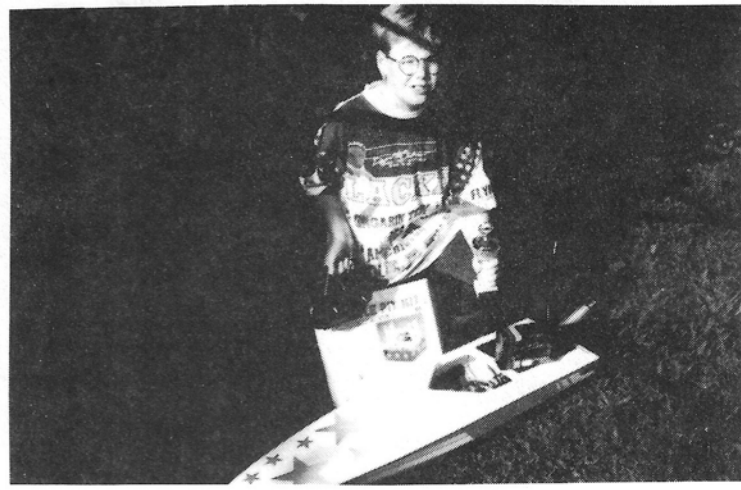


Tuned Pipe'en

UTGITT AV NORSK MODELL SPEEDBÅT FORBUND

NR. 2

JUNI 1994



Den første er alltid best !!!

Thomas Pedersen, 12 år gammel, tar sin første seier i klassen X1 i Larvik.

DREMEL®

3960U MotoTool Verktøyet som kan brukes til "alt"

- Presisjonsdrilling
- Sliping av kniver og verktøy
- Kutting av metal og plast
- Fjerne rust på bil o.l.
- Pusning av tre, metal og plast
- Polering av selvstøyt
- Treskjøring
- Gravering
- Overfresing
- ...og mye mer

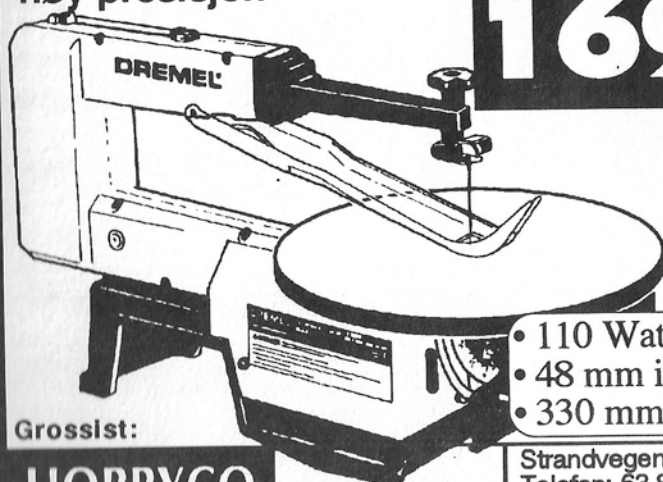


Kofferten inneholder:

- 1 MotoTool
- 1 ekstra chuck
- 2 spindler
- 3 pusseskiver
- 2 slipestener
- 3 kutteskiver
- 1 børste
- 2 poleringshjul
- 1 bor

798,-

1371 Kontursag med høy presisjon



- 125 Watt
- Går direkte på 220V
- Hastighet: 10.-30.000

1698,-

Grossist:

HOBBYCO

TEKNISK HOBBY

Strandvegen 3B, 2000 Lillestrøm
Telefon: 63 83 71 92
Telefax: 63 83 04 51

TUNEDPIDEN

Redaktør: Trond Egil Pedersen
Bråtan 32
3022 DRAMMEN
32 827231

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: Stein Tumert
Ødegårdsgate 17
3320 VESTFOSSEN
32 757302

Kasserer: Leif Rasmussen
Lund Vestre
1626 MANSTAD
69 333665

Representanter:
Bjørnulf Stokkan, 4300 SANDNES
51 626792

Kjell G. Noddeland, 4500 MANDAL
38 264309

Knut H Våge, 5500 HAUGESUND
52 712349

Stein A. Løkke, 2020 SKEDSMOKORSET
63 875953

Jan Smidt, 3124 TØNSBERG
33 329435

INNHOOLD

| | |
|--------------------------|----|
| Redaktørens spalte..... | 2 |
| Formannen har ordet..... | 2 |
| Død båt, men hvor..... | 3 |
| Hydro/utrigger..... | 4 |
| Værets innvirkning..... | 5 |
| OS-motoren..... | 6 |
| Forhandler-nytt..... | 7 |
| Vestfold GP..... | 8 |
| Bøker..... | 10 |

| | |
|--------------------|----|
| NMSBF-info..... | 11 |
| NAVIGA-nytt..... | 12 |
| Kjøp og Salg..... | 13 |
| Butikk Guiden..... | 14 |

Klubber i NMSBF, kontakter,
innmeldingsblankett... 15

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) | |

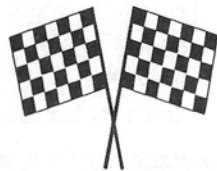
REDAKTØRENS SPALTE

Hei alle sammen !

Så langt i sesongen ser det virkelig bra ut for modellspeedbåt. Det har hvert arrangert 2 NC-cup løp, og disse har hatt bra deltagelse, og aviklingen har gått stort sett greit. Det ser ut til å bli en mye mer konkurranse nå enn før, for det er flere som kjører båter som går fort, samt at de som har kjørt endel har "sjerpet seg" før sesongen. Konkuransemessig er dette bra, men jeg håper det ikke skremmer nye interessenter fra å kjøre båt når de ser hvor fort det går, samt at det blir for dyrt å drive det som hobby. Det er en kjensgjerning at større fart krever større nøyaktighet og bedre utstyr og ofte mer nitro og forbruk av deler. Disse faktorer er med på å hogge mer av budsjettet og gjør at enkelte for "prestasjonsangst", ikke tør å stille opp. Alle "VI" som har hobbyen er enige i en ting, og det er at "DETTE ER GØY", og jeg håper det blir en fortsatt bra sesong for alle deltagerene videre i sesongen.

Benytter anledningen til å ønske alle en

GOD SOMMER !!



Formannen har ordet !

Tja...hva skal jeg skrive om denne gangen.....

Bladet denne gang, er litt enklere enn vanlig. Det har vært ganske mye å gjøre i den siste tiden.

Nordisk er en ting, VM er en annen. Så har vi TunedPipe'en da...

Det er etter hvert et ønske (les:krav) at noen anne tar over redigeringen av denne. Jeg har ganske enkelt ikke nokk timer i døgnet til å få alt gjort. Det som selvfølgelig får lide, er båtene og kjøringen (og familien). Man føler at det viktigste er alt papir-arbeidet, og ikke båtene. Det er helt klart ikke slik det skal være !!

En annen ting jeg kan skrive om er merkingen av båtene. Det ble sagt på årsmøtet i år at fra denne sesongen skal alle båtene merkes med reglementerte nummer (1 til 8). Flere av kjørerne (inkl meg selv) kjører fremdeles med "tusjing". Dette er gaanske enkelt ikke godt nokk !!. Kom igjen folkens, få på reglementerte skilt. Det er ikke så vanskelig. Har du problem, se hva andre har gjort !

En tredje ting er frekvenser. For første gang opplevde vi, i NC2, at en kjører ikke fikk være med pga for få påmeldte frekvenser. Jo flere kjørere vi blir, jo viktigere er det man skaffer seg flere krystaller. Det er for dumt å reise 50 mil for så å bli utestengt fra løpet !!

Så har vi sikkerhet, men det kommer jeg til bake til lenger bak i bladet.

-sgm-

DØD BÅT!!! (men hvor?)

Av Sven Kolstad

Heatet har vart noen runder, og feltet har spredd seg rundt hele banen. Det er lite vind og solskinn, med andre ord ypperlig speedbåtføre. Så stopper en båt. I denne situasjonen er ikke forholdene gode lenger, selv en stilleliggende båt med sterke farver, er meget vannskellig og få øye på i sterkt motlys. Våre hylende og vannsprutende stoltheter er redusert til knapt synlig, men skummel drivved!

For å unngå at andre båter kjører på "drivveden", må første bud være å få gitt presis informasjon til de andre førerne om hvor den døde båten ligger. Da holder det ikke med "et stykke ut i svingen", eller "i slutten av langsiden". Hvilken sving, hvor langt ut- eller innenfor bøyene, og hva om det er flere døde båter å holde orden på?

Nå kommer jeg endelig til poenget: Vi bør lage oss noen standard uttrykk som beskriver døde båtens plassering rundt banen, og alle må bruke dem. Med alle mener jeg speakere, tellere og førere. Fordelene med dette blir at uansett hvor i landet vi kjører, og uansett hvem vi har som tellere og speakere, får vi informasjon vi kjenner igjen. Derved blir det mye lettere for førerne og hurtig danne seg et bilde av hvor de døde båtene ligger.

Nytt av året er ordningen med å angi bøyenummre, slik at misforståelser om hvilken sving og hvor i svingen båten befinner seg unngås. Dette er veldig bra, og noe vi kan bygge videre på.

Mitt forslag til soneinndeling av

banen ser dere av figuren. Men her er bare lengderetningen angitt. Posisjonen er ikke bestemt før plassering også i sideretningen er gitt. Hvis man tar utgangspunkt i et idealspor for å angi sideveis plassering, kan vi komme opp i problemer, fordi alle har sin egen oppfatning av hvor idealsporet ligger. Jeg foreslår å bruke den teoretiske banen som går gjennom bøyene med helt rette langsider og svingradius 10m som en referanselinje. Eksempler på beskrivelse av sideveis plassering: 5m utenfor banen, midt på banen (på den teoretiske linjen) og 2m innenfor banen.

En fullstendig melding blir da f.eks.: Død båt ytre langside, 4-5m utenfor banen! La oss se på hvordan tre forskjellige båter/førere kan dra nytte av denne meldingen.

En erfaren OTA-fører kommer ut på langsiden ca. 1m fra bøye 3, og har en snorrett kurs mot et punkt 1m utenfor bøye 4. På bakrunn av meldingen skjønner han at han vil gå klar med 3-4m, og lar seg ikke stresse av den døde båten.

En erfaren hydro-fører kommer ut av svingen 1-2m fra bøye 3, og hans idealspor vil kanskje fjerne seg 1-2m til fra den teoretiske banen idet han er midtveis på langsiden. Men ut i fra død båt meldingen kan han i god tid gi litt mer høyre ror, og passerer 2-3m innenfor uten å miste nevneverdig hastighet.

En mindre erfaren hydro-fører (undertegnede?) har kanskje hatt en dårlig sving, og er 3-4m fra bøye 3. Uten korleksjon vil den døde båten ligge "midt i blinken". Denne føreren vil sansynligvis reagere på død båt

meldingen med å la sin båt gå i en jevn bué utenom den stilleliggende båten, istedenfor å svinge innenfor og deretter svinge litt ut igjen for ikke å komme for nær bøye 4.

Jeg mener disse tre måtene å reagere på samme situasjon, viser at det er gunstig å gi førerne den informasjon mitt forslag legger opp til, slik at førerne selv kan avgjøre hvordan de skal forholde seg til døde båter. Utsagn som "Den ligger såpass langt ut at man fint kan kjøre innenfor" kan altså være mer forvirrende enn nyttige. Kun informasjon om sone og avstand til referanselinje, er det som skal til for at hver enkelt fører skal ta den avgjørelse

som passer best i hans situasjon. Jeg regner med at det er fler enn meg som synes det er viktig å unngå og kjøre på / bli påkjørt. Denne hobbyen inneholder rikelig med mekking og pengeutlegg, om vi ikke også skal gjøre istand båtene etter nærkontakt av 1., 2. eller 3. grad. Så hvis vi bruker litt tid på å diskutere oss frem til et felles opplegg for varsling av døde båter, vil vi spare oss for mye reparasjoner og ergrelser. Dessuten får vi bedre gjennomføring av heatene, med mindre diskvalifisering og færre halsbrekkende unnamanøvrer.

Til slutt ønsker jeg alle en god og skadefri sesong!

HYDRO-UTERIGGER... HVA ER DET ?

Her i modellbåt Norge er det ett utrolig godt grunnlag for å vekke interesse i modell-speedbåt. De fleste normmenn har kjenskap til enskrogsbåter (v-bunn) og katamaraner med utenbordsmotor. Disse båter sammen med offshor båter som mange kjenner i stor skala fra satelittkanalene, er det mange forb. med båtrace. For de som er med i "sofakrokligaen" har det også hvert vist endel hydrobåter i fra USA på tv'n. Hastigheten på disse båtene er meget høy, faktisk over 300 km/t. Det de ferreste vet, er at NMSBF arrangerer løp med disse type båter, bare att de er radiokontrollert og en god del mindre. De lages i tre eller glassfiber, og er i 1/8 skala i forhold til sine forbilder størrelsesforholdet kan variere noe, fra ca:70 cm til 1,5 m. Det som er en stor fordel med denne hobbyen er at man stor på land og styrer

disse doningene. Det finnes forskjellige klasser, men det raskeste er hydro/uterigger. Det de fleste spør seg selv er: HVA ER DET? Jo, det er båter som ligner mer på peisved enn på båter. Hvorfor? Hastigheten på disse modellbåtene er noe over 100km/t og verdensrekorden er over 100 miles(ca:165km/t). Når vi kjører på rundbane har båtene meget stor hastighet i svingen, og for ikke å velte må tyngdepongtet være lavt i båten. Bredden har også stor betydning, og derfor monteres "labber" i rør som gjør att totalbredde på båten blir ganske stor, og defra kommer ordet "uterigger" siden labbene ligger ute fra kroppen. Denne båttype er langt fra noen "nybegynnerbåt" da det er meget nøye med "rigging" av motor-strut-ror etc. Det er lite som skiller mellom 50 km/t og 100 km/t, og denne pinlige nøyaktighet gjør att mange velger en annen type R/C kontrollert båt. Men

hvis du er interessert i raske båter med litt enklere oppbygging, kan jeg anbefale Hydro for utenbordsmotor. Disse fåes som vanlig byggesett i tre, men ett meget godt alternativ er Prather Produkts som har en båt som heter "SPITFIRE" Denne leveres for motorstør. 3,5 ccm og 7,5 ccm. Motoralt. er da en K/B hekkagregat som enkelt og greit monteres på hekken på båten. SPITFIREN er laget i epoxy-glasfiber og er helstøpt i ett stykke inkl. labber, og det følger med det som trengs for å bygge opp båten. Det du må ha i tillegg er selvsagt motor og dette er en komplett enhet som ser ut som en "ordentlig" utenbordsmotor, og dermed har man eliminert alt som har med problemer i forb. med motor- aksel-strutrigging å gjøre, desuten er denne motoren enkel å ha med å gjøre rent startmessig og instilling av forgasser etc. Radiofjernstyringen som skal til er en enkel 2-kanal f.eks. Sanwa Dash-2 med stikker eller rattradio om man ønsker det. En liten investering må man gjøre på radiosiden og det er en "sterk" servo til styringen, denne bør vere 5-6 kg/cm moment på 3,5ccm båt, og 7-8 kg/cm på 7,5 ccm båt. En standar servo på ca. 3,5 kg/cm vil fungere til å

begynne med, men etter som hastigheten øker blir det ett utrolig moment i styreenheten, som er hele motoren. Når det er tid for instalasjon av motor-radio etc. er det bare og følge byggeveil. da denne er meget bra. Disse båtene som er beskrevet her er meget raske båter og man skal vite hva man driver med før en "kaster" båten på vannet. Når alt er ferdig kan jeg trygt anbefale og kontakte noen som har erfaring fra dette, ikke minst for å slippe de større problemene som ofte kommer med uvitenhet og lite erfaring. Dette er en hobbygren som mange deler, og vi møtes noen ganger i året for å "teste" oss litt. Hvis Du fortsatt nå har ønske om flere opplysninger om denne hobbyen, så kan du kontakte : NMSBF v/Geir Mæle Vardesvingen 38C 5033 FYLLINGSDALEN og vi kan henvise Deg til lokal klubb der det finnes eller direkte til andre frittstående medlemmer i ditt distrikt. Som medlem i NMSBF motar Du alle info og innbydelse til løp som blir sendt ut, samt vår avis "Tuned Pipe'en". Medlemskapet koster kr;200.- pr år. HÅPER VI SEES !

VÆRETS INNVIRKNING PÅ MODELLMOTORER

Vi vet at en 15ccm.motor v/15000 o/min. drar inn ca 200 liter luft pr.min, Men luft-hva er det? Her skal vi kikke litt nermere på denne gassen: Den består av 78% nitrogen, 21% oksygen og ca.1% andre gasser. For å

forstå problemet med sylinderrylling ,må vi forstå hva som påvirker luften våre motorer drar inn. Lufttetthet er avhengig av:trykk;temperatur og fuktighet. La oss analysere ett begrep ad gassen. Lufttrykk: Er definert som kraft pr. flateenhet og måles i pascal (Pa). Ved havoverflaten (igjennomsnitt) er

normaltrykket 1013;25hPa =1 atm. Mye teori, ja, men hvis vi tenker oss en luftstøyle oppover i atmosfæren på 1x1 m og veier denne søylen finner vi trykket av luftmassen.

Lufttetthet: Er definert som luftmasse pr volumenheter. Selv om luften er svært lett representerer den en masse med vekt. Tyngdekraften sørger for at luften holder seg på plass rundt jorden.

Temperatur: Virker inn på lufttettheten ved at varm luft er lettere og har mindre tetthet enn kald luft.

Luftfugtighet: Vanndamp er lettere (har mindre tetthet) enn tørr luft.

Et praktisk eksempel:

En småflymotor utvikler ca 72Bhk ved 2400o/min ved -5C men ved 35c bare 63Bhk ellers samme forhold. Så oppsummerer vi: Våre motorer

utvikler mest effekt ved høyt trykk, lav temperatur, og tørr luft, høyest lufttetthet har vi ved havoverflaten. Så hvis vi har en innkapslet motor som må dra luften langs pipa (god varm luft), en varm sommerdag, høyt oppe på "snaufjellet" har vi nok lite effekt igjen. Når vi er inne på elementene kan vi kanskje tenke litt på hva som skjer når vi slipper vårt favoritt element -vann-inn på en god og varm sylindertopp -den krymper!

Husk det når du kjører din nye "Døds trange ræsermotor" i mellom isflakene -kjølevann kan vanligvis strupes med et stips el.lign, ellers er det jo både råder og set-up å få kjøpt.

Ord og uttrykk:

CLEAVER= KJØTTØKS.

OS-MOTOREN -EN TROFAST SLITER

Det hele begynte med en OS-46 engang på 75/76 tallet og dette var min begynnelse på R/C kontrollerte modeller. Den gang var det kun fly som var interessefeltet. Denne motoren gjorde sitt til at min innpass i hobbyen gikk uten de store problemene, da det viste seg at motoren var meget lett å ha med og gjøre. Det var mange som hadde store problemer med "spreke" motorer, men ofte ble det kun banneord og blodblommer som var resultatet etter noen timers forsøk på å få startet. Denne OS 40 FSR ga meg mange timers glede i hele 3 fly fra nybegynner til lavinget sportsmodell. Etter som årene gikk ble det mer avanserte

modeller, og "drømmen" var en Mach-1 akromodell og motorvalget ble selvfølgelig en OS 60 FSR. Med "Paulsenpotte" og 10% nitrotilsetning i fuelen, ble dette en hissigpropp som det randt mange 5-litere med fuel gjennom. Ettersom årene gikk kom det flere OS'er som fristet, bl.a. en 40 FS som var av de første 4-taktere som ble levert. Denne hadde jeg i en "kosemodell" og ble en avskling fra programflyging. En OS 90 FS var også med på reportaret mitt, og denne hadde jeg i en litt "rå" staggerving 2-dekker. Dette var ett fly med korte momenter og den "loopet" utvendig som en "king-vetre" for de som kjenner den. Modellen var en sann opplevelse og ble også brukt til seilflytrekk, en meget naturtro metode å trekke opp modellseilfly på, men som

krever stabil flyging og erfarne flygere. Motoren går fortsatt den dag idag i en CAP 21, og det er ikke dårlig etter så mange flytimer (lagerskift 1gang). På slutten av 70-tallet og begynnelsen av 80-tallet ble jeg bitt av båtbasillen, og dengang var det kun en motor med stor M, og det var OPS. Det var også noe som het "nitro" for å få motorene til å yte maks av det som var murlig (noen trakk grensene enda lenger), men det ble noe dyrt i lengden. Men omsider kom det noe på marinefronten som het, helt riktig, OS, både som 3,5 ccm- 7,5 ccm og 13 ccm. Det var OS 46 VRM (7,5 ccm) og OS 77 VRM (13ccm) som var interessante å prøve, og OS-fan som jeg er måtte dette prøves. Og hvilken skepsis hos konkurrentene, og det i negativ retning. Men etter endel kjøring viste det seg mye godt i disse motorene, tilogmed i hydro/uterigger som var det jeg kjørte mest med, og jeg skal si deg pipen fikk en annen lyd når konkurrentene ble etter på langsiden, selv med standard motor og kun 10% nitro i fuelen. I kjølevannet av denne 46 VRM, n, fulgte en 77 VRM, som også

var meget "snill" å ha med å gjøre, og det store spørsmålet var om denne var kraftig nok til å hamle opp med 90 motorer (15 ccm). Den store prøven ble ett Nordisk Mesterskap på Stordammen ved Drammen, og Svenskene trodde ikke sine egne sanser når 77'n dro ut en Octura 1967, og det i en norskbygd båt (Shark Competition), dette var faktisk opptakten til at svenskene den dag i dag kjører mye OS i alle størrelser, og de er langt fra noe "sinker" i dette miljøet, selv i VM sammenheng. OS produserte senere en motor som mange bruker i dag, og det er 81 VRM. Denne er modernisert noe og har en annen porting enn forgjengeren. Den har flere "hester", men personlig mener jeg at dreimomentet var bedre i 77'n. OS-motorene har gjennom mange år gitt meg mange gode plasseringer i modellbåtlop, bl.a. mange NM-titler i alle klasser. Det ligger pr. d.d. 2 x 77, 5 x 46 og 1 x 21 RXM og venter på att løpsesonen skal starte, og som eier gleder jeg meg til nok en sommer med fart og spenning på vannet. HILSEN FORNØYD BRUKER

HOBBYKATALOGEN 95



Kun
kr. 50,-
tilsendt

HELE 288 SIDER MED TEKNISK
HOBBY TIL LÅVE PRISER.

- Radiostyring
- Modellfly
- Biler
- Båter
- Skolemodeller
- Motorer
- Skater
- Samlerbiler
- Helikoptere

Betal 50 kroner til vår:
Postgirokonto 0806 3391000 eller
Bankgiro 6263 05 19085
HUSK MRK. HOBBYKATALOG 95



NORWEGIAN
MODELLERS AS

Box 380 - 3101 Tønsberg

TEL 333 16140
FAX 333 14573

VESTFOLD GRAND-PRIX 1994

For første gang på mange år, ble det en realitet med løp i Vestfold igjen. Dette ble murligjort ved att Vestfold Modellbåt-klubb, som har gjenoppstått etter mange år i dvale, sammen med Buskerud R/C klubb, fikk murligheten til å arrangere NC-2 på Meløstranda Camping, mellom Larvik og Sandefjord. Ett godt samarbeid (ikke minst fysisk) ble gjort slik att dette skulle bli LØPET fremfor noen i dette århundre. Det begynte meget bra med god deltagelse, faktisk 27 påmeldte førere med 52 båter, dette er ca. 2 båter pr. mann. Dette gjør att hver mann må ha alt klart på løpsdagen, og derfor ble det hektisk under treningen på fredag, også forde det var ypperlige trenings-forhold rent værmessig. Det ble satt opp palleplasser og dommertårn, og banen ble satt på plass, og "bank i bordet", dette er første gang jeg ikke har hørt noen har klaget på banen. Lørdagen var det tidlig opp for å forbrede løpets gang, og været som møtte oss var selvsagt ("jeg håpet å ikke skrive det ordet") vind fra nordlig retning og med-bringende bølger. Vi har nu bestemt oss for å sende skriftlig klage til Trægde & Co på Metrolågen for å få bedre vær !? Det ble startet heatvis prøvekjøring på 5 min, og dette gikk forholdsvis greit, men det ble økende vind så vi besluttet å kjøre x-klassene først, og det viste seg å hvere rett avgjørelse. Det ble mye fart og spenning hele dagen, og det var "close-race" i nesten alle klasser. Etter Stavanger GP så det ut til att kjørere hadde "sjerpet" seg litt før sesongen, men det var nok glemt forlengst under dette løpet. Det ble kjørt på, under, over, ja noen prøvde også å komme gjennom andre, og noen prøvde seg på bøylene, "ikke sant Robert ?". Jeg regner med det blir endel "lapping" og reprasjon når deltagerene kommer hjem etter endt løp på søndag. Når lørdagen var endt var det fortsatt åpent for att alt kunne sje før slutt-resultatene forelå.

Deltagelsen i x-1 er ennå noe laber, men det gjorde det ikke noe mindre spennende, ikke minst for Thomas Pedersen som debuterte i modellbåtløp, og sogar vant klassen, bare 12 år gammel. Under løpets gang ble det en del diskusjoner, og det ble tatt noen avgjørelser som ikke burde hvert gjort, samt att disse ble rettet på en "pen" måte. Det var ikke noen av førerene som fikk problemer med løpet sitt p.g.a.dette, men det viser seg stadig vekk att det trengs ett "dommerkurs" i regi av NMSBF for å klargjøre en del ting. Den nyeste regelboka gir klart svar på alle avgjørelser, men de kan selvsagt tolkes på forskjellig måte. Søndag åpenbarte seg med ett enda dårligere væe enn på lørdag, og det ble "nesten" umurlig å kjøre hydro. Det ble kjørt ferdig x-klassene denne dagen også, med ett håp om att vinden løyet litt utpå dagen, men dette sjedde ikke. Det var alles murlighet til å komme høyere opp på listene, hvis en hadde flaksen på sin side, men stort sett blåste det hele bort for hydroklassene. Det var Stein Tumert som var løpsleder for dette NC-2 og det var ett "straight" opplegg han kjørte. Han hadde ordnet med mye ekstra sponspremier, og det ble delt ut små ting for hendelser underveis, og dette la en spiss på hele arrangementet. Av nevnerdige saker er f.eks: Torleif Kroh's målpasering med roll på fullt hyl, og fsr-15 heatet som alle stoppet ved siste bøye og alle fikk 0 påeng (6 båter voltet før start). Hovedsponsor for arr. var TESS (Teknisk Service) som er en levrander på det meste til mekanisk/ teknisk industri i Norge. Alle deltagerer fikk velge seg ett produkt fra deres utvalg i spray eller skruelås-utvalg før løpet startet, meget positivt. Følgende sponsorer må også takkes; Sveins R/C Service Drammen, Hobbymann Drammen, Modellhobby Oslo og Hobbyvarehuset Tønsberg. Det var god pressedekning av løpet, flere aviser var på stedet for å skrive om hobbyen "vår", samt att vi hadde en kiosk som det ble solgt kaffe og vafler i. Mer fikk vi ikke selge forde eieren av

campingen ville ha litt inntekter på sin kiosk også, og det fikk han. Ellers vil løpskomiteen takke alle som gjorde dette løpet murlig arrangert, og ønske alle

deltagere lykke til videre i sesongen.

Løpskomiteen

Det er stort sett bare kalenderen som vet at sommeren er her !!



Det meste - av det beste
Flex'er - Strut - Ror - Propeller fra Octura
Godt utvalg i finér - riktige priser
Norges beste utvalg i deler til OS-motorer ?!

Alt dette får du hos **TK-TRADING**
Tlf. 32 885469
mellom kl 16.00 og 20.00



Vil du ha den beste kvaliteten,
til den beste prisen,
så ring oss.

ROBERT A. BJERKEDOK
PLUTOBAKKEN 10
3055 KROKSTADELVA
TLF 32-879063 (07.00 - 23.00)

Jo-vist finnes det bøker om emnet!

En del modellbåt interesserte i Norge abonnerer på det amerikanske bladet "Radio Control Boat Modeler". Utgiverene av dette bladet har også publisert en del bøker eller hefter om emnet modellbåt. Innen den gren vi bedriver finnes det en fire fem bøker som er ganske gode:

1. "Basics of radio control power boat modeling." - Ny, er for nybegynere.
2. "Advanced R/C boat modeling" - Denne er ganske bra, tar for seg en god del av det som vanligvis forårsaker problemer for mange av kjørerne.
3. "Basics of model marine engines" - Tar for seg motoren tvers i gjennom, en del tips for trimming osv.
4. "250 great R/C marine tips" - Alle triksene

Bøkene koster rundt \$10, og kan bestilles fra:
Radio Control Boat Modeler
P.O.Box 427
Mont Morris, IL 61054

Sikkerhet !!

Så langt har vi ikke hatt ulykker ifm NorgesCup løpene våre (sett bort fra noen "små" propellkutt og Bjørnar som parkerte v-båten sinn gjennom hånden). Det er etter fleres mening ikke kjørernes eller arrangørens feil at det har gått såpass bra til nå! Jeg skulle tro det er unødvendig å prøve å beskrive hva som kommer til skje dersom noen, enten kjører eller publik, ufrivillig får en båt i fanget (eller hodet). I England og USA (og kanskje flere land for det jeg vet) får man ganske enkelt ikke kjøre dersom man ikke er forsikret. Denne forsikring dekker både skade på andre og seg selv. Jeg vet at Bjørnulf Stokan i Sandnes jobber med muligheten for en slik forsikring.

MEN !! Ingen forsikring i verden gjelder dersom ikke arrangør følger visse sikkerhets rutiner. På flere av arrangørplassene står kjørerne helt nede ved vannkanten, uten noen slags forn for beskyttelse. Disse er opptatt av å følge sin egen båt, og har dermed ingen mulighet til å oppdage en eventuell ustyrlig båt som er i ferd med å komme opp på brygga! Her MÅ arrangørene søge for å sikre kjørerne MYE bedre!

Publikum MÅ også sikres bedre. Her kan brukes fangnett av ymse slag. Dette vil sansynligvis også "berge" båtene for total disintegrasjon.

Forbundet eller arrangør burde (les: MÅ) pålegges å anskaffe et førstehjelp-skrin. Dette er ikke særlig kostbart, og komme godt med dersom uhellet skulle være ute. En annen ting er brannfaren. I dag bruker flere jørere bensin motorer, og som alle vet, dette er brannfarlig. Selvfølgelig metanolen også, men bensingass er kjappere. Det bør alltid være et brannsløkkings-apparat til stede. En kan selvfølgelig også diskutere røykingen inn i mellom båter og bensin. Les dette og tenk i gjennom. Som sagt, så langt har det gått bra, men hvor lenge vil lykken stå oss bi !?!

geir (og en del andre).

NAVIGA - nytt

Nytt og nytt, fru Blom.....

Noe huske på for de som skal til VM i Banska Bystrica.

1. Gyldig pass

2. Eøs trygde-papirer. Dette Må man skaffe seg på nærmeste trygde kontor. Det kan være greit å slippe å betale for eventuelt sykehus-opphold e.l.
NB! dette gjelder bare i EØS-land

3. Ta med noe tørr-mat (suppe-posser, knekkebrød o.l.).

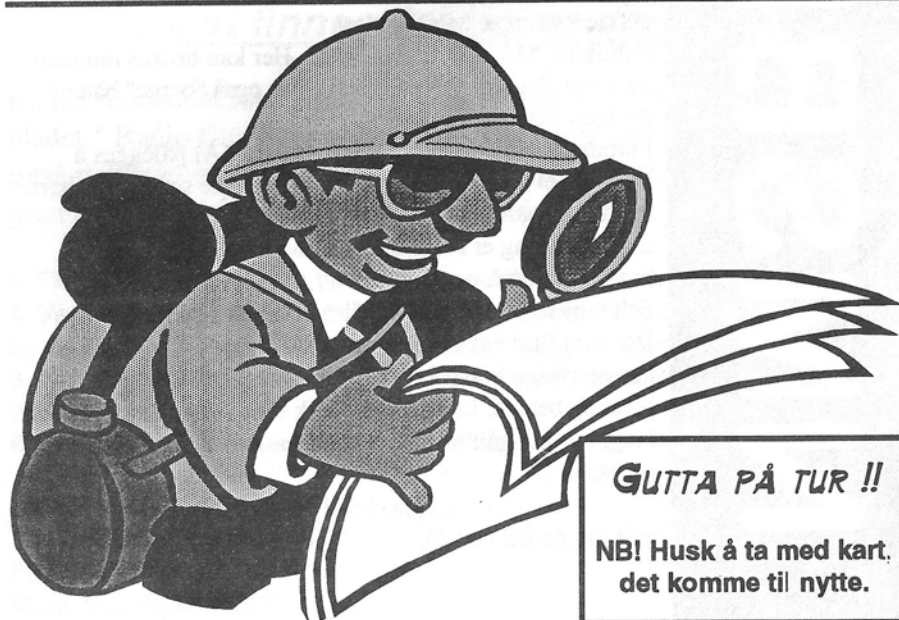
4. Toll-klarer utstyret (båter, motorer,

radioer, deler, verktøy) du skal ha med. Fjern originalembalasje på eventuelle nye dingser.

5. Mobil-telefoner bør legges igjen hjemme. Det er **forbudt** for normenn å bruke mobiltelefoner i Tyskland f.eks.

6. Ta med norske 100-lapper. Disse er greie å få vekslet i Slovakia.
NB! Ikke veksle mer enn det du trenger. Det er bedre å veksle etter hvert. Det er heller **ikke lov** å ta med Slovakisk valuta ut av Slovakia.

hilsen "pappa"



GUTTA PÅ TUR !!

NB! Husk å ta med kart, det komme til nytte.

Butikk Guiden

Butikker i ditt nærmiljø som skaffer det DU trenger til din hobby!

Alfa Bok & Hobby A/S

Olav Kyrresgt. 11, 5014 BERGEN
Tlf. 55 316566

Birkemo A/S

Asylgt 1, 4012 STAVANGER
Tlf. 51 895602

Centro Hobby

Haraldsgate 125, 5500 HAGESUND
Tlf. 52 724028

Hobbymann

Nedre Storgt. 37, 3015 DRAMMEN
Tlf. 32 838380

Hobbyvarehuset

Stoltensberggt. 1, 3110 TØNNSBERG
Tlf. 33 318403

Martinsens Hobbyservice

3500 HØNEFOSS
Tlf. 32 122818

Oslo Hobbymodellers

Drammensveien 20, 0255 OSLO
Tlf. 22 557921

O. Sæland

Langgata 44, 4300 SANDNES
Tlf. 51 661509

ORBIT NORSK

Klommestensgt 10, 1533 MOSS
Tlf. 69 251239

Svein's RC Service

Langesgate 6, 3044 DRAMMEN
Tlf. 32 891516



HUSK Å STØTTE DEM SOM STØTTER OSS !!

Kjøp & Salg

Utsolgt !!

Her kan DU advertere dine gamle,
utslitte, rustne, vasstrukkne dingser
tilsalgs !!
Det er alltid noen som kan ha bruk for
dem.

KLUBBER TILSLUTTET NORSK MODELL SPEEDBÅT

BERGEN HEATRACING TEAM

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

BUSKERUD R/C KLUBB

Kontakt:
Stein Tumert, Ødegårdsgate 17
3320 VESTFOSSEN, tlf. 32 757302

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

OSLO / AKERSHUS MODELLBÅTKLUBB

Kontakt:
Stein A. Løkke, Skillebekkv. 16
2020 SKEDSMOKORSET, tlf 63 875953

SANDNES R/C BÅT KLUBB

Kontakt:
Bjørnulf Stokkan, Sandvehagen 24
4300 SANDNES, tlf. 51 626792

VESTFOLD MODELLBÅT KLUBB

Kontakt:
Jan Smith, Teisteveien 1
3124 TØNSBERG, tlf 33 329435

ØSTFOLD MODELLBÅT KLUBB

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

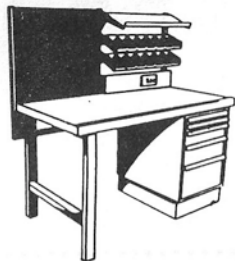
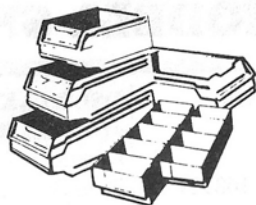
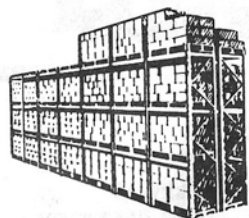
Lisens i Norsk Modell SpeedBåt Forbund er for sesongen 1993 Kr. 200,-
Navn og adresse sendes til Norsk Modell SpeedBåt Forbund v/ Leif
Rasmussen, Lund Vestre, 1625 Manstad, og kr 200,- innbetales på postgiro-
konto **0824 08 72863**.
Du vil da få dette bladet, innbydelser til konkurranser, og resultatlister tilsendt,
og du slipper å måtte løse såkalte engangs- lisenser ved deltagelse i
konkurranser.

Navn:

Adresse:

Postnummer:Poststed:

Telefon:



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



NÅ PÅ POSTORDRE. SLUTT I BUTIKKEN!

I Norge har Norwegian Modellers i mange sammenheng blitt knyttet til «butikk salg». Dette er det nå slutt på (*). Som importør av hobbyprodukter for Norge og Sverige vil Norwegian Modellers produkter heretter bli å finne på «seriøs» postordre - - (*). Norwegian Modellers har et vidt spekter (kjempestort) av modeller innen bil, båt, fly og helikopter med modeller for nybegynnere og konkurransehobbyister (fint uttrykk).

Ta kontakt med nærmeste Norwegian Modellers butikk (Tønsberg og Oslo) å få den nye 95 KATALOGEN (50 kroner) eller ring:

Norwegian Modellers A.s på telefon 333 16140 for nærmere informasjon.

(* selvsagt får du Norwegian Modellers produkter i butikkene også - men kun de gode)