



# INFORMAČNÍ LISTY 52

**ČERVEN**

**2000/3**

Vychází 7x do roka pro členy SAM 95 zdarma.

|                |  |
|----------------|--|
| President:     | Radoslav ČÍŽEK,  |
| Zástupce:      | Žilinská 160, 273 01 K.Žehrovice   |
| Zástupce:      | Zdeněk ANDRÝSEK,   |
| Pokladník:     | Ludmilina 3, 180 00 Praha 8  |
| Předseda       | Vladimír HORÁK,  |
| sport. komise: | K Cihelně 432, 273 01 K.Žehrovice  |
| Redakce IL.:   | JUDr. Zdeněk SLAPNIČKA,<br>Na Sádce 193, Praha 4, 149 00<br>Radoslav ČÍŽEK |

## CRC MOTORÁKY - 8. 5. NA LETIŠTI KŁADNO

Na této plánované soutěži se sešlo celkem 16 soutěžících. V kategorii CRC - A létalo 12 borců, 4 z nich stačilo ještě odletat CRC-T, z toho 3 létali se stejnými modely jako v CRC-A, tedy se Superatomy. Do počtu 16 nám chybějí tedy 4 „elektrikáři“.

V kategorii CRC-T na níž v souvislosti se zavedením nových úprav jsme byli hlavně zvědaví, tedy s nelimitovaným chodem motoru, zvítězil Zdeněk Andrýsek z Prahy 8 s Vegou 7 (940s), za ním se zařadili všechni Plačkové: syn Ondřej 926s, syn Tomáš 821s, oba s Playboym, a otec Jiří s Vegou 7 časem 797s.

Praxe ukázala i při tomto nízkém počtu soutěžících, že pořadí nebude určovat kdo se střetne při přistání do čtverce. Škrtaný nejslabší let je výbornou pomůckou.

### Výsledky CRC-A

Protože bylo mimořádně pěkné počasi, létaly se na návrh řídícího létání Fr. Dvořáka 4 lety, jako je tomu u jiných kategorií. Ukázalo se, že není hmatatelný rozdíl mezi CRC-T a CRC-A, když se létá na libovolně dlouhý motorový let bez ohledu na kubaturu motoru. I model se Superatomem se dokáže vyplhat do dostatečné výšky k splnění maxima. Ovšem není na místě kalkulovat s tím, aby se vrtule točila pokud možno nejdéle.

|                    |                |       |
|--------------------|----------------|-------|
| 1. Andrýsek Zd.    | Vega           | 1380s |
| 2. Netáhlo Jar.    | PB 2           | 1370  |
| 3. Netáhlo Jar.    | Múra           | 1370  |
| 4. Alexandrov Jar. | Múra           | 1370  |
| 5. Macháček Jar.   | Sirius         | 1360  |
| 6. Svoboda Petr    | Múra           | 1330  |
| 7. Brož Frant.     | Múra           | 1284  |
| 8. Plaček Jiří     | Vega 7         | 1284  |
| 9. Plaček Tomáš    | Playboy        | 1167  |
| 10. Plaček Ondřej  | Playboy        | 1163  |
| 11. Hořava Miloš   | M. Neptun 1137 |       |
| 12. Kalina Karel   | Superboba      | 896   |

### Výsledky CRC-E

|                   |               |     |
|-------------------|---------------|-----|
| 1. Kostečka Vlad. | Vikung        | 987 |
| 2. Hlávka Pavel   | Brigadier 977 |     |
| 3. Valenta Vlad.  | Miss A        | 933 |
| 4. Brož Frant.    | Satyr         | 408 |

Brožův „bitevní“ stroj nemohl dobře konkurovat mnohem lehčím soupeřům.

Počasi na této soutěži bylo více než perfektní, stejně tak práce časoměřic: J. Baleje, Ing. Z. Vyskočila, St. Machulky a Zd. Pucholtá. Otěže soutěže měl pevně v ruce Fr. Dvořák, který zastoupil M. Hofavu.

Provoz Aeroklubu byl pro modeláře „únosný“ a ti si s přistávajícími letadly s větším či menším úspěchem „poradili“. Ale pozor nikdy nepodceňovat!

Ceny benzínu nám asi nové létající členy nepřinesou, leze to do kapas.

Díky všem, kdož pomohli pohodě této soutěže.

R. Čížek



Nezapomenutelný Pepa Vortecký z Prahy 7 s monstrem Bohouše Patočky. Byl to jednonáhlý, létal na první soutěži rádiových větroňů v 60. letech v K. Žehrovicích.

### INTER POSTAL COMPETITION.

Sam 95 Bohemia uspořádá ve dnech 1, 9. až 30. 9. veřejnou soutěž na dálku ve třídech volných historických modelů kategorií malých větroňů AV 1 a AV 2 a malých modelů na gumi dle specifikace BV 1a a BV 25 pravidel SAM 95.

Na tuto soutěž vás srdečně zveme s tím, abychom společně prožili trochu radosti s modely z doby dávno minulé.

- Účast (pro tento rok) je volná, není limitována členstvím v SAM, nebo jiné modelářské organizaci.
- Každý se může zúčastnit nejvíce se dvěma modely v každé kategorii, ale každý model musí mít samostatný registraci.
- Soutěžní vklady se neplatí.
- Každý model může odletnout ve své kategorii nejvíce 4 lety, z nichž 3 nejlepší se započítávají do konečného výsledku. Pokud jsou všechny 4 lety naměřeny jako letové maximum, letí soutěžící ještě 5. let s měřeným maximem o 1 minutu vyšším. Na každý let jsou povoleny nejvíce 2 pokusy. Druhý pokus lze vykonat, pokud čas prvního pokusu byl nižší než 20s.
- Vzlet bezmotorových modelů je pomocí vlečné šňůry 50m dlouhé. Let modelu je měřen od okamžiku odpoutání od vlečného háčku.
- Modely na gumi vzletují se země, nebo s pomocné desky, která smí být nejvíce 30 cm nad zemí. Model musí vzletnout samostatně, bez postrčení.
- Každý model, který v určitý libovolně vybraný den začne létat, musí týž den dokončit celou sérii (4, příp. 5) letů dané kategorie a modelu.
- Čas je měřen známý časoměřcem od počátku vzletu do dotyku se zemí, nebo překážkou.

### Stavební a soutěžní pravidla ostatní:

#### AV 1 – bezmotorové modely

Jde o modely do rozpětí 1270 mm (50“), minimální zatížení 12g/dm<sup>2</sup>, letové maximum 90s

#### AV 2 – bezmotorové modely

do velikosti celkové plochy 34 dm<sup>2</sup>, minimální zatížení 12g/dm<sup>2</sup>, letové maximum 120s

#### BV 1a - modely na gumi

do rozpětí 914 mm, 36“ zatížení 12g/dm<sup>2</sup>

Nesklopňá, volnoběžná vrtule. Je povoleno použít plastikové vrtule odpovídajícího průměru. Nesmí být větší než 1/3 rozpětí. Letové maximum 90s.

#### BV 25 – modely na gumi

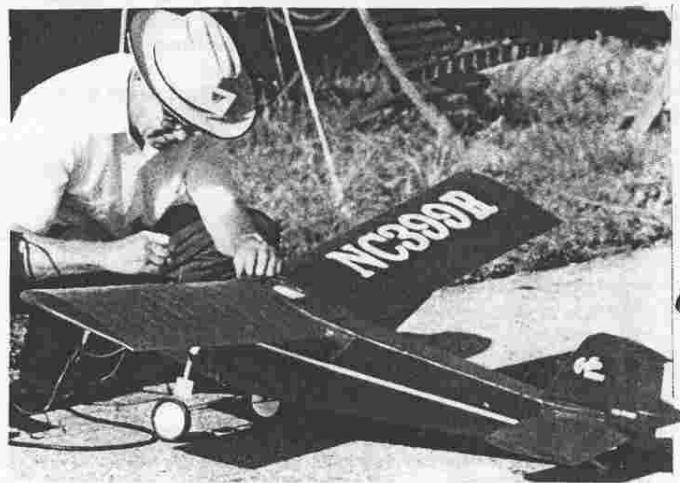
do rozpětí 635 mm (25“). Minimální zatížení = 12g/dm<sup>2</sup>. Modely mohou být zmenšeninou větších existujících modelů na gumi, ale vnější obrys musí být zachován. Průměr vrtule musí být úměrná vzoru, plastová vrtule je povolena, nesmí přesáhnout 1/3 rozpětí křídla.



Park Abbot ze Santa Rosa v USA je sice členem SAM 27 Severní Kalifornie, ale má s námi dobrý kontakt. Zrovna mu bylo 75 let, těší se dobrému zdraví. Nyní aktivní důchodce, v produktivním věku byl konstruktérem a kresličem u letecké firmy North American Aviation a Lockheed Aircraft. Teď prohání svuj oblibený 8 stopový (asi 1830mm) LANZO-BOMBER s motorem Edco.65. Na obrázku vlevo vidíte samovypouštěcí zařízení pro vzlet se země. Je moc vysoká tráva? Tak se dá starý koberec a



letí se - vždyť to vidíte vpravo.  
V roce 1998 si také postavil k plné spokojenosti rádiový větroň Žehrovice II a liboval si, že se dá s tak velkým érem létat na tak malých prostorách.  
Ještě na doplnění - Park sloužil v době WW II na ponorkách. Už se těší na počasí - neboť i v Kalifornii je teď plno dešťů a terén je blátilivý.



Jim Robinson žhaví motor OS .25 repliky volné makety CURTISS ROBIN. Je původně z Ohia, ale když byl penzionován, odstěhoval se do Kalifornie, aby mohl létat s modely celoročně. Uznejte, nebyla by to nádherná podívána létat takové zjednodušené makety na rádio dnes, kdy nerozhoduje, jak dlouho poletíte na motor? Každý by se předvedl, jak umí. Co vy na to?



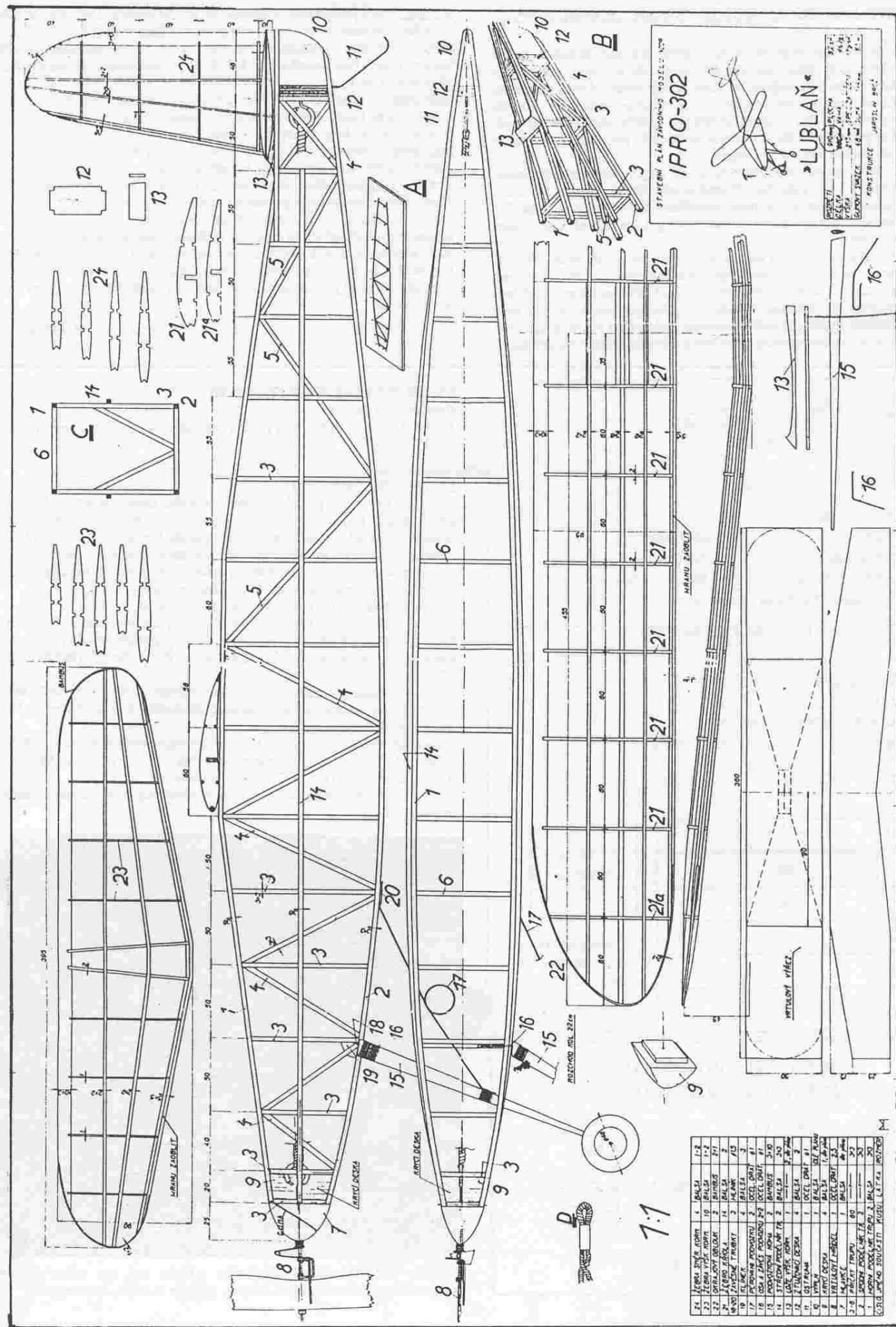
S obrovitým motorovým modelem s motorem Kratsch 30 jsme se setkali v roce 1996 v Neustadt v SRN. Startuje výhradně ze země.



Bill Burgess zvítězil s modelem WESTERNER ve třídě C-pylon na modelářském letišti v Munzie, stát Indiana v USA.



Hromadný vzlet polomaket na gumi, jak je zachytí Laco Mikulasko z Kanady.



**VOLNÝ MODEL NA GUMU PRO-302 „LUBLAŇ“**

Na pozvání jugoslávské modelářské federace zúčastnili se čs. modeláři těsně před válkou mezinárodní modelářské soutěže o pohár krále Petara. Naše družstvo ve složení Jar. Brož, Mirek Musil, Čeněk Formánek (čtvrtého soutěžního bohužel nepamatují a podklad nemám) a pod vedením pana Břetislava Semeráda odjelo do dějiště této soutěže, chorvatské Lublaně. Není mně známo, zda Jar. Brož nakreslil tento model pro účast na soutěži, či až po ní, ale snad na tom ani moc nezáleží.

Naši v Lublaně tehdy nezvítězili, ale díky výbornému vystupování i dobrých výsledků tam zanechali výborný dojem. Model „Lublaň“ byl menší model, shodou okolností odpovídající specifikaci SAM 95 pro kategorii BV 1a. Měl rozpětí pouze 910 mm a hmotnost 140 g. Létal tedy při specifickém zatížení 17 g/dm<sup>2</sup>.

**Trup** – byl sestaven ze dvou bočnic a rozpěrek vše z balsových lišť 3x3. Přední část byla zesílena ještě diagonálnimi výztuhami, jak je zřejmé z bokorysu. Po obou stranách trupu byl ještě vně přilepen balsový podélník 3x3. Vršek trupu měl rovinou část sloužící jako sedlo pro křídlo. To bylo možné v menším rozsahu na trupu posouvat. Podvozek o rozchodu 220 mm měl samonosné bambusové nohy vyztužené a odpružené ocelovým drátem.

**Křídlo** – mělo jednoduché V-lomení se střední rovnou částí. Konce byly eliptické, vytvořené bambusovou štěpinou 2x1. Spoj obou polovin křídla byl plochý, vyztužený pfilozkami. Náběžka byla b 5x5 se zaoblenou přední hrancou. Hlavní lišta nosníku byla b 3x8, lišty pomocných nosníků b 2x2, odtokovka b 3x10.

**Výškovka** – lichoběžníkový tvar s elipticky zakončenými konci. Jinak s vyměnnými hlavními lišty (viz křídlo) dimenze lišť stejná, jako u křídla. Profily výškovky byly symetrické z 1 mm balsy.

**Směrovka** – měla tvar vysokého lichoběžníku s eliptickým zakončením. Stavba obdobná jako u výškovky, rovněž profiláz.

**Vrtule – svazek** – průměr vrtule byl 360 mm, byla vyřezána z bloku 360 – 50x40. Svazek měl dvanáct pramenů z gumy. Tedy průřez 48 mm<sup>2</sup>.

Přinášet co nepodrobnejší data o modelech i historii je sice naší velkou sňahou, ale někdy už není dosud podkladů, prosíme omluvení. Alespoň jednoho z průkopníků čs. modelafiny před i po válce. Výborného gumičkáře, ale také tvůrce motorového Antarese. Také proto, aby nám nezůstalo v paměti jen to, „že si vzpomínám, že někdo takového jména před léty existoval...“

R. Čížek

**REGISTRAČNÍ LIST MODELU**

**SOUTĚŽÍCÍ:**

**ADRESA:**

**ČLEN KLUBU (SAM, LMK):**

**DATA MODELU:**

**ROZPĚTÍ:**

**HMOTNOST:**

**PLOCHA KRÍDLA:**

**ZATÍŽENÍ:**

**CELKOVÁ PLOCHA:**

**ROK VZNIKU:**

**NAZEV nebo OZNAČENÍ MODELU:**

**KATEGORIE:** (AV1, AV2, BV1a, B25)

**LÉTANÍ KDE?**:

**DATUM:**

**SMĚR A RYCHLOSТЬ VĚTRU:**

**TEPLOTA:**                    **OBLAČNOST:**

**LETOVÝ ZÁZNAM:**

| LET Č.        | PLATNÝ DOSAŽ. ČAS | KASOHŘÍČ: |
|---------------|-------------------|-----------|
| 1             | sek               |           |
| 2             | sek               |           |
| 3             | sek               |           |
| 4             | sek               |           |
| PLATNÝ VÝKON: |                   |           |

**ROZLIŠOVACÍ  
LET PŘI 4  
MAXIMECH**

**KORESPOND.  
SOUTĚŽ SAM 95  
ZÁŘÍ 2000**

**INTER POSTAL COMPETITION**

**pokrač. se str. 1**

Tuto tabulku si zvětší asi na A4 (zhruba lineárně 2x) pro každý model zvlášť

**EVIDENČNÍ LIST MODELU.**

Pro každý model si vystaví soutěžící evidenční list modelu. Na přední straně budou uvedeny všechny potřebné technické údaje, název modelu, nebo jeho identifikační číslo, jméno konstruktéra a rok vzniku modelu a také všechny naměřené časy. Na zadní stranu je třeba v měřítku nakreslit ve třech pohledech dotyčný model. Jako náhrada může posloužit fotografie ve velikosti 9x13 cm. Foťte půdorys modelu.

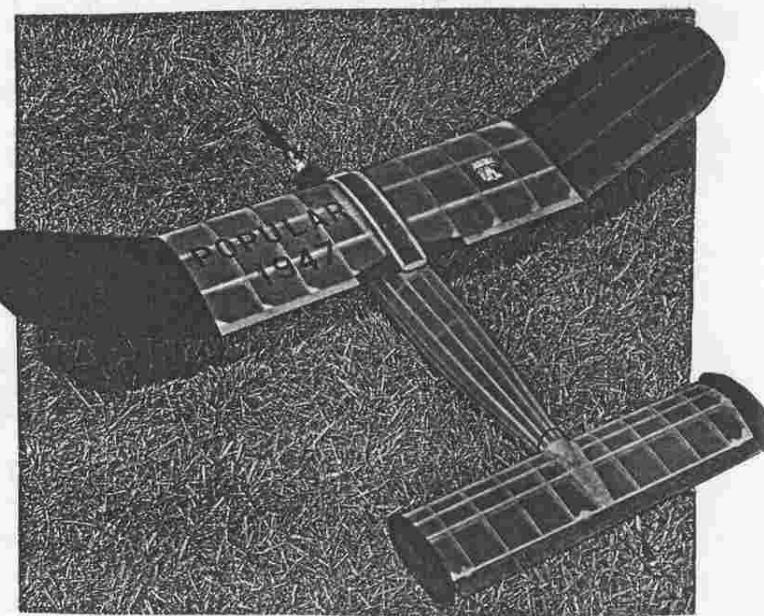
Ve všech případech jde o modely, které létaly před 31. 12. 1954.

Lety mohou být vykonány kterýkoliv den mezi datem 1. 9. a 30. 9. 2000. Vykonané lety nelze opakovat. Je možné odletnout libovolný počet z možných připustných modelů třeba v jediný den, nebo třeba každý model v jiný den.

Vyplněný záznam o létání můžete zaslat hromadně nebo jednotlivě na adresu ředitelé soutěže: Radoslav Čížek, Žilinská 160, Kamenné Žehrovice 273 01.

Datum odeslání co nejdříve, ale nejpozději s datem poštovního razítka 6. 10. 2000, aby bylo možné zpracovat včas výsledky a uveřejnit je v INFORMAČNÍCH LISTECH (IL) v prosinci t.r.

Všichni účastníci obdrží účastnické diplomy. Věříme v čestné zápolení.

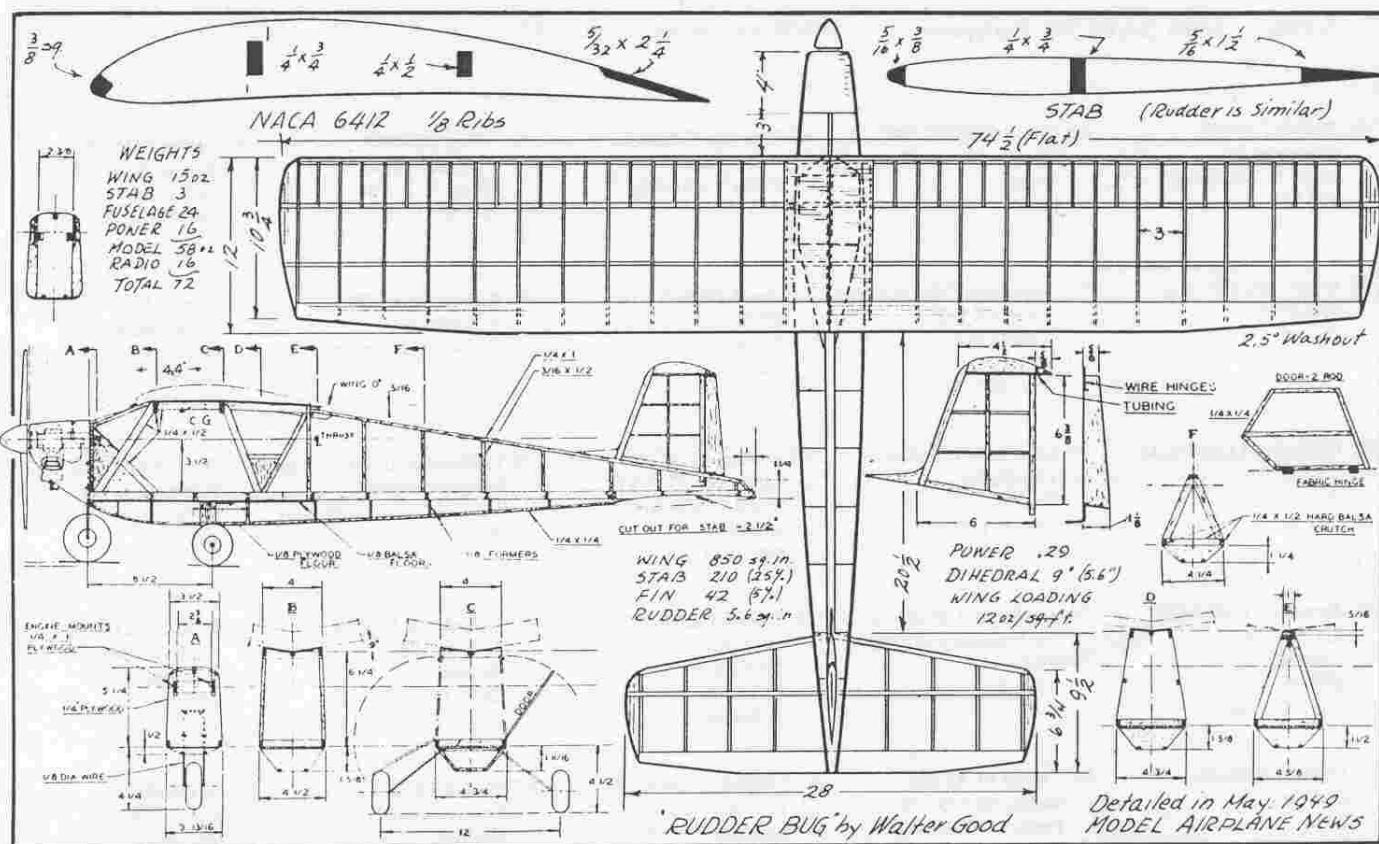
**NEJBЛИŽŠÍ SOUTĚŽE SAM 95**

Na letišti Aeroklubu Kladno u Dobré.

|                |                     |           |
|----------------|---------------------|-----------|
| 28. 5. – (541) | ARC-A2              | R. Čížek  |
| 11. 6. – (544) | CRC-Show            | J. Balej  |
| 24. 6. – (549) | ARC                 | M. Hořava |
| 25. 6. – (550) | CRC-A, CRC-T, CRC-E | R. Čížek  |
| 2. 7. – (551)  | ARC – A2            | R. Čížek  |
| 15. 7. – (553) | ARC                 | Fr. Brož  |

Začátky od 9.00 hodin.

Populár 1947 Vladimíra Procházky z Prahy byl po válce jedním z nejrozšířenějších motorových modelů. Tento je na rádio, autor neznám.



### Rudder Bug - rádiem řízený model od Dr. Waltera Gooda z USA

Dr. Good byl jedním z průkopníků rádiem řízených modelů v USA i ve světě vůbec. Byl rozhodně otcem tohoto dila - nikoliv upraveného motorového modelu pro rádiové řízení, ale čistokrevného rádiáka. Stůjte prosím ale na zemi: šlo o skromný jednokanál řízený pouze směrovkou za pomocí rohatky a svazečku gumy jako serva. Jestliže plánek tohoto modelu uveřejnil americký publicista Frank Zaic ve dvojročence 1951-52 s poznámkou, že plánek byl detailně otištěn již v květnu 1949, potom je jasné, že model musel být hotov již v roce 1948. RUDDER BUG měl mimo otce Gooda i několik kmotrů.

Záměrem bylo postavit model s dobrou podélnou, přičnou i spirální stabilitou. Frank Zaic navrhl pro křídlo bezproblémový 12 % profil NACA 6412 s geometrickým překřížením na konci křídla - 2,5° (trochu moc) a k němu symetrickou výškovku - 25 % plochy křídla. Při 9° vzepětí, uvedených negativech na křidle a úhlu seřízení mezi křidlem a výškovkou také minus 2,5° a vyvážení modelu do 37 % hloubky křídla se jevila stabilita jako optimální. Přitom křídlo bylo na sedle trupu v nule a výškovka v záporném posazení. Bylo odzkoušeno ale i vyvážení od 25 do 40 %.

Gene Foxworthy měl na starost funkčnost směrovky při jeho přetažení a navrhoval dvousměrovkové uspořádání. To se ale nakonec neuskutečnilo, i když taková dodatečná úprava možná byla.

Byl zavřen i dvoukolový podvozek. Bylo s ním trápení na starém modelu GUFF Jima Walkera a z důvodu maximální ochrany rádia při hrubém přistání byl zvolen tříkolový podvozek s přídovým kolem. Přídovému kolu byla vůbec věnována větší pozornost. Bylo z kvalitnější gumy a průměrem větší - vždyť bude chytat při hrubém přistání ty největší nárazy. Nakonec se ukázalo, že rádio bylo proti nárazu odolnější než samotný model. Rádio se nepoškodilo ani při jednom přistání do lesa, ani při jiném nepodařeném přistání po větru s dojezdem do plotu. Jenom vrtule stále praskaly a tak byly nahrazeny vrtulemi z nylonu.

Model byl z opatrnosti zaletán nejdříve jako volný. I tak ale měla ta první létání punc zvědavého očekávání, nejistot a otazníků, ale nakonec přece jen přišlo vítězství. Byla otevřena nová cesta modelářského létání, i když zatím jen velmi, velmi skromná....

#### Něco technických dat a slov ke stavbě:

**Trup** byl slepen ze spodního rámu o šíři 120 mm. Bočnice byly z tvrdých balzových pásnic 6,3x12,7 s rozpěrkami stejného průřezu. Tento rám byl na konci vyříznut pod negativním úhlem - 2,5° pro usazení výškovky. Mírně za těžistěm nesl rám hlavní podvozek. V čele rámu byla přilepena motorová přepážka. Ta nesla ve dvojitě vidlici přídové kolo. Motorová přepážka byla ještě vyztužena křížově rozpěrkami 6,3x12,7. Podobné rozpěrky byly ještě zlepeny dále pod křidlem a tvořily rám pro dvírka trupu na obou jeho bocích.

Motor byl namontován invertně s osou tahu blízko k těžisti. Měl obsah 5 ccm se zadním sáním, typ není uveden.

Spodek trupu tvořila karoserie z 3 mm balzových přepážek a balzových lišť 6,3x6,3. Sedlo pro křídlo bylo nesené rámem pro dvírka a stahovalo se v mistké odtokovky křídla. Dále až do konce měl trup průřez trojúhelníkový. Široká hřbetní lišta z balzy 6,3x25,4 byla propojena k hlavnímu rámu rozpěrkami 5x12,7 mm.

**Křídlo** o rozpětí 1880 mm mělo při hloubce 305 mm plochu asi 55 dm<sup>2</sup>. Rozteč 12 % žeber byla 75 mm a mezi byla ještě zlepena polozebra. Vše z 3 mm balzy. Náběžka 9x9, přední nosník 6,3x19, zadní 6,3x12,7. Odtokovka - pásek 4x57 (!) - pouze shora v zárezech žeber. Hmotnost samotného křídla asi 425 g by se dala i při zachování pevnosti snížit vhodnějším využitím materiálu jistě na 250 g.

**Výškovka** měla rozpětí 710 mm, největší hloubku 241 mm. Měla symetrický 7,7 % tlustý profil. Nosník byl z balzy 6,3x19, náběžka 8x9 a odtokovka 8x38 mm.

**Směrovka** byla stavbou podobnou výškovce, byla nalepena na vršek trupu. Vlastní pohyblivá malá klapka byla dole široká pouze 33 mm a otácela se na čepu ve vodící trubici.

RUDDER BUG znamená řízeného brouka, ale také štěnici. To první je myslím vhodnější. Byly to úplně začátky plné nejistot a naději. Je to úplně o něčem jiném než jsou dnešní rádiáky s programovaným řízením. RUDDER BUG to je historie rádiem řízených modelů v té nejprvnější podobě. Má svoje místo i uznání přes všechno klopýtání k cíli - řízenému letu.

## Adresy členů SAM 95 Bohemia

pokračování se str. 6 - IL. č. 51

|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
| 60. Rudolf ČERNÝ<br>Šumavská 22<br>Praha 2 - Vinohrady<br>120 00                      | 61. Milan DRNEC Ing.<br>Husova čtvrt' 1085<br>Rosice<br>665 01                       | 62. Petr CAJTHAML<br>Pod Vlkem 108<br>Praha 5 - Stodůlky<br>155 00                  | 63. Vilém PETŘÍK<br>Jívenská 1271/5<br>Praha 4 - Michle<br>140 00                    | 64. Milan NOVÁK<br>Komenského 928<br>Milevsko<br>399 01                         |
| 65. Gustav BULÍN Ing.<br>Proboř 23<br>Žlutice<br>364 52                               | 67. Bohuslav VYKOUK Ing.<br>Na stráži 193<br>Tuchlovice<br>273 02<br>0312/657160     | 69. Josef TREFNÝ Ing.<br>Příční 352/8<br>Děčín 3<br>405 01                          | 70. Michal PAVLÍK<br>U brůdku 80<br>Praha 5 - Třebonice<br>150 00                    | 71. Václav HANYŠ<br>Brunaustrasse 3a<br>Fahreweid<br>CH 8951<br>Schweiz         |
| 72. Oldřich ZATLOUKAL<br>č.p. 45<br>Prosenice<br>751 21                               | 73. Laco MIKULASKO<br>7 Giffin Rd<br>Dundas<br>Ontario L9H 6S1<br>Canada             | 74. Ondřej PLAČEK<br>Malenická 1711/13<br>Praha 4 - Chodov<br>140 00<br>02/71913113 | 76. Vladimír VALENTA Ing.<br>Nad přehradou 467<br>Praha 10-Horní Měcholupy<br>109 00 | 77. Ivan HORÁČEK<br>Habermanova 506<br>Štáhlavy<br>332 03                       |
| 78. Jaroslav TUMPACH<br>Uhelná 172<br>Libušín<br>273 06<br>0312/672556                | 79. Josef PROCHÁZKA<br>Na Provaznici 5/2590<br>Praha - 5<br>150 00                   | 80. Tomáš URBAN<br>Im Schachenhof 45<br>Bonstetten<br>CH-8906<br>Schweiz            | 81. Vítězslav LACINA<br>Husova 1051<br>Rosice<br>665 01                              | 82. Stanislav ŠTĚPÁN<br>Čechova 250/II<br>Rokycany<br>337 03<br>0181/723575     |
| 83. Čestmír HORÁK<br>Částecká 7<br>Plzeň<br>301 57                                    | 84. Tomáš PLAČEK<br>Malenická 1791/13<br>Praha 4 - Chodov<br>140 00<br>02/71913113   | 85. Oldřich PERGL<br>12 D'Arcy CT<br>Hamilton-Ontario<br>LV8 2C1<br>Canada          | 87. Michal TESAŘ<br>Budějovická 611<br>Netolice<br>384 11                            | 89. Jan BORGA<br>Vilová 1092<br>Mikulášovice<br>407 79                          |
| 90. Jiří HOLUB<br>Na okruhu 390<br>Praha 4<br>142 00<br>02/61911673                   | 91. Pierre PAILHE<br>19 Rue Boileau<br>Pau<br>64000<br>France                        | 92. Bohumil MIKUŠ<br>Hausmannova 3010<br>Praha 4<br>143 00                          | 93. Martin MANĐÁK<br>Habrová 3<br>Praha 3<br>134 00                                  | 95. Jaroslav ALEXANDROV<br>K dubu 106<br>Dobřichovice<br>252 29                 |
| 96. Pavel HULÁK Ing.<br>Na výsluní 110<br>Borek, České Budějovice<br>370 10           | 98. Petr SVOBODA<br>U nového dvora 716/3<br>Praha 4 - Lhotka<br>142 00<br>02/4721998 | 99. Jan KYPTA<br>č.p. 38<br>Mladějov na Moravě<br>569 35<br>0462/323183             | 100. Vít KOTRABA Ing.<br>Hrušky 225<br>Křenovice<br>683 52                           | 102. Anton HOCKICKO<br>pošt.schr. 39<br>Spišské Podhradie<br>053 04<br>Slovakia |
| 103. Zd. SLAPNIČKA JUDr.<br>Na sádce 193<br>Praha 4 - Chodov<br>149 00<br>0603/434467 | 104. Ant. HOFFMANN Ing.<br>Javorová 2695<br>Žatec<br>438 01                          | 105. Karlheinz KINITZ<br>Kronacherstr. 6<br>Stadtsteinach<br>D-95346<br>BRD         | 106. Václav VALENTA jr.<br>Lhota 140<br>Kamenné Žehrovice<br>273 01                  | 107. Zdeněk HOLIŠ<br>Polská 34<br>Olomouc<br>779 00<br>0603/522171              |
| 108. Alois REISER<br>Efendingerstr. 23<br>Wels<br>A-4600<br>Austria                   | 109. Karel KONVALINKA<br>č.p. 310<br>Chyňava<br>267 07                               | 110. František VÝSKALA<br>Krhová 157<br>Valašské Meziříčí<br>756 63                 | 111. Pavel LAŠTIAK<br>Brechtova 15<br>Brno<br>638 00                                 | 112. Jaroslav SUCHOMEL<br>K Rovinám 2.<br>Praha 5<br>158 00<br>02/551994        |
| 113. Luděk HOCHMAN<br>Štěpánská 2657<br>Kladno<br>272 00<br>0312/76500                | 115. Alois DRAHOKOUPIL<br>Kavánova 1769<br>Turnov<br>511 01                          | 116. Miroslav MACKŮ<br>Ke Splávku 157<br>Praha 5 - Lipence<br>155 31<br>02/90007768 | 117. Jan STŘÍTESKÝ Ing.<br>Křivoklátská 1137<br>Nové Strašecí<br>271 01              | 118. Karel SLUPSKÝ MUDr.<br>Konvalinková 8<br>Plzeň - Černčice<br>317 06        |
| 119. Miroslav POTŮČEK<br>Osnice 98<br>Jesenice u Prahy<br>252 42                      | 120. Bronislav SOKOLÍČEK<br>Božetěchova 5<br>Olomouc<br>772 00                       | 121. Andreas HUCKE<br>Hemelweg 52<br>Schwäbisch Hall<br>D-74523<br>BRD              | Volná členská čísla:<br>23,37,45,53,66,68,<br>75,86,88,94,97,101,114                 |   |