe, Superfinish lakk; O.Sælland, Sandnes. Araldit-blå, Parafin poxy; Roaldsø, Stavanger.

TENK SIKKERHET!

Artikkel til ettertanke av Trond Egil Pedersen.

En gang i tiden var det en mann som ble kalt 3-tær Pete, han var en gambler som satt ett skudd i revolveren - siktet mot foten og veddet om skuddet gikk av eller ikke. Navnet fikk han etter to tap. Hva har dette med modell speedbåt å gjøre? Hobbyen som vi bedriver gir oss mange gode stunder med bygging, rigging og testing av utstyret osv. Men hvis vi ikke gjør dette nøyaktig kan det bli gambling med både fingre, tær og resten av kroppen. Dagens modell speedbåter har utrolige krefter skjult i form av turtall og hastighet. Tenk hvilken hastighet du kan nå med en .90 motor i din båt, men har du tenkt over hva som kan skje hvis f.eks radioen kutter ut? De fleste har vel fått noen småkutt, brannår eller lignende, men hva slags følger ville en propell gjøre på 25.000 omdr.? Eller en styrefinne på vei inn i depoet i over 100 km/t? Hvis alle odds er tilstede kan det få katastrofale følger. Ved kjøring av motor i depoet burde propellen være skjermet eller avmontert. Den forårsaker kuttskader, det kan komme tøystykker inn i den og hvis det skulle falle noe ned på den vil den virke som hammer, slik at en gjenstand kan bli kastet 10-15 meter

gjennom luften hvis den ikke traff øyet ditt først. I forbindelse med utsetting og mottaking av båter skal en ikke stå ute i vannet å vente på båten runde etter runde. Når du skal ta inn båten går du eller mekanikeren ut etter at motoren er nedtrottlet, på rett kjølv osv. Kjør aldri båt der det er badende, surfere eller kano/kajakk padling. Hent heller ikke inn stoppete båter ved å svømme etter den hvis andre kjører. En annen fare er temperaturen som utvikler seg ved forbrenning i motoren, ved bruk av tuned pipe foregår denne forbrenningen langt ut i pipa og den blir 200-300°C ved utgangen på motoren. Kommer du borti motor, pipe eller eksosutblåsing kan du få 2. til 3. grads forbrenning. Til slutt vil jeg si "kjør aldri modellbåt alene". Hvis du skulle få trøbbel av noe slag er det en tilstede som kan hjelpe deg. Heldigvis har vi her i Norge vært forskånet fra de store ulykkene, men det har blitt noen små etter hvert og de er til utrolig ergrelse når du driver å "mekker" under løpet, plaster sitter aldri, gasbind blir vått, men vi har jo "lynlim og kicker". "So long friend!"

REFERAT FRA ÅRSMØTET I NMSBF 12. JANUAR 1991

Møtet ble utsatt fra kl. 9.00 til kl. 9.30 i vente på representantene fra Trondheim.

Fremmøte:
Drammen - 2 representanter, Arvid Andreassen og Trond E. Pedersen
Stavanger - 2 representanter, Rudi Arnesen og Atle
Bergen - 2 representanter, Stein Bergflødt Iversen og Geir Mæle
Østfold - 2 representanter, Leif Rasmussen og Hans Olof Mathiasson
Oslo - ikke møtt, meldt forfall
Porsgrunn - ikke møtt, meldt forfall
Trondheim - ikke møtt, ikke meldt forfall
Vestfold - ikke møtt, ikke meldt forfall
I tillegg møtte Haugesund opp uanmeldt med to representanter, nemlig Knut og Svein Oscar. Meget positivt !!

Formann Trond E. Pedersen ønsket alle velkommen og gikk gjennom årsberetningen. Den eneste kommentaren til denne var at Østfold Modellbåt Klubb var døpt Østfold R/C Båt Klubb. Fy, Geir, hvordan kunne du !!

Regnskap.

Regnskapet ble gjennomgått og godkjent. Kontingenten, som er den eneste inntekten til forbundet, var stort sett brukt til premier i forbindelse med Norges Cupen. Rudi Arnesen fortalte at RRCBK hadde misforstått betalingsreglene til forbundet ved å betale inn kontingent for alle medlemmene i klubben, og ikke bare for de som driver med modell speed båter (dvs for skala, seil, osv). Her ble det

vedtatt at fra og med i år skal innbetalingen til forbundet fungere på denne måten, dvs betale kontingent for antall medlemmer i klubben, uansett hva de driver med.

Valg av styre.

Det kom opp spørsmål fra RRCBK om det kunne velges styrerepresentanter fra ikke tilstedeværende medlemmer. Dette reiste en prinsipiell diskusjon, fordi det pr i dag ikke finnes regelverk for hvordan styret skal velges. Geir fra BHRT foreslo at styret velges også denne gang fra tilstedeværende representanter. Til neste årsmøte sendes eventuelle forslag til nye representanter inn til styret sammen med forslag til sakliste. Generelle regler for dette bør utformes snarest. Styret må også sende ut innbyding til saker til styrebehandling/årsmøte i god tid før møtet.

Dette ble vedtatt. P.g.a. at vi er i en slags oppkjøringsfase, ble det foreslått at det sittende styre fortsetter. Det ble vedtatt ved akklamasjon.

Styret er:

Formann

Trond E. Pedersen
Buskerud R/C Klubb

Sekretær

Sverre Geir Mæle
Bergen Heat Racing Team

Kasserer

Leif Rasmussen
Østfold Modell Båt Klubb

Representanter

Rudi Arnesen
Rogaland R/C Båt Klubb
Stein Arne Lindvall
Porsgrunn ModellBåt Klubb
Frøde Aar
Trondheim ModellBåt Klubb

Trond E. Pedersen gikk gjennom -90 sesongen. Alle resultatene fra i fjor ble gjennomgått. Her var det regnefeil, men disse fikk ingen konsekvenser for resultatlisten i Norges Cupen.

Videre ble NAVIGA diskutert, og vi har allerede begynt å få post derfra. Dette var årsaken til at navneskifte på forbundet ble foreslått. Styret mottar en masse uaktuell info/innbydelser fra NAVIGA. Videre kan det være greit at navnet sier hva vi egentlig driver med.

Nytt navn ble vedtatt enstemmig (nesten Stein!)

Norsk:

Norsk Modell Speedbåt Forbund (NMSBF)

Internasjonalt:

Norwegian Model PowerBoat Association (NMPBA)

Under eventuelt ble følgende saker tatt opp

1.sak Øking av årskontingent

2.sak Engangslisens for ikke medlemmer

3.sak Mulige sponsoravtaler

4.sak Info avis

5.sak Ny logo

6.sak Nummerering/lisensnr.

7.sak NAVIGA/nasjonale regler

8.sak Terminliste

9.sak Scandinavian Open

Championship (SOC) - økonomi/avvikling

10.sak Poengsystem i Norges Cup

1.sak Øking av lisens til forbundet.

Årskontingenten/lisensen til forbundet ble vedtatt uforandret.

Klubbene betaler 100,- pr MEDLEM i lokal klubb, til NMSBF

Medlemmer som kommer til under sesongen, betaler 100,- til forbundet

eller betaler engangs lisens pr løp. Denne kontingenten medfører at alle medlemmer får tilsendt løpsinnbydelser, resultatlister, info og medlemsbladet direkte. Kontingenten til forbundet forfaller 1.mars. Klubbene sender inn komplette lister med navn, adresser, telefonnummer osv. til forbundet.

2.sak Engangslisens for ikke-medlemmer i forbundet.

Dersom det ønskes engangs lisens koster dette Kr.50,- pr løp. For etterpåmeldelse betales 25% ekstra startkontingent til arrangøren av løpet. Disse deltakerne får resultatlisten fra det gjeldende løp + den endelige resultatlisten fra Norges Cupen tilsendt.

3.sak Sponsorere.

Stein Bergflødt Iversen ble oppfordret til å følge opp Castrol Norge. Styret stilles fritt til å komme opp med eventuelle andre sponsorer. Dette diskuteres etter hvert som de måtte dukke opp.

4.sak Infoblad.

Stoff sendes Stein Bergflødt Iversen for redigering. Første utgave kommer 15.mars. Stoff som skal komme med må være inne senest 14 dager før utgivelse. Dette kan bli et meget interessant foretagende. Dersom alle støtter opp, og dette blir et OK blad, kan denne distribueres til alle større hobbygjapper i landet. Dette vil gi en enestående mulighet til å nå ut til en masse folk med info om aktiviteten vår. Det er videre meningen at man skal kunne ha salgs annonser i bladet. Videre skal vi prøve å få sponsing fra større (eller mindre) leverandører og/eller butikker. Salgsannonser for medlemmer av forbundet skal være gratis. Ikke-medlemmer må betale Kr. 10,- for en

annonse på 5 linjer x 1 spalte. 1 siders annonsering for firmaer skal koste Kr. 250,-. Det er klubbens ansvar å sørge for at bladet blir distribuert til de aktuelle utleveringsstedene. Bladet lages i A5 format. Forslag til navn på bladet sendes Stein Bergflødt Iversen

5.sak LOGO.

Det ble vedtatt å lage ny LOGO til forbundet. Alle blir med dette oppfordret til å konkurrere om det beste forslaget. Forslagene sendes styret til vurdering. Premie: En drømmekveld med formannen !!!! Logoen bør inneholde de norske farger, motiv av en hydro og en V-båt, navnet til forbundet, også forkortelsen.

6.sak Lisensnummer.

Det ble diskutert forskjellige måter å fordele lisensnummerene på. Det ble vedtatt å beholde systemet slik som det er i dag.

7.sak NAVIGA/nasjonale regler.

Det ble vedtatt å tilpasse/endre det eksisterende nasjonale regelverket på følgende måte.

1. Diskvalifikasjon for påkjørsel av "død" båt under løp.

Dette betyr at dersom du kjører på en båt som har stoppet, blir du diskvalifisert fra dette heatet, og får 0 poeng.

2. Diskvalifikasjon for påkjørsel av "død" båt under prøvekjøring.

Dette betyr at dersom du kjører på en båt som har stoppet under prøvekjøringen, blir du diskvalifisert fra ditt første heat etter påkjørselen har funnet sted.

3. Ingen "prøvestart" av motor rett før 2

1/2 min til start.

Dette betyr at når du har stilt opp i ready-box eller til start, skal alt være klart. Du har ikke lov til å "prøvestarte" motoren. Brudd på dette kan medføre bortvisning fra heatet, og dermed 0 poeng.

4. Håndheve startforbud i depoet.

Dette betyr at dersom du har behov for å starte motor i depoet skal du først få tillatelse til dette fra løpsledelsen.

Videre ble det vedtatt at fra-og-med i år skal alle båter være nummerert. I lokale/nasjonale løp skal lisensnummeret brukes.

I internasjonale løp skal de lokale/NAVIGA nummerering brukes. Dette betyr at alle båter må ha festebrakett for nummerskilt. Etter diskusjon ble det vedtatt at V-båtene i nasjonale løp ikke trenger å bruke festebraketter for nummerene, men kan plassere disse direkte på båten. Tallene skal imidlertid være sorte på hvit bakgrunn. Vedr. nummerplaten så er det litt sprikende info om størrelsen på denne. I NAVIGA's regelverk står det at størrelsen på platen skal være 80 x 80 mm på hydroer (FSR-H) og 150 x 100 mm på monoer (FSR-V). Svenskene og finnene kjører imidlertid med 150 x 100 mm på alle båtene. Vi skal komme nærmere tilbake til dette siden. Østfold brakte opp et forslag om dyptgående regelendringer for X1 og X2. Dette fordi måten disse båtene kjøres på her hjemme, ikke eksisterer som noen konkurranseform under NAVIGA. Styret gav klubben fullmakt til å utrede dette, og å komme med et så komplett regelverk som mulig, slik at disse forhåpentligvis kan brukes/prøves i Norges Cupen allerede i år. Dette

regelverket kan kanskje legges til grunn for klassene OTA og OTB. Videre ble det påpekt viktigheten at banemålene innskjerpes og følges, ikke minst for at inntrening av banekjøring skal ha noe som helst effekt. Det var tildeles store forskjeller på banene i fjor. Banen skal være 100 m lang med en diameter i svingene på 20 m (NAVIGA) (Se NAVIGA FSR-H Regelveroeffentlichung av 14.03.87 punkt 13.13.10 Course, radius 15,5 m(35ft.) lengde 100,5 m(330ft.), dette må avklares. red.). Toleransen er på lengde +60 cm/-15 cm, radius +30 cm/-12.5 cm. Det ble også påpekt viktigheten av deltakerne bruker fornuft når det gjelder sikkerhet. Disse maskinene er i aller høyeste grad "Killing Machines" dersom man mister kontrollen, enten dette skyldes vann i radioboksen, dårlig rigging, eller andre uforskylte grunner. Generell arrangement-sikkerhet er en annen ting som det ble påpekt viktigheten av (fangnett, publikums plassering, osv.).

8.sak Terminliste 1991.

Etter en del fram og tilbake ble følgende løpsliste vedtatt.

6.4 - 7.4	Vårløp i Drammen
20.4 - 21.4	1.runde Porsgrunn
11.5 - 12.5	2.runde Stavanger
1.6 - 2.6	3.runde Moss, også SOC
30.7 - 4.8	Prøve VM Nyköping
24.8 - 25.8	4.runde Bergen
14.9 - 15.9	5.runde Drammen
28.9 - 29.9	Drammen Cat
5.10 - 6.10	Tune Open

9.sak Scandinavian Open Championship (SOC) - Økonomi/avvikling.

Det ble foreslått å fordele oppgavene mellom klubbene ved dette arrangementet siden det egentlig er

forbundet som står som arrangør.

- Bergen ordner premier
- Drammen ordner påmelding/innbydelser
- Østfold ordner det praktiske vedr løpet
- Geir ordner heat oppsettene via "Zhe Program".

Man mener at påmeldingsavgiften, som vil være noe høyere for dette løpet, vil bære utgiftene ved arrangementet. Eventuelt underskudd vil dekkes av de forskjellige klubbene.

10.sak Poengberegning i Norges Cupen.

I år skal det kjøres i alt fem runder i Norges Cupen, hvorav fire er tellende for den endelige plasseringen. D.v.s. at av fem løp kan det dårligste løpet strykes. Poengberegningen i Norges Cupen blir endret. Dette fordi fjorårs-sesongen gav en del utilsiktet resultater. Samme poengskala brukes, men det beregnes 10% tillegg for oppnådd poeng i det gjeldende løp + en tilleggsfaktor for antall reelle deltakere i løpet.

Eks.

- 15 deltakere i en klasse
- oppnådd første plass på 1200p
- oppnådd annen plass på 1000p

1. plass :	
Poengskala	500
+ deltakerfaktor : 500 x 15/100	75
+ 10 % av oppnådd poeng	120
Total poengsum	695
2. plass :	
Poengskala	465
+ deltakerfaktor : 465 x 15/100	70
+ 10 % av oppnådd poeng	100
Total poengsum	635

For å få plassering i et løp må man ha minst en godkjent start, dvs minimum 25p. 0 poeng i et løp gir ingen Norges Cup poeng.

Under prøvekjøring gjelder følgende. Dersom en båt har stoppet i vannet, og denne blir påkjørt, skal den som skader

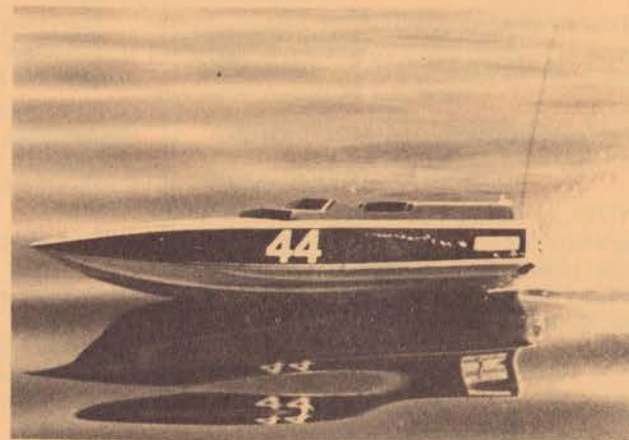
den andre miste/diskvalifiseres fra det første heatet han/hun er satt opp i. Dersom den skadede båten ikke er i stand til å starte etter påkjørselen, får denne 100p. Dette er ment som en kompensasjon for uforskyldt å ikke kunne delta i konkurransen. Intensjonen med regelendringen er som følger. Det er vanskeligere å oppnå en

førsteplass i et løp hvor det er mange med en i et løp med få deltakere. Dette kompenseres ved "deltakerfaktoren". En god kjører oppnår mange poeng i et løp, og bør også nyte godt av dette (10% av oppnådd poengsum i løpet). Disse regelendringene er en prøveordning, og de gjelder selvfølgelig kun i Norges Cupen.

FORSLAG TIL NYE KONKURRANSEREGLER I KLASSE X1 & X2

Utarbeidet av Østfold ModellBåt Klubb

1. Klasse X1 kjører 3 heat à 6 runder på M-bane + et enduroheat på 15 min. på ovalbane.
2. Klasse X2 kjører 3 heat à 7 runder på M-bane + et enduroheat på 30 min. på ovalbane. Poeng beregnes på vanlig måte for begge typer heat, d.v.s. 400 - 300 - 225 osv.
3. For konvensjonelle heat brukes vanlig startprosedyre. For enduroheat står båtene på land og motorene skal ikke startes før



- startskuddet går. Det telles en runde hver gang mållinjen passerer. Tiden fra målsignalet går til mållinjen passerer brukes for å skille flere som har samme antall runder.
4. Hentebåt henter båter som har stanset en etter en (kjøres sakte så den ikke lager bølger). Hentebåten skal kjøre utenfor banen og korteste vei inn til båt som har stanset. Hentebåtens utgangspunkt bør ligge ved siden av

- banen.
5. Det er tillatt å ta båten på land for tanking, justering osv. Båt som skal taes inn skal kjøre ut i ytre bane fra høyre sving slik at brå svinger som kan ødelegge for de som er i banen unngås. Det må også vises ekstra hensyn når båten settes uti igjen.
6. Arrangøren skal sørge for tellere som skal være plassert i speakertårnet. Alle førere skal ha hjelpemann.

Kjøp & salg

Til salgs 2 stk katamaraner (klasse C) komplette med flex, ror og strut (ikke motor og radio) kr 800,- / 1000,-
Leif Rasmussen, tlf. 09-333665

God nybegynnerbåt - men rask nok!
Shark 60 m/tegninger - OS 77
m/Mach's pipe, 2 kanals stikkeradio
m/reversering, 8 kgcm rorservo, accu.,
X465 propp. og startreim medf.
Konstruksjonsmessig bra, men trenger
oppshining. Kan kjøres slik den står. Kr
3000,-

Trixi 21 u/motor og radio (ror, aksel,
tank og pushrod inkl.) Vant Norges Cup
'89 & '90. Kr 400,-

Komplett byggesett Trixi 21 m/tegninger
(trebyggesett) Kr 500,-

NOVA 21 Canard hydro byggesett. Rask
og stabil båt i 3,5 cm³ klasse. Støpt i
ABS plast m/byggeveiledning Kr 500,-
Trond Pedersen,
tlf. 03-823459 e. kl 1700

Cobra 20 m/Picco 21 og pipe komplett
u/radio. Motor nyoverhald (lager, råde
og sett-up) pris kan disk. Kr 1500,-
**Trond Christoffersen, Blåveisbakken
1, 3050 Mjøndalen**

Til salgs : Crapshooter 80
m/OS 81 ferdig rigget pris (ring)

OS 46 marine m/pipe (rårtrimmet)
Kr 2000,-

Futaba BFR 2 kanals radio
m/4 mottakere Kr 1000,-

JR 1008 Modulradio (FM 27 MHz)
m/mottager Kr 750,-

Sanwa 6 kanal Expertradio m/modul
35 MHz og fullt utbygget m/dual rate,
exponensial osv. m/mottager Kr 1000,-

Veivaksel til OS 46 Marine (ny)
Kr 300,-

MTB m/HB .12, rigget lengde 80 cm
Kr 800,-

Hjemmelaget 21 utrigger m/OPS 21
urigget Kr 1000,-

Ønskes kjøpt : Sett-up til Picco 90

3 kanals ratradio (u/servo) 35 MHz

OPS 45 Marine m/pipe

CMB 45 Grand Prix '88 modell

Picco 80 u/pipe
Rudi Arnesen, tlf. 04-560866

Problemer med stabiliteten i topp fart?
Strutblad med
skeg (styrefinne) i
rustfritt stål for
V-bunnsbåter.
Kr 200,-
**Stein Bergflødt
Iversen,**
tlf. 05-103221



KLUBBER TILSLUTTET NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

PORSGRUNN MODELLBÅT KLUBB

Kontaktperson :
Stein Arne Lindvall
Pansvei 28a, 3940 Heistad
Tlf. 03-571557
Arrangør av 1. runde i Norges Cup '91

ROGALAND R/C BÅT KLUBB

Kontaktperson :
Rudi Arnesen
Viste gt. 4, 4007 Stavanger
Tlf. 04-560866
Arrangør av 2. runde i Norges Cup '91

HAUGESUND MODELLBÅT KLUBB

Kontaktperson :
Svein Oskar Aske
Karmøygaten 80, 5500 Haugesund

TRONDHEIM MODELLBÅT KLUBB

Kontaktperson :
Frode Aar
Byåsveien 121, 7021 Trondheim
Tlf. 07-530551

ØSTFOLD MODELLBÅT KLUBB

Kontaktperson :
Leif Rasmussen
Lund Vestre, 1625 Manstad
Tlf. 09-333665
Arrangør av Scandinavian Open
Championship, som også er 3. runde i
Norges Cup '91

BERGEN HEAT RACING TEAM

Kontaktpersoner :
Sverre Geir Mæle, Vardesvingen 38c,
5033 Fyllingsdalen, Tlf. 05-168529
Stein Bergflødt Iversen, Kringlebotn 321,
5050 Nesttun, Tlf. 05-103221
Arrangør av 4. runde i Norges Cup '91

BUSKERUD R/C KLUBB

Kontaktperson :
Trond Egil Pedersen
Bråtan 32, 3002 Drammen
Tlf. 03-823459
Arrangør av 5. runde i Norges Cup '91

Lisens i Norsk Modell SpeedBåt Forbund er kr. 100,- for 1991.
Navn og adresse sendes til Norsk Modell SpeedBåt Forbund v/Leif
Rasmussen, Lund Vestre, 1625 Manstad, og kr. 100,- betales til
postgirokonto 0824 08 72863.
Du vil da motta dette bladet, innbydelse til konkurranser og resultatlister
og du slipper å løse engangslisens ved deltagelse i konkurranser.

Navn :

Adresse :

Postnummer : Poststed :

