



INFORMAČNÍ LISTY 35

PROSINEC (12)

1997/7

Worldwide Postal Competition

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma

Prezident: Jiří BALEJ
Libušina 194, 273 09 Kladno-Švermov
Pokladník: Vladimír KOSTEČKA
K Jordánu 114, 273 01 Kam. Žehrovice
Redaktor a sport. referent:
Radoslav ČÍŽEK
Žilinská 160, 273 01 Kam. Žehrovice
Spolupráce: Jana BALEJOVÁ
Jiří BALEJ

HEZKÉ VÁNOCE A DOBRÝ ROK VŠEM
PŘEJE REDAKCE



Akce SAM 95 v roce 1998

Po konzultacích LMK Kam. Žehrovice, LMK Kladno a LMK Slaný z hlediska vyřízení letišť Kladno a letiště Slaný byl sestaven časový plán akcí. Aby mohly být akce SAM zařazeny i do Sportovního kalendáře Svazu modelářů ČR, bylo nutno všechny akce včetně poplatku zaslat na sekretariát SMČR do 30.9.1997. Tento termín byl splněn. Jde celkem o 10 akcí SAM 95. Lze jen doufat, že budeme ušetření zmatků, které provázely sportovní kalendář 1997.

Do seznamu je přidána navíc soutěž 13. června (ARC), kterou se nabídli uspořádat modeláři z Rokycan. Patří jim za to dík a rozhodně je podporujeme účastí.

Nic nebrání pořádání soutěží dalších. Jak se říká dobročinností se meze nekladou. Jsou-li však pořádány pod hlavičkou SAM 95, je třeba, aby byly létány podle platných pravidel SAM 95 pro rok 1998.

Zde je přehled o tom, co dnes počátkem listopadu víme:

29. března	letiště Slaný	AV,BV,CV	č.s. VO1
8. května	letiště Kladno	ARC	R01
6.a7. června	letiště Kladno	ARC + CRC	R02
13. května	letiště Rokycany	ARC	R07
5. července	letiště Kladno	CRC	R03
16. srpna	letiště Kladno	CRC - show	R04
30. srpna	letiště Kladno	ARC	R05
13. září	letiště Slaný	AV,BV,CV	VO2
27. září	letiště Kladno	AV,BV,CV	VO3
4. října	letiště Slaný	AV,BV,CV	VO4
11. října	letiště Kladno	CRC	R06

Náplň jednotlivých soutěží bude upřesněna na Sněmu SAM 95 konaném v prosinci. V čísle IL č. 37 uveřejníme tedy nejen kategorie, ale i ředitele jednotlivých soutěží. Soutěže budeme připomínat v dalších číslech IL průběžně.

Sportovní referent Rad. Čížek

Tento honosný název korespondenční soutěže znamená, že by měla být celosvětová. Je celosvětová v tom, že se jí může zúčastnit každý modelář, odkudkoliv. Ano, je to ta soutěž, které se letos zúčastnilo několik členů SAM 95 a SAM 78.

Jde o ušlechtilou myšlenku se záměrem širšího kontaktu mezi modeláři. Organizuje ji od roku 1995 Jim Moseley z Kanady. Začátky v roce 1995 byly skromnější, ale loni se soutěž rozrostla o další zájemce z více zemí. My jsme měli loni jediného zástupce - Frantu Výskalů z Valašského Meziříčí. Nechybí ani na soupisce letošní.

První zmínku o této soutěži máme na titulní stránce IL č. 30, další připomínka je v IL č. 33.

Postupně ke mně docházely výsledky a přibývalo mě nejistoty, že jsem propozice této soutěže plně neobjasnil. Stala se dvě závažná nedorozumění na kterých nesu vinu. Nezdůraznil jsem, že jde o modely stavěné do konce roku 1951 (nikoliv 1954, jako máme my) a navíc, že nejde o rozpětí, tak, jak je specifikuje FAI, ale o rozvinuté plochy, jak je kreslená na plánu. Je hloupé, že jsem vlastně zavínil vyřazení F54 Jos. Müllera (1954) a modelu Croquisol Ing. Milana Drnce (1952). Rozpětí překročily modely Ing. Anyže (936 mm) a Lub. Valčíka QX-46 (920 mm). Tyhle milimetry přes z hlediska výkonu nemají význam, ale podmínky byly dané a musíme je respektovat. Všem se upřímně omlouvám, chyba je na mé obrazovce, jak se říká.

Také Sokolíčekův model nevyhověl o 5 mm pravidlům pro gumáčky 25" - ale to se dalo řešit zařazením do skupiny 36".

Nikdo ze SAM 95 ani SAM 78 neodlétal tuto korespondenční soutěž s větroni do 1270 mm (50"), tím spíše ne třídu Lanzo Cabin 1933.

Dne 11.11. jsem odeslal tlustou obálku plánek a souhrnné výsledky (nalétané časy přepočítá organizátor k rozpětí). Je to 5 soutěžících ve skupině gumáky do 25" - Mandák, Rajnošek, Výskala, Švarc, Čížek. Ve skupině do 36" - Výskala 2x, Rajnošek, Ing. Drnc, Lanštiak, Bedřich, Miška, Sokolíček. Tedy celkem 13 výkonů.



Zdá se mně, že všechno bylo trochu uspěchané, létalo se (včetně mne) na poslední chvíli. Časy nebyly letos nijak mimořádné. Jak jsem se již zmínil v IL 30, jsou čtyři sběrná místa: Kanada, Anglie, ČR a N. Zéland. Předpokládám, že účastníků v ostatních "sběrnách" bude více než u nás. Potom je předpoklad, že celková účast bude určitě přes 50.

Možná, že by nebylo od věci vypsát mezinárodní korespondenční soutěž pro některé kategorie také u nás. Samozřejmě podle našich pravidel. Určitě by se našlo dost zájemců v cizině - kontakty máme. Ale rád bych předem znal váš názor. Mohli bychom mimo řady přátel získat dost materiálu pro naše IL.

Jakmile obdržím po celkovém vyhodnocení od Jima Mosleye kompletní výsledky, vytiskneme je - pravděpodobně v IL č. 36.

Rad. Čížek



Zmenšeninu Wakefieldu NETOPÝR II natáčí Zdeněk Raška. Pomocníkem je Pavel Lanštiak z Brna. Snímek je z Chropyně



Žlutočerného volného motoráka představuje bývalý prezident SAMu Jim Adams. Model nakreslil Sal Talby, stojící vedle



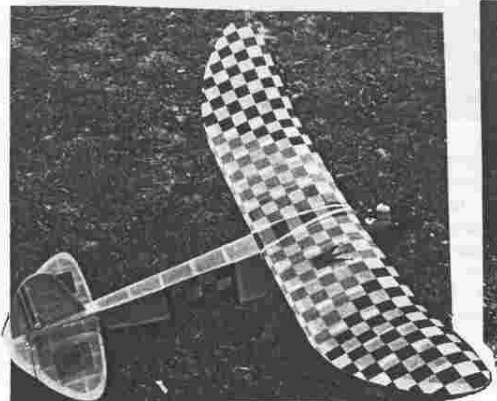
Takuya YAMAMURA ze Sanda - City z Japonska s německým modelem z předválečné doby. Před ním na zemi americký model TORENTON TERRER s 5 ccm dieselem MERCO. Úplně dole dva rychlostní upoutané modely.



O opakovaném rozlétávání Fr. Tichého s modelem VELA 8 a mladého J. Jiráského (ten větší hoch je jeho otec) a modelem AV-46 jsme již informovali v IL č. 33. Bylo to na SAM VINTAGE 15. srpna v rámci MS na Sazeně. Zde jsou aktéři.



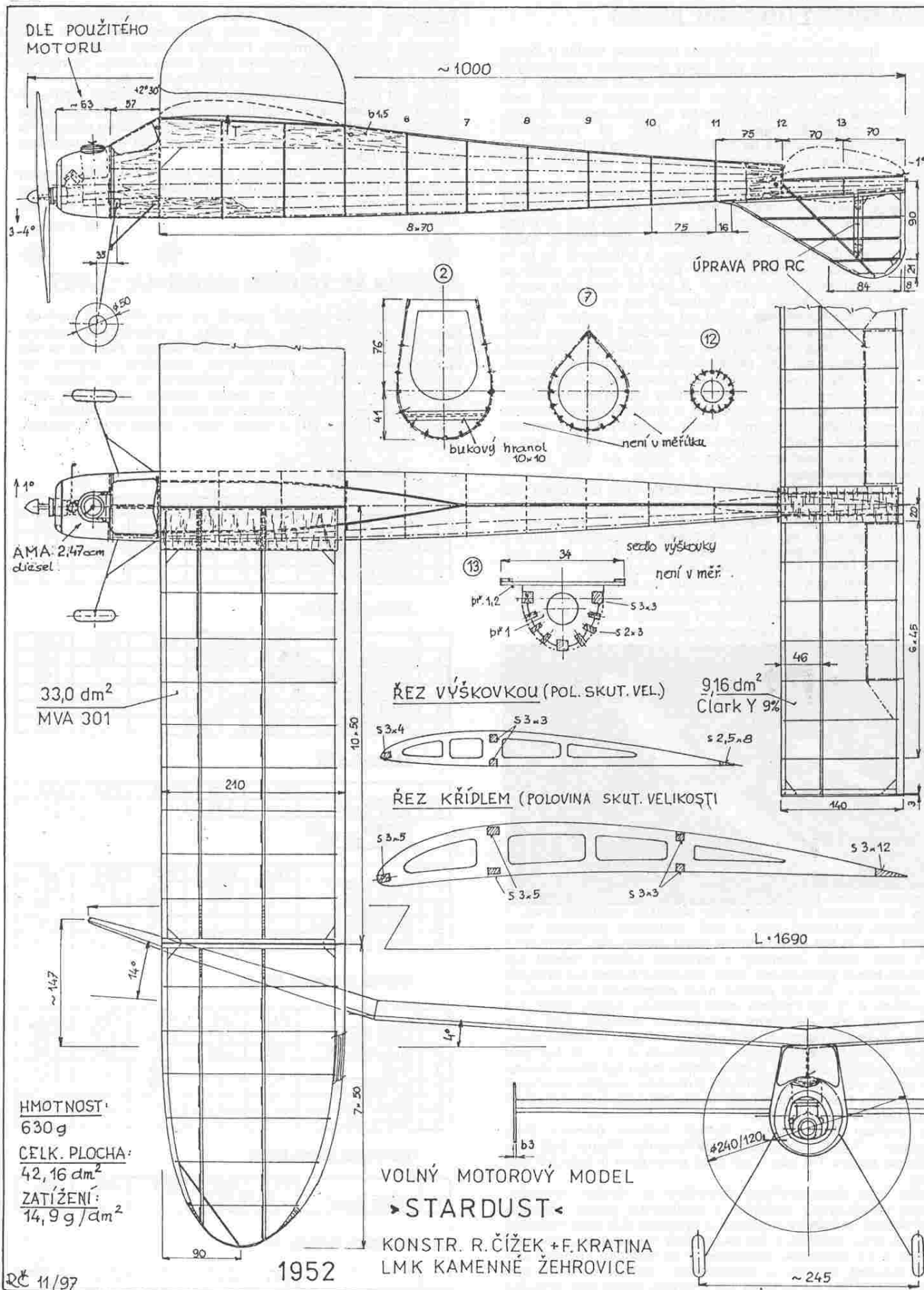
Pan gumičkář Josef Kubeš z Kladna létal na letišti Hosín v roce 1996 s modely CONTESTANT a F-54



Model CORONET na Superatoma létá úspěšně JUDr. Zd. Slapníčka z Prahy. Model je potažen žlutě s kombinací černých a červených plošek (šachovnice) na křídle a částečně i trupu



Foto motorového modelu WESTERNER v červeno-žlutém potahu poslal A.B. Abell u Austrálie. Z dat je známo pouze rozpětí 2130 mm a desítka motor.



"STARDUST" (Hvězdný prach)

Impuls k nakreslení tohoto motoráka vznikl u Franty Kratiny, předního modeláře LMK Kam. Žehrovice v padesátých letech. Bydlí v Honicích, což je vesnice poblíž Stochova. Tam odsud pocházel i Dědek Vlach, kolem něhož kroužili další kluci: Franta Dvořák, Mirek Peterka a právě Franta Kratina. Kdybyste nevěděli, kde to je, tedy si připomeňte svatozářský dub právě na rozhraní Stochova a Honic. Prý jej zasadila babička Sv. Václava Ludmila více než před 1000 léty....

Z jara přednesl Franta Kratina své přání mít nějaký schopnější motorák, nedala mu spát tehdejší suverenita skupiny kolem Tatry Smíchov. Nejen, že té chasy bylo do počtu nemálo, oni navíc uměli. A. Macháček, Ludvík Němec, Vláda Hájek, Mirek Černý - jen tak namátkou. A připomněl, že by to nemělo být éro moc složité, „něco“ přes 1,5 metru, nejlip na Macháčkovicu, tedy AMA 2,47 ccm. A kdy by mohl začít stavět. A aby to bylo spolehlivé éro. Rozhodl jsem se po dohodě s „Ferou“, že použijeme kus křídla od větrone „Luňák“. Plánek byl k dispozici, protože „Luňák“ soutěžně létal již v roce 1949. Než jsem dokončil výkres trupu, měl Franta křídla hotová. Výškovku jednodušší než obdélníkovou jsem udělat nemohl, tak jen rozměry, přikontrolovat její procentuální velikost ke křídlu a namalovat profil. Za velmi krátký čas byl model hotov. Byl to takový motorizovaný větroň o malé štihlosti. Zatížení vyšlo na nějakých 15g/dm². Vzlety z desky byly naprosto bezproblémové. Snad stoupání bylo o něco menší, než u jiných modelů konkurence, ale v kluzu se tyto modely Stardustu nevyrovnaly.

Dne 21. září 1952 se už létaly „VII. Žehrovice“ na místních pláních. Tehdy se po vzoru Mistrovství republiky 1949 v Medláncích hodnotily lety logaritmicky, přičemž za let menší než 60 byla nula. Byl to právě Franta (přezdívaný „krtek“), který pěti vyrovnanými lety zvítězil s 1054 body před Ant. Macháčkem (830b) a Zd. Heranem z Kladna (783b).

Chťel bych ještě vzpomenout, že Kratina byl výborný větroňář, v létání se samokřídly zvláště (vyhrál CMS 1952 ve Zruči nad Sázavou), létal výborně i gumáky a účka. Rozhodně byl v padesátých letech výraznou postavou v modelářině.



Trochu o stavbě:

Trup byl sestaven z překližkových přepážek vejčitého tvaru a smrkových podélníků 3x3 a 2x3. Motorová přepážka byla oválná a na ní byl přišroubován třemi šrouby M3 motor AMA 2,47 ccm. Příčně nalepený a navrtaný bukový hranol byl držákem hlavní podvozkové nohy. Obdobný hranol byl přilepen na přepážce č. 2. Celý prostor mezi přepážkou motorovou a přepážkou č. 2 byl vylepen mezi podélníky zbytky balzy 1,5 mm. Shora byly přilepena celuloidová kabínka, kde byla adresa. Vylepení balzou bylo na spodku trupu i v dalších dvou polích. Rovněž prostor mezi přepážkami č. 2 - 6 byl pod křídlem vylepen balzou 1,5 mm. Konec trupu byl shora osazen pro sedlo výškovky. Konstruktivní směrovka sloužící současně jako ostruha byla jen na spodku trupu. Náběžku měla z balzy 4 mm, zbytek z listů 2x3 a 2x8.

Krýt motoru byl postaven kolem motoru pomocí dvou přepážek (1 a 0) propojených příhnutými listy 2x3, vše vyplněno balzou 1,5 mm. Čelo před přepážkou 0 bylo z 5 mm balzy.

Křídlo bylo dvounosíkové dvoudílné se dvojnásobným lomením. Spojky křidel byly z překližky a hliníkového plechu. Nosníky byly bohatě vyztuženy stojinami z překližky 0,8 mm. Náběžná lišta na uchu slepena z listů 3x3 a 2x2 do oblouku. Konec oblouk byl z bambusu, odtokovka = do oblouku slepené listy 3x3 skosené nožem a dobroušené. Kořenové pole bylo vybalzováno, aby se rozvedly síly z ohybu. Žebra byly vyřezána z překližky 1 mm a vylehčena. Profil byl osvědčený MVA 301.

Výškovka obdélníkového tvaru byla jednonosíková (při stavbě RC verze musíte vložit pomocný nosník na který upevníte výškové kormidlo). Profil byl snížený Clark Y. Konce výškovky byly zesíleny páskem balzy shora i zdola. Na zesílení byly přilepeny koncové plošky slepené z dílů balzy 3 mm.

Potah byl papírem Kablo střední tloušťky, lakovaný vypínacím lakem. Trup byl natřen červeně stejně jako nosová část křídla a výškovky. Krýt motoru byl bílý s červeným čelním rámem. Na levém křídle shora modré KŽ, totéž zdola na druhé polovině. Přes trup 3 bílé pruhy.

Dnes po 45 letech se tento model nabízí jako: volný motorák, CRC-T a také pro CRC-E a nakonec i pro CRC-show. Ale jen vzlety z desky či ze země je to právě. Nebudete zklamáni.

R. Čížek

**Aktivita ve volných modelech - 1997**

To slovo aktivita nesedí, to vim. Má totiž nádech, jako, že se něco děje. Jak vidíte z přiložených rozborů jednotlivých kategorií nebylo toho tak mnoho. Když se to ale obalí povídáním o jednotlivých soutěžích, schová se skutečnost trochu mezi řádky. Podívejme se na „činnost“ v jednotlivých kategoriích za celou sezónu 1997. To není připomínka těm, co bydlí daleko od místa pořádání soutěží. Připomínám ještě: V01 = Slaný. V02 = Slaný, V03 = Kladno, V04 = Slaný.

Větrone AV 1

		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Balej Jiří	/	170	/	/	170
2	Hořava Milosl.	121	/	/	/	121
3	Machulka St.	/	/	/	92	92
4	Keliš Pavel	5	/	/	/	5

Větrone AV2

		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Keliš Pavel	240	232	/	166	638
2	Hořava Milosl.	248	/	/	/	248
3	Ing. Trefný J.	/	215	/	/	215
4	Balej Jiří	/	/	/	163	163
5	Tichý Frant.	145	/	/	/	145

Větrone AV3

		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Tichý Frant.	/	232	/	/	232

Modely na gumu BV 25,

		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Čížek Rad.	/	147	180	137	464
2	Rajnošek Al.	/	/	178	/	178
3	Mandák Martin	/	/	176	/	176
4	Švarc Frant.	/	/	5	/	5

Modely na gumu BV 1a

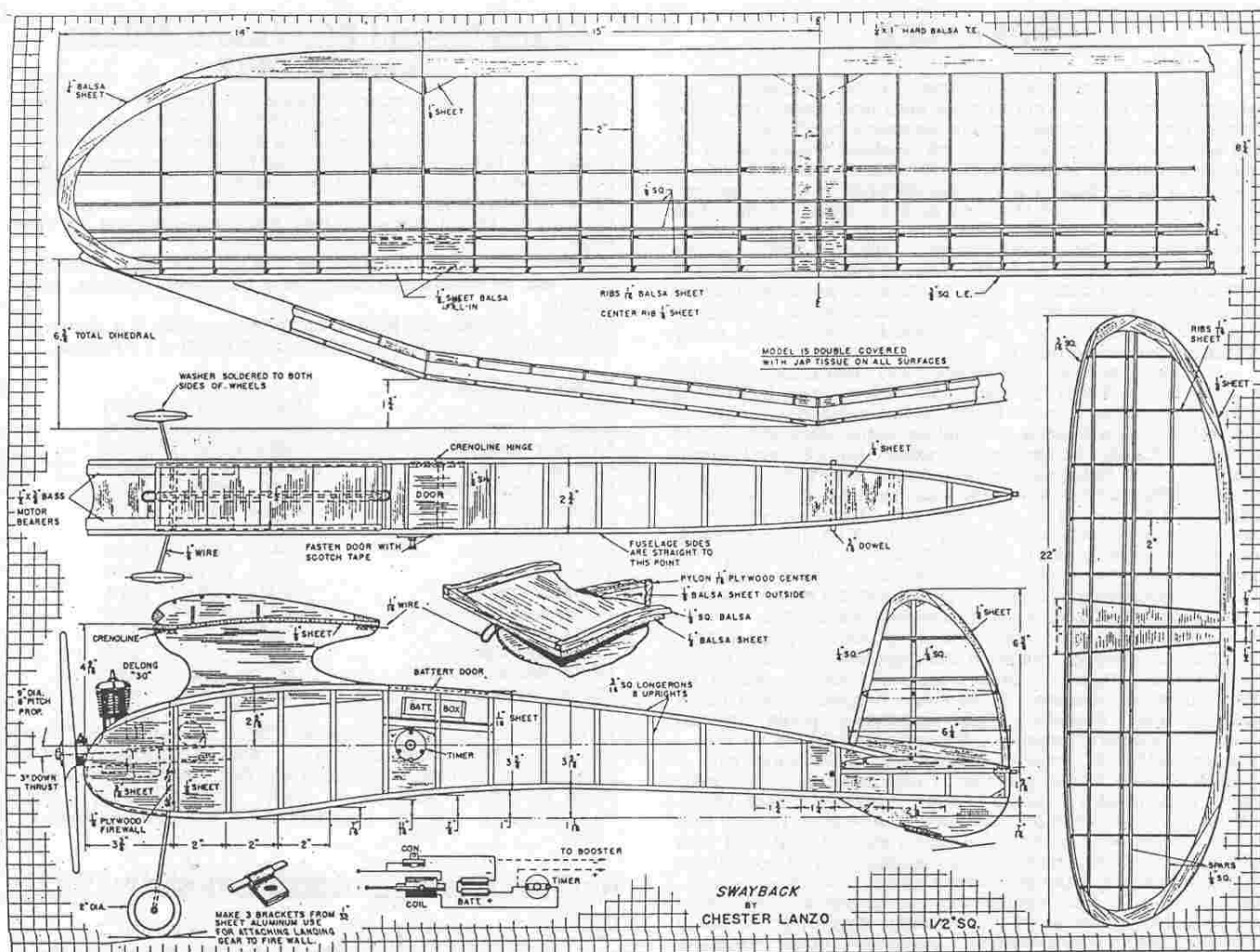
		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Čížek Rad.	/	241	225	120	586
2	Andryšek Zd.	90	260	/	180	530
3	Anýž	/	/	225	/	225
4	Rajnošek Al.	/	/	222	/	222
5	Švarc Frant.	/	/	142	/	142
6	Kalina Jiří	5	/	/	/	5

Modely na gumu BV 2

		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Kubeš Josef	/	356	/	/	356

Motorové modely CV

		V01	V02	V03	V04	Celk.
1	Holoun Frant.	102	382	/	/	484



Motorový model SWAYBACK

V době, kdy motorové modely byly poháněny výhradně motory s jiskřivou svíčkou vznikl i SWAYBACK. Na svět jej přivedl známý americký modelář Chester LANZO. Čas od času se našel někdo, kdo byl zatížen myšlenkou výhodnosti jakéhosi nosného trupu. Zdá se, že postiženým byl i Chester Lanzo. Hoši tvarovali trupy do podoby klenutého profilu. Pochybuji, že dokázali být jen přibližně vykázat zisk vztlaku po odečtení výrazného indukovaného odporu při obtékání trupu. Při různých rychlostech je možné, že aerodynamické síly dokázaly i slušně rozházet stabilitu modelu. Aby ale indukovaný odpor byl přeci jen co nejmenší, je jasné, že křídlo muselo nahnout - na pylón. Jinak měl model tvaru poměrně strážlivě

Křídlo s profilem řady Grand X mělo dva nosníky a 3 pomocné listy na horní nosové části profilu, sloužící nepochybně jako turbulátor. Konce křídla byly eliptické. Vyztužení balzou bylo uprostřed a ve zlomech křídla. Všechny materiál až na některé překližkové díly byla balza. Žebra 1,5, horní listy 3x3, koncové oblouky a odtokovka b6, náběžka 9x9.

Výškovka byla opatřena nosným, ale dost plochým profilem s rovnou spodní stranou. Jako nosník sloužily 4 balzové listy 3x3 - dvě shora a dvě zespodu. Žebra 1,5, náběžka 4,5x4,5, odtokovka b6.

Směrovka měla eliptický tvar a symetrický profil. Na 1 centrální nosník byla navlečena 3 žebra. Spodní díl směrovky - pod trupem - byl z balzového prkénka. Na spodek byla přišita a přilepena ostruha.

Trup byl slepen ze dvou bočnic sestavených z podélníků a svislých rozperek 4,5x4,5. Překližkovou motorovou přepážku procházely 2 bukové hranolky sloužící jako motorové lože pro motor DELONG 30 (asi 5 ccm). Motorové lože bylo zalepeno se sklonem -3 stupně. Boky předku trupu byly vyztuženy balzou 3

mm. Na motorovou přepážku byl rovněž přišroubován dvoukóly samonosný podvozek. Pylon byl vyřiznut z překližky 1,6 mm a oboustraně vyztužen balzou 3 mm. Shora bylo přilepeno balzové sedlo pro křídlo.

Rozpětí modelu je asi 1470 mm. Další detaily nejsou bohužel známy. Více než předlohu pro model s motorem 2,5 - 3,5 a možná i pro elektropohon jde nám o to zalistovat desítky let zpátky, abyste poznali, kudy se také tehdy cesty ubíraly.



Na rozdíl od kachen novinářských se kachny modelářské vyskytují u nás velmi vzácně, ba skorem vůbec ne. Kačka, kterou představuje Švéd Kurt Sandberg z Halmstadu je původem z Dánska. Nakreslil ji Oscar Vang. Údajně létá velmi stabilně. Snímek je z letiště modelářů Rinkaby ve Skane v jižním Švédsku. Jde původně o „cvičák“ pro tanky, dnes daleko účelněji využívaný - pro létání s modely. Šťastní to hoši!

MODRÝ FORD

Z celosvětového měřítka, nebo třeba i jen motoristického pohledu má závodní auto Itala Caraccioly, nebo Němce Hans von Stucka význam nesporně větší, než Modrý Ford kladenského Aeroklubu. Ale při pohledu modelářském se auta obou horkých favoritů rychlosti ztrácejí někde v daleké minulosti a mlze. Snad jen v motoristických muzejích se tyto obludy připomínají svými stovkami koní a elegancí delfinů. Naš Modrý Ford se do žádného muzea nedostal, ani nemá nikde pamětní desku. On jenom poctivě sloužil. Zprvu jenom plachtařům, ale od roku 1948 i modelářům. Vozil chasu s prvními Káňaty a Luňáky, v roce 1949 dojel až na Mistrovství ČR do Brna. A proto je na místě se o něm zmínit, protože se podílel v míře hojně na úspěších modelářů, tehdy organizovaných při Aeroklubu.

Odkud se vzal? Psal se rok 1947, kladenský Aeroklub se „učil chodit“. Tehdy prohlásil pan Janout, otec instruktora Zdeňka pilota všeho co mělo křídla, že bez nákladáku by byl ten život letecký sakra těžký za svého vázaného vkladu Aeroklubu Forda. Tehdy bylo možné takové věci tímto způsobem platit. Nebyl samozřejmě vůbec modrý, ale vojensky zeleně flekatý a také měl za sebou kus druhé světové války ve službách US Army. I to na něm bylo znát. Ale šikovných rukou bylo ve všech Aeroklubech vždycky dost. Ať už šlo o svářeče, elektrikáře, či mechanika v našem případě i o lakýrníka. To byl Tonda Rohan z Rozdělova, který doposud obětavě jezdil pro Aeroklub svým nákladáčkem. A tehle Tonda dal Fordu nakonec krásný jasněmodrý kabát s bílým odznakem na dveřích.

Nebylo by asi o čem psát, nebyť tehdy vypsáné „BS“. Šlo o Bodovací soutěž, nikoliv o Budovatelskou soutěž, jak se mnozí mylně domnívali. Vím to, protože jsem se podílel na úseku leteckých modelářů. S původním nápadem přišel Bobík Taus, náčelník Aeroklubu byly hodnoceny podle činnosti plachtařů, modelářů, organizační činnosti a kde na to měli i podle motorářů, či dokonce parašutistů. Motorářina byla v plenkách, daleko víc se plachtilo, i když některé stroje měly podivný křestní list a i „náhradní díly“ v podobě celých křídel, jindy kormidel nebo i trupu. To na okraj, motorové mašiny byly vzácnosti. Svůj podíl odevzdávali tedy i modeláři, ale byl dost velký počet modelářů-plachtařů, od majitelů áčka až po stříbrné C. Často omílané a různě skloňované heslo: modelář - plachtař - motorový pilot, tu bylo naplňováno bez halasu a s naprostou samozřejmostí. Takže za výkony modelářů byly body, Aeroklub za umístění potom dostal nějaký ten plachták či přiděl benzinu a podobně.

Vše fungovalo takto: Byly „znormovány“ všechny pracovní úkony od zametání hangárů nebo mytí letadel, přes funkci vyběrčích u vyhlídkových letů, či vlečení navijákem, nebo letadlem. Na nic nebylo zapomenuto. Měli jsme natištěné poukázky v hodnotě papírových peněz, Co si kdo zasloužil, mohl podle svého rozhodnutí utratit. Tak třeba za hodinu úklidu bylo 5 korun, ale také 1 start na navijáku stál rovněž 5 korun. Jinak byl otáčen vleč za motorovou mašinou, jinak minuta vyhlídkového letu. Nechci to celé rozvádět, jen abyste pochopili princip. Takže modeláři-plachtaři si za vylétané body a koruny platili celý plachtařský výcvik. Kdo byl trochu šikovný nedoplácel ani korunu. Mnozí modeláři neplachtili. Ti přicházeli na start a vyzádali si třeba 30ti minutový vyhlídkový let. To bylo normální. Tedy v podstatě létali modeláři zadarmo, ať už aktivně, nebo pasivně. A aby se tak stávalo v míře co nejhojnější, bylo třeba objezdit co nejvíce soutěží. A nebyť Modrého Forda, těžko bychom na ten čas vzpomínali jako na zvláštní údobí plné pohody. Jezdilo se jen v neděli, sobota tehdy volně nebyly. Řidič často obětoval aktivní létání, když bylo kam jet. Ford byl vždy připraven. Lavice jen provizorní, část kluků seděla na plachtě, nebo pneumatikách na podlaze. Přes ten spolek plachta, vím, to bylo možné jen tehdy dávno. Jď holenkové, ani v dobách dávných nebyli lidé úplně blbí, aeroklubáci pak zvláště. Jenže brzy potom nám samozvané vedení shora naše radovánky zařhllo a po dlouhá léta jen oni věděli, jak se to má dělat nejlíp a podle jakého vzoru. Jsou zrovna Vánoce a tedy také doba vzpomínání. Já jsem vzpomněl tímto směrem. To proto, že Modrý Ford byl opravdu velkým činitelem v rozvoji leteckého modelářství na Kladensku. Neberte proto tohle povídání za příliš egoistické.

R.Č.

Dokončení ze str. 4

Celkem se na všech soutěžích dohromady objevilo 15 účastníků z toho ve větroních AV 6, a BV celkem 8, v CV 1- Účasti: Celkem 31 z toho: Čížek 6, Keliš 4, Andryšek 3, po dvou mají: Balej, Rajnošek, Švarc, Tichý, Hořava, Holoun. Jedinou soutěž odlétali: Machulka, Mandák, Kubeš, Ing. Trefný, Kalina Rad. Čížek sport. referent

Vyhodnocení RC větroňů ARC za sezonu 1997

Vyhodnoceny byly všechny výkony ze všech 3 pořádaných soutěží přepočtem k 1000 bodům vítěze. Způsob je stejný, jako v roce 1996 - nejvýše dvě nejlepší soutěže se započítávají. V případě, že někdo létal v jediné soutěži se dvěma modely, platí pouze lepší výkon. V daném případě o 1. a 2. místě rozhodl výkon na třetí soutěži.

Upozorňuji, že při přepočtu byla čísla zaokrouhlena na celé body.

Celkem létalo letos 30 soutěžících, což už je slušné a nemyslím, že by tato nejoblíbenější kategorie v budoucnu upadala, spíše naopak.

Všechny 3 soutěže odlétalo 8, alespoň 2 soutěže 6 a zbytek po jedné soutěži. 23 účastníků bylo z ČR, 6 z SRN a 1 z Francie.

Pořadí je následující:

1.Dvořák Libor	1000+1000 =	2000
2.Dvořák František	1000+1000=	2000
3.Pergler Vladimír	989+1000=	1989
4.Novák Václav	1000+ 903=	1903
5.Andryšek Zdeněk	1000+ 861=	1861
6.Hořava Miloslav	1000+ 856=	1856
7.Balej Jiří	929+ 836=	1765
8.Brož František	843+ 809=	1652
9.Kasal Miroslav	929+ 691=	1620
10.Hlouš František	905+ 568=	1473
11.Vyskočil Ladislav	761+ 562=	1323
12.Kalina Karel	706+ 519=	1125
13.Valenta Vladimír	960+ 0=	960
14.Macháček Jaroslav	860+ 0=	860
15.Lihun Vladimír	855+ 0=	855

16.Valenta J. - 804, 17. Huckle A. - 693, 18. Šoltner F. - 779, Čížek R. - 741, 20.Alexandrov J. - 696, 21.Huckle P. - 693, 22.Kostečka V. - 689, 23.Prierard M. - 661, 24.Macků M. - 642, 25.Ilg W. - 637, 26.Mařík F. - 635, 27.Machulka S. - 606, 28.Dr.Tröbs V. - 588, 29. Ing.Vyskočil Z. - 540, 30.Regenhart H. - 170

Rádiem řízené motorové modely-1997

CRC - E

	RC02	RC03	RC04	Celk.
1 Kasal Miroslav	970	980	766	2716
2 Kasal M. (Viking)	/	954	1020	1954
3 Vaníček Jaroslav	970	/	957	1927
4 Lacina J.	930	/	/	930
5 Kostečka Vlad.	796	/	/	796
6 Valenta Vlad.	/	607	/	607
7 Dr. Tröbs	340	/	/	340

CRC - T

1 Andryšek Zd.	1020	1020	1020	3060
2 Netáhlo Jar.	1020	1020	1020	3060
3 Dvořák Frant.	1020	1020	1020	3060
4 Macháček Jar.	920	1010	1010	2940
5 Alexandrov Jar.	826	793	1000	2619
6 Huckle Andr.	966	/	/	966
7 Balej Jiří	/	/	952	952
8 Kruk Karel	/	/	836	836

CRC - A

1 Andryšek Zd.	840	920	920	2680
2 Netáhlo Jar.	840	920	910	2670
4 Macháček Jar.	840	910	920	2670
5 JUDr. Slapnička	840	/	920	1760
6 Weisgerber V.	/	910	/	910
7 Linka B.	/	/	836	836
8 Veselý L.	/	711	/	711

~~~~~

**KLUBOVÉ PŘÍSPĚVKY -  
INFORMACE BUDOU V DALŠÍM ČÍSLE IL 36**

~~~~~