



VALLENSBÆK MODELSKIBSKLUB

Nr. 5 8. årgang september 1996



VMK bladet



Sommeren '96

Som tidligere skrevet fik vi en travlt sommer , med masser af arrangementer.

Vores årlige udflugt gik igen til Mølle-åen, hvor en hel del er vores medlemmer møde op. Vi var 25 med koner og børn og der var en dejlig dag med sol og 2x regn, men alle blev der alligevel. Vi fik grinet meget på grund af folk der blev sprøjtet til med vand. Vi fik også oplevet hvor svært det kan være at komme ned i en kano - en lille dreng faldt i vandet og blev meget forskrækket.

NM og DM var virkelig godt med masser af oplevelse og spændende ting. Vi fik meget ros for det stævne fra alle landenes deltagere, og jeg vil takke alle for deres hjælp uden hvilken det ikke havde kunne lade sig gøre.

Jeg vil gerne sige en speciel tak til alle de medlemmer som var utrolig behjælpelige med at fremskaffe det vi skulle bruge på pladsen og dem som kom for at hjælpe med at få det hele rejst og på plads, så vi kunne lave en så flot stævne. Samtidig var vi heldige og fik nogle gode og rundhændede sponsore som jeg hermed også vil takke. Jeg syntes at selv om der var meget arbejde, så var det alt arbejdet værd når vi alle var enige om at det var en stor succes.

En er vores medlemmer rejste til Sverige og deltog i den 5-afdeling af svenske mesterskab i Malmø, han bliver hilst meget velkommen og svenskerne vil glæde sig hvis andre ville følge med næste gang, det skulle være forholdsvis nemt at sejle med Malmø klubben - da de sejler ikke langt fra hvor bådene lægger til i Malmø.

Så kom vi til en aften sejlads d. 2.8.96 som de fleste havde glemt. 3 medlemmer mødte op men de havde det meget sjovt alligevel.

Nogle af vores medlemmer rejste til Sverige til en stor opvisning i Malmø vor vi skulle hjælpe den lokale klub og komme ovenpå igen. Frode organiserede dette og det forløbe var vældig godt.

Til aften sejlads den 16.8.96 tog vi grill og mad med. Ca.35 mennesker hyggede sig til klokken 00.30 med at sejle og hygge snakke.

THR

VMK's bestyrelse:

Formand:	Thomas Reichert	Pilehavevænge 8	2625 Vallensbæk	43 62 51 43
Kasserer:	Aage Westergaard	Slettetoften 5	2630 Tåstrup	42 52 31 26
Næstformand:	Kim Rasmussen	Galgbakken Sønder 2 1A	2620 Albertslund	40 83 67 56
Best. medl.:	René Winther	Taastrupgaardsvvej 23,mf,2	2630 Taastrup	43 71 60 72
Best.medl.:	Palle Rasmussen	Hørvænget 5	4681 Herfølge	30 55 05 71





VMK's program '96

15.	september	Søen	
22.	september	Søen	
29.	september	Søen Standerstrygning	
6.	oktober	Damhussøen rundt fra kl. 10.00 - 16.00!	
7.	oktober	Tema aften ved Gert!	
12.	oktober	Svømmesalen	
21.	oktober	Tema aften om Epoxy med Lars Kromand	26.
oktober	Svømmesalen		
26.	oktober	Generalforsamling SD i Odense!	
4.	november	Tema aften bytte billeder DM+NM+Video med koner	
9.	november	Svømmesalen	
18.	november	Tema aften Video og billedaften om EM i Tjekkiet	
23.	november	Svømmesalen	
2.	december	Generalforsamling VMK	
14.	december	Svømmesalen	
9.	december	Julesammenkomst i elevkantinens Pilehaveskolen	
6.	januar	Tema aften	
11.	januar	Svømmesalen	
20.	januar	Klubaften	
25.	januar	Svømmesalen	

*Alle onsdage er der sejlads fra kl. 10.00 - 13.00 ved søen,
sidste gang i år 25 september.*

*Klublokalet vil være åbent hver mandag i vintersæsonen 1996 - 1997.
De aftener, som ikke er annonceret i stævne kalenderen,
er hygge aftener. Dog ikke i uge 42 (14 -20 oktober)*

Sted

Søen er regnvandsbassinet ved Vallensbækvej og Vallensbæk Torvevej.
Klublokale er i kælderens under Studiestræde på Pilehaveskolen.
Svømmesalen er på Egholmskolen.

Tider

Klub-/Temaaftener afholdes i klublokalet fra	kl. 19.30
Sejladser i svømmesalen vil foregå i tidsrummet	kl. 14.00-16.00
Sejladser i søen er i tidsrummet	kl. 10.00-14.00




Rapport fra Stævnelederen

Jeg vil gerne takke alle sammen for denne stor deltagene i de to mesterskaber.

Som i ved havde vi fint vejret og næsten igen vind. Til NM blev der sejlet i fire klasser: F2, F4A, F4B (alle seniorklasser) og i F4J-junior.

Deltagerantallet var meget stort, hele 74 deltagerne både. Til DM blev skibe automatisk inddelt i de klasser som skibet deltog i sidste år eller den samme klasse skibet meldt sig til ved NM.

Vi var tvunget til at starte ret tidlig om morgen og holdt ingen frokost, fordi vi har regnet ud at der kun var 5 minutter til hvert skib i gennemsnit hvis vi ingen pauser havde overhoved og der var 2 både på banen af gangen. Dette vist sig at det godt kunne lade sig gøre at vi havde tre både på banen ad gangen, derved havde vi lige pludselig tid nok. Vi havde nemlig en båd i dok, en på den sidste halvdel er banen og en på den første halvdel af banen.

 Og så havde vi en mand, nemlig Kurt Neldahl (VMK), ved mikrofonen som var uovertruffen til at kalde både frem, lade både blive sat i vand og bede folk om at starte.

Men også en store tak til deltagerne som alle kom når de bliver kaldt, og de fleste holdet også selv øje med startnumrene så de kom helt automatisk. Fordi vi har havde valgt at bruge startnummer som jeg lånte fra Robbe's danske agent. Så faktisk indhentede vi ca. 3 Timer om lørdagen ved sejlsadsen, så alle deltagerne kunne forbereder sig til aftens arrangement eller sejle frit.

Tak for hjælpen

Fortsætter side 6

A.P.J. skala model

TILBYDER

BALSA - ABACHI - MAHOJNI finér og lister
BØGE- og FYRRETRÆLISTER RUNDSTOKKE
KRYDSFINER 0,4 0,6 0,8 1,0 2,0 3,0 4,0 5,0 6,0 9,0 MM.

PIANOTRÅD MESSING ALURØR JERNTRÅD

BLYACCUER 2, 6 og 12 volt
NI-CD BATTERIER 500 - 1800 mA
ACCU-KRYMPEFLEX
KABLER STIK
LADERE
FARTREGULATORER
SPEED MOTORER
RC - ANLÆG
SERVOER

SE PRISER OG HELE SORTIMENTET I VOR PRISLISTE.
DEN LIGGER HOS BESTYRELSEN. DU KAN OGSÅ BESTILLE
DIN EGEN DIREKTE HOS OS. ELLER RING FOR NÆRMERE
OPLYSNINGER OM PRISER OG LEVERINGSBETINGELSER.
VI FORHANDLER PRODUKTER FRA FØLGENDE FIRMAER:
GRAUPNER, egen import, ROBBE, BILLING BOATS m.fl.

A.P.J. SKALA MODELFLY

NORDVÆNGET 12 3520 FARUM
TLF / FAX: 44 99 00 30 GIRO 465 3572
åben 13.30 - 18.00
onsdag og lørdag kun efter aftale



VMK bladet



Fortsat fra side 4.....

Til aften fik vi god mad og havde et Lotteri hvor der var mange flotte præmier, fra byggesæt til kuglepenne, i alt 65 Gaver man kunne vinde. Søndagen gik sejladserne også hurtigere end vi havde regnet med, vi kunne holde 1 times frokost pause og var alligevel 1time før færdig.

Mange tak til alle som hjalp til for at dette arrangement kunne lade sig gøre. Jeg syntes selv at det af og til kunne være lidt forvirrende med alle de sprog der blev snakket, både dansk, svensk, norsk, finsk, engelsk og tysk (det viste sig at flere tyskere havde læst at vi afholdt stævne i "Schiffspropeller" -bladet). Det var dog alligevel sjovt og spændende at tale med andre udenlandske modelvenner - og måske høre lidt om hvad de gør hos dem.

Hilsen THR

Epoxy !

Er du interesseret i at arbejde med epoxy, vil der den 21 oktober blive en spændende tema aften, med Lars Kroman som har en meget stor og lang erfaring i arbejde med og salg af epoxy.

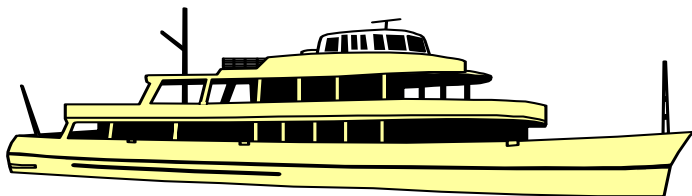
Så husk den 21 oktober.

FWN

VMK byder følgende nye medlemmer velkommen!

31-155	Bent Bjørk	Fritidshaven 87	2640 Hedehusene	
31-162	Lars Peter Nielsen	Varpelevbygade 14	4672 Klippinge	53678296
31-163	Benny Knudsen	Horsevænget 138	2610 Rødovre	
31-164	Dennis Skjoldsøe	Pileparken 39	2605 Brøndby	43440018
31-165	Arne Wig	Syvhøjvænget 128	2625 Vallensbæk	
31-166	Bent Johannesen	Krakasvej 64	2800 Lyngby	44985344





Vi er flyttet og fået nye åbningstider

Nye adresse:

RØDOVRE HOBBY OG PATCHWORK

Damhus Torvegård - Roskildevej 258

Telefon 36701904 - Fax 36701915

Åbningstider:

Mandag-Tirsdag-Torsdag 10.00-17.30

Fredag 10.30-19.00

Lørdag 10.00-14.00

OBS! Onsdag LUKKET

Stort udvalg i :

**BILLING BOAT — FUTABA — ROBBE — NOVAK
— LRP — OSV.....**

samt stof & materialer til

Patchwork & Quiltning





VVK bladet





VVK bladet



klasse F4a1	Guld til Frode W. Nielsen med	Neptun
	Nr.4 til Ole Dørge med	US.Coastguard
	Nr.6 til Ove Jensen med	Bugsier 3
klasse F4a2	Guld til Palle Rasmussen med	Bremen 9
	Sølv til Rene Winther med	Wassertor
	Nr.4 til Henrik Stiberg med	Samson
	Nr.4 til Thomas Blixt med	Norderney
	Nr.6 til Kim Rasmussen med	Kristine Mærsk
	Nr.7 til Frede Kristiansen med	Kirk

NM '96

klasse F4A	Guld til Frode W. Nielsen med	Neptun
	Nr.5 til Palle Rasmussen med	Sea King (Nils)
	Nr.6 til Ole Dørge med	US Coastguard
	Nr.7 til Palle Rasmussen med	Bremen 9
	Nr.8 til Rene Winther med	Wassertor
	Nr.9 til Henrik Stiberg med	Samson
	Nr.9 til Thomas Blixt med	Norderney
	Nr.11 til Ove Jensen med	Bugsier 3
	Nr.12 til Kim Rasmussen med	Kristine Mærsk
	Nr.17 til Frede Kristiansen med	Kirk
klasse F4j	Nr.7 til Martin Fassel med	Sea King
	Nr.8 til Sussie Winther med	Wassertor
	Nr.9 til Flemming Winther med	Wassertor
klasse F4b	Nr.8 til Thomas Reichert med	Rüdesheim
	Nr.9 til Brian Madsen med	Odin
	Nr.14 til Ole Madsen med	Happy-Hunter
klasse F2	Guld til Bo Morten Skov med	Osmotritelny



VVK bladet



Sølv til Torben Plesberg med
Nr.4 til Bo Morten Skov med
Nr.6 til Torben Plesberg med
Nr.16 Ole Dørge med

P 535 Nymfen
P 549 Willemose
P 515 Søulven
Grane(lille)



Ole Dørge vandt Vandrepokalen som kommunen har indstiftet (Alle sejladser blev lagt sammen, lige meget hvilken klasse man sejlede i). Dog gjaldt dette kun for danskerne.

Der var omsejladt mellem Frode og Ole, der begge havde 298 points, det var Ole som vandt med 95 i forhold til

Frodes 93.



Claes Gregersen vandt tilskuerpokalen med U.S.S. Theodore Rosewelt. Han fik 97 Stemmer af ialt 617 afgivet stemmer. Så det er jo et helt flot resultat.

Her er de modeller der kom på de næste 10 pladser :

Nr.2	Jens Erik Häggblom,	Isbrytaren Otso Fin.	54 stemmer
Nr.3	Arne Larson,	Bohuslän S.	52 stemmer
Nr.4	Hans Peter Karlsen,	Richard With N.	39 stemmer
Nr.5	Tuomo Pöntinen,	Atlantis Fin.	35 stemmer
Nr.6	Casper Andersen,	Simba DK.	33 stemmer
Nr.7	Bo Morten Skov,	Tally Ho DK.	29 stemmer
Nr.8	Bo Morten Skov,	Osmotritelny DK	25 stemmer
Nr.9	Bo Morten Skov,	P 549 Willemoes DK.	17 stemmer
Nr.10	Tord Anderson,	Jim Beam S.	17 stemmer

Hilsen Stævnelederen





Takk for et utmerket NM-arrangement

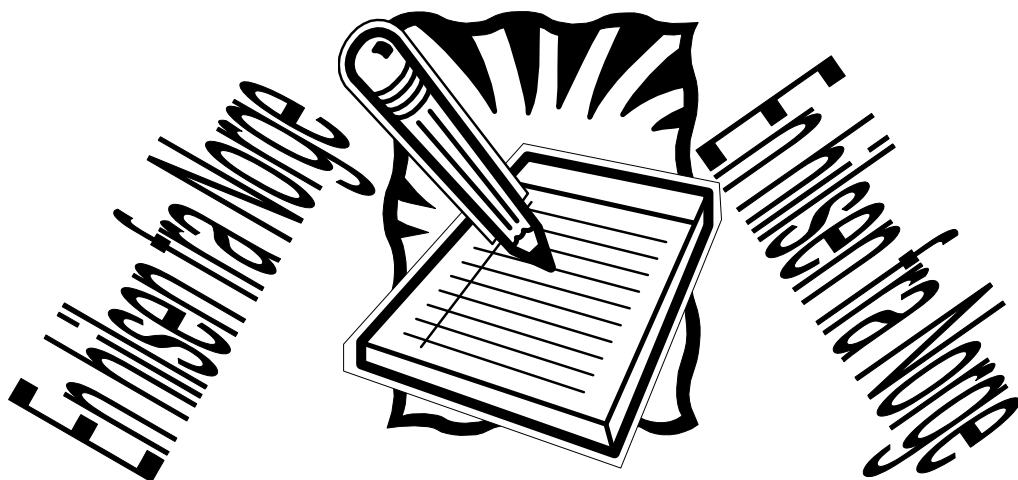
Jeg vil gjerne få takke for et utmerket NM-arrangement. Nordisk Mesterskab 1996 ble en meget stor og positiv opplevelse. Både sjøen, omgivelsen og selve arrangementet var topp. En *Stor* takk til dere alle i Vallensbæk Modelskibsklubb for forarbeidet og gjennomføringen av NM 1996.

Det var hyggelig å møte så mange mennesker med samme interesse og å studere så mange fine modeller i detalj. På NM fikk jeg kjøpt noen av bladene for deres klubb. Disse var meget bra og forteller mye om det som skjer i Danmark i dag.

Jeg har laget et "referat" om NM som jeg sender til alle mine norske modelskibvenner.

De må få høre om hvor fint jeg hadde det i Danmark.

(Referatet er med i SD's Sladrehanken Nr.4 (Thomas Reichert)).





VVK bladet

Billige modtager krystaller sælges !

**2 stk. RX (modtager) krystaller kanal 52 (40.685 MHZ)
for FFM system (Graupner)
Pris kr. 50,00 pr. stk.**

**Egon Hansen
36704693**

Hjemkaldelse !!

Grundet status, bedes alle som har lånt noget fra biblioteket, komme ned til søen eller i klubben med det, for registrering samt ny indbinding. Der er selvfølgelig mulighed for at låne det på ny bagefter hvis man har brug for det.

For hurtig at få dette overstået bedes I afleverer meget hurtigt.

**Bibliotekaren
René**

Damhussøen rundt!

Så kommer efterårets maraton sejls rundt om damhussøen den 6 oktober kl.10-16.

Der vil være mulighed for at sejle henholdsvis 3, 6 eller 9 km..

Så mød op og test dit skib.

Det vil være ønskeligt hvis du tilmelder dig på forhånd så vi kan få et billede af hvor mange der er interessere.

**Tilmelding til:
Torben Plesberg
53458227**





TSCHECHISCHE REPUBLIK

tur - retur.

Sidst vi tre sad i en godt pakket stationcar var vi på vej til Linköping i Sverige. Der var NM i modelskibssejlad. Det var Thomas Reichert - Gert Gray Andersen og undertegnede. Nu sad vi igen i en godt pakket stationcar på vej til Tjekkiet, til EM i modelskibssejlad. Det begyndte engang i vinter. Thomas havde fået invitation til deltagelse tilsendt. Han ville gerne ned og vise flaget, men han ville også gerne ha' nogle flere med. Vi tre havde haft en virkelig god tur til Linköping, så hvorfor ikke gentage spøgen. Det har Ni så gjort.

Onsdag den 28.aug. 96 startede vi fra Vallensbæk. Vi skulle med færger Gedser - Warnemünde/Rostock kl. 09.00. Da vi holdt i Gedser og ventede på ombordkørsel rullede der den ene store bus efter den anden ind på pladsen. De var fyldt med pensionister der skulle på "sprittur". Vi fandt tre pladser ved et langt bord. En dame fortalte os at hun en gang om ugen tog sådan en tur. Damen spurgte om vi skulle videre og fik at vide at vi skulle til Tjekkiet. Ja, sagde Gert, vi skal ned og danse folkedans. Damen "åd" det råt. Vi var også i den Taxfree, sild i en tønde har det mere komfortabelt, men det lykkedes at få købt en pose vingummi og et par stænger Tob-lerone. Vi havde ingen problemer i pas og told, så nu gik det videre sydpå.

Motorvejene i det gamle Østtyskland er absolut ikke de bedste. De er enhver støddæmpers skræk. Nu skal det siges at man er i gang med renove-ring af motorvejsnettet. Vi havde selv mad med til den første dag, holdt ind på en rasteplads hvor vi fik "tanket op". Når Tyskerne renoverer motorveje har de det med at lukke en strækning på f.eks. 10 km. og så lave en omkørsel på 20 km. Det forlænger køretiden ganske væsentligt. Det har nu også sine fordele. Især nede omkring Dresden var en sådan omkørsel en fryd for øjet. Det foregik af snoede veje, gennem skove, langs floden Elbe. Så vi op kunne vi se store borge på toppen af bjerget. En storslået natur dernede sydpå. Det er nu man sidder og ærgres sig over vi ikke stoppede og tog nogle billeder.

Lige syd for Dresden fandt vi en lille by HEIDENAU. Der logerede vi os ind på hotel MÜLENHOF. Vi spiste det sidste af vores medbragte mad, gik en lille tur i byen, og efter tretten timers rejse gik vi trøtte i seng. Vi havde nu Ca. 200 km tilbage til

Internationaler Wettbewerb der Schiffsmodelleure

NÁVIGA

Kategorie F2 - F4 - F6 - F7- Dampschiff

Bakov nad Jizerou

Tschechische Republik.

Torsdag morgen, efter et solidt morgenmåltid, var vi igen på vej. Grænseovergangen mellem Tyskland og Tjekkiet var ikke det store problem. Tolderen ville dog lige se hvad der var i en aluminiumskuffert. Den er indrettet til picnitaske. Han havde lige fat i saltbøssen. Det var kun salt. Godt middag holdt vi ved stævnepladsen. Det er et stort feriecenter med to store, kunstigt anlagte, søer. Den ene var tørlagt. Der var masser af hytter i forskellige størrelser, der var store grønne områder med plads til campingvogne og telte. Et Cafeteria med tilhørende køkken og en meget lille forretning.

Vi meldte vor ankomst i et lille kontor, blev krydset af på listen og betalte for opholdet. Hytte og fuld forplejning. Vi blev udstyret med et bundt nøgler til hytte, P-plads, toilet, bad og køkken. Vi blev vist tilrette af en ung dame. Jeg ved ikke hvorfor vi fik hytte nr. 8 men det var den der lå længst væk fra alle faciliteterne. Den lå forøvrigt også højest oppe. Vi fik også udleveret et papskilt med en sikkerhedsnål. På Thomas skilt stod der noget der vistnok betød, deltager nr. 10, og på de to andre stod der noget i retning af medhjælper nr. 10 A og nr. 10 B. Jeg blev straks degraderet til B menneske, med ret til at passe på reservenøglerne til bilen og nøglerne til al det andet. Papskiltet gav os ret til fuld bevægelsesfrihed



til hele området.

Vi begyndte at installere os i hytten, der bestod af eet rum med fire senge og sengetøj. Der var ikke indlagt vand i hytten. Jeg fik lov til at vælge seng som den første. Jeg tog den nærmest døren. Jeg har det nemlig med at skulle op en gang om natten. Det var dejligt vejr dernede med sol og varme. Jeg vågnede en nat og den nat øsregnede det. Der var langt til toiletet, så jeg sneg mig ud mellem træerne. Der stod jeg så, i buldrende mørke, regnvejr, iført underbukser og badetøfler og med paraplyen i den anden hånd. Det var godt fotografen sov.

Vi var næsten færdige med at installere os da vi fik besøg af en anden ung dame, der forærede os hver en plastikpose indeholdende et par reklamer for SKODA bilerne, en nøglering med et SKODA skilt, en lille skriveblok, vores spisebilletter samt et kort over den nærliggende by TURNOV.

Da vi havde sundet os lidt blev vi enige om at slå en runde for at tage faciliteterne i øjesyn. Hist og her var der lidt aktivitet, det hele skulle jo gerne være færdig til fredag morgen. For os så det lidt håbløst ud, men de nåede det.

På vores vej mødte vi den russiske lejr. Det var et kapitel for sig. De havde kørt langt, en af dem havde tilbagelagt 7000 km. De var iført ens Joggingdragter og T shirts med rygmærke. F2 Group Team - Russia. I spidsen for dette team havde de Svetlana Sorokina, hun var Secretare General for Russian Model Boat Sport Federation. Hun talte lidt engelsk. Det var nogle ualmindelige flinke mennesker og nogle virkelige dygtige modelbyggere. Nogle af deres skibe stod udenfor og straks var Gert der med videokameraet. På et tidspunkt lå han på maven i græsset og skød løs. Det imponerede russerne så meget at de gav ham en medalje. Nogle af jer vil nok få at vide, at han var den første der fik en medalje ved EM, endda uden at sejle.

På vores rundtur var vi også lige inde at hilse på østrigeren Fridolin Mark og hans kone. Han stillede op i F7 med en stor kutter, med så mange mennesker på dækket og så mange funktioner, at det var helt utroligt.



VVK bladet

Over 70 funktioner, styret af radio, 54 elmotorer, diverse trækstænger og tandhjul. Da vi så det i funktion var vi virkelig imponerede. Det kan ikke beskrives, det skal opleves. Gert laver en videofilm kun omhandlende dette pragtværk. Glæd jer til at se den.

Senere var Thomas til et møde og kom og fortalte at der om aftenen skulle være byggebedømmelse. Det skulle foregå i en nærliggende biograf, så i kortege kørte de med alle skibene. Gert var med som fotograf, jeg kravlede i soveposen. Jeg orkede ikke mere denne dag.

Fredag morgen, efter morgenmaden, samledes vi på "festpladsen". Det var et flisebelagt stykke mellem søen og en græsplæne. På græsset var der rejst flagstænger og man flagede for hver af de deltagende lande. Der var flag fra Danmark - Tyskland - Østrig - Tjekkiet - Rusland - Hviderusland - Ukraine - Ungarn - Polen. Derudover var NAVIGA flaget hejst, samt det Schweiziske flag grundet Naviga chefen Franz Hofbaur skulle åbne mesterskaberne. Bag flagstængerne var der kørt en SKODA frem, man åbnede bildøren, lagde et bånd i kasetteafspilleren, og ud gjaldede NAVIGA hymnen. Der stod jeg, andægtigt lyttende, og sendte tanke hjem til Kurt Neldahls professionelle højtaleranlæg. Efter hymnen blev der budt velkommen på fransk - tjekkisk og tysk.

Vejret var stadig godt, sol, varme og næsten ingen vind så nu kunne det rigtig gå løs. Der var udlagt tre baner A - B - C. (Der er plads til mindst seks baner i søen). Nu foregik det næsten som vi alle kender det, dog var der ingen frekvenstavler, men de tre baner kommunikerede med hinanden gennem telefoner. Alle der har set en krigsfilm kender disse aflange bakelitkasser med et telefonrør ovenpå og et håndsving i enden. Ovenfor hver banepplatform, ved et lille bord, sad en mand og førte pointlisterne. Resultaterne fik han gennem brodommeren, rent verbalt. Det var et syn for guder at se brodommeren, når båden nærmede sig spidsbøjerne; da sprang han over afspærringen, løb i gunstig position, satte begge hænder for munden og råbte resultatet ind til skriveren. På bane B havde man en 3 sek. lyd giver til havnemanøvren. Det så ud som



om den var bygget i en cigarkasse og skulle en gang imellem ha' et lille dask for at virke.

Lille Danmark var kommet til EM og skulle spise kirsebær med de store. Det kunne måske nok gi' lidt nervøsitet, man har jo hørt så meget om hvor dygtige de er. Men tag' det bare roligt, de er nøjagtig ligesom os andre, når de først står på platformen. Dyb koncentration - et forgræmmet ansigt når de mister en port - et stort smil når det lykkes. De går hvileløst rundt og holder øje med konkurrenterne og med resultattavlen, rygerne ta'r et ekstra sug af cigaretten. Det er spændende og nervepirrende, også for os der bare er tilskuere. Jeg synes det er flot at Danmark, der kun stiller med een mand til konkurrence, ved afslutningen, har denne mand stående på skamlen, og får en bronzemedalje hængt om halsen. Til lykke Thomas. Man sejlede og sejlede, man sej-lede også omsejladser. Alligevel blev det hele afviklet til tiden - - næsten.

Lørdag eftermiddag og Søndag formiddag var der opvisningssejlad i F6 - F7. Vi var især opmærksomme på hvad russerne ville vise. Det var noget



VVK bladet

med ild/røg og brandslukning. Ild og røg gik vist ud af sig selv fordi vandkanonerne ramte lidt ved siden af. Russeren blev iøvrigt, Søndag formiddag, diskvalificeret. Han havde lidt problemer og slukkede for sin sender, efter at han havde meldt klar. Det må man ikke. Alligevel fik han en sølvmedalje.

Guldet gik som ventet til østrigeren, med hans fabelagtige kutter. Det var en oplevelse af rang. Jeg synes selv jeg er god til at lave noget der bevæger sig. En kran der arbejder - en redningsline der skydes ud - en mand der sidder og fisker. Nu sidder jeg og føler mig som en novice, men jeg har et par fiduser med hjem.

Ind imellem skulle vi jo også ha' lidt at spise. Vi gik i cafeteriet, satte os ved vores "stambord", afleverede vores spisebilletter og fik maden serveret. Jeg ved ikke rigtigt hvad det var, men det smagte nu meget godt, og vi blev for det meste mætte. Ellers købte vi en stor MAGNUM. Søndag morgen med friske rundstykker, kaffe, the, mælk, juice, ost og marmelade, det kan vi danskere jo godt li'. Det vidste Tjekkerne ikke så de serverede en stor frokostpølse, en stor klat brun sennep og et stykke brød af ubestemmelig herkomst. Det hele blev skyllet ned med et glas lunken the.

I programmet havde vi set at der Lørdag aften skulle være Party. Der var ikke nogen der viste noget om dette, vi kunne heller ikke få oplysninger nogen steder. Thomas mente derfor at vi hellere måtte gå i cafeteriet i god tid. Vi var der kl 20.00.

Ved et langt bord sad de der allerede. Russerne - Tyskerne - konerne og flere andre. Partyet var igang. Straks blev det lange bord forlænget så der kunne blive plads til os Danskere. Straks blev der sat glas foran os og straks blev de fyldt op til randen. Der var Rom - Vodka - Rød Ålborg og store øller. Det skulle nok blive et godt Party.

Gert, der vanen tro, slæbte rundt på video/foto udstyret startede med at dele chokolade ud. Jeg holdt ud i halvanden time, Thomas lidt længere. Kl. 02.00 blev Gert fulgt hjem af tre russere. Ved lidt besvær lykkedes det ham at komme i soveposen.



Efter F6 - F7 opvisningen Søndag formiddag, var der tid til at pakke sammen inden afslutningen kl.13.00. Vi samledes igen på "Festpladsen" hvor der var uddeling af medaljer og præmier. Som noget nyt var der en lille erkendtlighed til byggedommerne. De fik en dejlig bog om Tjekkiet. Thomas måtte op og hente en sådan.

Til afslutningen var der anskaffet en stor højttaler, en forstærker og en mikrofon, så nu kunne alle høre. Efter medalje og præmieuddeling blev der holdt afskedstaler. Byens borgmester sagde også et par borgerlige ord. SKODAEN var kørt i stilling og som det allersidste blev NAVIGA hymnen spillet. Nu blev mikrofonen stukket ind til bilens højttaler. Hymnen kunne nu høres over hele området.

Det hele var forbi, bilen stod pakket, vi fik sagt farvel til vennerne, vi var på vej hjemad. Det var i grunden lidt vemodigt, vi havde det lige så rart. Jeg er blevet klar over een ting. Et mesterskab/stævne behøver ikke i alle enkeltheder at være velfriseret eller højforkromet, for at være vellykket. Om et år skal der være VM samme sted. Jeg er sikker på at der er flere der vil afsted igen. Så håber jeg at "Team Danmark" vil blive lidt større.

Da vi var kommet et godt stykke op i Tyskland, var det blevet på tide at finde et overnatningssted. Vi kørte fra motorvejen ind til en by der hed Köningsbrück. Vi beslaglagde tre enkeltværelser på Hotel "Stadt Köningsbrück". Et virkeligt godt hotel, der varmt kan anbefales hvis nogen skulle komme forbi, og trænger til en "slapper".

Vi mødtes i restauranten hvor vi fik et spisekort stukket i hånden; nu kunne vi selv bestemme hvad vi ville ha' at spise. Det bestemte vi så, fik et glas fadøl til og vi sluttede af med en Banansplit. Jeg behøver ikke at fortælle hvad morgenmaden bestod af.

Så kørte vi igen. Selv om vi på skift havde hånden nede i vingummiposen, blev vi alligevel sultne og kørte derfor ind på tankstation med cafeteria, hvor vi spiste en Wienerschnitzel.

Vi havde ikke færgebillet til hjemturen. Berlin Expressen sejlede kl.14.00. Det er en af dem der sejler stærkt. Hvis der nu blev trykket lidt hårdt på



VMK bladet



speederen og hvis vi ikke løb ind i uheld eller for meget vejarbejde, havde vi en chance for at nå færgen. Vi holdt ved billetkontoret ti min. før afgang og der var plads til os.

Medens vi sejlede ud gennem havnen, stod vi oppe på soldækket og nød udsigten. Derefter var vi nede og få en kop kaffe. Vi var også en tur i den Taxfree. Der var ingen pensionister på denne færge, så vi slap for at fortælle hvordan det var gået med folkedansen. Et enkelt stop ved Farøbroen, før vi kørte det sidste stykke. Vi var tilbage i Vallensbæk kl. 17.15.

Når jeg sidder og skriver denne historie, er det som at opleve det hele en gang til. Jeg kunne godt tænke mig at gøre det om. Måske til næste år til VM, Det ville være rart at komme ned og hilse på Svetlana og alle de andre.



Det var en god tur.

Werner Jensen
Vallensbæk Modelskibsklub.



TIL MODELSKIBSBYGGERE

er ANKU Silver and Stones ApS leveringsdygtig i høj-kvalitets håndværktøj, maskiner, metaller, kemikalier og hjælpestoffer.

Som eksempler kan nævnes:

Tænger, pladesakse, guldsmedesave, rigler, punsler, hammere, file, loddeudstyr til såvel tinlodning som slaglodning, slibe- og polerudstyr, måleværktøj, valser, pladeklippere, ovne, mikroskoper, emaljeringsudstyr, emaljepulver og meget andet. Vi forhandler alt i Proxxon-maskiner og tilbehør.

Støbeudstyr til støbning i sand, sepiaskaller, gips og silikone, samt tin, skriftmetal, bronze, nysølv, kobber og sølv til støbning.

Vi lagerfører plade, tråd og rør i mange forskellige dimensioner i tin, bronze, nysølv, kobber, messing, tombak, sølv og guld.

Vi lagerfører et bredt sortiment af kemikalier til farvning og patinering af metaller.

Plastslanger, plast-grenrør, plast-bøjninger, haner m. m.

Bøger om guldsmedearbejde og stenslibning.

Det nævnte er kun et lille udvalg, da vi lagerfører alt til smykkefremstilling og stenslibning. Vi har egne forsøgsværksteder, og stor erfaring inden for disse områder. En erfaring som vi efter bedste evne videregiver til vores kunder, når der er behov for det.

Vi bygger selv maskiner til stenslibning og har eget serviceværksted, hvor vi reparerer og istandsætter maskiner.

Besøg vores forretning, hvor det meste af vores varesortiment er udstillet, eller rekvirer vores katalog.

Forretningens åbningstider: mandag lukket, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag kl 12.00 til 17.30, lørdag kl. 10.00 til 13.00 (enkelte lørdage)



ANKU

Silver and Stones ApS

— Sølv-Sten-Mineraler-Maskiner-Udstyr —

Godthåbsvej 128
DK-2000 Frd.berg
Denmark

Phone 31-874170
Giro 7570694
ApS nr. 48463

fax 38-886006



BYGGEBEDØMMELSE II

1.del af 2

I første del af denne artikel gik tankerne og overvejelserne hovedsagelig på de mere grundlæggende principper m.h.t. en kvalitetsbedømmelse. I det følgende prøver jeg at konkretisere lidt mere i lyset af NAVIGA's byggebedømmelsesregler, navnlig i hvilke tilfælde der bør fratrækkes points af forskellige nævnte årsager.

At give en model points vil altid være noget relativt, idet det altid vil afhænge af, hvilke andre modeller, den bliver vurderet sammen med. Hvis man ser på pointsgivningen til de Store internationale stævner, VM og EM, er det sådan, at der i F2 kun sjældent gives over 95 points, og i F4 aldrig over 90. Det må ligge i, at omfanget af en byggesæts-model altid vil være ret begrænset, og at man derfor højst giver halvt hus i denne kategori. Endvidere bør det være sådan, at byggedommere i F2 selv skal være F2 modelskibsbyggere, hvis de skal have nogen reel mulighed for at vurdere omfanget og sværhedsgraden for en F2 model.

At en model ikke er færdigbygget, hvilket vil sige, at den mangler væsentlige dele sammenlignet med originalfotos, betyder ikke, at man slet ikke kan give den byggepoints. Det, der er lavet, kan selvfølgelig sagtens kvalitetsvurderes, og måske endda bedre end for en færdig models vedkommende, idet der bliver bedre tid til bedømmelsen. På en færdig model med mange detaljer, vil der være en tilbøjelighed til bare at skøjte hen over det hele, uden at gøre sig ulejligheden med at prøve på at se, hvad det egentlig er, der foreligger! Det kan alene være i kategorien omfang at den ikke færdige model vil tabe nogle points! Kvaliteten af det, der allerede er lavet, kan jo sagtens være fuldt på højde med eller bedre end på de færdige modeller, der udgør sammenligningsgrundlaget. En ikke-færdig model kan principielt godt blive vinder i sin klasse, men naturligvis ikke, hvis der konkurreres med færdige modeller af tilsvarende kvalitet.



Hvad gør man i tilfælde af, at et ellers nydeligt udført skib lider af en meget iøjnefaldende mangel - eksempelvis et helt forkert skrog, og vel at mærke et skrog, der er så forkert, at det ikke er et spørgsmål om at checke med spanteridset, men derimod eksempelvis at torpedobåden optræder med bulk-carrier skrog! Modelbyggeren kan ja ikke så godt påberåbe sig et spanterids som dokumentation, så her kan der trækkes points fra. Endvidere vil synsindtrykket lide ganske alvorligt, og der kan også trækkes points fra her. Under udførelsen kan der nok stilles et stort spørgsmålstegn ved nøjagtigheden af formen, og der kan følgelig også trækkes points fra for denne kategori. Derimod kan der ikke trækkes fra i omfanget som følge af skrogfejlen. Hvor mange points der i givet fald skal trækkes fra, bliver en konkret vurdering, der må afhænge stærkt af de andre modellens kvalitet. Men alt andet lige, kan en model med et helt forkert skrog i alt fald aldrig blive vinder i sin klasse.

Meget ofte bliver det på detaljerne, at afgørelsen om den bedste model bliver truffet. Det skal i denne forbindelse fremhæves, at afgørende for en superdetaljeret models kvalitet er dens konsekvens i skalaforholdet. Hvis en ellers fremragende bygget model ved nærmere eftersyn og kontrol med dokumentationen viser sig at have detaljer i den dobbelte eller tredobbelte skala, så falder den helt igennem i sammenligning med den skalakonsekvente model. I tilfælde af skalainkonsekvens kan der først og fremmest trækkes points fra for manglende overensstemmelse med byggebeskrivelsen - dokumentationen. Men derudover bliver såvel den byggetekniske kvalitet som nøjagtigheden af formen betydeligt forringet, og der kan og bør også trækkes points fra under denne kategori.

Torben Plesberg

2. del næste blad!!



VVK bladet



Malmö festivalen '96

Det hele startede den 6. august med en henvendelse fra bestyrelsen for Malmö modelbåds klub med en opfordring til at deltage i Malmö festivalen 96 den 11 august sammen med dem.

Med så kort tid hvad gør man så, det var ikke muligt at nå at bringe det her i bladet, så jeg valgte at ringe til dem som plejer at ville deltage i sådanne arrangementer. Desværre lykkedes ikke at få kontakt til ret mange men det lykkes dog at få tilsagn fra 9 personer. Så kom opgaven med at finde en måde at komme over vandet på. Først satsede vi på flyvebådene fra havnegade, men det viste sig at deres priser steg voldsomt meget om søndagen så dem måtte vi se bort fra, vi prøvede så med Dragør - Limhamn der var desværre noget længere at køre på den svenske side, men det blev løst ved at medlemmerne fra Malmö klubben tilbød at hente os ved færgen.

Så kom dagen, vi måtte meget tidlig op vi skulle nemlig nå en færge kl. 8.00. Desværre var der to som måtte melde fra i sidste øjeblik på grund af sygdom, men vi var dog 7 som kom af sted medbringende 5 modelskibe.

At have 5 modelskibe med om bord på en færge, vækker en del opsigt. Efter flere forskellige forsøg, lykkedes det at få placeret skibene i cafeteriaet. Vi havde en hyggelig overfart med fælles morgenmad.

På den svenske side stod vore modelvenner fra Malmö klubben og ventede med tre biler. Det lykkedes, tro det eller lad vær, vi kunne være der alle sammen inkl. vores skibe. Vi kørte til Malmö Slotsparken ved en dejlig sø, her lykkedes det så, ved fælles hjælp, at få en flot udstilling op og stå, vi havde taget vores signalflag med, det giver jo altid en god virkning, det gjorde det også her.

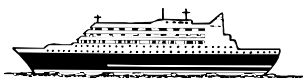
Malmö festivalen, er en tilbagevendende arrangement, hvor Malmös forskellige klubber og foreninger viser deres aktiviteter.

Vi sejlede og fremviste vores hobby hele dagen, ja det blev en lang dag vi kom først med færgen kl. 18.00, her sørgede medlemmerne igen for at vi nåede færgen, til en ny tur over Øresund med megen bevågenhed fra vore med-passagerer.

Jeg kan kun her til sidst opfordre jeg som har lyst til at tage med til næste år, reserver 2énd søndag i august. Jeg kunne også tænke mig at vi skulle inviterer til en sejlads hos os, hvor så Malmö gutterne kunne komme her over.



FWN





MOTORISERING AF MODELSKIBE

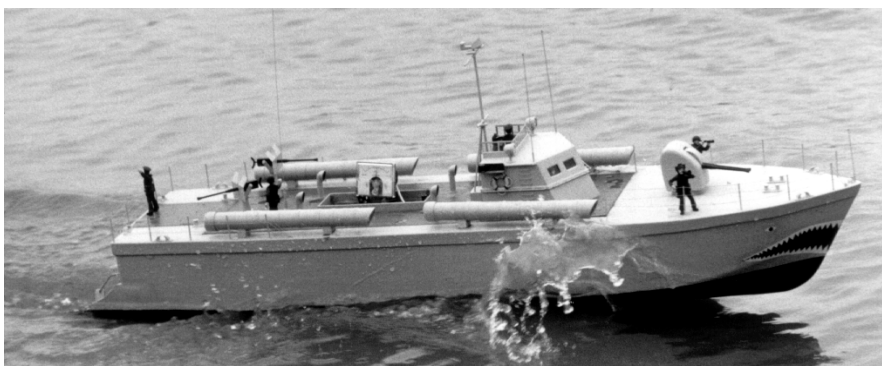
NOGLE ALMENE BETRAGTNINGER

OG PRAKTISKE ERFARINGER.

(1. del af 5)

Hvilken motor skal jeg vælge til mit skib? Dette er det hyppigste spørgsmål, som begyndere i modelskibsbygning stiller til de lidt mere erfarne. Spørgsmålet må nødvendigvis besvares med et modspørgsmål: Hvilket skib taler vi om?

Et skib er nemlig ikke bare et skib, navnlig kan skibe have meget forskellige størrelser og hastigheder, og det er disse faktorer, der er mest afgørende for motorvalget! En torpedobåd der skal kunne sejle med skalatorpedobådsfart skal have et anderledes ydedygtigt maskineri end en fiskekutter, der lunter afsted med 10 knob som tophastighed. Det er heller ikke uvæsentligt for motoriseringen, om der er tale



MTB Haien 1:35 under testsejlad m. Ampéremeter monteret.

Nålen viser 2,5A spændingen 18V

Maskineri: 2X Decaperm 12V, gearing 4:1.

Hastighed 38 Knob = 12 km/t.

Effekt: brutto = 90Watt, netto = 58Watt

Skruer: 60mmX x1.6



VVK bladet

om en supertanker på 100 kg eller en lille motorbåd på 2 kg!
Den el-motor, som jeg ville vælge til et skib, skal ialt fald være dimensioneret til, at jeg kan sejle med tophastighed i mindst 20 minutter ad gangen. D.v.s. den skal være mindst et nummer for stor, for at undgå, at den er maximalt belastet under drift.

Som generelle krav til en el-motor, der skal være egnet til fjernstyring, kan opstilles, at den helst skal være mindst 5-polet, have rigtige kul til kommutatoren, og det skal være muligt at lodde kondensatorer på til støjdæmpning. Drivakslen skal være mindst 1,5 cm lang og have en diameter på: 2, 2,3, 3, 3,2, 4, 5, eller 6 mm, for at man kan anvende eksisterende koblinger uden problemer. Motoren må også gerne være forsynet med et par huller med gevind, således at man let kan sætte en gearkasse på.

Valg af motortype er også i høj grad et spørgsmål om økonomi. Det er ikke nødvendigvis den dyreste motor, der vil være den bedste løsning på ens motoriseringsproblem. Dyre motorer kommer ofte kun til deres ret ved helt specielle opgaver, såsom ekstrem hastighed eller særlig lang driftstid. Man kan komme meget langt med de billige motorer!

Man skal også gøre sig klart, hvilket batteri man vil investere i, da motoren jo helst skal passe til spændingen, som man har til rådighed. Det er ikke så smart at anvende en 6 volt motor til et 12 v batteri, da man i så fald let vil kunne overbelaste motoren. Det omvendte duer heller ikke. Ganske vist brænder man næppe motoren af, men man får ikke den bedste ydelse ud af den, fordi den ikke arbejder indenfor det optimale effekt-område. Til mindre skibe med beskedne hastighedskrav vil en 6 volt motor og et tilsvarende batteri både vægtmæssigt og økonomisk være den bedste løsning. Er der tale om



et større skib (over 10 kg) eller et meget hurtigt skib, hvor effektkravet er stort, vil 12 V være at foretrække, for at undgå alt for store strømme (ampère). Det stiller også mindre krav til hastighedsregulatoren, hvis man undgår for store strømme (over 10 A), og man kan nøjes med de billigste udgaver. Jo større strøm en regulator skal kunne klare, jo dyrere bliver den. Man kan generelt sige, at alt andet lige, er det klogest at køre med så stor en driftsspænding som muligt, da det giver de færreste problemer. Jo større spænding, des lavere behøver strømmen at være til en givet effekt, jo længere sejl tid får man, og jo mindre belaster man sit batteri, som så holder længere! Men mere om effekt senere.

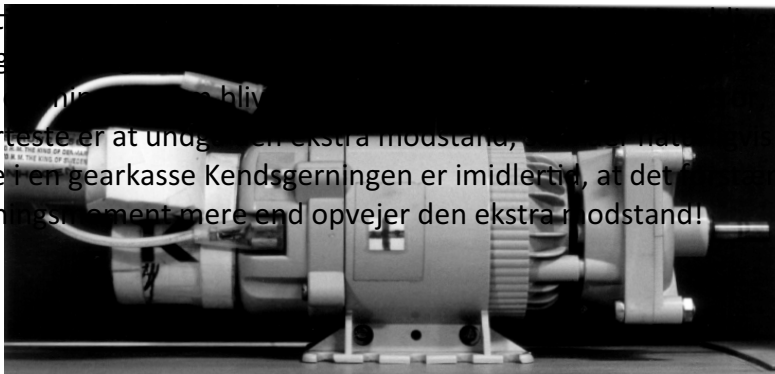
El-motoren bør have et godt drejningsmoment. Drejningsmomentet er den kraft, hvormed drivakslen drejer rundt, og altså får skruen til at rotere. Skruen flytter vand bagud, og derved opstår fremdrift, skibet bevæger sig fremad med en vis hastighed. En skrues evne til at skubbe vand bagud, afhænger af dens størrelse (cirkelarealet, som skruen danner) og skruebladernes stigning. Jo større skrue, jo mere vand kan den skubbe bagud. Jo større stigning en skrue af en given størrelse har, jo mere vand vil den kunne skubbe bagud. Endelig har det selvfølgelig stor betydning, hvor hurtigt skruen roterer. Jo hurtigere, jo mere vand kan den skubbe bagud - indtil en vis grænse, hvor skruen begynder at kavitere, den begynder at danne dampbobler og mister derved meget i effektivitet. Jo større drejningsmoment vores motor har, des større skrue kan den tvinge rundt, des større stigning kan skruen have, des hurtigere rotation. De fleste elmotorer har ikke drejningsmoment nok i sig selv. Men man kan forstærke det ved nedgearing af motoren. Ligeså mange gange man nedsætter omdrejningerne på motoren, lige så mange gange forstærker man drejningsmomentet. Da skrueerne på langt de fleste skibe roterer med et sted mellem 1500 og 3000 omdrejninger i minuttet, og da de fleste motorer har et sted mellem 6000 og 12000 omdrejninger i minuttet,



ja så er det svært at undgå en eller anden form for nedgearing. Mange klarer nedgearingen ved at vælge en ret lille skrue og med svag stigning, og det er for så vidt udmærket. Men det er så til gengæld forklaringen på de yderst beskedne sejltider, der opnås i forhold til hvad man skulle forvente efter batteriets kapacitet. Små skruer er ineffektive i forhold til store skruer, men derom senere.

Nedgearing af en motor betyder altså en tilsvarende forstærkning af dens drejningsmoment og en tilsvarende reduktion i dens omdrejningstal. Ved nedgearing opnås en forstærkning af drejningsmomentet, som tillader, at man kan bruge en stor og effektiv propel. Nedgearingen betyder også, at den nødvendige strøm til at dreje propellen bliver nedsat betydeligt. Motoren bliver altså ikke belastet nær så meget, og det er gavnligt både for motors og batteris levetid.

Man kan i langt højere grad undgå nedgearing, hvis man vælger at gå frem med en større skrue og en større propel. Det betyder, at det smarteste er at undgå en ekstra modstand, som man vil være i en gearkasse. Kendsgerningen er imidlertid, at det faktisk kede drejningsmoment mere end opvejer den ekstra modstand!

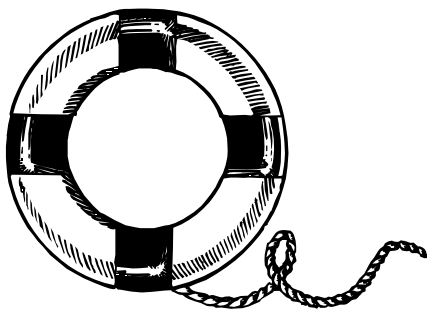


*Modificeret Hectoperm GT, iøvrigt den første i Danmark!
 Modifikationen består af en centrifugalblæser med henblik på forbedret
 luftkøling af såvel motor som bådens indre (batterierne kan varme
 meget under stor belastning!)*



På markedet findes der en hel serie af elmotorer, som er født med gearing, nemlig Perm-serien fra Marx-Lüder i Sydtykland. Monoperm, Monoperm Super, Decaperm, Hectoperm og Duoperm fås alle med Pileplanetgear. Decaperm og Hectoperm fås med fast gearing. Derudover findes et par super motorer med neodym eller samariumkobolt magneter til de helt store krav. Alle disse motorer er af fremragende kvalitet, desværre er de meget dyre her hjemme. Gearingen betyder, at det er let at opnå 1500-3000 omdrejninger på skruen, hvilket er, hvad de fleste har brug for. Da Marx motorerne har en stor virkningsgrad, er det sjældent nødvendigt at vandkøle dem, men også fordi det er let at få dem til at arbejde med de omdrejninger og den belastning, hvor de er mest effektive, og altså varmer mindst.

Mabuchis motorer, som er langt de mest udbredte ikke mindst takket være den mere beskedne pris, er normalt ikke gearede. Man bliver da selv nødt til at lave en gearkasse for at bringe de 9000-20000 omdrejninger i minuttet ned på et brugbart område: 2000-4000 O/m. den



mest iøjnefaldende forskel på en Marx og en Mabuchi motor er den langt højere tomgangsstrøm for sidstnævntes vedkommende, op til ca. dobbelt så meget - og det betyder større varmeudvikling i den sidste ende. Det vil altid være klogt at vandkøle en Mabuchi motor, i alt

fald de lidt større enheder fra RS 540 og opad.



VMK bladet



**Vi har fået et tilbud om at deltage i Orlogsmuseet
Modelbyggerlaug Temaaftener.
På Orlogsmuseet Overgaden oven vandet 58**

Torsdag den 10.oktober 1996 kl.19.00

Rigning og sejl til sejlførende krigsskibe

Torsdag den 7.november 1996 kl.19.00

Foredrag vedrørende skibes fremdrivning "Fra åre til gasturbine".

Vi prøver samtidig at starte et hold i "skibsteknisk tegning".

Dette vil sige, man starter ikke på at konstruere et ny skib, men hvis man har nogle få spanderis tegninger og der mangler noget, kan man få afvide hvordan man kan komme videre med dette. Denne aften er kun en introduktionsaften, så det vil kunne strække sig over flere aftener. På grund af at deltagerantallet er begrænset, er det vigtigt at tilmelder sig hos Thomas Reichert på telefon 43 62 51 43, efter princippet: den der ringer først kommer først til mølle, vi har nemlig kun 15 pladser.

Fredag den 6.december 1996 kl.19.00

Traditionelt julemøde

Torsdag den 9.januar 1997 kl.19.00

Foredrag om forladekanoner.

Foredraget er under planlægning

Derefter fremvisning af modeller.

Torsdag den 6. februar 1997 kl. 19.00

"Flådens skibe"

Foredrag om flådens eksisterende skibsmateriel.

Torsdag den 6.marts 1997 kl.19.00

Foredrag om tyske ubåde af type XXI.

Dette er programmet for sæsonen 1996-97 som vi er meget velkommen til at deltage i, men Husk tilmelding til den 7. November er nødvendig på grund af forberedelserne til kursusset.

THR

Redaktør:

Frode W. Nielsen

Humlehusene 126

2620 Albertslund

43 43 28 21

Sidste frist for indlæg til næste blad er 1.november!

Forsiden tegnet af Erik Erichsen.



Citater tilladt med kildeangivelse.

Vi er på plads nu!

Efter den veloverståede flytning, status og de sidste leverandører har fundet os er vi nu rigtig på plads og ved hvor tingene er.

Og der blev plads til det hele.

Samt en enkelte nyhed der er kommet fra billing boats i form af en "hurtigbygningsmodel" af en politibåd. Ellers må vi vente med nyhederne og de nye kataloger til efter Nürnberg-udstillingen.

Skibsskruer i messing.

Der har været nogle problemer, men nu får vi skibsskruerne direkte fra fabrikken, hvilket skulle medføre en bedre levering og lagerføring hos os.

Batteriafgift. Dansk Hobby

Som det måske er nogle bekendt skulle der være indført en ny stor afgift på batterier den 1. januar. Men den blev udsat til foråret, så du kan stadig nå at få checket dine batteri og evt udskiftet dem uden den ekstra afgift.

Skulle du have lyst til at komme forbi og ønske Godt Nytår og se vores store vareudvalg, der bl.a. har været omtalt i vores sidste annoncer er vores åbningstider:

Mandag til torsdag	10 - 17,30
Fredag	10 - 19,00
Lørdag	10 - 14,00

Hos os kan du betale med :

Kontanter, Dankort, Diners, Finax og Forbrugsforeningen.

DANSK  **HOBBY**

Jernbanevej 3 A , 2800 Lyngby

Telefon 45 88 89 87 Fax 45 87 63 51

