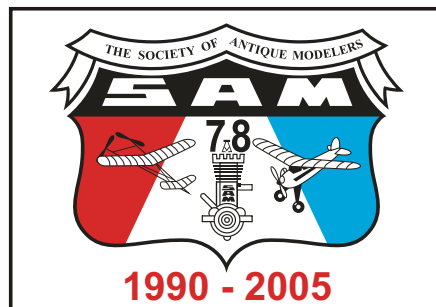


# ZPRAVODAJ

# SAM 78



## ČLENŮ KLUBU HISTORICKÝCH MODELŮ LETADEL A MOTORŮ SAM 78

Č. 3/2005 (KVĚTEN-ČERVEN)

ROČNÍK XV., ČÍSLO 84

Akce roku  
2005

### 3. MISTROVSTVÍ EVROPY HISTORICKÝCH RC - MODELŮ LETADEL

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ AEROKLUBU  
DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

10. - 13. 6. 2005

*Informace z činnosti klubu SAM 78*

*Kapitoly z historie*

*Odborné články*

*Stavební plánky*

*Celostátní setkání SAM 78*

## Informace z činnosti klubu SAM 78

### Vážení přátelé historici!

Jarní čas pokročil natolik, že jsme bezprostředně před realizací významné akce našeho klubu SAM 78 v roce 2005 a to organizací mezinárodní soutěže - 3. ročníku ME historických RC - modelů, které se uskuteční ve dnech 10. - 13. 6. 2005 na letišti Aeroklubu Dvora Králové n/L.

Na pravidelných schůzkách SAM 78, za účasti i dalších pracovníků, členů Aeroklubu (poslední 16. 4. 2005) vzešly informace, které vám chceme před touto akcí sdělit. Bylo řešeno mnoho důležitých organizačních a technických problémů, z nichž jsme vybrali tyto rozhodující:

1. Bylo rozhodnuto o cenách, diplomech a účastnických listech, které mimochodem obdrží každý soutěžící, včetně pořadatelů
2. Dle dohody s Aeroklubem bude po celou dobu akce letiště k dispozici modelářům a pořadatelům, samozřejmě také prostory návštěvníkům
3. Z tohoto faktu vyplývá disciplinované dodržování všech předpisů a pokynů pořadatelů i časoměřičů tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz RC modelů
4. Pořadatelé budou všichni označeni visačkami a barevnými kšiltovkami
5. Pořadatelský sbor byl stanoven takto: ředitel soutěže (1), časoměřiči (9), pořadatelé-organizátoři (15), členové Aeroklubu (10), výpočetní středisko-výsledky (1), sportovní komise - jury (5), tlumočníci (3)
6. V prostoru letiště bude po celou dobu akce zajištěn stravovací servis, provoz kempu s nezbytným sociálním zázemím včetně zdravotní služby

### 7. Program 3. ME historických RC modelů:

#### Čtvrtek 9. 6. 2005

- příjezd a ubytování soutěžících, je možná přejímka modelů od 13.00 do 18.00 hodin a možnost tréninkového létání v podvečerních hodinách

#### Pátek 10. 6. 2005

- přejímka modelů od 7.00 do 9.30 hodin
- 10.00 - 10.30 - slavnostní zahájení mistrovství za účasti představitelů města a sponzorů
- 11.00 - začátek soutěžního létání v kategoriích a v určeném sledu pořadatelem
- 18.00 - ukončení soutěžních letů
- 18.00 - 20.00 - setkání sportovní komise s představiteli jednotlivých zemí k diskuzi o pravidlech ME do budoucna
- 20.00 - 24.00 - společenské setkání

#### Sobota 11. 6. 2005

- 9.00 - 12.00 - soutěžní létání
- 12.00 - 13.00 - ukázky létání s obřími a nekonvenčními modely
- 13.00 - 18.00 - soutěžní létání
- 19.30 - 21.00 - raut účastníků mistrovství

#### Neděle 12. 6. 2005

- 9.00 - 13.00 - soutěžní létání
- 13.00 - 14.00 - letové ukázky obřích modelů
- 14.00 - vyhlášení výsledků ME, dekorování vítězů v jednotlivých kategoriích a slavnostní zakončení mistrovství

Pořadatelé si vyrazují možné změny programu dle počasí nebo z jiných vážných důvodů.

Výbor SAM 78

## Slet SAM 78 v roce 2005 v Moravské Třebové

Vážení kolegové a přátelé historického letu, možná jste ve shonu událostí nestačili zaznamenat, jak významný je letošní rok pro náš klub. Nejenom, že jsme byli poctěni pořadatelstvím Mistrovství Evropy radiem ovládaných historiků, což nás těší a organizátory zavazuje, ale letos oslavíme i patnáct let od založení SAM 78 prvního klubu stavitelů historických modelů na území našeho státu! Na přání mnoha z vás, kteří se aktivně podílíte na činnosti klubu a historikům pravidelně větráte „krovky“ bylo vybráno jako místo konání Sletu SAM 78 osvědčené letiště v Moravské Třebové. Víím, že pro některé z vás je tohle místo trochu vzdálenější, ale považte, že jde o jednu z nejvhodnějších ploch pro létání s volnými modely u nás a připočteme-li

k tomu další pozitiva, jakými jsou kvalitní ubytování, stravování v místě, dobré vztahy s majitelem letiště, jakož i plochy v jeho okolí vychází vám, že volba je správná. A pak ta nostalgie... Náš klub má přece sídlo ve Svitavách, což je od Moravské Třebové coby kamenem dohodil!

Letos bude soutěžní létání pestřejší, než tomu bylo v minulých letech a to proto, že máme změnu pravidel spočívající v jejich rozšíření a to zejména, pokud jde o královskou kategorii motoráků zvoucí TEXACO a samozřejmě zbrojí i „elektrikáři“, kteří konečně přijdou ke slovu jako rovnocenní partneři spalovacích motorů s vlastními čtyřmi kategoriemi.

Tak neváhejte a již se začněte připravovat. Boj bude o to tužší, oč nás bude víc!

Zdeněk Slapnička

### Upozornění pro členy SAM 78!

**Ve Zpravodaji č. 1 jste obdrželi složenku pro zaplacení klubového příspěvku na rok 2005. Kdo neprovedl platbu, neobdrží již další číslo Zpravodaje SAM 78.**

**Všem zájemcům o účast na 3. ročníku ME RC 2005 ve Dvoře Králové připomínám, že uzávěrka přihlášek pro soutěžní létání je 24. května 2005 a také neopomeňte zajistit si včas ubytování dle nabídky ve Zpravodaji č. 1/2005**



## O D B O R N Ě Č L Á N K Y

### Budeme u nás létat kategorií TEXACO ?

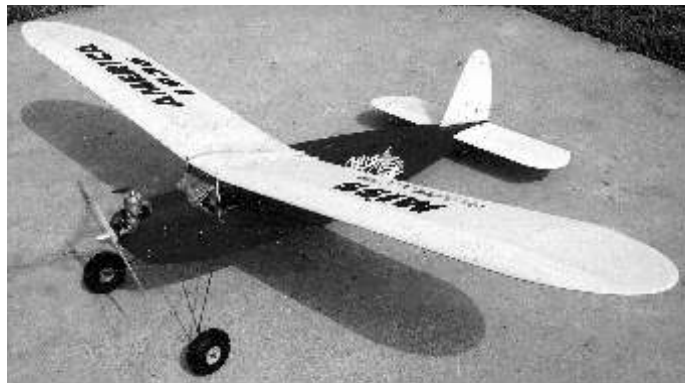
Z článků v našem ZPRAVODAJI jistě všichni dobře víte, že se od roku 2003 v Evropě každoročně pořádají mezinárodní akce nazvané Mistrovství Evropy R/C historických modelů. Pro tuto ME byla italským klubem SAM 62 vydána mezinárodní Pravidla, ve kterých je uvedena mimo jiné i kategorie **TEXACO**, která je pro mnoho modelářů zajímavá hlavně tím, že se v ní dá létat s **jakýmkoliv historickým motorovým modelem poháněným spalovacím motorem o zdvihovém objemu do 10,6 cm<sup>3</sup>** bez omezení roku vzniku motoru a druhu zapalování (respektive do 20 cm<sup>3</sup> u benzinových motorů vzniklých do konce roku 1949) a bez předem určeného časového limitu doby chodu motoru. Doba chodu motoru je zde totiž limitována jen příslušným množstvím paliva, které se určí podle hmotnosti modelu tak, že jsou povoleny 2 cm<sup>3</sup> paliva na každých 400 gramů hmotnosti modelu.

Tato nová kategorie u nás vzbudila značný zájem, proto jsme se ve výboru klubu rozhodli zavést ji i do našich národních Pravidel SAM-78, ale samozřejmě po určitých úpravách na naše specifické podmínky. Možná řeknete, že máme CRC-kategorií (t.j. kategorií pro rádiem řízené motorové modely) již dost, proč tedy zavádět zase nějakou novou? Musíme ale myslet trochu do budoucna, neboť brzo jistě nastane situace, kdy některé naše stávající soutěžní kategorie budeme muset z nějakých důvodů zrušit, nebo prostě zaniknou samy. Týká se to hlavně kategorií, jejichž „život“ je závislý pouze na jednom typu motoru, který se již třeba přestal vyrábět, nebo je z nějakého důvodu pro většinu modelářů nedostupný. U nás se to již stalo například s mezinárodní kategorií 1/2-A TEXACO, kterou máme v našich Pravidlech SAM-78 vydaných roku 2001 a protože tato je plně závislá na dostupnosti amerických motorů COX .049, jejichž oficiální dovoz firmou POSPA na náš trh před několika lety skončil, tak se tato kategorie na našich soutěžích úplně přestala létat - podle mých záznamů se poprvé a také naposled létala na VI. Celostátním setkání SAM-78 v roce 1996 na Hosině a to jí tam létali jen 3 soutěžící. Totéž se ale bohužel brzo může stát i s našimi „národními“ kategoriemi CRC-ATOM a CRC-CLASSIC, které jsou také závislé vždy na konkrétním typu motoru t.j. na replice motoru SUPER ATOM 1,8 cm<sup>3</sup> a sympatickém malém motoru MP-JET 0,6 cm<sup>3</sup> CLASSIC, jejich výroba ale skončila již před několika lety a i když je jich zatím mezi modeláři poměrně dost a náhradní díly pro ně jsou stále ještě k sehnání, tak se jejich nedostatek začne jistě brzo projevovat, pokud náhodou nedojde k obnovení výroby těchto motorů!

V každém případě ale již dnes můžeme některé „mrtvé“ kategorie z našich Pravidel SAM 78 vyloučit, jedná se jednak o to výše zmíněné „mezinárodní“ 1/2-A TEXACO a také „národní“ kategorie CRC-MINI, která se z důvodu nedostatku vhodných malých spalovacích motorů do obsahu 1 cm<sup>3</sup> soutěžně v podstatě nikdy nelétala (alespoň ne na žádném Celostátním setkání SAM 78).

Zavedením kategorie **TEXACO** by se preventivně rozšířil výběr „motorových“ kategorií o novou kategorii, ve které se dá létat s **libovolnými motory** a došlo by také ke zpestření létání s historickými motorovými modely novou speciální kategorií, ve které **nejde o výkon motoru, ale o jeho ekonomii provozu a letové vlastnosti modelu!**

O co vlastně při soutěžním létání v kategorii **TEXACO** jde? Je to jednoduché, jde hlavně o nalétání co nejdélejšího času s daným množstvím paliva, takže je nutno „jen“ vybrat dobře létající model, osadit jej motorem dostatečně výkonným pro start se země, ale přitom úsporným



na spotřebu paliva a vybrat účinnou vrtuli a zvolit vhodnou taktiku letu... Kategorie **TEXACO** není shodná s dříve populární kategorií **1/2-A TEXACO**, i když tu určitá podobnost je. V obou těchto kategoriích se totiž sice létá s předem určeným množstvím paliva, v kategorii **1/2-A TEXACO** se ale létalo pouze s americkým motorem **COX .049** o objemu 0,8 cm<sup>3</sup> se sáním řízeným membránou a s jednotným objemem nádrže **5,1 cm<sup>3</sup>**, kdežto v kategorii **TEXACO** jsou povoleny **všechny spalovací motory bez omezení roku vzniku** a příslušné množství paliva pro soutěžní let se vypočítává dle hmotnosti modelu podle následující tabulky:

Hmotnost modelu	Množství paliva
do 600 g	2 cm <sup>3</sup>
601 - 1000 g	4 cm <sup>3</sup>
1001 - 1400 g	6 cm <sup>3</sup>
1401 - 1800 g	8 cm <sup>3</sup>
1801 - 2200 g	10 cm <sup>3</sup>
2201 - 2600 g	12 cm <sup>3</sup>
2601 - 3000 g	14 cm <sup>3</sup>
3001 - 3400 g	16 cm <sup>3</sup>
3401 - 3800 g	18 cm <sup>3</sup>
3801 - 4200 g	20 cm <sup>3</sup>
4201 - 4600 g	22 cm <sup>3</sup>
4601 - 5000 g	24 cm <sup>3</sup>

Volba vhodného modelu, jeho velikosti, motoru, druhu zapalování, vrtule a hlavně taktika letu, to všechno jsou možnosti, kterými lze ovlivnit výsledek úspěšnosti létání a těch možností je obrovské množství. Ve světě se pro tuto kategorii ponejvíce používají velké modely s rozpětím mezi 2 - 2,7 metru (kabinové i „pylonové“), poháněné starými benzinovými motory s jiskřivou svíčkou nebo moderními žhavicími čtyřtaky o objemu 6,5 - 10 cm<sup>3</sup>, hodně se také používají klasické dvoutaktní žhavicí motory upravené na detonační, které vynikají velkým kroučícím momentem a malou spotřebou paliva.

Kategorie **TEXACO** vznikla původně v USA, kde doznala obrovského rozšíření. Tamní pravidla povolují létat s modely vzniklými před rokem 1943 a létá se na 4 cm<sup>3</sup> paliva na každou libru (t.j. 453,6 g) hmotnosti modelu. Modely musí mít minimální plošné zatížení 30,5 g/dm<sup>2</sup>, startovat se musí ze země a létá se bez předepsaného měřeného "maxima", prostě „na doraz“. Až do loňského roku se v USA létalo **TEXACO** pouze s originálními motory s jiskřivou svíčkou, od letošního tam došlo ke změně pravidel a teď je tato kategorie rozdělena na dvě skupiny podle druhu zapalování motorů:

**E - modely s originálními motory s jiskřivou svíčkou**

**J - modely poháněné motory žhavicími, jejich konverzemí na jiskřivou svíčku a motory detonačními.**

Italové, kteří kategorii **TEXACO** zavedli jednak do svých národních pravidel SAM - ITALIA a také do mezinárodních pravidel pro ME, tato poměrně striktní pravidla „poevropštili“ a trochu zjednodušili tím, že modely musí být vzniklé do 31.12.1950, povolili všechny spalovací motory bez rozdílu druhu zapalování a roku vzniku, zavedli 2 cm<sup>3</sup> paliva na každých 400 g hmotnosti modelu a měřené "maximum" předepsali na 15 minut, ostatní podmínky t.j. minimální zatížení 30,5 g/dm<sup>2</sup> a start ze země zůstaly zachovány. Pro snadnou kontrolu





množství paliva v nádrži musí být tato průhledná, snadno kontrolovatelná, nebo musí mít objem přesně v souladu s hmotností modelu dle výše uvedené tabulky.

Z těchto „italských“ pravidel můžeme vycházet při tvorbě našich národních pravidel pro **TEXACO**, jen rok vzniku modelů bychom měli posunout na náš již vžitý a u většiny našich „CRC“ kategorií (t.j. CRC-3 SHOW, CRC-VETERÁN, CRC-ATOM a CRC-CLASSIC) zavedený termín vzniku modelů do 31.12.1954, abychom nemuseli stavět nové modely. „Americké“ rozdělení na skupiny podle druhu zapalování motoru bychom ale převzít měli, neboť je skutečně značný rozdíl mezi modely poháněnými benzinovými motory s jiskřivou svíčkou a modely s motory žhavicími či denotačními. Skupiny bychom mohli pojmenovat:

**A - modely poháněné motory s jiskřivou svíčkou (originály nebo replikami) o zdvihovém objemu do 20 cm<sup>3</sup> vzniklými do 31.12.1949, nebo do 10 cm<sup>3</sup> vzniklými od 1.1.1950**

Doprovodné fotografie modelů kategorie TEXACO v tomto článku zhotovil Ing. Petr Svoboda, který modely postavil a úspěšně je provozuje.

**Poznámka:** Do kalendáře soutěží SAM 78 na rok 2005 z minulého čísla **doplňte** kategorii TEXACO do Memoriálu J. Dytricha 3. září 2005.

## Není co stavět... (námět k diskusi)

*Probírám se vydanými plánky modelů, kopiemi „mušek“ i ročenkou a musím konstatovat, že většina modelů mně nezaujala. Velké množství jich nesvědčí o zrovna velké fantazii svých tvůrců. Ty vzhledově zajímavější jsou mnohdy na první pohled v rozporu se základními aerodynamickými zásadami. Týká se to jak zahraničních, tak tuzemských modelů. Třeba takový Amigo od MKM. Pěkný, zajímavý. Hned bych si jej postavil. Ale ta zrádná aerodynamika! Ta extrémně malá hloubka křídla v kombinaci s tlustým a totálně aerodynamicky zkříženým profilem! A k tomu výškovka s nosným profilem. Mimochoodem též extrémně štíhlá, takže je vlastně jedno, jaký profil má. To prostě nemůže ani při nejlepší vůli létat.*

*Jsem celoživotně zatížen na gumáky. Ostatním kategoriím moc nerozumím, proto mohu jen obtížně srovnávat. Ale zkuste si u takového průměrného gumáka spočítat, při jakém Re létá a zjistíte, že je to s bídou a když se dobře daří, okolo dolní hranice nadkritického obtékání. Jiné kategorie modelů s větší hloubkou křídla a vyšší rychlostí letu, předpokládám, nejsou na tom již tak špatně a proto možná i jejich letové schopnosti se i u těch méně zdařilých neprojevují tak tristně.*

*A pak si vyberte. Těch vzhledově zajímavých a dobře létajících modelů je skutečně málo a většina z nich již byla postavena. Nemá cenu opakovat stále totéž. Také to omrzí. Takže není co stavět...*

*A přitom bylo ve své době u nás, ale nejen u nás, tolik krásných modelů. Tím myslím dobu vymezenou pravidly pro historické modely. Je to doba, kdy modely byly nejzajímavější. Stavební předpisy byly ještě velmi volné a proto také modely byly velmi rozmanité. Jen nemnoho z nich bylo zpracováno do formy stavebních plánek, které byly vydány. Zpravidla čím více kdo stavěl modelů, tím méně publikoval - na to prostě neměl čas. A pokud byly modely publikovány, tak zpravidla nešlo o typy nejzajímavější. Značná část byla podchycena v časopisech formou „mušek“ s uvedením některých dalších informací. Ovšem to není stavební výkres. Je to pouze jakási potvrzení, že takový model ve své době existoval. A podle nového článku I, odst. 4 - dokumentace, pravidel SAM 78 pro ČR z roku 2001 ji zřejmě za stavební podklad nelze považovat. Také jim není. Pro stavbu je třeba vždy „mušku“ překreslit do měřítko 1:1 a doplnit o scházející detaily.*

*Myslím, že by nemělo být náplní „historiků“ opečovávat vydané „zrůdy“ a nechat zapomenout na mimořádné a krásné, avšak nepublikované modely. Z těch, které by neměly být zapomenuty, bych rád uvedl např. modely, se kterými se zúčastnila čs. družstva mezinárodních závodů před a těsně po válce a ze kterých se zachovaly snad jen fotografie, např. JJ 45 Ing. J. Jančaříka. Ale zaslouží si to mimo dalších i namátkou vybrané Miami a Duha p. Stypy, kachna*

**B - modely poháněné motory žhavicími, konverzemi na jiskřivé zapalování a denotačními o obsahu do 10 cm<sup>3</sup> bez omezení roku vzniku.**

Záležet samozřejmě bude na počtu soutěžících, neboť by měla být zachována zásada minimálně tří soutěžících v každé skupině. V případě nenaplnění předepsaného počtu soutěžících ve skupině by pak teprve mohly létat tyto modely společně.

Některé naše malé modely s denotačními motory typu SUPER ATOM atd. budou zde zřejmě handicapovány předepsaným minimálním plošným zatížením **30,5 g/dm<sup>2</sup>**, ale tak už to bývá, že ne každý model, který se nám třeba líbí, je vhodný pro létání v každé kategorii ... Musíme ale počítat s tím, že buď my se svými modely občas vyjedeme na nějakou soutěž do zahraničí, nebo naopak zase k nám přijdou zahraniční soutěžící, tak musíme základní prvky této mezinárodní kategorie zachovat, tedy i to minimální plošné zatížení 30,5 g/dm<sup>2</sup>. Pokud jde o ten „náš“ posunutý rok vzniku **modelů do konce roku 1954**, to už je naše specifická „národní“ úprava a tu musí zahraniční účastníci na našich soutěžích prostě respektovat a my zase při případných výjezdech na soutěže do zahraničí musíme respektovat „mezinárodní“ rok vzniku modelů do konce roku 1950.

Takže budeme **TEXACO** létat i u nás! Někjaké zkušenosti a „rozumy“ můžeme získat již na mezinárodním **III. ME v červnu ve Dvoře Králové**, kam jej určitě přijede létat mnoho zahraničních účastníků z Itálie a Německa, tak jak jsme to měli možnost vidět spolu s Ing. Petrem Svobodou na II. ME v loňském roce v Německu (viz. článek ve Zpravodaji č.4/2004). Uplatnit je můžeme hned pak **na naší první soutěži TEXACO 2. července v Táboře, dále 25. - 28. srpna na XIV. Celostátním setkání v Moravské Třebové a 3. září na Memoriálu J. Dytricha ve Dvoře Králové.**

Jaromír PIPEK - SAM 28

*a le Crayon J. Pišla, Sup E. Chlubného, ale i Loudal p. Varteckého, protože to co bylo vydáno stavebním výkresem jako Loudal a co se staví a také občas létá, není skutečný Loudal. Ten byl mnohem elegantnější, měl jiné rozměry, byl jinak profilován a byl celý z balzy. Takových pěkných modelů však bylo mnohem více. Často se uváděly více či méně podrobné „mušky“ vítězných a úspěšných modelů z různých soutěží. Ale mnoho modelů se nezachovalo vůbec a proto by se měli ještě žijící tvůrci vyzvat, aby, pokud je to ještě možné, zpracovali alespoň „mušky“ svých tehdejších modelů, aby definitivně nebyly tehdejší zajímavé modely ztraceny.*

*Pro oživení těchto modelů pak zavést zvláštní kategorii např. „silhuety“ nebo „rekonstrukce“. Modely by měly mít co nejvěrnější vnější vzhled a rozměry a maximálně zachované podrobnosti podle dochovaných údajů. Scházející informace - mnohdy i celou vnitřní konstrukci, by musela nahradit invence nového stavitele. Dokladoval by se výchozí podklad (např. „muška“ s nezakreslenou vnitřní konstrukcí, nebo fotografie) a uvedly by se všechny prvky, které byly nově rekonstruovány. Takový model by se vlastně mohl začínat téměř od nuly - pokud by se nezachovala ani „muška“ a vše bylo rekonstruováno - to se však týká v podstatě jen vlastních konstrukcí. Je to také jedna limita a druhou je stav plně doložitelného modelu podle vydaného stavebního plánu - to je však již model spadající do kategorií podle současných pravidel. Taková rekonstrukce nebude jednoduchou záležitostí. Bude k tomu třeba mnoho znalostí tehdejších konstrukčních zvyklostí, cit pro rekonstrukci, měřítko, zachování tvaru a dobového charakteru modelu.*

*Také létání by mělo být poněkud jiné - spíše charakteru exhibice, při němž by neměl rozhodující roli dosažený čas, ale spíše dobová věrnost rekonstrukce a letu. Těž proto, aby dřívější modely nebyly různě vylepšovány pro dosažení maximálních výkonů a my dříve narození nemuseli za nimi daleko běhat. Snad by měl být stanoven minimální čas, který by měl model splnit, aby dokázal, že umí také létat. Pokud by létal hodně, bylo by to pěkné, ale vliv na umístění by to nemělo.*

*Co říct na závěr? Chápejte, že někoho neuspokojuje stavět „podle něčeho“ a chce se zachování historického odkazu podílet tvůrčím způsobem. Dokonce by bylo záslužné, kdyby si někdo troufl na nakreslení vydání stavebního výkresu takové rekonstrukce a tak vybraný model zachránil pro příští generace.*

*Oponentům, kteří budou tvrdit, že modely nebudou zcela věrné předloze, bych chtěl vzkázat, že se tak stane pouze proto, že se již nedochovalo dostatek informací, kterých, bohužel, s přibývajícím věkem bude jen ubývat. A co říkaté takovému modelu, který je zcela záměrně pozměněn např. změnou pohonu, nebo RC ovládáním? To je historik?*

Rudolf Hübscher, SAM 169

## SOUTĚŽE

## Jak jsme létali 26.3.45 v Hořicích



Letošní již druhý ročník jsme zahajovali za mírného větříku a deštíku. Sešlo se nás deset modelářů, prima parta historiků.

Trošku nás na soutěžích ubývá, jsme ovlivňováni různými okolnostmi, nepřízeň počasí, vzdálenost na soutěž, ceny benzínu a přiznejme i to naše zdravíčko a fyzická kondice.

V průběhu soutěže, asi v 10 hodin přestalo pršet, vítr byl příjemný jihovýchod asi 2m/sec. a dokonce jakoby sluníčko. Začal tedy boj o vteřinky. Nejvíce, opět jako loni, mezi gumičkami. Velice vzrušující byl rozlet mezi Ing. Šebánkem z Mělníka model Z-514 z roku 1949 a Jirkou Bučkem z Hořic model HRBEK rok 1929. Po dvou a půl minutovém letu přistál dříve Bučkův HRBEK asi o 4 vteřiny.

Po soutěži jsme se rádi podívali na radiáky, historiky. Pan Václav Rejchrt z Hradce Králové postavil a předvedl hezkou Čížkovu „SLUKU“ zvětšenou na 145% - hezký let. Pan Josef Mužík z Hradce Králové létal s pěkným trojplušníkem na elektromotor a Petr Hošek z Jeseníku s neméně krásným historikem „BULDOZER“, také na elektromotor.

Bylo nám spolu hezky na tom jsme se všichni shodli. Tak příště přijďte i Vy ostatní!

## Výsledky soutěže:

## kategorie BV-1

- 1) Ing. Ivan Šebánek - Z-514
- 2) Jiří Buček - HRBEK
- 3) Ing. Ivan Šebánek - SLUKA
- 4) Petr Hošek - ČÍŽEK
- 5) Václav Rejchrt - MOSKYT
- 6) Zd. Hanáček - KOMÁR
- 7) Josef Mužík - MLL 301

## kategorie AV-1

- 1) Jar. Vrabc - STRAKA
- 2) Ondra Vachuška - VOSA

## kategorie AV-2

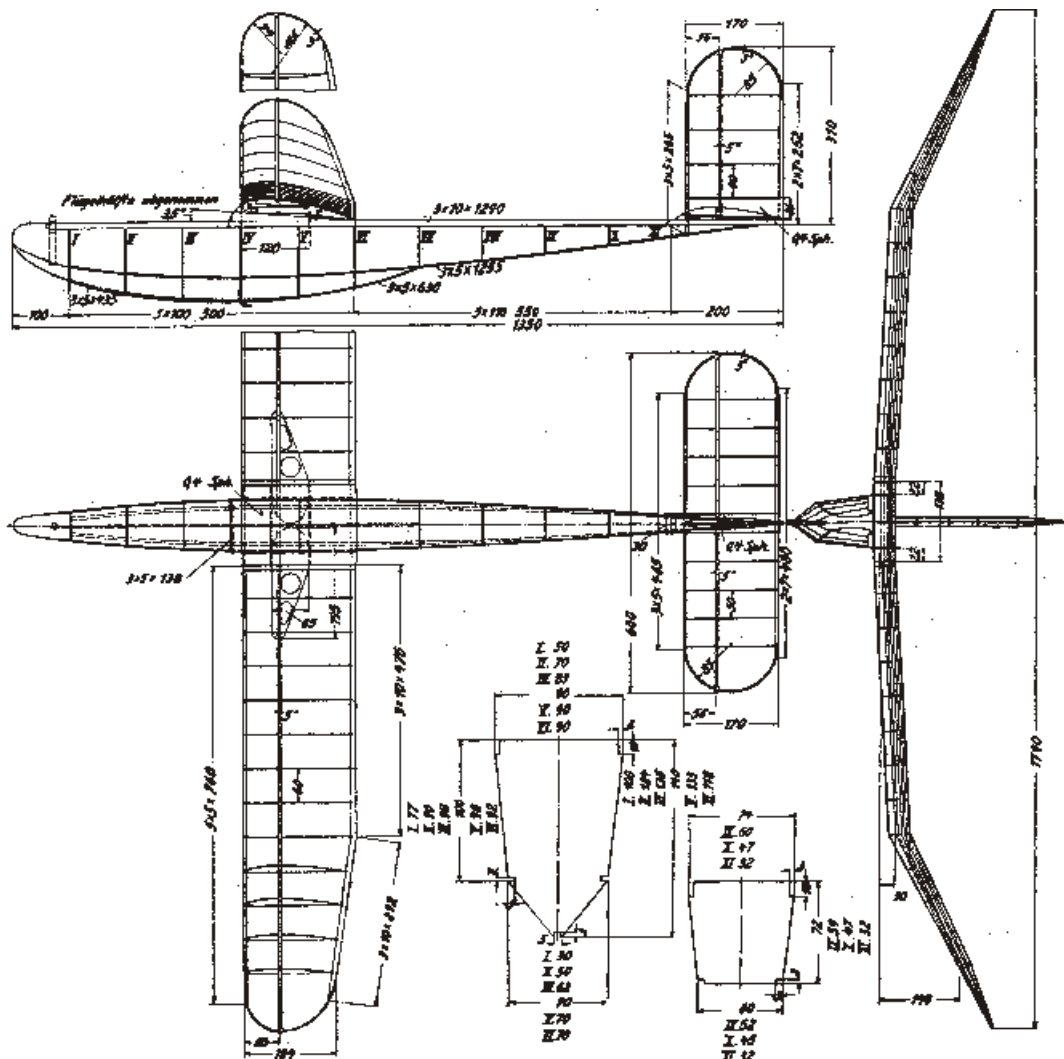
- 1) Jiří Buček - vlastní konstr.
- 2) Lad. Horák - MARŤAN
- 3) Ondra Vachuška - ŤUHÝK
- 4) Jar. Vagenknecht - ALOŠ
- 5) Zd. Hanáček - TERMIKUS

Jarda Vrabc



## Výkonný kluzák „URSINUS“

Model byl nakreslen a postaven Heino Gengelbachem v roce 1941. Pro úspěchy na soutěžích byl posléze vydán přes NSFK i plán. K plánu byly přiloženy obsáhlé informace ke stavbě, druhy lepidel, laků, papíru atd., dnes již je uvádět je bezpředmětné. Rozměry, použité materiály jsou zřejmé z výřezu. Sph. znamená Sperrholz = překližka. Na tomto modelu balza nebyla použita, byl celý postaven z klasických materiálů. Měl dost velké prošné zatížení, protože se létalo převážně na svahu a také značně velkou vislou ocasní plochu. Jistě by unesl docela snadno vmontovanou RC soupravu.



## KAPITOLY Z HISTORIE

Sága rodu Baitlerů aneb moje vzpomínky na modelářsko-leteckou rodinu Baitlerů  
Miloslav Šott

*(Pokračování z minulého čísla)*

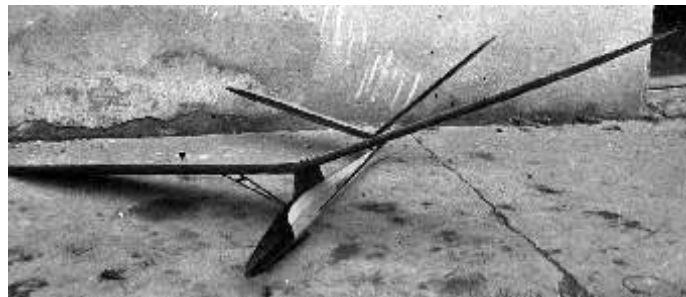
To bylo v rodině po otci i matce. Bydleli v rodinném domku na Krocince a v zimě lyžovali na svazích nad Vysočany, v místech kde byla asi po 40 letech postavena umělá sjezdovka. Po druhé světové válce byl Jirka pozván do výběru reprezentace ČSR a trénoval s mužstvem v Krkonoších i Alpách. Bohužel při jednom tréninku v Krkonoších při sjezdu utrpěl složité zlomeniny obou nohou. Na jaře následujícího roku ale již chodil o berlích. V létě jsme byli s továrním plachtařským družstvem na Rané s nově opraveným větronem GB IIb. Jirka poletoval nad jihovýchodním svahem Rané a asi po dvaceti minutách letu v zatáčce nad lomem Ranské hory se zřítíl z výšky 50 metrů. Nebyla to jeho vina, ale větrný vír nad kamenolomem. Bejbina byla rozbita a Jirka znovu zraněný a nohy opět šroubovitě zlamané. Podobnost čistě náhodná jako jeho otec, před 25 lety...



*Raná 1946 - Jiří Baitler před startem na větronu GB IIb při přeškolení z kluzáku SG-38, kde při prvním startu byl z větroně odmontován kryt kabiny. Vedle stojící instruktor Bílek dává Jirkovi poslední rady před startem na gumovém laně a dřevěné startovací lyži.*

Já, jako instruktor jsem nesl odpovědnost a byl jsem u něj první. Jeho slova byla: tak už je to zase v háji! Jirku převezli do nemocnice v Lounech a já oznámil rodičům v Praze, co se stalo. Moc dobře mi při tom nebylo. Zdatný Jirka se však z této situace dostal a v zimě už zkoušel trénovat na lyžích. Na reprezentaci to už však nebylo, i když byl fyzicky zdatný a tvrdé povahy. Na dokreslení aktivity celé rodiny uvádím, že paní Baitlerová pěstovala na vlnu angorské králíky a na zahradě chovali na kožešiny nutrie. Jirka musel každý den tento chov zabezpečovat trávou. Pan Baitler senior zase choval a měl velmi rád pejsky. Při tom všem konání na zahradě a kolem domu se stačil Jirka seznámit s krásnou mladou a hlavně hodnou dívkou Věruškou, se kterou se oženil v libeňském záměčku v prosinci 1950 a já jsem jim s radostí dělal svědka. V roce 1954 se narodil syn Jiří. To však nemělo vliv na Jirkovy aktivity

v leteckém modelářství. Aby mohl dále jezdit na závody a soutěže, pořídil si tehdy populární vozítko - tříkolku Velorex. A tak manželé jezdili společně a miminko Jirka byl uložen na plošině nad motorem, který ho uspával svým drncáním. Bedna s modely byla uložena na střeše



*Jeden z úspěšných soutěžních větroňů Jiřího Baitlera z počátku padesátých let vynikal štíhlostí konstrukce a minimálního čelního odporu pro termické lety byl opatřen klenutým profilem a motýlkovitými ocasními plochami, vzpěky křídel sloužily pro bezpečný vlek.*

vozítko. Jiří později svou modelářskou činnost rozšířil na lodičky - plachetnice, glizéry a kluzáky. V roce 1962 pak přišla do rodiny malá Zuzanka a to už bylo na vozítko opravdu moc a tak si Jirka pořídil Škodovku. Já jsem v roce 1961 po předchozím zániku továrny Aero přešel do Letova. Moje kontakty s rodinou Baitlerů již nebyly tak časté, protože Jirka rok přede mnou přešel do VZLÚ. Sám jsem se od roku 1969 zapojil aktivně do tehdy začínajícího karavaningu a byl jsem spoluzakladatelem a prvním předsedou CC Praha. Této činnosti jsem věnoval většinu svého volného času. Také jsem si sám pěkný obytný přívěs postavil, díky zkušenostem se stavbou modelů a letadel. Osud rodiny Baitlerů jsem však sledoval, zejména úspěchy v lodním modelářství.

Syn, Jiří Baitler junior zatím vyrostl a pokračoval v rodinné tradici, v modelaření. Začínal s otcem jako žák klubu v Libni. Létal hlavně RC větroně svahové i termické. Stavěl samozřejmě i lodičky a v roce 1983 byl v reprezentačním družstvu na MS v rychlostních člunech RC. V roce 1981 se mladý Jirka oženil a narodil se syn Tomáš, čtvrtá generace Baitlerů...

Dcera Zuzana Baitlerová, mladší sestra Jiřího se potčila přímo 100%. Vynikala zejména ve stavbě modelů plachetnic a rychlostních člunů na RC. Hlavní úspěchy celé rodiny Jiřího vyvrcholily na konci sedmdesátých let. Jiří senior se stal mistrem Evropy v lodičkácké kategorii RCF1 (1,5 a 2,5) a byl vyznamenán titulem ZMS a dcera Zuzanka pod jeho vedením jako sedmnáctiletá zvítězila v silné konkurenci na mezinárodním meetingu v polských Katovicích v roce 1979 ve stejných kategoriích jako otec. V tomtéž roce se stala mistryní světa v německém Duisburgu a navíc ustavila světový rychlostní rekord ve výše popsáných kategoriích.  
*(Dokončení příště)*



*Na továrním letišti Aero v roce 1946 pózovali před prototypem A45 významní pracovníci továrny. Jmenujme alespoň některé: první zprava - Antonín Zrna, s kloboukem Ing. Štýdl - později ředitel NTM, vedle Ing. Bejčovec - ředitel Aera, s cigaretou Ing. Antonín Husník, v černém obleku Ing. C. Miroslav Baitler; vedle Ondřej Němec - autor Brigadyra, dále vedoucí letiště Semrád (zvaný Bivoj), v tmavém obleku konstruktér František Zajíc, v bílé čepičce pravděpodobně zalétavací pilot prototypu.*

## Historie vzniku motorových modelů

*Víte jak to tenkrát bylo s motoráky? Moc ne? Já měl taky jen mlhavé představy o začátcích. Při hledání podkladů na jeden historický model jsem na internetu narazil v archivu amerického leteckomodelářského muzea na článek, který jsem četl jedním dechem. To musím přeložit a říct všem ostatním, napadlo mě hned. Článek jsem vytisknul a přeložil. Tak tady je a čtěte:*

Do začátku třicátých let byly modely poháněné spalovacím motorem prakticky neznámé. A potom, najednou, dva mladí muži všechno změnili. Bill Brown vytvořil první modelářský spalovací motor, který byl vhodný pro běžné použití a jeho druh Max Bassett všem ukázal jak se létá s motoráky. Zbytek je úchvatná historie.

První roky nového století a tisíciletí zaznamenaly významný, ale téměř nepovšimnutý, milník v historii leteckého modelářství: 70. výročí vzniku skutečného motorového pohonu modelů letadel. Nedá se ovšem říci, že by před tím neexistovaly pokusy s modely poháněnými spalovacím motorem. Jedním z prvních, kteří kolem roku 1907 vytvořili letuschopný model poháněný spalovacím motorem, což je spolehlivě doloženo, byl tehdy šestnáctiletý Ray Arden. Pokud vám to jméno něco připomíná, pak jste na správné cestě. Jedná se skutečně o onoho pana Ardena, který později vynalezl žhavicí svíčku pro své fantastické motory. Jeho pokusy a ani malé úspěchy nedokázaly probudit zájem v modelářské veřejnosti. Důsledkem bylo, že modelářství bylo postaveno na základech pohonu gumovým svazkem do počátku třicátých let dvacátého století.

A tak jako každá dobrá věc musí mít svůj skutečný začátek měly ho i motoráky. Dnes dokonalá kategorie (bojující svůj novodobý a přetěžký soubor s elektropohonem) nám připomene svůj start tím, že se v myšlenkách přeneseme nějakých 73 let zpátky do desátého května 1932 na Filadelfské letiště. (Philadelphia International Airport). Bylo větrné sobotní odpoledne a na jeho hraně stáli v řadě čtyři modeláři plní naděje ve své modely, které nebyly, jak bylo tehdy obvyklé, vybaveny pohonem gumovým svazkem. Namísto toho měly zabudován skutečný spalovací motor, který jako palivo užíval benzin smíšený s olejem. Modeláři jeden za druhým nastartovali své motory a vypouštěli modely. Jeden po druhém stroje opouštěly místo startu a mířily hrdě k nebi.... a havarovaly. Když se usadil prach a všichni sebrali, co zbylo z modelů, byl oznámen vítěz soutěže. Byl jím vytrhlý šestnáctiletý mladík s rozčuchanými vlasy Maxwell Bassett. Jeho vítězství let trval celych 9 sekund! Těsně za ním se umístil s osmi sekundami dvacetiletý William L. Brown, konstruktér onoho zázraku, který poháněl modely.

Z tohoto skromného začátku, skutečně zaznamenaného tehdy pouze lokálně ve Filadelfii, se stal základ skutečné revoluce v leteckém modelářství. Ve velmi krátké době se jména obou modelářů stala synonymem neuvěřitelně populárního fenoménu: motorových modelů. To, co následovalo poté, je příběhem dvou mladíků, kteří připravili podmínky pro největší změnu jaká se kdy stala v leteckomodelářské historii. A také je příběhem o tom, jak se jeden z nich Max Bassett stal nejúspěšnějším modelářem té doby a snad všech časů.

### Dva snící chlapi

Rozhodně to nebyla náhoda, že se Max a William umístili na prvních místech shora uvedené soutěže. Za výsledkem není vidět společné úsilí a taky vám neřekne nic o jejich skutečném přátelství. S největší pravděpodobností by jeden bez druhého nebyli tím, čím se stali a co dokázali spolu.

Nejenže byli sousedy, ale byli i kámoši v tom klukovském slova smyslu. Oba byli úplně žhaví do spalovacích motorů a jeden z prvních jejich pokusů byla stavba motokáry poháněné dvoutaktním motorem získaným ve šrotu z motorové pračky značky Maytag. S nápadem přišel Max. Připojil motor přímo na poháněnou nápravu řemenicí a protože neměl žádnou spojku, stal se pro něj komplikovaným start a dojezd. Jeho kamarád, který se rád vrtal mechanických hračkách mu nabídl pomoc. Spolu pak vytvořili pohon pomocí ozubených kol, který bylo možné odpojit.

Všechno tohle se odehrávalo v časech, kdy Charles Lindbergh uskutečnil svůj historicky první přelet Atlantiku. Celá země se probudila a žila leteckou horečkou. Všude vznikaly jako houby po dešti modelářské kluby a mladí Američané se masově stávali jejich členy. V roce 1929 se všechny malé filadelfské kluby spojily pod praporem Filadelfské leteckomodelářské asociace (PMAA). Asociace získala podporu ve formě finanční od města, aeroklubu a místního tisku, který se pravidelně v sobotním vydání zabýval událostmi v leteckém modelářství.

Max a Bill samozřejmě nemohli chybět a spolu s ostatní nadšenou mládeží stavěli gumáky. Časem vyhrál Max mnoho soutěží. Byl ale

zklamán, že gumový pohon mu nepřináší možnosti delšího letu. Proto věc vyřešil velmi originálně po svém. Spojil pro start dva modely v jeden: nosič po vytočení svazku odpadl (nosičem byl dvouvrtulový „twinpusher“) v důsledku ochabnutí svazku a v letu pokračoval pouze jeho parazit, což byla malá kachna v tlačném uspořádání (funkce „mistelu“ - parazitních letadel známá z válečných událostí. pozn. překladatele). Tím dosahoval podstatně lepších časů až do doby, kdy došlo ke změně pravidel v tom smyslu, že žádná část modelu nesmí odpašnout. Bylo to poprvé a rozhodně ne naposled, kdy Maxova tvůrčí invence přiměla oficiální orgány ke změně pravidel. Nezničitelná vůle létat s modely děle a dál a zájem o technické věci přinesli brzy své ovoce v podobě touhy pohánět modely spalovacím motorem. Jenže kde ho vzít? No to je jednoduché: když není k dispozici, tak si ho vyrobíme!

### První Brownův motor

V září 1930 začali hoši realizovat svou ideu. Rozdělili si síly tak, že Bill se soustředil na výrobu motoru v otcově dílně vybavené malým soustruhem, několika jinými stroji a nářadím, zatímco Max vytvářel konstrukci modelu.

Nepředstavitelné množství překážek stálo v cestě jejich úspěchu tak, aby motor lehce běžel, snadno se startoval, byl lehký a dostatečně výkonný. Brown vyrobil dvanáct válců a pístů než se mu podařilo získat sestavu se správnou kompresí. Bassett později vzpomíná, že svíčka a cívka byly dalšími problémy, před jejichž řešením byli postaveni, ale dokázali si poradit. První svíčky byly vyrobeny ze hřebíku, matky a slídy jako izolátoru. Po několika minutách běhu však byly prosáklé olejem a bylo nutno udělat nové.

Chlapci také potřebovali lehkou indukční cívku. Ručně navinuli asi 20 cívek než se jim podařilo zhotovit funkční kus. Každá z cívek přitom byla navinuta z tisíce závitů smaltovaného drátu na ocelovém jádru a to vše bylo prokládáno voskovým papírem.

Po asi měsíčním experimentování byl malý motýrek připraven k testování v Maxově novém modelu. Max vyřezal 9,5 palcovou vrtuli a šlo se na věc. Motor se startoval obtížně a jeho výkon rozhodně nebyl okázalý - s vrtulí točil asi 3 200 otáček za minutu. A jak chlapi otáčky měřili? Vymysleli opravdu nezvyklou metodu položenou zcela na fyzikálních základech. Nastartovali motor a běžící ho vnesli do obývacího křesla a zkoušeli uhodit na klávesu, která tónem odpovídá nejbližšímu zvuku běžícího motoru. Pak už byl jen krůček ke konverzi frekvence příslušné struny na otáčky motoru a jejich počet. Triviální, že?

Na jaře 1931 zaslechl Victor Fritz, (což byl pedagog na místní průmyslovce a zároveň náčelník PMAA) o Maxových a Billových pokusech. A protože byl rovněž přispěvatelem místního plátku, který o sobotě psával o modelářském dění jsme již jen krůček od památného dne, kdy byl ve Filadelfském Bulletinu zveřejněn snímek Maxova Modelu s Billovým motorem spolu se stavebním plánkem motoru, který byl pojmenován „Midget“.

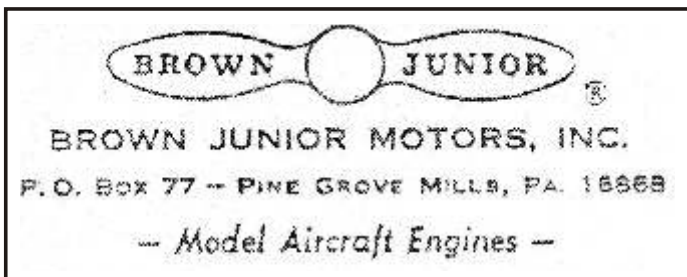
Podle Bassettova názoru byl Fritzův článek poněkud unáhlený, ale čas šel dál a o týden později přinesly tytéž noviny zprávu o tom, že Bill vyzkoušel vylepšenou verzi svého motoru. Toho si všiml jakýsi pan Hurlman, který měl obchod s obráběcími stroji nedaleko od místa, kde Bill s Maxem žil. I on snil o malém motorku a proto vzal svého synka a odjeli se podívat na letiště, kde se odehrávalo předvádění motoru Midget v běhu. Uviděli houf lidí sledující naše staré známé při snaze nastartovat něco, co skutečně připomínalo zmenšený motor z pračky. Hurlman junior si vzpomíná, že motorek běžel vždy krátce a stále mu v uších zní jeho brm brmrrrrrrm ugh....

Jediný Brownův motor, který skutečně vypadal podobně jako zmenšenina motoru z pračky byl první Midget. Brown sám přiznával, že byl ovlivněn jednak starým Maytagem a jeho další vzory vycházely z dílny ne nepodobné motocyklovému motoru.

### Motor Brown Junior

Bill pokračoval ve zdokonalování svého motoru a jeho spolehlivost se prudce zlepšila poté, kdy byla nahrazena slída skutečným keramickým





izolátorem, který obdržel Bill od společnosti vyrábějící izolátory do svíček pro motory aut a motocyklů. Ale ani poté nebyl motor sto utáhnout model výš než do několika metrů nad zemí.

Ve spolupráci s otcem, který se vyznal v technických záležitostech se pokusil Bill vytvořit druhý typ motoru. To bylo koncem léta 1931. Opět s malým úspěchem. Proto Bill pokračoval sám a navrhl třetí typ, podstatně výkonnější a moderně navržený. Ten se objevil v sérii prvních deseti kusů a čtyři z nich byly namontovány do modelů při již zmíněné soutěži v roce 1932. Motor točil se 14 palcovou vrtulí 4-5000 otáček a vyvíjel necelých 1,5 kg tahu.

V této době přišel za mladým Billem, který právě končil školu pan Hurlleman a nabídl mu zaměstnání v jeho dílně. Namísto mzdy (byla hospodářská krize!) nabídl Billovi možnost pokračovat po práci v jeho dílně na strojním zařízení při výrobě motorků a Bill se chopil šance. Uvědomil si, že Hurlleman byl neobvykle zkušený strojař a výrobce

náhradí a náhradních dílů. Hurllemanův obchod a dílna byla prvním místem získávání zkušeností pro mladého Browna a tak hltal vše, co se mohl dozvědět od starého mistra. V nové dílně bylo strojní vybavení, které Billovi umožnilo vyrábět motory ve vysoké kvalitě a velkém množství. Je evidentní, že Bill byl pod vlivem Hurlmana, neboť jeho výrobky jsou precizní a preciznost byla vlastnost páně Hurllemanova. Byl totiž známý tím, že i v průběhu velkovýroby vylepšoval své produkty v běhu a naučil to i Billa.

Všechny Brownovy ručně zhotovené motory byly vybaveny pístem s kroužkem, tak aby těsnily v pohybu nahoru i dolů. V motorech byl také použit 1,5 mm silný střížný kolík v unášeci vrtule, aby byl ochráněn klikový hřídel. Podle Browna to byl právě Hurlleman, kdo vymyslel lapovaný píst bez kroužku, který poskytuje skvělou kompresi a motor s ním běží lépe než předchozí verze. Taková a jiná vylepšení měl motor Brown Junior v létě 1932, když začal být ve velkém prodáván. Dílenské zpracování přineslo pětinasobné zvýšení výkonu oproti původnímu motoru Midget.

V uvedené době tedy prodával motor bouřlivý vývoj a byl schopen masové produkce. V dalších letech se již neměnilo nic, co by mělo zvyšovat výkon nebo měnit vzhled, ale změny byly činěny pouze a jenom ke zjednodušení výroby. Vývoj motorového modelu tak mohl započít. Jak si s tím Maxwell Bassett poradil se dočtete v příštím čísle!

JUDr. Zdeněk Slapnička



*Tato polomaketa sportovního letounu je podobná mému vlastnímu stroji, který jsem stavil před více jak padesáti lety. Těmto mým amatérským snahám byl však konec po roce 1948. Letoun měl být osazen dvouválcovým motorem Orion, které vyráběl předválečný výrobce motorů pan Ludvík Kratochvíl z Olomouce. Na letounu - parasolu - bylo šípovitě křídlo a funkční sloty.*

Bronislav Sokolíček



## NIKDY NEZAPOMENEME!



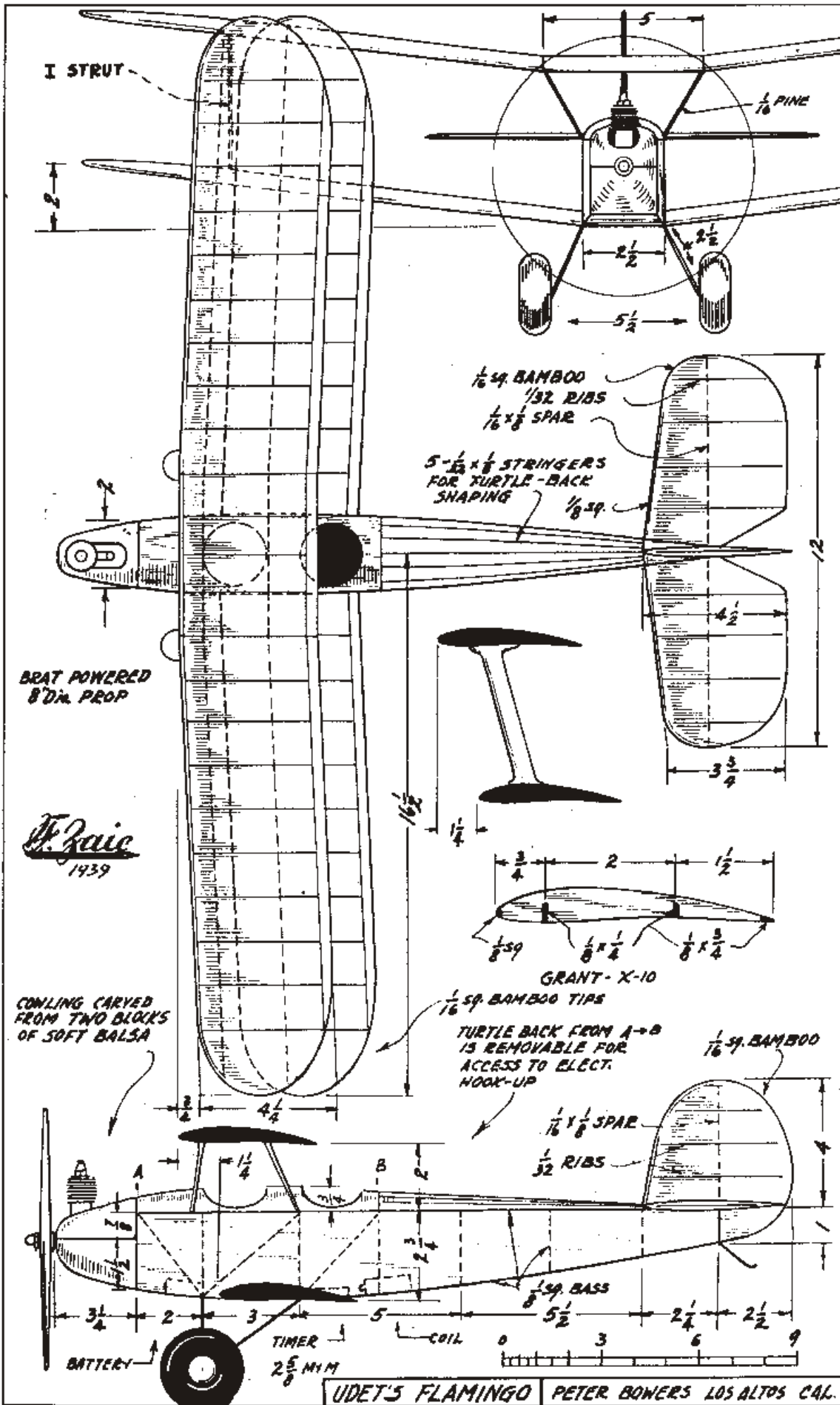
Před 60 lety v květnu 1945 skončila jedna z nejstrašnějších světových válek v dějinách lidstva. Je nepochybné, že ve válce mimo jiné bylo využito a zneužito i letectvo. Následky jeho zneužití byly strašlivé a úděsné na obou stranách. Vše vyvrcholilo použitím atomové bomby. Nechci hodnotit z jakéhokoliv pohledu tyto žalostné a smutné události. Jisté ale je, že bylo zabito několik miliónů lidských bytostí zcela zbytečně. Je také

pravdou, že padlo mnoho pilotů a příslušníků leteckého personálu, z nichž mnozí naši začínali s letectvím jako modeláři předválečných letek MLL. A ještě smutnější je, že ti, kteří přežili peklo východní a západní fronty se stali po válce oběťmi komunistické ideologie, která čtyřicet let šlapala po principech demokracie. Tyto oběti si musíme stále připomínat a nikdy nezapomenout na hrdiny, kteří položili své životy... KEK







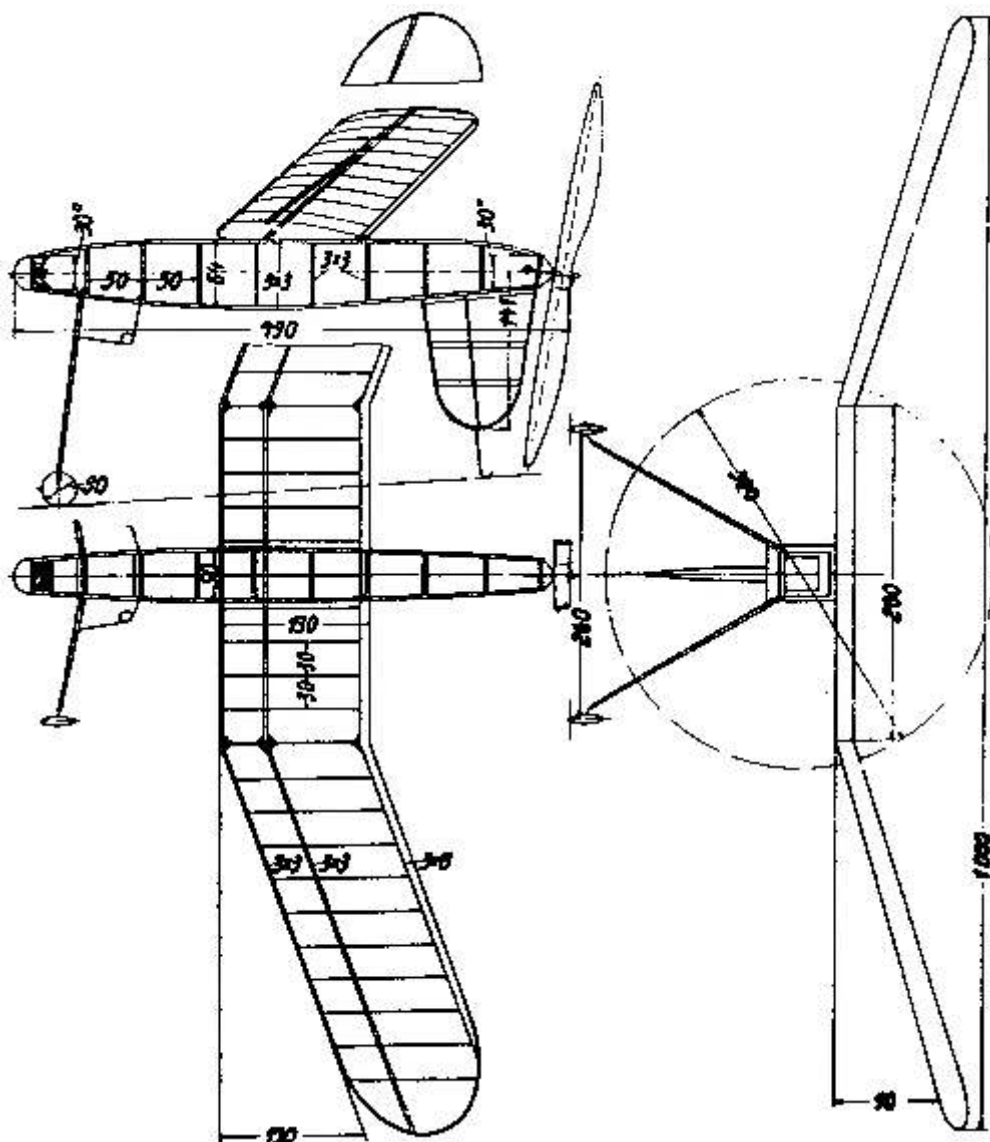


**Volně létající polomaketa dvouplášňku UDET-12 FLAMENGO**

Velké americké turné absolvoval v roce 1931 německý pilot - akrobat Ernest Udet na malém sportovním akrobatickém dvouplášňku, na kterém se konstruálně podílel, typu B.F.W. UDET-12 FLAMENGO. Tento skvělý stroj se 100 koňským motorem byl v jeho rukou schopen neskutečných akrobatických křeací. Na nejruznějších vystoupeních procesoval obě Ameriky. Tyto letové vlastnosti se zalíbily mladému Peterovi Bowersovi z Los Altos z Kalifornie natolik, že v roce 1938, po předěžných projektech si postavil volně létající polomaketu Flamenga na motor Brown-Junior. F. Zaic jej v roce 1939 publikoval ve své ročence. Tento nevelký celobalzóvý model byl opatřen balonovými koly, měl elegantní tvary a dobré letové vlastnosti, přes mnohé potíže při zalétávání. Peter jej několikrát poškodil, upravoval, měnil seřízení křidel i profil a nakonec byl při předvádění velmi úspěšný.

### Neobyklé samokřídlo SULT z roku 1940

Model byl postaven převážně z balzy, potažen tenkým „japanem“ a 2x lakován cellonem. Profil je Clark-Y s upravenou zvednutou odtokovou částí. Úhel zvednutí uší je 8-10 stupňů. Podvozek je z bambusu, stejně i okrajové oblouky křídla. Kola o průměru 40 mm jsou balzové. Vrtule o průměru 380 mm, stoupání 460 mm, šířka listu 50 mm. Motor - 16 nití 1x4, 500 mm dlouhé. Hmotnost: křídlo 25,6 g, trup 20 g, podvozek 10 g, vrtule s ložisky 24 g, gumový svazek 32 g.



**classic  
MODELS**

**VÝROBA  
STAVEBNIC  
HISTORICKÝCH  
MODELŮ**

classicmodels@seznam.cz  
www.classicmodels.wz.cz

Prodám dva nové motory COX.049 TEXACO (0,8 ccm),  
jeden s nádrží 5,1 ccm, druhý s nádrží 8 ccm,  
cena 1500 Kč za každý nebo 2900 Kč za oba,  
včetně jednoho kusu náhradní žhavicí hlavy.

Jaromír Pipek  
ČSLA 830  
399 01 Milevsko  
Tel.: 382 523 074  
Mobil: 607 724 251

Registrační číslo časopisu ZPRAVODAJ SAM 78: MK ČR E 13425

### VÝBOR KLUBU SAM 78

www.sam78.cz

RYBÁK Jaroslav (SAM 01) - prezident klubu - kpt. Nálepký 45, 568 02 SVITAVY, tel. 461 532 581, 605 446 677

LACINA Vítězslav (SAM 26) - pokladník klubu - Husova 1051, 665 01 ROSICE u Brna, tel. 546 412 351

JUDr. SLAPNÍČKA Zdeněk (SAM 256) - sportovní referent - Na Sádky 193, 149 00 PRAHA 4, tel. 272 926 206, 603 434 467, slapnicka.zde@quick.cz

PIPEK Jaromír (SAM 28) - člen výboru - Čs. armády 830, 399 01 MILEVSKO, tel. 382 523 074, 607 724 251, jaromir.pipek@mil.zvzv.cz

ing. SVOBODA Petr (SAM 304) - člen výboru - Táborská 2289, 544 01 DVŮR KRÁLOVÉ nad Labem, tel. 499 620 064, 777 306 095

KAHÁNEK Emil (SAM 02) - editor ZPRAVODAJE - Jilemnického 52, 742 24 KOPŘIVNICE, tel. 556 813 766, 604 172 238, emil.kahanek@centrum.cz

Grafické zpracování - NEVLUDOVÁ Zdeňka, z.nevludova@ktnet.cz

Tisk : GRAFOTISK Pálka Břeclav