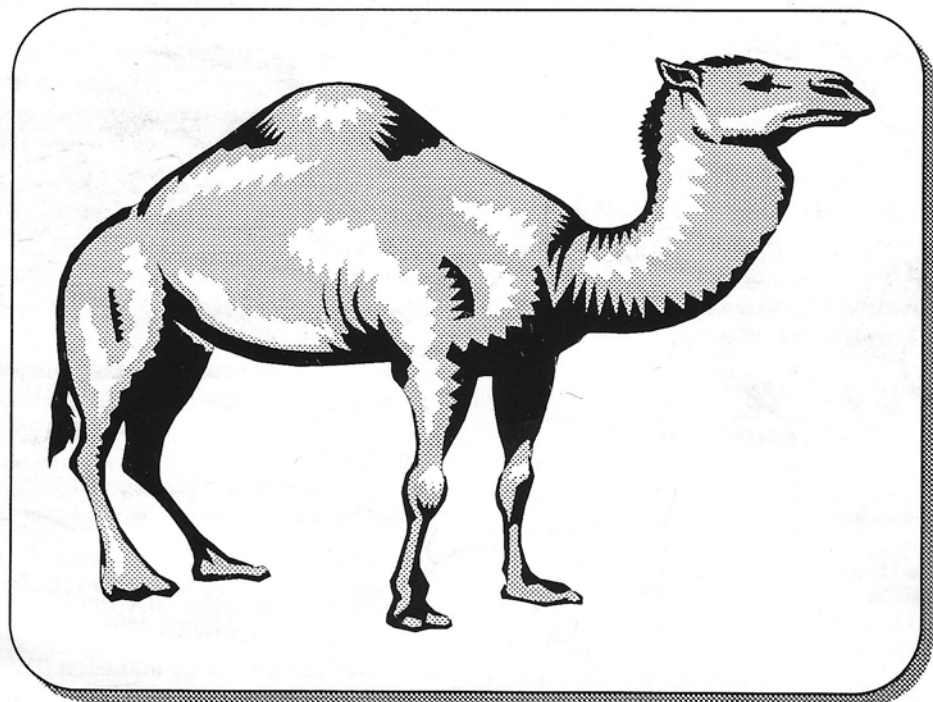


Tuned Pipe'en

UTGITT AV NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

NR. 1

MARS 1996



*Stein Tumert har fått
seg ny hobby !!!*

MARS 1996

TUNEDPIPEN

Redaktør (denn utgaven):
Geir Mæle
Vardesvingen 38c
5033 FYLLINGSDALEN

TunedPipe'en har et opplag på 500
**Kvartalsvis utgivelse, primo mars/juni/
september/desember.**
Postgirokonto 0824 08 72863

NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

Formann: Geir Mæle
Vardesvingen 38 c
5033 FYLLINGSDALEN
55 168529

Sekretær: Kjell Gunnar Noddeland
Volkedalsveien 26
4500 MANDAL
38 264309

Kasserer: Leif Rasmussen
Lund Vestre
1626 MANSTAD
69 333665

Representanter:

Bjørnulf Stokkan	Tore Hilde
Mølledal 15	Ånnerudskogen 26
4300 SANDNES	1370 ASKER
51 626792	66 790853

Knut H Våge
Jeppeveien 16
5500HAUGESUND
52 712349

Stein André Løkke	Jan Smidt
Skillebekkveien 16	Teisteveien 1
2020 SKEDSMOKORSET	3124 TØNSBERG
63 875953	033 29435

INNHOOLD

Redaktørens spalte.....3
Formannen har ordet.....3

1994 IMPBA International
Regatta.....4

Nitromethane.....7

Banska Bystrika, ned til
Bayern og til venstre.....8

VM-94 Slovakia.....9

Fuelproblemer ?.....12

Hva med resten av stoffet..13

Crackerbox.....14

Kjøp og Salg.....15

Klubber i NMSBF, kontakter,
innmeldingsblankett.....17

Forsidebilde.
I neste nummer bringer vi en egen avdeling for
Camel-Racing fra Saudi-Arabia. Vi forventer
stor interesse.

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

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

redaktørens spalte

Så er den i gan igjen, da. Den har vært kraftig ettespurt, sårt savnet, ja den har tildels også vært gjenstand for forban-nelse.....

TunedPipe'en, selvfølgelig, hva ellers !?!?!?

Det er en kjensgjerning at TunedPipe'en har vært savnet. Vi har fått en mengde spørsmål om når avisa kommer. Beklageligvis led avisa en sakte, men sikker død i løpet av de to foregående sesongene. Hva kan så grun-nen til det være?.

Det ver flere grunner til dette:

1. På tross av flere oppfordringer og vedtak i styret (om at klubben SKAL bidra med stoff til hver utgave), led avisa av mangel på stoff.
2. Det å redigere/lagge/trykke/pakke for utsedelse en avis, tar en del tid. Det er ikke nokk (som noen tydeligvis tror) å ha en data-maskin.

Vi prøvde en ny vri i fjor, men det funket heller ikke. Så nå har presset blitt for stort, vi prøver igjen !!

Denne gangen har vi tatt med en del stoff som skulle vært med i avisa i fjor, og vi har tat med nytt stoff, sendt inn fra klubbene. Så denne gangen har vi MER ENN NOKK STOFF!!! La gjerne dette bli en uvane !! Fortvil ikke, Eder som ikke finner Eders sårt tilstrebede epistel, den kommer helt sikkert med i neste utgave !!

Forøvrig har flere personer meldt sin inter-esse til å delta i en redaksjon for avisa, det er meget possitivt. Jeg kommer til bake til det.

TunedPipen' er ikke død, den bar lukter sånn !!!!!

Formannen har ordet

En ny sesong er på trappene. Forbundet har avholdt sitt årsmøte, i Mandal, denne gangen. Så langt sør i landet det omtrent går ann å komme. Jeg landet på Kjevik, Kristiansnd, men var overbevist om flyet hadde landet på Thule, Grønland!! Det var absolutt fulstendig snøkaos !! Hva har så det med modellbåt å gjøre. Ingen ting selvfølgelig, hvem har påstått det!! Noe skal man jo skrive om!

I år var det vanskelig å få plassert alle NC-løpene. Noen av løpene er ikke "spikret" ennå, men vi får håpe det går i orden.

Det ble ikke noe av vårt medlemsskap i Kon-gelig Norsk Motorbåt Forening-Sport (som forøvrig har byttet navn til Norsk Båt Sport Forbund). Tiden for dette var tydeligvis ikke moden. Vi får heller sørge for å få større ak-tivitet i vårt eget forbund først, kanskje.

Nordisk i år går i Oxölesund, Sverige og sesongen er også VM-sesong. Dette går i Velenje, Slovenia.

Jeg regner med at vi stiller med folk både i Sverige og i Slovenia.

Internasjonalt hadde vi en meget god sesong i 1995, måtte årets sesong bli enda bedre.

Lykke til, alle, stå på.

-sgm-

1994 I.M.P.B.A. INTERNATIONAL REGATTA

Stein Tumert, Buskerud RC Klubb

Odd Tangen og undertegnede hadde bestemt oss for at i år skulle vi delta i et stort stevne. Vi hadde lyst til å oppleve en konkurranse med hundrevis av båter og fler enn 5 - 10 deltakere i hver klasse. Videre hadde vi et ønske om å knytte nye kontakter, se nye båtkonstruksjoner og lære mer om hva som skal til for å komme fort rundt på vannet med våre båter.

En stund ble VM i Slovakia vurdert, men pga. diverse forhold ble denne konkurransen forkastet og vi snudde blikket mot USA. Når vi var i Savannah og deltok i "Halloween Dash" i fjor så ble vi invitert til å komme tilbake og delta på Internats. Dette er et stevne som arrangeres av International Model Power Boat Association (IMPBA, et av 3-4 nasjonale forbund i USA) hver sommer. Det strekker seg over en uke og er vanligvis det største stevnet på østkysten/midtre delen av USA. Siden vi begge meldte oss inn i IMPBA i fjor så fikk vi informasjon om Internats i posten tidlig i vinter. Konkurransen skulle i 1994 arrangeres i Dallas, Texas og det var forventet mellom 300 og 400 båter med hastighetskjøring på rett bane, oval bane og heatracing. Når vi så videre ble invitert av Arthur McMeans og Andy Brown på Tidewater Engineering til å komme og trene med de uken før Internats så var saken avgjort. Konkurransen skulle foregå i siste uke i juli og påmelding ble sendt tidlig i vår.

Fredag den 15 juli reiste vi fra Fornebu med demonterte modellbåter, motorer, radioer og verktøy i alt fra koffertar og pappesker til spesialbygd flightcase. Ved ankomst i Dallas var det over 30 varmegrader klokka ni om kvelden. Hos Hertz fikk vi tak i leiebil med aircondition. Vi hadde planlagt å besøke Don Pinckert den første weekenden og som planlagt så gjort. Etter en noe lengre kjøretur var vi hos Don utenfor Tampa i Florida neste dag. Kun en fartsbot rikere. Utgiftene ellers var ca. 300 kroner i bensin (ikke så mye på nesten 2000 km). Don Pinckert hadde som vanlig mye å si. Det ble mange interessante diskusjoner på lørdagskvelden

og neste dag. Noen timer ble også tilbragt i Don's "verksted" (kjelleren til Arvid Andreassen i Drammen fremstod med et som ryddig) med oppbygging av et par ekstra front labber til Odd's 90 båt.

Søndag kveld gikk ferden videre til Bastrop i Luisiana der Tidewater Engineering's eier Arthur McMeans og Andy Brown holder til. Nok en noe lengre kjøretur på kort tid, men denne gang uten fartsbøter. Tidewaters kontor, lager, verksted, etc. viste seg også å holde en noe lavere standard enn vi er vant med i Norge, men denne gangen var vi advart på forhånd takket være Tore Hilde som hadde vært utsendt spion tidligere på sommeren. Til å drive med kun modellbåttutstyr viste det seg at Tidewater Engineering, sett med norske øyne, var en stor bedrift. To jenter hadde full jobb og vel så det med postordre og regnskap. Videre arbeider Andy Brown som spesialist på motorer og propeller. Sjefen sjøl, Arthur McMeans, holdt den uken vi var der på å forberede alle båtene Tidewater skulle ha med på Internats. I tillegg arbeidet det 3 - 4 pensjonister med produksjon av all slags type hardware til modellbåter. Produktiviteten her var nok ikke den høyeste, men så ut til å matche salgsvolumet passe bra. Det skulle være unødvendig å si at det var reneste julekvelden for å oss å gå rundt på lageret. Det ble handlet både det ene og det andre slik at vi antagelig har reservedeler for flere år framover.

Vi fikk tildelt plass på lageret der vi rigget oss til med et par bord som vårt verksted. Båtene våre, en 21 Daytone, to 45 Daytonaer og en 90 Daytona ble montert sammen og vi var klare til trening. Arthur McMeans hadde ordnet med et vann i nærheten og ble med for å vise oss veien. Vannet fikk han låne av en venn og det ble egentlig brukt til fiskeoppdrett! Hver annen time kastet automatiske foringsmaskiner mat ut i vannet til fisken. Dammen var akkurat passe stor og vi satte i gang å teste. Det viste seg vha. radarmåling at farten på båtene våre lå 4-5 miles under det de pleide hjemme med samme oppsett. Dette hadde vi egentlig forventet, temperatur og luftfuktighet tatt i betraktning. Her måtte noe gjøres skulle vi ha noen som helst sjanse til å hevde oss på Internats. Det ble mange lange

dager ved vannet denne uken under steikende sol. Etter masse testing, solkremsmøring og diskusjoner med Andy begynte det etter hvert å løse. Det viste seg blant annet at vi hadde mye å lære om propeller. Etter flere dager ved vannet hadde Odd fått sin 45 båt opp i ca. 75 miles og jeg hadde gått fra 59 miles til ca. 70 med min 21 båt. Mye av denne hastighetsøkningen kunne tilskrives bedre tilpassede propeller.

På torsdag kveld lastet vi opp tre biler og satte kursen mot Dallas. Tidewater teamet bestod av Arthur McMeans og sønnen Brian, Andy Brown og hans bror John (som bygger Andy's Eagle uttrigger), Sam Augspurger, samt Odd og undertegnede pluss en haug med båter og utstyr. Neste dag var det fri trening som vi hadde tenkt å utnytte maksimalt. Ved ankomst neste morgen viste det seg at vannet var ganske stort, men det lå lunt til i et sokke i terrenget. Det var rigget opp flott dommertårn, kjørestand, kiosk, toaletter mm. Temperaturen var allerede over 25°C klokken halv ni om morgenen og på vei opp. Vannet var blikk stille og det var bare og sette i gang. Det ble kjørt kontrollert trening med frekvensklyper og speaker i dommertårnet. Gjennom hele dagen var det stor aktivitet og flere hundre båter ble testet.

På lørdag morgen startet konkurransen med "Top Squirt Gun" for barn 12 år eller yngre. Deretter ble det kjørt Sport 40, hydroer med 40 motor (ikke uttriggerhydroer). Vi sov oss gjennom dette etter en slitsom uke og møte opp utpå dagen da det igjen var trening. Etter diverse testing var jeg fornøyd med mine båter (selvom 21 båten gikk fortere enn 45 båten), men Odd og Andy var ikke helt fornøyd med hastigheten på sine 45 båter. Utover ettermiddagen skiftet de på å kjøre en mile fortere enn den andre helt til de begynte å nærme seg 80 miles (bare å gange med 1,609 hvis du vil ha farten i km). Det begynte å mørkne og Odd hadde akkurat kjørt litt over 79 miles da Andy passerer på 80 miles. På bortre langside gikk båten hans plutselig til vær uten noen synlig grunn og traff vannet med et smell. Når vi hentet båten så vi at den var nesten delt i to. Det viste seg at Andy hadde kjørt på en kjempestor skilpadde!!! Den kom til å dukke opp

flere ganger under løpet og skape spenning i kjøringen. Mr Brown fikk også en sen kveld med å lappe sammen 45 båten sin. Neste dag skulle vi kjøre straightaway (hastighetskjøring på rett bane) og etter treningen å domme kom det til å bli mange raske båter.

Søndag morgen opprant og vi var tidlig på plass ved vannet. Jeg skulle kjøre som annenmann i 21 klassen og var litt nervøs. Det var ingen trening så det var bare å starte og kjøre. Straightaway består av tidtagning over et strekke på ca. 100 meter med utstyr som måler tiden ned til et tusen del sekund. Utstyret er koblet til en PC og farten regnes automatisk ut etter passering. Føreren må kjøre fra høyre mot venstre og deretter fra venstre mot høyre. Dette er passering en og to. Deretter repeteres dette med en passering tre og fire. Tiden tas på hver passering, men tiden som teller i løpet er snittet fra to passeringer. Hvis en fullfører alle fire passeringene tas den beste tiden fra de to passeringene som ligger inntil hverandre. Dvs. passering en og to, to og tre, eller tre og fire. Min tur kom fort opp og etter å ha startet motoren gikk jeg opp i kjøretårnet, mens Odd satte båten på vannet. Etter tre-fire teststrekker kjørte jeg langt ned til høyre og ga full gass mens Odd ga tegn til dommeren at vi ville ha timing. Jeg synes båten gikk forferdelig sakte der ute på vannet, saktere enn noen gang. Tiden på første passering ble 3,441 sekunder. Så var det en lang venstre sving og inn fra venstre. Tiden ble litt bedre, 3,393 sekunder. På neste passering fra høyre ble den enda litt bedre, 3,302 sekunder, men enda synes jeg båten gikk uendelig sakte der nede på vannet. På fjerde og siste passering kom tiden opp i 3,411 sekunder slik at jeg ble stående med andre og tredje passering som tellende. Snitttiden ble da 3,348 sekunder og farten 67,204 miles. Det viste seg at det ikke hadde gått på langt nær så sakte som vi hadde trodd.

Nede fra tårnet kom folk bort og sa at det skulle bli vanskelig for de andre og slå denne hastigheten. Det fulgte flere kjøriere, men ingen av disse kom opp i mer enn 58-60 miles. Helt til Bobby Himel kjørte på tiden 3,351 sekunder som ga farten 67,144 miles. Stort nærmere kunne ikke Bobby ha

kommet. Etter dette kom det igjen en rekke førere som ikke var i nærheten av 67 miles og lukten av en plassering på pallen begynte å komme sigende. Til slutt var det bare Andy Brown igjen og vi ventet på at han skulle slå til med en knalltid. Men så feilet tidtakerutstyret på Andy's to første passeringer, som forøvrig foregikk i en fart større enn det noen av oss andre hadde hatt, og på den tredje passeringen gikk båten hans rundt. Jubelen stod i taket og alle kom bort for å gratulere med seieren. Utrolig moro. Dessverre så skulle ikke dette bli den endelige plasseringen da det viste seg at dommeren hadde gjort en feil da Andy ikke ble kallt inn til land da tidtakerutstyret streiket. Han fikk derfor kjøre om igjen to passeringer. Dette var alt Andy trengte for å slå alle oss andre ettertrykkelig. Med tiden 3,003 sekunder og hastigheten 74,925 miles ble seieren Andy's. Men det hadde vært utrolig spennende og en andreplass i dette selskapet var ikke å forakte heller.

Etter at v-bunnsbåtene med 45 motor var ferdig var det tid for 45 hydro klassen. Jeg fikk unnagjort min kjøring kjapt og båten gikk som forventet. Farten ble målt til 63,631 miles og var nesten nøyaktig den samme som vi hadde målt på radar. Derimot var det mer fart på Odd's 45 Daytona. Odd varmet opp med to pass på henholdsvis 2,912 og 2,931 sekunder. Deretter tok vi inn båten hans for en liten justering. På den tredje passeringen hadde Odd virkelig fått fart på båten og passerte på 2,809 sekunder. Dette var den første båten denne dagen over 80 miles og Odd fikk applaus fra de andre kjøerne og publikum. Tiden på den fjerde og siste passeringen ble litt dårligere, 2,864 sekunder, og med det ble Odd's snitt-tid 2,836 skunder og farten 79,337 miles. Da Andy hadde kjørt seg bort litt senere så det ut til at det skulle gå den rette veien for Odd også. Mange førere fulgte, men ingen greide å straffe 79 miles. Helt til det var turen til en gammel ringrev ved navn Gary Preusse. Dette er en fyr som har drevet med modellspeedbåter i mer enn tredve år og har satt mange fartsrekorder. Det skulle vise seg at mannen mente alvor da han åpnet med et pass på 2,822 sekunder. På tredje passet fikk han tiden 2,675 sekunder (fart ca 84 miles). I snitt ble det 2,732 sekunder og 82,357 miles.

Med Odd også på erf andreplass hadde vi satt oss i respekt, men hvor lenge var Adam i paradiset. På den etterfølgende hastighetskjøringen på ovalbane ble vi fort jekket ned. Det ble raskt klart at vi mangler erfaring i å kjøre fort rundt svingene. Med det mener jeg ikke å først og fremst kjøre tett rundt bøyene, men å kjøre fort rundt svingen. Vi manglet trening i å kjøre tette svinger sammenlignet med noen av amerikanerne, men det største problemet vårt viste seg å være at båtene våre ikke gikk fort nok i svingene. Med de propellene og det oppsettet vi er vant til å kjøre med i fra Norge mister båten så mye fart i svingen at vi kjørte mellom ett og to sekunder saktere enn de beste rundt banen. I 21 klassen vant Andy på nytt med tiden 23,459 sekunder på to runder. I 45 klassen vant Stuart Barr med tiden 22,097 sekunder. Den ræste kjøringen stod Wyatt York for. I klassen for hydroer med 67 motor kjørte han to runder på utrolige 19,49 sekunder. Aldri har vi sett noen kjøre så fort rundt banen (I høst har visstnok en eller annen kjørt to runder på under 18 sekunder !!!).

På onsdag startet heat racingen. Med opptil seks heat i 10 klasser skulle det kjøres 234 heat fordelt på fem runder. Onsdagen var det heat racing for v-bunnsbåter og katamaraner med outboard motor. Vi tok oss derfor fri denne dagen og fikk med oss litt shopping og sightseeing i Dallas området. Det som var overraskende var at det var så grønt i Texas. Vi hadde forventet at det skulle være noe mer orkenaktig, men flatt var det iallefall i forhold til Norge. Neste dag var det klart for heatracing for hydro klassene. Det ble kjørt mange spennende heat og amerikanerene viste seg å ha meget god kjøredisiplin. Det var nesten ingen uhell og svært få påkjørsler til å være et så stort stevne. Med 5-6 heat pr omgang i hver klasse der det da var mulig for like mange personer å få 400 poeng pr runde måtte en helst nesten vinne alle heat for å ha en sjanse til seier sammenlagt. I 45 klassen hadde både Odd og jeg noen stopp slik at vi havnet nede rundt 10 plassen. I 21 klassen gikk det litt bedre. En heatseier, to andre plsser og en tredje plass holdt til en sjetteplass sammenlagt. En stopp i nestsiste sving i det første heatet var nok til at en tredje plass

gikk foyka. Pga at Odd hadde mye trøbbel med 90 båten skal vi forbigå resultatene i denne klassen i stillhet.

På lørdagen var det "special events" med 60 skala hydroer og toppunktet "multi-engine hydro" (hydroer med 2 eller flere motorer). Andy Brown hadde kjempesjans på båten sin og vant de to første heatene sine oppskriftsmessig. Men så begynte han og kjøre seg bort og outsideren Sam Augspurger, som kjørte en helt ny Eagle twin med to Picco 67 som knapt var innkjørt, tok til slutt seieren hjem. For seieren i twin klassen fikk han tittelen "top gun" (Til dere som leser dette: Dere skulle ha hørt lyden, ubeskrivelig, seks twin hydroer samtidig lager en gromlyd av en annen verden).

På lørdagskvelden var det bankett i ballsalen på Holiday Inn. Det var på ingen måte noen ulempe å sitte ved bordet til Tidewater gjengen. Trolig var det bordet med de fleste pokalene etter premieutdelingen. Utpå natta var det farvel til mange nye venner og utveksling av adresser. Tidlig neste morgen var det avreise hjem til Oslo og dermed slutten på to utrolige modellbåt uker. Antagelig blir det lenge til neste gang vi kommer til å kjøre like mye modellbåt på så kort tid.

PS! Hvis noen er interessert i å reise en tur til USA for å oppleve modellbåtkjøring så ta kontakt med undertegnede.

Nitromethane!

Av Stein Tumert, Buskerud RC Klubb

Det er mange som i dag brukes drivstoff som har iblandet nitromethane. Men det ikke alle vet er at nitromethane er en ekstremt hasardiøs væske som bør behandles med forsiktighet. Dette er ting du bør være klar over ved bruk og lagring.

Nitromethane er klassifisert som en 1-C brennbar væske og er litt mindre antennelig enn vanlig bensin. Ved fordamping dannes en gass som er tyngre en luft, den vil ligge lavt og kan følge terrenget. Gassen oppløses sakte i luft og hvis den blir antent, f.eks. av en sigarettglo kan flammen mer eller mindre eksplodere/brenne tilbake til kilden. Med mellom 7.3% og 8-10% nitromethane gass i luften vil den antenne. Hvis det er under 7.3% er miksen for lean og vil ikke antenne og er den over 8-10% er miksen med luft for rik og den vil heller ikke antenne. Nitromethane er dermed ikke av de mest risikofylte væskene når det gjelder brennbarhet. Men hvis den først anten-



ner skal man være klar over at den brenner med en nesten usynlig flamme og dette kan være farlig nok i seg selv.

Risikoen med nitromethane er større på det helsemessige området. I litteraturen er nitromethane omtalt som toxic (dvs. giftig). Toxic betyr at den vil odelegge biologisk materiale som lunger, hals, og andre indre organer. På engelsk finnes termen TLV som betyr "threshold limit value" (grenseverdi). Helsemyndighetene bruker denne termen til å angi hvor mye en arbeider kan eksponeres for et stoff i løpet av en åtte timers arbeidsdag uten at det har helsemessige konsekvenser.

TLV måles i ppm (parts per million). Amerikanske helsemyndigheter har listet en verdi på 100 ppm som TLV. Hundre deler av en million er ikke mye. Videre listes en konsentrasjon på 1000 ppm som øyeblikkelig farlig for liv og helse hvis en eksponeres for denne i mer enn 30 minutter.

Dette betyr at en skal være ekstremt forsiktig med å puste inn luft som inneholder nitromethane gass.

Videre skal en være meget forsiktig med å få nitromethane på huden. Stoffet kan absorberes gjennom huden og forårsake helseskader. En bør derfor bruke gummi hansker som holder tett ved håndtering av nitromethane. Til slutt skal det også nevnes at nitromethane er meget sjokk og varme sensitivt. Dette betyr at en skal være meget forsiktig med varme og nitromethane da den kan eksplodere.

BANSKA BYSTRIKA- ELLER "NED TIL BAY-ERN OG TIL VENSTRE".

Av Stein og Kim

Før vi dro ble vi enige om att alt utstyret vi skulle ha med kunne bli dyrt å fortolle når vi kom hjem, så Stein dro for å snakke med tollvesnet for å finne ut hvordan dette kunne "ordnes". Han og hans datter Mia (10 mnd. og Oslo/Akershus MBK,s maskott) ble sendt fra kontor til kontor. Tollkarneet ble luftet, men det ble for dyrt. Med liste over modellbåter og utstyr, 20 kollen totalt, og div. ut/innførselsdeklarasjoner, var vi klare til å dra. Vi måtte innom toller'n i Oslo for vi dro-ett enkelt stempel -PANG-god tur! Etter en fin båttur med Colorlines prinsesse Ragnhild, var vi i Kiel. Vi stakk innom tolleren som sa noe som "only transitt" og -PANG-ett nytt stempel. "Heisan" -dette var jo ikke noe å være redd for -trodde vi. Heldigvis er Stein glad i å kjøre sin gamle Granada (som passerte 900.000 km. på turen), milene rullet avsted, og ved 7-tiden var vi i Bayer'n. (dro fra Kiel kl.10.00) Overnatting eller ei? NE'EI Vi kjører i ett, fin motorvei gjennom Østerrike, så vi siktet på grensa. Det første vi så var 5 km kø, -ha-ha-, vi har personbil,broomm, rett forbi og rett på en toller som bare ville se passet. Han så passe søvngig ut. Klokken var ca.01.00 så det var vel ikke så rart. Men så viste vi fram våre tollpapirer,-skal si det ble liv i øya på'n, vifting og gestikulering, mitt inne i en hekk hadd'n en port,-inn med oss, og så, stillhet, en grusom stillhet. Vel-vel vi kunne jo ikke sitte der, så vi gikk mot en bygning med lys for å få ordnet ett stempel som vanlig. Men dengang ei! -sendte papirer inn i luke nr.2 Smilte og sa "hei!", men det hjalp lite. Papirene kom utrolig fort ut igjen. Etter

Alle som driver med modellmotorer bør være klar farene med dette stoffet, spesielt at det er store helsefarer hvis en eksponeres mye, både for nitromethane som væske og som gass i luften.

Behandle nitromethane med respekt, lagre det forsvarlig og utsett hud og lunger minst mulig for stoffet!

mye dikkedarier, fant vi ut att i våre papirbunke, var det noe som manglet. Fyren snakket bare Østerisk "en Tysk Bayer'n akent som for oss var helt Hebraisk. Vi spurte hvor vi kunne få dette som vi "manglet", -så kom det eneste han kunne på Engelsk-"very difficult". Fint svar, ut igjen till tollren som hadde vinket oss inn i uføret. Han snakket haldigvis engelsk, vi forklarte problemet. Han tok en telefon, og sendte oss tilbake til luke nr.2 -PANG- 1 stk. "Fahrkarte" kom prompte ut av hullet, med stempel!?! Hei hopp vi var igang, bort til luke nr.5, (tysk toll) -PANG- stempel på "fahrkarte" og på tollpapirer. Ja-ja, nå drar vi, ut til porten, men NEEI. Vi hadde ikke nok stempler. Utstyret var ikke klarert inn i Østerrike. Tilbake til "the hole in the wall" en gang til, og fant en distingsvert av en østerisk toller, grå i håret, gullinfattede briller og en stor sigar i kjeften. Han leste lista vår punkt for punkt: 2stk.v-bunnsbåter, 2 stk. fjærnstyringer, osv. nikket og forsto nok allt sammen, men han ga oss i hvertfall ett stempel. Vi dro avsted igjen til porten, og denne gang gikk den opp. A-1 gjennom Østerrike, og så: grensa til 'a5strike/Slovakia. Østrikerne ville ha 150 shilling for å ordne papirene. Vi hadde bare d-mark. Gå å veksle sa han, så vi gjorde og fikk våre stempler, men han beholt alt, bortsett fra lista vår, heldigvis med noen stempler. I-nåleøye igjen, inn i Slovakia-alle tollerene hadde pistol-grensevaktene hadde gevær og vi hadde et stort problem: ingen forsto noen ting. En ung toller lukket øynene tilslutt og stemplet lista vår og vinket oss avgårde. Da viste vi hva vi skulle gjøre med tollerene når vi skulle hjem: VISE PASSET. PUNGTUM...

-----FSR-V-----

For vi dro, viste vi fint lite omm FSR-V. Veldig lite info om disse "tårke-joller". Nå vet vi mer: de tåler ikke bølger fra siden, de tåler ikke vann fra "roostertail". Mange er helt åpne ved motoren. Vi fikk tildelt ett kvarter hver til prøvekjøring, for første gang sammen med "fsr-v gutta". Våre båter går like fort, men 90 grader sving på fullt hul klarte ikke våres båter, nei! Etter prøvekjøringen snakket vi med de vi hadde kjørt sammen med, -Svenskene sa det i ett ord: RUSKIT. Båtene våre passet helt enkelt ikke inn i systemet. Så, istedet for å ødelegge for folk som hadde kommet fra: Syd-Afrika, Kina og ca.30 nasjoner til, valgte vi å holde båtene våres på land. Men litt info fikk vi med oss: FSR-V kjøres på firkant M-bane i følgende klasser: 3,5 /

6,5 / 15 og 35 ccm, + junior i alle klasser untatt V-35, den største klassen. Det kjøres 2 kval.heat på 20 minutter hver, med 12 båter i hvert heat. Finale-heatene er på 30 min. Båter som stopper blir hentet etter tur av hentebåtene (2 stk.) Starten er noe spesiell: Etter en oppstart/varmkjøring på land, må fører og starthjelper gå unna båten, starten går og alle kaster seg over båtene for å få dem først på vannet (de raskeste hadde båten med motor i gang i lufta på 3 sekunder!?!?) Dette er ett VM så det var utrolig jevnt, de beste 3-8 kjørere hadde samme antall runder, -det var bare sekunder som skilte dem.

Kan noentenke seg FSR-V35, 12 stk. båter på 20-22kg. på fullt hyl i 30 minutter ?

WORLD CHAMPIONSHIP -94 SLOVAKIA

Av Trond E. Pedesen

Som de fleste speedbåtkjørere er klar over ble Verdensmesterskapet i FSR-klassene i år tildelt Slovakia, nærmere bestemt Banske Bystrika. Det var endel som meldte sin interesse for å reise ned dit og kjøre, og det ble diskutert alternative reisemåter og reiseruter. For å gjøre en lang innledning kort, ble det tilslutt Arvid Andreassen og Trond Pedersen som reiste nedover for å delta i hydroklassene. Valget av reiserute ble Sverige - (Göteborg - Fredrikshavn) -Danmark - Tyskland - Østerrike - Slovakia. Dette var den lengste på landeveien, men allikevel den sikreste og raskeste i tid.

Vi reiste mandag 15.08. kl. 06.00 og første overnatting var på grensen mellom Danmark og Tyskland. Neste overnatting var like før grensen til Østerrike, like ved Donaus bredd. Det var en lang økt gjennom Tyskland, tross alt var transportmiddelet min Mazda 929 som er 17 - 18 år gammel (tenkte med gru på Robert's tur til Stavanger).

Neste dag (onsdag 17.08.) hadde vi kun ca. 60 - 70 mil igjen. I Østerrike tanket vi opp og kjøpte med oss mat etc. Det var pr. d.d. ingen som hadde kunnet si oss noe om Slovakia, hverken om penger, bensin mat e.l. Vi krysset grensen og kjørte direkte inn i Bratislava, en liten by på ca. 500.000

innbyggere. Etter passering av denne gikk turen ut på motorveg ?? og desverre fikk vi vite i ettertid att vi kunne vi kjørt denne nesten helt fram til endemålet, kartboka til Arvid var nok moden for utskifting. Det ble en del kjøring på vei i dårlig forfatning, også gjennom noen "landsbyer". Og så plutselig sto det en Skoda med "Policia" på siden, og en mann som fektet med armene. De hadde hatt en "radar-kontrolle" og jeg hadde kjørt i 65 km/t i 50-sone. 15 km/t for fort og "herre-gud". De forlanget 200 Slo/kr. som i ettertid viste seg å være ca. 40 norske kroner. Da vi ikke hadde penger, trakk han på skuldrene og vinket oss videre.

Vel framme orienterte vi oss om kjørested - registreringssted og overnatting. Det første stedet (ca. 300 m. fra kjøreplass) var i dårlig forfatning og vi fikk tips om camping ca. 7 km. opp i dalen, og det viste seg å være rette stedet. Her var de fleste av andre deltakere, og det ble både allsang og dragspel og mye liv etter hvert.

Torsdag 18.08. var det registrering og prøvekjøring og vi kom med båter og radioer inn i hallen. Det første problemet vi traff på var språket. Det var utrolig få som kunne engelsk eller tysk, men heldigvis fikk jeg tak i en tolk (som det var endel av heldigvis) men disse var hentet inn fra en skole ved Bratislava og viste intet om vår hobby. Etter endel fram og tilbakesnakk om hvem som kom osv. (Stein Løkke og Kim Johansen ankom noe senere i egen bil) ble det påpekt at "Evrything

is OK!, og takk og pris for det. Båten gikk greit gjennom, men dette med radioer var noe mer komplisert. Det viste seg at de sjekket alle påmeldte frekvenser og dette tok tid, inntil hoveddommer Andresen fra Sverige sa klart fra at kun en frekvens skulle sjekkes (da sparte vi 2 dager med det tempoet elektronikkprofessoren brukte). Vi reiste ned for å prøvekjøre, men været var ikke helt bra den dagen, så vi tok en Urpin (slovensk øl) i stedet og overvar våre nærvøse konkurrenter. Det ble litt tid til å tråle gjennom startlister og 'e5', og det viste seg å hvere ca.30 nasjoner som stilte til start. Av disse var det ca.30 kjørere i hver klasse i hydro, så dette kunne bli livat. Vi reiste tilbake til campingen og spiste og slappet av etter den lange turen. Ca. kl. 20.00 var det "Team leader møte" og det ble endel fram og tilbake spasing mellom hotellet (registrering) og universitetet hvor bl.a. premieutdeling ble holdt, for å finne et rom som egnet seg, og som ikke var låst.

Møtet ble åpnet på Slovensk og dårlig Engelsk og Tysk (meget beklagelig!). Ettersom møtet skred fram fikk jeg med meg det meste (tror jeg!) og vi ventet på startlisten, og dette var problem nr. 2. For det første tok det lang tid før den kom (utpå natten engang) som gjorde at alle teamledere reiste hjem for kl. 24.00. Dette betydde at alt måtte klargjøres om morgenen. Da listen var klar var det masse feil ved den, og den var ubrukelig. Bl.a. var Arne Sunde med der, enda startkortet ble levert tilbake ved registrering, noe var ikke med mer enn 2 eller 3 heat, og palleplassen var dobbeltnummerert i flere heat. Men dette skulle rettes på da de. Og så kom fredag morgen med et nydelig vær, så her skulle det bli kjøring - men dengang ei. Vi manglet noe så vesentlig som en startklokke. Det ble utsettelse til klokken 11.00, men ingen klokke ankom stedet. Det ble besluttet med fri prøvekjøring fram til åpningssermonien. Mens vi prøvekjørte båtene våre dukket Stein og Kim fram fra folkemassen og de hadde ogse5 hatt en forglemmelig tur. Vår prøvekjøring endet med en merkelig "bråstopp" på Arvids motor, så det så ut til å bli noe mekking den kvelden.

På fredags ettermiddag var det åpningssermoni og det ble opptog i Storgt. til et sentralt torg midt i byen. Det var hele NAVIGAs sekretariatet og

arr. komiteen og borgermesteren som åpnet det hele på slovensk med oversettelse til engelsk, tysk og fransk som er offisielle NAVIGA språk. Etter avslutningen på torget skulle alle "team leaders" inn til borgermesteren. Vi gikk inn i en hall som lignet en liten kirke og inn kom 3 musikanter som spilte på obo - klarinett og et annet treblåserinstrument. Da disse var ferdige fikk vi tildelt en minnemynt og undertegnet i by-boka. Etter dette var det over i en annen hall med langbord som var dekket med glass med gullbelegg og fylt opp med vin, samt masse annen snacks. Her var det "skål og lykke til" med arrangementet. Det ble endel prat med andre "teamledere" også.

Vel tilbake i leiren begynte ARvid med sitt motorskifte i B-båten, dette ble satt inn og justert på "må-få", og det ble limt forgasser, for her var det ikke tid til prøvekjøring. Mørket falt på og det utrolig raskt, så vi ordnet en provisorisk flombelysning for å finne igjen demonterte deler i mørket, og gjøre alt klart til dagen etter, håpet i alle fall at starturet var der, for det ble garantert.

Lørdag morgen - atter en fin dag, og nede på kjøreplassen sto det faktisk en klokke. Den lignet på den vi hadde på skolen, et helt vanlig ur for tidsmåling av timer og minutter, uten noen for lys eller annet. Nå begynte tiden å bli knapp, det ble innkalt til ledermøte, og sjefsdommer Andresen var krass i uttalelsen om klargjøring for arrangementet. (Selv om NAVIGA er god skyld i dette selv pga. dårlig forhåndskontroll av arrangementet). Men det ble presisert at en klokke skulle innfinne seg kl. 11.00 "basta"! Alle gikk i uvisshet om hva som ville bli den videre utvikling. Kl. 11.00 kom og det var fortsatt ikke noe klokke, og det ble innkalt til "teamledermøte" igjen. Etter mye diskusjon på tysk og slovensk ble det diskutert å hente klokke fra Tyskland, men dette ønsket de ikke ??? Vi måtte stemme for 2 forslag - det var å prøve et heat (l-rulling i alle klasser) for å prøve en start på løpet, eller håpe på at klokka kom neste morgen for å kjøre alle heat på 1 dag. Det siste ble valgt bl.a. fordi deltakende polakk var på vei til Polen for å hente klokke derfra. Dette fikk han ca. kr. 7.500,- for.

Resten av dagen ble det fri trening fram til kl. 16.00 da jeg fikk til en framvisning av våre norske båter

(demo - offshore), og det viste seg å være meget stor interesse for disse typer båter. Vi var klare på brygga og startet opp, og det var mye folk som var forventningsfulle, så det var ikke fritt for at Stein og Kim var litt sjelven på handa. Arvid og jeg satte ut båtene og jeg satte ut Kim's V-bunner. Den drog av gårde og Steins båt for etter og dermed hørte vi et brøl fra tribunen, det var Arvid som gjordet et rundkast da Stein's båt tok tak i vannet, og han gikk over bryggekanalen med bena høyst, men heldigvis gikk det bra. Jeg tror "gutta" fra X3 var meget fornøye med kjøringa. Det ble også vist frem noen elektrobåter samtidig med offshore og noen prøvekjørende hydroer (ikke hvet jeg hvordan de torde det), heldigvis gikk alt bra.

Og så endelig var søndagen her, og vi kjørte ned til vannet, og tenk, det var en startklokke der, tid og med tro kopi av originalfronten i hht. Navaga regelverk. Kontrollpanelet var ca. dobbelt så stort som selve klokken, og energikilden sto på land. Den virket faktisk også. Dermed kunne konkurransen begynne og alt gikk helt smertefritt. Det var meget hard konkurranse i alle klasser. I FSRH 3,5 kjørt jeg til en ca. 6-7 kval.plass og det var bra, for da ble det finaleplass. Arvid kjørte meget bra de 2 første heatene i sin klasse, men fikk noe problemer på slutten, men det holdt til 8. kvalplass. Desverre ble min egen kjøring i C-klassen noe dårlig, det ble radiotrobbelet etterfulgt av motorproblem, resultatet ble 0 poeng totalt. Begge to var meget fornøyd med hva dagen hadde gitt i avkastning. Dette var tross alt en ferie også.

Denne kvelden benyttet vi til en grundig gjennomgang av alt utstyr for å være klar til finalen. I løpet av natten ble det et forykende uvær med mye nedbør og lyn og torden. Vi var redde for at lading og utstyr ville ta skade, men det gikk heldigvis bra. En ting som ikke var så bra var at startur og utstyr hadde stått ute natten over og det ble tomt 2 liter vann ut av kontrollboksen om morgenen, resultatet var selvfølgelig ingen klokkefunksjon. Men heldigvis hadde vi klokken fra Polen. Denne ble rigget opp den fungerte faktisk også, i hvertfall til å begynne med. Det ble startet kjøring av fineheatene og rullingen ble FSRH 3,5 senior/junior først. Det ble startet og det var utrolig jevnt over starten. Da signalet gikk var det 2

sekunder til alle passerte og det på fulle hyl. Alle heatene var veldig like, og jeg lå an til en bronse - mulig sølv for siste heatet. Starten gikk og denne var noe dårlig men jeg kjørte meg opp til 3. plass og begynte å få kontakt med svenskene på 1. og 2. plass. I tree runden kjørte svensken "kompiskjøring" og 1 mann slapp forbi 2. mann som da hadde sølvet inne ved å komme til mål, og dette ble da sluttresultatet. Neste klasse (FSRH 7,5) var det Arvid som skulle til pers. Han kjørte inn til en 5. plass første heat og det neste heatet ble et knallheat på 400 poeng. Det tredje heatet ble ødelagt for start da han bokstavelig gikk opp i (les oppå) ryggen til Kenneth Lundquist og bluppet. Da begynte det å spøke for palleplass for hr. Andreassen. Det siste heatet ble et "safeheat" og det ble en 4. plass til slutt.

Totalt sett var vi meget godt fornøyd og vi møtte opp til et gedigent premiebord i universitetsbygningens storsal. Beklageligvis hadde vi glemt nasjonalsangen, så vi overlot dette til svenskene, men ikke en gang til nei, jeg begynner å bli lei "Du gamla, du fria..."

Under oppholdet i byen fikk vi et inntrykk av at landet begynner å bli en del av vesten, men de kjemper hardt og det beste for oss turister er verdien av pengene, 100 norske kroner er ca. 450 Slo.kr., og en god middag med drikke på restaurant kostet ca. kr. 35,-, og 1 liter bensin ca. kr. 4,-. Det var mye bra mat og få kjøpt, og en liken lokal butikk har "alt du trenger". Det største problemet er språket, så man får se etter det man ønsker, eller forklare på fingerspråket.

Tirsdag 23.08. var det registrering for FSR-V-gutta (Stein Løkke og Kim Jahnsen). Som teamleder var jeg med for å evt. forklare misforståelser ol. men det gikk utrolig greit, og det er bevisst at våre båter er godkjent for kjøring i FSR-V-klassen. Referat fra v-bunnsgutta er en egen historie.

Etter en tur i byen reiste vi hjemover, og kl. var ca. 14.00. Vi bestemte oss for å kjøre samme rute tilbake, da dette var sikrest. Vi kjørte i ett hele natta og passerte grensen til Danmark ca. kl. 09.00 på onsdag morgen. Etter en rask frokost gikk turen til Fredrikshavn og hadde da brukt ca. 24 timer inkl. mat og tanking. Snittfarten var ca. 120 km/t. Ved overfarten mellom Danmark og Sverige

valgte vi den nye SeaCat som har maksfart på ca. 70 km/t. Dette er den største "katta" jeg har kjørt. Resten av turen Göteborg - Drammen varte ca. 4,5 timer og det var utrolig godt å komme hjem igjen.

Iflg. Naviga nytt har Slovakia søkt om EU-ROCUP i 1995 og WORLD CHAMPIONSHIP i 1996, så hvis dette går i boks er det flere muligheter til de som ønsker å se dette landet.

Dette er finaleresultatene i de respektive hydroklasser.

Fører	Land	Poeng	Kvlp1
FSR-H3,5:			
Kenneth Lundqvist	Sverige	1400	3
Roland Jansson	Sverige	950	2
Trond E Pedersen	Norge	844	6
Gunar Heise	Tyskland	648	1
Christer Gustavson	Sverige	519	8
Oleg Klevmantiev	Russland	494	5
Steve Trollop	England	295	4
Hansjorg Bottcher	Tyskland	248	7

FSR-H7,5:			
Christer Gustavson	Sverige	1127	1
Oleg Klementiev	Russland	919	7
Kenneth Lundqvist	Sverige	852	6
Arvid Andreassen	Norge	794	8
Paul Baxter	England	575	5
Jorg Banaszak	Tyskland	450	3
Hansjorg Bottcher	Tyskland	435	2
Rien Wolfs	Nederland	50	4

FSR-H15:			
Kenneth Lundqvist	Sverige	1200	2
Herman Noche	Tyskland	1052	3
Frank Jaartsveld	Nederland	775	7
Steve Trollop	England	-	1
Nick Roberts	England	-	8
Wim Schrama	Nederland	-	6
Aart Bernvoets	Nederland	-	5
Michael Pertula	Sverige	-	4



FUEL PROBLEMER?

Av Bjornulv Stokkan Sandnes R/C Båtklubb.

I siste nummer av Radio Control Boat Modeler Februar 96 leste jeg en god artikkel skrevet av John Finch vedrørende fuel problemer. Dette er sikkert noe vi alle har opplevd en eller flere ganger. Men har vi kommet problemet til livs? Ikke jeg, men nå er ikke jeg den med lengst erfaring innen sporten vår. Derfor synes jeg det er litt ok å få listet opp en "the basic problems". Don Pinkert uttaler at av 100 båter med maskin problemer skyldes 95 tilfeller problemer med fuel systemet. Jeg er helt enig i at fuel problemer er noe av det mest vanlige og frustrerende problemet vi har for både hobby og aktive modellbåtkjørere. Her kommer noen tips: Det vanligste problemet med fuelsystemet er plassering av "pick-up" og ventilasjons. Pick-up skal monteres slik at fuel suges fra tankens nedre del i bakre venstre hjørne. Ventilasjon skal monteres slik at trykk tilføres tanken i overdel av tanken i fremre høyre hjørne. Men når fuel nivået i tanken er lavt og fuelen går mot høyre side av tanken kan vi få luft i tilførselsslengen til maskinen. Da er det duket for problemer, men det er i slike tilfeller en trykktank er på sin plass. Den

vil sørge for konstant tilførsel av fuel til motoren selv om du har lite på tanken. Kanskje dette er nok til å komme seg i mål å avgjøre heatet. Noe å tenke på. Don Pinkert produserer tanker for både hydroer og V-bunnsbåter hvor det er integrert trykk tank i hovedtanken.

FUEL SLANGER

Hvis du kjører med stor forgasser for å få mye luft og fuel inn i motorer kan du ha et tilførselsproblem, hvis du benytter standard størrelse fuelslanger. Små fuelslanger er ok for små motorer, men etter som motor størrelsen øker, øker også behovet for større fuelslanger. Motorer større en 10 ccm bør ha fuelslanger av den store typen. Bruk av stor type fuelslange reduserer motorens behov for å benytte effekt til å få frem den fuelen den har behov for i øyeblikket. Større volum tilsier redusert trykktap. En av bakdelene med å benytte de store fuelslangene er at messingrørene fra tanken blir i minste laget slik at mulighetene for luftlekkasje er tilstede. Det er på markedet noe som kalles på nynorsk "Fuel line Barb" dette er rør med taggete spor som kan loddes på de standard rørene fra tanken. Slik at den store type fuelslange kan benyttes. Disse leveres av DU-BRO. Har ikke sett de her til lands, men nå har ikke jeg sett alt.

LUFTLEKKASJE

Luft lekkasje er det fuel problemet som er vanskeligst å feilsøke etter. Når motoren trekker fuel og luft gjennom forgasseren, er nålen satt til optimale fuel/luft blanding. Hvis luft kommer inn i fuel systemet, vil blandingen bli for mager, og dette vil føre til at motoren mister effekt raskt. Det samme vil skje hvis det er en lekkasje via tonna i forgasseren, eller i tetningen mellom forgasser og motor. For å sjekke fuelsystemet for lekkasjer bør det trykkes. Dette kan gjøres ved å benytte en fuel "Bolb" på norsk pløse. Fyll pløsa med fuel og fest denne til det punktet du ønsker å teste. Start med forgasser. Fest pløsa til nippelen på forgasseren og hold tommelen foran forgasser innsuget og trykk på pløsa. En evt. lekkasje i tonna eller andre områder rundt forgasseren vil fuel eller bobler vil komme frem. De vanskeligste luftlekkasjer å dekte er "pinholes" i fuel slanger. Er det noen som vet hvordan de dukker opp? ikke jeg, Kan noen forklare dette? Men uansett så er de bitte bitte små hullene der. For å prøve å lokalisere disse små hullene er den eneste løsningen å bøye å strekk i slangen og samtidig inspektere slangen nøye. Det skal bare et lite hull til for å ødelegge en fin dag ved banen. Så et råd er å inspektere evt. fuelslanger ofte.

NITRO INNHOLD

Er det noen som har opplevd at motoren går som en klokke og yter som ti ville hester en fin vår dag? Ja så kommer første løpet en varm og fin sommerdag med bra temperatur både i luft og vann. Slik at det frister å slenge kroppen sammen med båten i vannet. Ja, men da går selvfølgelig ikke den for b..... motoren skikkelig. Du prøver alle forskjellige posisjoner på nåla, enten så er det for mye eller så går for mager. Da skal du spørre deg selv hvor mye nitro er det i fuelen min? Kjører du med høyt nitro innhold må du redusere dette betraktelig når det er varmt i luft å vann. I artikkelen snakker de om en reduksjon fra 40 til 15% nitro. Metanol kjøler bedre en nitro og den gjør det letter å finne den rette posisjonen på nåla. Et annet problem som også kan gi de samme symptomene er vann i fuelen. Har du flippet med båten og har mistanke om at det kan ha kommet vann i systemet. Tøm ut fuelen og skyll systemet med frisk fuel. Fyll deretter opp med frisk fuel og start opp.

Håper at disse tips kan kome noen til nytte, ha en god sesong. Det er ikke lenge til isen smelter.

NB!! De av dere som måtte savne sine innsendte historier eller fortellinger, fortvil ikke !! De kommer med i neste utgave. Ingen ting er skrevet forgjeves. I neste nummer kommer det fortellinger fra SOC-95 i Finland, løpet i London, og løpet i Drammen. Videre regner jeg med at det kommer en masse nytt stoff i tillegg til det vi allerede har. Keep up the good works, folks !!

Crackerbox

Av Kim Jahnsen, Oslo/Akershus MBK

Crackerbox (Kjeksbox) -kantete stygge båter med enorme amerikanske V8 motorer blodtrimmede med bare toppen av kompressorhuset+headers med raka rør stikkende opp av "engine compartment". 16 fot, to manns besetning -fuel:alcohol og nitromethane, drag race med båt -Crackerbox- Veldig populært og spektakulært, i USA har man kjørt disse båtene i mange år

Og som det gjerne går når noe er populært - modellene følger etter, I USA kjøres det i to klasser (+electro) Classic Crackerbox-Mahogany skuter med standard 23cm³ bensinmotorer og Open Crackerbox Glassfiber eller finer båter med friere regler ihht skrog og motor. Begge klasser kjøres på oval bane, begge klasser har p.g.a. "noe" flat bunnkonstruksjon en eller to finner under båten, de styres med ett rør. De går forholdsvis fort rett fram men de kan vere noe humoristiske i svingene. Da forerene har noe forskjellige kjørestiler -noen tar lange forsiktige svinger for å holde kontrollen, andre slakker av noe for å kunne holde bøyene sier det seg selv at det kan bli mye interresant action i begge hjørner av banen også kallt spektakulært.

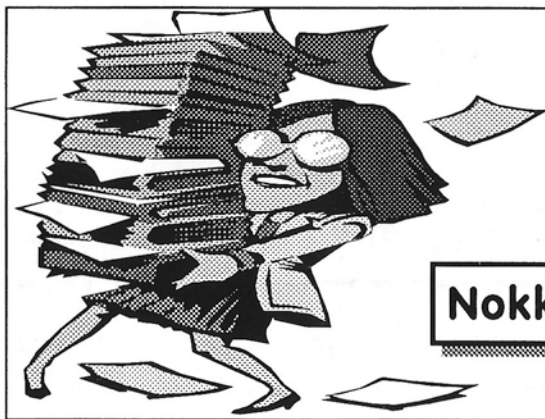
Crackerbox blir også laget i 1/10skala og 1/8skala h.h.v. under en fot og ca to fot de leveres som byggesett (finer)-tegning-eller plast. De båtene som går med bensinmotor er 1/4skala ca fire fot.

Så vinteren '95 gikk Stein Løkke og jeg i gang med litt research -hva fantes-assen gjorde yan-keen'detta? tegning? byggesett? ferdigbygg? hva passet best for vårt prosjekt-CRACKER skulle vi ha nemlig. Etter å ha vurdert mulighetene gikk vi i

gang-Bensinmotor? nei! -"sur tempo"-NIX OPS- 15 cm³ bra motor -burde få en flatbunnet cracker-box til å flytte seg. Stein Løkke som er utdannet tommermann/snekker påtok seg jobben med å lage pluggen. Han hadde akkurat blitt far for andre gang så, jeg kan ikke forstå hvordan han klarte å klarte det så fort, men innimellom bleieskift og tåteflasker våkete det fram en crackerbox. Mye slankere og smekrere enn noen annen jeg har sett - FLOTT JOBB-Stein! Etter at lakkereren hadde gjort sitt ble den røde blanke pluggen polert mange ganger -slippmiddel påført og første laget med form gelcoat påført i boden til Stein -Så kom alle naboene akkurat passe illsinte det lukter-hva er det det lukter? Alle som har hvert borti gelcoat/ polyester har vel en mistanke om hvordan det luktet i leilighetene til naboene. Vel etter en del lufting og kjefting la det hverste styret seg. (Han bor i huset sitt enda) Den hverste gassingene ga seg etter hvert og jeg fikk "klumpen" for videre bearbeidelse.

Lag på lag og til slutt var det nok? -eller? Men etter hvert fikk vi pluggen ut og så ned i en speilblank form formen til "Cracker 96" som båten heter. No. 1 ble støpt 7/1-96

Rigget av Stein Løkke Båten har doble rør - Doble finner under og Noddeland strut fra en Noddcat, og selvfølgelig-



Nokk stoff, ja !!

Gamle Svarten OPS .90 med Prestwich competi-

tion water cooled tuned pipe. (Kan høres ut som utfylling men det er faktisk navnet på pipa.)

-Propell-24 karat gullplettert -2X Aktion man m/ hjelm (sort) sitter bak -ser akkurat passe røtt ut.

Nå venter vi bare på at snøen/isen skal smelte så vi får testa "villskapen"-på overvannet.

Kjøp & Salg

OPPRYDNING i Kim's Skunk Works (Garasjen)

X1 båt modifisert L.Rassmussen skrog (spider) m/gearkasse, K/B 7,5 innb, OS forg. meetring, pipe, doble rør, strut og 24karat (plettert) propell. NO 1 Nc 95 selges uten fjernstyring ARR (Almost Ready to Race)

NKR: 3000

1 stk K/B 7,5 innb

M/forgasser(K/B-94) og eksos kjøling, ubetyd. brukt

selges KR: 1000

2,3KG. ROSSI deler

selges som bulk Div .45 div.61 og div .65 Mye bra deler

KR: 500

TLF: 22265962 KIM

Vinner av Nesbyen NC2 - 95

Prather Spitfire m/ K&B 3,5 OB

Ex.throttlet, A&B topp, portet. Pipe, mod. underv.hus, ss-rør, propellere, fles, lagre mm. Selges rimelig, snarest.

Crapshooter 45 i sandwich GRP

HSMP 3/16" strut/flex syst. R.flex.

Picco 45 m/ pipe

+ blokk, veiv, 2 fronthus, lagre, 2 set-up, shims, button, kj.kappe. selges samlet eller delt, snarest.

Cyclone tunedpipe m/kj.kappe

for 45 marinemotorer, nesten lydlos og nydelig detaljert. Selges rimelig, snarest.

Kontakt Jan Smidt, 33 32 94 35

Terminlisten for sesongen -96

Nisse-vann	Dato	Arrangør	Plass
NC1	24. - 27. Mai (pinsehelgen)	Treff arrangert av Norwegian Modellers.	
NC1	1. - 2. Juni	Sandnes R/C Klubb	Melsvann (el.en ny plass)
SOC-96	8. og 9. Juni	Sverige	Oxelösund
NC2	29. - 30. Juni	Vestfold/Lindesnes/Buskerud	Larvik
VM	2. - 11. August	Slovenia	Velenje
NC3	24. - 25. August	Bergen HRT	Lille Lungen eller Tveiten
NC4	14. - 15. September ?	Buskerud/Oslo-Akershus	Konnerud ?
NC5	????	Buskerud/Oslo-Akershus	Konnerud ?

196
Tumert, Stein
Vedegårdsgt. 17
3320 VESTFOSSEN



TTET BÅT FORBUND



BERGEN HEATRACING TEAM

Kontakt:
Geir Mæle, Vardesvingen 38 c
5033 FYLLINGSDALEN, tlf. 55 168529

BUSKERUD R/C KLUBB

Kontakt:
Tore Hilde
Ånnerudskogen 6
1370 ASKER, tlf. 66 790853

HAUGALAND MODELLBÅT KLUBB

Kontakt:
Knut H. Våge
Jeppeveien 16
5500 HAUGESUND, tlf. 52 712349

LINDESNES MODELLBÅT KLUBB

Kontakt:
Kjell Gunnar Noddeland
Volkedalsv. 26

4500 MANDAL, tlf. 38 264309

SANDNES R/C BÅT KLUBB

Kontakt:
Bjørnulf Stokkan
Mølledalen 15
4300 SANDNES, tlf. 51 626792

OSLO/AKERSHUS MBK

Kontakt:
Stein B. Løkke
Skillebekkveien 16
2020 SKEDSMOKORSET, tlf. 63 875953

ØSTFOLD MODELLBÅT KLUBB

Kontakt:
Leif Rasmussen
Lund Vestre
1625 MANSTAD, tlf. 69 333665

.....
: Lisens i Norsk Modell SpeedBåt Forbund er for sesongen 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 resultatlister tilsendt, og
: du slipper å måtte løse såkalte engangs- lisenser ved deltagelse i konkurranser.

Navn :

Adresse :

Postnummer : Poststed:

Telefon :