

Tuned Pipe'en

UTGITT AV NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

NR. 1

MARS 1993



Forberedelsene til ny sessong er i full gang !

MARS 1993

Futaba

WORLD LEADING MANUFACTURER OF R/C

Trenger du

- ◆ Propeller
- ◆ Motorer
- ◆ Båter
- ◆ Radioer

Robbe & Futaba
K/B & OCTURA

SELGES I LEDENDE
HOBBYBUTIKKER

Lyche

HobbySport

Tlf. 03 833970 Fax. 03 838087

TUNED PIPE'EN

Redaktør: Geir Mæle
Vardesvingen 38 C
5033 Fyllingsdalen
05-168529

TunedPipe'en har et opplag på 500.
Kvartalsvis utgivelse, primo
mars/juni/september/desember.
Postgirokonto: 0824 05 32558

NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

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

Sekretær: Geir Mæle
Vardesvingen 38 C
5033 Fyllingsdalen
05-168529

Kasserer: Leif Rasmussen
Lund Vestre
1625 Manstad
09-333665

Representanter: Rudi Arnesen
Vistegt 4
4007 Stavanger
04-560866

Kjell Gunnar Noddeland
Rundeveien 14
4500 Mandal
043-63141

Thom Olaussen
Svelvikveien 511
3037 Drammen
03-880073

INNEHOLD

Redaktørens spalte	3
Formannen har ordet	3
Referat fra Årsmøtet 1993	4
Terminliste for 1993	4
Rapport fra VM i Sverige 1992	6
Valg av din første modellbåt	9
Rapport fra Nesbyen GP NC-2	10
Norge - USA	12
NC - sponsing 1993	13
Rapport fra Drammen GP NC - 1	14
8 sikkerhetsregler	15
NorgesCup resultater fra 1992	16
Robert's ville ferd vestover.....	17

Kjøp & salg

Klubber tilsluttet NMSBF

**Artikler og annonser MÅ være
redaksjonen i hende senest den 15.
måneden før utgivelses-måned !!!!!**

Annonsepriser:

1/1 side.....	Kr. 400,-
1/2 side.....	Kr. 250,-
1/4 side.....	Kr. 150,-
Rubrikkannonse.....	Kr. 25,-
(maks 5 linjer)	
(gratis for lisens-innehavere)	

REDAKTØRENS SPALTE

Ja, ja folkens, her er den da til sist, den nye utgaven av TunedPipe'en. Det har tatt lang tid, og vi er vel ikke helt sikre på om vi kommer til å klare å holde bladet i gang. De fleste har vel fått med seg årsaken til at bladet stoppet. Nå er det jeg som inntil videre har tatt over redaktøransvaret (hvordan nu det kommer til å gå!!). Målsetningen er å gi ut fire blader i året slik som tidligere, og vi skal selvfølgelig sette alt (i alle fall det meste) inn på at de oppgitte fristene overholdes. Så får tiden vise...

Hele grunnlaget for et blad alá TunedPipe'en er at det produseres og sendes inn stoff fra medlemmene til redaksjonen. Stoffet er der, det er bare for noen å få skrevet det ned. En av betingelsene mine for å ta over, var at stoffet som sendes inn må være på et eller annet dataformat på en diskett, slik at dette kan leses rett inn i den tekstbehandleren som jeg bruker (Lotus AMI 3.0). Denne tar de aller fleste format helt greit. Dette burde ikke være noe stort problem, alle kjenner jo en eller annen med en pc.

Den greieste måten å få inn stoff på er at hver klubb har en som er ansvarlig for dette. Ikke nødvendigvis at han skal skrive alt, men være den som koordinerer klubbens skriveaktiviteter og eventuelle lokale bidragsytere mot bladet. En annen måte er at det kanskje burde innføres en slags "rapportplikt" for de klubbene som arrangerer NorgesCup runde.

Dett er bare forslag. Tenk på dem, kom eventuelt med nye/andre forslag.

I allefall, det som er viktigst :

1. Skriv noe !
2. Send det på diskett til undertegnede.
3. Overhold innsendingsfristene !

Klarer vi dette, ja da har vi kanskje bladet i gang igjen..

Geir Mæle

Formannen har ordet !

Hei alle modellbåttrelste, og velkommen til ett nytt år med fart og spenning på vannet. I år skulle det være duket for noen og enhver når det gjelder hva slags båter man vil kjøre. For det første er klasse X-3 vedtatt som NC-klasse i -93, og fjorårssesongen var litt stillere en året før, derfor regner vi med att det blir fullt kjørt dette året i alle 7 klasser. Som alle nå har sett har vi klart å få igang "TUNED-PIPEN" igjen. P.g.a. div. omstendigheter av uheldig karakter ble det kun utgitt 1 nummer i 92, og vi beklager dette, men vil komme med 4 nummer i 1993. **MEN, dette krever att vi mottar stoff å ha i bladet, bl.a. referat fra løpsavikling i de respektive NC-løp. De som har stoff kan sende det til sekretær eller formann i forbundet som vil ta seg av dette. Husk å sende med bilder også. OBS! De som har PC sender denne direkte til sekretær som er ansvarlig redaktør. Hvis det dukker opp skriv eller opplysninger som er viktig for medlemmene, vil dette bli sendt i tillegg til "Tuned-Pipen". Dette gjelder innbydelse til internasjonale løp etc. En liten påminnelse til slutt er att det er VM-94 i Tjekk eller Slovenia og Norges Cupen gjelder som uttagningsløp for dette arrangement, så derfor KARER.**

**STÅ PÅ OG MØT OPP FOR Å
KJØRE LØP I ÅR.**

**Trond E. Pedersen
Formann NMSBF**

Referat fra Årsmøtet 1993 avholdt i Bergen.

Årsmøtet for 1993 ble som bestemt, avholdt i Bergen 13. februar i Cinet's lokaler. Til stede var representanter fra alle klubbene.

Disse var:

Trond E. Pedersen og Robert Bjerkedok fra Buskerud R/C Klubb,
Leif Rasmussen og Bjørnar Jensen fra Østfold Modellbåt Klubb,
Thom Olaussen fra Solvik Modellbåt Klubb,
Svein Fjeld fra Sandnes R/C Båtklubb,
Tore Noddeland fra Lindesnes Modellbåt Klubb
Geir Mæle og Terje Andersen fra Bergen HeatRacing Team.

Geir Mæle ønsket alle velkommen og Trond E. Pedersen satte det hele i gang.

1. Innkallelsen ble godkjendt uten noen bemerkninger.
2. Årsberetningen var utsendt på forhånd, denne ble godkjendt uten kommentarer.
3. Regnskapet ble godkjendt med følgende kommentarer.
Solvik og Lindesnes klubbene betaler inn sine andeler på startklokke-tilskuddet.
Geir Mæle og Trond E. Pedersen får utbetalt sine resterende utlegg på klokka.

4. Trond E. Pedersen ble gjenvalgt som formann for sesongen 1993.

Styret for sesongen -93 ble som følger:

Trond E. Pedersen	Formann
Geir Mæle	Sekretær
Leif Rasmussen	Kasserer.
Kjell Gunnar Noddeland,	
Rudi Arnesen,	
Thom Olaussen,	alle som styremedlemmer.

5. Geir Mæle refererte fra NAVIGA-seksjonsmøtet avholdt i Nyköping i.f.m. VM i Sverige i fjor. Det var enighet om at vi fortsatt skal være medlem i NAVIGA.

6. ENDELIG!

NMSBF har fått LOGO!!!!

Logoen som ble vedtatt er designet av Finn Dahle, BHRT. Det er den samme som ble brukt på de norske capsene i VM. Den vedtatte logoen blir forfinet og sendt ut til klubbene. Det er bestemt at det skal brukes et eget brevhode. Dette vil være anderledes enn selve logoen.

7. I år fikk vi plutselig et lite luksusproblem vdr. terminlisten. Det var flere interesserte arrangører enn det er NorgesCup-løp. Positivt!! Følgende terminliste er blitt vedtatt:

Arrangement	Tidspunkt	Sted	Arranger
Nesbyen, NC-1	22/5 - 23/5	Trytetjern	BRCK
Stavanger GP, NC-2	5/6 - 6/6	Melsvann	SRCBK
Lindesnes GP, NC-3	26/6 - 27/6	Vigeland	LMBK
Bergen GP, NC-4	21/8 - 22/8	Tvitevten	BHRT
Drammen GP, NC-5	18/9 - 19/9	Stordam.	BRCK

Løpet i Bergen går på samme tid som EM. Dersom det er mange som skal til EM, vil vi måtte finne en ny dato for Bergen GP. Østfold Modellbåt Klubb kommer i år til å arrangere et "MESTERMØTE" på Tunevannet 4/9 - 5/9.

Av kjendte internasjonale evenementer har vi Okselösund 18/6 - 20/6. Dette ser ut til å være kun for hydroer. Nærmere opplysninger kommer. EM arrangeres i år i Tsjekkia eller Slovenia. Plassen/byen heter Duchcov, og datoen er 10/8 - 22/8. Dette kommer vi også tilbake til. Det foreligger foreløpig ingen innbydelse fra NAVIGA.

Det skal arrangeres et internasjonalt løp i Vyborg, Russland. Dette foregår 23/6 - 28/6. Her foreligger det innbydelse, de som er interessert kan kontakte forbundet for mer er info.

I tillegg til disse kommer det til å bli arrangert noen lokale, åpne løp. Dette vil forbundet komme tilbake til når datoer er bestemt.

Det foreligger foreløpig ingen terminlister fra Sverige eller Finland, så også dette må vi få komme tilbake til. Vi kommer selvfølgelig til å sende vår liste til disse.

Følgende er blitt vedtatt:

1. Maks motorvolum i klassen X3 utvides til 50ccm.
2. Infoskriv fra forbundet sendes ut oftere, etter nødvendighet, til medlemmene.
3. Klassen X3 får NorgesCup-status fra og med sesongen -93
4. Antall runder pr heat i klassen X3 settes ned fra 10 til 7.
5. I klassene X1 og X2 fjernes "M"-bøyen. Dette betyr at disse klassene kjører oval bane slik som hydroene.
6. Det er IKKE vedtatt å pålegge kjørere å male sine båter i "skrikende" synlige farger. Derimot vil vi OPPFORDRE kjørerne til dette. Tenk på din egen båt!!!!
7. Det åpnes ikke for FSR-V båter i X1 eller X2 klassene. Eventuelle FSR-V båter kan stille i klassen X3.
8. "Forhåndregistrering" av klasse-interesenter tilkjennegjøres før sesongstart. Denne er IKKE bindene, men mer opplysende.
9. Antall registrert interesenter for at klassen skal forbli NC-klasse for den gjeldene sesong, settes til 5 for hver klasse.

10. Interressen tilkjennegis når man betaler årskontingenten til forbundet.

11. Det må være 1 forhånds betalt, påmeldt deltaker i én NC-klasse for at denne skal gjennomføres (i et lokalt NC-stevne).

12. Dersom kun en deltaker stiller, kjører denne til første godkjendte målgang oppnås. Da har klassen fått en vinner, og klassen stoppes.

13. Nummerskilt tilsvarende startposisjon skal brukes (1-8). Hydroene bruker standard innfestning og standard størrelse på nummerplatene.

X-båtene kan bruke merking direkte på skroget (1-8). Disse skal følge standard størrelse og skal være sorte tall på hvit bunn.

OTA-båtene kan bruke merking direkte på skroget (1-8). Her skal nummeret være i henhold til klasse reglene (helst så store som mulig). Disse skal også være sorte på hvit bunn.

14. Forbundet går over til å sende innbetalings-giroer til alle medlemmer. Klubbmedlemmene vil få sine tilsendt via klubbene.

Det som er vedtatt, og som direkte går på endringer av "Heatracng Reglene" MÅ leses nøye.

Geir Mæle
Sekretær NMSBF

DISASTERUS MAXIMUS

en fortelling fra en slags virkelighet.

av Geir Mæle

Det var mange kjørere som i fjor hørte snakk om VM som skulle arrangeres i Sverige. Det det var snakk om, var det åttende verdensmesterskapet for båter som hører inn under hoved-klassen FSR. Det vil si båter av typen hydroer og båter med et litt spesielt v-skrog. Denne siste typen er det ingen som kjører her hjemme. Dette arrangementet fant sted i Sverige i tidsrommet 24. juli til 2. august 1992. Stedet var kano-stadion på havna i Nyköping.

Ja, riktig, i saltvann!! Dette i seg selv skapte en del misnøye. En del av oss hadde vært der å kjørt prøve-VM året i forveien. Den gang ble arrangementet ødelagt av en sterk vind. Det ble sagt at dette var en uvanlig situasjon, og at forholdene normalt var mye bedre (har noen hørt dette utsagnet før!). Uttakingen til VM foregår i Norge på den måten at de tre beste i hver klasse i NorgesCupen året før VM arrangeres, får tilbud om å representere Norge i det påfølgende VM. Før første gang i den norske modellbåt historien var det tatt ut fullt lag til de tre senior hydro-klasse og noen kjørere til juniorklassen. Her var det dessverre ikke mulig å stille fullt lag. I tillegg var det tatt ut reserve kjørere som eventuelt skulle steppe inn på kort varsel. Når dagen kom og avreise skulle finne sted var det dessverre noen forfall, men Norge stilte tross alt med den største kontingenten noensinne!

Som vanlig på slike turer prøver man å kombinere lek og alvor. Dvs noen av oss7

drev vekselbruk mellom båtkjøring og familieferie. Derfor bestemte vi oss for å slå leir i Strandstuvikens Camping på utsiden av Nyköping i stedet for på den offisielle VM-campen inne i byen. For oss gutta hadde det kanskje vært kjekkest å campet der. Tenk på alle de fete røverhistoriene vi gikk glipp av, gutter! Strandstuviken er bedre egnet for "familieliv" og den har bra bademuligheter for de som måtte ville det. Her fikk vi tildelt et helt eget område som fungerte som en slags "Campo Norwegia". Muligens var personalet klok av skade, hva vet vi. Dette var ganske smart, fordi det ville være løgn å påstå at vårt tilstedeværende foregikk i stille og soignerte former! Her lekte og skralte en haug av unger, unge som gamle. Motorer ble tun'a i hytt og pine både seint og tidlig. Flere enn oss hadde nok tenkt på samme måte, for på plassen lå det finske, tyske, belgiske, hollandske og danske kjørere med familier. Ved siden av oss, var det vel kanskje finnene som markerte seg mest. Det første de gjorde når de kom til plassen var å sette opp et eget telt nede ved badestranden, og gjett hva dette skulle brukes til? Jo, ganske riktig, SAUNA! De hadde med seg en mega-vedovn, og denne fyrte de opp i så bjørke-eimen lå over plassen som om det skulle vært midt på den kaldeste vinterdag. Plassen var grei, men den lå et stykke fra sentrum, så innkjøp og byturer måtte planlegges. I enhver slik fortelling som dette, vil det være umulig å unngå å snakke om været. Og været kan det sies en hel del om!! Det var sol og varmt det meste av tiden, et par

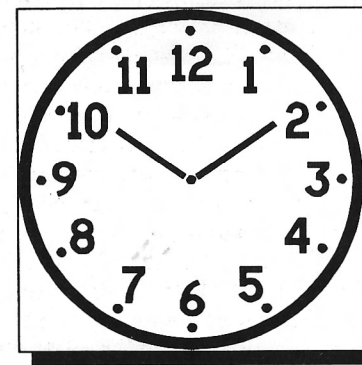
regnbyer, men hele tiden så blåste det! Enten i den ene retningen eller i den andre. Uansett, det blåste alt for mye til å kunne avvikle en rettfærdig konkurranse under like forhold. Så til løpene. Det hele begynte egentlig dagen før løpene med en stor og heller pompøs åpnings-seremoni. En haug av folk marsjerte etter et musikkorps gjennom byen og fram til torget. Her var det en masse taler og fine ord. Puuhhh. Det var temmelig stor enighet blant alle lands kjørere at detta kunne vi vært foruten. Alle kjørerne skulle gjennom fire kvalifiserings-heat, hvor til slutt de 8 beste gikk til klasse-finalene. Disse ble kjørt over fire heat. Opplegget for kvalifiseringen var slik at hver kjører kjørte kun ett heat pr. dag. Første heat ble kjørt om morgenen den ene dagen, det andre om ettermiddagen den neste dag. Så var det en dags pause, hvorpå man kjørte tredje heat om ettermiddag og så fjerde og siste heat om morgenen den påfølgende dag. Dette medførte selvfølgelig en masse irriterende og stressende venting. Videre var det en del utviklings usikkerhet p.g.a været og dermed eventuell flytting av heat og bytting av bane. Selve opplegget rundt arrangementet var rimelig proff, men det proffeste av alt var dama som servert "starkölet" inne på kjøre arenaen! Ikke sant Trond Kristoffersen! De som ikke var særlig proffe var dommerne. Det var patetisk å se hvor dårlig vedtatte NAVIGA-regler ble fulgt opp. Ikke bare unnlot man å følge noen av reglene, men man valgte i enkelte situasjoner å bruke regler som IKKE eksisterer i NAVIGA i det hele tatt! Det var mange nasjoner som reagerte veldig sterkt på dette. Det ble også gjort forskjellsbehandling på kjørere som helt klart kom enkelte svenske kjørere til gode. Heatforløpet for de norske var vel omtrent som det pleier, noe opp og noe ned. En del av oss stilte med nye "prosjekter", og det var tydelig at disse skulle hatt noe mer tid på baken (les:

hekken) før de ble brukt i et såvidt viktig evenement som VM tross alt er. Ellers minnet løpene mye om et vilket-som-helst løp i f.eks. NorgesCup. Noen kom ikke til start, andre stoppet før start, og andre stoppet under veis. Det var ikke mange heat hvor alle heat deltagerne kom til mål. Vinden var nok en sterkt medvirkende årsak til dette. En del kjørere tok tydeligvis løpene som det man kanskje skal ta dem, nemlig som hobby og lek, og ikke så seriøst som en del andre deltakere (finner og svensker). To av svenskene, som ikke hadde kvalifisert seg nasjonalt, tok løpet så alvorlig at de valgte å representere en annen nasjon (Argentina) for å få være med. I NAVIGA finnes det pr. i dag ingen regler for/mot dette, men tydeligvis skapte det så stor irritasjon blant noen deltakere og NAVIGA-styret at regler nok vil komme. For øvrig var det deltakere fra 21 nasjoner til stede. Slettes ikke verst. Det er ingen tvil om at det er FSR-V som trekker de fleste deltakerne. Som sagt er dette en klasse som ikke kjøres her hjemme. Disse båtene ser ut som noen baktunge frosker, de kjører i motsatt kjøreretning av det vi er vant til. Videre ser banen ut som et rektangel på 100 x 50 meter. De fleste svingene er på 90 grader! En av de finske hydro-kjørere kom med den frivolte påstand at dette var en "historisk" klasse som ble oppfunnet den gang fjernstyringene kun kunne gjøre fullt utslag enten den ene eller den andre veien. Ingen virkelige båter kjører eller svinger slik som disse. Selv våre hydroer har et forbilde i en eksisterende båt-type. Når kvalifiseringen var over for "øss gutta som veit åssen det ska' bevege seg", hadde vi fått en del kjørere med til finalene. I klassen FSR-H3,5 kom Trond E.Pedersen til finalen. I FSR-H7,5 fikk vi to til finalen, nemlig Stein B.Iversen og Arvid Andreassen, og også i FSR-H15 fikk vi to til finalen, Trond E.Pedersen og Arvid Andreassen. I tillegg til disse hadde vi

Vegar Kvindesland i finalen for juniorer i FSR-H7,5. Resultatlistene fra kvalifiseringene viste helt klart at forholdene hadde vært veldig ujevne. Mange av "favorittene" klarte aldri å komme seg til finalene. Med 6 deltaker i finalene hadde vi all grunn til å være fornøyd tross alt, det var som sagt med deltakere fra mange land. I hver av seniorklassene deltok det mellom 25 og 30 deltakere. Det skal ikke underslås at undertegnede var temmelig "pissed" fordi han ikke klarte det han dro til Sverige for! Hadde jeg fått et rimelig bra bud på alt utstyret på dette tidspunktet hadde jeg nok slått til og solgt hele dritten! Resultatene fra finaleløpene ble kanskje ikke så gode som vi hadde håpet på, men Trond P's tredje plass i FSR-H3,5 var meget bra. Typisk nok var kanskje dette den klassen vi hadde minst forhåpninger til, kanskje med unntak av båten til Sven Kolstad. Denne er meget potent, men Sven kom inn i tolvte time, og hadde fått MEGET liten tid til å forberede seg på til VM. Men pytt-pytt, vi tar med det vi får, resultater, erfaringer og tross alt, positive opplevelser.

For noen ga dette kanskje mersmak og for andre kanskje "aldri mer!". Etter finalene skulle det hele avsluttes med enda en av disse paradene. De fleste av oss fikk antakelig nok av åpningen, så vi reiste før avslutningen. Siden Trond P. var den eneste av oss som skulle premieres, fikk han den noe tvilsomme oppgaven og representere Norge ved avslutningen. Nice work, Trond! I skrivende stund er båtsesongen -92 over, og det er kanskje på sin plass å minne alle om at neste sesongs NorgesCup igjen er kvalifiserings sesong til neste VM. Dette går av stabelen i Tsjekkoslovakia i 1994. Jeg har sett bilder fra byen og plassen der løpet skal avvikles, og det kan jeg si, at dersom ikke denne plassen er velegnet for hydro-racing så er ingen det! Så stå på jente(r) og gutter, kvalifiser Eder !!!!

Geir Klokkedreper



Valg av din første modellbåt.

Av Rudei Arnesen.

Det vanskeligste med å komme i gang med hobbyen, er nettopp det å velge type båt og størrelse. Her er en liten rettleiding som kan gi deg en pekepin på hva du vil starte med.

OTA eller catamaran med utebordsmotor er definitivt det enkleste og rimeligste å begynne med. Slik markedet og konkurransen er i dag kan du få en komplett pakke (båt, motor, radio, fuel, osv) for i underkant av kr. 3500,-. Mono eller V-bunnsbåt med 3,5 - 7,5 ccm er et fint førstevalg. Fordi dette er en typisk båt for innenbords montasje av motor som krever litt mer av føreren med tanke på rigging og vedlikehold enn en "OTA" båt.

Båter av typen "offshore catamaran" med nesten uansett motorstørrelse er også en fin båt å begynne med da de tåler

ekstreme vind og bølge forhold.

Tross størrelsen kan de oppnå høye hastigheter. Catamaranen er utilsomt den mest stabile av alle båttyper.

Utriggere er den mest ekstreme av alle båttyper. En ekspert kan oppnå langt over 150 km/t med denne båttypen. En nybegynner bør ikke starte med denne båttypen, da byggingen krever enormt mye av utøveren. Svært lite avvik på riggingen vil føre til at det ikke fungerer. Dette bør heller være en nr.2 båt.

Første bud for alle nybegynnere er å oppsøke den lokale klubben for å få hjelp og råd fra folk som har holdt på i noen år.

Lykke til.
Rudi Arnesen
Sandnes Modellbåt Klubb.

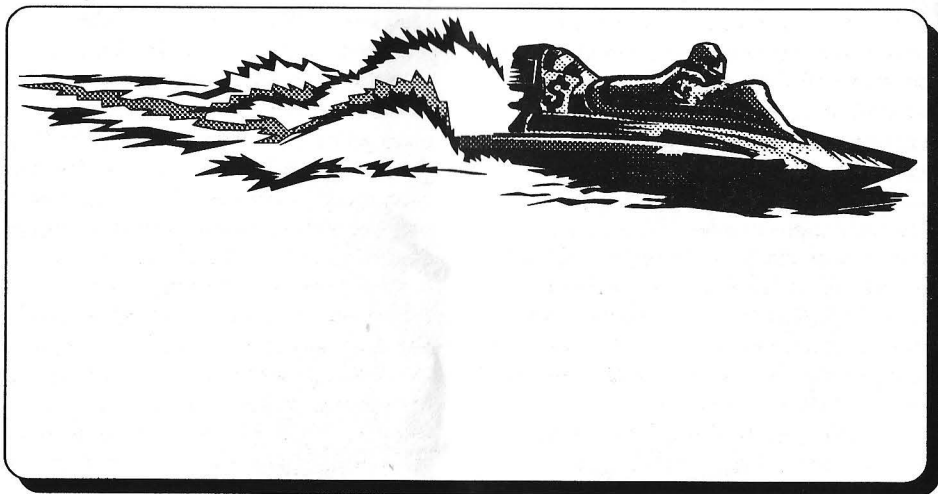
Nesbyen GP, NC stevne 2

Rowena og Jan Dirk von Ohle

Helgen 22-24 mai ble NC-runde 2 avholdt på Trytetjern på Nesbyen. Etter 3 mnd med skrekk og gru for forberedelser kunne vi starte med oppsetting av dommertårn og "paller" fredag 22. mai. Etter ca 1 1/2 time med motorsagbrøl, blå negler, og en del gress i nikkelsen sto alt ferdig. Alt gikk mye fortere en forventet. Stein A. Løkke, Hilde Oskarson og jeg hadde snaut fått pakket før det braket løs med flash og dunder. Det bøtta ned uavbrutt i ca. 45 minutter. Da toreværet var over tømte vi hentebåten for 15 liter vann! Med tid og stunder dukket Trond Pedersen opp med bøyer, brygge til startklokka, etc.....derse skulle sett hvor mye han klarte å få stablet i en miniutgave av en tilhenger. Henger'n var høyere en han var brei. Smått om sen var bøyer satt ut og prøvekjøringa var i gang. Det dukka opp to fra Tønsberg ut på kvelden for å teste tjernet før den store dagen. Etter en lang dag dro vi ned for å få nervene under kontroll til neste dag. For noen av oss var dette den første gangen vi kjørte konkurranse. Det rådet også litt panikk for at torden og regn skulle følge oss resten av helgen.

Lørdag morgen våknet vi til et tåkehav pluss enda mere nerver. Langt om lenge startet turen opp mot Trytetjern. Da vi kom opp var tåken borte og vannet så ut som et nystrøket teppe. Flere var kommet allerede, og det var bare å sette igang med rigging av startklokke og speakeranlegg. Klokken kom fra Bergen og speakeranlegget fra Sarp. Det ble en god del forsinkelser pga en del ting, bl.a. prøvde Leif Rasmussen seg på en ny vri - "kjør uten styring". Det vil si at han mistet radiokontrollen over båten og ble da ute av

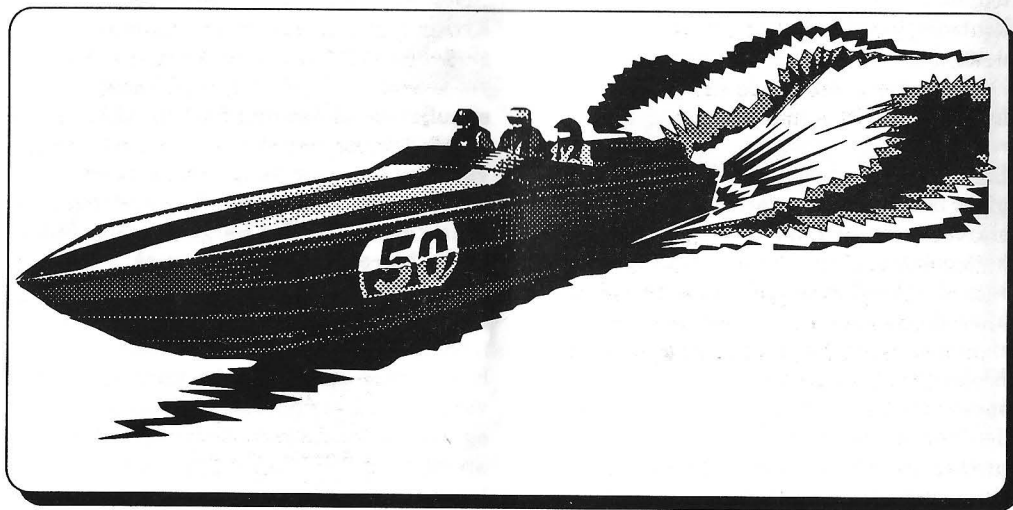
gamet hele lørdagen, noe de andre gutta kunne prise seg lykkelig for. Hvordan den båten gikk må bare oppleves. Med god hjelp fra Bjørnar Jensen fikk han båten på vannet etter at lørdagens 5 heat var ferdige. Ellers gikk dagen greit for seg. Endå alle forsinkelser klarte vi å bli ferdig en time før planlagt. Vi hadde knall vær og mange entusiastiske tilskuere. Etter løpets slutt ble det en del prøvekjøring før vi sa hadet til Leif, Bjørnar, og Thorleif som overnattet på Trytetjern. Kan tro de hadde kost seg og kjørt utover kvelden. For oss andre ble det vel en del lapping og skruing. Så var det bare å gå og legge seg for å stå opp til søndagens perlevær. Sola skinte og vi var klare for en ny fin dag på Trytetjern.. Da vi kom opp kl 11.30 var kjøringen allerede i gang. Kirketia var det ingen som tenkte på. Det er godt det ikke er for mange kristne sjeler i NMSBF, da hadde vi vært i "deep shit". Nesningen var heldigvis i kyrkja. Pyt-pyt, kunne dei skyte på skytebanen fra tidlig om morgenen kunne vel vi kjøre litt båt. Det er jo midt på snaufjellet. Ellers var vi i gang kl 13.00 presis med de 3 siste rundene. Det ble varmt utpå dagen og tilskuerantallet økte. En liten hendelse under prøvekjøringa: Startklokka kom fra Bergen og Geir Mæle måtte kjøre rett i flytebrygga så 90-hydroen han gikk i fillebiter. Det ble presisert at startklokka skulle få stå i fred, men den gang ei. Geir skulle finne ut hvor mange biter en hydro kunne gå i. Det var godt det var fjorårets modell som gill og ikke en ny en. Det ble i hvert fall ikke mer kjøring på'n Geir den dagen. Da løpene var ferid var det klart for premieutdeling. Det blei noen som fikk lov



til å bade, vannet var heldigvis ikke så kaldt. Noen av oss slapp heldigvis unna, etter mange trussler om bading var det litt nerver ute å gikk. Det ble gudskjelov bare med trusselen. Vi ble også sponset av **HOBBYMAN** med premie som skulle være en slags fiaskopris eller til en som hadde gjort en bra innsats. Det ble snakket om Geir's klokke-atak, men valget endte på en nykommer i OTA. Det var Geir Arne Gusdal. Han var med onkelen sin for å kjøre. Det var gøy å se hvordan han kjørte, det ble ikke noen plassering ellers men de andre var rutinerte og kjendte gamet. Dette så vi som en oppmuntring til å fortsette med kjøringen for han var virkelig flink. Roger'n hadde trådt til med en Futaba radio med servoer og det hele. Kan tro gutten var gla'. Tenk å komme hjem til fatter'n med dett'a. Vel-vel totalt gikk det jo bra. Det kunne ha vært litt bedre fremmøte, men vi takker de fra Fredrikstad, Mandal, Tønsberg, Rånåsfoss, Drammen, Bergen, Haugesund, og Nesbyen for oppmmøtet. Vi må jo også si at vi savnet formannen i BRCK "båtgruppa" og håper han har

mulighet til å dukke opp neste gang siden det også var BRCK som sto som arrangør til dette. Vi vil også rette en takk til Geir og Trond P. for den fantastiske startklokka som de har satt sammen. Det var noe helt annet enn en kassett som stort sett blir glemt å slå ta når starten har gått. **STOR TAKK TIL DERE.** Ellers har tilbakemeldingene etter arrangementet vært svært positive, noe vi er glade for. Det eneste som ble savnet var en brygge til å sjøsette båtene fra så de ikke ble bløte på bena sine. Husk, det går ann å bruke slagstøvler andre steder enn i Bergen (ha-ha). Vi skal i hvert fall prøve å få det til neste år. Da vil vi bare takke for all hjelp som ble gitt for at dette skulle bli en fin helg. Takk Sylte for hjelp til riving!

ELLERS ØNSKER VI DERE FORTSATT HAPPY BOATING.



Norge - USA

Av Rudi Arnesen

Medlemstallet i Norsk Modell Speed Båt Forbund teller idag ca 100 medlemmer, vesentlig fordelt på 5 klubber. Meningen generelt er at dette er kjempe bra, men vi må klare å få med de 8-9000 andre personene i Norge som eier en marine modellmotor, for de opplysninger som foreligger er det faktisk solgt dette antallet, og dette er bare for de siste 4-5 år. Vi som driver aktivt innen miljøet må bli flinkere å fortelle om hobbyen vår på jobben, til venner på festen osv. Jøss, tenker de, da hadde vi vært mange. I USA er det 4,7 millioner modellbåtutøvere som har tilknytning til klubber og forbund. Det er ca 7000 klubber (seil og skala inkl.) og 7 forbund. Disse er:

NAMBA

North American ModelBoat Association. Disse driver med samme konkurranseform som oss.

IMPBA

International ModelPowerBoat Association.

Disse driver nesten med det samme som oss, men på litt mindre baner.

MDBA

Model Drag Boat Assosiation

Disse driver med det vi på godt norsk kaller dragracing. I Texas i juli -91 ble det satt ny rekord med type sport II hydro, 7,5 cm, gjorde sine 0-152 km/t på 0,57 sek. Banen er ca. 100 m lang. Det kjøres i 8 forskjellige klasser.

PMBA

Professional ModelBoat Assosiation. er identiske med vår konkurranseform, men det er også alt. Mens vi vinner et trofé til en femtilapp, er førstepremien ofte kr.100.000,-. Forbundet har bare frittstående medlemmer (ingen klubber). Et medlemskap for senior koster kr 9000,- pr 6 mnd. og kr. 6000,- pr 6 mnd for juniorer.

AMYA

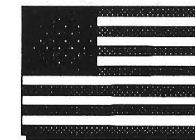
American Model Yatching Dette er et forbund for de med seilbåt.

APBA

American PowerBoat Assosiation Dette er det samme som NAMBA.

SSMA

Scale Ship Modellers Assosiation Dett er forbundet for de som driver med skalabåter. De har konkurranser i navigasjon, oppvisning og eksterior bedømming. Dette er også det største forbundet av alle. Det er også kommet signaler om et forbund for krigsskip under etablering. De har ekte slag ute på vannet hvor konkurransen går ut på å senke motstanderen. Det finnes helt sikkert mye mer enn det som er tatt med her, men du har fått en pekepinn på hvor små vi egentlig er. Vi får håpe at vi med tiden vil vokse oss store vi også.....



NC - Sponsing -93

Av Trond E. Pedersen

Formann NMSBF

Som sikkert de fleste fikk med seg, så var det Lycke Engros som var "hoved-sponsoren" vår forige sessong. Mot reklame på startklokka, seil på kjøreplassene, og tekstreklame på innbydelsene besørget Lyche for premieren av NorgesCuppen. I tillegg fikk vi en spesialavtale på Robbe fuel. Denne avtalen ble distribuert gjennom de lokale Lyche-forhandlerene. En del mente at dette var en god avtale, en del mente det ikke var det.

Hva gjør vi så i år??

1. Vi har hatt kontakt med Lycke for å se på muligheten for å gjenta/utvide avtalen fra i fjord. Dette er Lycke interessert i, men som de fleste kanskje ikke vet så er organisasjonen Lycke gjort en del om siden i fjor, så tiden for vise.

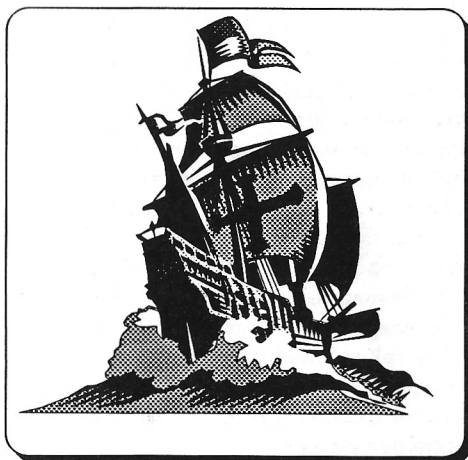
2. Det jobbes med et lagerutstyers-firma med mulighet for sponsing/dekking av elektronisk rundeteller-utstyr. Prisen på dette er ikke helt klar ennå, men at det dreier som om beløp mellom 10 og 20 tusen er sansynlig.

3. En sak til som det jobbes med er å få noen til å sponse forbundet med speaker-anlegg.

Vi vil komme nærmere tilbake til disse sakene ved en senere anledning.

Dersom noen har gode forslag, ta kontakt !!!

Trond P.

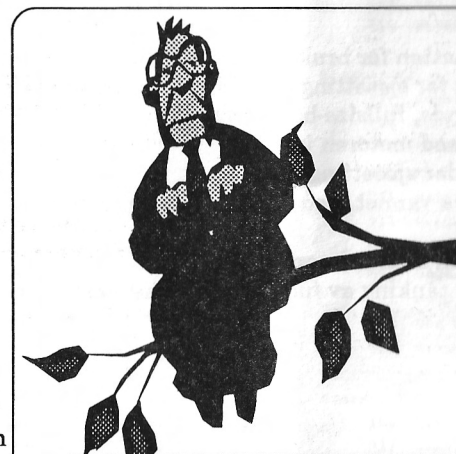


Drammen GP-92

Av Trond E. Pedersen

Dette året var det BuskerudR/CKlubb som sto for åpningen av NC med drammen Grand Prix. Dette skulle avvikles på Stordammen. Men som en gang tidligere ble det et problemer pga revefarmen som vi trodde var nedlagt. Etter div telefoner tok vi en tur opp til farmen for å sjekke, og her var det livat i burene. Løpet måtte dermed flyttes til Herstrømøya, dvs på Drammens-elva. Fredag gikk med til å forberede løps- stedet selv om dette er vårt vanlige trenings-sted måtte det til noe ekstra for avviklingen av en NC-runde. Tidlig neste dag måtte vi opp med friskt mot og det ble en uforglemmelig start på et arr.at det skulle kjøres 8 tellende heat i hver klasse. Dette var ikke noe problem da det Vi hadde ikke noe speakeranlegg. Vi fikk heldigvis leid anlegget til Østfold som kom noe senere. Dette NC-løpet var en "prøveklut" for mye av det nye som ble vedtatt på årsmøtet, bl.a. ikke var så mang påmeldte. Det ble kjørt 4 heat i klassen X3 også.

Dette var jo en prøveklasse, så det var kun de samme båtene som kjørte i den klassen som i X2. Håper det blir flere båter senere i denne klassen for her var det mye fart og spenning, ikke minst for publikum. OTA



Tilskueren på Drammen GP

klassen var faktisk av de mest representerte under dette løpet og det er bra, siden denne er ny i år.

Ellers var det heldigvis bra føre begge dagene, spesielt søndag da elven glimret med blankvann og det er skjelden kost for oss i BRCK. Når dagen var omme var det bare positive ting å si om arr., selv om det

ble litt hektisk på lørdags morgen. Kiosken gav oss et brukbart overskudd takket være "damegruppa" vår. Kun en ting ble pressisert fra deres side, og det var innkjøpene, som de ville ta seg av neste gang. "Husk det, Arvid!". Resymé: Mye fin og hard kjøring, noe forbruk av utstyr - dessverre, en del nye kjøriere, og flere er i vente. Vi i BRCK Speedbåt team ønsker alle kjøriere lykke til videre i NC.

8 sikkerhetsregler.

Av Rudi Arnesen.

1. Lad alltid batteriene natten før bruk (15t+ er vanlig).
2. Kontroller rekkevidden før sjøsetting (25m min med antennen nede).
3. Kjør aldri blandt badende, fullsize-båter osv.
4. Løp aldri med en båt med motoren i gang.
5. Alltid gå til vannet under sjøsetting.
6. Løft aldri opp en båt fra vannet med motoren i gang, stopp først motoren ved å strupe forgasseren.
7. Vær sikker på at du kan kvele motoren via radioen.
8. Røyking forbudt under tanking av fuel, fuelen er høyeksplosiv.

Resultatlistor etter NorgesCuppen 1992

Klasse: FSR-H 3,5

302	Noddeland, Kjell Gunnar	147.00
204	Kolstad, Sven	136.00
227	Pedersen, Trond Egil	100.00
303	Noddeland, Tore	81.00
304	Christensen, Jan Ivar	72.00
221	Andreassen, Espen	65.00
305	Noddeland, Espen	40.00
230	Christoffersen, Trond	32.00
170	Smidt, Jan	25.00
251	Kristensen, Kjetil	25.00
171	Gusdal, Geir Arne	21.00
226	Bjerkedokk, Robert A.	17.00

Klasse: FSR-H 7,5

407	Bergflødt Iversen, Stein	180.00
227	Pedersen, Trond Egil	164.00
302	Noddeland, Kjell Gunnar	133.00
244	Andreassen, Arvid	75.00
250	Kristensen, Terje	42.00
404	Sunde, Arne	40.00

Klasse: FSR-H 15

801	Våge, Knut H.	190.00
244	Andreassen, Arvid	137.00
227	Pedersen, Trond Egil	133.00
220	Andreassen, Svein	96.00
404	Sunde, Arne	64.00
800	Aske, Svein Oskar	53.00
221	Andreassen, Espen	25.00
226	Bjerkedokk, Robert A.	25.00
524	Kristiansen, Frank	25.00
431	Lundgren, Frode	17.00
444	Mæle, Geir	17.00

Klasse: OTA

302	Noddeland, Kjell Gunnar	180.00
221	Andreassen, Espen	135.00
170	Smidt, Jan	114.00
303	Noddeland, Tore	97.00
171	Gusdal, Geir Arne	85.00
304	Christensen, Jan Ivar	53.00
251	Kristensen, Kjetil	50.00
305	Noddeland, Espen	50.00
230	Christoffersen, Trond	40.00
250	Kristensen, Terje	21.00
515	Fjeld, Svein	21.00

Klasse: X1

1	Sylte, Jan Fredrik	100.00
521	Sørensen, Petter	90.00
524	Kristiansen, Frank	65.00
202	Von Ohle, Jan-Dirk	61.00
737	Jensen, Bjørnar	50.00
203	Van Ohle, Rowena	40.00
710	Ekjæstøl, Harald	32.00

Klasse: X2

737	Jensen, Bjørnar	200.00
104	Løkke, Stein André	152.00
707	Rasmussen, Leif	136.00
201	Kroh, Thorleif	97.00
715	Kristiansen, Tore	32.00
213	Braunech, Johan Fredrik	25.00
503	Seland, Jone	25.00
508	Haga, Tor Elling	21.00
703	Sagplass, Tore	21.00
202	Von Ohle, Jan-Dirk	17.00
523	Gramstad, Kjell Inge	17.00

Klasse: X3

104	Løkke, Stein André	172.00
737	Jensen, Bjørnar	165.00
201	Kroh, Thorleif	91.00
707	Rasmussen, Leif	57.00
703	Sagplass, Tore	32.00
777	Rasmussen, Christian	32.00
523	Gramstad, Kjell Inge	25.00
220	Andreassen, Svein	21.00
521	Sørensen, Petter	21.00
508	Haga, Tor Elling	17.00
213	Braunech, Johan Fredrik	14.00
503	Seland, Jone	14.00

The Wild West Ride.

Robert A. Bjerkedok

Var det noen som sa att det sjedde bare positive ting ved å dra på båtstevne ??!!!! Vel, her er det iallefall ett unntak.

Det hele begynte slik, at Stein Løkke og jeg hadde planlagt og dra på Stavanger GP den 21 og 22 juni 1992. Vi ble enige om å reise Torsdag 18 juni, fordi vi liker å ha god tid, ogfor å kunne se seg litt omkring i Stavanger før løpet begynte. Stein kom til meg kl.14,00, da hadde jeg alt pakket og klart(2 båter og pargass-en skulle tro løpet varte i 14 dager). Vi hadde blitt enige om å bruke Mazdaen min, ei starsjonsvogn fra -78, Stein hadde også med seg brukbart med båter og utstyr, så Mazda'en ble lesset ned, og attpå til fikk den skiboks på taket. Vi dro fra Krokstadelva kl:15,00.

Så skjer det!! Etter å ha tilbakelagt ca: 13 mil, sier Stein (Stein kjørte, og det ville han hele veien, for da slappet han av sa'n) bilen drar plutselig så dårlig,og har utrolig lav tomgang,.Slapp'av sa jeg, dette er helt normalt, husk at bilen er helt nedlesset. Men da vi nermet oss Brevik og stoppet opp for å putte på bompenger -ristet girspaken som om den holdt takta på en rockelåt fra 50 år'a.Først da sjønte jeg at noe var galt-alvorlig galt. Bilen gikk (så vidt det var) på tre sylindre.

Vi fikk lurt bilen inn på nærmeste bensinstasjon og der åpnet vi panseret. Pluggene var nedstøt, du så ikke åpningen den var tilgriset med olje,sot og møkk. Dessuten så pluggledningene ut til å hvere defekte. Da vi kom inn på bensinstasjonen, fikk vi greie på at de ikke hadde pluggledninger. Men de hadde loff, ost, melk, tannbørste og deodorant (skulle tro det var ett supermarked og

ikke en bensinstasjon). Bilen var snill med oss -vi fikk komme helskinnet frem til neste bensinstasjon. Der hadde de det vi trengte,(plugg og pluggledninger) så jeg kjøpte det, pris ca.400,-kr TAKK. Vi tok ut det gamle, og monterte det nye på plass, men ingen ting hjalp -her var nok hele motoren dyngemat,(den hadde brukt 3 ltr. olje på 14 mil). Da jeg gikk inn på starsjonen for å vaske hendene, spurte en velvoksen ekspeditør,-hjalp det noe? Nei desverre sa jeg, her er nok hele motoren gå'an, så jeg har kastet bort 400 kroner, Da lo ekspeditøren rått og sa:" **Pytt, pytt, pengene må jo rulle " (han kan hvære glad for att det var en disk mellom oss).**

Så gale som vi var, ble vi enige om å fylle olje ca.4 ltr og kjøre pent tilbake å bytte bil. Vi måtte kjøre veldig sakte, kun 1. og 2. gear. Etter en stund hørte vi et høyt lydhorn(tut-tut), og like etterpå kom ei MERC'BENS til drøye halv'miljon opp på si'a vår, sjåføren rista på hodet og holdt en knytteneve ut mellom vinduet, jeg kan tenke meg hva han sa: **Din f..... idiot -DU røyklegger hele veien.** Det er greit for han å si det som kjører rundt i en slik "sossecontainer", men det med røyk hadde han jaggu rett i. Når jeg snudde meg så det ut som om noen hadde slip't røykbomber etter bilen. Etter å ha brukt ca. 3 timer på 14 mil, begynte jeg å kjene meg igjen, vi var i Krokstadelva. Vi kjørte hjem til meg, og flyttet alt utstyret i bilen til Stein (en Granada 2,3) Etter en times ompakking var vi igjen klare til å dra. Når vi kom til Drammen kjørte vi innom Statoil, for Stein skulle sjekke olja på bilen sin. Jeg rusla inn på bensinstasjonen for å kjøpe sigaretter, og stakk handa ned i lomma for å ta opp lomme-

boka -den var der, men hvor i all hverden var hus og bil-nøklene mine?? Jeg fant dem ikke, så vi måtte tilbake til Krokstadelva for å prøve å finne dem. Og **"TAKK STEIN "** hadde alle hvert så tolmendig som deg, hadde det ikke hvert krig i verden. Vel hjemme i Krokstadelva igjen (for 3'dje gang) leitet jeg hele huset rundt, men jeg fant dem ikke. Når jeg gikk ut av huset måtte jeg (u)heldigvis gå forbi den store grønne plage (MAZDAEN MIN) og der i døra stod nøkkelknipe. (Hipp-hurra) jeg løp bort til bilen til Stein og sa: **STAVANGER NESTE !!!** Så dro vi, klokka var nå 21.30.

Jeg var nå ganske deppa og sint, både pga. bilen og min utrolige evne til å rote med nøkler. I baksete hadde jeg en kasse med rockevann fra AASS (øl-altså), så det gikk med en del flasker på veien til Stavanger (Stein måtte ta til takke med Cola-Ligt selvfølgerlig). Tro det eller ei, men vi var i Stavanger kl.5.00 på fredags morgen. Vi hadde på forhånd leid hytte på Sola Strand camping, og da vi kom fram på camping fikk vi sjokk **"hytta lignet mer på ett falleferdig skur"**. Vi sto ute og så tvers igjennom laftingene og inn i hytta. Hytta bestod av ett rom med en seng i hvert hjørne, 2 stoler, ett bord, ett skap med leieboer (edderkopp), ett kjøleskap fra 1940, og ei rusten kokeplate, men pytt, vi skulle jo bare sove der. Så ble det lørdag og vi kjørte ut til

kjøreplassen. **"TRO-MEG"** det var så mye bølger og vind der at en skulle tro det var NM i brettsegling som skulle arrangeres der (da jeg ringte onsdag før avreise for og sjekke været,ble jeg lovet blankvann og null vind!?!?) For v-bunn's folket gikk det enda ann, men for hydro-folket ble det verre. Jeg skulle stille i hydro kl.A og kl.C, og mine båter var rigget for blankvann!? C-båten min hadde en omtrent helt ny ROSSI-90 og "set-up'et var så trangt at en skulle tro det var støpt fast. A-båten kunne jeg bare glømme, den druknet (pga bølger)hvert gang jeg heiv den utpå vannet. Pga, den trange motoren i C-båten, ble det bare halve runder og stopp. Bølgene passet bra for v-bunn's folket, og det kjørte Stein. Han endte på en 2'dre plass som forøvrig er **MEGET BRA**. Tenk det, vi hadde kjørt over 100 mil for å komme til Stavanger, og enden på vise ble at jeg ikke klarte å komme til mål i ett eneste heat. Så sa speakeren at vi måtte kjøre hele løpet på lørdag, fordi det var meldt orkan på søndag, og løpet ble ferdig kl.22,30, det hadde da vart fra lørdags morgen kl.09,00. Søndag var det hjemreise, og alt gikk knirkefritt helt hjem til Krokstadelva. Selv var jeg så sliten etter denne helga med u-hell (for mitt vedkommende) at jeg kunne trenge en uke på hvilehjem, men det er en annen sak!

Robert i det han ble forbi kjørt av en mercebenz.....!!



Kjøp & Salg

CRAPSHOOTER 80

(amerikansk uterigger) selges komplett uten motor og radio. Det medfølger: tank,ror,strakaksling m/nåle-lage,stag til servo-overføring.Idealpropell medfølger også.Båten er meget rask og stabil,og har kun hjørt 1 løp. Monter radio og motor og kjøp. Nypris: over kr.4000.-, Selges nå for kun kr.2000.-

KONTAKT: Robert.A.Bjerkedok.
Tlf,arb:03/876290
Tlf,priv:03/879328

MARBELHEAD

seilbåt (konkuransebåt) selges ny og u-bygget. Leveres med: Seilsett (for

medium vind), mast (2,5 m) ellers som originalsett (alt medfølger untatt radio).
Pris ferdig prutet kr.1500.-

ABS HOT-SHOT SPRINT

selges. Orginal Dumas sett med bl.a. tilt-bar motorbukk, tank, alt av stag-bolter-overføringer, monter KB-utenbordsmotor og radio og...KJØR. Rask og stabil båt, ble Amerikansk mester i -92. Nypris -93 nesten kr 2000.-
SELGES SOM BYGGESETT I ORG. ESKE KR. 1000.-

KONTAKT: Trond.E.Pedersen.
Tlf.priv:03/823459
Tlf.arb :03/817720

HYDRO FOR NORDISKE FORHOLD

Prefabr. norske og svenske hydroer i alle klasser. Eks. Scorpio, Wolfie, Trixi etc. levert som byggesett eller halvfabrikat. Andre typer kan leveres etter ønske.

SPØR OSS OM PRIS !?!

OBS!! Vi leverer også bak- og frontlabber til de fleste riggere i styrofoam kledd med kryssfiner evt. med messing innfestnings-rør.

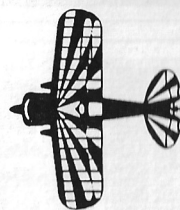
MESSING-HOLKRØR til labbfester, flexrør, strakaksel etc. Utrolig passform.
Lev. stør: 8 mm - 14 mm utvendig dia. veggtykk= 0,45 mm. Pris : kr. 1.- pr. cm.

VI HAR OGSÅ: Glassfiber-cat for 3,5 ccm outboard. Strøken finish, leveres i div. farger etter ønske. Med i settet følger bl.a. tiltbar motorbukk, tank, overføringer, skruer etc.

ELLERS FIKSER VI DET MESTE INNEN MODELL SPEEDBÅT. SPØR OSS !

FOR OPPLYSNINGER SEND ETT POSTKORT TIL:

A.A. MODELLBÅT
Vårveien 10
3024 DRAMMEN



NORWEGIAN

MODELLERS AS

SUPERMARKED I HOBBY!

**HAR DU PRØVD
BYRON'S
45% PREMIUM
COMPETITION?
"DYNAMITTBRYGGET"
FOR BÅTGUTTA.**

**O.S. ENGINES
K&B ENGINES**

**K&B EPOXY
K&B FUEL
Model Technics**

**PRATHER BOATS
DUMAS BOATS**

**SANWA
McDANIELS
SANYO NICADS
HOBBYDRILLS
SULLIVAN - RAM
DU-BRO
ROBART - ZAP
KYOSHO
EAGLE DECALS**

Plass til
frimerke
Kr. 3,50

NORWEGIAN
MODELLERS AS

Box 380
3101 TØNSBERG

033 - 16 140

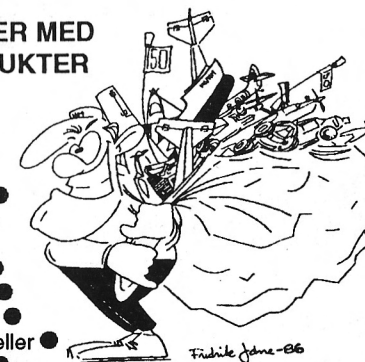
FAX 033 - 14 573



HOBBYKATALOG 1992-93

HELE 312 FARGESIDER MED
MER ENN 5000 PRODUKTER
TIL LAVE PRISER.
KUN KR. 50,-
FRITT TILSENDT.

- Radiostyring ● Modellfly ●
- Bil ● Båt ● Helikoptere ●
- Motorsykler ● Motorer ●
- Monster trucks - Buggys ●
- Dampmaskiner ● Skuter ●
- Samlerobjekter ● Verktøy ●
- Hobbybøker ● Skolemodeller ●
- Verktøy ● Plastmodeller ●



MODELL- MAGASINET

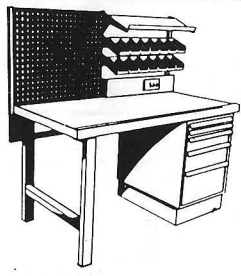
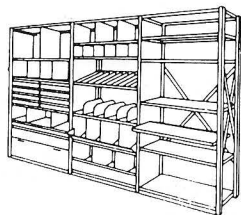
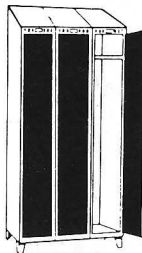
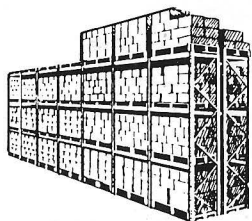
med BLOW OUT 93
Abonnement for
1993 koster kr. 50,-
Betal inn til postgiro
0806 3391000
Mrk. MM 93.

Ja takk, send meg 92/93 katalogen m/postgiroblankett på kr. 50,-. Beløpet tilbakebetales på din første bestilling.

NAVN:

ADRESSE:

STED:



NorLag

spesialisten på lager,
verksted og garderobe-
innredninger

PRODUKTSORTIMENT

- Pall / Grenreoler
- Småvarereoler
- Mesanin
- Modul / Kassetvegger
- Arbeidsplassinnredninger
- Garderobeinnredninger



NorLag

NorLag as

Hedmarksgt. 15 Postboks 6004 Etterstad
0601 Oslo Tlf. 22 67 47 80 Telefax 22 19 16 02

Ring oss og be om NorLag-katalogen

Avdelingskontorer og forhandlere over hele landet

NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

BERGEN HEATRACING TEAM

Kontaktpersoner:
Geir Mæle, Vardesvingen 38c
5033 Fyllingsdalen, tlf. 05-198529
Stein Bergflødt Iversen, Kringlebotn 321
5050 Nesttun, tlf. 05 103221

BUSKERUD R/C KLUBB

Kontaktperson:
Robert A. Bjerkedok
Krogstadveien 11, 3055 Krogstadelva
Tlf. 03-879328

LINDESNES MODELLBÅT KLUBB

Kontaktperson:
Kjell Gunnar Noddeland
Rundeveien 14, 4500 Mandal
Tlf. 043-63141

SANDNES R/C BÅT KLUBB

Kontaktperson:
Rudi Arnesen
Vistegt. 4, 4007 Stavanger
Tlf. 04 560866

SOLVIK MOEDEL BÅT KLUBB

Kontaktperson:
Thom Olaussen
Svelvikveien 511, 3037 Drammen
Tlf. 03-880073

ØSTFOLD MODELLEBÅT KLUBB

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

Lisens i Norsk Modell SpeedBåt Forbund er for sèssongen 1993 Kr. 200,-
Navn og adresse sendes til Norsk Modell SpeedBåt Forbund v/ Leif Rasmussen,
Lund Vestre, 1625 Manstad, og kr 200,- innbetales på postgirokonto
0824 08 72863.

Du vil da få dette bladet, innbydelser til konkurranser, og resultatlisters tilsendt.
Du slipper å måtte løse såkalte engangs-lisenser ved deltagelse i konkurranser.

Navn :

Adresse :

Postnummer : Poststed: