

Informace z činnosti klubu SAM 78

To jen abyste věděli, že

dne 14. 2. 2009 přijelo na hořícké letiště pár modelářů SAMu, aby si polétali a přitom popřáli našemu kamarádu Ing. Ivanu Šebánkovi z Mělníka k jeho sedmdesátinám.

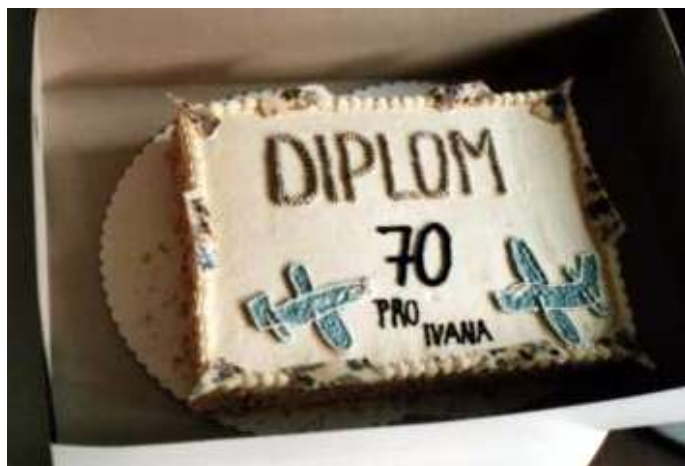
Bylo to jenom takové poletování před nastávající sezónou, létalo se se vším, co kdo přivezl. Když sedmdesátiny, tak jsme si dohodli létat 70 vteřin, ani méně, ani více. Byla u toho legrace. Vítr foukal tak 3-5m/sec., takže jsme se také proběhli za odlétnutými modely. Ještě bylo na ploše místy trochu sněhu a po odlétání přišlo vhod pozvání do příjemně vytopené maringotky (majetek LMK Hořice) na trochu občerstvení. Hezky jsme si popovídali, postěžovali, pochválili, všeobecně známé zápory a klady. Po 14 hodině jsme se spokojeni rozjeli k domovům. Do Odolené Vody, Mělníka, Tišnova u Brna, Jeseníku a Hořičáků taky domů!

Zdravíme ostatní členy SAMu 78. Těšíme se na Vás až k nám přijedete na historiky do Hořic v roce 2009. Létáme tady kategorie AVI-3, BV1-3 a ARC.

Jarda Vrabc



Jubilant se svým modelem...



a sladkou pozorností

Vážení přátelé SAMáci,

přijměte prosím několik nových informací z činnosti našeho klubu SAM78.

Výbor klubu se na poslední schůzi v březnu 2009 zabýval zejména:

1. Přijetím soutěžních pravidel pro období 2009 - 2010 zpracovaných sportovním referentem dle došlých připomínek členů klubu.
2. Sestavením kalendáře činnosti klubu v letošním roce.
3. Ekonomickou situaci našeho klubu přednesenou pokladníkem klubu.
4. Přípravou vrcholných akcí v roce 2010.

Ekonomika našeho klubu se odvíjí od příjmů t.j. členských příspěvků, popř. sponzorských darů na straně příjmové.

Největší položkou na straně výdajů jsou náklady spojené s vydáváním a distribucí našeho časopisu, které se nám dosud dařilo utlumit. Nyní se však dostáváme do situace, že je ohroženo pokrytí nákladů všech letošních 6 čísel.

Pro rok 2010 se nevyhneme navýšení členských příspěvků při zachování dosavadního rozsahu časopisu.

Pro stávající rok musíme přijmout okamžitá opatření:

1. Snížit poštovné o 2 Kč na jeden výtisk rozesláním formátu A5.
2. Snížením nákladů na výrobu časopisu.

3. Získáním sponzorů.

4. Jako krajní řešení vydání dvojčísel nebo menšího počtu než obvyklých 6 čísel.

Věřím, že se nám podaří tuto letošní situaci řešit ke spokojenosti členů klubu.

Rok 2010 je pro náš klub velice velice významný. Jednak dosáhneme jubilejního dvacátého výročí založení prvního východoevropského SAM klubu a dále pak na nás vychází pořádání ME RC modelů.

Navrhují, aby toto ME bylo prodlouženo o jeden soutěžní den, který by nám umožnil létat soutěž volných modelů ve všech třech základních kategoriích:

1. bezmotorové modely
2. modely z gum. pohonem
3. motorové modely

Limitním rokem vzniku bude rok 1950. Chci umožnit účast našim členům, létajícím tyto volné modely - ne právem u nás v poslední době opomíjené.

Prezident SAM 78
Jaroslav Rybák

Soustředění všech zájemců o létání na ME historických RC modelů v Německu se uskuteční ve dnech 8. a 9. května 2009 na letišti v Jeseníku.

Podrobnosti získáte u sportovního referenta Zdeňka Hanáčka.

Po konečném jednání byl stanoven termín konání letošního celostátního setkání SAM 78 na letišti v Chotěboři ve dnech 3., 4. a 5. září 2009

V březnu letošního roku zemřel po zákeřné nemoci známý modelář a motorář, náš bývalý člen pan Richard GROŇ z Karviné ve věku nedožitých 74 let.

Výbor klubu SAM 78

Pokladní zpráva za rok 2008

A. Příjmy klubu

- převod z roku 2007	8 522,-
- členské příspěvky za rok 2008	31 800,-
- vklady ze soutěže v Chotěboři	5 860,-
Celkový příjem	46 182,-

B. Výdaje klubu

- náklady na zpracování a tisk Zpravodaje včetně poštovního a editorského poplatku	36 604,-
- internetový poplatek	546,-
- doména SAM 78	2 194,-
- účastnické pro schůze výboru v Telecím	860,-
- medaile pro Chotěboř	2 407,-
Celkové výdaje	42 611,-

C. Zůstatek pokladny k 31. 12. 2008	3 571,-
Zpracoval pokladník klubu Vítězslav Lacina	



Dobový snímek modelu M. Šotta

KOMENTÁŘ K PRAVIDLŮM PRO ROK 2009-2010

Na podzimní výborové schůzi jsme si určili základní obrysy pravidel, podle kterých jsem zpracoval návrh pravidel a který byl uveřejněn na našich webových stránkách. Členové byli vyzváni, aby mi zasílali připomínky k novým pravidlům a na webových stránkách v odkazu fórum byla zřízena samostatná diskuse k tomuto tématu. Příspěvků dorazilo 14 od 8 členů, takže nic moc. Nejvíce se debatovalo o kategorii BV, která se nejvíce změnila.

Výbor se sešel 7. a 8. března tohoto roku, aby dal dohromady „nová“ pravidla. Nová pravidla vychází z těch původních. V základních ustanoveních byly doplněny ustanovení pro upřesnění jednotlivých kategorií. V odstavci **organizace soutěží** přibyl, že má pořadatel určit letovou plochu, to se především týče RC kategorií.

U jednotlivých kategorií jsou tyto změny:

U větroňů AV ubyli kategorie **AV 4 a AV S**, tyto modely se přiřadí ke zbývajícím kategoriím dle rozpětí a plochy a mají určený koeficient.

U modelů na **gumu BV** ubyla kategorie BV 3. Tyto modely budou létat ve zbývajících kategoriích. Kategorie BV 1 a BV 2 se modely rozdělují dle rozpětí a je povoleno i menší plošné zatížení než $12\text{g}/\text{dm}^2$ s maximem hmotnosti gumového svazku. **Makety BV min** mohou být poháněny i motory na CO_2 bez omezení plošného zatížení a lze je zvětšovat nebo zmenšovat. Je to kategorie spíše předváděcí než soutěžní a tyto modely

mohou létat i v kategoriích BV 1 a 2 při splnění podmínek těchto kategorií. Je to jistě ulehčení pro pořadatele soutěží a tyto modely si více zalétají.

Kategorie CV je beze změny.

U kategorie ARC se upravila délka vlečné šňůry a gumicuku na 100 metrů.

U CRC kategorií se vrátila kategorie **CRC a CRC Atom, Classic, ½ A Texaco** beze změny. **U kategorie CRC Show** mohou létat pouze kabinové motoráky se spalovacím motorem bez omezení doby vzniku. Velké Texaco se rozdělilo na motory s jiskřivou svíčkou, žhavicí svíčkou a dieslové.

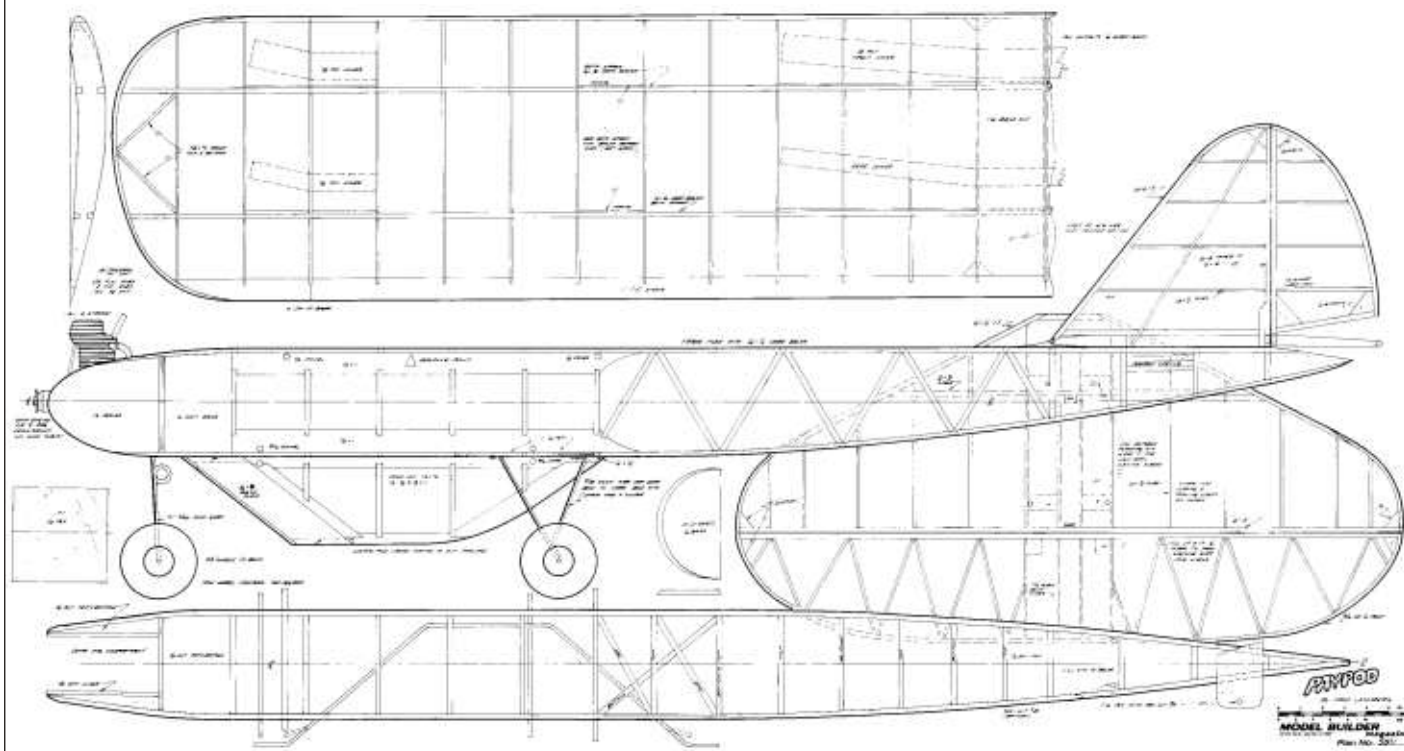
U elektro kategorií ubyla kategorie Retro 280 a E Wakefield nebyla zavedena do našich pravidel. (kategorie E Wakefield nikdy nebyla zavedena v našich pravidlech, to vymysleli Maďarští kolegové pro ME, které se mělo konat v roce 2008 v Maďarsku). U Sport 400 bylo zvětšeno plošné zatížení na $30,5\text{g}/\text{dm}^2$ podle evropských pravidel.

Výbor při tvorbě pravidel bral ohled kolik modelů létá v jednotlivých kategoriích, druhu pohonu (spalovací motor je pro motorový model přirozenější a blíží historii než elektromotor) a kolik příspěvků přišlo k jednotlivým kategoriím.

Zdeněk Hanáček, sportovní referent

Nová pravidla jsou na www.sam78.cz nebo u sportovního referenta za ofrankovanou obálku A5 a známku 10 Kč.

Neaprilová inspirace pro ty, kteří chtějí použít model jako nosič parašutisty, videokamery či fotoaparátu nebo bombónů. Americký model Paypod, který vypadá jako historik, je vybaven příslušně tvarovaným „klokaním vakem“ pro tyto účely. Víčko lze ovládat servem.



ODBORNÉ ČLÁNKY

Vladimír Neubert - CYKLON

Asi před dvěma lety jsem se po zkušenostech s modelem Antares rozhodl postavit model Cyklon. Jedná se o model známý a já ho původně chtěl postavit na Mistrovství Evropy do Itálie 2008 pro kategorii Nostalgie 2,5 ccm. K dispozici jsem měl motor od MP - JET LETMO 2,5. Bohužel, po dokončení modelu jsem zjistil, že motor je sice zdatný, ale model s ním není pro tuto soutěž vhodný. Nicméně jsem těsně před ME Cyklona zalétával. Na tomto se podepsal spěch a já dal do výškovky kratší drát. Ten se rozechvěl a poloviny výškovky se od sebe oddělily. Následoval nekontrolovatelný pád z výšky asi deseti metrů! Naštěstí je model postaven přesně podle plánu a všechna překližková žebra v křídle vydržela. Povolil kompletně potah a odnesl to i pylon. Model jsem už nestihl opravit a tak zůstal doma...

Během léta jsem Cyklona znovu dokončil a zalétal jsem ho až na Všechově, na akci SAMu 122 jehož jsem také členem. Létá špičkově a motor v něm je nádherným šperkem ve špici modelu. Motor jsem zastavěl ne invertně hlavně proto aby vynikla jeho krása. Ocasní plochy Cyklona jsou ovládány dvěma servy a třetím je ovládáno vypínání motoru pro případ nouze - přerušení přívodu paliva. Model je postaven z překližky, balsy a smrku. Potažen papírem Modelsplan a Vliesem. Lakován napínacím lakem, barevné úpravy modrým akrylátovým sprejem na automobily.

V naší československé historii existuje spousta nádherných modelů a i dnes je možné sehnat mnoho nádherných motorů z doby minulé i nedávné. Nemusíme mít za každou cenu žhavíka, vždyť je spousta detonačních motorů pro takovéto modely vhodných. Soutěžit s historickým modelem je zajímavé, ale není to ořečové. Vždyť si jen tak zalétat pro radost je nádhera...

Není nad to prohánět po letišti model s běžícím detonačním motorem, to je balzám na duši. A že je model od oleje? To sice je, ale po očištění je opět v plné kráse. Tak že proč to nedělat.

Petr Knob



Jaký motor pro historický model?

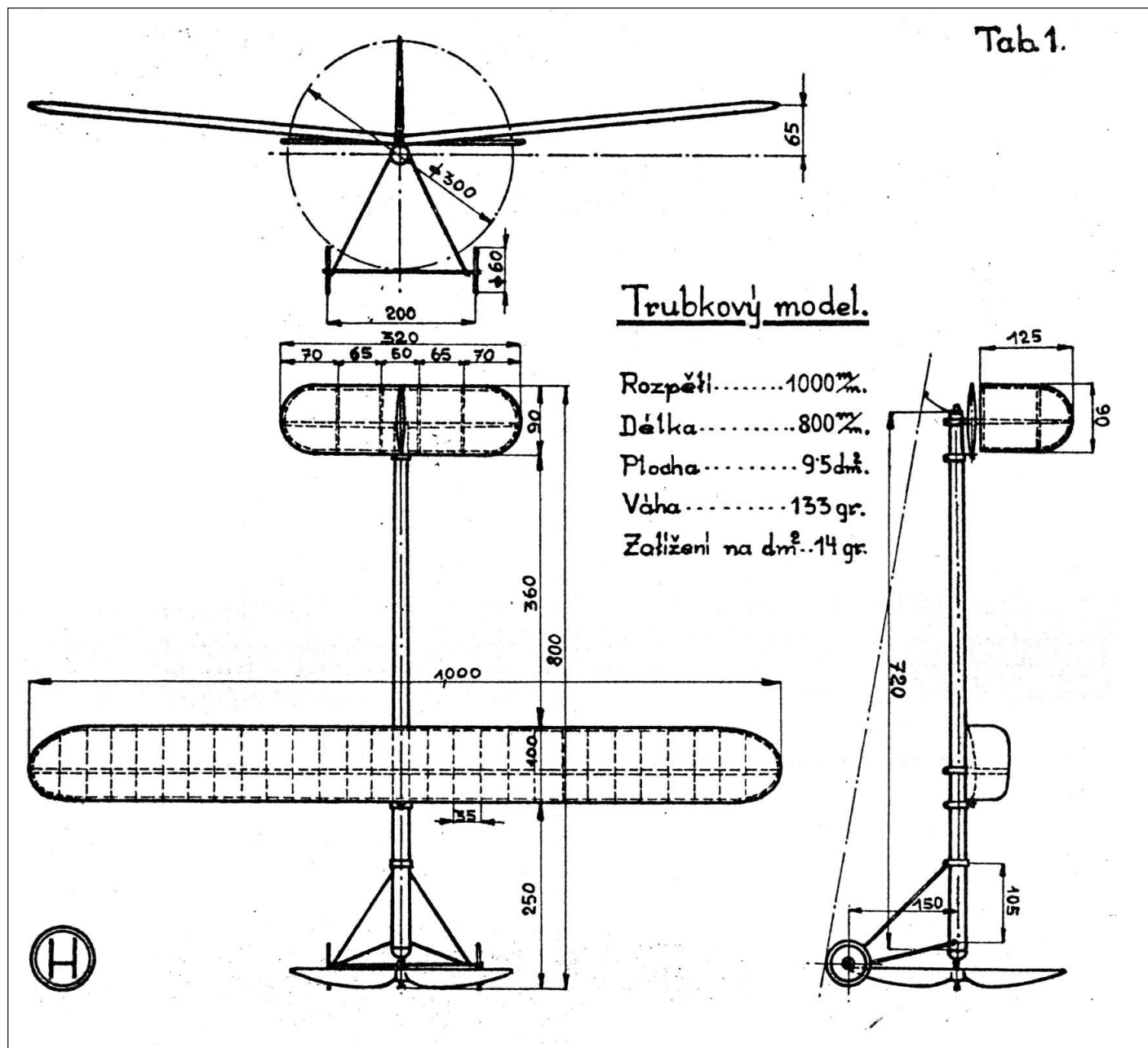
Československé motorové modely stavěné do roku 1950 můžeme rozdělit do dvou kategorií. Modely s motorem většího obsahu benzínové a modely pro motor detonační. Jaký motor pro ten který model použít? Tři obsahové třídy motorů Modela 1,5 ccm, 2 ccm, 2,5 ccm a sovětský motor MK-17. Pro větší modely konstruktéra G. Buška, modely typu Antares a podobné, opatřené benzínovým motorem, můžeme s úspěchem použít motor o obsahu 2,5 ccm. Výkon dnešní dvaapůlky odpovídá požadavkům těchto modelů. Při výběru motoru pro menší modely, které létaly převážně s motorem Super-Atom, je situace jiná. Pro tyto modely se zdá být vhodný motor Modela 1,5 a MK-17. Obsahově ano. Porovnáme-li však výkonnost motoru Modela 1,5 s výkonem motoru Super-Atom zjistíme, že dnešní jedenapůlka je nejméně o třídu výkonnější. Většina modelů s motorem Super-Atom měla celkovou plochu od 20 do 25 dm² a hmotnost od 350 do 500 gr. Modely stavěné pro motory AMA a Buš jsou plošně od 26 do 34 dm². Teda poměrně malé modely. Větší jsou modely Vl. Procházky a R. Čížka. Motorový model Stardust konstr. R. Čížka určený pro motor AMA 2,5 ccm postavený M. Kasalem s motorem MVVS 1,5 se stoupavostí vyrovná modelu

s původním motorem AMA. Motorový model Spartak C konstr. V. Hájka je školní model určený pro motor NV 2,1. Postavená replika klubovým kolegou Příbylem s motorem typu MVVS 1,5 je téměř soutěžní „dělo“. Oba modely jsou soutěžního typu a nechají se tedy celkem snadno zalétat s výkonnějším motorem. V roce 1950 se začal létat I. ročník Velké Zimní soutěže ve Zlíně. V soutěži létala družstva. Ve III. ročníku této soutěže zvítězilo v motorových modelech družstvo pražské Tatry. L. Němec, A. Macháček, R. Černý, Vl. Hájek a R. Votava. Ve všech modelech byl zamontován motor AMA 2,5 konstr. Ant. Macháčka. Plocha modelů od 30 do 32 dme, hmotnost 400 až 550 gr. Pro tyto a podobné modely můžeme použít motor Modela 1,5 a MK 17. Jinak je to u ostatních menších modelů s motorem Super-Atom 1,8. Uvedu některé z nich. Většina modelů firmy Moučka, Pluto od firmy Ipro, modely Star, Superboba a podobné. Tuto modely opatřené moderní jedenapůlkou jsou přemontované, ztrácejí na původním realistickém letu a těžko se zalétávají. Pokud nemáte vhodný motor, raději si vyberte model plošně větší. Bude pomalejší, snáze jej zalétáte a lépe vychutnáte motorový let.

J. Müller, SAM 12

Neobvyklý gumák

Tento jednoduchý model na gumový pohon zkonstruoval Jan Hrbek. Místo tyčkového trupu použil na uložení gumového svazku trubku stočenou z dýhy 0,7. Výhodou byla možnost natáčení více otáček, menší odpor vzduchu vytáčeného svazku a tedy i klidný let. Na křídle byl použit oboustranný potah profilu Gö 527, se zajímavým uchycením objímkami z tenkého plechu, včetně ocasních ploch. Vrtule byla vyřezána z lipového dřeva.



KAPITOLY Z HISTORIE

60. let od konání velké modelářské výstavy v Praze

V rozvoji leteckého modelářství měly velký význam pořádané výstavy modelů. Instalaci těchto ukázek své práce prováděli modeláři za významné podpory škol, učilišť, zejména MLL. Výstavy hojně navštěvovala veřejnost a žáci nejrůznějších škol. Součástí těchto výstav byly i ukázky skutečných letadel, větroňů, leteckých motorů, příslušenství a výzbroje, které účinně působily na získávání nových zájemců o modelářství, později o letectví i parašutismus. Přerušeno nastalo v období druhé světové války, ale ihned po ní se pokoušeli nadšenci obnovit tyto tradice. Jedna z největších výstav byla v Praze na výstavišti před neuvěřitelnými šedesáti lety v dubnu 1949! Vzpomínka na tuto akci je o to cennější, že ji připravili jedni z mála dosud žijících přímých účastníků. Jsou to naši členové Miloslav Šott a Bedřich Grund, který

osobně držel pořadatelské služby a po dobu konání výstavy převáděl letové ukázky modelů před výstavním pavilonem. Pokusil jsem se sestavit z jejich vyprávění následující informace o této výstavě.

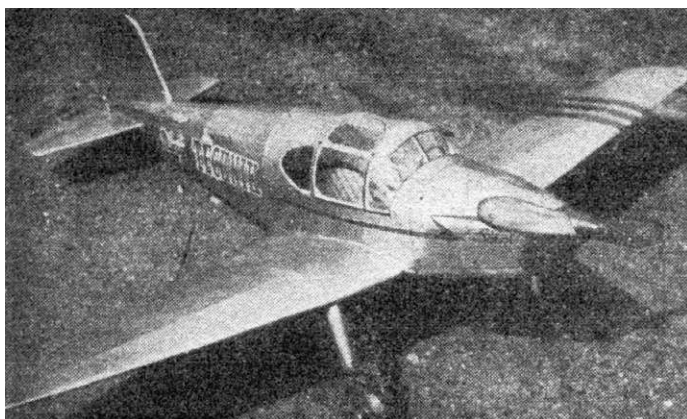
Výstava byla otevřena 15. 4. 1949 představiteli města Prahy, nejrůznějších ministerstev a zástupců modelářů a leteckých firem i aeroklubů. Nakonec byla pro velký zájem veřejnosti prodloužena až do 30. dubna.

V nových prostorech pražského výstaviště bylo instalováno více než 150 leteckých modelů, kluzák pro výcvik pilotů a jako zlatý hřeb nový československý akrobatický větroň Luňák. O některých zajímavostech a unikátních modelech jsou následující informace ze vzpomínek obou aktérů a dobového tisku. KEK

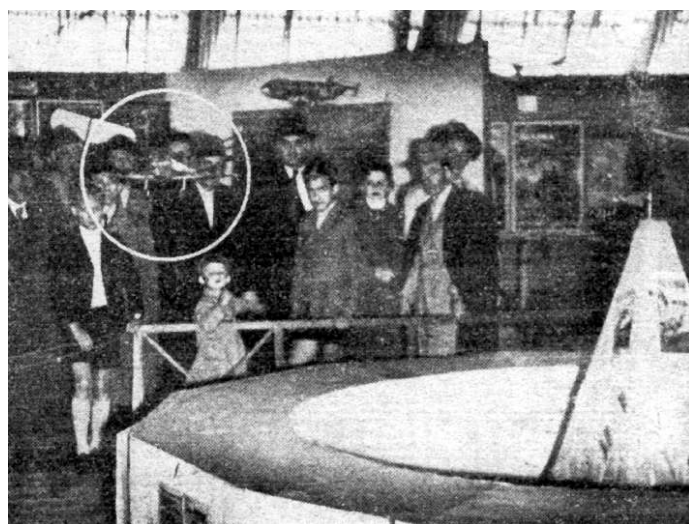


Jednu z největších modelářských atrakcí předváděl po celou dobu konání výstavy pražský modelář Vladimír Procházka, pod patronací časopisu Mladý technik. Byl to upoutaný model letounu Sokol na elektropohon! Model létal na poutacích lankách, kterými byl přiváděn proud z autobaterií mimo letový kruh. Byly ovládány výškovka a otáčky motoru. Model dokázal startovat a přistávat dle pilota, který ovládal elektropohon a výškové kormidlo.

Bedřich Grund ve své vzpomínce uvádí: Nejen model Sokola připoutával pozornost mnoha diváků, ale i my jako modeláři jsme létali s upoutanými modely venku před halou. Byli to přátelé Kofroň, Škvor, Vartecský, ing. Matička ml. a já. Také jsme se velmi aktivně podíleli na pořadatelské službě u vystavovaných modelů naší expozice. Já sám jsem předváděl upoutané samokřídlo se spalovacím motorkem BUŠ-Diesel 1 ccm, včetně akrobatických prvků a také jako volně létající.

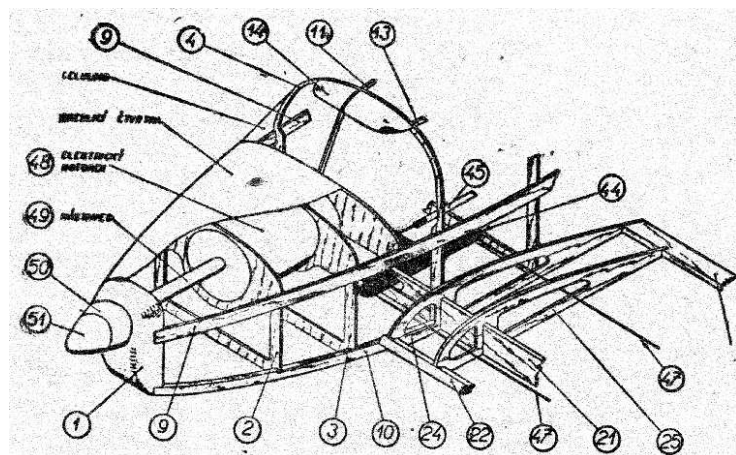


Model Sokola před startem...



Expozice Mladého technika na výstavě: náš Sokol v plném letu.

Časopis Mladý technik pak na několik pokračování zveřejnil stavební plánek, podrobný popis i návod na instalaci elektropohonu předváděného Sokola. Jediným problémem v té době bylo zakoupení pohonné jednotky, protože o dnešních možnostech elektropohonu nebylo ani zdání...



Ukázka z našeho plánu: Detail přední části modelu. Čís. 1, 2, 14 jsou přepážky trupu, čís. 9 a 10 podélníky, čís. 48 elektrický motorek, který v chodu vrčí jako motor skutečného Sokola a jehož obrátky je možno v letu libovolně měnit. Na obrázku je vidět také část zařízení pro upevnění říditelného výškového kormidla. Čís. 44 je vahadlo, čís. 45 táhlo, čís. 47 lanka, procházející žebry křídla čís. 24, 25, 26 atd.

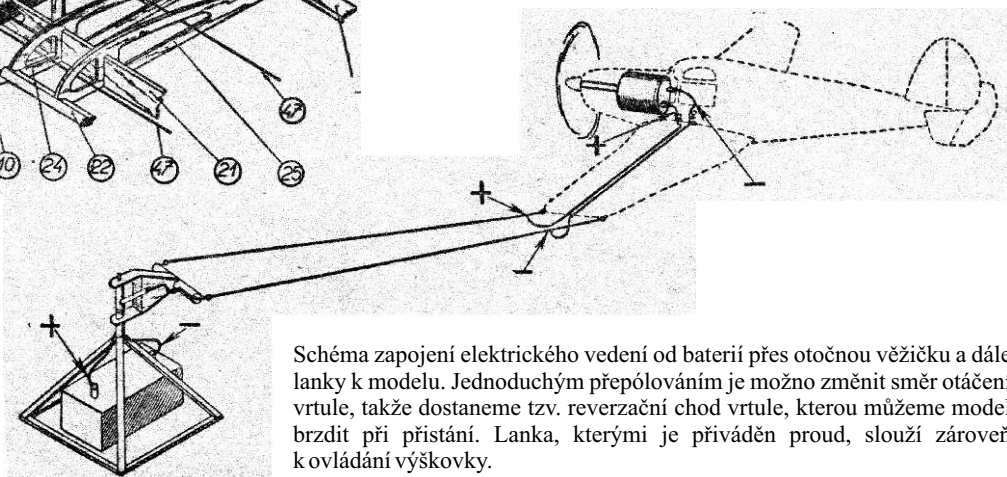
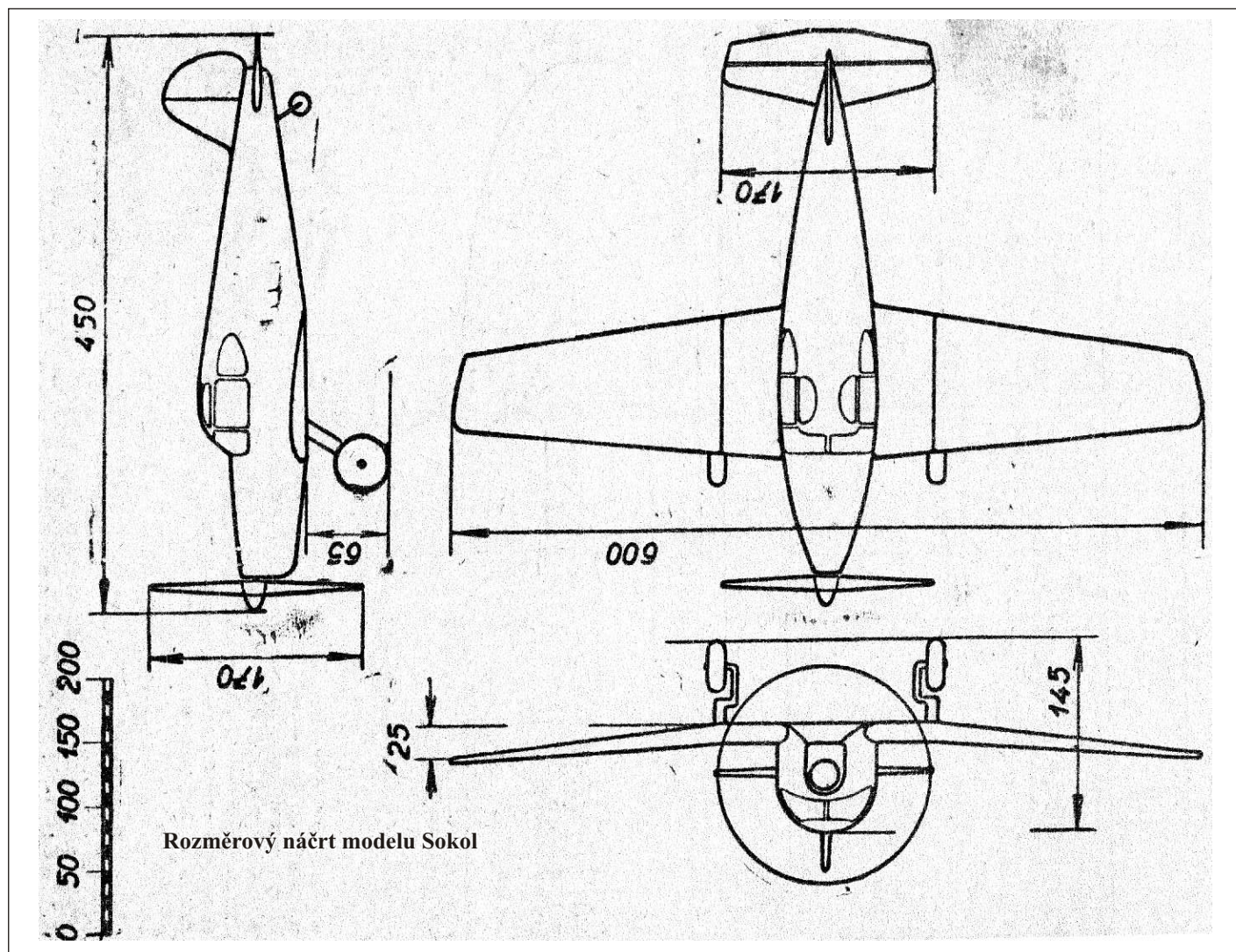


Schéma zapojení elektrického vedení od baterií přes otočnou věžičku a dále lanky k modelu. Jednoduchým přepólováním je možno změnit směr otáčení vrtule, takže dostaneme tzv. reverzační chod vrtule, kterou můžeme model brzdit při přistání. Lanka, kterými je přiváděn proud, slouží zároveň k ovládání výškovky.



O výstavě z dobového tisku:

Výstavu, která byla slavnostně otevřena armádním generálem Vicherkem, předsedou pražského modelářského odboru Zrnou, a náměstkem primátora Rohlenou navštívilo po dobu konání mnoho zájemců, hlavně mládeže. Výstava je novinkou svého druhu a svědčí o aktivní práci pražských modelářů, což dokazuje sto padesát modelů, vypracovaných s láskou a mravenčí péčí. Rovněž naši plachtaři vystavovali školní kluzák Honza a vysoce výkonný závodní větroň Luňák, vyrobený v národním podniku Letov. Pro toto číslo Mladého technika jsme vybrali několik zajímavostí z výstavy; v dalších číslech budeme naše čtenáře podrobně seznamovat s jednotlivými modely, které jsme viděli na výstavě.

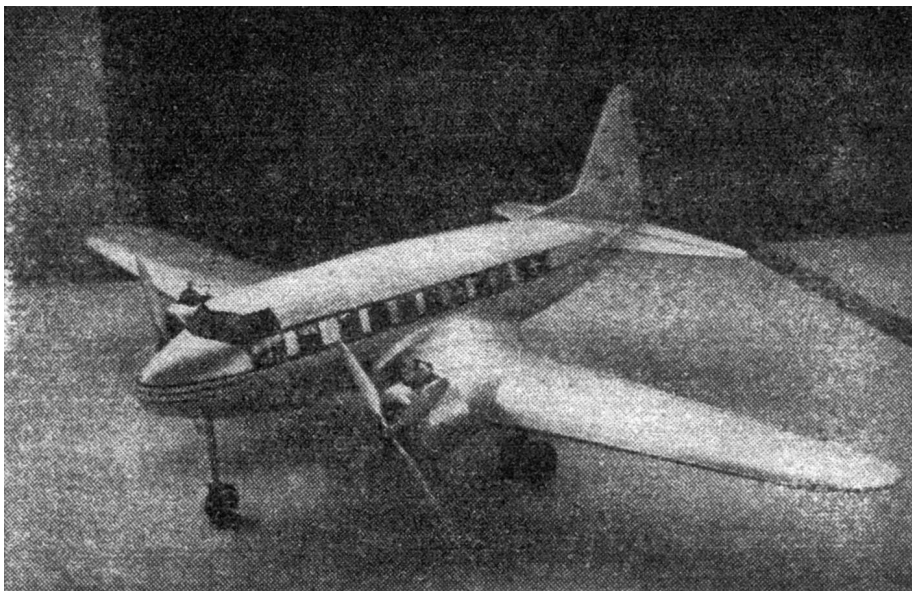
Mezi zajímavosti výstavy patřila také expozice Mladého technika, kde byl předváděn upoutavý, do detailu vypracovaný model populárního „Sokola“ s elektrickým motorkem, který sám startoval, létal a opět přistával. Model zkonstruoval známý spolupracovník Mladého technika Vladimír Procházka.

Další pozoruhodností výstavy byl model dopravního letadla Iljušin o rozpětí cca 2 m, vybavený dvěma benzinovými motorky 10 ccm, vypracovaný do nejmenších podrobností pražským modelářem Buškem. Na výstavě bylo též několik pokusných modelů vrtulníků, jak s motorovým pohonem, tak i pohonem na gumu. Tato velmi pěkná výstava byla zpestřena také expozicemi zahraničních leteckých společností sovětské, jugoslávské, švýcarské, francouzské, britské a americké...

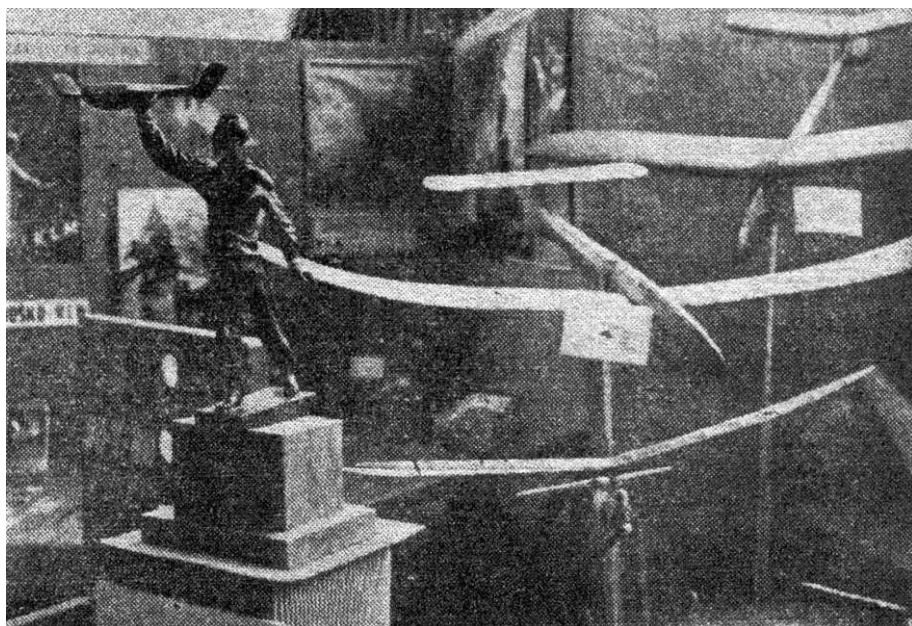
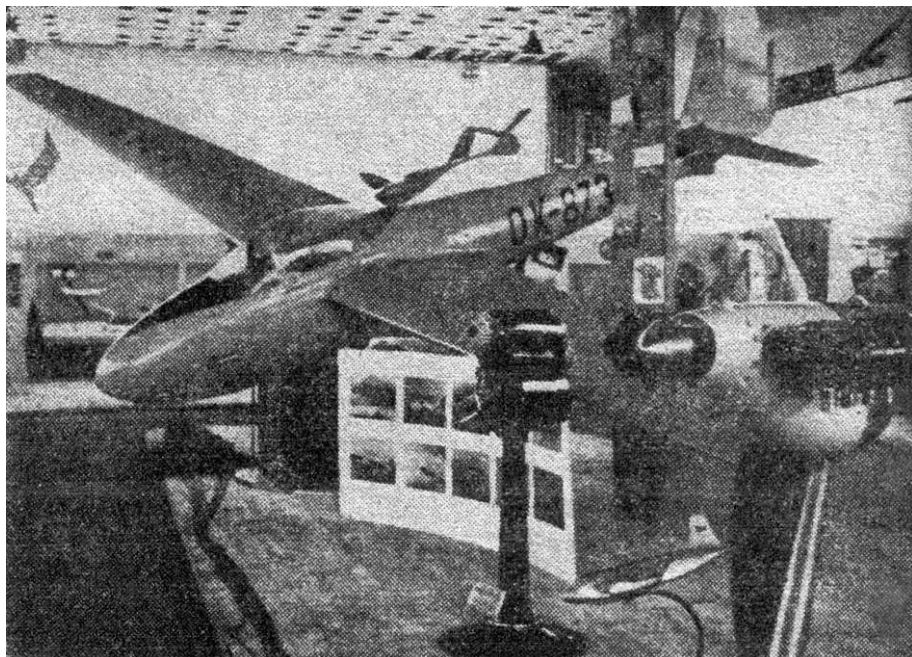
(Kvalita reprodukcí odpovídá tehdejší možnosti tisku).



Břetislav Roček, výborný pilot a učitel létání se zúčastnil s Luňákem natáčení filmu Vítězná křídla. On a Karel Dlouhý se podíleli nejen na konstrukci tohoto úžasného akrobatického větroňe, ale provedli i jeho zalétání. Karel Dlouhý byl též naším prvním „zlatým céčkařem“ (přelet 300 km) a začínal jako modelář. Břet'a Roček se bohužel o něco později zabil svou vlastní nekázní na větroni Pionýr...



Buškovská létající maketa Iljušina a dole Luňák v expozici s leteckými motory



Pohled na vystavené modely větroňů a umělecky ztvárněnou sošku modeláře...

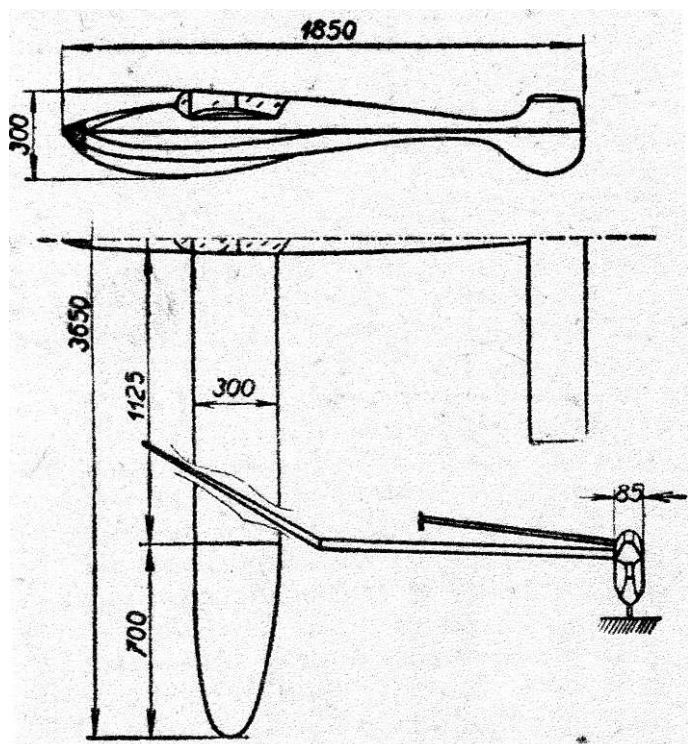
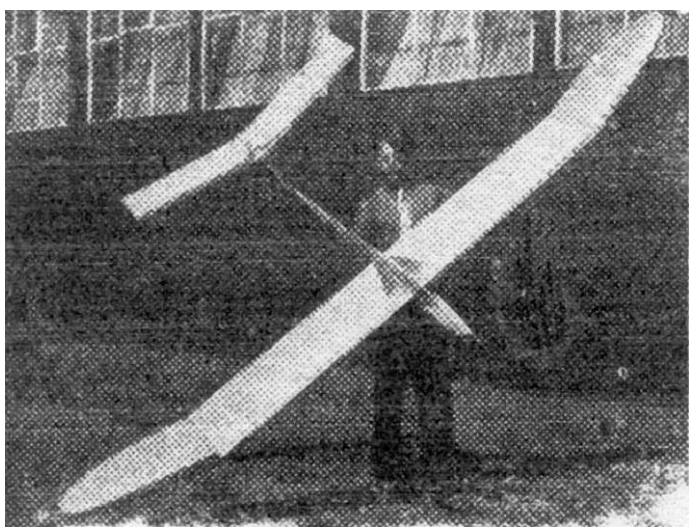
Viděli jsme na pražské výstavě...

Naše zpravodajství z výstavy vzbudilo velký zájem. Obrázky a data podařených modelů znamenají pro ostatní modeláře vydatný zdroj „inspirace“, psalo se v tehdejší časopise Letectví.

Model soutěžního obřího větroně Faraon od J. Petřika

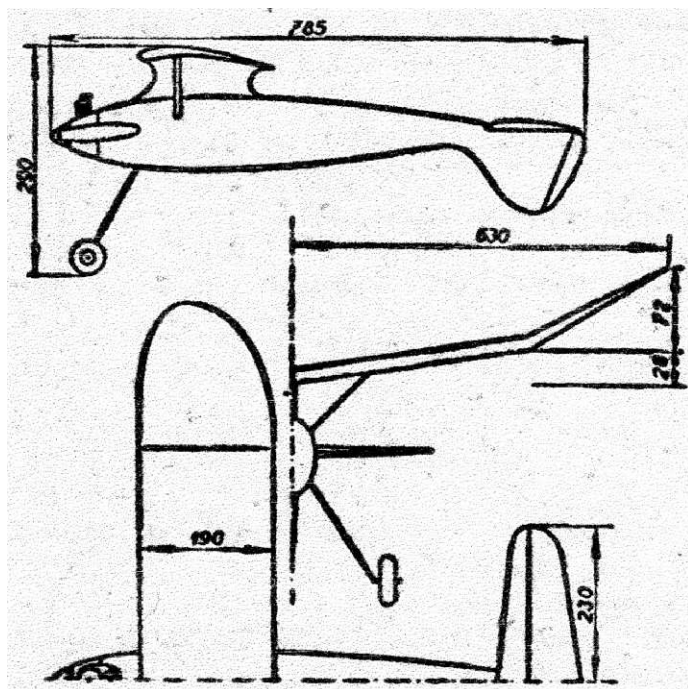
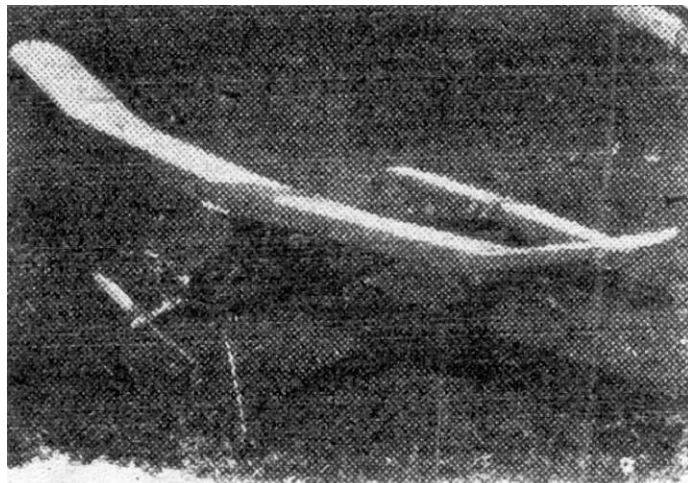
Trup je 6-8 hranný, s hlavním nosníkem 3×10 mm a pomocnými 2×5 a 5×5 mm. Směrovka je umístěna pod osou trupu. Model přistává na lyži z nosníku 3×5 mm, ztuženou milimetrovou překližkou z obou stran.

Křídlo je trojdílné s nasazenými konci, elipticky zakončené. Jinak konstantní hloubka po celém rozpětí. Konce křídel jsou zvednuty od základny o 26° . Dimenzování křídla: čtyři hlavní nosníky 3×10 mm. Umístění nosníků činilo potíže vzhledem k minimální výšce profilu. Při hloubce 300 mm činí největší síla profilu 16 mm, naproti tomu rozpětí 3650 mm vyžaduje již velmi silného dimenzování. Náběžnou hranu tvoří balsový nosník 10×15 mm, který je nalepen na borový nosník 3×10 mm. Vzdálenost žebek po celé délce křídla je 60 mm, výškovka má jednoduché zvednutí do $V - 7^\circ$.

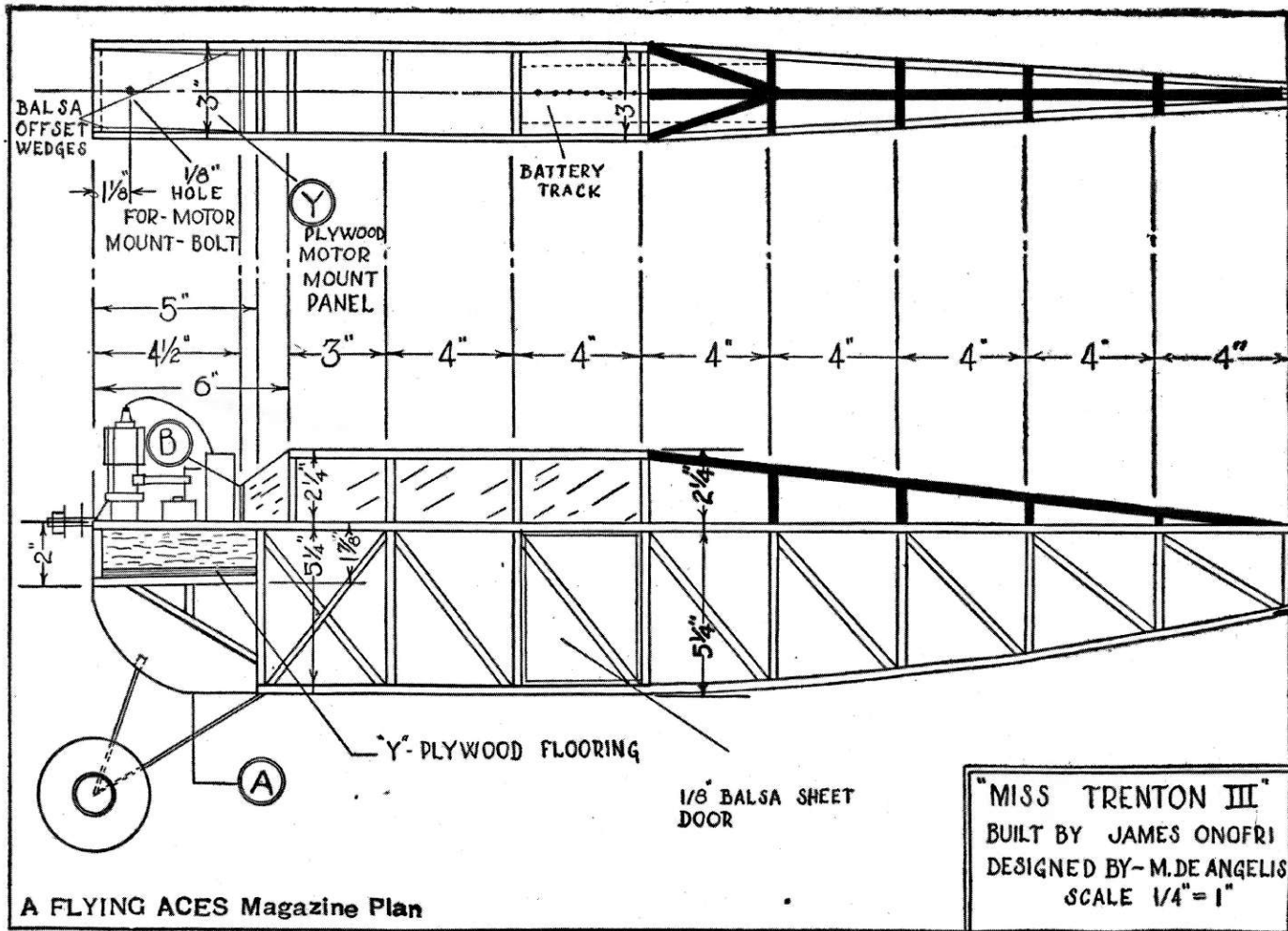


Soutěžní motorový model Múra I. od Antonína Macháčka

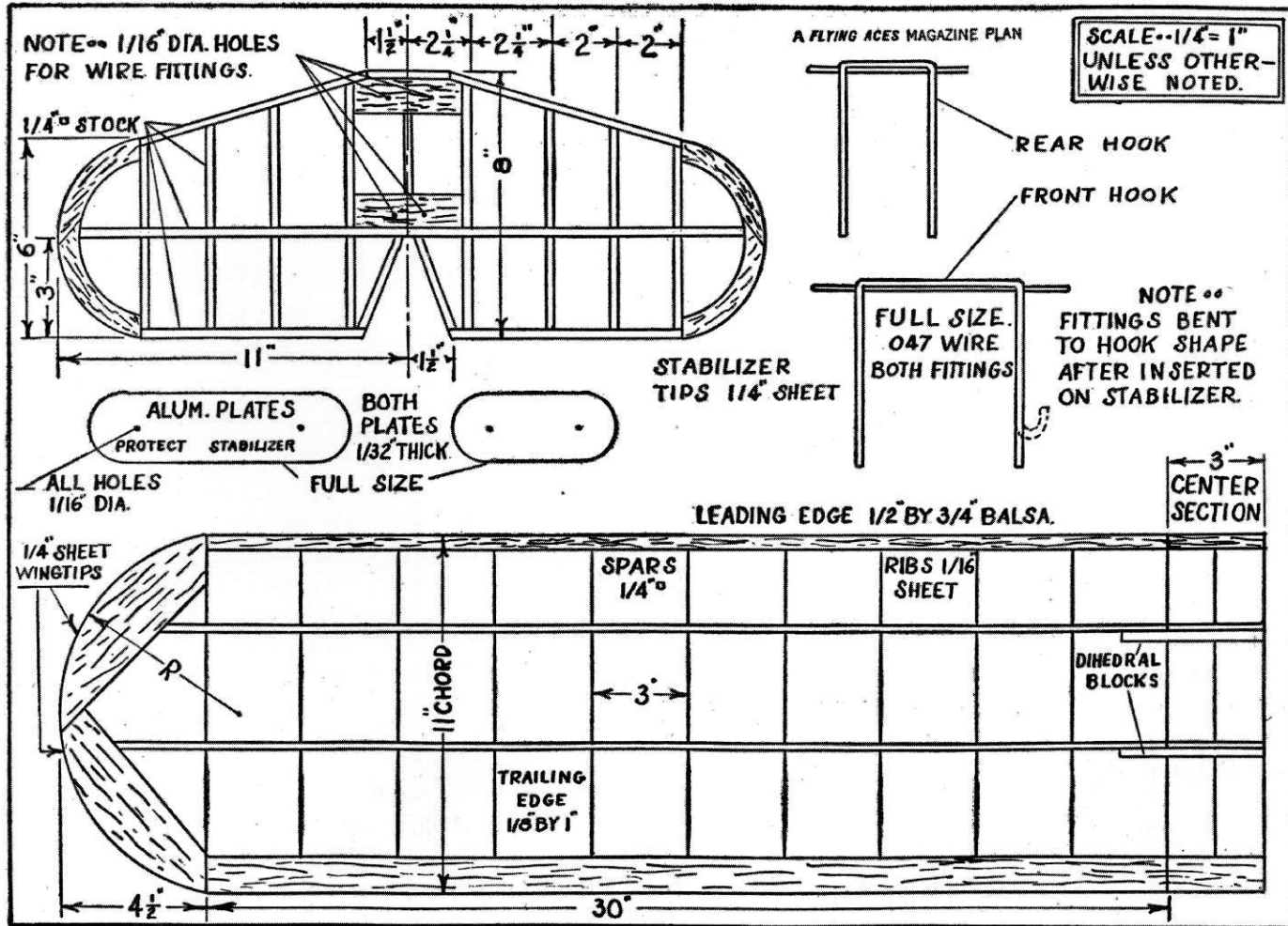
Použitý motor Super-Atom, odlehčený na 9 dkg s vrtulí. Trup je elipsovitého tvaru, za použití 16 podélníků. Vzadu přechází ve směrovku, která je pod trupem. Křídlo se skládá ze dvou polovin; zajištěno vzpěrkami. Použitý profil MVA 301, náběh $3,75^\circ$. Výškovka je nosná Clark Y-10. Na modelu byla použita sklápěcí vrtule vlastní konstrukce, u které po doběhnutí chodu motorku se oba její listy sklopí k trupu. Standardní výkon modelu je při 20 vteřinách běhu motorku klouzavý let až 2,5 minuty bez termiky.



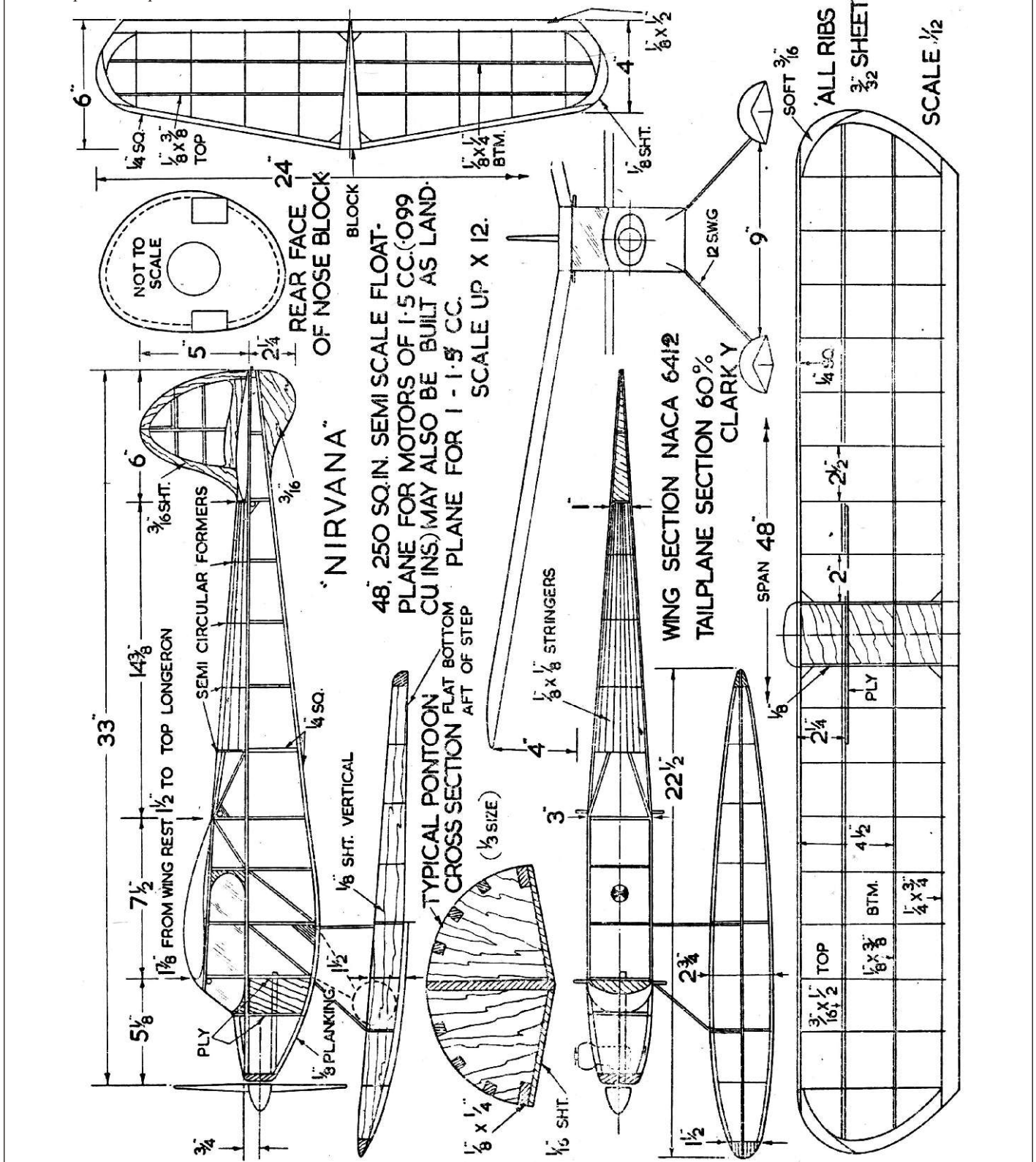
Na závěr bych chtěl říci, že tato vzpomínka a vybrané ukázky několika zajímavostí nemohou věrně vykreslit úžasnou atmosféru tehdejších výstav leteckých modelů. Desítky podobných, byť menších výstav se pořádaly v každém městě, kde pracoval kroužek modelářů. Není lepší propagační a náborový tah, než předvést v reálu nebo při letových ukázkách letecké modely a získat nové zájemce. Nezbyvá než poděkovat těm, kteří podobné výstavy dokázali připravit a těm, kteří je sponzorovali či jinak pomáhali. Škoda jen, že v dnešní době už podobné akce ani neumíme vymyslet... KEK



Jednoduchý motorák, u kterého nemohu najít rok vzniku, či jiné bližší informace. Najde se historik, který to ví?



Velkou radost může v létě při pobytu u rybníku udělat malý motorový model Nirvana s plováky. Model anglické provenience je opatřen detonačním motorkem 1,5 ccm. Rozpětí 1220 mm a smíšená konstrukce s možností snadné instalace RC soupravy či elektropohonu může být dobrou předlohou pro nesoutěžní létání.



Registrační číslo časopisu ZPRAVODAJ SAM 78: MK ČR E 13425

www.sam78.cz

VÝBOR KLUBU SAM 78

www.sam78.cz

RYBÁK Jaroslav (SAM 01) - prezident klubu - kpt. Nálepky 45, 568 02 SVITAVY, tel. 461 532 581, 605 446 677, jarda.rybak@iex.cz

LACINA Vítězslav (SAM 26) - pokladník klubu - Husova 1051, 665 01 ROSICE u Brna, tel. 607 912 090

HANÁČEK Zdeněk (SAM 69) - sportovní referent - Jesenícká 98, 790 81 ČESKÁ VES, tel. 732 331 528, jes.krakonos@seznam.cz

HOŠEK Petr (SAM 279) - správa internetové sítě - Zeyerova 653, 790 01 JESENÍK, tel. 603 580 778, petr.hosek20@centrum.cz

KNOB Petr (SAM 355) - člen výboru - Dlouhá 1695, 583 01 CHOTĚBOŘ, tel. 603 216 360, petr.knob@chot.cz

METZ Richard (SAM 101) - člen výboru - Milady Horákové 2065, 272 01 KLADNO 2, tel. 312 681 457, 603 473 955, richard.metz@seznam.cz

KAHÁNEK Emil (SAM 02) - editor ZPRAVODAJE - Jilemnického 52, 742 21 KOPŘIVNICE, tel. 604 172 238, emil.kahanek@centrum.cz

Grafické zpracování - NEVLUDOVA Zdeněk, z.nevludova@ktnet.cz