

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

Return Undeliverable CDN addresses to: Model Aeronautics Association of Canada
Unit 9, 5100 South Service Rd., Burlington ON L7L 6A5

Morison COMMUNICATIONS

- Photography
- Action
- Documentary
- Commercial
- Publishing
- Public Relations
- Event Planning

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



... à l'ordre du jour, ajoutez un sujet de
... tenant parce que ces sujets devront être
... inclus dans mon courriel que je dois en-
... voyer au préalable aux membre.
... J'espère que vous avez passé un été for-
... midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in

Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

Advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$700!

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

**MAAC CLUBS NOW GET A
50% DISCOUNT ON 6X RATES**

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

**905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
R/C SWAPMEET '15**

Great Deals on New and Used R/C Products! Great Deals from Popular Local Hobby Vendors!
Refreshments Available! Raffles for Great Prizes!

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

ADMISSION:
General:\$5
Youth 13-16:\$2
Children 12 & under:FREE
Vendor Tables:\$25

QUESTIONS AND RESERVATIONS:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905-235-6637

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays at the Door
Vendor Payments made to:
Aurora Model Aircraft Club
525 Rourke Place
Newmarket ON
L3Y 8S9

EMT or PAYPAL also accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

FRIDAY, APRIL 26th
OPEN 10AM - 2PM
on our Forums!

for more information contact:

*Keith Morison
403-510-5689*

editor@ModelAviation.ca



Aircraft Modelers Research

**COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW**



**PITTS
CHALLENGER**
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER

PILOT RC



**LASER 35%
CARBON**
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER

PILOT RC

RC HELICOPTERS



DLE 55RA

**DLE ENGINES &
PARTS**



RC CARS/TRUCKS



GP 123 V2

**GREAT POWER
ENGINES + PARTS**



**VISITEZ NOTRE SITE WEB /
VISIT OUR WEBSITE**

WWW.AMR-RC.COM

1-855-747-2444

2550, chemin du Lac, Longueuil, (Quebec) J4N 1G7



"Join MAAC

Because You Want To"

The Model Aeronautics Association of Canada is dedicated to serving all aspects of modeling through National leadership by encouraging individual, family, and community participation, and promoting high standards of safety and personal fulfillment.

"Joignez MAAC

Parce Que Vous Voulez"

La mission nationale de l'association des modélistes aéronautique du Canada est la promotion de tous les aspects du modélisme tant au niveau familial, communautaire qu'individuel sous l'enseigne de la sécurité et l'accomplissement personnel.

Model Aeronautics Association of Canada

Unit 9, 5100 South Service Rd. Burlington ON L7L 6A5

English 1-855-FLY-MAAC (1-855-359-6222) - Phone 905-632-9808
 français 1-855-756-MAAC (1-855-756-6222) office@maac.ca - maac.ca

The MAAC office is open from 8:00 am to 4:30 pm Monday to Friday.
 Bilingual service is available / Un service bilingue est disponible.

President	Mike Anderson	president@maac.ca
Vice President	Randy Hepner	zd-d@maac.ca
Executive	John Deadman	zd-h@maac.ca
	Philippe Dessureault	zd-a@maac.ca
	Grant Robinson	zd-k@maac.ca
Treasurer	Mike Anderson	treasurer@maac.ca
Bilingual Reception and Membership	Rivka Neal	office@maac.ca

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

Philippe Dessureault 68233
 Airdrie, AB
 zd-a@maac.ca

Atlantic (B)

Carl Layden, 44045
 Paradise, NL
 zd-b@maac.ca

British Columbia Interior / Yukon (C)

Mark Betuzzi 26605L
 Kamloops, BC
 250-682-9609
 zd-c@maac.ca

South West British Columbia (H)

John Deadman 26518
 Delta, BC
 604-354-2736
 zd-h@maac.ca

Manitoba - Northwestern Ontario (D)

Randy Hepner - 73393
 Stonewall, MB
 204-467-7141
 zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E)

VACANT
 zd-e@maac.ca

Northern Ontario (F)

Craig Knight 9467L
 Sault Ste. Marie, ON
 705-254-8610
 zd-f@maac.ca

Ottawa Valley (G)

Jeff Nidd 75693
 Nepean ON
 613-299-7851
 zd-g@maac.ca

Québec (I)

VACANT
 zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J)

Alain Carpentier 93833
 Saint-Jean-Baptiste, QC
 zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K)

Grant Robinson 26561
 Churchbridge SK
 306-399-0125
 zd-k@maac.ca

South East Ontario (L)

Leslie Farkas 21370
 Richmond Hill, ON
 905-886-6959
 zd-l@maac.ca

South West Ontario (M)

Peter Doupnik 16715
 LaSalle, ON
 519-791-5328
 zd-m@maac.ca

ADVISORY GROUPS (BOARD APPOINTED) AWARDS

Rodger Williams 9587L
 rawilliams@videotron.ca

FINANCE

Michael Anderson 17752
 Kemptville ON KoG 1jo
 613-299-3702
 treasurer@maac.ca

INSURANCE

Philip Haddad 41747
 North Vancouver, BC
 philhaddad@gmail.com

SAFETY

Dave Cummings 77015
 Burlington, ON
 905-335-6478
 SAGTC@MAAC.ca

TRANSPORT CANADA

Mark Winstanley 24925
 rusty505050@gmail.com

APPOINTMENTS (BOARD APPOINTED)

ACC DELEGATE

Frank Klenk 32001
 Tillsonberg, ON
 519-550-7955
 zd-m@maac.ca

CHAIR OF COMMITTEES

John Deadman 26518
 Delta, BC 604-354-2736
 zd-h@maac.ca

CIAM DELEGATE

Harry Ells 21034L
 Cobourg, On
 905-342-2128
 harryells@gmail.com

STANDING COMMITTEES

(Open to all members,
 max 2 per zone)

ARCHIVES

Fred Messacar 25381L
 84 Royal Salisbury Way
 Brampton, ON L6V 3J7
 905-457-5634
 fred.messacar@gmail.com

CONTROL LINE

Paul Gibeault 8478L CD
 23 South Park Dr.
 Leduc, AB T9E 4W9
 780-716 2950
 pgibeault@shaw.ca

CONTROL LINE AEROBATICS

John McFayden 14681L
 Dundas, ON L9H 7C6
 905-689-4283
 stuntguy@sympatico.ca

FIRST PERSON VIEW

Ignacio Romero 94299
 604-813-3150
 info@kwadrsrus.com

FLIGHT TRAINING

Vacant

GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

Lawrence Lewis 97029
 Victoria, BC
 lewis.l@telus.net

FREE FLIGHT INDOOR

Dmytro Silin 86654
 Waterloo ON 226-753-5983
 dmytro.silin@gmail.com

SAM / FREE FLIGHT

David Loveday 7073
 Lachine, QC
 514-634-6006
 freeflightguys@yahoo.ca

MULTI-ROTOR

Jean Guy Ouellet 89520
 514-705-9826
 Deltastigma@videotron.ca

NOISE

Terry Smerdon 23540L
 New Liskeard ON
 705-647-6225
 smerdon@ntl.sympatico.ca

PUBLIC RELATIONS

Roy Rymer 61172L
 St Catharines, ON
 905-685-1170 roy.rymer@
 gmail.com

R/C COMBAT

Bruce Gillespie 75738
 Etibicoke, ON
 416-741-4385
 peterredtail@yahoo.ca

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Nigel Chippindale 3778
 613-747-9628
 nchippin@gmail.com

R/C FLOAT PLANES

Peter Graham 80605
 905-937-5577
 pgraham7@cogeco.ca

R/C HELICOPTER

Vacant

R/C INDOOR

Vacant

R/C JET

Alan Blore 21353L
 Calgary, AB T3H3A4
 403-730-9860
 ablore@shaw.ca

R/C LARGE MODEL

Philippe Dessureault 68233
 Airdrie, AB
 phil.dessureault@gmail.com

R/C PRECISION AEROBATICS

Paul Brine 22685
 Fergus, ON
 519-787-5144
 pbrine@wightman.ca

R/C PYLON

Roy Andrassy 10064-L CD
 Calgary, Alberta T3K 3T9
 403-274-5103
 royandrassy@shaw.ca

R/C SAILPLANE

Fabien Gagné 87950
 Saint-Rémi, QC JoL 2Lo
 450-454-3875
 Fabien.Gagne@gmail.com

R/C SCALE

Scott Crosby 23964
 Sherwood Park, AB T8A 2B7
 780-220-1195
 crosby.scott@rocketmail.com

R/C SCALE AEROBATICS

Frank Klenk 32001
 Tilsonberg, ON N4G3S7
 705-522-3550
 lfyanextra@gmail.com

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi 26605L
 Kamloops, BC
 250.682.9609
 mebetuzzi@shaw.ca

SPACE MODELLING

Peter Cook 82140
 Burlington, ON L7S 1J7
 905-681-8444
 pecook@sympatico.ca

SURFACE VEHICLE

Vacant

WEBSITE

Peter Schaffer 44429
 Kenora, ON P9N 2Y8
 807-468-7507
 pschaffer@kmts.ca

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications

Publisher/Editor: Keith Morison
Translation: Jacques Des Becquets
Copy Editor: Colleen Hughes
Designers: Colleen Hughes, Keith Morison

Editorial Department

editor@modelaviation.ca
10 Ranch Glen Drive NW, Calgary, AB T3G 1E3
Ph 403-510-5689

Advertising

Keith Morison
editor@modelaviation.ca
Ph 403-510-5689

Model Aviation Canada (ISSN# 0317-7831) is the official publication of the Model Aeronautics Association of Canada, and is published six (6) times a year by Morison Communications.

All material appearing in Model Aviation Canada is copyright of the author, and may not be reprinted or used without express written consent of the author. Opinions expressed are strictly those of the author and do not necessarily reflect the views of the Model Aeronautics Association of Canada or Morison Communications. Articles, reports and letters submitted for publication may be edited or rejected at the discretion of the publisher or the Executive committee of the Model Aeronautics Association of Canada. Annual subscriptions to Model Aviation Canada are available for \$24CDN in Canada or \$40 US outside of Canada.

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at 10 Ranch Glen Drive NW, Calgary, AB T3G 1E3. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to editor@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

January Issue - November 10
March Issue - January 10
May Issue - March 10
July Issue - May 10
September Issue - July 10
November Issue - September 10

Classified Advertising

Submit to:
Model Aviation Canada,
10 Ranch Glen Drive NW, Calgary, AB T3G 1E3
or email TradingPost@modelaviation.ca

MEMBER RATES:
First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1. Dealer/commercial rates: First 20 words \$15. Each additional word \$1

Display Advertising

See rate card in the Trading Post section. Direct all advertising inquiries to: Keith Morison 403-510-5689 - editor@modelaviation.ca.

Model Aviation CANADA



JULY AUGUST 2023 - VOL. 54 NO 3

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Chronique du vice-président	6
Chronique de l'éditeur	9
Comité de remise des prix	12
De Pionniers Du Canada	13
Leader Member	14
Bourse MAAC	14
L'ensembles des réalisations	15
Prix Du Temple De La Renommée	16
Alberta (A)	19
Atlantique (B)	20
C-B Intérieure et Yukon (C)	22
Manitoba / Nord-ouest de l'Ontario (D)	24
Nord ontario (F)	26
Vallee de l'outaouis (G)	28
Sud-ouest Colombie-Britannique (H)	31
St. Laurent (J) / Québec (I)	32
Saskatchewan (K)	34
Sud-est de l'Ontario (L)	36
Sud-ouest ontario (M)	38
Seaton Valley Warbird Rally	42
Fokker Dr.1 COVID 19 Project	44
Turning in Circles	47
Obtention et préservation des terrains	49
Spectre radio	50
Vol circulaire	52
Vol circulaire acrobatique	56
Vol libre intérieur	58
SAM / vol libre	60
Maquettes RC électriques	62
Hydravions RC	64
Jet RC	67
Grosses Maquettes	69
Acrobatie de précision (voltige)	70
Course autour de pylônes	72
Copies volantes télécommandées	74
Magasins de passe-temps au Canada	76
Trading Post	77
Évènements à venir	78

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Vice-President's Message	7
Editor's Message	9
Awards Advisory Group	12
Pioneers Of Canada Award	13
Leader Member	14
MAAC Bursary	14
Lifetime Achievement Award	15
Hall of Fame	17
Alberta (A)	19
Atlantic (b)	21
British Columbia Interior - Yukon (c)	23
Manitoba / Northwestern Ontario (D)	25
Northern Ontario (F)	27
Ottawa Valley (G)	29
South West British Columbia (H)	31
St. Lawrence (J) / Quebec (I)	33
Saskatchewan (K)	35
Southeastern Ontario (L)	37
South-West Ontario (M)	39
Seaton Valley Warbird Rally	42
Fokker Dr.1 COVID 19 Project	44
Turning in Circles	47
Getting and Keeping Flying Fields	49
Radio Spectrum	51
Control Line	53
Control Line Precision Aerobatics	57
indoor Free Flight	59
SAM/free Flight Outdoor	61
RC Electric	63
RC Float	65
R/C Jet	67
R/C Large Model	69
R/C Precision Aerobatics	71
R/C Pylon	73
R/C Scale	75
Hobbyshops Canada	76
Trading Post	77
Coming Events	78



Keith Villeneuve's Christen Eagle looks gorgeous in the sky at the Alberta's Littlest Airport Fun-Fly.

Le Christen Eagle de Keith Villeneuve est magnifique dans le ciel, pendant le Fun-fly de l'Alberta's Littlest Airport.

Photo by Ted Gillespie



Mike Anderson - 17752

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

MISE À JOUR : LA LIBERTÉ DE NOTRE PASSE-TEMPS

D'ici à ce que vous lisiez ces lignes, nous aurons autorisé presque 400 terrains de vol – pour tous les volets de vol – à reprendre leurs activités. Le 13 juillet, j'ai partagé la bonne nouvelle par le biais d'un envoi courriel, à l'effet que le MAAC s'est vu accorder son Certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) pour les événements, pilotes étrangers et l'accès à l'espace aérien du ministère de la Défense nationale. Toujours au moment où vous lirez ceci, nous devrions être encore plus avancés dans la tâche de mise en œuvre de ce certificat.

Ce COAS constitue une gigantesque victoire pour nous et cette obtention prouve la force de l'Association et de l'excellent rapport que nous entretenons avec Transports Canada. Nous sommes à rebâtir notre réputation avec ce régisseur, selon quoi nous sommes des partenaires fiables en matière d'aviation canadienne.

Ce genre de « négociation collective », voilà pourquoi vous avez joint les rangs du MAAC et pourquoi vous êtes demeurés « à bord », pour ainsi dire, au cours des derniers mois qui se sont avérés éprouvants. À vous tous qui vous êtes arc-boutés, je veux que vous sachiez à quel point votre appui a compté pour moi, notre personnel, notre conseil de direction et les bénévoles œuvrant au sein des Groupes consultatifs de la Sécurité et de Transports Canada, ceux-là même qui travaillaient en silence et en coulisse afin d'établir les bases du travail que nous avons abattu jusqu'à maintenant.

Nous sommes tous plongés dans la même situation; merci à vous tous.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) de cette année était spéciale, et ce, de plusieurs façons. C'était la première fois que le conseil de direction se rencontrait en présentiel pour une A.G.A. depuis l'été 2019 à Kamloops et c'était la première fois en plusieurs décennies que chaque membre exerçait davantage d'influence quant à

l'issue des votes.

Le samedi, le conseil de direction s'est réuni sans artifice (on pourrait dire sans « fla-fla ») dans une salle de conférence de l'Aéroport international Pearson de Toronto afin d'entamer une séance de travail. Nous devons examiner la mission, la vision ainsi que la stratégie du MAAC, ce sur quoi nous ne nous étions pas penchés depuis 2019. Nous devons aussi aborder notre approche à l'Exemption 2.0 (de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien, le RAC) et traiter d'autres problématiques administratives plutôt importantes. Vous constatez maintenant les fruits de nos efforts quant au volet Exemption.

L'A.G.A. de cette année a été retardée – elle se déroule normalement en avril – jusqu'à la fin juin afin de nous allouer davantage de marge de manœuvre afin de réautoriser les opérations aux terrains de vol des clubs, histoire de faire en sorte que le plus grand nombre possible de membres puissent refaire voler leurs maquettes.

L'un des défis, c'était qu'un nombre important de membres renouvellent en mai et juin, ce qui signifie que le seuil de quorum (5 % des adhésions libres) serait plus élevé qu'habituellement. Cette année, 421 membres ont joint les rangs ou ont renouvelé entre la date originale de l'A.G.A. et sa nouvelle date de présentation, si bien que notre quorum s'est accru de 21 personnes, de 356 à 377. De plus, davantage de modélistes ont préféré faire voler leurs maquettes par beau temps plutôt que de sacrifier un dimanche à s'asseoir devant leur ordinateur, le temps de l'A.G.A.

Nous avons diminué ce risque à l'aide d'envois courriel répétés aux membres afin de les convaincre de participer individuellement ou d'assigner leur vote à quelqu'un d'autre. Peut-être cela a-t-il été agaçant pour certaines personnes... mais ça a fonctionné. Dans les faits, plus de 600 membres ont soit participé, soit assigné leur vote par procuration (proxy) à quelqu'un d'autre, soit voté à l'avance.

En ce jour de l'A.G.A. – le 11 juin – nous comptons presque 120 participants en ligne lors de la réunion virtuelle. Cela illustre la puissance de telles rencontres en ligne puisque les réunions en présentiel (en personne) attirent plutôt de 30 à 50 participants. Merci d'avoir appuyé cette importante composante de notre cycle de

gouvernance.

Cette A.G.A. a inauguré un changement plutôt important dans notre méthode de vote. Vous vous souviendrez peut-être que l'année dernière, une résolution avait été adoptée lors de cette A.G.A. afin de retirer le règlement qui permettait aux directeurs de zone de représenter tous les votes par procuration non assignés à autrui et d'ainsi voter avec ce nombre de votes. Cela signifiait que les grosses zones – comme la zone L (Sud-est ontarien) et la zone A (Alberta) – pouvaient décider de l'issue de n'importe quel enjeu parce qu'elles avaient le poids d'environ 2 300 votes admissibles (30 % du total). Plusieurs membres du MAAC se demandaient souvent à quoi bon participer à une A.G.A. si les dés étaient ainsi pipés.

En retirant ce règlement cette année, chaque membre ne pouvait transposer que le nombre de votes par procuration qu'ils avaient été en mesure de récolter de leurs collègues. C'est un changement monumental quant à la façon dont les enjeux sont décidés et, espère-t-on, c'est plus démocratique.

Voici comment on peut décortiquer le vote, cette année :

Quelque 16 points à l'ordre du jour nécessitaient le vote. En moyenne, 639 votes ont été consignés relativement à n'importe lequel de ces points. La plupart des membres a assigné son vote par procuration à son directeur de zone, si bien que ces directeurs ont récolté 45 % des votes logés. C'est un changement considérable des patrons (habitudes) de vote, comparativement aux années antérieures. Quelque 310 votes (49%) ont été exercés, ce qui signifie que la plupart des points à l'ordre du jour n'étaient pas décidés avant que ne commence la réunion.

Toutes les décisions ont été prises par la majorité – entre 74 % et 94 % -- si bien que les décisions n'étaient pas serrées.

Beaucoup de travail est investi à la préparation de l'A.G.A. et cette année, David Petrie et Nina Simatos – de notre partenaire Association Concepts – ont relevé le défi d'organiser la rencontre. J'en suis fort heureux puisque j'ai pu me concentrer à rétablir les privilèges de vol aux membres. Ces deux personnes ont fait de l'excellent travail et je les remercie d'avoir

suite à la page 10

PRESIDENT'S MESSAGE



Mike Anderson- 17752

President

613-299-3702 | president@maac.ca

HOBBY FREEDOM'S UPDATE

By the time you read this, we will have authorized almost 400 outdoor flying sites for all types of modelling activities. On July 13, I shared the good news by e-mail that MAAC had been granted a Special Flight Operations Certificate (SFOC) for events, foreign pilots and DND airspace access. We should be well underway towards implementing the SFOC and perhaps more, as you read this.

The SFOC is a huge win for all of us and proves the strength of the Association and the excellent relationship we have with TC. We are rebuilding our reputation with the regulator for being reliable partners in Canadian aviation.

This kind of 'collective negotiation' is why you joined MAAC and why you have stayed with us through the last several trying months. For all of you who have stayed for the ride, I want you to know how much your support means to me, our staff, our Board and the volunteers of the Safety and TC Advisory Groups who have been silently working away in the background to lay the important groundwork for what we have achieved so far.

We really are all in this together, so thank you all.

ANNUAL GENERAL MEETING

This year's AGM was special in a few important ways. This was the first time the Board of Directors met in person for an AGM since Kamloops the spring of 2019 and this was the first time in decades that each member had more influence on the outcome of votes.

On Saturday, the Board gathered in a Toronto airport conference room for a no-frills working session. We needed to review Mission and Vision and our strategy, which had no attention since 2019. We also needed to dive into our approach for Exemption 2.0 and cover some other important administrative issues. By now, you will have seen some of the fruits of our labour on the Exemption front.

This year's AGM was delayed from the

usual late April time frame to as late in June as practical to buy us some more time to focus on reauthorizing flying fields to get as many members flying again as soon as possible.

One challenge was that a significant number of members renew in May and June, meaning the quorum threshold (5% of the Open-class membership) would be higher than usual. This year, we had 421 members join or renew between the original AGM date and when it was held, meaning our quorum rose by 21, going from 356 to 377. The challenge was compounded by having more people prefer to fly in nice weather rather than give up a Sunday to attend an AGM on their computer.

We mitigated this risk with repeated e-mails to members to urge them to participate themselves or assign their vote to someone else. This may have been annoying, but it worked. We we actually had over 600 members either attend, assign a proxy, or vote in advance.

On the day of the AGM, June 11, we had close to 120 live participants in the virtual meeting. This demonstrates the power of the online meeting because traditional in-person AGMs rarely had more than thirty to fifty participants. Thank you all for supporting this important part of our governance cycle.

This AGM marked a significant change in voting. You may recall that last year, the AGM passed a resolution to remove the by-law that allowed Directors to carry all of the unassigned proxies and vote with that number of votes. This meant that large zones, like Zone L (Southeastern Ontario) and Zone A (Alberta), with about 2,300 eligible votes (30% of the total) could decide any issue. This left many members wondering what the point was of participating at an AGM.

With the removal of the by-law this year, each member would carry only the number of proxy votes that they could collect from fellow members. This is a huge change in how matters are decided and arguably, much more democratic.

Here's how voting broke down this year:

There were 16 agenda items needing a vote. On average, 639 votes were cast on any given agenda item. Most members assigned their open proxies to their Director, so directors had an average of

45% of the votes cast – not the majority. On average, individual members made up 55% of the votes cast. This is a considerable shift in the voting patterns from previous years. Some 310 (49%) closed ballots were cast, meaning most items were not decided before the meeting started.

All decisions were made by majorities ranging from ~74% to ~94%, so there were no close decisions.

There is a lot of work that must go into the preparation, and this year, David Petrie and Nina Simatos from our partner Association Concepts took on the challenge to make the AGM happen. I am glad they did because I focused on getting members flying again. They did a great job, and I give them a huge thank you for bringing it all together.

ACCIDENT PREVENTION

In the last issue of Model Aviation Canada, our Safety Advisory Group, summarized reported incidents from 2022. The main message was that we are trying to establish an open reporting culture so we can learn from incidents and accidents and make adjustments to policies and procedures where needed to prevent recurrence.

Over the last several months, as we collectively work through adapting to operations under the Canadian Aviation Regulations (CARs) Part IX, the most common question the Directors and I get is about insurance. Most of those questions pose "what-if" scenarios and ask if they would be covered in a given circumstance. Although it's important to know what kind of support your Association will give you on what could be the worst day of your life, we should be much more focused on preventing that worst day from ever happening.

So far in 2023, we've had some serious incidents and accidents.

- One involved personal injury to a non-MAAC member
- One involved the destruction of vehicles.
- One involved pure luck that nobody and no property were damaged.

We don't have enough information yet to draw conclusions on causes and possible preventive measures, but there are some

continued on page 10

CHRONIQUE DU VICE-PRÉSIDENT

Randy Hepner - 73393

vice-président

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

Dans ma première chronique en ma qualité de vice-président, j'ai spéculé à savoir si le conseil de direction me réélirait à ce poste ou non. Ils l'ont fait, par acclamation. C'est une distinction importante puisque le V.-P. n'est pas élu par les membres – ce qui signifie que ce rôle, à l'instar de celui du président, diffère des autres rôles élus.

Ma première chronique traitait de mes objectifs personnels si je revenais à la vice-présidence. Numéro 1 : restaurer le positionnement du MAAC à même la communauté aéronautique à titre de partenaire compétent, professionnel et digne de confiance. Ces trois composantes ne sont certainement pas aléatoires.

La compétence, ça signifie que le MAAC fera « ce qu'il dit » afin d'appliquer la sécurité en aviation; quant à la compétence individuelle, on espère que la résolution de la zone D lors de l'A.G.A. y verra. Elle portait sur l'exploration de la création d'une politique sur la compétence (au pilotage de maquettes).

Professionnel,le, cela ne signifie pas que nous soyons payés pour ce que nous faisons mais plutôt que nous élevions notre professionnalisme jusqu'à atteindre celui de l'industrie aéronautique – on parle le même langage qu'eux et « marchons » dans la même direction, en plus de répondre à leurs normes de fonctionnement. Nous répondons en grande partie à ces normes, comme en fait foi l'annonce du 14 juillet sur l'obtention du Certification d'opérations aériennes spécialisées (COAS) – beau travail, L'ÉQUIPE. Cela a aussi de quoi construire (édifier) à partir de la démarche 1...

Que nous soyons perçus comme étant dignes de confiance – voilà l'objectif principal. Le système aéronautique – ce dans quoi nous sommes résolument engagés – fonctionne à l'aide de cette confiance. Si je compare ce qui se passait à l'époque où j'étais contrôleur aérien, on m'a « lâché lousse » à l'âge de 21 ans et je travaillais souvent tout seul. Il n'y avait pas de supervision et personne ne regardait par-dessus mon épaule – « ils » me faisaient tout bonnement confiance ainsi qu'au système qui m'avait formé à ne pas placer deux

avons de ligne ensemble.

Ce système existe toujours aujourd'hui au sein du monde de l'aviation – un climat de confiance voulant que les personnes responsables poseront les gestes qu'on attend d'eux, conformément à toute règle ou tout règlement (cela n'équivaut pas à de la sécurité – ce serait un sujet abordé une autre fois). Il existe un concept là-dessus : la « culture du juste », dont je traiterai dans d'autres chroniques.

Transports Canada et NAV Canada s'attendent à la même chose de la part du MAAC et de ses membres, si nous voulons nous voir récupérer le privilège de liberté de vol. C'est très simple – si nous voulons nous soustraire au joug du RAC, il faut que nous leur montrions que nous sommes de taille (à nous acquitter de nos responsabilités) en suivant les règlements du RAC et du MAAC. Naturellement, il en va d'une équipe de leadership qui soit forte, mais de façon tout aussi égale, c'est aussi du recours de chaque membre. Voici ce que vous – à titre de membre – pouvez faire afin d'aider notre cause, c'est-à-dire de récupérer notre liberté de nous adonner à notre passe-temps. Lisez ce qui suit et songez-y – c'est votre choix.

SUIVEZ LES RÈGLEMENTS – PARTICULIÈREMENT CEUX DU MAAC

Les règlements aéronautiques entourant les Systèmes aériens télépilotes (les SATP ou plus familièrement, drones) sont là pour de bon – cette industrie demeurera et vit une croissance – tout comme cette surveillance réglementaire qui assure la sécurité aéronautique ainsi que celle du public. J'ai vu la quantité de lettres de membres (du MAAC) dirigée au Ministre ainsi que les pétitions en ligne qui en appelaient à la « scission » (divorce, séparation) de « l'aéromodélisme » des règlements. Le concept n'est pas nouveau et, en fait, c'était le but, à l'origine, avant que nous ne perdions l'Exemption. Cela demeure notre objectif mais il nécessitera maintenant davantage de travail afin que nous l'obtenions – ce type de liberté ne sera pas le résultat d'une campagne de lettres de la part des membres qui revendiquent que « nous avons fonctionné pendant 75 ans en toute sécurité ». Le sentier vers cet objectif n'est atteignable que si nous méritons la confiance au quotidien en observant « leurs règles » mais tout aussi important, en

suivant les règlements du MAAC.

LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE N'EST PAS UNE SOCIÉTÉ DE DÉBAT

Les membres ne peuvent choisir aléatoirement les règlements du MAAC qu'ils suivront selon l'opinion populaire véhiculée sur les sites de discussion virtuelle. À mesure que nous sont dévoilés les détails entourant le COAS, je m'attends à ce que s'ensuive une marée d'interprétations individuelles et de mises au défi. Aucune n'aidera à atteindre l'objectif principal : prouver que nous sommes un organisme qui suit ces règles sur lesquelles nous nous sommes mis d'accord.

Ai-je mentionné la quantité de travail qu'a nécessité l'obtention de ce COAS? Ou que nous n'avons pas les ressources afin de gérer, ne serait-ce qu'une douzaine de membres aux théories contraires de ce que signifie véritablement le paragraphe 2- (f) du RAC901.27? De grâce, suivez la directive du MAAC, que nous puissions passer à l'étape 2... les personnes qui ont obtenu le COAS savent exactement ce dont nous avons besoin et rédigeront la politique et les règles qui expliqueront clairement ces exigences et qui nous permettront d'aller de l'avant.

Enfin, l'un de mes slogans de campagne lorsque je briguais la direction de ma zone, c'était de faire « le gros travail de bras » en coulisse afin que les membres n'aient pas à le faire et qu'ils se dirigent tout bonnement vers le terrain de vol afin de s'amuser. Les membres se joignent au MAAC tout à fait librement afin de pratiquer un passe-temps merveilleux, amusant et qui détend, peu importe le volet au sein duquel ils évoluent. Notre passe-temps, ce n'est pas cette propension à créer des politiques internes qui divisent le MAAC. Il faut mettre au rancart cette époque si nous nourrissons un espoir quelconque de récupérer le « standing » du MAAC au sein de la communauté aéronautique en sa qualité de partenaire compétent, professionnel et digne de confiance. Les membres ont le choix quant à la façon dont réagira le MAAC – mais mon objectif, c'est de m'assurer que le MAAC, version 2.0, réagisse et qu'il édifie (fasse croître) notre réputation.

Je me demande ce que nous réservent les prochains trois mois? ✈

VICE-PRESIDENT'S MESSAGE

Randy Hepner - 73393

Vice-President

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

In my first report as Vice President, I speculated whether the Board would re-elect me as VP or not. They did by acclamation. This is an important distinction as the VP is not elected by the general membership – which means the VP role, like the President's role in the organization, is different than our other elected roles.

My first column listed my personal basic goals as VP. Number 1 was restoring MAAC's standing in the aviation community as a competent, professional, and trustworthy partner. Those three components are not chosen randomly.

Competency means MAAC will do what it says it will to enforce aviation safety; individual competency will hopefully be addressed by the Zone D AGM resolution to investigate and create a competency policy.

Professional does not need to mean we are paid for what we do, but rather means essentially upping our 'game' to the level of the aviation industry – talking their talk, walking their walk, and meeting their standards. We are very much meeting that standard as witnessed by the July 14 SFOC announcement – great job, TEAM. That is also trust building step #1...

Being seen as trustworthy – that is the main goal. The aviation system – which we are firmly in – is all about trust. Comparing back to my ATC days, when I first 'checked out' as an Air traffic Controller at the ripe old age of 21, I quite often worked on my own. No supervision, nobody watching over my shoulder – 'they' just trusted me and the system that trained me to not put

two airliners together.

That system is still in place today throughout aviation – trust that responsible individuals will do what is expected and in accordance with any rules or regulations (which does not equate to safety – different topic entirely for another day). There is an entire concept around this called "Just Culture" that I will expand on in other columns.

TC and NAV CANADA expect the same from MAAC and MAAC members if we are to be granted the privilege of expanded flying freedoms. It's actually very simple – to get out from "under" the CARs, show them you can handle it by following the CARs and MAAC rules. Naturally, that relies on a strong leadership team, but it is equally the responsibility of every member. Here is what you, the members, can do to help our cause – help regain flying freedoms. Read the following and then think it through – the choice is yours.

FOLLOW THE RULES – ESPECIALLY MAAC RULES

The aviation regulations surrounding RPAS (drones) are not going anywhere – this industry is here to stay and is growing – along with regulatory oversight to ensure aviation and public safety. I have seen the member letters to the Minister and the online petitions calling for 'model aviation' to be 'carved out' from the regulations. That is not a new concept and in fact, it was the original goal prior to the exemption loss. This remains our goal but will now take more work to acquire – that type of freedom will not be the result of a member letter-writing campaign based on members stating '75 years of safety'. The path to that goal is only available through earning trust day by day by following 'their rules'

but perhaps more importantly, by following MAAC rules.

AVIATION SAFETY ISN'T A DEBATING SOCIETY

Members can't cherry pick which MAAC rules they follow based on popular opinion or online discussions. As the details of the SFOC roll out I am expecting an onslaught of individual interpretations and challenges. None of those will be helpful to the main goal of showing ourselves to be an organization that follows the agreed-upon rules.

Did I mention how much work it was to get those SFOCs? Or that we don't have the resources to manage even a dozen members with their counter theories of what SFOC para 2- (f) related to CAR901.27 really means? Just follow the MAAC direction so we can get to step 2, please...the folks who obtained the SFOC know exactly what is required and will write the policy and rules that make those requirements clear and will help move us forward.

Lastly, one of my campaign slogans for Zone Director was to do the heavy lifting behind the scenes so the members don't have to – just go have fun. Members freely join MAAC to enjoy a wonderful, fun and relaxing hobby of modeling activities of your choice. This business of creating divisive internal MAAC politics is not the hobby. Those days need to be over if we are to have any chance of restoring MAAC's standing in the aviation community as a competent, professional, and trustworthy partner. It's the members' choice how MAAC will respond – but my goal is ensuring MAAC 2.0 does respond and builds our reputation.

I wonder what the next three months have in store.? ✨

Morison COMMUNICATIONS

- Photography
- Action
- Documentary
- Commercial
- Publishing
- Public Relations
- Event Planning

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



... à l'ordre du jour, ajoutez un sujet de
tenant parce que ces sujets devront être
inclus dans mon courriel que je dois en-
voyer au préalable aux membre.
J'espère que vous avez passé un été for-
midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

Advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$700!

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

**MAAC CLUBS NOW GET A
50% DISCOUNT ON 6X RATES**

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

**905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
R/C SWAPMEET '15**

Great Deals on New and Used R/C Products! Great Deals from Popular Local Hobby Vendors!
Refreshments Available! Raffles for Great Prizes!

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

ADMISSION:
General:\$5
Youth 13-16:\$2
Children 12 & under:FREE
Vendor Tables:\$25

QUESTIONS AND RESERVATIONS:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905-235-6637

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays at the Door
Vendor Payments made to:
Aurora Model Aircraft Club
525 Rourke Place
Newmarket ON
L3Y 8S9

EMT or PAYPAL also accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

FRIDAY, APRIL 26th
OPEN 10AM - 2PM
on our Forums!

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

EDITOR'S MESSAGE

Keith Morison - 24909L

Editor

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

CORRECTION

I need to start off with a correction to a column header in the last issue.

The Safety Advisory Group column accidentally listed Mark Winstanley as the author and showed him as having the MAAC President's contact information.

The Safety Advisory Group chair is Dave Cummings and he can be reached at SAGTC@MAAC.ca.

While we try to do our best, mistakes do slip in from time to time. We promise to do better moving forward.

WORKING TOGETHER

As you read through the magazine, you will see stories of members thanking other members for help. A big part of our hobby -- and MAAC -- is based on the camaraderie and fellowship that exists between members. We all know that MAAC is facing some big challenges these days and the

heart-warming stories we are hearing are about members helping members.

Be it helping other members get their 'basic' test done, a club opening its field to temporarily displaced members, a member helping someone with a model build, or making parts for someone using new technology, this is where being a part of a larger group really shines.

This sort of cooperation is easy at the club level, but there is help to be found within the zone, or even across the country. Generally, MAAC members will be quick to help out and share their knowledge when asked. And we see some examples of that in this issue.

CONGRATS LEO

I want to take this opportunity to congratulate Leo Katila for being recognized with both the Model Aviation Pioneers of Canada and The Hall of Fame Awards. Considering his MAAC number is 35, and all he has done for the hobby, these recognitions are clearly well deserved.

I first met Leo when I served as a Zone Director. He had a passion for the hobby,

a good business sense, and was clearly dedicated to MAAC.

Recently, I was very pleased to hear of the interaction between a friend who met Leo for the first time at the PDQ Flyers site. The story was as you'd expect. Leo was the gentleman as always, and an enjoyable time spent flying together was had.

So, congrats Leo on your well-deserved recognition!

CONTENT

I can't finish a column without asking for more content. We can always use stories that celebrate our hobby and our members. So, if you have a great build, or know of a member doing exceptional things... reach out to me and let's see how we can get that into print!

It could be feeding the idea to a Committee chair, or letting your Zone Director include something in his column, or it could even be a stand-alone feature that is easier for everyone to see and read. No matter how we run it, I'm here to help you share these stories with the membership! ✨

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

CORRECTIF

Je dois lancer ma chronique avec un correctif à apporter dans un en-tête de chronique, dans le numéro précédent.

Mark Winstanley a été malencontreusement identifié comme étant l'auteur de la chronique du Comité consultatif sur la sécurité dans l'en-tête alors que d'autres renseignements montraient qu'il détenait les coordonnées du président du MAAC.

Le président du comité en question est Dave Cummings et on peut le joindre au SAGTC@maac.ca.

Nous tentons toujours de bien faire les choses, mais les erreurs peuvent parfois se glisser. Nous ferons mieux à compter de maintenant.

TRAVAILLER ENSEMBLE

Lorsque vous parcourez la revue, vous apercevrez des histoires de membres qui en remercient d'autres pour l'aide qu'ils ont apportée. Une grande portion de notre passe-temps – et du MAAC – se base sur l'esprit de camaraderie et de corps qui existe entre membres. Nous savons tous que le MAAC se bute à de grands défis ces temps-ci et ces histoires avec une fin heureuse portent sur les membres qui aident d'autres membres.

Qu'il s'agisse d'aider des confrères et consoeurs à réussir leur test de base pour SATP, un club qui ouvre bien grand ses portes à d'autres membres privés de leur terrain habituel, un membre qui en aide un autre à construire une maquette ou qui façonne une composante à l'aide d'un outil technologique, c'est en ces instances que faire partie d'un plus grand groupe, ça devient épatant.

Ce genre de coopération est facile à entreprendre à hauteur de club individuel,

mais les modélistes peuvent compter sur l'aide de confrères au sein de la zone, voire même à l'autre bout du pays. Généralement, les membres du MAAC s'empressent de donner un coup de main et de partager leurs connaissances lorsqu'on leur demande. Vous pouvez lire de tels exemples dans ce numéro-ci de la revue.

FÉLICITATIONS, LEO

Je saisis cette occasion de féliciter Leo Katila pour son accession au palmarès des Pionniers de l'aéromodélisme canadien ainsi qu'au Temple de la renommée du MAAC. Compte tenu qu'il détient le numéro de membre 35 – et de tout ce qu'il a fait pour notre passe-temps – ces reconnaissances sont amplement méritées.

J'ai fait la connaissance de Leo lorsque j'étais directeur de zone. Il nourrissait une passion pour notre passe-temps, un bon sens des affaires et était clairement dévoué à l'endroit du MAAC.

suite à la page 40



Proxy Voting Form for Annual Zone Meeting

Open Members Only

Formule de vote par procuration pour l'assemblée annuelle de la Zone

Membres régulier seulement

fill out completely / complétez toutes les sections

This will allow / Ceci permet à _____ MAAC# _____

to vote on my behalf on all matters at the / de voter en mon nom sur tous les sujets discutés à l'assemblée annuelle de la Zone _____ Annual Zone Meeting held / tenue le _____, 2023.

name/NOM _____ MAAC# _____

Signature _____ Date _____

Chronique du président *suite de la page 4*
réussi à tout coordonner, ainsi.

PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Dans le numéro précédent de Model Aviation Canada, notre Groupe consultatif sur la sécurité a résumé les accidents qui ont été rapportés en 2022. Le message principal, c'est que nous tentons d'instaurer une culture de rapport qui soit entièrement libre, de sorte à ce que nous apprenions des incidents et accidents et ainsi ajuster nos politiques et procédures afin d'en prévenir de prochains.

Au cours des derniers mois, à mesure que nous travaillons collectivement à l'adaptation des opérations sous l'égide de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien, la question la plus fréquente que recevaient les directeurs de zone concernait notre assurance. La plupart des questions proposait des scénarios « que serait la suite des choses, si... » et leurs auteurs se demandaient s'ils seraient protégés en de telles circonstances. Bien qu'il soit important de savoir quel genre d'appui votre association vous offrirait si cette pire journée de votre vie se produisait, nous devrions plutôt nous concentrer sur la prévention de cette dite journée.

Jusqu'à maintenant en 2023, nous avons eu connaissance d'incidents et d'accidents sérieux.

L'un impliquait des blessures corporelles à l'endroit d'une personne n'étant pas membre du MAAC

L'un a impliqué la destruction de véhicules

L'un était une instance d'une chance inouïe, en ce que personne n'a été blessé et qu'aucuns dommages matériels n'ont été déplorés.

Nous ne possédons pas encore tous les

renseignements nous permettant de tirer des conclusions sur les causes et sur de possibles mesures de prévention mais les membres peuvent voir à des points plutôt évidents afin de prévenir de tels accidents.

Procédez à votre test de portée (range check) avant le premier jour de la journée.

Faites l'essai de vos paramètres de la fonction antidéfaillance (Fail-safe) en mettant votre émetteur hors tension (à off) au sol, préférablement lorsque le moteur tourne. Assurez-vous que votre mode d'interruption du moteur fonctionne et que les gouvernes se positionneront afin de faire chuter votre maquette plutôt qu'elle poursuive son vol.

Tirez et poussez sur chacun de vos servos et chacun de vos guignols (control horns) auxquels vous avez accès.

Vérifiez – au toucher – tous les raccords et fixations servant à assembler votre maquette au terrain de vol.

Les clubs jouent un rôle-clé relativement à la prévention des accidents parce que c'est là qu'on retrouve la plupart de nos membres, en train de faire évoluer leur avion du moment. Les clubs qui sont dotés de bons programmes de formation, qui encouragent les nouveaux pilotes et qui se sont munis de pratiques sécuritaires, voilà qui peut fortement influencer le cours des choses (en toute sécurité).

Rappelez-vous : l'assurance existe afin que les membres évitent la ruine financière. La prévention des accidents, ça nous épargnera la perte de notre assurance.

C'est une sensation bien chouette que de quitter le terrain de vol après une bonne séance, en laissant vos amis et la propriété dans le même état que lorsque vous êtes arrivé. ✨

President's Message *from page 5*

obvious things that every member can do to prevent accidents.

- Do your range checks before the first flight of the day.

- Test your Failsafe settings by shutting off your transmitter on the ground, preferably with the motor or engine running. Ensure the throttle cuts and the surfaces deflect to bring the aircraft down, not keep it flying.

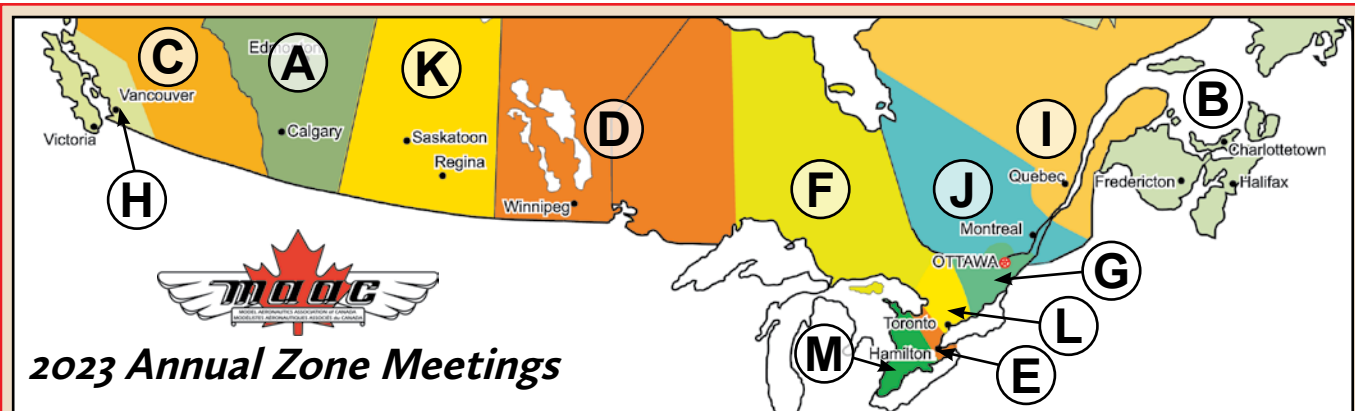
- Pull-check every servo and surface horn you can access.

- Touch-check all connectors and fasteners used for field assembly.

Clubs play a vital role in preventing accidents because that's where most of our members fly. Clubs with good training programs, supportive coaching, and safe practices can strongly influence safe outcomes.

Remember, insurance is there to save members from financial ruin. Accident prevention will save us from a loss of insurance.

Leaving the field after a great day of flying with all of the people and property surrounding you during the day in the same condition you found them in is a great feeling. ✨



2023 Annual Zone Meetings

Alberta - Zone A

Meeting Date: September 30

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 21

Airdrie

ZD: Phil Dessureault- zd-a@maac.ca

Atlantic - Zone B

Meeting Date: September 16

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 7

437 Prince Street, Truro, NS

ZD: Carl Layden - zd-b@maac.ca

British Columbia - Zone C

Meeting Date: September 30

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 21

Kamloops, B.C.

ZD: Mark Betuzzi - zd-c@maac.ca

Manitoba - Zone D

Meeting Date: October 1

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 22

Hunt's Roadhouse

just south of Petersfield off Highway 9.

ZD: Randy Hepner - zd-d@maac.ca

Middle Ontario - Zone E

Meeting Date: October 28

Zone Director and Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 18

Canadian Warplane Heritage Museum

ZD: VACANT- zd-e@maac.ca

Northern Ontario - Zone F

Meeting Date: October 15

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 5

Virtual Meeting

ZD: Craig Knight zd-f@maac.ca

Ottawa Valley - Zone G

Meeting Date: October 15

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 5

Location TBA

ZD: Mike Anderson- zd-g@maac.ca

Southwest British Columbia - Zone H

Meeting Date: September 2

ZD Election

Deadline for motions/nominations: July 24

Spectrum Flyers Field

ZD: John Deadman - zd-h@maac.ca

Québec - Zone I (combined with J)

Meeting Date: October 28

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 18

Virtual

ZD: VACANT zd-i@maac.ca

St. Lawrence - Zone J (combined with I)

Meeting Date: October 28

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 18

Virtual

ZD: VACANT - zd-j@maac.ca

Saskatchewan - Zone K

Meeting Date: September 10

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 1

Regina Windy Flyers Club House

ZD: Grant Robinson - zd-k@maac.ca

Southeast Ontario - Zone L

Meeting Date: October 15

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 5

Virtual Meeting

ZD: Leslie Farkas- zd-l@maac.ca

Southwest Ontario - Zone M

Meeting Date: September 30

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 21

RM Auto Restoration Chatham, ON

ZD: Peter Doupnik- zd-m@maac.ca

Annual Zone Meeting time is coming. This is your opportunity to discuss zone and national issues, and to contribute to the organization as desired.

Typical items discussed at zone meetings are, but not limited to: quorum, minutes of previous meeting, reports on activities within the zone, new business, election of zone director or deputy zone director (opposite years for two year terms), appointment of assistant zone directors, nominations of committee members (must be done at zone meeting each year, limited to two per zone, not including chairman), nominees for Hall of Fame, Leader Membership, Pioneer Award, Lifetime Achievement, Bursary, resolutions and recommendations. Remember that MAAC is you, your needs and wishes drive the organization. If you can't attend, a proxy form is included so someone else can put forward your opinions, concerns or ideas. Call your zone director if you wish to be on a committee or serve as chairman if you can't attend, otherwise, your name might not come forward to the Board. Please consider attending and participating at your zone meeting.

NOTE: Persons willing to be nominated for the position of zone director or deputy zone director shall declare such intentions at least 40 days prior to the annual zone meeting. This intention shall be forwarded to the current zone director and MAAC head office for inclusion in the annual zone meeting agenda. This will allow such nominees to be properly included in the agenda of the annual zone meeting.

Les assemblées annuelles de zone approchent. C'est l'occasion rêvée de discuter des sujets de la zone ou nationaux et contribuer à votre organisme.

Pendant ces réunions, les sujets typiques comprennent, sans s'y limiter: les quorums, le procès-verbal de la réunion annuelle précédente, les rapports d'activités au sein de la zone, les nouveaux sujets, l'élection du directeur de zone ou du directeur adjoint de zone (aux années alternatives pour un mandat de deux ans), la nomination d'assistants directeurs de zone, la nomination de membres au sein de ces comités (ce qui doit être fait annuellement à des réunions de zone, limite de deux membres par zone, exclusion faite du président), les mises en candidature pour le Temple de la renommée, la désignation Leader, le Prix des pionniers, le Prix de l'accomplissement d'une vie, la remise d'une bourse (d'études), les résolutions et les recommandations. Souvenez-vous que le MAAC, c'est vous et que vos besoins ou volontés contribuent à faire avancer l'organisme. Si vous ne pouvez assister à la réunion, vous trouverez ci-joint un formulaire de vote par procuration que vous pouvez remplir afin que quelqu'un d'autre puisse rapporter vos opinions, inquiétudes ou idées. Si vous ne pouvez assister à cette réunion et que vous voulez siéger au sein d'un comité ou en diriger un, appelez votre directeur de zone; sinon, il se peut que votre nom ne soit pas présenté au Conseil de direction. Veuillez songer à assister et à participer à votre Assemblée annuelle de zone.

REMARQUE: Les personnes qui veulent bien être mises en candidature pour le poste de directeur de zone ou de directeur de zone adjoint devront déclarer leur intention au moins 40 jours avant l'Assemblée annuelle de zone. Cette intention devra être transmise au directeur de zone actuel et au siège du MAAC pour que ce sujet soit inclus à l'ordre du jour de l'Assemblée annuelle de zone. Cela permettra aux candidats d'être dûment insérés à cet ordre du jour.

AWARDS ADVISORY GROUP

Rodger Williams - 9587L

Committee Chair
rawilliams@videotron.ca

Another year is nearly behind us and it's time to get down to business with the Award nominations submissions prior to the AZM for 2023.

Don't miss your shot to get it done.

There are so many people who are excellent ambassadors for our organization and for the hobby who are deserving of some of the special awards available to them.

Please visit the website for all of the

criteria for any of the awards and find the appropriate documents which are required to be filled in completely, in order to be considered. There is a lot of information there about the different categories and the necessary forms: don't bypass it or your application may be rejected.

These awards are much more than just a certificate hanging on the wall but represent the pride and represent the hard work that we all share in our sport.

Last year was a good year for submissions and I expect that there will be more, this year.

Remember Leader memberships must be submitted through the AZMs for approval

by the attendees at the meeting. Make sure that the person you are nominating actually qualifies with the minimum years of service, etc. A résumé is required to accompany the application.

However, all other awards presentations can be sent to the MAAC office and/or to myself prior to November 1, 2022, for processing.

The bursary award is an extremely important award and has been a benefit to the members who have received it.

We have received some very nice "thank you" notes from the recipients of this prestigious award. Most of the winners have become great ambassadors for our hobby. ✨

COMITÉ DE REMISE DES PRIX

Rodger Williams - 9587L

Chef de Comité
rawilliams@videotron.ca

Une autre année vient de s'écouler et il est temps de se remettre à plancher sur les prochaines mises en candidature des prix du MAAC, avant la série d'assemblées annuelles de zone en 2023.

Ne ratez pas votre coup.

Nous comptons tant de personnes qui s'avèrent d'excellents ambassadeurs de notre organisme et de notre passe-temps et elles méritent les prix disponibles.

Veuillez consulter le site web pour y lire les critères de n'importe quel des prix et ciblez les documents appropriés requis pour que votre personne de choix

soit considérée. On retrouve beaucoup d'information sur plusieurs catégories, ainsi que les formulaires connexes. Ne coupez pas les coins ronds, sans quoi votre demande pourrait être rejetée.

Ces prix représentent bien plus qu'un certificat pendu au mur; il y a de la fierté et du travail acharné que nous déployons au sein de notre passe-temps.

L'année dernière en était une bonne du côté des candidatures et je m'attends à ce que le nombre augmente cette année.

Un rappel : les demandes d'accession au titre de Leader doivent être soumises par le biais des assemblées annuelles de zone pour que les participants approuvent de ces mises en candidature. Assurez-vous que la personne que vous nommez se qualifie grâce au nombre minimum d'années

de service, etc. Un curriculum vitae est exigé afin d'accompagner le formulaire de demande.

Toutefois, toutes les autres mises en candidature peuvent être expédiées au siège du MAAC et/ou à moi-même avant le 1er novembre 2023 aux fins d'examen et de traitement.

Quant au prix de la remise de bourse, celui-ci est très important et a beaucoup bénéficié aux membres qui l'ont reçue.

Au fil des années, nous avons reçu de bien belles missives de remerciement de la part de récipiendaires de ce prix prestigieux. La plupart des gagnants et gagnantes sont devenus d'excellents ambassadeurs et ambassadrices de notre passe-temps. ✨



Pioneer Award

Ray Hunter	2003	Cliff Boyer #116L	B	2007	Archie Steels #73L	M	2012
John Hamilton Parkin	2004	Hal Lorimer #892L	G	2008	Donald C. Murphy	H	2017
John T. Dilly	2004	Cecil Wood #41520L	L	2009	John Knox Hawkshaw #44166	L	2017
Robert E. Milligan	2004	Rene Goossens #97L	M	2010	Leo Katila #35	H	2023
Roy P. Nelder	2004	Ted Buck #85L	M	2012			

NOMINATIONS FOR MODEL AVIATION PIONEERS OF CANADA AWARD

Criteria for Award

- An individual/organization/company that had demonstrated achievement with regard to furthering Model Aviation in Canada prior to 1949:
 - who fostered, enhanced, assisted in and developed scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - who demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and
 - who has given guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st

Method of Nominations

- Applications/Nominations may be made by AZM's, club officers, zone directors or from any member of M.A.A.C.
- Nominations, including a resume must be in Microsoft Word format and submitted to the MAAC office with a CC to the zone director.
- The Board of Directors will invite nominations by sending out a mass email message to the members in July with a link to the criteria and the application template. The deadline for receipt of nominations (November 1st).
- The selection group will make its recommendations known to the board of directors by the end of January.
- The honoree(s) of the award shall be decided by a simple majority vote of the Board of Directors.
- The honoree(s) will be announced at the AGM.

Submission Criteria

Consideration will be given to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.

Recipient's Award Recognition

- The recipient(s) or immediate family member will receive a plaque of recognition which will be presented to the recipient or family at an appropriate venue.
- A master plaque which is displayed in the M.A.A.C. office, holds the names of those who have received the award.
- The Candidate/Sponsor form must be completed and included with the submission.

Unsuccessful Nominees

The President of MAAC will send a message to the nominator explaining why the application/nomination was not approved.

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DE PIONNIERS DU CANADA EN MODELISME AERONAUTIQUE

Critère d'évaluation

- Une personne / organisation / entreprise qui avait fait ses preuves en ce qui concerne l'avancement de l'aéromodélisme au Canada avant 1949:
 - Qui a favorisé, amélioré et contribué aux progrès scientifiques dans l'aéromodélisme et / ou
 - Qui a fait preuve de leadership dans le domaine de l'aéromodélisme; et
 - Qui a contribué à définir les orientations dans la direction des affaires touchant l'aéromodélisme à l'échelle nationale.
- La date limite pour la soumission des nominations est le 1er novembre.

Méthode de nominations

- Les demandes de nominations peuvent être déposées à l'AAZ, par l'exécutif d'un club affilié, par un directeur de zone ou par tout membres de MAAC.
- Les demandes de nominations devront être soumises en format électronique en format MS Word (.docx). Celles-ci devront être envoyées au bureau de MAAC avec copie au directeur de la zone.
- Le conseil d'administration invitera les candidatures par courriel aux membres en juillet avec les critères et le formulaire d'application. La date limite de réception des candidatures est le 1er novembre.
- Le comité de nomination déposera ses recommandations au CA pour la fin janvier.
- Les candidats (es) seront élus par un vote à majorité simple du conseil d'administration.
- Les lauréats seront annoncés à l'AGA.

Critères de soumission

Une attention particulière sera accordée à l'ensemble des réalisations du candidat en matière de modélisme, de participation aux compétitions, de types d'activités pratiquées, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et / ou de conception de modèles et de réalisations extraordinaires.

Reconnaissance des lauréats

- Le ou les lauréats ou les membres de leur famille immédiate recevront une plaque commémorative qui leur sera présentée au moment et au lieu approprié.
- Une plaque est affichée au bureau du MAAC qui contient tous les noms de ceux qui se sont vu recevoir ce prix.
- Le formulaire de parrainage pour candidat doit être complété et inclus dans la soumission.

Candidatures non-retenues

Le président de MAAC enverra un message aux personnes qui ont parrainé un candidat pour leur expliquer les raisons pour lesquelles leur candidature proposée n'a pas été retenue.



Leader Member - Membre Leader

Criteria for Award

Leader members shall have been an open member of the Association for a minimum of ten (10) consecutive years (confirmation will be provided by the MAAC office). In exceptional circumstances the 10 years consecutive can be waived by the awards committee in their recommendation and upon approval of the board and;

- a) shall have demonstrated leadership within their zone or nationally in MAAC or other associated aviation associations (such as clubs, hobby shops, Experimental Aircraft Association, Canadian Owners & Pilots Association, civic organizations, community) to the benefit of model aviation, or in
- b) scientific research and/or outstanding performance in the field of model aeronautics (such as service as a MAAC director, increasing membership, youth training, mentoring new members, charity work, committee involvement, published articles, activities that advance the image, positive impact and growth of model aviation, etc.).

Leader Members will be recognized for their contributions to M.A.A.C. and receive a certificate of achievement signed by the President of M.A.A.C. and "L" designation on their membership card after their MAAC number.

Submission deadline is 40 days prior to your AZM date.

Critères du prix

Pour se voir attribuer le titre de leader, celui-ci devra avoir été un membre ouvert de l'Association pendant au moins dix (10) années consécutives (la confirmation sera fournie par le bureau de MAAC). Dans des circonstances exceptionnelles, le comité de nomination peut faire exception à la règle de dix années consécutives dans sa recommandation et ce, après approbation du conseil et;

- a) avoir fait preuve de leadership dans leur zone ou à l'échelle nationale au sein de MAAC ou dans d'autres associations aéronautiques associées (clubs, magasins de loisirs, association d'appareils expérimentaux, association des propriétaires et des pilotes canadiens, organisations civiques ou communautaires) au profit de l'aéromodélisme ou encore :
- b) dans le domaine de la recherche scientifique et / ou avoir démontré des performances exceptionnelles dans le domaine de l'aéromodélisme (tel que ayant servi en tant que directeur de zone au MAAC, avoir contribué au recrutement de nouveaux membres, à la formation des jeunes, au mentorat de nouveaux membres, au travail caritatif, à la participation à des comités, à la publication d'articles, avoir participé à des activités ayant pour but de promouvoir notre image, ou avoir eu un impact positif sur la croissance de l'aéromodélisme, etc.).

Les membres leaders seront reconnus pour leurs contributions à M.A.A.C. et recevront un certificat d'accomplissement signé par le président de M.A.A.C. et auront la désignation "L" accolée à leur numéro MAAC sur leur carte de membre.

La date limite pour la soumission de la recommandation est de 40 jours avant l'assemblée annuelle de votre zone.



\$5,000 Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary

Bourse MAAC de \$5,000 à la mémoire de Jack McGillivray

Jesse McCutcheon #45487	L	1997	Steven Prang #59431	E	2005	Nick Playle #76165	D	2014
Stephen Mailloux #49431	D	1997	Dimitri Cuesta Lavoie #56935	J	2005	Ryan Petrie #83708	L	2017
Dany Allard #39830	J	1998	Steven Prang #59431	E	2006	Peter Farrar #84768	A	2018
Mark Harrington #58726	G	1999	Adam Buray #66989	C	2006	Deghayli Hussen #90179	J	2019
Daniel Bough #53860	E	1999	Alexandre St-Germain #34218	J	2007	Timothy Pajala #76892	D	2020
Matt Usher #51549	E	2000	Christopher Robert #71912	M	2008	Aiden LaPointe #94239	E	2021
No submissions		2001	Colin Bell #61634	B	2009	Michael Bennett #87422	L	2022
Mike Beasley #52781	A	2002	Harvey Dhiman #72204	H	2011	Antoine Deschenes #94327	J	2023
Mike Beasley #52781	A	2003	No Submissions		2012			
Michel Griffioen #63486	F	2004	Graeme Ellis #79914	F	2013			

A bursary in the amount of \$5,000 will be awarded to a student enrolled in a recognized Canadian educational institution included in the list of institutions eligible for applicants for student loans and/or withdrawal of funds from a Registered Educational Savings Plan (RESP), and which the student is or will be registered in an aviation or aerospace oriented discipline. Selection by a panel of MAAC and full size aviation industry individuals will be based on resumes submitted by MAAC members, providing confirmation of such enrollment, post-marked, emailed or faxed prior to November 1st. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments in written or electronic form by school officials, high school and/or college, reference letters from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; your hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and reference letters from MAAC members and/or clubs. Applicant must be a current MAAC member and have at least 2 consecutive years membership. Applicant will agree in writing to MAAC using his/her personal profile to promote the bursary. The appropriate tax forms will be issued at the end of the year in which the bursary is given. Contact the office for a submission check list form.

La bourse d'un montant de 5 000 \$ sera remise à un étudiant inscrit dans un établissement d'enseignement canadien reconnu inclus dans la liste des établissements admissibles aux demandeurs de prêts aux étudiants et / ou retrait des fonds du Régime enregistré d'épargne-études (REEE). Cet étudiant est ou sera inscrit dans une discipline aéronautique ou aérospatiale. La sélection par un panel de MAAC et de responsables de l'industrie aéronautique sera basée sur les CV soumis par un ou des membres de MAAC, en fournissant une confirmation de cette inscription, envoyé par la poste, par courrier électronique ou par fax avant le 1er novembre. L'application gagnante comprendra une lettre couverture par le demandeur, des commentaires sous forme écrite ou électronique par les représentants de l'école, collègue, université impliquée. L'application contiendra également des lettres de référence des employeurs, etc., sous la forme d'un curriculum vitae complet. On devra inclure, dans ce résumé, des informations sur les activités du candidat dans la communauté du modélisme et / ou dans votre club; informations sur le succès dans les études; sur l'implication dans des groupes / activités communautaires locales et autres loisirs. La soumission soulignera l'intérêt soutenu pour la poursuite d'activités au sein de MAAC; l'intérêt soutenu pour la poursuite de leurs projets ou de leurs ambitions pour l'industrie de l'aviation. Enfin la soumission devra contenir des lettres de référence des membres et / ou des clubs affiliés de MAAC. Le candidat doit être membre du MAAC et avoir au moins 2 années d'affiliation consécutives. Le candidat autorisera, par écrit, le MAAC à utiliser son profil personnel pour promouvoir la bourse. Les formulaires appropriés relatifs à l'impôt seront émis à la fin de l'année de la bourse. Contactez le bureau pour un formulaire d'aide-mémoire en support à la soumission.



Lifetime Achievement Award

Ross Melhuish #1992L	L	2009	Ken Starkey #5387L	J	2011	Rolly Siemonsen #1368L	G	2015
Charlie Mills #3798L	M	2009	Fred China #20784	H	2012	Lloyd Switzer #23478	M	2015
Lloyd Shales #230L	G	2009	Dick Fahey #2961L	E	2012	Walter Chikmoroff #6320L	A	2017
Eric Eiche #14623	H	2010	Ross Gammage #3482L	L	2012	Ron Simonsen #2854L	A	2017
Doug MacMillan #17212L	C	2010	Werner Klebert #10622L	E	2012	Jim Pepperdine #3623L	A	2019
Gerry Pronovost #5189L	G	2010	Tom Bateman #16489	E	2013	Jack Oster #613	H	2020
Tom Savage #976L	G	2010	Al Cordy #1954L	L	2014	Harold Youds #57989	H	2020
Stanley Shaw #2481L	E	2010	Lou MacDonald #05269	G	2014	Andre Trudel #4601	I	2022
Jack (Budd) Wallace #3811L	L	2010	Nino Campana #4689L	F	2015	C. Peter Conquergood	L	2022
Leo Katila #35L	H	2011	Norm McLellan #9559L	M	2015			
Ted Russell #13970L	C	2011	Dave PENCHUK #23315L	G	2015			

LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD

Method of Nominations

- Applications/Nominations may be made at AZM's, or by club officers, zone directors or from any member of M.A.A.C.
- Nominations, including a resume must be in Microsoft Word format and submitted to the MAAC office with a CC to the zone director.
- The Board of Directors will invite nominations by sending out a mass email message to the members in July with a link to the criteria and the application template. The deadline for receipt of nominations (November 1st).
- The selection group will make its recommendations known to the board of directors by the end of January.
- The honoree(s) of the award shall be decided by a simple majority vote of the Board of Directors.
- The honoree(s) will be announced at the AGM.

Submission Criteria

Consideration will be given to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.

Photos: If photos are submitted they should be embedded in the Microsoft word document.

Reports: Publication reports of the candidate's activity (any newspapers, magazines, television, radio, etc.) should be listed with the sources of these reports. Canadian and worldwide publications are all valid if they can be referenced.

By Subject: Beginning: How and when did candidate start aeromodelling?

Competition: Did candidate fly models in competition? At local, regional, national or international meets, with what results?

Experiments: Did candidate originate experiments of design or function, which influenced the future of the hobby?

Leadership: Has the candidate held an official position in a club, or other aeromodelling organization? Did he or she help establish or organize the above?

Was he or she an officer or chairman of MAAC?

Publishing: Did the candidate publish reports or articles in aeromodelling related publications?

Hobby Industry: Was the candidate involved in the design, production or marketing of products useful to the aeromodelling hobby?

Education: Has your candidate been involved in promotion of the hobby by teaching model aircraft in a classroom environment, e.g. Scouts and Guides, Air Cadet Squadrons, Grade Schools or High Schools, Clinic demonstrations at mall shows or other public events?

Form: The Candidate/Sponsor form must be completed and included with the submission.

Recipients Award Recognition

- The President will telephone the honoree immediately after the Board meeting, prior to the AGM. The President will request that the recipient provide a digital portrait photo.
- The submission and photo will be placed on the website.
- The recipient will receive a framed certificate of recognition for their personal use to be presented at an appropriate venue.

Unsuccessful Nominees

The MAAC President will send a message to the nominator explaining why the application was not approved.

PRIX D'EXCELLENCE POUR L'ENSEMBLES DES RÉALISATIONS

Critères d'attribution

- Une personne qui a fait ses preuves en ce qui concerne l'obtention et la poursuite des buts et objectifs du MAAC tels qu'ils sont définis dans la Constitution et sans limiter la généralité de ce qui précède à ce qui suit:
 - Qui a favorisé, amélioré, assisté et développé l'avancement de l'aéromodélisme; et
 - Qui a fait preuve de leadership dans le domaine de l'aéromodélisme; et / ou
 - Qui a contribué à définir les orientations dans la direction des affaires touchant l'aéromodélisme à l'échelle nationale.
- Normalement le nombres d'années minimum pour être éligible à ce prix est de 35. Ces 35 années ne doivent pas nécessairement être consécutives, mais il doit y avoir eu au moins 10 années consécutives dans les 35 ans.
- La date limite pour la soumission des nominations est le 1er novembre.

Méthode de nominations

- Les demandes de nominations peuvent être déposées à l'AAZ, par l'exécutif d'un club affilié, par un directeur de zone ou par tout membres de MAAC.
- Les demandes de nominations, incluant un curriculum vitae, devront être soumises en format électronique en format MS Word (.docx). Celles-ci devront être envoyées au bureau de MAAC avec copie au directeur de la zone.
- Le conseil d'administration invitera les candidatures par courriel aux membres en juillet avec les critères et le formulaire d'application. La date limite de réception des candidatures est le 1er novembre.
- Le comité de nomination déposera ses recommandations au CA pour la fin janvier.
- Les candidats (es) seront élus par un vote à majorité simple du conseil d'administration.
- Les lauréats seront annoncés à l'AGA.

Critères pour la soumission de demandes

Une attention particulière sera accordée à l'ensemble des réalisations du candidat en matière de modélisme, de participation aux compétitions, de types d'activités pratiquées, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et / ou de conception de modèles et de réalisations extraordinaires.

Photos: Si de photos sont soumises, elles devront être incorporées dans le document Word.

Rapports: Les comptes rendus des activités du candidat, tel que rapportés dans les médias (presse écrite, magazine, télévision, radio, etc.) devront être listés dans le document ainsi que leurs sources. Toutes publications, qu'elles soient canadiennes ou étrangères, sont admissibles pourvu que leurs références soient identifiées.

Contenu: Avant tout: Quand et comment le candidat a commencé dans le domaine du modélisme?

Compétition: Le candidat a-t-il/elle participé à des compétitions. Celles-ci étaient-elles régionales, nationales ou internationales. Quels furent ses résultats?

Expérimentation: Le candidat a-t-il/elle expérimenté dans la conception ou le développement pour faire progresser le modélisme?

Leadership: Le candidat a-t-il/elle détenu un poste exécutif dans un club, ou autre organisation de modélisme? A-t-il/elle contribué à fonder ou organiser ces club ou organisations? A-t-il/elle été un officier ou président de MAAC?

Publications : A-t-il/elle publié des rapports ou articles dans les médias dédiés au modélisme?

Commercialisation: Le candidat a-t-il/elle participé à la conception, la production ou la mise en marché de produit qui se sont avérés utiles à l'aéromodélisme.

Éducation: Le candidat a-t-il/elle participé à la promotion du hobby en enseignant le modélisme dans une salle de classe, par exemple des scouts et des guides, des escadrons de cadets de l'air, des écoles primaires ou secondaires?

Formulaire: Le formulaire de parrainage pour candidat doit être complété et inclus dans la soumission.

Reconnaissance des lauréats

- Le président téléphonera au récipiendaire immédiatement après la réunion du conseil, avant l'AGA. Le président requerra une photo numérique du lauréat.
- Les candidatures et les photos seront placées sur le site WEB.
- Le destinataire recevra un certificat de reconnaissance à être présentée au moment et au lieu approprié.

Candidatures non-retenues

Le président de MAAC enverra un message aux personnes qui ont parrainés un candidat pour leur expliquer les raisons pour lesquelles leur candidature proposée n'a pas été retenue.



Hall of Fame

Warren Hitchcox #565	L	1991	Donald G. Prentice #5359L	E	1995
Ken Groves #875L	L	1991	Mike Thomas #1964L	L	1996
Branson St. John #12282	D	1991	Reg Dunning #2	L	1996
Gerald Shaw #4477L	M	1991	Bruce Lester #3	L	1996
John Bortnak #825L	A	1991	Wilf St. John #5	D	1996
Frank Rutland #521L	C	1992	Roy Dolson #11	L	1996
Jack McGillivray #1025L	L	1993	H. R. Screamton #12		1996
Paul Durant	B	1994	Jim W. Graves #13	L	1996
Lillian Hockin #7	L	1994	Val Ure #714L	D	1997
Ben Webb #8	G	1994	Dave Henshaw #226L	M	1998
Frederick Stull #9	E	1994	Jack Luck		1999
Lavalle Walter #1	M	1994	Harry Barnard #7233L	E	2000
Robert Moore #6	A	1994	Ray Gareau #369L	J	2001
Doug P. Collis #10	H	1994	George Ens #681L	M	2001
Robb Webb	G	1994	John Marett #651L	L	2001

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

Critères d'attribution

- Une personne qui a fait ses preuves en ce qui concerne l'obtention et la poursuite des buts et objectifs du MAAC tels qu'ils sont définis dans la Constitution et sans limiter la généralité de ce qui précède à ce qui suit:
 - Qui a favorisé, amélioré, assisté et développé l'avancement de l'aéromodélisme; et
 - Qui a fait preuve de leadership dans le domaine de l'aéromodélisme; et / ou
 - Qui a contribué à définir les orientations dans la direction des affaires touchant l'aéromodélisme à l'échelle *nationale*.
- Le candidat doit être ou avoir été membre de la MAAC pendant au moins dix (10) années consécutives. Dans des circonstances exceptionnelles, le comité de nomination peut faire exception aux 10 années consécutives dans leur recommandation et ce après approbation du conseil.
- La date limite pour la soumission des nominations est le 1er novembre.

Méthode de nominations

- Les demandes de nominations peuvent être déposées à l'AAZ, par l'exécutif d'un club affilié, par un directeur de zone ou par tout membres de MAAC.
- Les demandes de nominations, incluant un curriculum vitae, devront être soumises en format électronique en format MS Word (.docx). Celles-ci devront être envoyées au bureau de MAAC avec copie au directeur de la zone.
- Le conseil d'administration invitera les candidatures par courriel aux membres en juillet avec les critères et le formulaire d'application. La date limite de réception des candidatures est le 1er novembre.
- Les nominations doivent être telles que le ou les récipiendaires, recommandés par le comité de nomination, soient choisis par le conseil d'administration lors d'une réunion précédant l'AGA.
- Les candidats (es) seront élus par un vote à majorité simple du conseil d'administration.
- Les lauréats seront annoncés à l'AGA.

Critères pour la soumission de demandes

Une attention particulière sera accordée à l'ensemble des réalisations du candidat en matière de modélisme, de participation aux compétitions, de types d'activités pratiquées, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et / ou de conception de modèles et de réalisations extraordinaires.

Photos: Si de photos sont soumises, elles devront être incorporées dans le document Word.

Rapports: Les comptes rendus des activités du candidat, tel que rapportés

dans les médias (presse écrite, magazine, télévision, radio, etc.) devront être listés dans le document ainsi que leurs sources. Toutes publications, qu'elles soient canadiennes ou étrangères, sont admissibles pourvu que leurs références soient identifiées.

Contenu: Avant tout: Quand et comment le candidat a commencé dans le domaine du modélisme ?

Compétition: Le candidat a-t-il/elle participé à des compétitions. Celles-ci étaient-elles régionales, nationales ou internationales. Quels furent ses résultats.?

Expérimentation: Le candidat a-t-il/elle expérimenté dans la conception ou le développement pour faire progresser le modélisme?

Leadership: Le candidat a-t-il/elle détenu un poste exécutif dans un club, ou autre organisation de modélisme? A-t-il/elle contribué à fonder ou organiser ces club ou organisations? A-t-il/elle été un officier ou président de MAAC?

Publications : A-t-il/elle publié des rapports ou articles dans les médias dédiés au modélisme?

Commercialisation: Le candidat a-t-il/elle participé à la conception, la production ou la mise en marché de produit qui se sont avérés utiles à l'aéromodélisme.

Éducation: Le candidat a-t-il/elle participé à la promotion du hobby en enseignant le modélisme dans une salle de classe, par exemple des scouts et des guides, des escadrons de cadets de l'air, des écoles primaires ou secondaires.?

Général: Gardez à l'esprit que l'intronisation au temple de la renommée est destinée à honorer les modélistes qui ont développé une réputation nationale pour leurs activités.

Formulaire: Le formulaire de parrainage pour candidat doit être complété et inclus dans la soumission.

Reconnaissance des lauréats

- Le président téléphonera au récipiendaire immédiatement après la réunion du conseil, avant l'AGA. Le président requerra une photo numérique du lauréat.
- Les candidatures et les photos seront placées sur la page "Temple de la renommée" du site WEB.
- Le destinataire recevra une plaque de reconnaissance à être présentée au moment et au lieu approprié.
- Une plaque sera affichée au bureau du MAAC. La plaque doit être telle que tous les noms des lauréats puissent être ajoutés chaque année.

Candidatures non-retenues

Le président de MAAC enverra un message aux personnes qui ont parrainés un candidat pour leur expliquer les raisons pour lesquelles leur candidature proposée n'a pas été retenue.

Hall of Fame



Brenton Reusch #1331L	K	2002	George Parry #1873L	G	2010
T. Gerard McHale #7146	C	2003	Graeme Mears #35039	L	2010
Cliff Swartz #1498L	D	2003	Bill Gillespie #8660	A	2011
Ron Chapman #2097L		2003	Peter Allnutt #2105	L	2011
Chris Brownhill #3797L	L	2004	Jim Moseley #38286L	L	2011
Jean Chevalier #5004L	J	2004	Tom Bateman #16489	E	2013
Donald Paquette #2125L	G	2005	Brian Wattie #5089L	G	2013
Laddie Mikulasko #7216L	E	2005	Richard Barlow #5744L	G	2013
Allan Baker #354L	E	2006	Harold Tom #1532L	A	2015
Louis Lebel #13641L	B	2006	Martin Lefebvre #17997L	I	2015
Don W. McTaggart #3952L	L	2007	Sepp Uiberlacher #16423	M	2015
Andrew Lennon #6912L	J	2007	Carl Layden #44045L	B	2016
Andrew Coholic #26287L	F	2008	Doug MacMillan #17212L	C	2018
Roy Bourke #204L	L	2008	Claude Melbourne #58082L	G	2020
Ivan Pettigrew #19374	C	2009	Gerald Fingler #7372L	D	2021
Ivan Kristensen #5619L	E	2009	Joe Murray #12639	L	2022
Frank Anderson #200L	L	2010	Leo Katila #35	H	2023

NOMINATIONS FOR HALL OF FAME

Criteria for Award

- An individual who has demonstrated achievement in regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
 - has fostered, enhanced, assisted in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and
 - has demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - has given guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a *national* basis.
- The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years. In exceptional circumstances the 10 years consecutive can be waived by the awards committee in their recommendation and upon approval of the board.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st

Method of Nominations

- Applications/Nominations may be made by AZM's, club officers, zone directors or from any member of M.A.A.C.
- Nominations, including a resume must be submitted electronically. In Microsoft Word format to the MAAC office with a CC to the zone director.
- The Board of Directors will invite nominations by sending out a mass email message to the members in July with criteria and the application template. The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- The nominations should be such that the recipient(s) as recommended by the selection advisory group shall be selected by the Board of Directors at a meeting prior to the AGM.
- The honoree(s) of the award shall be decided by a simple majority vote of the Board of Directors.
- The honoree(s) will be announced at the AGM.

Submission Criteria

Consideration will be given to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.

Photos: If photos are submitted they should be embedded in the Microsoft word document.

Reports: Published reports of the candidate's activities (e.g. newspapers,

magazines, television, radio, etc.), should be listed with the sources of these reports. Canadian and worldwide publications are all valid if they can be referenced.

By Subject: Beginning: How and when did candidate start Aeromodelling?

Competition: Did candidate fly models in competition? Were the competitions regional, National or international meets and with what results?

Experiments: Did candidate originate experiments of design or function, which influenced the future of the hobby?

Leadership: Has the candidate held an official position in a club, or other Aeromodelling organization? Did he or she help establish or organize the above? Was he or she an officer or chairman of MAAC?

Publishing: Did the candidate publish reports or articles in Aeromodelling related publications?

Hobby Industry: Was the candidate involved in the design, production or marketing of products useful to the Aeromodelling hobby?

Education: Has your candidate been involved in promotion of the hobby by teaching model aircraft in a classroom environment, e.g. Scouts and Guides, Air Cadet Squadrons, Grade Schools or High Schools, Clinic demonstrations at mall shows or other public events?

Overall: Bear in mind that the Hall of Fame Award is intended to honor those modelers who have developed a NATIONAL reputation for their activities.

Form: The Candidate/Sponsor form must be completed and included with the submission.

Recipients Award Recognition

- The President will telephone the honoree immediately after the Board meeting, prior to the AGM. The President will request that the recipient provide a digital portrait photo.
- Nomination submission and photo will be placed on the website awards page.
- The recipient will receive a plaque of recognition for their personal use to be presented to the recipient at an appropriate venue.
- A plaque is to be displayed in the MAAC office. The plaque is to be such that all names of recipients can be added annually.

Unsuccessful Nominees

The MAAC President will send a message to the nominator explaining why the application was not approved.



Here is a collection of great photos of the Alberta's Littlest Airport Fun Fly taken by Ted Gillespie.

Voici une collection de belles photos prises par Ted Gillespie lors du Fun-fly de l'Alberta's Littlest Airport.

Clockwise from above: Bob Wonitoy's MiG 15, Neil Veltikold's Stearman, Ryan Tonsi's Decathlon, Brad Hurrell's Havoc 2 (Brad prepping for a flight), Jonathan Vogt's Kinetix 2, and Bob Wonitoy's FW-190.

Dans le sens des aiguilles d'une horloge, depuis le haut : Le MiG 15 de Bob Wonitoy, le Stearman de Neil Veltikold, le Decathlon de Ryan Tonsi, le Havoc 2 de Brad Hurrell (Brad se préparant au prochain vol), le Kinetix 2 de Jonathan Vogt et le Focke-Wulf 190 de Bob Wonitoy.



ALBERTA (A)

Philippe Dessureault #68233

Zone Director
zd-a@maac.ca

It has been a beautiful summer so far, and it is good to be flying again.

Alberta's Littlest Airport had a three-day Fun Fly from June 30th to July 2nd. Unfortunately, I was unable to attend, but I have some awesome pictures taken by Ted Gillespie to share.

The members of the Camrose Modelers Association held a special Crop Spray Remembrance Day for a lost member, Adam Giesbrecht. Adam was true aviation lover, Air Canada pilot, crop spraying pilot, longtime model builder / flyer and friend to all. He was also a longtime member of the Camrose Modelers Association. Last summer, Adam lost his life while doing his passion, flying a crop sprayer. No better way to remember a friend. ✈

Philippe Dessureault #68233

Directeur de zone
zd-a@maac.ca

L'été a été fabuleux, jusqu'ici, et c'est bien agréable de pouvoir faire voler des maquettes une fois de plus.

L'Alberta's Littlest Airport a présenté un Fun-fly de trois jours, du 30 juin au 2 juillet. Malheureusement, je n'ai pu m'y rendre mais Ted Gillespie a pris des photos sensationnelles que je peux partager avec vous.

Les membres de la Camrose Modelers Association ont organisé une journée spéciale d'épandage agricole en l'honneur d'un membre récemment décédé. Adam Giesbrecht était un véritable amoureux de l'aviation, pilote chez Air Canada, pilote d'épandage agricole, constructeur/pilote de maquettes depuis fort longtemps et un ami à l'égard de tout le monde. Il était aussi un membre de longue date de la Camrose Modelers Association. L'été dernier, Adam a perdu la vie aux commandes d'un avion d'épandage. Il n'y a pas meilleure façon de se souvenir d'un ami. ✈



Members of the Camrose Modellers Association gather their crop dusters to remember Adam Giesbrecht. / Les membres de la Camrose Modellers Association rassemblent leur maquette d'épandage agricole, en souvenir d'Adam Giesbrecht.



Above: Keith Villeneuve's Staggerwing at the Alberta's Littlest Airport Fun-Fly. / En haut : le Staggerwing de Keith Villeneuve, lors du Fun-fly de l'Alberta's Littlest Airport.

Left: Brent Littlewood and Josiah Winslow hovering their models at the Alberta's Littlest Airport Fun-Fly. / À g. : Brent Littlewood et Josiah Winslow font faire du surplace à leur maquette respective, lors du Fun-fly de l'Alberta's Littlest Airport.

ATLANTIQUE (B)



An ESM Stuka flown realistically by Grant Beaver of the Avon RC Flyers. / Un Stuka (d'ESM) que pilotait de façon très réaliste Grant Beaver (des Avon RC Flyers).

Carl Layden, 44045

Zone Director
zd-b@maac.ca

Au sein de la zone Atlantique, le Fun-fly le plus connu et réputé, c'est celui de la fête des Pères, qu'organise depuis des décennies les Cape Breton Radio Control Modellers. Les maquettes présentes cette année étaient des grosses maquettes acrobatiques, des jets, des copies volantes et plusieurs avions sportifs. La météo a coopéré et les modélistes présents se sont beaucoup amusés.

Pourtant, la météo printanière n'était pas ce qu'il y avait de mieux pour faire voler des maquettes. Toutefois, après le solstice estival, le temps s'est stabilisé et les séances de vol ont commencé. En juillet, je me suis rendu à plusieurs clubs et j'ai jaser avec des modélistes en provenance de tous les coins de la zone.

Le Club Miniature Aircraft Society of Truro (MAST) a été l'hôte du rassemblement Fun-fly Reg Landry (Régis Landry, ancien directeur de la zone) Warbirds Over the Atlantic, le 8 juillet. Les modélistes des Clubs Saint-John Model Flying Club, Fredericton Model Flying Club, Kent RC, Riverside Modelling Association, Avon RC Flyers, Atlantic Society of R/C Modelers, Club 4752 et St. John's R/C Flyers étaient de la partie. Il se peut que d'autres clubs aient été représentés mais la journée était fort



Emery Dryden flying his electrified Enforcer at the Red Dirt Fling Club field. / Emery Dryden pilote son Enforcer électrique lors du rassemblement Red Dirt Fling.

occupée, avec plus de 30 aviateurs sur place avec plus de 50 maquettes.

L'un de nos plus récents pilotes est Omar Sadek. Du haut de ses neuf ans, il pilote des hélicoptères et des bimoteurs à voilure fixe sous la direction de son père, Jim, lui-même un pilote accompli qui pilote des copies volantes de jets et des coucous de guerre multimoteurs. Il a effectué plusieurs vols au cours de la journée à l'aide de son Bronco (un produit de Hangar 9) et de son F-16 à turbine.

L'esprit de camaraderie au sein de la zone Atlantique est exceptionnel. Les modélistes de plusieurs clubs s'entraident. On en a vu un exemple lors du rassemblement des coucous de guerre MAST.

Jon Eastman pilote un Fokker D.VII

électrique (un produit de Hangar 9). Il a frotté (sablé) la surface de sa maquette et l'a recouverte d'un enduit clair mais mat. Cela a conféré à l'avion une apparence à la fois unique et réaliste, en l'air. Toutefois, histoire d'ajouter à l'illusion et à l'authenticité, il avait besoin d'un casque. Or, vous imaginez fort bien qu'un casque de cuir datant de 1918, c'est rare. Cela n'a pas rebuffé Pam Lloyd, du Saint John Model Flying Club (N.-B.). Elle a croché un casque et Jon le porte à chaque sortie de son D.VII.

Le Red Dirt Flying Club de Summerside (Île-du-Prince-Édouard) a été actif, cet été. Ses membres pilotent plusieurs types de maquettes, de petits appareils électriques à

suite à la page 40

ATLANTIC (B)



Carl Layden, 44045

Zone Director
zd-b@maac.ca

In MAAC's Atlantic zone, the most well-known Fun Fly is the "Father's Day Fun Fly", held annually, for several decades, by the Cape Breton Radio Control Modellers. This year featured giant scale aerobatics, jets, scale and many sport planes. The weather cooperated and those in attendance had an enjoyable time.

Weather through spring was not the best for flying model aircraft. However, once the summer solstice passed, the weather seemed to stabilize and flying started happening. In July, I had the opportunity to visit several clubs and chat with modelers from all parts of the zone.

MAST (Miniature Aircraft Society of Truro) hosted the Reg Landry Warbirds Over the Atlantic Fun Fly on July 8th. There were modelers in attendance from Saint John Model Flying Club, Fredericton Model Flying Club, Kent RC, Riverside Modelling Association, Avon RC Flyers, Atlantic Society of R/C Modelers, Club 4752 and St. John's R/C Flyers. There may have been more, it was a busy day with more than 30 aviators and more than 50 aircraft in attendance.

One of our newest pilots is Omar Sadek. At 9 years old, he flies RC helicopters and fixed wing twins under the direction from his father, Jim, who is a very accomplished RC pilot flying scale jets to multi-engine

Jon Eastman of ASRCM flies his D.VII with a crocheted helmet, a wonderful gift from Pam Lloyd of SJMFC. These folks have a lot of fun. / Jon Eastman, du Club ASRCM, pilote son D.VII et porte un casque croché dont lui a fait cadeau Pam Lloyd (du Saint-John Model Flying Club).

warbirds. He put in several flights throughout the day on his Hangar 9 Bronco and F-16 turbine jet.

Camaraderie in the Atlantic zone is outstanding. Modelers across several clubs help one another. One example was seen at MAST warbirds.

Jon Eastman flies an electric-powered Hangar 9 Fokker D.VII. Jon scuffed the surface of the plane and sprayed it with a matte clearcoat. This gave the ARF a unique appearance and a realistic presence in the sky. However, to complete the ensemble, he really needed a pilot's helmet for authenticity. As you can imagine, pilot helmets from 1918 are rare. That didn't stop Pam Lloyd of SJMFC. She crocheted a helmet for Jon that he wears for each sortie with the D.VII.

The Red Dirt Flying Club in Summerside has been active this summer. Its members fly many different types of aircraft, from small electric to glow and gas powered. One of Emery Dryden's aircraft is a Balsa USA Enforcer, a delta wing designed by MAAC Hall of Famer Laddie Mikulasko.

The plane is equipped with a brushless motor turning a 14x7 APC prop. It's fast, very fast and a whole lot of fun to fly. The Red Dirt Flying Club has a wonderful site capable of handling any type of aircraft.

After a short visit in PEI, the next stop was Winsor NS, home of the Avon RC



Omar Sadek prepares for another flight with his Heli. This father and son team have a lot of fun. / Omar Sadek prépare son hélicoptère pour son prochain vol. Le tandem père-fils s'amuse beaucoup.

Flyers. I spent the morning flying with Sandy McInnis, Al Coolen and Steve Swinamer. Avon has a large grass runway that is in the middle of NS wine country.

We stopped at nearby Bent Ridge winery to take a sample home, too. Another great group of modelers having fun. If you have the opportunity to visit Avon, you'll enjoy it!

It was fun to visit modelers throughout the zone, this summer. There's a lot of flying activity happening and some wonderful talented aviators in our zone. It was a pleasure to meet so many old friends and meet many new ones. Fly Safe. ✈️

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)

Mark Betuzzi 26605L

Directeur de zone
zd-c@maac.ca

En mars dernier, on m'a nommé directeur de la zone C du MAAC. Notre zone couvre l'intérieur de la Colombie-Britannique et le Yukon. Cette grande étendue géographique comprend 28 clubs du MAAC, au 1er juillet 2023, la zone comptait 508 membres, une diminution de 6 % par rapport à 2022.

C'est tout un projet de se mettre à niveau quant aux documents du directeur de zone du MAAC. Ajoutez à ce mélange la documentation de Nav Canada, Transports Canada, du Règlement de l'aviation canadien (RAC), des règlements pour SATP si bien que parfois, je me sens débordé en examinant la documentation requise afin de faire voler une maquette.

À même le site web du MAAC – sous l'onglet des documents corporatifs – on retrouve tous les documents dont les directeurs du Conseil de direction sont censés être au courant. Il y a les statuts et règlements du MAAC, sa charte (constitution), le Manuel des politiques, les ententes de confidentialité que doivent signer tous les directeurs ainsi qu'une multitude d'autres documents portant sur le fonctionnement du MAAC.

ACTIVITÉ DANS - ET HORS DE - LA ZONE

Au début juin, je me suis rendu au Float-fly annuel du Club de Grindrod, à Sandy Point. Tous les pilotes participants étaient heureux de s'asseoir et de participer à une rencontre informelle au sujet du MAAC et des changements qui sont survenus, au cours des six derniers mois. Plusieurs pilotes de longue date s'y trouvaient et ils étaient fort heureux de pouvoir faire évoluer des maquettes de nouveau; ils veulent bien travailler de concert avec le MAAC afin de pouvoir pratiquer notre fabuleux passe-temps.

La semaine d'ensuite, j'ai représenté les membres du MAAC lors de l'A.G.A. du Conseil consultatif canadien de la radio. Je détiens ce poste depuis 2005 et j'ai décidé qu'il était temps d'apporter du changement. Je suis heureux de vous informer qu'Adam Maas, de Toronto, a



Steven Bondar's Flying Empress Boat at the Sandy Point Float Fly. / L'hydravion à coque Flying Empress de Steven Bondar, lors du Float-fly de Sandy Point.



The Sandy Point rescue boat in action. / Le bateau de recuperation de Sandy Point en action.

accepté de diriger le Comité du spectre radio au sein du MAAC.

Quelques jours plus tard, je me retrouvais à Toronto afin de participer à des réunions pendant deux jours en compagnie des autres directeurs du MAAC. C'était chouette de voir des personnes bien vivantes en face de soi puisque les rencontres précédentes se déroulaient à l'aide de la plateforme Microsoft Teams, le lundi soir.

Le professionnalisme des rencontres m'a impressionné. Croyez-moi, nous jouissons d'un conseil de direction qui n'hésite pas à travailler fort et dont les membres veulent tous que les modélistes puissent faire voler leurs maquettes une fois de plus. Tous les directeurs ont travaillé d'arrache-pied avec – et non contre – Nav Canada et Transports Canada afin de prouver que la

sécurité, c'est notre priorité. Nous voulons encore avoir du plaisir et nous espérons qu'une deuxième version de l'Exemption (à la Partie IX du RAC) sera bientôt en vigueur.

ASSEMBLÉE ANNUELLE DE ZONE

Notre Assemblée annuelle de zone se déroulera à Kamloops le samedi 30 septembre 2023 dès 13 heures. Vous trouverez d'autres détails à même le site web du MAAC. Nous accepterons les mises en candidature pour le poste d'assistant directeur de zone, un mandat de deux ans, celui-là. Nous avons aussi besoin d'adjoints. J'encourage les membres qui ne l'ont jamais fait à tenter cette expérience.

Si j'en ai le temps, je tenterai de me rendre à quelques-uns des événements locaux, cette année. ✨

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



A panoramic view of the Sandy Point flying area made from several images. / Une vue panoramique de l'aire de vol de Sandy Point grâce à plusieurs photos.

Mark Betuzzi 26605L

Zone Director
zd-c@maac.ca

In March of this year, I was appointed as the Zone C Director for MAAC. The zone covers the area of the British Columbia Interior / Yukon. This large geographical area includes 28 MAAC Clubs. As of July 1/2023, the Zone has a total of 508 members, a 6% drop from 2022.

Getting up to speed with all the Zone Director and MAAC Documents is a very daunting task. Throw in Nav Canada, Transport Canada, the Canadian Air Regulations (Cars), RPAS rules and regulations and at times I feel a little overwhelmed with the documentation to fly a model airplane.

On the MAAC Website, under corporate documents are all the documents MAAC Directors are expected to be up to speed on. There are the MAAC Bylaws, the constitution, the Policy Manual, Confidentiality Agreements for all MAAC directors to sign and a whole multitude of other documents pertaining to the operation of MAAC.

ACTIVITY IN THE ZONE AND OUT

In Early June of this year, I attended the annual Grindrod Club's float fly at Sandy Point. All the flyers in attendance were very happy to sit down and have an informal meeting regarding MAAC and the changes that have taken place over the last six months. In attendance were long time R.C. flyers who were happy to be once again flying and are willing to work with MAAC to continue enjoying our great hobby.

The following Week, I represented all



Michael Allman's Extreme Flight Lazer at the KMAS field. / Le Lazer (du fabricant Extreme Flight) de Michael Allman, au terrain de vol du KMAS.

MAAC members at the annual general meeting of the Radio Advisory board of Canada. I have held this position since 2005 and decided it was time for a change. I'm happy to report Adam Maas of Toronto has agreed to take over the Chairmanship of the Radio Spectrum Committee of MAAC.

A couple of days latter, I was in Toronto for two days of meetings with the other directors of MAAC. It was nice to meet in person and deal face to face with the other directors as in previous meetings, it was on Microsoft teams where we conduct our regular meetings on Monday evenings.

I was impressed with the professional way the meetings were conducted. Trust me, we have a good hard-working board of directors who all want MAAC members to get back to flying. All the directors have worked hard and diligently to work with

and not against Nav Canada and Transport Canada to prove Safety is our priority. We also want to still have fun and we are all hoping for Exemption 2 to be in place soon.

ANNUAL ZONE MEETING

Our Annual Zone Meeting will take place in Kamloops on Saturday, September 30/2023 starting at 1 p.m. Further details are on the MAAC Website. Nominations are being accepted for the Deputy Zone director, which will be for a 2-year term. We also have some need for a few assistants. I urge members who have never taken a leadership role to consider stepping up to help.

As time permits, I will try to get around to some of the local events this year. ✈

MANITOBA / NORD-OUEST DE L'ONTARIO (D)

Randy Hepner - 73393

Directeur de zone

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

Ces chroniques de la revue sont comme des capsules du temps – je rédige ceci lors d'un chaud dimanche de juillet tandis que je planche sur des problématiques qui pourraient fort bien être résolues d'ici à ce que les membres lisent ceci. Lorsque je lis notre revue que je viens de recevoir par la poste et que je la lis, c'est comme si je revoyais le travail qui semble avoir été abattu une année plus tôt... Voilà la charge du travail qui est abattu en coulisse. Le rythme de travail et les changements apportés au sein du MAAC, c'est quelque chose.

RÉUNION DE ZONE

L'Assemblée annuelle de la zone aura lieu le dimanche 1er octobre 2023 à compter de 13 heures et se poursuivra jusqu'à ce que tous les sujets aient été traités. Le lieu de la rencontre sera « Hunt's Roadhouse », au sud de Petersfield, non loin de l'autoroute 9. C'est le nouveau lieu de rassemblement du Saints RC Flying Club, qui a été l'hôte d'un Fun-fly formule « camp-n-fly » au cours de la longue fin de semaine de la fête du Canada. Les Saints autorisent les modélistes en provenance d'autres clubs à faire voler des SATP à leur terrain en cette journée de la réunion... si la météo le permet. Veuillez communiquer avec le Club si vous entendez faire voler quelque chose.

Hunt's Roadhouse est un endroit bien spécial – regardez mais ne touchez pas – et vous le comprendrez si vous êtes de la partie. Nous autoriserons le vote virtuel une fois de plus, cette année.

Conformément aux statuts et règlements du MAAC, toute résolution ou recommandation doit être soumise au directeur de zone 40 jours avant l'Assemblée de zone – cela correspond au 22 août 2023. Rappel en vitesse : en ma qualité de directeur de zone, je peux aider les membres à rédiger de bonnes résolutions et recommandations. Vous trouverez même un tutoriel là-dessus au site web du MAAC, mais en gros :

Résolutions : Elles doivent être rédigées de façon à refléter un changement de mots dans les statuts et règlements ou à même



RC Camp-n-Fly. If you look closely, you can see a really giant scale plane in the background. /

Le Camp-n-Fly. Si vous regardez attentivement, vous verrez une très imposante copie volante, à l'arrière.

le Manuel des politiques. Elles ne doivent pas être un « concept » mais bel et bien contenir une direction claire telle que : « QU'IL SOIT RÉSOLU QUE la section 3.1 Cotisations – adhésion libre avec revue, du Manuel des politiques du MAAC, soit modifiée de 80 \$ à XX \$. » Si, lors d'une assemblée annuelle de zone, les membres approuvent une recommandation, elle doit être présentée lors de la prochaine Assemblée générale annuelle (A.G.A.) du MAAC. Son conseil de direction ou les participants à l'A.G.A. ne peuvent pas modifier les résolutions présentées.

Recommandations : Celles-ci sont de format moins formel et peuvent constituer des idées ou des concepts, voire une direction à suivre afin d'atteindre un objectif. Les recommandations approuvées lors d'une Assemblée annuelle de zone seront présentées à la prochaine A.G.A. mais le conseil de direction n'est pas tenu d'agir sur chacune d'entre elles.

Je me représenterai à la direction de la zone et je vous demande votre appui soutenu. Plus que jamais dans l'histoire du MAAC, nous avons besoin de leaders résolus et tenaces qui sauront non seulement démêler les problèmes réglementaires mais aussi faire un grand ménage dans les affaires du MAAC.

Je l'ai déclaré auparavant et je le répète à qui voudra l'entendre – les plus grandes menaces envers le MAAC proviennent de l'intérieur. Les modélistes se joignent au MAAC afin de pratiquer leur passe-temps qui implique des maquettes d'avion – le MAAC ne devrait pas être caractérisé par le chamaillage politique émanant de conflits qui datent d'une décennie. Je réitère mon engagement à me battre afin de ramener le MAAC à ce qu'il devrait être... le plaisir de faire évoluer des maquettes. Nous avons fait des progrès et nous continuerons de régler les situations, l'une après l'autre.

RETOUR EN L'AIR... OU PRESQUE

La zone a presque entièrement repris les vols, à quelques exceptions près. Comme je l'ai mentionné en début de présentation, j'espère qu'au moment où vous lirez ces lignes, les terrains de vol fermés ou aux opérations restreintes de SATP auront recouvré leur liberté d'autoriser les vols. Est-ce que le travail abattu porte fruit? C'est un processus bien long mais les membres devraient savoir que nous ne nous reposerons pas jusqu'à ce que tous les recours aient été tentés. Profitez du reste de l'été et de l'automne. Mes excuses sincères aux modélistes encore cloués au sol. ✈

MANITOBA / NORTHWESTERN ONTARIO (D)

Randy Hepner - 73393

Zone Director

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

These magazine reports are like little time travelling capsules – I am writing this on a hot July Sunday, while working on issues that might be resolved by the time members read it. When this comes out in print and I read it, it's like looking back at work from what seems like a year ago – that is how much is going on in the background. The pace of work and change we are making at MAAC is quite something.

ZONE MEETING

The Annual Zone Meeting will be Sunday October 1, 2023, commencing at 1 p.m. and going until business is finished. The location will be "Hunt's Roadhouse" just south of Petersfield off Highway 9. This is the site of the new Saints RC Flying club which hosted a camp-n-fly Fun Fly Canada Day long weekend. The Saints will allow other club modelers to fly RPAS at the Saints site the day of the meeting – weather permitting. Please contact the Club if you plan on flying.

Hunt's Roadhouse is a very special place – look but no touching – you'll understand if you attend. We will allow virtual voting again this year.

In accordance with MAAC by-laws, any resolutions or recommendations must be submitted to the Zone Director no later than 40 days before the AZM – that equals to August 22, 2023. A quick reminder that I, as Zone Director, can help members write meaningful resolutions and recommendations. There is a short tutorial on this topic on the MAAC website, but briefly:

Resolutions – must be written to reflect an actual change in wording of the by-laws or policy manual. These cannot generally be concepts but must contain a clear direction such as "Be it resolved the MAAC Policy manual section 3.1 Fees Open membership with magazine be changed from \$80 to \$XX". A recommendation passed by the members at an AZM must



SIG ¼ scale clipped wing during the Canada Day events at Saints RC Flying Club Canada Day Camp-n-Fly. / Une maquette à ailes tronquées à l'échelle ¼ (de Sig) pendant les festivités de la fête du Canada au rassemblement Camp-n-Fly du Saints RC Flying Club.

be presented at the next Annual General Meeting (AGM). Resolutions cannot be modified by the Board or the AGM.

Recommendations – are much looser in format and can be ideas or concepts, or directions to pursue a goal. Recommendations passed at an AZM will

be presented at the next Annual General Meeting (AGM). Resolutions cannot be modified by the Board or the AGM.

Recommendations – are much looser in format and can be ideas or concepts, or directions to pursue a goal. Recommendations passed at an AZM will

leaders who can not only de-tangle the regulatory hurdles but get MAAC's house in order. I've said this before and will say it here and everywhere else again – the largest threats to MAAC are internal. People join MAAC to enjoy a hobby involving model airplanes – MAAC and the incessant bickering of MAAC "politics" from petty conflicts ten years ago are not what MAAC is about. So, I pledge I will continue to fight that fight – to restore MAAC to what it should be – simple fun. We have made some progress on this front and will continue one by one.



Super hot Prairie days lead to severe thunderstorms. Cumulus Mammatus is a prime indicator of hail - and very eerie to look at. / Les très chaudes journées sur les Prairies mènent aux orages. Un cumulus mammatus est un indicateur de grêle... et c'est étrange de l'observer.

be presented at the next AGM but are non-binding on the Board to act upon.

I will be standing for re-election as Zone Director and ask for your continued support. Now perhaps more than ever in the history of MAAC, we need resolute

This is a long process, but members should know we won't rest until every available avenue has been exhausted.

Enjoy the remainder of summer and fall flying. My sincere apologies to those still grounded. ✈

NORD ONTARIO (F)



Sault club member Steve Daly assembles Nino Campana's Fiesler Storch. / Steve Daly (membre du Club de Sault-Sainte-Marie) assemble le Fiesler Storch du regretté Nino Campana.

Craig Knight - 9467L

Directeur de zone

705-254-8610 | zd-f@maac.ca

L'été bat son plein, ici dans le Nord ontarien. Bien que les options de vol soient limitées, plusieurs d'entre nous profitons du beau temps et nous effectuons nos vols. Les problématiques entourant Transports Canada ont nui à quelques événements bien établis – le Northern Ontario IMAC Challenge de Sudbury d'une part, l'Upper Great Lakes Yearly Fun Fly, d'autre part.

FUN-FLY DE LA ZONE

Le Fun-fly annuel de la zone ira de l'avant, cette année à North Bay; le Nipissing Model Airplane Club (NIPMAC) en sera l'hôte. Celui-ci se déroulera le 19 août au terrain Cranberry du Club. Le prix de participation sera présenté lors de ce rassemblement (fort de critères modernisés).

Voici les détails :

Fun-fly 2023 de la zone et du NIPMAC

Date : le samedi, 19 août (remis au 20 août en cas de pluie)

Heure : 8 h 30 (début de l'inscription des pilotes)

Entrée : 15 \$ par pilote (dîner et cadeau compris)

Chaque pilote inscrit aura une chance à remporter le tirage

Billets disponibles en prévision de tirages



Clubhouse and field in early spring. / Le clubhouse et le terrain, au début du printemps.

– avions les plus beaux
Dîner supplémentaire : 5 \$ par personne
Ordre du jour
10 heures – bienvenue de la part du président du NIPMAC
Briefing des pilotes et des consignes de sécurité
Vol libre
Vols de démonstration – avions et hélicoptères
16 heures – remarques du président et du directeur de la zone
Jugement de la meilleure maquette de la zone – remise du trophée annuel
Tirages et remise des prix aux pilotes
17 heures – remarques de clôture de la journée
Crépuscule (à la brunante) – vol de nuit (si les conditions s'y prêtent)

Renseignements supplémentaires
L'objectif, c'est de vivre une expérience de vol de façon détendue – pas de stress, pas de pression... l'occasion unique de s'amuser, de goûter à l'esprit de camaraderie et à échanger des trucs de notre passe-temps.

Bienvenue à tous types de maquette.
Espaces de camping de berge limités au cours de la fin de semaine.

Renseignements : Rick Nay (705.477.0031) ou Foley (705.978.0455)
Apportez des articles à vendre, à échanger ou à donner.

TARMAC

Ce mois-ci nous vous présentons un compte-rendu et quelques photos de Phil Davis relativement au succès remporté chez *suite à la page 40*

NORTHERN ONTARIO (F)

Craig Knight - 9467L

Zone Director

705-254-8610 | zd-f@maac.ca

Summer is in full swing, here in Northern Ontario. Even though the flying options are a bit restricted, many of us are enjoying the great weather and getting a few flights in. The issues with Transport Canada have dampened a few long-standing events – The Northern Ontario IMAC Challenge in Sudbury for one and the long running Upper Great Lakes Yearly Fun Fly, another.

ZONE FUN FLY

The annual Zone Fun Fly is still a go, this year in North Bay, hosted by the Nipissing Model Airplane Club – NIPMAC. The event is on August 19th at the club's Cranberry Field. The Annual Zone participants award will be presented at the meet, with updated criteria.

The following are the details of this premier event:

2023 Zone & NIPMAC Annul Fun Fly

Date: Saturday, August 19th (rain day Sunday, Aug. 20th)

Time: 8:30 am Pilot Registration Start.

Fee: \$15 per pilot, includes lunch and gift.

Every registered pilot entered into draw for a gift.

Tickets available for raffles – nice looking planes.

Additional lunch only - \$5 / person.

Agenda

10:00 am – Welcome – NIPMAC

President

Pilot & Safety briefing.

Open Flying

Demonstration flying – planes and helicopters.

Noon: Lunch, included with pilot registration

Open Flying

Demonstration flying – planes and helicopters.

4:00 pm – Remarks from NIPMAC

President and Zone Director.

Judging of Best Zone Plane – award of annual Zone Pilot's Trophy

Raffle ticket draws & Pilot gifts.

5:00 pm – Closing remarks

Dusk – Night flying (if condition permits).

Additional Information

The goal of the event is a relaxing flying



Club house and field -- snowshoe tracks to collect GPS coordinates. / Le clubhouse et le terrain – les traces de raquettes montrent que les coordonnées de GPS ont été relevées.

experience -- no stress, no pressure event and it is an excellent opportunity for fun, friendliness and exchange of hobby-related ideas.

All types of aircraft welcome.

Limited spaces for Shore Camping, over the weekend.

Contact: Rick Nay - 705-477-0031 or Foley – 705-978-0455

Bring items for sale, trade or give away.

TARMAC

This month, we are featuring a report and a few photos from Phil Davis, highlighting the success of the TARMAC club, in Kirkland Lake area.

“Winter and spring activities at the Temiskaming and Region Model Airplane Club did not include winter flying due to the CARs’ (Part IX) prohibition but other activities were undertaken in order to get our field certified. Thankfully, we did not get substantial snowfall until late January and we were able to collect GPS coordinates for all of the critical infrastructure at the Dave McInall Memorial Field to submit our field for approval.

“Fortunately, we are not located near any controlled airspace and approval was relatively straightforward. We are in a relatively remote location and surrounded by farmland. Unfortunately, a pair of horses from a neighbouring farm escaped their fencing and decided to trot down the

middle of our runway.

“We have trouble with divots from crows and skunks harvesting grubs on our field but these are small compared to the hole left by a 1000-pound horse on soft spring earth. The farmer has promised to repair the damage but this has yet to be done at the time of writing.

“The club is currently reviewing the possibility of placing a geotextile runway surface on our field. The ongoing problems with crows and varmints digging in our field makes it impractical to fly any plane with small wheels and retracts are out of the question.

“Like every other flying club, we have spent time studying the Transport Canada rules to obtain our pilots licences. At the time of writing, we have 67% of our members qualified to fly.”

NINO'S STORCH

Spoiler alert. Another photo, Sault Club member Steve Daly, shows club VP and prolific builder Nico McIntosh and yours truly reading Nino Campana's Fiesler Storch. This will be a topic of a future column. Many senior members of this austere organization may remember Nino Campana. Nino was a fervent modeler, having friends in the hobby around the world. Nino left this world in 2020. The Storch remained unfinished. The rest of the story will follow... ✈

VALLEE DE L'OUTAOUIS (G)

Jeff Nidd- 75693

Directeur de zone

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

Le Soleil brille de tous ses rayons et nous sommes résolument en saison estivale. Le calendrier de la saison de vol ici au sein de la zone G déborde. C'est vraiment agréable de se rendre à quelque part et d'y rencontrer de vieux – et nouveaux – amis.

FUN-FLY DE BROCKVILLE

La journée a été lancée avec la rencontre (briefing) des pilotes. La participation était sensationnelle : plus de 25 pilotes. Tout au long de la journée, des maquettes évoluaient dans les airs et on entendait des personnes rire. Les chefs ont préparé tout un festin au barbecue. Le Club est aussi doté d'un très beau terrain. Comme la plupart des clubs au sein de la zone, les terrains de vol sont un bijou bien caché. Si vous ne vous êtes jamais déplacé à un évènement à un autre club, vous devriez essayer cela et rencontrer de nouveaux amis.

Je remercie le Club de Brockville d'avoir été l'hôte de cet évènement et j'ai hâte d'y retourner. Note supplémentaire : les mêmes lieux serviront de rassemblement lors du Fun-fly annuel de la zone G, les 5 et 6 août.

HUCKFEST D'ARNPRIOR

Si vous n'êtes jamais allé à un rassemblement de « hucking » (une forme de culbutage en vol 3D) qu'organise le Club d'Arnprior, vous manquez quelque chose. Vous n'avez pas besoin d'être un pilote pour vous amuser. Plus de 40 pilotes s'y sont donné rendez-vous et comme chacun possédait plus qu'un avion, il y avait constamment de l'action en l'air.

Comme d'habitude, il y avait aussi de l'action au sol. Les chefs du club ont le don de se surpasser afin d'offrir de la bonne nourriture.

FLOAT-FLY DE DESERONTO – 27 MAI

Quelle fantastique journée de vols, de retrouvailles entre amis après un long hiver et de rencontre de nouveaux pilotes de La Belle province. Nous avons accueilli plus de 50 pilotes et visiteurs. Tout le monde a apprécié les magnifiques machines



More than 40 pilots descended on the Arnprior hucking event. / Plus de 40 pilotes ont convergé vers le Club d'Arnprior à l'occasion de son rassemblement de hucking (culbutage en vol 3D).

volantes.

Le chef-instructeur René avait monté un système de boîte-école (buddy box), ce qui permettait à des néophytes de piloter une maquette télécommandée. Je crois que nous aurons quelques aspirants-pilotes avant longtemps et c'est sensationnel d'observer le visage des enfants lorsqu'ils s'aperçoivent qu'ils pilotent un engin volant!

Nous avons chaleureusement accueilli l'actuel président du MAAC, Mike Anderson, et il a vu quelle sorte de club nous avons! Mike a assuré la présidence à un moment-charnière et difficile du MAAC mais, à l'aide de son équipe, il a effectué un bien beau travail – et consacré d'innombrables heures – à faire progresser l'organisme.

De tels évènements ne se produiraient

pas sans le travail acharné et le dévouement de nos membres – et de leur conjointe respective – des personnes qui offrent de leur temps bénévolement.

FLOAT-FLY DE DESERONTO – 24 JUIN

Nous avons vécu notre deuxième fin de semaine de camping en compagnie de 13 pilotes et de deux véhicules récréatifs. Walter avait monté sa roulotte le vendredi et nous avons souhaité la bienvenue à un couple en provenance de Carleton Place.

La météo s'annonçait capricieuse : des orages étaient annoncés pour le samedi mais la pluie n'a commencé à tomber que plus tard, en après-midi.

Merci aux épouses qui donnent toujours un coup de main. Nous avons aussi reçu un don-surprise de 250 \$ de la part de James

suite à la page 40

OTTAWA VALLEY (G)

Jeff Nidd - 75693

Zone Director

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

The sun is shining and transitioned into summer's flair. The flying season calendar for Zone G is jammed packed. It is always great to go out and meet both old and new friends.

BROCKVILLE FUN FLY

The day started off with a pilot briefing. The turnout was amazing with over 35 pilots attending. The whole day there were planes in the air and laughter to be heard. The chef's prepared an amazing bbq lunch. The club has an amazing well-groomed field. This, like most of the clubs in the zone, are hidden gems. If you have never attended an event at another club, try and get out and meet new friends.

I just want to thank the Brockville club for hosting this event and I look forward to attending again. Just one note about the Brockville club. They will be once again hosting the Annual Zone G Fun Fly Event on August 5/6th.

ARNPRIOR

If you have never attended a hucking event hosted by Arnprior you are missing out. You don't have to be a flyer to enjoy your day. With 40+ pilots and many having multiple planes, every second of the day was action packed.

As usual the action was not just in the air. The chefs of the club always out do themselves with some tasty treats for all.

DESERONTO FLOAT FLY - MAY 27TH

What a fantastic day of flying, seeing old friends after the winter hiatus and meeting some new pilots from La Belle province. We had over 50 pilots and visitors. All enjoyed the sight of beautiful aircraft flying gracefully through the air.

Chief Flight Instructor, Rene, was running a buddy box system allowing people who have never flown before a chance to safely fly a radio-controlled aircraft. I think we will have some new RC pilots in training, and it is so great to see the kids' faces as they realize they are flying!

We also had the pleasure of having Mike Anderson, President of, Model Aeronautics



The Deseronto Float Fly was packed with models and pilots of all ages enjoying flying off the water at this great site. Le Float-fly de Deseronto a attiré quantité de modélistes de tous âges et leurs maquettes. C'est un bien beau lieu de vol depuis la surface de l'eau.

Association of Canada (MAAC) attend our event and see what a great club we have! Mike had assumed the presidency during a challenging time for MAAC but with his team, he has done a fantastic job involving countless hours to move us forward.

Events like these don't happen without the work and dedication of our members and spouses who volunteer their time.

DESERONTO FLOAT FLY - JUNE 24TH

We had our second annual camping event weekend with 13 pilots and two campers. Walter set up his trailer on Friday and we had a couple from Carleton Place.

The weather was looking iffy with thunderstorms predicted for Saturday, but we lucked out with rain holding off until

later in the afternoon.

Thank you to the spouses who always help, and we got a surprise \$250 donation from James Thompson!

As always Rene, Wilf, Walter, and Merrill got the site set up and took care of getting downed aircraft in our slightly leaky rowboat.

COMING EVENTS

Don't forget about the upcoming events. Brockville Model Aero Club, Zone G Fun Fly, August 5th - 6th
Stetsons Flyers, Aerobatic Fun Fly Day, August 12th
Kingston R/R Modellers, Giant Scale Rally August 19th - 20th ✈

PDQ FLYERS FUN FLY photos by Stephen Hughes



SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)

John Deadman - 26518L

Zone Director

604-354-2736 | zd-h@maac.ca

It has been a while since I had the time to sit and write an article for the magazine. It has been a long road of reconstruction since December. But it has been worthwhile to put in the hours required to get the clubs flying again.

As of writing this 28 of 30 clubs, all but two airfields - which I am waiting for paperwork from - are back flying in some form. From Control line to RPAS, and mRPAS in controlled airspace, with the Victoria Club, Receiving the first mRPAS SOC in controlled airspace in Canada.

LEO KATILA

At the 2022 AZM, Leo Katila - MAAC# 35 - was nominated for the Model Aviation Pioneers of Canada and The Hall of Fame Awards.

On the June 24 weekend I took a trip over to Vancouver Island, and at the Parksville and Qualicum Flyers field - during a Break in their fun fly - DZD Lawrence Lewis and I presented Leo with BOTH of these awards.

Leo was surprised to find out that he is the only MAAC member who has won all four awards; Pioneer, Hall of Fame, Lifetime Achievement, and Leader Member.

It was Great to see, over 40 members from all over Vancouver Island in attendance



Zone Director John Deadman, left, and Deputy Zone Director Lawrence Lewis, right, presented Leo Katila with his Pioneer and Hall of Fame Awards at a recent PDQ Flyers event. / Le directeur de zone John Deadman, à gauche, et le directeur de zone adjoint Lawrence Lewis, à droite, ont remis à Leo Katila ses prix Pioneer et Hall of Fame lors d'un récent événement PDQ Flyers.

- photos by Thomas Homsombath

for the presentation.

Besides the award presentation flyers participated in a scale fun fly. There were war birds of many types and eras, and piper clubs and Beavers to name just a few.

I hope to attend more events as the summer goes on.

Thanks to Stephen Hughes and Thomas



Homsombath, for the great pictures submitted for this article.

Hoping everyone good health and great flying days ✨

SUD-OUEST COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)

John Deadman - 26518L

Directeur de zone

604-354-2736 | zd-h@maac.ca

Il y a déjà un moment que j'ai eu le temps de m'asseoir afin de rédiger une chronique pour cette revue. La reconstruction a été ardue depuis le mois de décembre. Mais cela valait la peine d'investir les heures afin de faire en sorte que les modélistes puissent reprendre leurs activités dans leur club respectif.

Au moment d'écrire ces lignes, 28 de 30 clubs (donc, à l'exception de deux terrains) - j'attends la documentation - peuvent reprendre leurs activités. Cela comprend

le vol circulaire, les SATP et mSATP dans l'espace aérien contrôlé. Le Club de Victoria, de son côté, a reçu le tout premier certificat d'opération mSATP en espace aérien contrôlé au pays.

LEO KATILA

Lors de l'Assemblée annuelle de la zone en 2022, Leo Katila - MAAC 35 - a été intronisé au Temple des pionniers du MAAC ainsi qu'au Temple de la renommée.

Lors de la fin de semaine du 24 juin, je me suis rendu sur l'île de Vancouver (plus précisément au terrain des Parksville and Qualicum Flyers) et pendant une pause des vols lors de leur Fun-fly, le directeur de

zone adjoint Lawrence Lewis et moi-même avons présenté ses prix à Leo.

Ce dernier était surpris d'apprendre qu'il est l'unique membres du MAAC à avoir mérité les quatre prix (des Pionniers, Temple de la renommée, de l'Accomplissement d'une vie ainsi que de membre Leader).

C'était bien agréable de constater que plus de 40 membres en provenance de partout sur l'île étaient de la partie lors de cette cérémonie.

En plus de ce moment solennel, les pilotes présents ont participé à un Fun-fly mettant en vedette des copies volantes. On

suite à la page 39

ST. LAURENT (J) / QUÉBEC (I)

Alain Carpentier, 93833

Directeur de zone

514-953-2350 | zd-l@maac.ca

Nous sommes à la mi-juillet – nous pourrions dire le milieu de l’été – et j’espère que malgré la pluie, le vent et les journées très chaudes, vous avez été en mesure de faire voler vos maquettes à votre goût.

Dans le tumulte des nouvelles autorisations de terrain, j’ai rencontré et connu plein de nouvelles personnes qui ont toutes été très accueillantes et solidaires à notre cause. Certains terrains ne soient pas réouverts en raison de leur position géographique respective (ils sont dans des zones contrôlées de Transports Canada).

C’est donc au terrain de l’Escadron du Haut-Richelieu (Sorel-Tracy) que j’ai repris mes activités de vol. Par la suite, je me suis rendu à l’Escadrille du Haut-Richelieu (Carignan ou communément appelé, “sur le bord de la 10”). Je suis aussi passé au Club modélistes de la Montérégie (Saint-Cyprien de Napierville) et le 15 juillet, j’étais de la partie lors de l’ouverture du tout nouveau CAMG à Brigham.

JUILLET, LE MOIS DES FESTIVITÉS

Quatre clubs ont organisé des journées spéciales au Québec. Malheureusement, un engagement personnel prévu depuis 2020 m’a empêché de participer à trois de ces journées. Mais ce n’est que partie remise. Je retournerai vous voir, c’est certain. Si ce n’est pas cette année, ce sera en 2024. Mais j’irai, quoi qu’il advienne.

Pour l’instant, voici ce qui se passe dans nos deux zones depuis le début de l’été :

L’Aéroclub de Danville a baptisé sa piste du nom de “ La piste ROCH-BISSON” en reconnaissance de ce que Roch a fait pour le club, mais aussi pour la communauté de l’aéromodélisme au Québec, et de sa passion des hélicoptères qu’il transmet de manière presque virale. Merci, Roch pour ce que tu fais.

Les Modélistes de la Montérégie (Saint-Cyprien de Napierville) ont organisé une journée hot-dog. J’ai manqué cette fête, et je me reprendrai en septembre lors de l’épluchette de maïs.

Aéromodéliste MARS. Ce club qui a perdu (expropriation) son terrain et manqué une saison de vol a officiellement



Aéroclub de Danville, Roch Bisson and Club members. / Aéroclub de Danville, Roch Bisson et les membres du club



Sébastien Lajoie. / Sébastien Lajoie

ouvert un nouveau site à la ferme Janson. Comme quoi il nous faut tous de la persévérance, de la résilience et aussi croire en nos moyens.

Club Avion Modèle de Granby, maintenant à Brigham, qui a aussi perdu son terrain de vol en 2022, a procédé à l’ouverture officielle d’un nouveau terrain. Quelque 30 pilotes ont répondu PRÉSENT à l’appel.

Club Amidair. Le club a trouvé un terrain temporaire, afin de poursuivre ses opérations en attendant d’avoir du nouveau sur leur terrain initial, situé dans une zone de contrôle de classe C. Le nouveau terrain se nomme Amidair-G. G pour zone GÉNÉRALE, G pour Gazonnière.

Pour les autres terrains ou club qui n’ont pas encore été réautorisés en raison du conflit géographique avec les zones de

contrôlées.

CLUB CRASH (club de radiocommande aéronautique spécialisé en heli) est en discussion avec un opérateur privé, afin d’obtenir un droit temporaire d’utilisation de zone de contrôle. Cependant, bien que faisable, ce n’est pas simple, car cela implique différentes agences et compagnies, qui doivent tous être d’accord.

Sept-Îles Mini-Aero. Aux prises avec une zone de contrôle de classe C.

Club d’avion téléguidé d’Alma, est partiellement situé dans une zone interdite de vol. Il faudrait idéalement déplacer la piste, ce qui n’est pas facilement envisageable.

Club CSLRC : Il y a plusieurs défis ici. La zone de classe C de l’aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, la ligne d’approche (ILS) de la

suite à la page 38

ST. LAWRENCE (J) / QUEBEC (I)

Alain Carpentier, 93833

Zone Director

514-953-2350 | zd-l@maac.ca

We are mid-July, we could say the middle of summer, and I hope that despite the rain, the wind, the very hot days, you were able to fly as you like.

In the tumult of field reauthorizations, I met many new people, all of whom were very welcoming and supportive of our cause, despite the fact that some fields are still not reauthorized due to being in controlled airspace.

It was at the Escadron du Haut-Richelieu (Sorel Tracy) that I resumed my flying activities. Subsequently, I went to the Escadrille du Haut-Richelieu (Carignan or commonly called, "on the border of the highway 10"). I also made a stop at the Club modélistes de la Montérégie (St Cyprien de Napierville) and on July 15th, I joined the opening of the new CAMG Field in Brigham.

JULY, THE MONTH OF FESTIVITIES

Four clubs held special days in Quebec. Unfortunately, a personal event planned since 2020 prevented me from participating in three of these days. But this is only postponed visit. I will get out to see these clubs for sure. If not this year, it will be in 2024. But I will go, no matter what.

For now, here's what's been happening in our two zones since the beginning of the summer:

- The Danville Aeroclub officially named its runway "La piste ROCH BISSON" in recognition of what Roch has done for the club, but also for the model aircraft community in Quebec, and his passion for helicopters that he transmits, almost virally. Thank you, Roch for what you do.
- The Modélistes de la Montérégie (St Cyprien de Napierville) had their hotdog day. I missed this festival, but I will be sure to be there in September for the corn party.
- Club MARS. This club as lost its land (expropriated) and missed a season. On July 8th they officially opened a new site at the Janson farm. This took what we all need; perseverance, resilience and belief in our dreams.
- Club Avion Modèle de Granby, now in Brigham, which also lost its flying field in 2022, held the official opening of a new field. 30 pilots attend the event.
- Amidair has found a temporary field, in order to continue their operations while waiting to get back to their original field located in a Class C control zone. The new field is named Amidair-G. G for GENERAL zone, G Gazonniere (Sod Farm).

For other fields or clubs that have not yet been reauthorized, due to the geographical conflict with the controlled areas.

- CRASH, (radio control club specialized in heli) are in discussion



Club MARS, new field. / Club MARS, nouveau terrain



CAMG Brigham Field. / CAMG Brigham terrain.

continued on page 38

SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

306-399-0125 | zd-l@maac.ca

ASSEMBLÉE DE LA ZONE K

L'Assemblée annuelle de la zone aura lieu cette année le dimanche 10 septembre à 13 heures au Regina Windy Fliers Club. Apportez vos maquettes et faites-les voler avant et après la rencontre.

Veuillez soumettre vos applications aux prix de reconnaissance, vos résolutions, recommandations et mises en candidature à des comités avant le 1er août 2023, puisque ces renseignements doivent être reçus 40 jours avant la réunion.

Aussi, vous devrez expédier vos mises en candidature au poste de directeur de zone adjoint avant le 1er août. Préférentiellement, le poste d'adjoint devra être pourvu par quelqu'un qui voudra bien se faire encadrer afin de prendre la relève du directeur de zone après la fin de mon mandat. Si aucune candidature n'est reçue, l'adjoint actuel poursuivra sa tâche.

VOLER MALGRÉ LE VENT

C'est une journée splendide dehors et j'aimerais bien me diriger vers le terrain de vol mais lorsque j'y parviens, que vois-je? Le vent est très fort. Ouf! Est-ce que j'ai perdu mon temps à faire de la route? Peut-être, mais peut-être que non.

Il y a bien des lunes, j'ai entendu dire que si vous n'aimez pas piloter malgré le vent, vous n'aimez pas piloter. Devrais-je rester ou devrais-je repartir? (Une chanson du groupe britannique The Clash est ainsi titrée.)

Le vent, c'est le mouvement de l'air que cause un réchauffement inégal du Soleil sur la Terre. La turbulence, c'est le sous-produit du vent.

Il existe plusieurs formes de turbulence : air dégagé, thermiques, inversion de température et turbulence mécanique.

De la turbulence par temps clair, ça se produit normalement loin des nuages à une altitude dépassant les 15 000 pieds. Bien sûr, les modélistes n'auront pas à s'en inquiéter.

La turbulence thermique est causée par des colonnes « locales » de courant de convection résultant d'un réchauffement en surface ou d'air froid qui se déplace

suite à la page 41



Jason Fraser with his Extra 540 and his Slick aerobatic planes at the Swift Wings RC Flying Club field. / Jason Fraser et ses Extra 540 et Slick (tous deux, des appareils acrobatiques) au terrain du Swift Wings RC Flying Club.



Mike Roulet with his DC-3 in RCAF white and lightning scheme at the Swift Wings RC Flying Club field. / Mike Roulet et son DC-3 en livrée de la RCAF (blanc et éclair) au terrain du Swift Wings RC Flying Club.

SASKATCHEWAN (K)



"Trogen Horsemen", left to right are Robin Fraser, Carey Power and Cal Kommel at the Swift Wings RC Flying Club field. / Les « Trogen Horsemen ». De g. à dr. : Robin Fraser, Carey Power et Cal Kommel au terrain du Swift Wings RC Flying Club.

Grant Robinson - 26561

Zone Director

306-399-0125 | zd-k@maac.ca

ZONE K AZM

The AZM this year will be held at the Regina Windy Fliers Club on Sunday, Sept. 10 at 1p.m. Bring your planes and fly before and after the meeting.

Please submit your award applications, resolutions, recommendations, and committee nominations before Aug 1st, 2023, as these must be in 40 days prior to the meeting.

Also, nominations for Deputy Zone Director need to be in before Aug 1, 2023. The DZD position is preferably filled by someone who is willing to be trained and willing to take on the role of ZD after my term is completed. If no nominations are received, then the current DZD will continue to serve.

FLYING IN WINDY CONDITIONS

It's a beautiful day out and I think I should head to the field and do some flying but when I get there, what do I find? Hurricane force winds. UGH! Wasted trip? Maybe, maybe not.

I once heard, many, many moons ago, if you didn't like flying in the wind, you didn't like to fly. Should I stay or should I go? Pretty sure there's a song about that.

Wind is the movement of air caused by the uneven heating of the Earth by the sun. Turbulence is the by-product of wind.

There are many forms of turbulence, such

as clear air, thermal, temperature inversion and mechanical turbulence.

Clear air turbulence normally occurs outside of clouds at altitudes above 15,000 feet MSL. This, of course, is not a concern to us modellers.

Thermal turbulence is caused by localized columns of convective current that results from surface heating or cold air moving over warmer ground. As Isaac Newton once said, for every action, there is an equal but opposite reaction. For every rising current, there is a compensating downward current usually slower in speed, since it covers a broader area, causing turbulence strong enough to jostle your model, and bring a smile to a glider pilot's face.

Mechanical turbulence. When the air near the surface of the Earth flows over obstructions, such as bluffs, hills, mountains, or buildings, the normal horizontal wind flow is disturbed and transformed into a complicated pattern of eddies and other irregular air movements. This can lead to some wild reactions from your plane.

Then, there is wind shear, which is quite simply a rapidly changing wind. It can be horizontal or vertical in nature. Wind shear is literally means "tearing" of the wind as it abruptly changes direction. This can happen at any altitude, and if handled wrong, can leave our planes in a pile of scrap on the runway. How do you handle it? Add max power and fly the plane, and hopefully not into the ground.

Temperature inversion turbulence. Even though a temperature inversion produces a stable atmosphere, inversions can cause

turbulence at the boundary between the inversion layer and the surrounding atmosphere.

Within the turbulent layer, vertical mixing carries heat downward and cools the upper part of the layer. The unmixed air above is not cooled and eventually is warmer than the air below; an inversion then exists. You might find this type of turbulence happening when flying in the evening.

So, now that we know what the negative effects are, let's see if we can learn how to read the wind.

Wind socks, which are not fancy footwear, are a very handy tool for reading the wind. Full-size windsocks are calibrated in such a manner that allows you to tell how strong the winds are based on how far out they are sticking. For example, 90 degrees indicates 15 knots (17mph) or greater wind. Not always as accurate with smaller R/C windsocks, but you still get the same idea.

I might also add, that if the sock appears to dance, meaning sway side to side, those winds could also be variable in strength and direction, so extra care should be taken when taking off and especially landing.

Taking off should always be done into the wind, but avoiding flying towards people, or over the pit areas, parked cars, etc. This holds especially true for super light aircraft, as no matter the control inputs, you may not be able to keep the plane headed in the direction you want. Flaps on take off shouldn't be needed at all, but I'll leave that choice to you.

Landing. Full-size aircraft will always come

continued on page 41

SUD-EST DE L'ONTARIO (L)

Leslie Farkas 21370

Directeur de zone

905-886-6959 | zd-l@maac.ca

Soumis par Adam Maas

Le 11 juin, le 6th Division Flyers Club a organisé sa deuxième vente-échange (Swap Meet) et Fun-Fly. J'ai reçu le compte-rendu suivant de la part de Mark Wandel :

« La météo a été superbe! La participation a été bonne et plusieurs modélistes sont restés pour le dîner et ont effectué quantité de vols. Ce sera un événement annuel pour notre club. La tenue d'une vente-échange extérieure dépend de la météo, si bien que nous n'occasionnons pas de frais de location d'une salle. Le bon, c'est d'être en mesure de procéder aux vols directement et de revoir les vieux amis et de s'en faire de nouveaux. »

Le Seaton Valley RC Club a organisé son rassemblement de coucous de guerre à titre de Fun-Fly le 25 juin. J'ai reçu le rapport suivant de Tom Mills.

« La date originale du rassemblement était prévue pour le samedi 24 juin; mais la météo n'a pas coopéré, ce qui nous a forcé à remettre au lendemain. Quelle bonne décision! Le temps était parfait – température chaude, ciel dégagé et vents favorables. La journée a principalement été consacrée à maximiser les vols et la plupart des activités formelles ont été présentées en mi-journée.

«Un dîner de type barbecue a été servi (hamburgers, hot-dogs, salades, biscuits et breuvages). L'un des barbecues ne fonctionnait pas, si bien que l'heure du dîner a été prolongée afin de faire en sorte que tout le monde serait servi.

«Plus de 70 modélistes ont participé; c'était un mélange de pilotes et d'adjoints dans l'aire des puits. Plusieurs membres ont choisi de ne pas faire voler leur appareil cette journée-là mais l'ont tout de même apporté afin de l'exhiber et de l'inscrire au cours de 'construction et beauté'.

« Après une délibération soignée des juges, deux prix ont été présentés pour les plus maquettes et deux autres pour les meilleurs vols de la journée.

« L'événement a été une réussite puisque les vols ont été nombreux, c'était agréable et l'esprit d'équipe était bien présent. Les participants ont très bien réagi et nous avons hâte de présenter le prochain événement. » ✈



Photos By David Turnbull, Scarborough Camera Club

SOUTHEASTERN ONTARIO (L)



Leslie Farkas 21370

Zone Director

905-886-6959 | zd-l@maac.ca

Submitted by Adam Maas

On June 11th, the 6th Division Flyers Club held its second annual Swap Meet & Fun Fly. I received the following report from Mark Wandel:

"The weather turned out great! We had a good turnout with many participants sticking around for lunch and some great flying. This will be an annual event for our club. Holding a swap meet outside is dependant on weather but no cost is involved renting a venue and the big bonus is being able to fly as well as catch up with old and new friends."

The Seaton Valley RC Club held its annual Warbird Rally as a Fun Fly on June 25th, I received the following report from Tom Mills.

"The original date for the rally was set for Saturday June 24th; however weather conditions did not cooperate, forcing a decision to run the rally on the Sunday rain date. What a great decision! The weather was perfect with warm temperatures, clear skies and favourable wind conditions. The day was primarily dedicated to maximize open flying with most of the formal activities grouped around the mid-day.

"A barbecue lunch was served with



hamburgers, hot-dogs, salad, cookies and beverages. One of the barbecues failed so lunchtime was stretched out a bit to make sure everyone got a great meal.

"The rally had more than 70 participants attending, made up of a mix of members and ground crew. Many members who chose not to fly that day still brought out several warbird aircraft to display and be judged in the build and beauty competition.

"After careful consideration by our team of dedicated judges, two awards were presented for best looking aircraft and two awards for best flights of the day.

"The event turned out to be a great day of flying, fun and member camaraderie. The event received very positive feedback from the participants and we all look forward to the next club event." ✈

SUD-OUEST ONTARIO (M)

Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

519-791-5328 | zd-m@maac.ca

D'ici à ce que vous lisiez ces lignes, j'espère que tous les clubs au sein de la zone auront reçu leur nouvelle approbation d'opérations pour au moins certains types de maquettes. La route a été longue et bien des efforts ont été déployés pour se rendre jusqu'à ce point-ci.

À compter de juin, notre zone compte 33 clubs actifs et 549 membres. Il s'agit d'une réduction de 9 % comparé à pareille date, l'année dernière.

Notre Assemblée annuelle de zone aura lieu le samedi 23 septembre. J'essaie de finaliser le lieu de rencontre; une fois que je le connaîtrai, j'enverrai un courriel.

J'ai examiné le site web du MAAC afin de me faire une idée d'ensemble. J'ai remarqué que certains clubs n'ont pas constitué une liste entière de leurs membres. Veuillez mettre ces renseignements à jour le plus tôt possible.

Je me suis rendu à quelques clubs au cours du printemps. Je laisse les photos vous raconter... en images. ✈



Bob Bennett from the B & B Centralia Jet Club completed his Turbine Operating Certificate flight test. Examiners were Jeff Truemner and Peter Doupnik. / Bob Bennett, du B&B Centralia Jet Club, a réussi son test en vol afin d'obtenir son certificat d'opérateur de maquettes à turbine. Les examinateurs étaient Jeff Truemner et Peter Doupnik.

St. Laurent (I) / Québec (I) suite de la page 32

piste 28 située juste au-dessus de son territoire, et le fait d'être en ville.

Club Modélistes Anti-Gravité. Coïncé dans une zone de contrôle de classe C, le club est aussi menacé d'expropriation (en fait, le propriétaire l'est). Les membres ont identifié 16 terrains potentiels et ils en rajoutent un, pratiquement à chaque semaine.

CLUB RC MANICOUAGAN et THE PROP NUTS : Ils sont tous deux localisés sur des aérodromes et doivent se conformer à la directive DPPM-19. Ce qui requiert plus de détails, de conformités et de procédures d'opération afin d'obtenir un Certificat d'opérations aériennes spécialisées.

ZONES QUÉBEC ET SAINT-LAURENT

Avec tout ce qui est arrivé en 2023, l'accent a été placé sur les nouvelles autorisations de terrains. Merci à tous qui m'ont assisté dans cette démarche, ou plutôt, ont aidé aux différents clubs (Patrick Roy, Zone Québec, Xavier Mouraux Zone Saint-Laurent).

Merci à tous de votre confiance et de votre engagement envers le MAAC.

Bons vols à tous!! ✈

St. Lawrence (I) / Québec (I)

from page 33

with a private operator, to obtain a temporary right to use control area. However, although feasible, it is not simple, as it involves different agencies and companies, all of which must agree on the use.

- Sept-Îles mini-aero. Struggling with a Class C control zone.
- Club d'avion Téléguidé D'Alma, are partially in a no-fly zone. Ideally, the runway should be moved, which is not easily possible.
- CSLRC, there are several challenges here. The Class C zone of Pierre Elliott Trudeau Airport, the approach line (ILS) of runway 28 located just above their territory and being in town.
- Anti-gravity modellers. Stuck in a Class C control zone, the club is also threatened with expropriation, in fact the owner is threatened with expropriation. They have identified 16 potential sites and they are adding one almost every week.
- CLUB RC MANICOUAGAN and THE PROP NUTS, are both on aerodromes and must comply with DPPM-19. This requires more details, compliances and operating procedures in order to obtain a SOC.

QUÉBEC AND ST. LAWRENCE ZONES

With everything that happened in 2023, the focus has been on land re-authorizations. Thank you to all who assisted me in this process, or rather, assisted the various clubs (Patrick Roy, Quebec Zone, Xavier Mouraux St-Laurent Zone).

Thank you all for your trust and commitment to MAAC.

Have a good flight everyone! ✈

SOUTH-WEST ONTARIO (M)



Three Aviation Design Diamonds at a jet rally in USA. / Trois jets Diamond (d'Aviation Design) lors d'un ralliement de jets aux États-Unis. From left / De g.: Marie and Rick Bruce, Peter Doupnik, Jeff and Karen Decaluwe.

Peter Doupnik - 16715

Zone Director

519-791-5328 | zd-m@maac.ca

By the time you read this report, I hope that all clubs in the zone will have their field approved to fly at least some type of model. It has been a long road with lots of effort to get this far.

As of June, our zone has 33 active clubs with 549 members. This is a reduction of 9% compared to last year.

Our annual zone meeting will take place on Saturday, September 23. I'm still trying to finalize the location; once I know for sure, I will send out a zone e blast.

I had a look at the MAAC website to see what shape we are in. I noticed that some of the clubs have a limited number of members listed. Please update the membership info as soon as possible.

I managed to get out to a few clubs in the spring. I will let the pictures tell the story. ✈



Paul Sousa from the Sun Parlor RC Flyers is keeping a close eye on the new Geotex runway construction. / Paul Sousa, des Sun Parlor RC Flyers, surveille les travaux d'installation de Geotex sur la piste.

Sud-ouest Colombie-Britannique (H) *suite de la page 31*

retrouvait des coucous de guerre de plusieurs époques, ainsi que des Piper Cubs et Beaver, parmi tant d'autres.

J'espère pouvoir me déplacer à davantage de rassemblements au cours de l'été.

Merci à Stephen Hughes et à Thomas Homsombath pour les photos qu'ils ont offertes pour cette chronique.

J'espère que tout le monde demeurera en bonne santé et que vous vous plairez à faire voler vos maquettes lorsque la météo s'y prêtera. ✈

le Club TARMAC, de la région de Kirkland Lake.

« Les activités d'hiver et de printemps au Temiskaming and Region Model Airplane Club n'incluaient pas le vol hivernal en raison de l'interdiction du Règlement de l'aviation canadien (RAC), Partie IX mais d'autres activités ont été mises en œuvre afin de faire certifier notre terrain de vol. Heureusement, les précipitations de neige n'ont pas été importantes jusqu'à la fin janvier, ce qui nous a permis de consigner les coordonnées de GPs de l'infrastructure critique au terrain Dave McInall Memorial afin de soumettre notre terrain à l'approbation.

« Heureusement, nous ne sommes pas situés près d'un espace aérien contrôlé, si bien que l'approbation en a été simplifiée. Nous nous trouvons en lieu éloigné et sommes entouré de terres agricoles. Malheureusement, un tandem de chevaux d'une ferme voisine s'est échappé de l'enclos et s'est mis en devoir de trotter au milieu de notre piste.

« Nous avons connu des épisodes de tranchées qu'ont causées des vaches et des mouffettes mais cela est de la petite bière comparé au trou que laisse un cheval de 1 000 livres sur le sol encore mou, au printemps. L'agriculteur propriétaire a promis de réparer les dommages de ses bêtes mais au moment d'écrire ces lignes, rien n'avait encore été fait.

« Le Club examine présentement la possibilité d'installer une couche de géotextile en guise de surface de piste. Les problèmes vécus avec les vaches et petites bestioles rendent impraticables les opérations de maquettes à petites roues ou à train escamotable.

« Comme tout autre club, nous avons étudié les règlements de Transports Canada afin de nous munir de notre permis de pilotage (selon les nouvelles exigences). Au moment d'écrire ces lignes, 67 % de nos membres peuvent faire évoluer des maquettes. »

LE STORCH DE NINO

Alerte au divulgâcheur. Une photo en provenance de Steve Daly, du Club du Sault, montre son vice-président et constructeur prolifique Nico McIntosh et moi-même en train de préparer le Fiesler Storch de Nino Campana. Ce sera le sujet de chronique, une prochaine fois. Plusieurs modélistes de longue date se souviendront de Nino Campana. Il était un modéliste enthousiaste et comptait des amis au sein du passe-temps un peu partout dans le monde. Il nous a quitté en 2020. Le Storch n'était pas terminé lors de son décès. Nous vous offrirons le reste de l'histoire... ✨

d'autres, mûes par moteur à essence. L'un des avions d'Emery Dryden, c'est l'Enforcer à ailes delta, un produit de Balsa USA mais qu'a conçu un membre du Temple de la renommée du MAAC, Laddie Mikulasko.

La maquette est équipée d'un moteur sans armature (brushless) qui fait tourner une hélice APC 14 X 7. Elle est rapide, très rapide même et est très amusante à piloter. Le Club s'est doté d'un très beau terrain qui peut accommoder n'importe quel type de maquette.

Après être brièvement passé par l'Î.-P.-É., mon prochain arrêt était Windsor (Nouvelle-Écosse), le lieu des Avon RC Flyers. J'ai passé la matinée à effectuer des vols en compagnie de Sandy McInnis, Al Coolen et Steve Swinamer. Ce club possède une grande piste gazonnée et est localisé en pleine contrée vinicole de la Nouvelle-Écosse.

Nous nous sommes arrêtés au vignoble Bent Ridge et avons rapporté un échantillon. Le Club d'Avon regroupe des pilotes qui s'amuse à faire un tour : vous vous plairez!

C'était agréable de rendre visite aux modélistes partout au sein de la zone, cet été. Il y a beaucoup d'activité et les pilotes sont talentueux. C'était tout aussi agréable de revoir de vieux amis et d'en rencontrer de nouveaux. Pilotez en toute sécurité. ✨

Récemment, il m'a fait très plaisir d'entendre parler de l'interaction entre un de mes amis et avec Léo (après l'avoir rencontré pour la première fois) au terrain de vol des PDQ Flyers. L'histoire connaît le dénouement auquel vous pouvez vous attendre. Léo était le gentleman de toujours et les deux modélistes ont passé d'agréables moments à faire voler leurs maquettes.

Alors félicitations, Léo, en ce qui a trait à cette double reconnaissance méritée!

CONTENU

Je ne pourrais terminer une chronique sans reformuler ma requête pour du contenu. Nous pouvons toujours utiliser des histoires qui mettent en vedette notre passe-temps et nos membres. Si bien que si vous êtes en train de construire un projet intéressant ou que vous connaissez un membre qui réalise des choses absolument exceptionnelles... faites-moi signe et voyons si l'histoire en question peut se retrouver dans ces pages!

Cela pourrait donner des idées au président d'un comité; votre directeur de zone pourrait s'en emparer afin de mentionner cet accomplissement ou cette activité dans sa chronique; ou cette histoire pourrait être l'objet d'un reportage unique, ce que nos lecteurs auront moins de difficulté à voir et à lire. Peu importe comment nous traitons du sujet, je suis là afin de faciliter le partage de ce témoignage avec les membres! ✨

Thompson!

Comme toujours, René, Wilf, Walter et Merrill ont préparé les lieux et ont récupéré les hydravions à bord de notre chaloupe qui prend légèrement l'eau.

ÉVÈNEMENTS À VENIR

N'oubliez pas de prendre en note ces prochains événements :

Fun-fly de la zone G au Brockville Model Aero Club, les 5 et 6 août
Fun-fly acrobatique des Stetson Flyers, le 12 août

Ralliement de grosses maquettes (Giant Scale) des Kingston R/R Modelers, les 19 et 20 août ✨

in at a higher speed, especially if the winds are gusting. As an R/C pilot, you should do the same. Flaps should be avoided as they create more drag and in case you need to add power to go around, they could cause a problem. Mainly, just plan to approach a little faster and bring your power to idle a little earlier to round out the flair and to avoid floating down the runway.

Taxiing in windy conditions, you will

want to keep your elevator fully up and when taxiing cross-wind, roll your ailerons into the wind, to keep the wind from flipping your plane over. For example, if the wind is blowing from the left, input left aileron to keep the left wing down.

Taxiing downwind, you will want to have down elevator, but because R/C planes tend to be light and this could lead to the nose pitching over and having a prop strike,

so judge yourself accordingly.

Bigger and heavier planes will fly better in windy conditions. Small and light will bounce around much more. Pick your plane wisely. And as full-scale pilots often say, I'd rather be on the ground wishing I was flying rather than be flying and wishing I was on the ground.

I hope this helps you and I will dive into more details as time goes on. ✨

au-dessus d'un sol plus chaud. Comme le disait anciennement Isaac Newton, chaque action entraîne une réaction égale mais opposée. Pour chaque courant ascendant, on retrouve un courant descendant correspondant qui se déplace toutefois moins vite – parce qu'il couvre plus de territoire – ce qui cause de la turbulence suffisamment forte pour secouer votre maquette... et faire apparaître un large sourire le visage d'un pilote de planeur.

Turbulence mécanique. Lorsque l'air près de la surface de la Terre se déplace par-dessus des obstacles (bosses, collines, montagnes ou bâtiments), la circulation d'air (horizontale) est perturbée et se transforme en vagues et autres mouvements irréguliers. Cela peut faire réagir votre maquette de façon extrême.

Ensuite, on doit parfois composer avec le cisaillement (wind shear), c'est-à-dire un vent qui change brusquement de direction. Cela peut se produire à l'horizontale comme à la verticale. Le cisaillement fait référence à un « déchirement » du vent au moment où il change abruptement de direction. Cela peut se produire à n'importe quelle altitude et, si on ne réagit pas convenablement, votre maquette pourrait s'écraser au sol. Comment se débrouiller? Remettez les gaz (ou la puissance électrique) et pilotez votre maquette... loin de la terre ferme.

Turbulence occasionnée par inversion de température. Bien qu'une inversion de température produise une atmosphère stable, les inversions peuvent causer de la turbulence à la frontière de la couche inversée et de l'atmosphère environnante.

Si on examine cette couche de turbulence, le mélange vertical transporte de la chaleur vers le bas et refroidit la partie supérieure de la couche. L'air non

mélangé du dessus n'est pas refroidi et se réchauffe éventuellement (davantage que l'air en dessous); c'est le phénomène d'inversion. Vous pourriez retrouver ce type de turbulence lorsque vous effectuez des vols en soirée.

Bon, maintenant que nous en connaissons les effets négatifs, voyons ensuite si nous pouvons « lire » le vent.

Les manches à air constituent un outil bien pratique afin de « lire » le vent. Les vraies manches à air sont calibrées de façon à illustrer la vitesse du vent selon la façon dont elles pendent ou s'agitent. Par exemple, si la partie en forme de cône est dressée à 90 degrés, il vente à 15 nœuds (17 milles à l'heure) ou davantage. Les manches à air pour maquettes ne sont pas aussi précises, mais elles donneront quand même une idée de la vitesse du vent.

Je pourrais ajouter que si la manche à air semble danser – elle s'agit d'un côté à l'autre – ces vents pourraient varier en puissance et en direction, si bien que vous devrez faire attention au moment de faire décoller ... et surtout atterrir ... votre maquette.

Vous devriez toujours faire décoller votre appareil dans le vent (de face), mais évitez de diriger votre maquette vers des personnes ou au-dessus de l'aire des puits, de véhicules stationnés, etc. C'est particulièrement vrai pour les maquettes très légères puisque peu importe le débattement que vous essayez d'inculquer à vos gouvernes, elles ne sauraient contrecarrer le vent et votre appareil ne volerait pas nécessairement dans la direction souhaitée. Vous ne devriez pas avoir besoin de volets (flaps) au décollage, mais c'est votre décision.

Atterrissage. Les avions à l'échelle réelle arrivent toujours en finale à vitesse plus élevée, surtout s'il y a des bourrasques

de vent. En votre qualité de pilote de maquette, vous devriez en faire de même. Vous devriez éviter d'employer les volets puisqu'ils créent davantage de traînée (drag) et – si vous deviez remettre les gaz pour effectuer un nouveau circuit – ils pourraient vous occasionner des problèmes. En gros, amorcez votre approche un peu plus rapide et relâchez les gaz un peu plus tôt afin d'exécuter votre arrondi (flair); vous éviterez de flotter sur toute la longueur de la piste.

Rouler (taxi) sous conditions venteuses : vous voulez garder votre gouverne de profondeur en position supérieure lorsque vous déplacez votre maquette par vent traversier (cross-wind). Pointez vos ailerons dans la direction du vent afin d'empêcher le vent de soulever votre aile exposée. Par exemple, si le vent arrive de votre gauche, appliquez de l'aileron gauche afin de garder l'aile gauche plus bas.

Roulement par vent arrière (downwind) : vous devrez maintenir la profondeur par en bas. Mais parce que les maquettes télécommandées ont tendance à être légères, il se pourrait que le nez veuille piquer et ainsi endommager l'hélice. Allez-y grâce à votre jugement des conditions.

Les maquettes plus grandes et plus lourdes voleront mieux par temps venteux. Les plus légères bondiront d'autant plus. Choisissez judicieusement votre maquette. Comme l'affirment les pilotes d'appareils à l'échelle réelle : mieux vaut se trouver au sol en souhaitant être là-haut qu'en l'air en souhaitant être de retour sur la terre ferme.

J'espère que ces conseils vous aideront. Je fournirai de plus amples détails, avec le temps. ✨

SEATON VALLEY WARBIRD RALLY

SCARBOROUGH CAMERA CLUB



Photo by Suzie Mortimore, Scarborough Camera Club



Photo by Jeffery Purdy, Scarborough Camera Club



Photo by David Turnbull, Scarborough Camera Club



Photo by Suzie Mortimore, Scarborough Camera Club



Photo by Jeffery Purdy , Scarborough Camera Club



Photo by David Turnbull, Scarborough Camera Club



Photo by Tom Mills, Scarborough Camera Club and SVRCMC member



Photo by Jeffery Purdy , Scarborough Camera Club



Fokker Dr.1
COVID 19 PROJECT



By Brian Perkins 6185L
Kingston Radio Control Modellers

I have been building and flying giant scale WW-1 model aircraft for many years now. Typically, I prefer to design and build my own from scratch. It takes longer that way, and therefore it takes longer to consume my remaining storage space!

However, I had the fortune to win a 1/3 scale Balsa USA Fokker Dr-1 kit at the excellent "Old Rhinebeck" WW-1 event in the USA a few years ago, and as it would be my first triplane, and being locked down during COVID, I felt it was a good time to build it.

Being a stickler for building my models to scale, I had to make several modifications to the kit. Mods included repositioning, lengthening and narrowing the undercarriage, correcting the shape and size of the rudder and stabilizer assembly, shortening the nose and cowling, correcting the wing rib locations and sheeting, correcting the spacing between the wings, and correcting the cockpit location.

Although I understood that BUSA has a reputation for making deviations from scale in the interest of improved flying characteristics, I chose to make the corrections anyway, and gladly, at the end of the project, the model still flew extremely well!

As I am recently retired, I was able to complete the project over two winter building seasons. In addition to adding all scale details, I decided to build and install a scale dummy rotary engine designed to spin within the nose cowling as did the original. For those not aware of this, the original rotary engines (not to be confused with Wankel Rotary Engines) had a crankshaft fixed to the firewall around which the cylinders spun. Electrical contact with the spark plugs was achieved by means of a swash plate, and the propeller was fixed to the spinning cylinders. This enabled the spinning

cylinders to be kept cool and achieve high power to weight for the era.

Torque was high, and RPM's low, thus the large diameter propellers required. Rotaries also had no effective throttle other than momentarily cutting power to the cylinders by means of a kill, or "blip" switch. German rotary engines were generally less reliable than their French counterparts, with "Jasta" leaders aggressively seeking out those engines from downed enemy aircraft to install in their own.

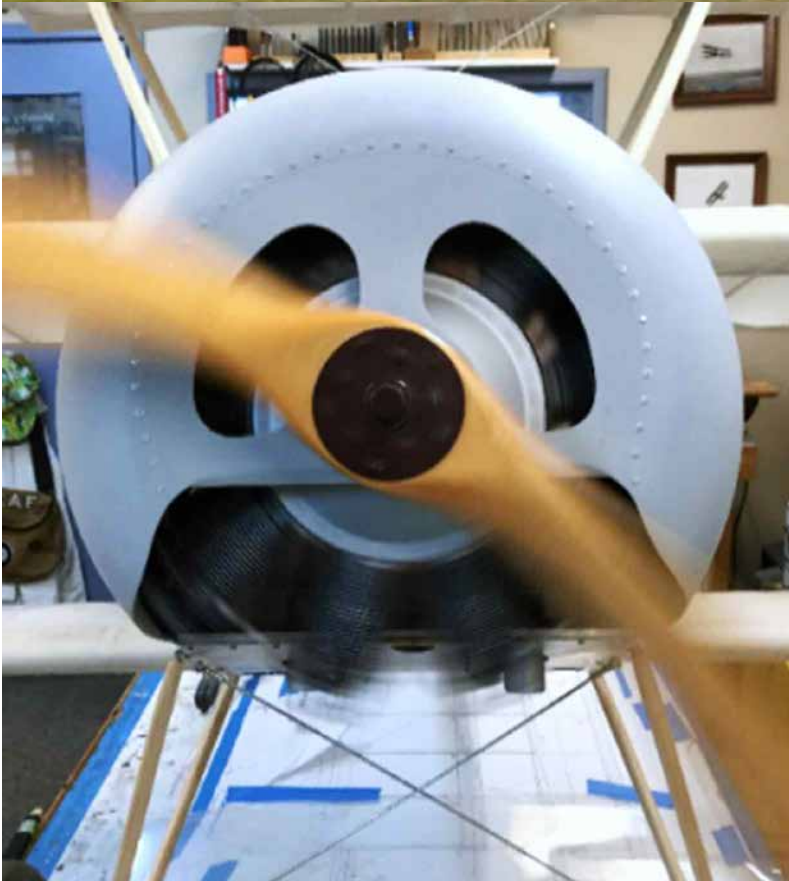
Therefore, I decided to build and install a scale model of a French LeRhône rotary engine in the cowl of my German Dr-1.

To build the engine, the cylinders were machined from ABS drain pipe using my lathe to shape, and cut out the cooling fins. Other details were carved and moulded in casting resin. The crankcase was fabricated from aircraft ply. The completed assembly was mounted on a 5" diameter ball bearing assembly which allowed the cylinders to spin freely, driven by the force of the rotating propwash.

In order to fit the dummy rotary engine into the cowl, it was necessary to modify the firewall and move the DLE-111 engine powering the model further back in the nose. A 1-1/4" prop extension was required as were cooling ducts surrounding each DLE cylinder venting out from the bottom of the fuselage.

I am pleased to report that the spinning engine works remarkably well and is quite noticeable in flight during low passes. I would estimate that the overall weight of the model was increased by about 2 lbs., as a result of the modification, but as mentioned earlier, despite the nasty reputation of Fokker Triplane flying characteristics, it has proven to be a solid performer. ✈

More Photos on page 48



*Clockwise from Top:
 Brian Perkins' Dr.1, even with scale proportions, is a sloif flying model.
 A black ABS plastic cylinder being machined on the lathe.
 The aluminum prop extension and bearing on the DLE-111.
 The completed dummy LeRhône rotary engine.
 The prop and engine spinning on the test bench!*

TURNING IN CIRCLES

By John Weekes, 9358
Zone G Deputy Zone Director

The Stetson Flyers Model Airplane Club in Ottawa, Ontario has a very active and growing group of control line enthusiasts. The club's field, located east of Ottawa, boasts a flying circle that also doubles as a hovering area for helicopters. Many of the group have flown control line in their younger years and are new back to flying model airplanes on lines. Some have been regularly flying control line throughout the decades and others are new to this aspect of our diverse hobby/sport.

On any given weekend, the circle is active and the models are lined up to fly. There is great camaraderie and support along with tremendous expertise to be shared about models, motors, and guidance and mentoring on how to fly various aerobatic manoeuvres.

In addition to the core group of local fliers, members travel from as far away as Laval and Kingston to join in the fun.

During the winter months, the "Circle Burners" meet virtually each month on Saturday mornings, hosted on Zoom by Chief Circle Burner, Brian Pepin, to discuss all things related to control line models and to do a virtual "show and tell" on their latest build projects. Long-time control line modeller, Paul Gibeault, who is the MAAC Chair of Control Line, even manages to join in from his basement workshop in Leduc, Alberta.

Every fall, the group participates in the Annual Worldwide Ringmaster Fly-A-Thon that celebrates the iconic early 1950's Ringmaster design by Matt Kania, and its numerous variants. For so many of us, the Ringmaster was our introduction to the hobby and is a timeless sport-aerobatic design.

This year the Stetson Flyers Circle Burners plan to break all previous records and rack up the most flights by any Canadian club. We look forward to aggressively competing with challengers!

If you're located in eastern Ontario and are interested in control line flying, please connect with us via the Stetson Flyers website or Facebook page. All are welcome to come out and get dizzy with us! ✈



Morison COMMUNICATIONS

- Photography
- Action
- Documentary
- Commercial
- Publishing
- Public Relations
- Event Planning

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



... à l'ordre du jour, ajoutez un sujet de
tenant parce que ces sujets devront être
inclus dans mon courriel que je dois en-
voyer au préalable aux membre.
J'espère que vous avez passé un été for-
midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

Advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$700!

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

**MAAC CLUBS NOW GET A
50% DISCOUNT ON 6X RATES**

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

**905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
R/C SWAPMEET '15**

Great Deals on New and Used R/C Products! Great Deals from Popular Local Hobby Vendors!
Refreshments Available! Raffles for Great Prizes!

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

ADMISSION:
General:\$5
Youth 13-16:\$2
Children 12 & under:FREE
Vendor Tables:\$25

QUESTIONS AND RESERVATIONS:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905-235-6637

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays at the Door
Vendor Payments made to:
Aurora Model Aircraft Club
525 Rourke Place
Newmarket ON
L3Y 8S9

EMT or PAYPAL also accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

FRIDAY, APRIL 26th
OPEN 10AM - 2PM
on our Forums!

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

Lawrence Lewis - 97029

Committee Chair
lewis.l@telus.net

THE WINGS OF TOMORROW: REFLECTING ON THE MISSION OF THE GETTING & KEEPING FLYING FIELDS COMMITTEE

It is my honour to pen down this column as the newly appointed Chair of the Getting & Keeping Flying Fields Committee. Our commitment, our purpose, is grounded in the belief that the joy of flight should be accessible to all who dream of the open sky. I am Lawrence Lewis (MAAC #97029), here to walk alongside all flying enthusiasts who share this vision, as we work towards supporting and preserving flying fields across the country.

Our work revolves around an essential premise: flying fields are not just spaces for aircraft to take off and land; they are vibrant communities where the magic of flight comes to life. They are places of learning, innovation, collaboration, and, above all, an embodiment of our shared passion for aviation.

A critical part of our purpose is to support existing clubs in preserving their flying

fields. Over the years, these fields have been home to countless flight enthusiasts, serving as an integral platform for bringing our community together, promoting knowledge exchange, and fostering a culture of mutual support. Therefore, ensuring the longevity of these spaces is of paramount importance.

We understand that maintaining flying fields can present several challenges. Regulatory hurdles, land disputes, and financial constraints can threaten the existence of these cherished spaces. Unfortunately, without sufficient support and resources, some clubs may face the heart-wrenching reality of losing their flying fields.

This is where our Committee steps in. Supporting the MAAC Executive, the Getting & Keeping Flying Fields Committee is committed to providing clubs with the support they need. From legal aid and financial resources to fostering relationships with local authorities, we are prepared to extend a helping hand to prevent the loss of these invaluable flying fields.

However, our mission doesn't stop there. In line with the spirit of growth and innovation that defines aviation, we are equally focused on supporting

the establishment of new flying fields. By working closely with clubs, local communities, and relevant authorities, we aim to create more spaces for flight enthusiasts to learn, innovate, and enjoy the thrill of aviation.

In our journey ahead, we will be guided by our respect for the legacy of flight and our commitment to nurture its future. We will strive to strengthen our existing networks, build new alliances, and innovate our strategies to ensure the preservation and expansion of flying fields.

The journey of flight begins on the ground. Our mission is to ensure that this ground remains fertile for future pilots, hobbyists, innovators, and dreamers. The Getting & Keeping Flying Fields Committee is dedicated to preserving these launching pads of dreams and ensuring they continue to inspire and nurture the aviators of tomorrow.

Our journey together is just taking off. We are committed to flying high, but more importantly, flying together. Join us as we aim for the skies, propelled by our shared passion for flight and our unwavering commitment to our flying fields. ✈️

OBTENTION ET PRÉSERVATION DES TERRAINS DE VOL

Lawrence Lewis - 97029

Chef de Comité
lewis.l@telus.net

LES AILES DE DEMAIN : RÉFLEXIONS SUR NOTRE MISSION

C'est un honneur pour moi de rédiger cette chronique en ma qualité de nouveau président du Comité d'obtention et de préservation des terrains de vol. Notre engagement, notre objectif, porte sur notre croyance que le plaisir du pilotage de maquettes devrait être accessible à toutes les personnes qui rêvent du vaste ciel. Je suis Lawrence Lewis (MAAC 97029) et je marcherai aux côtés des passionnés qui partagent cette vision. Ensemble, nous travaillerons à appuyer et à préserver (sauvegarder) les terrains de vol partout au Canada.

Notre travail repose sur une prémisse essentielle : ces terrains de vol ne sont pas uniquement des espaces grâce auxquels les maquettes décollent et atterrissent; elles constituent des communautés vibrantes, où la magie du vol s'anime. Il s'agit de lieux privilégiés d'apprentissage, d'innovation, de collaboration et – plus que tout – ils incarnent la passion que nous partageons pour l'aviation.

Composante critique de notre raison d'être : appuyer les clubs existants afin qu'ils préservent leur(s) terrain(s) de vol. Au fil des années, ces mêmes lieux ont été le théâtre des activités de bon nombre d'amateurs de vol et ont servi de plateforme intégrale afin de rassembler notre communauté, afin de faire la promotion de l'échange de connaissances et d'encourager une culture d'appui mutuel. Conséquemment, il est vital d'assurer leur

longévité.

Nous comprenons fort bien que l'entretien de terrains de vol comprend de nombreux défis. Les obstacles réglementaires, les disputes de propriété et les contraintes financières peuvent menacer l'existence de ces lieux jugés précieux. Malheureusement, sans de l'appui et des ressources, certains clubs pourraient devoir affronter la dure réalité de la perte de leur(s) terrain(s).

C'est ici que le Comité entre en scène. Tout en appuyant l'exécutif du MAAC, le Comité d'obtention et de préservation des terrains de vol s'engage à fournir l'appui dont les clubs ont besoin. Qu'il s'agisse d'aide juridique et de ressources financières à l'encouragement d'entretenir des liens avec les autorités locales, nous sommes prêts à donner un coup de main afin de

suite à la page 54

Adam Maas - 91845

Chef de Comité
adam@mawz.ca

Mark Betuzzi a choisi de tirer sa révérence de la présidence du Comité du spectre radio à compter de juin 2023. Mark l'a dirigé au cours des 18 dernières années et a offert un service irréprochable au MAAC de même qu'au sein d'Innovation, Science et Développement économique (Canada) et de son Conseil consultatif canadien de la radio puisque quiconque occupe la présidence de notre comité siège à titre de membre à l'organisme fédéral en sa qualité de représentant du MAAC.

Mark m'a demandé de prendre la relève à ces deux fonctions et j'ai accepté, par intérim, et j'espère qu'on confirmera mes fonctions de façon permanente à l'automne.

J'ai hâte de travailler avec les autres membres du Comité afin de faire avancer ce volet méconnu mais tellement important pour le MAAC et ses membres.

Pour ceux et celles d'entre vous qui ne me connaissent pas ou qui ne me connaissent qu'en mon rôle de directeur de zone ou en raison de mon implication lors des assemblées générales annuelles (A.G.A.) en ligne, je suis un ingénieur électrique avec une spécialisation en conception analogue (les puces en ingénierie RF); je suis vétéran de 30 ans au sein des industries des TI et des télécom; je suis aussi passablement actif dans le volet « radio » de la communauté des maquettes télécommandées et je possède d'importants contacts au sein de l'industrie.

J'espère pouvoir servir le MAAC aussi que Mark l'a fait.

TÉLÉMÉTRIE ET LES 400 PIEDS

Passons aux autres sujets. Maintenant que les restrictions de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) sont imposées, une question revient souvent à l'avant-plan : « Comment puis-je savoir que je fais voler ma maquette au-delà des 400 pieds? » Il existe quelques façons d'utiliser la télémétrie des systèmes radio modernes afin d'obtenir la réponse, de même que de vous alerter si vous vous approchez de ce plafond.

Les trois principales solutions consistent à utiliser une unité GPS; à utiliser un capteur de style variomètre ou altimètre; ou d'installer un récepteur doté d'un variomètre intégré.

Le GPS constitue la solution la plus évidente mais elle comporte quelques bémols. Ces dispositifs ont tendance à être plus dispendieux que les autres options et ils sont plutôt sensibles à leur emplacement à bord de la maquette parce qu'ils requièrent de détecter un ciel clair. Qui plus est, ils sont les moins précis en n'offrant qu'une estimation de l'altitude qu'atteint votre maquette. Ils peuvent s'avérer une bonne solution pour les avions moins acrobatiques et offrent aussi l'avantage de consigner les coordonnées de votre position, ce qui peut aider si vous perdez votre maquette.

Ces mêmes unités ont aussi des problèmes à maintenir le contact satellitaire si votre maquette est davantage acrobatique... ce qui veut dire qu'ils conviendront moins à ce type d'avion. Aux usagers de systèmes Spektrum, prudence : ce fabricant offre de multiples capteurs GPS, la plupart servant en vérité à la fonction GPS « Fence » en mode SAFE+ ou dans la série STS des maquettes du fabricant E-Flite. Vous recherchez l'un des capteurs GPS suivants : SPMA9587, SPMA95870 ou SPMA9587... afin de les utiliser avec un récepteur régulier (ce récepteur doit posséder un port X-Bus ou TM000). Les utilisateurs de système FrSky doivent se mettre à la recherche du capteur GPS ADV. Les utilisateurs des systèmes Jeti, Graupner et Futaba, eux, pourraient jeter un coup d'œil au capteur ESELITE-GPS du distributeur JetiUSA. Quant au capteur GPS de Futaba, il n'affiche pas une quelconque altitude GPS.

Le variomètre ou l'altimètre, ce sont les types les plus courants de capteur de pression barométrique. Un variomètre fournit tant l'altitude que la vitesse ascensionnelle (verticale), tandis que l'altimètre ne fournit que les données sur l'altitude. Aujourd'hui, les altimètres tout simples ne sont pas très communs à titre de variomètres – ou varios, comme on les appelle souvent – mais ils sont populaires auprès des pilotes de planeur.

La plupart des systèmes modernes de télémétrie sont dotés de capteurs vario

– FrSky Vari ADV ou l'Elite MicroVario qu'offre JetiUSA – ces dispositifs fonctionnent avec plusieurs systèmes, y compris Jeti, Futaba et Graupner) tandis que les utilisateurs de la technologie JR DMSS peuvent utiliser le capteur TLSr-VRO. Malheureusement, Spektrum a cessé la production de son vario simple, le SPMA9589. Futaba n'offre que le SBS-02G, qui agit en unité GPS et en capteur d'altitude et de vario barométrique; ainsi, ces deux fonctionnalités se retrouvent en un seul capteur.

Plusieurs fabricants offrent aussi des récepteurs avec varios intégrés, y compris toute la gamme actuelle des récepteurs Spektrum comportant la lettre « T », sauf l'AR637TA (le récepteur ordinaire AR637T possède un vario). N'importe quel récepteur FrSky comportant un « G » dans le nom du modèle (comme les Archer Plus GR8 ou TWGR6) et Jeti offrent un vario non verrouillable au sein de sa nouvelle gamme Slim de récepteurs. Ni Futaba ni JR n'offrent à l'heure actuelle des récepteurs équipés d'un variomètre.

La seule embûche quant à n'importe quel capteur qui réagit par pression (atmosphérique), c'est que vous devez soigneusement choisir où vous l'installerez à bord de votre maquette, surtout à bord de vos maquettes électriques de type « ducted fan » (EDF), ces avions qui comportent souvent un secteur de basse pression à l'endroit même où leur propriétaire y logera les composantes électroniques. Si vous installez quand même le capteur en cet endroit critique, le capteur barométrique ne lira pas les données correctement; il donnera vraisemblablement une altitude plus élevée que celle à laquelle vole réellement votre maquette. Les capteurs GPS constituent un meilleur choix, dans de tels cas.

Autre source d'une attention soutenue : plusieurs systèmes requièrent d'effectuer une remise à zéro de l'altimètre avant un vol. Si c'est nécessaire pour votre système, intégrez cette étape à votre routine prévol. On doit aussi noter qu'à l'intention des usagers de systèmes Spektrum, si vous possédez un capteur GPS et un capteur vario ou altimètre, vous ne pourrez lire que les données du capteur de pression à titre d'altitude régulière. L'altitude GPS, elle, ne

suite à la page 51

Adam Maas - 91845

Committee Chair
adam@mawz.ca

Mark Betuzzi has chosen to step down as the Radio Spectrum Committee Chair as of June 2023. Mark has chaired this Committee for the last 18 years and provided stellar service to MAAC as well as ISED and its Radio Spectrum Advisory Board (RABC) which the Committee chair sits on as the MAAC Representative.

Mark has asked me to step in as the Chair for the Radio Spectrum Committee and RABC representative and I have agreed to do so as the Interim Chair, and I hope to be confirmed as the Chair this fall.

I look forward to working with the rest of the Committee on this often overlooked but critical area for MAAC and its members

For those who don't know me, or only know me from my service as Zone Director or with regards to the online AGMs, I am an Electrical Engineer with a specialization in Analog Design (the chip-side of RF engineering), a 30-year veteran of the IT and telecom industries, and am quite

Spectre radio

suite de la page 50

sera pas enregistrée ou sera offerte à titre d'altitude GPS, selon le système radio que vous utilisez.

Maintenant que vous vous êtes doté d'un capteur d'altitude, vous pouvez régler les Fonctions spéciales (« Special Functions ») ou alertes de télémétrie (« Telemetry Alarms ») afin de vous avertir si vous vous rapprochez – ou dépassez – le plafond des 400 pieds. Personnellement, j'utilise une configuration qui me donne une lecture d'altitude aux 15 secondes aussitôt que je dépasse les 375 pieds. Si ma maquette s'élève trop haut, mon émetteur me le rappelle avec fracas!

Consultez le manuel de votre émetteur quant à la façon d'effectuer le réglage de ces alertes; elles devraient être disponibles en un format ou l'autre sur n'importe quel émetteur qui offre la télémétrie afférente à l'altitude. ✈

active in the radio-focused side of the RC community, with extensive industry connections.

I hope I can serve MAAC as well as Mark has in this role.

TELEMETRY AND 400'

Moving on to other things, with the CARs Part IX restrictions currently in place, one question that does crop up is 'how do I know if I'm over 400 feet?' There are a few ways to use modern telemetry radio systems to get the answer, as well as to alert you if you are getting close to the limit.

The three main solutions are to use a GPS unit, to use a variometer or altimeter sensor or to install a receiver with an integrated variometer.

GPS is the most obvious solution, but there are a couple caveats. These tend to be more expensive sensors than other alternatives, they are quite particular about the installation location, requiring a clear view of the sky and they are the least accurate, proving only a general idea of your altitude. They can be a good solution for less aerobatic aircraft, and also have the advantage that they will provide you with data logging of your position co-ordinates, which can be useful if you lose the aircraft.

They will have issues maintaining satellite lock with more aerobatic aircraft, so are less useful for those types. For Spektrum users, be careful: Spektrum offers multiple different GPS Sensors, most of which are actually for GPS Fence function on SAFE+ or STS series E-Flite aircraft. You want a SPMA9587, SPMA95870 or SPMA95871 GPS Sensor for use with a regular receiver (which must have an X-Bus port or TM1000). FrSky users can look for the GPS ADV sensor, while Jeti, Graupner and Futaba users can check out Jeti USA's ESELITE-GPS sensor. Futaba's GPS sensor doesn't provide GPS altitude.

A variometer or altimeter are a couple of common types of barometric pressure sensor. A variometer provides both altitude and vertical speed info, while an altimeter provides only altitude data. These days plain altimeters are relatively uncommon as variometers, or varios as they are often called, are popular with sailplane pilots.

Most modern telemetry systems have vario sensors available, like the FrSky Vari

ADV, or the Elite MicroVario from JetiUSA (which works with several systems including Jeti, Futaba and Graupner) while JR DMSS users can use the TLS1-VRO sensor. Sadly, Spektrum has discontinued their standalone vario, the SPMA9589. Futaba has a unique offering here in the SBS-02G, which is both a GPS unit and a barometric altitude and vario sensor, offering both sets of functionality in one sensor.

Several manufacturers also offer receivers with built-in varios, including all the current Spektrum receivers with 'T' in the model name except the AR637TA (the regular AR637T does have a vario), any FrSky receiver with 'G' in the model name (such as the Archer Plus GR8 or TWGR6) and Jeti offers an unlockable vario on their new Slim series receivers. Neither Futaba nor JR currently offer vario-equipped receivers

The one caveat with any pressure-based sensor is that you need to be careful with installation location on some aircraft, especially EDF's which often have a low-pressure area where the electronics fit which will cause issues for the barometric sensor, likely giving a higher altitude than you are actually flying. GPS sensors are likely a better choice for altitude in this case.

One item to be careful with is that many systems do require you to do a reset to zero the altimeter before flying. If your system needs this, make it part of your regular preflight routine. It's also worth noting that for Spektrum users, if you have both a GPS sensor and a vario or altimeter sensor, you will only get the pressure sensor as regular altitude. GPS altitude will go either unrecorded or be offered as GPS Alt, depending on exactly which radio you are using.

Now that you have an altitude sensor, you can set your radio's Special Functions or Telemetry Alarms to give you an alert when you get close to or exceed 400'. I personally use a configuration that provides an altitude readout every 15 seconds when I exceed 375', so the radio yells at me when I'm too high.

Check your radio manual on how to set these alarms, they should be available in some form on any radio which supports altitude telemetry. ✈

Paul Gibeault - 8478L CD
Chef de Comité
780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

LA SAGA DE MON GOODYEAR SPORT

par Paul Gibeault,
photos gracieuseté Bruce Perry

J'ai décidé d'assembler un nouveau kit découpé au laser du Polecat Goodyear, la saison dernière. J'ai essayé un nouveau produit, l'aérosol Endura Y2K (clair). Je croyais avoir suivi les instructions mais le produit n'a pas séché! C'était plutôt triste de m'en apercevoir lors des NATS de l'AMA américaine. J'ai donc dû frotter ce gâchis avec de l'acétone et des tampons Scotchbrite. (Heureusement, le Texan Bill Bischoff m'a prêté un excellent Polecat en prévision des NATS, ce qui m'a permis de décrocher une troisième place en finale Gold.)

Puisque la base de substrate n'était pas parfaite la première fois, j'ai poncé (sablé) autant de la finition Endura que possible. C'était comme tenter de sabler une roche... c'est un enduit dur! J'ai appliqué de l'enduit d'apprêt iK White High Build à séchage rapide et j'ai appliqué de l'enduit-colle (dope) afin d'obtenir une bonne couche de base. (Après coup, mon erreur a probablement été de ne pas avoir fait suffisamment sécher l'enduit-colle.) Bruce a complété la nouvelle livrée de peinture en moins d'une semaine!

J'ai eu recours à Corel Draw afin de découper les diverses livrées que je voulais essayer et celle-ci convenait. La découpeuse de vinyle de Bruce a préparé les bandes afin de masquer la peinture aux bons endroits. C'était jour et nuit, comparé à l'ancienne méthode du ruban-cache (masking tape)! J'ai utilisé du vinyle 3M translucide, ce qui laisse des rebords très bien découpés. J'ai utilisé des couleurs de base (à séchage rapide) PPG; ensuite, la couche finale de teinte Candy Tangerine (du fabricant House of Kolor).

Ouille! Vous vous souvenez de l'enduit-colle au nitrate que j'ai appliqué plus tôt? Il m'a hanté parce qu'il y a eu des imperfections... et bien sûr, seulement sur l'extrados (dessus) de l'aile extérieure! Des cloques n'apparaissaient que lorsque la maquette se trouvait sous un soleil ardent.

J'ai soigneusement piqué les endroits problématiques à l'aide d'une aiguille et je crois avoir stabilisé la situation.

La maquette était correcte avec un poids prêt à voler de 21,6 onces, ce qui est apparemment normal pour ce design.

Voilà pour le cosmétique... comment l'avion vole-t-il?

J'ai mal planifié mes affaires, si bien que mon vol d'essai n'a eu lieu que le matin du concours. J'ai effectué un vol d'un demi-tour et je me suis aperçu que la maquette était lourde de la queue. J'ai dû ajouter trois quarts d'once de plomb sur le réservoir. J'ai oublié de régler l'espacement des filins sur ma poignée pour les rapprocher, ce qui aurait beaucoup aidé! Mais avec le poids supplémentaire, la maquette volait suffisamment bien dans le cadre du concours... mais elle se comportait comme un appareil de combat. J'ai été agréablement surpris de terminer en deuxième place. Mon but initial consistait tout bonnement à terminer le vol sans casse.

MISSION ACCOMPLIE!

Cet événement m'a rappelé la série pancanadienne « Granny Goodyear » de ma jeunesse, alors que les moteurs de choix étaient les SuperTigre et les Fox. La vitesse est convenable et comme toujours, les courses se gagnent et se perdent pendant le démarrage et les arrêts aux puits. Mon Magnun .15 XLT démarrait et tournait très rondement après son rodage d'une demi-heure.

À partir de maintenant, j'ajouterai du plomb dans le nez et je me mettrai en quête d'une casserole d'hélice (spinner) en bronze. Je diminuerai aussi l'espacement des filins sur ma poignée. Je préparerai deux jeux séparés de train d'atterrissage, l'un pour le gazon long (roues plus grosses) et l'autre pour l'asphalte unie (des roues de course).

CONCLUSION

À l'instar de tous mes projets, les étapes de construction de cette maquette a comporté des moments forts et des moments plus fâchants. Les ailes – un produit découpé par CNC par Ray Harvey, en Australie – en valaient certainement la peine. Son savoir-faire est exquis et ça m'a fait gagner beaucoup de temps. Je n'ai

eu qu'à appliquer de la fibre de verre de trois quarts d'once et de les sceller à vide (vacuum bag); j'en ai fait de même avec l'empennage. J'avais des doutes, mais une fois que je m'y suis mis, le procédé était facile grâce à mon ami Gerry Van Dyk, à Wetaskiwin.

Si vous ne voulez pas peindre une deuxième fois, je crois que votre Polecat sera plus léger que le mien. Nous nous sommes beaucoup amusés à disputer ce nouvel événement aux NW Regionals ainsi qu'à Ponoka. J'ai hâte de livrer combat, cet été!

BRUCE DUNCAN

Allan « Bruce » Duncan, membre de longue date du Vancouver Gas Model Club de Colombie-Britannique, s'est éteint le 7 juin 2023 à l'âge de 85 ans. Il était un visage bien connu lors de concours de vol circulaire dans le Nord-Ouest pendant plusieurs années; il était actif en plusieurs catégories, dont Speed, Racing et autres.

« Bruce a vécu une très longue association auprès du Vancouver Gas Model Club et a probablement occupé tous les postes au sein de l'exécutif, à un moment donné ou l'autre, a noté le président Chris Cox. Il va sans dire que Bruce était l'une des membres les plus engagés du Club et qu'il ne voulait rien d'autre que le meilleur, en tous temps. »

La famille Duncan a offert les renseignements suivants :

Allan « Bruce » Duncan – 24 février 1938 – 7 juin 2023

C'est avec beaucoup de tristesse que nous annonçons le décès de notre père, Bruce Duncan. Bruce s'est éteint paisiblement le 7 juin 2023.

Il est né à Vancouver en 1938 et a grandi près de Queen Elizabeth Park. Plus récemment, son lieu de résidence, c'était Forest Green Estates à Langley (C.-B.) – c'était une communauté d'amis et de voisins très attentionnés à son endroit.

Bruce était un membre engagé de longue date – sur plusieurs décennies – du Vancouver Gas Model Club. Il avait beaucoup d'estime pour ses amis ainsi que pour l'esprit de camaraderie qui y régnait.

Bruce était un pilote privé et était très avide de la construction, du vol et des concours de maquettes à carburant.

suite à la page 54

CONTROL LINE

Paul Gibeault - 8478L CD

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

THE SAGA OF MY SPORT GOODYEAR

Photos courtesy Bruce Perry.

I decided to build a new Polecat Goodyear laser kit model for last season. I tried a new product called Endura Y2K aerosol clear. I thought I followed the directions, but somehow it didn't cure! Finding this out at the AMA Nats was really sad. So, I had to scrub off the whole sticky mess with acetone and Scotchbrite pads.. (Luckily, I was lent an excellent Polecat by Bill Bischoff of Texas for the Nats which got me third place in the Gold Final.

Given the base substrate was less than perfect first time around, I sanded as much of the black Endura off as I could. This was a terrible job as sanding Endura is like trying to sand a rock, it's very hard stuff! Quick drying 1K White High Build Primer/Filler followed, then nitrate dope to give a nice clean base. (Not allowing sufficient dry time of the nitrate dope was probably a mistake in hindsight). This new paint scheme was completed by Bruce in a less than a week!

Corel Draw was used to look at various layouts, and this one looked good. Bruce's Great Cut 24" vinyl cutter was used to cut out the paint masks. A day & night difference over the old masking tape method! 3M translucent masking vinyl was used which leaves very crisp edges. PPG quick drying base colors were used with a Candy Tangerine metallic topcoat by House of Kolor.

Oops! Remember that nitrate dope applied earlier? It came back to haunt me with a bit of solvent popping, but only on the top outboard wing of course! Blisters there would appear only when the model was out in bright sunlight. Careful pin pricking seems to have stabilized it.

This model came out OK at 21.6 oz RTF which I understand is quite normal for this design.

But is it for all for show... or does it go?

Due to poor planning, my test flight was on the morning of the contest. I managed a half lap test flight, only to find out it was quite tail heavy. This necessitated adding

continued on page 55



My first try admiring in the bright sunlight the final shiny Y2K Endura clear coat that just went on... / Mon premier essai à admirer la finition sous le soleil, une fois l'enduit clair Y2K appliqué...



My adjustable wingtip was cut from a sheet of carbon & then bonded into the wing. / J'ai découpé mon saumon d'aile depuis une feuille de carbone et je l'ai collé à mon aile.



With all the imperfections now addressed, the fillets were redone with Aeropoxy Light to give a better presentation of one part flowing into the next. / Maintenant que j'ai réglé les imperfections, j'ai refait les karmans (filets d'aile) à l'aide d'Aeropoxy Light et d'aider à mieux agencer les surfaces.



Indoor Free Flight

from page 59

Kibbie. I flew 14:15 in 10mAh Electric Endurance Event. Vlad joined the 40-minute club with 41:19 – new Category IV record for Hand Launch Stick. Congratulations!

Our F1D team will focus now on the preparation for the 2024 World Championship. It will be in the Salt Mine again. We won't be able to get together before the event. Still, Arend will practice in the Tillamook hangar in Oregon, Vlad will try to fly in the Salt Mine in December, and I hope to tag along with the US team if they will get a chance to practice in the Goodyear Airdock in Akron, OH.

The Salt Mine in Slanic Prahova, Romania has served as a venue to many World Championships. There is no jet stream at the ceiling like in Kibbie, but it tapers to just 10 metres in width. Steering in such narrow space and 54 metres high is a very challenging thing to do. We plan to work on the cruise efficiency of our models so we don't have to go all the way up for a good flight time.

As always, anyone interested is invited to join the Indoor Free Flight group on Facebook – our platform for discussions, scoresheets, building logs, and flight videos. Kits for several simple models are available online. You can also find in the group links to photo albums from Kent and Kibbie competitions. ✈

Vol libre intérieur

suite de la page 58

afin de décrocher un bon temps de vol.

Comme toujours, quiconque s'intéresse à notre discipline peut se joindre au groupe de vol intérieur sur Facebook – c'est notre plateforme en matière de discussion, feuilles de pointage, carnets de construction et vidéos illustrant des vols. Aussi disponibles en ligne : des kits tout simples. Vous trouverez aussi des liens de groupe vers des albums comportant des photos prises aux concours de Kent et de Kibbie. ✈

Obtention et de préservation des terrains de vol.

suite de la page 49

prévenir la perte de ces terrains inestimables.

Toutefois, notre mission ne s'arrête pas là. Conformément à l'esprit de croissance et d'innovation – ce qui définit l'essence de l'aviation – nous nous concentrons tout autant à appuyer la création de nouveaux terrains de vol. En travaillant étroitement avec les clubs, les communautés et les autorités pertinentes, nous cherchons à créer de nouveaux espaces afin que les amateurs de maquettes puissent apprendre, innover et profiter du plaisir particulier que procure l'aviation miniature.

Quant au cheminement qui nous attend, nous nous guiderons à l'aide du respect pour le legs de l'aviation et à l'aide de notre engagement à encourager un avenir pour cette discipline. Nous nous efforcerons de renforcer nos réseaux existants, de bâtir de nouvelles alliances et d'innover en matière de stratégies afin d'assurer la préservation et l'expansion (l'ajout) de terrains de vol.

Cette aventure du vol commence sur la terre ferme. Notre mission, c'est de nous assurer que le sol demeure « fertile » pour les futurs pilotes, modélistes, innovateurs et rêveurs. Ce comité s'engage à préserver cette plateforme de lancement des rêves et à s'assurer que ces mêmes terrains continueront d'inspirer et de nourrir les aspirations des aviateurs de demain.

Notre aventure commune ne fait que « décoller ». Nous nous engageons à voler bien haut – pour reprendre l'expression – et encore plus important, à voler ensemble. Joignez-vous à nous qui visons le ciel... propulsés par notre passion partagée du vol et par notre engagement indéfectible envers nos terrains de vol. ✈

Vol circulaire

suite de la page 52

Il était un père aussi fier que dévoué. Nous sommes très reconnaissants de la gentillesse et bienveillance que tout le monde a témoignées à l'endroit de notre père.

Nous t'envoyons tout l'amour possible, Papa – nous t'aimons et nous ennuions déjà de toi. XoX Repose en paix. ✈

The Balsa Dust FACTORY

Canada's Control Line Connection

Located on the Lacombe Regional Airport
Lacombe, Alberta

Check us out on Facebook @
The Balsa Dust Factory.

Mail order and in store options
call or text Jon at 403-896-7175.



New, used, vintage, and consignment sales
Kits, lines, handles, dopes, fuels, etc., in stock.

Engines by Brodak, Cox, Fox, K&B, McCoy, Enya, and more!
A Range of Products from Sig, Brodak, VPMA, RSM, Cox, and more!



The silver canopy was sprayed on first. / J'ai d'abord appliqué la verrière argentée à l'aérosol.



Then the HOT 'burn your eyeballs' orange. / J'ai ensuite appliqué l'orange-qui-fait-mal-aux-yeux.



Followed by the black. / Le noir a suivi.



Then the cream-colored checkerboarding, numbers and stab. / Les appliqués « checkerboard » (comme un drapeau de course), les chiffres et le stabilisateur ont suivi.



Finally, the Tangerine Metallic topcoat is applied. / Finalement, j'ai appliqué la couche finale de tangerine métallique.

¼ oz. of lead CA'd to the tank. My aging mind forgot to tell me to use a narrower handle spacing which would've helped a lot! But with the added ballast it flew well enough to race but did handle like a combat ship. I was pleasantly surprised with second place this time out. My initial goal was to finish without wrecking it.

MISSION ACCOMPLISHED!

This event very much reminded me of the cross Canada "Granny Goodyear" series I flew back in my youth with SuperTigres and Foxes. The speed is decent and as always, the races are won and lost during the start and pit stops. My Magnum .15 XLT was running and starting very well after a ½ hour break-in.

Going forward, I'll add some lead shot in the nose and look for a brass spinner. My handle spacing will be narrowed as well. I'll make up another two sets of landing gears, one for tall grass with larger wheels and one with team race wheels for good smooth pavement.

CONCLUSION

As with all my projects, this model build was filled with highs & lows. The CNC milled wing from Ray Harvey in Australia was certainly worth it. His craftsmanship is exquisite and saves a lot of time. I only needed to apply ¾ oz F/G cloth & vacuum bag it along with the stab & rudder. I was apprehensive about vacuum bagging, but once I got down to it found the process was easy courtesy of my friend Gerry Van Dyk in Wetaskiwin.

If you don't have to paint it twice, I feel your Polecat will certainly come out lighter than mine did. We had a lot of fun flying this new event at The NW Regionals and in Ponoka. I'm looking forward to more racing this summer!



The wing cores in the vacuum bag setting up. / Le "coeur" des ailes dans le sac de mise à vide.

BRUCE DUNCAN

Allan "Bruce" Duncan, a longtime member of the Vancouver Gas Model Club in British Columbia, died June 7, 2023, at the age of 85. He was a regular at control-line contests in the Northwest for many years, active in Speed, Racing and other events

"Bruce has had a very long association with the Vancouver Gas Model Club, and probably held all Executive positions at one time or another," said VGMC President Chris Cox. "Needless to say that Bruce was one of the Club's most committed members and wanted nothing but the very best for the club at all times."

The following information was provided by the Duncan family.

Allan 'Bruce' Duncan Feb 24, 1938 - June 7, 2023

It is with profound sadness that we announce the passing of our dad, Bruce Duncan. Bruce passed away peacefully on June 7, 2023.

He was born in Vancouver in 1938 and grew up near Queen Elizabeth Park. In recent years, home was Forest Green Estates in Langley — a caring supportive community of friends and neighbours.

Spanning several decades, Bruce was a lifelong dedicated member of the Vancouver Gas Model Club. He greatly valued his friends and the club camaraderie.

Bruce was a private pilot and a gas model building, flying and competing enthusiast.

He was a proud and devoted father. We are immensely grateful for all the kindness extended to our father from all those who knew him.

With every ounce of love, Dad — we love and miss you forever already xox . May you Rest In Peace. ✈

VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique de vol circulaire acrobatique de ce mois vous provient de Doug Moisuk, de Regina (Saskatchewan).

Construction du SV-22 EXEL

«La maquette presque prête à voler SV-11 ARF de Randy Smith m'a tellement impressionné que j'ai décidé de construire le SV-22. Les plans de Randy sont excellents et détaillés. J'étire toujours le nez de mes appareils (un quart à 3/8 de pouce) parce que, malgré les efforts que je déploie, mes maquettes sont au final toujours plus lourdes de la queue.

« La maquette comporte une construction assez répandue des ailes en mousse. Les contrôles sont de Tom Morris/Okie Air. J'ai retiré les tiges des pentures et je les ai remplacées par une corde à piano continue – une dimension plus petite afin d'améliorer le débattement des gouvernes.

« Pour la finition, j'ai eu recours à la technique de Chris Cox au moment d'appliquer un voile de fibre de carbone de 0,2 once et de la résine.

« J'ai confiance qu'il s'agit d'une méthode efficace et légère. La résine (Z-poxy) est appliquée à la surface nue mais bien sablée du balsa. Vous devez alors utiliser un essuie-tout de papier afin d'absorber autant d'époxy que possible (on dirait en entier!). Lorsque la résine a séché, vous remarquerez que le grain du bois est mis en valeur. Sablez doucement la surface à l'aide de papier à poncer de grain 400 (au sec) et d'un bloc de ponçage; vous visez une surface aussi douce que possible sans pour autant transpercer l'époxy. Si cela se produit, je vous suggère d'appliquer de l'époxy sur la surface endommagée. Le produit Z-poxy sèche rapidement et se sable aisément, le lendemain.

« Une fois cette opération menée à bien, appliquez deux couches d'enduit-colle (dope) dilué à 50/50 avant de fixer le voile de fibre de carbone. Puisque l'époxy a scellé la surface, le balsa n'absorbera pas l'enduit-colle, ce qui vous aurait forcé à appliquer d'autres couches. Ne brossez pas en appliquant le voile, sinon, il se déchirera; certains modélistes retirent aussi l'excédent d'enduit sur le voile de fibre



de carbone. N'appliquez pas plus de deux couches d'enduit-colle avant de poncer (sabler). Ajoutez deux autres couches et sablez une fois de plus; la surface deviendra aussi dure que difficile à poncer. Pour ma part, je ponce légèrement après chaque couche d'enduit-colle, en plus des deux couches initiales au moment d'appliquer la fibre de carbone.

« Pour la finition, j'applique une couche plutôt épaisse d'enduit-colle/dilueur/talc. Sablez et appliquez une couche de clair à l'aérosol. Ensuite, appliquez l'apprêt et/ou de l'enduit-colle gris ou argenté. Vous verrez alors les endroits sur lesquels vous devrez remplir les aspérités. En fait, après la première couche d'argenté, vous voudrez probablement jeter votre maquette à la poubelle. Ne faites pas ça; c'est normal.

« Remplissez ces aspérités, sablez et appliquez encore du gris ou de l'argenté. Ce devrait être mieux, cette fois-ci. Répétez jusqu'à ce vous en ayez marre et que vous ne vouliez plus répéter cette étape. La clé, c'est de sabler 95% du gris ou argenté entre chaque couche. Au moment d'appliquer de la couleur, votre

surface devrait être entièrement de gris ou d'argenté.

« Je peux vous offrir deux autres trucs au moment de manipuler du voile de fibre de carbone. Premièrement, si on vous a expédié ce produit plié afin qu'il entre dans une enveloppe, passez ce voile au fer à repasser (température minimale) afin de l'aplatir. Deuxièmement, je prendrai un morceau de balsa de 1/8 de pouce et l'utiliserai afin de vérifier si votre technique fonctionne. Aussi, notez que le Z-poxy peut chauffer et déclencher prématurément la réaction chimique dans votre contenant. Mélangez et placez le produit dans un contenant plat plus grand, une assiette d'aluminium, par exemple.

« Lorsque j'étais satisfait de la finition, j'ai appliqué les couleurs de base (du blanc) et de finition. Un atelier de peinture a réalisé les graphiques (numéro, lettrage et patron « checkerboard », comme un drapeau de course). En guise de couche finale, j'ai essayé le produit House of Kolor (en clair). Wow! C'est tellement facile à appliquer, il n'y a aucune coulisse et le tout

suite à la page 84

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month's CLPA column is sent to us by Doug Moisuk of Regina Saskatchewan.

SV-22 EXEL BUILD

I was so impressed with Randy Smith's SV-11 ARF that I decided to build the SV-22. Randy's plans are excellent and very well detailed. I always extend the noses of my build (1/4" to 3/8") because, in spite of my best efforts, I tend to build a bit heavy, which usually means tail heavy.

The model is pretty standard foam wing construction. The control system is from Tom Morris/ Okie Air. I removed the pins from the hinges and replaced them with a continuous one-piece wire, one size smaller in diameter to make the control surfaces freer and removable.

For the finishing stage I used Chris Cox's procedure for applying 0.2 oz carbon fibre veil and resin.

I am fairly confident that this is an effective and light finishing method. The resin (Z-poxy) is applied to the raw, well sanded balsa surface. Then use a paper towel to get as much epoxy as possible off of the surface (like all of it!). When the resin has cured, you will notice a lot of the wood grain has been raised. Gently sand down using 400 dry sand paper using a sanding block, aim for as smooth a surface as possible without going through the epoxy. If you do go through, I suggest, another application of the epoxy in the affected area. Z-poxy sets fairly fast and is readily sandable the next day.

Once sanded, brush on two coats of dope mixed 50/50 prior to attaching the carbon veil. With the epoxy seal on the surface, the balsa will not soak up the dope, requiring additional coats. Do not over brush when applying the veil or it will pull apart, some guys blot the dope on the veil. With the veil, no more than two coats of dope before sanding. Then brush on a couple more coats and sand again, anymore and the carbon/surface is hard as a rock and very difficult to sand. I actually lightly sand following each coat of dope, other than the initial two coats when applying the carbon.

For the finish I brush on a fairly thick



dope/thinner/talc coat. Sand, and follow-up spraying on a coat of clear. Next up is the primer and/or grey or silver dope. This really brings the areas requiring additional filling to light. In fact, first coat of silver you will likely want to throw it in the trash and start over. Don't, as this is quite normal.

Fill the bad areas with high quality sandable filler, sand off smooth, and shoot some more grey or silver. It should look considerably better than the first time. Repeat until you have had enough and can't stand the idea of doing it again. The key of course is to sand 95% of the grey/silver off between coats, however everything should be grey or silver by the time you are ready for colour."

There are two more tips I can offer about working with CF veil. One, if the veil was sent to you folded in an envelope you can put the veil on an ironing board and use a clothing iron on minimal heat to iron the Veil flat. Two, I would take a piece of 1/8" balsa and put it through the steps as a test

to see how your technique works. Also, Z-poxy can get hot and go off in your pot too soon. Mix it and put it in a larger flat container like a tin foil plate.

When I was happy, I went to base coat white and trim colours. I had the numbers, letters and checker board masks done at a sign paint shop. For the top clear coat I tried, for the first time, House of Kolor clear. All I can say is WOW! So easy to apply, no runs, and dried sparkling clear.

Up front is housed a PA-75 with silent tuned pipe from Randy's Aero Products, a three blade CF prop and a three-blade aluminum spinner.

I used an 8oz Sullivan Flex-Tank RST Style, (FRST-8 No.727) tank on uniflow. I don't think I will ever go back to metal tanks again.

I installed Carbon Fibre gear from Aero Products and Dave Brown Lite Flite 1/2" X 2" wheels.

The first time I put it on the balancer it

continued on page 85

VOL LIBRE INTÉRIEUR

Dmytro Silin - 86654

Chef de Comité

226-753-5983 dmytro.silin@gmail.com

La communauté du vol libre intérieur a profité de plusieurs rassemblements/concours, ces derniers mois.

Fin avril, nous pouvions participer au concours à l'Université Kent State (Kent, Ohio). J'étais le seul à représenter le Canada. J'ai ravi la deuxième place en FiL et la septième place en FiD.

Au début du mois de juin, nous pouvions nous rendre au Spring Fling de Pontiac (Michigan). Terry Jenkins et moi représentions le Canada. Cette année, nous avons rapporté des rubans! J'ai gagné les épreuves FiD, FiL et Limited Pennyplane. Terry a terminé deuxième en FiL, quatrième en Limited Pennyplane et il a remporté la victoire en Ministick.

Du 19 au 23 juin, nous avons assisté à l'événement le plus grandiose de l'année – Les Épreuves NATS de vol intérieur de l'AMA américaine, combinées au Championnat américain de vol intérieur, aux épreuves de sélections des équipes américaine et canadienne ainsi qu'à la toute première Coupe mondiale de FiD. Arend Borst, Vladimir Linardic et Dmytro Silin représentaient le Canada.

Quelque 21 personnes ont livré combat en Coupe mondiale de FiD. Brett Sanborn l'a emporté avec un chrono de 59 :01 en deux meilleurs vols (un nouveau record mondial). Vlad a terminé 11e avec un chrono de 47 :09; Arend a terminé au neuvième rang avec un chrono de 47 :33 et j'ai terminé huitième avec un chrono de 47 :52. Notre performance était somme toute solide et nous avons réussi à réaliser des vols individuels de 23 et 24 minutes.

Nous visions toutefois des chronos de l'ordre de 25 ou 26 minutes. Le Kibbie Dome est un emplacement à plafond de catégorie IV. On y observe toutefois des caractéristiques intrigantes. Il y a un courant d'air que nous avons baptisé « jet stream » tout à fait en haut du dôme. En première moitié de journée, ce courant se déplace du mur de l'est vers celui de l'ouest; en après-midi, il se déplace en direction opposée. Les maquettes ne courent aucun danger jusqu'à une altitude de 39 ou 40 mètres. Toutefois, si vous visez des chronos



The FiD World Cup participants pose for a group photo in the Kibbie Dome. / Les participants à la Coupe du monde de FiD rassemblés pour une photo de groupe, au dôme Kibbie.

de plus de 26 minutes – il faudrait que votre avion grimpe à 42 ou 43 mètres – votre maquette se retrouvera dans ce courant d'air. C'est tout un défi de diriger les maquettes à cette altitude à l'aide d'un ballon gonflé à l'hélium. Si vous manquez votre coup, votre maquette se retrouvera dans les câbles qui retiennent le tableau d'affichage, au milieu du dôme. Plusieurs modélistes ont perdu leur maquette là-haut.

Les vols des maquettes de catégorie FiD ont été autorisés afin qu'ils comptent en prévision de la Coupe mondiale tout comme des US NATS. De cette façon, Arend et moi-même avons terminé respectivement en cinquième et en quatrième places pour le US National. La dernière journée, les Américains ont disputé leurs dernières trois rondes dans le cadre de leur épreuve de sélection d'équipe. Pour les autres, les organisateurs ont offert une autre compétition de FiD dont le meilleur vol comptait. Arend a terminé troisième avec un chrono de 24 :49, ce qui lui a permis d'améliorer sa marque personnelle!

Deux records nationaux ont été fracassés sous le dôme Kibbie. J'ai réalisé un chrono de 14 :15 en catégorie aomAh Electric Endurance. Vlad a rejoint le Club des 40 minutes avec un chrono de 41 :19 – un nouveau record sous plafond de catégorie IV en Hand Launch Stick. Félicitations!

Notre équipe de FiD se concentrera maintenant sur le Championnat mondial



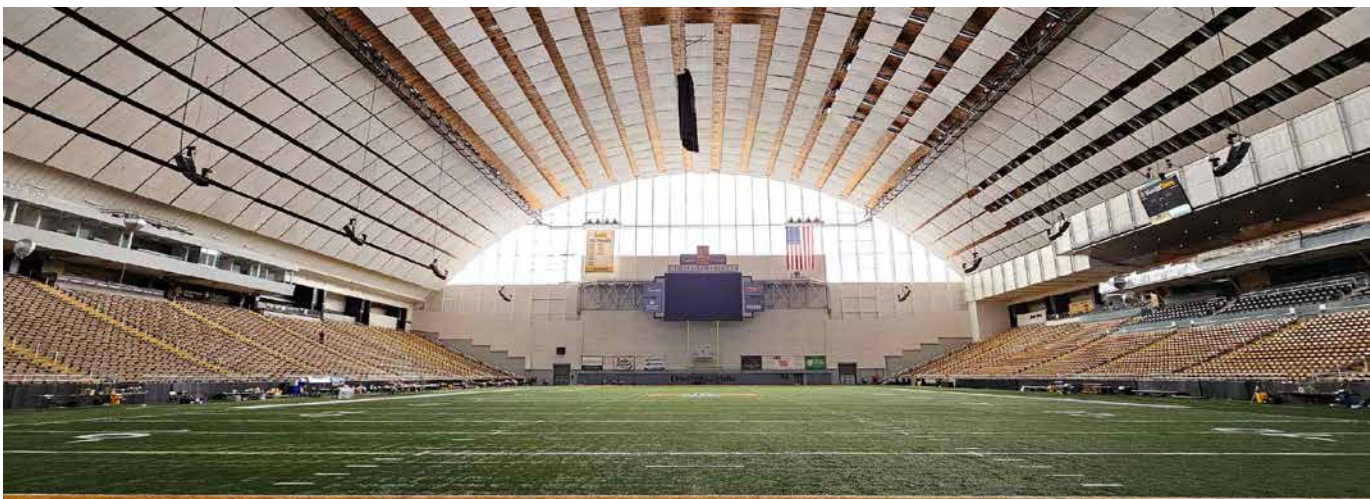
Vlad Linardic checks the alignment of his model. / Vlad Linardic vérifie l'alignement de sa maquette.

de 2024. Il sera une fois de plus disputé à la mine de sel. Nous ne pourrions nous réunir d'ici là. Toutefois, Arend se pratiquera au hangar Tillamook en Oregon. Vlad essaiera de faire voler ses maquettes dans la mine de sel en question en décembre prochain. Quant à moi, j'espère accompagner l'équipe américaine lors de sa séance de pratique au Goodyear Airdock d'Akron (Ohio).

La mine de sel de Slanic Prahova (Roumanie) a servi de lieu de concours lors de plusieurs championnats mondiaux. On n'y retrouve aucun courant d'air « jet stream » comme au dôme Kibbie, mais son plafond rétrécit à tout juste 10 mètres de largeur. Il devient très difficile de diriger ses maquettes en ces circonstances, surtout à 54 mètres là-haut. Nous avons l'intention de travailler notre efficacité en vol de croisière, si bien que nous pourrions ne pas avoir à faire monter nos maquettes si haut

suite à la page 54

INDOOR FREE FLIGHT



The Kibbie Dome in Moscow, ID, is an excellent Cat IV site with safe flying heights of up to 40 m. / Le dôme Kibbie de Moscow (Idaho) est un excellent lieu de plafond de catégorie IV, ce qui fait en sorte que les maquettes peuvent s'élever en toute sécurité jusqu'à 40 mètres.

Dmytro Silin - 86654

Committee Chair

226-753-5983

dmytro.silin@gmail.com

The Indoor Free Flight community has had several events in recent months.

At the end of April, we had the Kent State Indoor Contest on April 22-23 in Kent, OH. Canada was represented only by me. I came in second in F1L and 7th in F1D.

In the beginning of June, we had the Spring Fling in Pontiac, MI. Terry Jenkins and I flew for Canada. This year, we managed to take home some trophy ribbons! I won F1D, F1L, and Limited Pennyplane events. Terry came second in F1L, 4th in Limited Pennyplane, and won Ministick.

On June 19-23, we had the greatest event of the year – AMA Indoor NATS combined with US Indoor Championships, the US and Canada team selections, and with the first ever F1D World Cup. Canada was represented by Arend Borst, Vladimir Linardic, and Dmytro Silin.

Twenty-one people flew in the F1D World Cup. Brett Sanborn won with 59:01 for two best flights (new World Record). Vlad finished 11th with 47:09, Arend was 9th with 47:33, and I came 8th with 47:52. Our performance was overall solid, with the 23-24 minutes single flights.

We were hoping, though, for 25-26. Kibbie Dome is a premium Category IV site for indoor flying. It has, however, interesting air



Dmytro Silin prepares his model for a flight. / Dmytro Silin prepare sa maquette pour un prochain vol.

dynamics though the day. There is a strong draft called “jet stream” on the very top of the dome. First half of the day, it goes from the east-end wall to west, and then changes direction to the opposite in the afternoon. Models are safe at heights up to 39-40 metres. However, if you want to put up one of those 26+ flights – you’d have to go all the way up to 42-43 metres – right into the jet stream. Model steering with the helium balloon becomes really challenging up there. If you miss a chance to steer – your model will end up on the scoreboard cables in the

middle of the dome. Many fliers have lost their models up there.

The F1D flights were allowed to count for both World Cup and US NATS. This way, Arend and I also finished 5th and 4th at the US National. On the last day, the US folks had their last three rounds of Team Selection. For the rest of us, the organizers ran another F1D competition with a single best flight. Arend came 3rd with 24:49 and updated his personal best!

Two national records were updated in

continued on page 54

SOCIÉTÉ DES ANCIENS MODÉLISTES (SAM) / VOL LIBRE

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-734-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

L'organisateur de la coupe Huron, Tony Mathews, nous offre un compte-rendu du concours dans ce numéro-ci de la chronique.

HURON CUP 2023

« Bonjour, amateurs de vol libre.

« Je félicite les gagnants et remercie tout le monde qui s'est déplacé et qui a profité de la météo parfaite. Je remercie tout particulièrement nos invités estoniens, Artem et son fils Klim. Nous étions ravis de faire leur connaissance et j'espère qu'ils ont aimé leur expérience en sol canadien!

« Merci une fois de plus à Ladi Horak pour le barbecue offert à son chalet, le samedi. C'était une bien belle rencontre sociale qui nous a permis de voir d'anciens amis et de s'en faire de nouveaux.

« J'avais envoyé un avis le samedi soir à l'effet que nous allions lancer le concours

plus tôt qu'affiché précédemment, le dimanche matin. Nous voulions éviter la pluie qui était annoncée (et qui, heureusement, n'a jamais tombé).

« Le Dimanche matin en question était nuageux et un vent léger soufflait de l'est. La première ronde consistait en une épreuve de quatre minutes maximum, ce qu'a atteint la majorité des concurrents; les maquettes se sont éloignées à 400 mètres, tout au plus. L'exception : Alex Andriukov – arrivé tard en cours de ronde – dont le mécanisme de mèche DT s'est actionné de sorte à ce que sa maquette termine son vol dans un arbre en bordure de la route qui longe le terrain, au nord. (Cet avion a été récupéré avec succès, le lundi.)

« Nous avons convenu d'une limite de trois-minutes max en prévision des autres rondes afin d'éviter les arbres ou des expéditions de récupération dans le champ de pommes de terre, à l'ouest. Le vent – et donc, la dérive – était très léger et la plupart des vols ont amené les maquettes à

suite à la page 84



Huron Cup 2023									
F1A		Flt. 1	Flt. 2	Flt. 3	Flt. 4	Flt. 5	Flyoff	total	
1	Andrew Baron	USA	240	180	180	180	180	235	1195
2	Vidas Nikolajevs	CAN	240	180	180	180	180	230	1190
3	Risto Puhakka	USA	240	180	180	180	180	225	1185
4	Klim Stepanenko jr	EST	233	180	180	180	180		953
4	Jama Danier	CAN	240	180	180	180	173		953
5	Leslie Farkas	CAN	240	149	180	180	180		929
6	Peter Barron	USA	220	180	180	166	180		926
7	Peter Allnutt	CAN	22	169	86	83	70		430
F1B		Flt. 1	Flt. 2	Flt. 3	Flt. 4	Flt. 5	Flyoff	total	
1	Charlie Jones	USA	240	180	180	180	180	399	1359
2	Ron Felix	USA	240	180	180	180	180	386	1346
3	Alex Andriukov	USA	240	180	180	180	180	379	1339
4	Patrick MacKenzie	CAN	240	180	180	180	180	352	1312
5	Tony Mathews	CAN	240	180	180	180	180	345	1305
6	Ladi Horak	CAN	240	180	180	180	180	0	960
7	Greg Simon	USA	240	180	71	180	180		851
F1C		Flt. 1	Flt. 2	Flt. 3	Flt. 4	Flt. 5	Flyoff	total	
1	Yury Shvedenkov	CAN	240	180	180	180	180		960
F1G		Flt. 1	Flt. 2	Flt. 3	Flt. 4	Flt. 5	Flyoff	total	
1	Geralyn Jones	USA	120	120	120	120	120		600
2	Dima Silin	CAN	120	120	120	48	120		528
F1Q		Flt. 1	Flt. 2	Flt. 3	Flt. 4	Flt. 5	Flyoff	total	
1	Aram Schlossberg	USA	180	180	180	180	180		900

SAM/FREE FLIGHT OUTDOOR

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-734-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

This issue we have an event report from Huron Cup organizer Tony Mathews.

2023 HURON CUP

“Hello Free Flighters,

I want to congratulate the winners and extend a thank you to everyone who came and enjoyed the perfect weather. I especially want to thank our Estonian guests Artem and his son Klim. We enjoyed meeting them and I hope they enjoyed their Canadian experience!

“Thank you again to Ladi Horak for the Bar-B-Q at his cottage on Saturday. A great social event with new friends and old.

“I had sent notice on Saturday evening that we would be starting sooner than posted on Sunday morning. This was to avoid the rain that was potentially in the forecast (which thankfully never arrived!).

“Sunday morning was overcast with very light drift from the East. First round was a four-minute maximum which was achieved by most of the competitors with the models drifting no more than 400 metres. The exception was Alex Andriukov who arrived late in the round and DT'd into a tree along the road bordering the field to the north. (His model was successfully retrieved on Monday, by the way).

“Three-minute maxes were decided for the remaining rounds to avoid any trees or trips to the potato field to the West. Drift was very light and most flights didn't fly further than a few hundred metres.

“There were some nice flights with multiple F1B and F1A models circling overhead above the flight line in rounds three and four.

“Dima Silin elected to fly F1G on Sunday to give Geralyn Jones some competition. Unfortunately, Dima had a problem in round four with the model DT'ing early for only 48 seconds. Geralyn flew extremely well and maxed out. The gentle drift meant that Geralyn could take her dog Maddie with her!

“Klim Stepanenko had some excellent flights that I saw, and only a 7-second drop in the first round prevented his participation in the fly-off. Klim looks like he will be a



force in F1A in the near future! I'm sure his father is very proud!

“Our American friends made the trip up North again this year. We are always very happy to see them!

“In F1A, three made the fly-off. The competitors preferred to complete the fly-off as soon as possible after the last round with a six-minute max. Conditions were overcast with light drift from the South. At noon, all three started towing. None of them found any useful air and the winner was Andrew Barron (235 sec), with Vidas Nikolajevs 2nd (230 sec) and Risto Puhakka 3rd (225 sec). Congratulations!

“F1B had six from seven in the fly-off with Greg Simon experiencing a DT failure that gave him only 71 seconds in round three. It was decided to postpone the F1B fly-off until 8 p.m. when the conditions should be stable and calm. We gathered on the South side of the field at 7 p.m. and prepared for the fly-off with a 10-minute maximum. The drift appeared to be light but was stronger aloft and 6 from the 6 appeared to be either in or over the trees on the North side of the field.

“Alex Andriukov flew over the trees and landed in a crop field. Ladi Horak landed just in front of the trees. The rest of the models were in trees of various height. Charlie Jones was 1st (399 sec), Ron Felix 2nd (386 sec) and Alex Andriukov 3rd (379



sec).

“Ladi Horak has a local arborist who has climbed the local trees in the past and retrieved models. We convened on Monday with Ivan MacKenzie (brother of Patrick, a F1B team member with a model in the trees) and several sets of long poles. Ivan was able to successfully retrieve all but Patrick's model from the trees without any damage.

“The tree climber retrieved Patrick's model also without any damage. So all models were down safe and sound! Thank you, Ivan, and thank you Ladi for organizing the retrieval efforts.

“The weather gods smiled on us again this year and I look forward to seeing our Free Flight friends again next year to fly on our wonderful field.” ✨

MAQUETTES RC ÉLECTRIQUES

Nigel Chippindale - 3778

Chef de Comité

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

TÉLÉMÉTRIE DE LA BATTERIE EMBARQUÉE

Le chronométrage des vols afin de maintenir la capacité de la batterie en deçà des limites fonctionne bien, en autant que vous utilisiez des batteries de dimension semblable et que vous effectuiez à répétition le même type de vol. Mais lorsque vous utilisez des batteries différentes ou que vous variez votre style d'envolée, vous devrez faire un calcul mental afin d'ajuster le temps de vol qu'il vous reste. Et si vous faites attention, vous réussirez à atterrir bien avant... de ne pas avoir le choix.

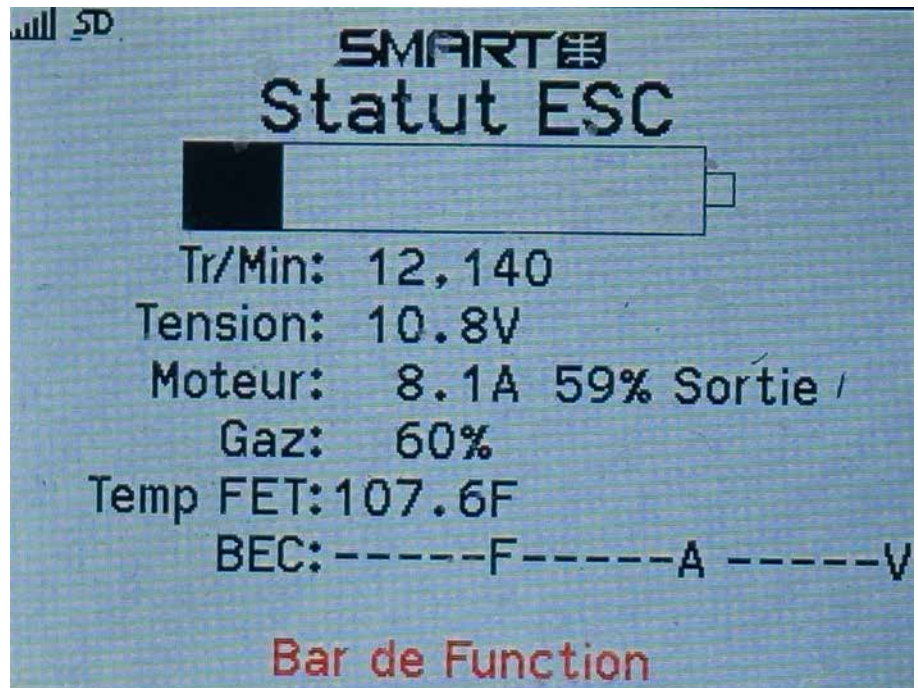
Une nouvelle génération de maquette « bind and fly » (apparez et faites voler), dotée de télémétrie améliorée, a généré beaucoup d'intérêt en guise d'alternative/ou comme supplément au chronométrage classique. Je parle ici des maquettes de Horizon Hobby dotées d'un récepteur de technologie Smart (par exemple, l'AR631) et du contrôleur de vitesse Smart (comme l'Avian), qui sont utilisés dans les systèmes de deuxième génération ou avec l'émetteur-ordinateur Spektrum encore plus avancé (comme le DX8G2 ou le NX8G2). Dans cette configuration, le contrôleur de vitesse alimente maintenant les données sur la batterie directement au récepteur, pour ensuite diriger cette information à l'émetteur que tient le pilote; aucun autre équipement – ou raccordement – n'est nécessaire.

On accède à cette télémétrie en appuyant (l'opération de « binding ») la maquette à l'émetteur de façon habituelle. Cette étape sera affichée sur l'écran et lorsque complétée, l'émetteur affichera « Auto-Config » pendant quelques secondes puisqu'il identifie les sources de données qui sont disponibles.

Jouez de la molette vers la droite de l'écran principal.

Le premier écran de télémétrie est Flight Log, qui montre l'information afférente au signal que capte le récepteur.

Après quelques écrans minimum et maximum, nous arrivons finalement à faire défiler l'écran illustré par les photos en fin



de texte. Cet affichage, c'est véritablement ce que nous recherchons – l'état de charge de la batterie embarquée (c'est-à-dire à bord de votre maquette). Le diagramme de la batterie illustre cela de façon graphique, selon le voltage. Vous verrez aussi le courant du moteur ainsi que le rendement (sortie) et la valeur de la manette des gaz. La dernière icône, FET, montre quelle chaleur dégagent les transistors du contrôleur de vitesse.

Si vous faites tourner le moteur, vous constaterez une caractéristique fondamentale de la télémétrie de votre batterie embarquée. Dans l'une des photos, les gaz sont à zéro; le voltage de la batterie reflète cet état dénué de charge (dans ce cas, 11,3 volts avec une batterie 3s, une fois l'atterrissage effectué). L'autre photo illustre le voltage à l'application des gaz à 60 %, produisant une charge de 8.1 ampères. Maintenant, on lit un voltage de seulement 10,8 volts. Puisque le voltage est toujours moindre sous charge – et parfois plus dramatiquement qu'ici – lorsque votre maquette est en l'air, vous n'obtiendrez une lecture précise de l'état de la batterie que si la manette des gaz est fermée.

En pratique, cela ne fait pas tellement de différence. EN vol, vous vous ferez à des alertes sonores de batterie faible afin de connaître la télémétrie du moment. Au

sol, toutefois – où vous pouvez consulter l'écran et lire l'état de la batterie – cette lecture du voltage est plutôt précise et cela s'avère une façon utile d'évaluer le temps de vol qui restait à votre maquette.

Une alerte sonore particulière – ce dont se plaignent des personnes qui n'en comprennent pas la signification – c'est un son strident suivi des mots suivants sur l'écran : « Battery is not charged for flight » (la batterie n'est pas chargée en prévision du vol). Ce signal est précieux puisqu'il vous empêchera d'utiliser une batterie partiellement déchargée (une cause commune de décharge excessive). Si vous souhaitez tout de même faire décoller votre maquette, vous pouvez appuyer sur le bouton Cancel.

Les renseignements de base qui nous intéressent, ce sont le voltage disponible de la batterie embarquée (le voltage du récepteur n'intéresse habituellement pas les modélistes parce qu'il est régi de façon constante à 5 ou 6 volts). Si vous utilisez une batterie normale, le système vous rapportera le voltage total de la batterie embarquée. Si vous utilisez une batterie de technologie Smart, vous obtiendrez les données supplémentaires de batterie en ce qui a trait au voltage des cellules individuelles.

suite à la page 84

Nigel Chippindale - 3778
 Committee Chair
 613-747-9628 | nchippin@gmail.com

FLIGHT BATTERY TELEMETRY

Timing flights to stay within battery capacity limits works well, provided you stick to similar size batteries and patterns of power usage from flight to flight. But with batteries of different sizes, or varying styles of flying, you have to do mental arithmetic to adjust your timing. And if you're cautious, you end up landing long before you really need to.

A new generation of BNF models with improved telemetry has generated widespread interest in telemetry as an alternative or supplement to timing. I'm talking about Horizon Hobby models with a Smart receiver (e.g., AR631) and a Smart ESC (such as Avian), used with a Generation 2 or later Spektrum computerized transmitter (such as DX8G2 or NX8). In this setup, the ESC now feeds battery data directly to the receiver, from where it's sent to the pilot's transmitter; no additional equipment or wiring needed.

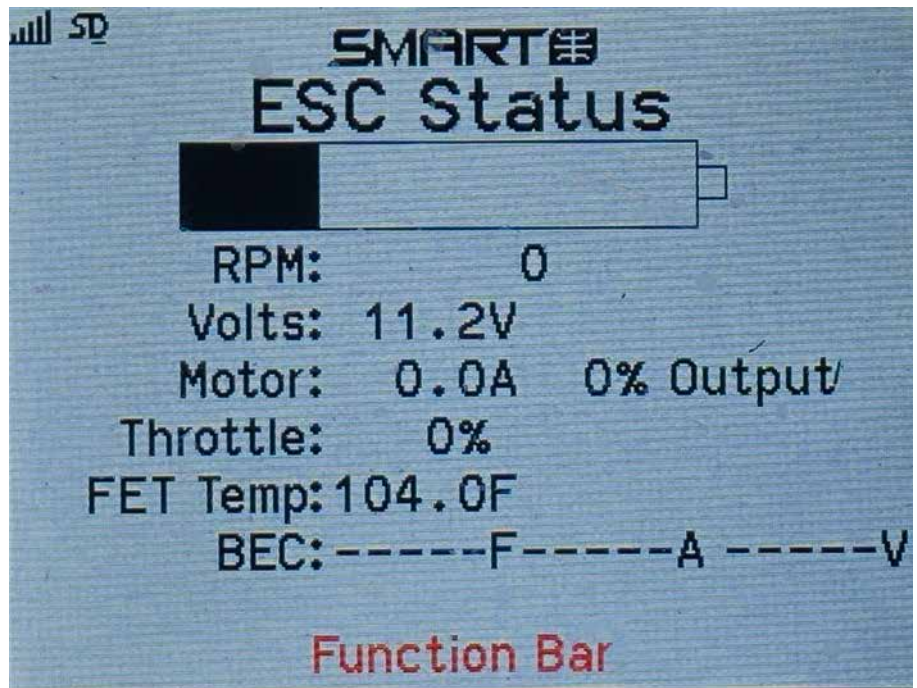
Accessing the telemetry starts with binding the model to the transmitter in the usual fashion. You'll see telemetry mentioned on the bind screen and when bind is complete, the radio shows "Auto-Config" for a few seconds as it identifies the data sources available.

Now roll right from the main screen.

The first telemetry screen is Flight Log, which shows information about the signal being picked up by the receiver.

After a couple of minimum and maximum screens, finally, we get to the screen shown in the pictures. This displays what we are really looking for — the state of charge of the flight battery. The battery diagram displays this graphically, based on voltage. Also shown are the motor current and output and the throttle value. The last item, FET Temp, shows how hot are the power transistors in the ESC.

Running up the motor demonstrates a key characteristic of flight pack telemetry. In one of the pictures, the throttle is at zero; battery voltage reflects the no-load state,



in this case 11.3 volts (a 3s battery after landing). The other picture shows voltage at 60% throttle producing a load of 8.1 A. Now the voltage reads only 10.8 volts. Since voltage is always depressed under load, sometimes much more drastically than this, in the air you only get an accurate reading of battery state when the throttle is closed.

In practice, this doesn't really matter that much. When flying, you rely on audible warnings of low battery to report telemetry. On the ground, however, where you can view the screen and read the battery state, the voltage reading is pretty accurate and is a very useful way to assess remaining flight time.

One audible warning, about which people who don't understand it often complain, is a harsh sound accompanied by words on the screen: "Battery is not charged for flight." This is an extremely valuable signal, intended to prevent you from inadvertently using a partly discharged battery (a common cause of over-discharge). If you still want to take off, however, simply hit the Cancel button.

The basic information we are interested in is flight pack voltage (receiver voltage is not usually of much interest because it's

regulated at a constant 5 or 6 volts). If you use a regular battery, the system will report total flight pack voltage. With a Smart battery, you will get additional battery data relating to individual cell voltages.

The distance to which telemetry works varies according to the type of receiver and is not related to control range. Spektrum receivers with numbers including "T" at the end (such as AR637TA) provide "full range" telemetry that can be received when the model is anywhere in reasonable visual range. Other telemetry-capable receivers, such as the AR631 used in many BNF models, have "flyby" telemetry, which can be picked up when the model is within about 100 metres. This is still very useful.

To adjust the telemetry displays and warnings, go to the Telemetry item in either the Function or the System menu and click on the relevant parameter in the Configuration screen. Also on the Configuration page is the option to record throughout the flight the various parameters on the SD card, providing a valuable troubleshooting tool if something goes wrong.

Exploring the telemetry capabilities of your radio is highly recommended. ✨



Peter Graham - 80605
Chef de Comité
905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

La chronique de ce mois-ci nous parvient d'Aaron Forth, de Newbrook (Alberta).

PILATUS PORTER PC6 AMPHIBIE

« En janvier 2020, j'ai eu une idée de projet à turbine qui semblait irréaliste : un Pilatus Porter PC6 entièrement amphibie... quelque chose d'unique, de quoi sortir de l'ordinaire. On avance dans le temps jusqu'au rassemblement Float-fly 2023 printanier du MOFAA (Mostly Old Float Flyers Association)... moment où j'ai procédé au vol inaugural. Un succès sur toute la ligne.

« Le kit de départ est un PC6 de MR Aerodesign qu'a modifié le fabricant (Martin Rousseau) afin que puisse être installée une turbine Kingtech K54G4. J'ai moi-même modifié les flotteurs, qu'a aussi conçus Martin Rousseau de sorte à ce que je puisse installer un mécanisme spécial de train escamotable. Un système radio Powerbox Core motorise le tout.

« La cellule nécessitait des modifications afin d'incorporer les supports de

suite à la page 85



RC FLOAT



Peter Graham - 80605

Committee Chair
905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

This issue's column comes from is Aaron Forth from Newbrook, Alberta.

AMPHIBIOUS PILATUS PORTER PC6

In January 2020 I had an idea for a turboprop that seemed unrealistic; a fully amphibious Pilatus Porter PC6; something different and unique. Fast forward to the MOFAA (Mostly Old Float Flyers Association) 2023 spring float fly where the maiden took place. It was a great success.

The kit is a Mr Aerodesign PC6 adapted by the manufacturer to accept a Kingtech K45G4 turboprop. The floats, also from Martin Rousseau at Mr Aerodesign, were heavily modified by myself to accept custom designed air retracts. The whole system is operated by a Powerbox Core radio system.

The airframe required some changes to accept the float mounts. Also, the horizontal stabilizer was made removable for ease of storage and transport. Other than that, it remained unchanged from what was supplied.

The floats, however, were a different story. I spent the whole of winter 2021 designing the retract units and working out how to alter the floats to accept the system.

With the help of a very talented friend



of mine we were able to CNC the required parts. This was no easy task; it took 10 months to cut, test, re-design, cut, re-test and repeat until we had everything working as intended.

We were lucky with main gear as it was working within two design cycles. The nose retracts, however, took 4 design cycles to get right. During this stage I contacted Pilatus to see if they could offer any help; while they were unable to offer any proprietary technical information, they did provide me with general drawings and

pictures which were of great help.

The landing gear is operated by air and has differential braking for use while taxiing on land. To keep the air pressure at a suitable level there is an onboard VSpeak compressor. Without the aid of my friend doing all the CNC work the gear would never have been possible; Terry, you are a star!

I called in another favour from a friend in St Albert who does some really great work with Carbon Fibre, S-Glass, and materials I

continued on page 85



The warbirds were out keeping the skies safe for us. / Les coucoux de guerre veillaient à la sécurité de notre espace aérien.



Bob White's PC21 and Garry Reusch's Avanti. / Le PC21 de Bob White et l'Avanti de Garry Reusch.



Wayne Beasley's vote for a new Snowbird airframe. / Le vote de Wayne Beasley pour une nouvelle cellule de Snowbird.



Chris Hammond with his Super Scorpion. / Chris Hammond et son Super Scorpion



Chris Hammond with his spacious Futura. / Chris Hammond et son Futura.



Jonathan Vogt's Kinetix. / Le Kinetix de Jonathan Vogt.



Aaron Forth's outstanding PC6. / Le sensationnel PC6 d'Aaron Forth.

R/C JET

Alan Blore - 21353L

Committee Chair

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Well, our flying season is in full gear, now. What better way is there than to see what everyone is flying and heading off to a jet rally?

I had the pleasure of driving up the highway 3 ½ hours North from where I live to a nice little out-of-the-way airport, in the town of Tofield, Alberta. This is about 25 minutes due East of Edmonton. The Tofield gang filled all their requirements to earn their SOC, so they decided to stage their annual event.

This happens usually within the first two weeks of July. Bob Wonitoy and his crew didn't disappoint the 25 or so pilots who made the trip to this venue, with the temperatures in the upper twenties and the very light winds. Good job on the weather, Bob.

It has a very nice paved runway that is 3000' x 75' so it's great if your plane wants to float down the runway when you're trying to grease that pavement.

You will see by my photos that we had an excellent mix of sport and scale aircraft. One terrific scale job was done by Aaron Forth. Over three years, he built a MR Aerodesign 1:5.2 Pilatus PC 6 Turbo Porter. Aaron first maiden this at local Float Fly in the spring, then brought it to Tofield for the land-based part of the maiden.

I didn't see the float maiden but was told it went really well. At Tofield, the pavement experiment did a fantastic job as well. Aaron designed the retractable gear in the floats and had a very talented medical machinist do the work on the lathe to make this into a very great looking model. Well done, Aaron. I really enjoyed watching you fly it.

There was great representation from pilots from all over the province and we were lucky to have pilots from British Columbia and Saskatchewan join us for the event. Thanks, fellas for making the effort to make this event a great success.

I am going to let the pictures do the talking for the rest of this column. ✈



A Traffic jam headed to the flight line. / Congestion en direction de la ligne de vol.

JET RC

Alan Blore - 21353L

Chef de Comité

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Eh bien, notre saison de vol bat son plein, maintenant. Pourquoi ne pas admirer ce que font voler les autres pilotes en vous rendant à un rassemblement de jets?

Il m'a fait plaisir de conduire pendant trois heures et demie vers le nord jusqu'à un petit aéroport isolé à Tofield (Alberta). Celui-ci se trouve à environ 25 minutes à l'est d'Edmonton. Le groupe de Tofield a rempli toute la documentation nécessaire afin d'obtenir le certificat d'opérateur de turbine, si bien qu'il a décidé d'organiser un rassemblement annuel.

Celui-ci est habituellement présenté au cours des deux premières semaines de juillet. Bob Wonitoy et son équipe n'ont

nullement déçu les 25 pilotes qui se sont déplacés. La météo, elle, affichait presque 30 degrés Celsius et les vents étaient légers. Beau travail de commande de la météo, Bob.

Les lieux comportent une belle piste asphaltée de 3 000 pieds X 75 pieds, ce qui convient parfaitement si votre maquette flotte beaucoup et longtemps au-dessus du sol.

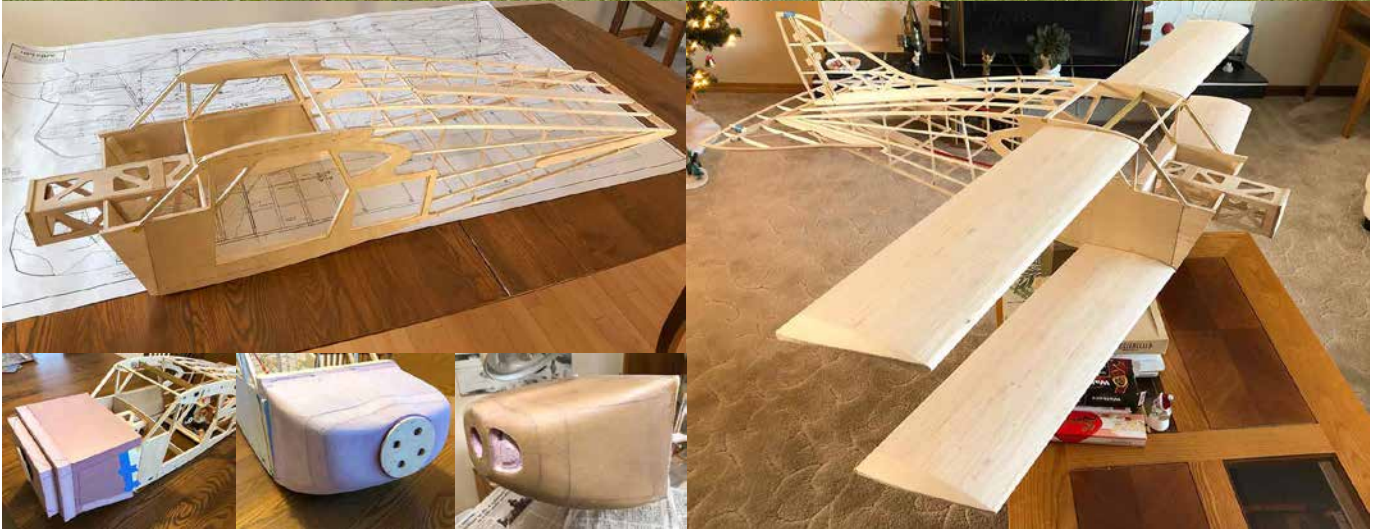
Vous verrez d'après mes photos qu'il y avait un excellent mélange de maquettes sportives et de copies volantes. Un merveilleux exemple du deuxième type, c'était le Pilatus PC6 Turbo Porter (à l'échelle 1:5.2, un produit de MR Aerodesign) qu'a réalisé Aaron Forth sur une période de trois ans. La maquette a reçu son baptême de l'air à un Float-fly local ce printemps et l'a ensuite transporté à Tofield afin de procéder au même rituel,

cette fois sur roues.

Je n'ai pas assisté au vol inaugural sur l'eau mais on m'a dit que tout s'est bien déroulé. Au rassemblement de Tofield, l'essai sur asphalte a été mené de main de maître. Aaron a lui-même conçu le train escamotable des flotteurs et s'est tourné vers un usineur-machiniste médical très doué afin de peaufiner une partie de la conception. Le résultat est frappant. Bravo, Aaron. J'ai eu beaucoup de plaisir à vous observer en train de piloter cette maquette.

La représentation de pilotes était bonne à l'intérieur de la province et nous avons eu la chance d'accueillir des pilotes en provenance de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan. Merci les gars d'avoir contribué au succès de cet événement.

Je vais laisser les photos parler d'elles-mêmes pour le reste de cette chronique. ✈



R/C LARGE MODEL

Philippe Dessureault - 68233

Committee Chair
phil.dessureault@gmail.com

In this issue, I'd like to give my friend Eraldo the opportunity to showcase his last project. Not quite a Large Model, but a very cool scratch build, the old fashioned way.

SORRELL SNS-7 HIPERBIPE

Eraldo Pomare MAAC 34361

"The Hiperbipe was designed in the early 1970s as a fully aerobatic two-seat homebuilt by the Sorrell family of Oregon. I've wanted to build a model Hiperbipe since the 1980s and actually built a fuselage to the same plan just before emigrating from South Africa. That fuselage and plan was sold before leaving. Fast forward some 34+ years, I now have one flying.

"The Phil Moore plan for this model was first published in Radio Modeller in June 1978 and is now freely available for download on Outerzone. Outerzone is a fantastic source of free-to-use plans; the PDF files are easily printed full size at your local print shop.

"Originally designed for a .60 2-stroke, my model is 90E, 375Kv electric powered with an 4000-mAh 6S LiPo, 100A ESC, wingspan of 57 inches.

"Spinning a 17x10E APC prop, the power system provides plenty of oomph, drawing 72A at full throttle.

"The build is entirely traditional balsa and plywood. The wings are fully sheeted, constant chord, so two plywood templates made for easy work cutting a total of 60 ribs from 1/16" balsa.

"The only deviations from the plans were the wing joiner system and motor mount/battery box. Also, modern multi-channel

computer radios makes the 4 aileron/flap system much simpler than the original multi-link mechanical set-up. One channel per servo is the way to go!

"Since I have no plans to build a second Hiperbipe, the cowl was made over a male plug by laminating three layers of 2-oz glass cloth with West 105/207 epoxy.

"This is the first time I have used extruded foam instead of white foam. The advantage is in the sanding and shaping stage. The disadvantage is that it's a bear to dig out the foam to remove it completely and the dye runs everywhere when using acetone or lacquer thinners to get the last of the foam off the inside of the cowl.

"Other than the surprising amount of rudder needed to co-ordinate turns, the model is a breeze to fly. No bad habits or tendency to drop a wing." ✈

GROSSES MAQUETTES

Philippe Dessureault - 68233

Chef de Comité
phil.dessureault@gmail.com

Dans ce numéro, je laisse à mon ami Eraldo l'occasion de présenter son plus récent projet. Ce n'est pas tout à fait une grosse maquette au sens traditionnel, mais elle est de construction classique, comme à l'ancienne.

SORRELL SNS-7 HIPERBIPE

par Eraldo Pomare MAAC 34361

« Le Hiperbipe a été conçu au début des années 1970 à titre de biplan de constructeur amateur qui était entièrement acrobatique; c'était la création de la famille Sorrell, de l'état de l'Oregon. Je voulais assembler cette maquette depuis les années 1980 et j'avais même construit un fuselage à partir des plans en question avant de quitter l'Afrique du Sud. J'ai vendu fuselage et plans avant de quitter. On avance dans le temps de quelque 34 ans et voici que j'en ai une maquette qui vole.

« Les plans de Phil Moore que j'avais ont été publiés à l'origine dans la revue Radio

Modeller (juin 1978) et sont maintenant disponibles en ligne et gratuitement sur Outerzone. Il s'agit d'une formidable ressource pour de tels plans gratuits; on peut aisément imprimer les fichiers PDF chez une entreprise de photocopies ou d'imprimerie.

« À l'origine, la maquette faisait appel à un moteur .60 à deux temps. Ma maquette est mûe par un 90 E électrique de 375 Kv (batterie LiPo 6S de 4 000 mAh) et elle possède une envergure de 57 pouces.

« Cette motorisation est amplement suffisante et soutire 72 ampères à plein gaz en faisant tourner une hélice APC 17 X 10 pour maquettes électriques.

« La construction traditionnelle est entièrement réalisée en balsa et en contreplaqué. Les ailes sont coffrées et ne sont pas bisautées (tapered), si bien que deux gabarits identiques de contreplaqué ont suffi pour découper 60 nervures (ribs) à partir de balsa 1/16 de pouce.

« Les seules modifications que j'ai apportées aux plans consistent en un nouveau système de raccordement des ailes (clés d'ailes) ainsi qu'à redessiner la boîte-support du moteur et de la batterie. Aussi, je dois admettre que les nouveaux systèmes

de télécommande sont plus faciles à utiliser que de devoir reprendre les raccordements mécaniques originaux. La chose à faire : une voie (channel) par servo!

« Puisque je n'ai pas l'intention de construire un deuxième Hyperbipe, j'ai réalisé le capot moteur à l'aide d'un moule en laminant trois couches de fibre de verre de 2 onces grâce à de l'époxy West Systems 105/207.

« C'était la première fois que j'utilisais de la mousse extrudée au lieu de mousse blanche traditionnelle. L'avantage, c'était au moment de poncer (sabler) et de découper la forme. Le désavantage, c'était de retirer tous les morceaux de mousse et de constater que la teinture coule aussitôt qu'on utilise de l'acétone ou des diluants à lacque afin de retirer la moindre parcelle de mousse du capot moteur ainsi fabriqué.

« J'ai été surpris d'avoir à appliquer autant de gouverne de direction en coordonnant les virages mais autrement, la maquette est très facile à piloter. Elle n'affiche aucun comportement répréhensible et ne pique pas d'une aile. » ✈

ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Le Championnat mondial de F3A s'en vient en août et l'équipe se prépare à se déplacer en Australie malgré les difficultés afférentes au vol sous l'égide de la Partie IX. Le gérant d'équipe Dave Reaville nous offre une mise à jour.

ÉQUIPE CANADA 2023

« L'équipe canadienne de voltige poursuit ses préparatifs en prévision du Championnat mondial 2023 de F3A (FAI) à Warwick (district du Queensland) en Australie. La documentation est complétée, les vols et l'hébergement ont été réservés et nous nous envolerons au début août afin de représenter le Canada.

« L'équipe est composée de Chad Northeast, Michi Akimoto et de Henry Piorun; j'agirai à titre de gérant d'équipe. Ces noms vous disent probablement quelque chose puisqu'il s'agit des mêmes pilotes qui s'étaient qualifiés en 2019 et qui nous avaient représentés en Italie, cette année-là.

« Avec l'entrée en vigueur de la Partie

IX (la portion traitant des SATP) du Règlement canadien de l'aviation (RAC) de Transports Canada, notre volet du passe-temps a durement écopé. Les contraintes d'espace aérien – surtout la limite sur l'altitude – ont grandement handicapé notre aptitude à organiser des événements, des pratiques et, franchement, à maintenir le moral. Compte tenu de ces circonstances, nos pilotes font de leur mieux. En fait, après la fermeture de certains terrains de vol, Michi conduit – un aller – pendant trois heures et demie afin de se rendre de son domicile de Central Saanich (Colombie-Britannique) jusqu'à la région de Comox. Ça, c'est de la dévotion! D'un côté plus positif, grâce à l'hospitalité du RCAA Comox Valley Club, Michi s'est fait offrir l'accès gratuit au Club en question lorsqu'il veut se pratiquer!

« Histoire de pallier à une portion des coûts associés à ce voyage, la cueillette de fonds se poursuit (enchères d'avions, dons corporatifs et personnels). L'argent récolté sert à payer l'inscription, les uniformes, etc. Si votre club ou vous-même souhaitez faire un don, quelqu'en soit le montant, veuillez communiquer avec moi au dave.reaville@gmail.com afin d'obtenir des détails.

« Une fois arrivés à Warwick, nous

organiserons des lieux de pratique et planifierons la séquence de chacun des pilotes. Le nombre de participants est plus bas que d'habitude. Je me doute que c'est le résultat de la distance à franchir et des problèmes de l'après-pandémie.

« Les liens suivants devraient vous offrir des mises à jour régulières quant à l'événement et quant aux progrès de notre équipe.

Site web officiel du Championnat :

<https://f3a.com.au/2023wch/>

Blogue de l'équipe canadienne : <https://teamcanadaf3a2023.blogspot.com/>

Page Facebook de l'équipe canadienne : <https://www.facebook.com/groups/376668605805467>

« Pour les enthousiastes, il se pourrait que vous puissiez consulter un lien vers le pointage en direct (ou s'y rapprochant) au site web officiel -- <https://f3a.com.au/2023wch/live-scores/> -- mais rappelez-vous que le décalage horaire est énorme (17 heures à l'avance, heure du Pacifique).

« Conformément au livret des règlements FAI du MAAC, un rapport de gérant – et un rapport technique – seront soumis au retour du concours. » ✈

1-877-PMHOBBY (764-6229) **www.pmhobbycraft.ca**

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

HANGAR 9 Fly First Class
dji
parkzone
Eflite
ALIGN
BLADE
DROMIDA
GREAT PLANES MICHEL MANUFACTURING COMPANY
TOP FLITE
HOBBICO
SPEKTRUM Leaders in Servo Spectrum Technology
hobbyzone
AS ENGINES
GAUI
FAT SHARK RC VISION SYSTEMS
EMAX

Your Best Source for
The latest In R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 291-2733

Interac VISA MasterCard

news, events, contests - Join Us

R/C PRECISION AEROBATICS



World Championship team. L-R Michi Akimoto, Chad Northeast, Henry Piorun and kneeling is Will Gross (our reserve pilot) / L'équipe canadienne en prévision du Championnat mondial. De g. à dr. : Michi Akimoto, Chad Northeast, Henry Piorun et, agenouillé, Will Gross (pilote remplaçant).

Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

The 2023 F3A World Championships are coming up in August and the team has been preparing for the trip to Australia despite the difficulties posed by having to operate under Part IX. The team manager, Dave Reaville, has provided an update on team preparation for the event.

2023 F3A TEAM CANADA

"The Canadian Precision Aerobatic Team continues to prepare for our participation in the 2023 FAI F3A World Championships in Warwick, Queensland, Australia. The paperwork is completed, flights and accommodation are booked and we will be off to represent Canada in early August.

"The team is comprised of Chad Northeast, Michi Akimoto and Henry Piorun with myself returning as team manager. These names should be familiar as

they are the same folks who qualified and flew in Italy in 2019.

"With the implementation of Transport Canada's Canadian Aviation Regulations (CARs) Part IX (portion on RPAS), our part of the hobby has been hard hit. Airspace constraints, especially altitude limitations, have severely hampered our ability to hold events, practice and quite frankly, maintain a positive frame of mind going forward. Under the backdrop of these circumstances, our team pilots are doing the best they can. In fact, due to closure of airfields recently, Michi now drives three and a half hours each way to the Comox (B.C.) area from his home in Central Saanich. That is commitment! On the plus side, through the hospitality of the RCAA Comox Valley Club, Michi was offered free access to their new facilities in order to practice!

"To help cover a small portion of the costs associated with this trip, team fundraising has been ongoing with several plane auctions supplemented with both corporate and personal donations. The

funds are used for entry fees, uniforms, etc. If you or your club would like to make a donation, however small, please contact me at dave.reaville@gmail.com for details.

"Once we arrive in Warwick, we will organize practice sites and plan out each pilot's schedule for the event. The field of participants is lower than usual. I suspect the distance to travel and the post-COVID economic hangover all contribute to the lower level of participation.

"The following links should provide regular updates about the event and our team's progress.

Official Worlds Website: <https://f3a.com.au/2023wch/>. Live scoring at <https://f3a.com.au/2023wch/live-scores/>

Team Blog: <https://teamcanadaf3a2023.blogspot.com/>

Team Facebook Page: <https://www.facebook.com/groups/376668605805467>

"As per the MAAC FAI Handbook, a Team Manager's report along with a Technical Report will be submitted once we return from the event." ✈

COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Le compte-rendu d'aujourd'hui portera sur le premier de deux événements auxquels j'ai participé lors des AMA Pylon Nationals de 2023 à Muncie (Indiana). J'ai quitté Calgary (Alberta) avec une fourgonnette pleinement chargée le mercredi, 5 juillet. Deux jours et demie plus tard (et 2 150 milles plus loin), je suis arrivé à ces épreuves de course autour de pylônes. J'ai organisé mon aire des puits et j'ai fait inspecter mes maquettes de course 424 Q500 et EF1 pour des raisons de sécurité, si bien que j'ai pu exécuter des vols de pratique en prévision de l'épreuve 424, le samedi.

La pratique s'est déroulée sans heurts majeurs. La météo de Muncie est réputée pour sa température élevée et humide. Cela nous prend quelques jours à nous acclimater à cet environnement et bien sûr, il importe de constamment s'hydrater.

J'ai rencontré Cory Paine et son fils Zack plus tard, cet après-midi-là. Le plan de match, c'était que Cory et moi puissions agir à titre d'observateur (caller) l'un pour l'autre lors des épreuves 424 et 421 (EF1). Cory et son fils entendaient ensuite faire un peu de tourisme avant de reprendre le chemin du Canada.

Chuck Andraka et moi avons décidé de nous relayer l'un et l'autre à titre d'observateur en 426 (catégorie régulière de Q500) et en 422 (Q40). Chuck est le maître de la matrice et l'assistant principal du directeur de concours, Mike Condon.

L'épreuve officielle de Super Sport Q500 (424) a débuté le samedi, peu après midi, avec 25 pilotes inscrits. Les aptitudes d'observateur de Cory ont rapidement servi. Lors de ma première ronde, nous avons réalisé un chrono de 1:12:01, ce qui constituait un nouveau record officieux. Aucune archive n'est conservée en 424 mais Loyd Burnham a indiqué que le chrono le plus rapide était précédemment de 1:13 en série NEPRO. Beau travail d'observateur, Cory! Équipe Canada se lançait dans la mêlée sur les chapeaux de roue, pour ainsi dire.

Après huit rondes de vols, je m'étais hissé au premier rang et Cory était en cinquième



The Muncie 2023 EF1 Trophy Podium from left: Roy Andrassy, Zack Paine, Cory Paine, Danny Kane, Jack Kane, Travis Flynn, Robert Holik of APC propellor fame. / Au podium d'EF1 à Muncie, en 2023. De g. à dr. : Roy Andrassy, Zack Paine, Cory Paine, Danny Kane, Jack Kane, Travis Flynn et Robert Holik (reconnu pour ses hélices APC).

place. Nous avons fait une équipe pilote/observateur du tonnerre. Du haut de ses dix ans, Zack était notre supporteur d'équipe; il était dans l'aire des puits et sur la ligne de vol. Merci beaucoup, Zack. Tu piloteras bientôt et nous serons là pour t'épauler.

La maquette que j'ai pilotée en 424 était un vieux Big Bruce Sling Shot mû par un Jett Q500 avec conversion 424 (venturi rouge à entrée restreinte et munie d'un silencieux tronqué rouge). C'était avec un appareil identique que j'avais remporté la catégorie 424 lors des Nats de Muncie, en 2022. La seule différence résidait en l'addition d'une plaque de moteur décantée de 25 degrés... et une hélice qu'a fournie l'équipe de gestion. Je n'avais pas piloté la maquette depuis 2022, justement lors des Nats de Muncie. Merci, Cory et Zack pour cet exceptionnel travail d'équipe.

La pratique libre était offerte le dimanche matin et jusqu'à 13 heures. Par la suite, les vols ont été limités aux maquettes de catégorie Nostalgia, y compris des appareils plus anciens de F1 et des Quarter Midgets de moteur de cylindrée 15. C'était afin de célébrer les 100 ans de l'AMA américaine. Les pilotes ont fait voler plusieurs de ces avions et cela a ramené bien des souvenirs des maquettes d'antan qui ont influencé le design de nos appareils modernes.

Des épreuves de F1 ont été organisées. Le



Doug Killebrew holds his father's old Circus Circus F1 model. This plane won many contests during its day and will be going into the AMA Museum to be enjoyed by visitors for many years to come. / Doug Killebrew tient la vieille maquette de Circus Circus F1 de son père. Cette maquette avait remporté plusieurs concours à l'époque et sera exhibée au Musée de l'AMA pour que les visiteurs puissent l'admirer pendant encore plusieurs générations.

son de ces moteurs est sensationnel. C'est quelque chose dont nous nous ennuyons, par rapport aux événements d'antan.

Le lundi, nous avons disputé l'épreuve EF1. Il y avait 44 inscriptions en tout, si bien que le calibre de compétition était très

suite à la page 77

R/C PYLON

Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Today's report will be of the first two events I attended at the 2023 AMA Pylon Nationals in Muncie, Indiana. I left Calgary, Alberta with a fully loaded van early on Wednesday July 5th, 2023. Two and one-half days later (and 2150 miles later), I arrived at the AMA pylon racing. I set up my pit area and had my 424 Q500 racing planes and EF1 racers safety inspected so I could start practice flying for the upcoming 424 event on Saturday.

Practice went well with no major issues. The Muncie weather is known for high temperatures and high humidity. It takes a few days to get used to this environment and maintaining your hydration is of utmost importance.

I met Cory Paine and his son Zack later in the afternoon. The plan was for Cory and I to call for each other in 424 and 421 (EF1). Cory and his son then planned on doing some site seeing and return to Canada.

Chuck Andraka and I would then call for each other in 426 (regular Q500) and 422 (Q40). Chuck Andraka is the matrix master and the general #1 assistant for the contest director Mike Condon.

The official Super Sport Q500 (424) event started on Saturday shortly after noon with 25 entries. Cory's calling skills came into play right away. In my first round, we banged off a 1:12:91 which was a new unofficial record. Records are not kept for 424 but Loyd Burnham indicated that the previous fast time ever recorded in the NEPRO series was a 1:13. Excellent calling Cory. Team Canada was off to a resounding start.

After 8 rounds of flying, I was in 1st place and Cory was in 5th place. We jelled as a successful pilot/caller team. Ten-year-old Zack was our team supporter helping in the pits and also at the flight line. Thanks very much Zack. Soon you will be flying, and we will be there for you.

The plane that I flew in 424 was an old Big Bruce Sling Shot with a Jett Q500 motor plus a 424 conversion (special red restricted venturi and special stubby red muffler). This plane was the exact same plane that I flew and won 424 with at the Muncie nats in 2022. The only difference



From l.: Cory, Zack, and Roy holding their 424 Q500 planes. Roy 1st place and fast time! / De g. : Cory, Zack et Roy tiennent leur maquette respective de 424 Q500. Roy a obtenu une première place et un chrono rapide!

was the addition of the 25-degree engine offset backplate and a different prop which is supplied by the contest management. I had not flown the model since 2022 at the Muncie nats. Thanks Cory and Zack for some outstanding teamwork.

Open practice was available on Sunday morning until 1:00 pm. After 1:00 pm, the flying was limited to nostalgia aircraft which included older F1 aircraft and 15 size Quarter Midget aircraft. This was to honor the 100th anniversary of AMA. Many planes flew and it certainly brought back many memories of the old aircraft that many of our present-day racing planes are based upon.

Some F1 race heats were organized. The sound of four F1 engines is amazing. Something we all miss from our racing events of yesteryear.

On Monday, we flew the EF1 event. There were 44 entries in total, so the competition level was very high. Cory's Super T RC Lil Toni was clearly the fastest plane of the lot. Cory eventually set a fast time of a 1:05:44 which he backed up with another 1:05!



Roy Andrassy holding his Proud Bird 1 EF1 plane. A landing incident took Roy out of the last two rounds of flying. / Roy Andrassy tient son Proud Bird 1 (épreuve EF1). Un accident à l'atterrissage a fait en sorte qu'il n'a pu disputer les deux dernières rondes.

Great flying Cory.

The fly off for first place against Danny Kane resulted in a base cut for Cory, so he settled for a second place. Oh well, a second place standing plus fast time and a new USA record plus a new Canadian record are all excellent achievements. Way to go Cory. You are a grand master of EF1!

I did not fair too well. My back up plane was hit from behind after I landed in the 6th round. My tail feathers were damaged beyond repair so I could not compete in the 7th and 8th rounds. Darn it, double darn it!!!

That's it for today's column. I will continue with results from the Nats in my next column. ✈️

COPIES VOLANTES TÉLÉCOMMANDÉES

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

L'été 2023 est arrivé en lion! La fumée en provenance des incendies de forêt a véritablement obscurci la vision lorsque nous essayons de piloter nos appareils, alors soyez prudents! Évidemment, parce nos coucous de guerre (warbirds) revêtent souvent une livrée en motif de camouflage – dessous et dessus de l'appareil – une maquette peut aisément disparaître dans ce brouillard. Il est toujours plus sage de ne pas piloter son appareil lorsque les conditions ne sont pas idéales : sauvegardez votre maquette et vous pourrez la faire voler à un autre moment!

Maintenant que nous nous sommes habitués aux nouveaux règlements, dont ceux de Transports Canada, je suis d'avis que ce n'est pas si mal... bien sûr qu'il y a de la documentation à remplir, etc., mais l'expérience de pilotage, en soi, n'a pas changé. Je me rends encore au terrain de vol pour y rejoindre mes copains pilotes et nous nous plaçons à pratiquer notre passe-temps, comme toujours. Les passes en rase-motte, qui effectuera le meilleur circuit pour ensuite exécuter le meilleur atterrissage... tous les éléments que j'aime de notre passe-temps s'y trouvent encore.

Si vous connaissez quelqu'un qui peine à comprendre les changements, faites-leur signe. Aidez-les à compléter l'examen de base pour les SATP. Comprenez que leurs soucis sont véritables et aidez-les à retourner au cockpit, pour employer une image.

Lorsque surviennent les températures élevées, le sujet du refroidissement moteur revient toujours à l'avant-plan. Je combats de telles situations sur mon Hawker Hurricane, doté d'un capot plutôt étroit. Nous, les modélistes de copies volantes, tentons d'atteindre un point d'équilibre : nous visons ce profil caractéristique de la copie volante que nous avons construite (le moteur ne doit pas être visible) tout en essayant de refroidir adéquatement de même moteur.

La règle d'or, c'est habituellement le rapport d'une entrée de 1 et d'une sortie de 3. L'orifice de sortie de l'air doit être trois fois plus grand que celui de l'entrée



d'air. Cela crée un effet de venturi et aspire l'air pour qu'il passe à l'intérieur et qu'il ressorte du capot moteur. Lorsque des moteurs à carburateur arrière sont montés sur une maquette, cela complique les choses puisque le silencieux se retrouve directement sous le carburateur; c'est un combat que d'alimenter l'air de refroidissement.

Dans le cas du Hurricane, j'ai entrepris d'installer une « trompette » qui prolonge la prise d'air du carburateur vers l'intérieur

du fuselage. J'ai aussi façonné des raccords qui dirigent une partie de l'air sur le dessus du moteur pour ensuite le larguer à l'arrière. Cela semble fonctionner, même lorsque je suis aux prises avec un mercure de plus de 30 degrés Celsius.

Faites-nous connaître vos astuces et trucs servant à refroidir un moteur à essence dans un coucou de guerre très profilé ou dans une copie volante civile. Je suis persuadé qu'ils seront bien reçus par notre communauté! ✨



Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Summer 2023 has arrived and in a fiery way! Smoke from forest fires has really obscured vision when flying, so please be careful! Obviously, with warbirds and the multitude of camouflage schemes, top and bottom, a model can disappear quite easily in the haze. It's always a good decision not to fly when conditions are less than ideal; save your model to fly another day!

Now that we have settled into flying under the new rules and Transport Canada regulations, I feel that it's not really all that bad... some more documentation, etc., but the overall flying experience has not changed. I still go to the field with my flying buddies, and we enjoy the hobby/sport as we always have. Low passes, who will fly the best circuit and ace the landing... all the things I love about this hobby are still there.

If you know of someone who is still struggling with the changes, then reach out to them. Help them complete the RPAS Basic Exam. Understand that their concerns are real and help them get back into the "cockpit", so to speak.

With the very warm temperatures, the topic of engine cooling always seems to rear its ugly head. I have been battling cooling issues with the tight-cowled Hawker



Hurricane. In our effort, as scale modelers, we try our best to have the best of both worlds, that almost perfect scale outline i.e. no engine hanging out and a great running, cool engine.

The general rule of thumb is 1 in and 3 out. The outlet for cooling air must be three times bigger than the inlet. This creates a vacuum effect and draws air in and out of the cowl. On rear carburetor engines, this gets complicated as the muffler is directly below the carb and it sometimes struggles to get the cool air it needs.

For the Hurricane, I opted to install a trumpet that extended the intake of the carb into the fuselage. I also made some ducting that directs some of the inlet air up and over the top of the engine and down the back side. This seems to be working in the +30-degree weather we are having.

Let us know of your hints and tricks to cool a gasoline engine in a tight-cowled warbird or civilian model. They will be very much appreciated! ✈

HOBBYSHOPS CANADA

YOUR GUIDE TO LOCAL HOBBYSHOPS AND
CANADIAN DISTRIBUTORS AND MANUFACTURERS



FARFAST
Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs

1-780-518-9848
FarFast.ca



Aircraft Modelers Research

Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:

Airplanes, Engines, Helicopters, Drones, FPV, and all the Building materials you'll need.

2550 Chemin du Lac
Longueuil, Quebec, J4N 1G7
Toll Free: 1 855 747-2444
Montreal: 450 670-2444
AMR-RC.com

Manufacturer • Distributor • Dealer

AIRCRAFT MODELERS RESEARCH
2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec
AMR-RC.com 450.670.2444

AJ HOBBIES (SINCE 1995)
200 Edgeley Blvd. Unit 28
Concord, Ontario, 905.305.1479
www.ajhobby.com or
www.HobbyProsDepot.com



Futaba | Stinger Engines
Flex Innovations
XOAR | Align
Falcon Propellers | iSDT
Redwing RC | SIG
Du-Bro | Sullivan
More Brands Coming Soon

Online Order | Local Pick-up by Appointment
AirfieldHobbies.ca | Kitchener, ON
Adam@AirfieldHobbies.ca

FLITE CRAFT MODEL CO.
1595 Victoria St N.
Kitchener, ON 519-742-7141
flitecraft@flitecraft.com

GREAT HOBBIES
17 Glen Stewart Drive
Stratford, PE 902 569 3262
991 Taunton Road East
Oshawa ON 365-442-0232
1-2865 Argenta Road,
Mississauga, ON 905.824.8228
540C West Hunt Club Road,
Ottawa, ON 613-244-2701
greathobbies.com 800.839.3262



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts
Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC
Lots more in store.
www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

HOBBY WHOLESALE
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com



Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON
1-705-725-9965 1-705-725-6289
Phone Fax
1-800-799-2484
Toll Free Order Line

idealhobbies.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

PMHobbycraft.ca 877-764-6229



FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.
Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.
Reasonable Offers Considered
About 9 feet long, weighing 38 pounds, powered by 2 Bob Violett Models EV2.
Want to see it fly? Go to: https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw

Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1
Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. 905.632.4479 cchomos2021@gmail.com

FOR SALE: Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call: 807-598-0564 or email: gwensgraphics@gmail.com (11/18)

FOR SALE: 5 1/2 inch aluminum spinner . \$60 plus shipping from Mississauga. Email dfslote@aol.com

WANTED: Engines, and tether or push cars for private collection. Anything from the 1970's and earlier, glow, diesel, ignition, engine parts, boxes, displays etc. Especially looking to buy the Canadian built Ajax, Canuck, Banshee, Drimmie, Fitzpatrick, Hurricane, Merlin, Monarch, Queen Bee, Ram and Cox engines. Send list to Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

FOR SALE: Estate services offered. Will inventory all your items, sell items for you or buy outright. Call or write for details. Protect your valuables and know what they are worth. Plan ahead. Contact Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario. 519.550.7955. flyanextra@gmail.com

FOR SALE: EMHW Challenger III, 2.20m Complete, ready to fly \$4,500 call for details Al Walker 416-487-1714

FOR SALE: DLE 20cc gas engine. Well broken in. 20 flights. Runs well. Includes ignition and muffler. \$275.00. Bryan at 109bry@gmail.com.

FOR SALE: All aircraft are ready to fly complete with engines, servos and all electronics except the transmitter. All never been crashed and are in excellent condition. All receivers are JR FM

unless noted.

Ultra Taurus 87" c/w a Saito 120 asking \$600; **Pilot RC Sbach 342, 74"** 30cc DLE c/w a JR 549 2.4 Ghz receiver, asking \$1000; **Funtana ARF 69.5"** c/w YS 110 asking \$400; **Tower Hobbies Uproar** c/w a GMS .76 asking \$200; **Nemesis ARF** c/w OS 52 4 stroke asking \$300; **Doghouse Extreme** c/w YS91 4 Stroke asking \$400; **Ultra Sport 1000, 80"** c/w a ST2300 asking \$500; **Spitfire, Dynafite 81"** c/w OS 1.08 asking \$400; **Sea Fury, 68"** c/w Saito 91 asking \$300; **Lanier Mariner Float Plane, 70"** c/w OS .46AX asking \$200; **Great Planes Shoestring ARF, c/w YS63.** Unfinished, asking \$200; **Lazer 3D Funfly,** c/w YS63 asking \$200; **Doghouse Floatplane 60"** c/w ST61 asking \$350; **V-Tail Quickie 500,** c/w a Thunder Tiger Pro .40 asking \$200; **70's Derringer Pattern Plane,** .60 size with 3 point new Robart Retracts. New, never flown and partially built. Asking \$300; **Double Eagle Pattern Plane** c/w a STX .61 asking \$250; Sorry, unable to ship. Must be picked up in Delta, BC. Contact Andrew at 604-314-0571 or jenniencindoe@telus.net

FOR SALE: 2 metre Opterra, needs RX \$80; Night Hawk Pro Quad \$50; Black Pearl, 7-inch screen Diversity RX with two batteries, \$40; Cox .049 Sure Star Engine \$30; 60 Inch W.S. Avro Vulcan \$200; Blade SR Heli with TX \$50; Complete Robart Mains 90 Degree Pneumatic Retract system with struts, hand pump, etc. believe good for 10 lb aircraft, \$160; FlySky TH9X 2.4G Transmitter with 9 CH Receiver, \$50; Phone Ernie Guelph 519-821-8021 or email ejftan369@gmail.com

FOR SALE: HET 90mm Blue Angles F-18 NIB c/w EDF, 700 series brushless motor, air retracts Paid \$650 sell \$350 Andy Wells 416.574.9603

FOR SALE: Never Used Boxed Cox Babe Bee 0.49 \$90 Contact Garth @ quixote.g@gmail.com Calgary, Alberta (10/22)

FOR SALE: To be sold as a complete package. Two radio controlled aircraft, Slowpoke 61" wingspan with os .46. Slowpoke 49" wingspan with OS .15. Both aircraft are supplied with

receivers and servos. Radio is JR XP 622- 6 channel FM radio. Charger and manual supplied with radio. Airplanes are ready to fly **FOR SALE:** y. The moter shave been run-in. \$1,000 for complete package. Phone George at 705-436-22169 (Barrie, ON)

FOR SALE: Wood, planes, and miscellaneous parts on clearance, call for more information. New **Balsa USA 80" Spad** kit \$400.

Proctor 87" Curtiss Jenny Kit \$325.

1/3 scale Kenner Sportster. DGA Model Kit, 110" span, covered in Solartex, Turnigy TR55 gas engine, Ready to fly, just needs batteries and receiver. Pictures on request \$1200 or best offer. **1/3 Scale Tiger Moth** Garry Allen short kit and plans. \$400.

Hostetler 77" Bucker Jungmeister full wood kit with cowl. \$750 obo

Hostetler 112" Taylorcraft short kit with cowl. \$450 obo.

Bill Pottage 604-859-5943 (Abbotsford) (06/21)

FOR SALE: Align Trex 600 EFL PRO Super Combo flybarless helicopter with Spectrum DX7S Transmitter. Assembled and the initial setup done but never flown. New cost: \$1800. Make a reasonable offer. photo avail. DGI Spark Drone with 3 batteries and transmitter; extra props in custom case. Original cost \$1000. Flown very little. Make a reasonable offer.

Hangar 9 RV8 ARF aircraft in 40 size. Complete with OS 82 four stroke; has Futaba R6117 receiver (2.4 GHz) and Futaba S3152 servos. Engine bench run, never flown. Asking \$400. (over \$1000. invested) Photo avail.

40 size Piper Cub with 4 Stroke engine \$300. or best offer. Photo avail.

40 Size T-Craft (kit) with OS 46 - 2 St engine: \$200. or best offer. photo avail.

40 size Decathlon with OS 55 two stroke engine and Futaba 6117 2.4 Ghz receiver and Futaba and Hitec servos. . Asking \$300.

Location: Steinbach; MB Ph 1-204-346-4139 e-mail: edvoth@gmail.com

Course autour de pylônes

suite de la page 72

élevé. La maquette Super T RC Lil Toni de Cory était clairement la plus rapide du lot. Ce modéliste a éventuellement réalisé un chrono de 1:05:44... qu'il a agrémenté d'un autre, cette fois de 1:05! Félicitations, Cory!

L'élimination Fly-Off pour la première place – contre Danny Kane – a été moins heureuse pour Cory parce qu'il a «coupé un coin rond », ce qui a fait qu'il a terminé en deuxième place. Tout de même, une deuxième place, un chrono rapide et un nouveau record américain... et un nouveau record canadien, ce sont d'excellentes réalisations. Bravo, Cory. Tu es le maître de l'EF1!

Quant à moi, j'ai eu moins de succès. Mon avion de rechange s'est fait frapper de l'arrière après mon atterrissage de sixième ronde. Mon empennage a été endommagé – inutile de le réparer – et je n'ai pu livrer combat en septième et huitième rondes. Zut de zut!

C'est tout pour cette fois-ci. Je poursuivrai mon récit des résultats des Nats lors de ma prochaine chronique. ✨

COMING EVENTS

ALBERTA - A

JULY 22, 2023 - SATURDAY | Tentative | 1 Day | Quickie 500 (AMA 426) | CALGARY MINIATURE PYLON RACING ASSOCIATION | CMPRA FLYING FIELD | Quickie 500 class racing. This race will follow the AMA 426 rules. All competitors welcome. Current MAAC membership required. This is the first official Quickie 500 race of 2023 for the Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA). New racers welcome.

JULY 23, 2023 - SUNDAY | Tentative | 1 Day | Quarter 40 (AMA 422, FAI-F3T) | CALGARY MINIATURE PYLON RACING ASSOCIATION | CMPRA FLYING FIELD | Quarter 40 class racing. This race will follow the AMA 422 rules, as well planes that meet FAI-F3T specifications will be accepted. Current MAAC membership required. This is the first official Quarter 40 race of 2023 for the Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA).

AUGUST 11, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Huckfest Giant Scale Fun Fly | LETHBRIDGE ALBERTA RADIO CONTROL CLUB (LARCC) | BROXBURN FIELD | Lethbridge Huckfest Giant Scale Event. Come show your off your stuff .Hot food and cold drinks will be served. Dry Camping Is available, Some Media will be here

come show your Airplanes. | 2023-1082

AUGUST 11, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | ERCS MAAC Members Open House | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS Bremner FIELD | This year we have decided to make this a fun fly weekend with open flying for all MAAC members! Come see ERCS's amazing Bremner field! All types of aircraft are welcome although fast flying aircraft like jets and warbirds are limited to the North-South runway. All MAAC members must comply with MAAC, TC rules and regulations. Dry camping on site. We look forward to seeing you! Note that the entry fees will be donated to the Strathcona Food Bank. Please consider bringing food bank donations with you. | 2023-1286 | <http://www.ercs.ab.ca>

AUGUST 11, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Valley Model Aeronautics Club Fun Fly | VALLEY MODEL AERONAUTICS CLUB | VALLEY MODEL AERONAUTICS FLYING FIELD | Valley Model Aeronautics Club Fun Fly - August 11, 12 & 13, 2023 - 10:00 am till dusk. Free admission - Camping available (no hook ups). Potluck Supper Saturday Night - bring you own meat - barbeques on site. location 11 kilometers North of Drayton Valley on Highway #22 - On East side of Highway. For more information please contact Ken @ 780-542-7756 (kmashon@telusplanet.net) or Brian @ 780-621-3655 (bdtucker@telusplanet.net) | 2023-1083

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Taber Corn Fest Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | The clubs final fun fly for the year wraps up in celebrating the famous Taber Corn Fest. Usually the great summer weather allows excellent flying conditions and fantastic fun. Pizza supplied, donations welcomed. | 2023-1103 | <http://www.tabernighthawks.ca>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | CORN ROAST | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to our Annual Corn Roast. Celebrating the harvest at our field near Bawlf, AB. All types aircraft welcome. Activities for the family to enjoy! Dry camping, aircraft/storage available on site. BQ's available/ No Concession. Contact Reg @ 780-679-7342 Email: blackwellreg@gmail.com | 2023-1013 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

AUGUST 25, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS Bremner FIELD | Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly. Open to ALL SCALE AIRCRAFT. Come out and enjoy a great weekend of scale flying. Dry camping on site. Raffle, prizes, and pilots choice award for best "Scale" aircraft. Landing fee of \$10.00, Concession on site,

1-877-PMHOBBY (764-6229)
www.pmhobbycraft.ca

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

HANGAR 9
Fly First Class

GREAT PLANES
MODEL MANUFACTURING COMPANY

HOBBICO

GAUJI

dji

TOP FLITE

SPEKTRUM
Leaders in Smart Electronic Technology

FAT SHARK
RC VISION SYSTEMS

parkzone

Eflite

HITEC

hobbyzone

BLADE

ALIGN

AS ENGINES

EMAX

Your Best Source for
The latest In R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 291-2733

news, events, contests -

Join Us

Bonfire every night. Current MAAC membership and RPAS Certification required to fly. Contact Scott Crosby 780-220-1195 or Rick Zap 780-991-1000 for more info | 2023-1281 | <http://www.ercs.ab.ca>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | Tentative | 2 Days | WESTERN CANADA FINALS | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRCMC | Pilots meeting 8:00 AM, wheels up 8:30 both days. Lunch will NOT be provided or available Landing Fee; \$30 IMAC members, non members \$40, Novice and first time Basic are free MAAC or temporary membership required for all pilots Dry camping allowed, Friday is available for practice Standard sequences for all IMAC levels Accommodations available in south Calgary Field Gate at the intersection of Range Road 283 & Township Road 232 Event conducted in compliance with all Health requirements Please register early, updates will be sent to attendees We are hoping all our American Friends attend | <http://www.scrmc.ca>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ERCS electric fun fly | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS Bremner FIELD | Come on out for a day of flying all electric aircraft. No noisy gassers just us quiet electrics. Any shape and size welcome. We do require MAAC and \$5 entry fee. If you have not flown at Bremner, come on out and check out one of the nicest fields around! Powered charge station available! | 2023-1105 | <http://www.ercs.ab.ca>

SEPTEMBER 13, 2023 - WEDNESDAY | Fun Fly | 5 Days | Fall Float Fly | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | CLEAR LAKE PARK | Come join MOFFA members at our Spring float fly. We fly at Clear lake North West of Barrhead. There is a well maintained campground, sites are \$20/night. Event is free to MOFFA members, there is \$20 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from | 2023-1097

SEPTEMBER 16, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | FALL WINDUP | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to come the Fall Windup at ALA, near Bawlf, AB. Dry camping, aircraft storage/charging available on site. No Concession. Contact Murray @ 306-821-2385 Email: snaproll647@gmail.com | 2023-1014 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

SEPTEMBER 30, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fall Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Sept 30, 2023, 2 days Fall Fun Fly, Rocky Barnstormers R/C Club at the Rocky Barnstormers Main Field, 1/2 mile south then 1/4 mile west of RMH. Pot luck supper Sat night. Free flying and free self contained camping. Concession both days. Proof of MAAC Memb and rules apply. Contact Ray Brosinsky 403-845-9142. | 2023-1090

OCTOBER 21, 2023 - SATURDAY | Auction | 1 Day | Edmonton Radio Control Society Annual Auction | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Baturyn Community Hall | ERCS Annual Auction Doors open at 8AM for

consignment. First item on the Auction block at 10:00 AM All payments by Cash,Debit, or Credit Card (no cheques) Consignees: Auction fee is 15% of selling price. For more info and registration forms see ERCS website. This is a no reserve Auction !! All restrictions due to Covid will be strictly followed. Depending on the Covid situation at the time of the event the concession may or may not be offered. Come out and join us in a day of fun and good company Bring all your old planes and accessories to sell. And you never know what you'll be taking home !! | 2023-1295 | <http://www.ercs.ab.ca>

JANUARY 01, 2024 - MONDAY | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | January 1, 2024 1 day Monday Polar Fun Fly, Rocky Barnstormers R/C Club at Rocky Barnstormers Main Field 1/2 mile south, 1/4 mile west of RMH. Heated club house, coffee & cookies. Proof of MAAC and rules apply. Contact Ray at 403-845-9142. | Jan-24

ATLANTIC - B

JULY 29, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Annual Fun Fly | AVON RC FLYER'S | FIELD - 4499 HWY 14 WINDSOR FORKS | Well, looks like most of the "stuff" is done, so it's time for a Fun Fly!!!! Thank You Loyal Fans Time to get together again and meet up with some guys we haven't seen since last summer. Event is open to fliers of the zone who can get down here. July 29/2023 with rain date July 30/23. There WILL be food, although we need a cook or some cooks. There WILL be good weather, There WILL be lots of flying. No events, just flying. For sure Bring your family. We'll have some tents up for shade, or bring your own. Our site is designated Marsh Land, so camping of any kind is not allowed. | 2023-1269 | <http://www.avonflyers.ns.ca>

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Ches Lockhart Memorial Cup | AVON RC FLYER'S | FIELD - 4499 HWY 14 WINDSOR FORKS | Avon RC Fliers is hosting the forth annual Ches Lockhart Memorial Scale Fly In! The event is August 26/2023, with a rain date on August 27, 2023. . All planes must be a recognizable scale airplane. Gas, glow, electric, any size, all are welcome as long as they are scale. There will be a Pilots' Choice vote for the BEST OF SCALE. There will be a BBQ. A landing fee of \$10.00 will apply. All fliers MUST show MAAC card and their TC Pilot Certificate to be able to participate. We are located at #4499 Highway #14, past Daniel U-Pick and the winery. Flying starts at 9:00 | 2023-1289 | <http://www.avonflyers.ns.ca>

BRITISH COLUMBIA - C

JULY 21, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | 2023 BC Scale Fun-Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | 2023 - British Columbia Scale Fun-Fly - Vernon R/C Aeromodelers Society. This event will be held July 21st. - 23rd., 2023

for MAAC members only. Friday night pizza "Hangar Party" included in the registration fees for participants; the costs for family members TBA. Possible Saturday evening dinner, TBA based on the number of participants interested. Limited dry camping at the VRCAS field, 10 km's north of Vernon on L&A Cross Road off Hwy. 97 or 97A (North of Swan Lake near the highway interchange overpass) beginning Tuesday afternoon, July 18th. (first come, first serve). Look for the MAAC, aircraft/arrow signs; you can't miss it! GPS +50° 20' 47.08", -119° 15' 8.07" The event is low key fun for beginners through to expert modelers. Static displays begin Friday, 12:30pm to 5:30pm. Saturday and Sunday pilots meetings at 8:30am, with gear up at 9:00am; flying daily to 5:30pm, then until dusk. \$40.00 CDN entry fee per model; \$10.00 off for NorthWest Scale Aero-Modellers or US Scale Masters Association members. Early pre-registration encouraged to aid with planning and camping requirements. Daily 50/50 draws. Note: A No Smoking field. Event contacts: Roly Worsfold Ph: 250-374-4405 or email: rolydd@telus.net or Mike Allman Ph: 250-938-9562 (cell: talk/text) or email: mike.rc.allman@gmail.com. Website: <http://www.vrcas.org> | 2023-22 | <http://vrcas.org>

JULY 28, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | 100 Mile Model Flyers annual fun fly | 100 MILE MODEL FLYERS | 100 Mile Airport | The 100 mile model flyers invite you to come for a couple days of fun flying with us. All types of aircraft welcome, we have 2000 feet of paved runway at our site. All Pilots must have valid Maac . There will be dry camping in a nice grassy mowed area on site with walking trails nearby. 10.00\$ landing fee and 10.00\$ for weekend camping. Please let us know if you are planning to attend we can help with early bird camping. Contact : Bill Hood 250 397 2575 or cell 250 706 3101 John Code 250 395 1219 or cell 250 706 8305 | 2023-1271

AUGUST 04, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | Western Canada Heli Fun-Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Event will be held, August 4,5,6,7 2023 at the Tournament Capital Ranch 15 min north of Kamloops BC. City of Kamloops camping \$16.50(dry camping). Day early ok. Contact Barry Forsyth for more info E-Mail bares@telus.net 778-586-1267. Helis only no airplanes please. Hotels 15 min away. Huge flying field. Night flying. Applicant | 2023-1078 | <http://www.highcountryflyers.org>

AUGUST 07, 2023 - MONDAY | Fun Fly | 4 Days | To Sink It float fly | BULKLEY VALLEY R/C FLYERS | DAVE HOPPER | See [bulkleyvalleyrcflyers](http://bulkleyvalleyrcflyers.com) | 2023-1081

AUGUST 18, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Western Canada Large Model Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Western Canada Large Model Fly-In Hosted by: High Country Flyers & Fraser Valley Big Birds - British Columbia August 18th, 19th and 20th, 2023 - Wed. Early Flyers Welcome Warbird - Classic - Sport MAAC Large Model Rules 80 inches+ Wing Span or ¼ Scale - Bi-Planes 60 inch Come and enjoy a relaxing FUN

weekend. Location: The Kamloops Tournament Capital - Ranch 5375 Yellowhead Highway GPS Co-ordinates: Latitude - 50.831220 - Longitude -120.289415 or: Latitude - 50° 27' 37.9583" - Longitude -120° 36' 24.3036" - \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. - Dry Camping city of Kamloops: \$16.50 for event, - Covid Protocol will be followed. - Sat. supper to be arranged. Open Flying Area - No 3-D Flying (o.k. after 4PM) Contact Roly-Ph.250-374-4405- rolydd@telus.net Website: <http://www.highcountryflyers.org/> Applicant Name: ROLY WORSFOLD MAAC #: 50286 Email Address: rolydd@telus.net Zone: British Columbia Interior / Yukon | 2023-1087 | <http://www.highcountryflyers.org>

SEPTEMBER 01, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | Larry Christensen Memorial Fun Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | The 28th Annual Larry Christensen Memorial Fun Fly will be held at the Vernon R/C Aeromodellers Society field just north of Swan Lake in Vernon BC. Commencing at 9am Friday September 1st until Labour Day Monday afternoon. No landing fee, fee parking/dry camping available for RVs beginning Tuesday afternoon, August 29th. (first come, first serve). This is a non-smoking site. Daily 50/50 draws, on site club BBQ concession. See website www.vrcas.org for info & location map or contact: secretary@vrcas.org. | 2023-1099 | <http://vrcas.org>

SEPTEMBER 05, 2023 - TUESDAY | Fun Fly | 6 Days | Fall Classic Float Fly | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | SANDY POINT CAMPGROUND - FLOAT PLANE FLYING SITE | Please note the below is a summary of the normal goings on but may be a little less than past years. Flying will remain the same and we will do our best to provide "entertainment/activities" but in keeping with keeping safe, these years. Thank you for understanding! 2022 was a lot of fun AND THANK YOU to all those who attended, for your tremendous support of the event. Fun Fly 6 days SLAM FALL CLASSIC FLOAT FLY SHUSWAP LAKE AERO MODELERS Sandy Point Resort & Campground. Come share this beautiful flying site and comradery with other Pacific Northwest modelers at the largest float event in the region. Registration begins Tuesday September 5th and continues through Sunday September 10th when Raffle Prizes will be drawn for and some short remarks will be made. A retrieval boat will be available all during the event. Your \$15 'splashdown fee' includes unlimited flying at this beautiful site, pilot's prizes. We also plan a raffle with super prizes, 50/50s & more. Sandy Point Resort is located 7 km West of Salmon Arm and accepts reservations (<https://sandyptcampground.ca/>). Reservations should be done on their link or at <https://letscamp.ca/camps/sandy-point-campground> Regrettably, THEY DO NOT ALLOW DOGS but an adjacent campground does. Other questions Contact: info@slams.ca www.slams.ca or Dennis Miller at 250-515-2731 | 2023-1098 | <http://www.slams.ca>

SEPTEMBER 15, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | End of Summer Fun-Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Judy | 250-320-3140 | five.grama@

gmail.com | End of Summer Fall Fun Fly at the Tournament Capital Ranch for a big finish to the summer for September 15, 16, 17 2023. \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. An ALL BIRD Fly-In for everyone to enjoy ...planes big or small, helicopters, gliders, even Drones. A course will be setup to have some fun. Dry Camping allowed - city of Kamloops fee \$16.50 for the weekend. So come enjoy the day or even a camping night should be lots of fun. Even get in some night flying ...gliders...or helicopters. We will have use of the lights for night flying too. Just a fun weekend ...with friends. Contact Barry or Judy-- bases@telus.net 778-586-1267 Check out website:<http://www.highcountryflyers.org/> | 2023-1096 | <http://www.highcountryflyers.org>

SEPTEMBER 30, 2023 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | MAAC Zone C Annual Zone Meeting | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Parkview Activity Centre | The Annual MAAC Zone C meeting will take place in Kamloops B.C. on Saturday, September 30/2023, starting at 1 p.m. Further details will be released soon. | 2023-1294 | <http://www.kmasrc.ca/>

OCTOBER 21, 2023 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Kamloops - Swap Shop | HIGH COUNTRY FLYERS || Kamloops - RC Airplane Swap Shop October 21, 2023. Come join your fellow builders, flyers, and collectors in swapping, selling, and trading your best kept treasures for those of others. Some of the best deals ever are concocted at the Swap Shop. Even if you just want to come and catch up with your long lost flying buddies and swap stories, there will be lots of treasures. Tables are \$12 each; entry fee for all others is \$3. Open to Sellers at 7:30 am, doors open to buyers at 9 am. Usually goes till 1 pm but the best deals happen before noon. Sellers: \$12.00 per table - Vendor Unloading: 07:30 - 9:00 Absolutely No Selling before 9AM Buyers: Entry Fee: \$3.00 Time: 09:00 AM Location: Kamloops Indian Band - Moccasin Gym 200-330 Chief Alex Thomas Way, Kamloops, BC Go North from Hwy #1 on Hwy #5 take a right at the first light then the 1st Right past the Petro-Can turn off & go straight down to the hall on the left. - Coffee & Cookies available. *No Selling before 09:00 1PM - 3:30PM Indoor Flying available after the tables are cleared off the floor. Applicant Name: ROLY WORSFOLD MAAC #: 50286 Email Address: rolydd@telus.net Zone: British Columbia Interior / Yukon | 2023-1011 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

AUGUST 18, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Gimli gathering of aero modelers | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB (IRCMC) | Gimli gathering of Aero Modellers. Free weekend for all aero modelers and their guests August 18 to 20 2023 at the magnificent Gimli r/c field hosted by IRCMC. Weather Permitting! Check the IRCMC Facebook group page for field & Wx updates <https://www.facebook.com/groups/ircmc/> and fly and hang out with fellow

pilots. A weekend of ground pounding, worm burning flying! Non monitored Swap shop under the sunshade. Un-serviced camping at the flying field, or stay in Gimli, motel, B&B or rent a cabin on the lake or do a day trip. Bring your own grub, Subway, Tim Hortons etc. in town. Porta potties on site. Quiet inverter type generators recommended Campfire at night. Over-night airplane storage in the container storage. Open to all MAAC members to fly, must have MAAC insurance. RPAS Pilots must have an advanced RPAS Certificate (as of April 2023) IRCMC Members May come earlier - stay later ok No fixed landing Fees, donations appreciated. Annual Membership's are \$60.00 for Interlake Radio Control Club. Memberships taken on site or on line at tresircmc@gmail.com or IRCMC PO Box 1227 Gimli Mb RoC1Bo. Direct camp & fly inquiries to: Ken at kenkalyynuk@gmail.com | 2023-1085 | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

MIDDLE - E

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | Tentative | Fun Fly | 1 Day | Mid-Summer Float Fly | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | NRMFC FLOAT FLY EVENT SITE | This event is open to all Float Flyers, (MAAC and valid RPAS license required. All types of electric and fueled aircraft are welcome. We will be collecting an entrance fee of \$15.00 for registered flyers (\$5.00 of which we pay directly to the property owner) The fee includes access to a private man made lake and free BBQ lunch. | <http://www.nrmfc.ca>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Vintage Fun-Fly | ROSE CITY MODEL FLYERS INC. | Marshville Air Park | The Rose City Model Flyer's will be hosting their 12th Annual "Vintage Fly-In" on Saturday, August 13th and a rain date of August 14th. This event is unique to RC model aircraft that represent aircraft that actually flew between 1903 -1939. Please bring your own food and drink. All pilots must be MAAC / AMA members. Bring the lawn chair and enjoy the history of aviation. After 3pm, all types of aircraft (except Turbines) are permitted to fly for the remainder of the day and stay for a campfire. Some camping is permitted by contacted us ... limited spots so please call ahead. No utilities available. | 2023-1104 | <http://www.rosecitymodelflyers.com>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | Tentative | Fun Fly | 1 Day | Fall Finale Float Fly | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | NRMFC FLOAT FLY EVENT SITE | This event is open to all Float Flyers, (MAAC and valid RPAS license required. All types of electric and fueled aircraft are welcome. We will be collecting an entrance fee of \$15.00 for registered flyers (\$5.00 of which we pay directly to the property owner) The fee includes access to a private man made lake and free BBQ lunch. | <http://www.nrmfc.ca>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | KW Flying Dutchmen 2023 Fun Fly | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | WATERLOO ROD & GUN CLUB | 3rd Annual KW Flying Dutchmen Fun Fly

Waterloo Rod & Gun Complex (Near St. Jacobs) September 9th, 2023 The KW Flying Dutchmen would like to invite our friends and fellow flyers to join us on September 9th for a Fun Fly, non scale event. Traditionally we would be hosting our Scale Rally at this time, but the current TC regulations will not make that possible. This is an open event, free to all pilots. MAAC membership and RPAS Basic Certificates are required to fly. Muffler/FAI sound level rules will be enforced as will the KWFD club rules (designated starting areas, flight lines, circuit flights, etc) There are about 40 campsites (some hook-ups) available anytime the week before the event for \$10.00 a night (\$15 with hydro). As well, there are many area hotels/motels and camping facilities in the Kitchener/Waterloo area. Electric power in the KWFD clubhouse is limited and not available after hours as all buildings are locked at night. There are only a few campsites that have power available. It is advisable to bring your own power source or ensure that your batteries are fully charged before attending. | 2023-1270 | <http://new.kwflyingdutchmen.com/>

NORTHERN ONTARIO - F

JULY 29, 2023 - SATURDAY | Tentative | 2 Days | NOIC 2023 | SUDBURY MODEL AIRCRAFT CLUB | GARSON/CONISTON ROAD SUDBURY | Join us once again for the Northern Ontario IMAC Contest. A long running and popular event where flying skills are put to the test with some friendly competition thrown in. Always a very supportive atmosphere where a memorable weekend is the main focus. Newcomers and spectators are always welcome to join us. Interested in giving it a try, please contact us and we will help you get started. | 2023-24 | <https://smac1964.wixsite.com/smac-website>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | Air Show/Demo | 1 Day | 2023 Annual Fun Fly | NIPISSING MINIATURE AIRCRAFT CLUB | CRANBERRY FIELD | Relaxing no stress event. All types of aircraft welcome. Great opportunity for fun, friendly and exchange of hobby related ideas. Buy, sell or trade opportunity. Limited spots for Shore Camping over the weekend. New in 2023 - Night Flying. Raffle tickets and Pilot prices (all pilot win something). Rain day is Sunday, August 20th, 2023. Fee: \$15- Pilot + Lunch (\$5 for additional lunch only). | 2023-1056 | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

JULY 29, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly events continue featuring flying amphibious and float equipment aircraft on the waters of the Bay of Quinte. Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arranged with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain adjacent to the site where RC vehicles

can crawl and jump plus there are concrete pads for racing or drifting, are also welcome. Come have some fun!. | 2023-1079 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

AUGUST 05, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Zone G Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | THIS IS THE ONE. If you are within driving distance this is the event to attend. You will see members from all over the Zone at this event. We are planning on making this the best Zone Fun Fly to date. Flying and awesome food. As well as supporting the Shriners Children's Hospital. Details will be posted on the BMAC website. | 2023-1080 | <http://www.bmaclub.ca>

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Stetsons Aerobatic Fun Fly Day | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Due to the 400 foot height restrictions this summer, the Stetson IMAC weekend will be held as a one day fun fly for aerobatics of all types. We will have a great day of fun flying all styles of aerobatics with all styles and types of model aircraft. The Control Line circle is open for fun as well! Bring your fave stunt plane out and have fun with us as we defy gravity and test the principles of flight! Canteen Lunch will be available. Sunday Rain Date. | 2023-454 | <http://www.stetsonflyers.com>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Kingston Giant Scale Rally | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | 2023 Kingston Giant Scale Rally. Hosted and sponsored by the Kingston Radio Controlled Modelers Club. Registration is \$20 and starts at 8:00 a.m. on Saturday. Flying is from 9:00 a.m. - 5:00 p.m. each day. 400 foot grass runway. Limited camping - no hook-ups. Canteen and Kingston style Saturday night feast. Rule 80" wingspan for monoplanes, 60" for biplanes or 1/4 scale. Must be a current MAAC member. Landing fee is \$20, Saturday dinner tickets available at \$25 each. 50/50 draw on both days. Contact: Jay Kingston: (613) 449-3473. Email: ajtkingston@hotmail.com Event & registration details: <https://krbcm.org/index.php/2023kgsreventinfopage/> Directions: <https://www.krcm.org/map.pdf> | 2023-1102 | <http://www.krcm.org>

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly events continue featuring flying amphibious and float equipment aircraft on the waters of the Bay of Quinte. Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arranged with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain adjacent to the site where RC vehicles can crawl and jump plus there are concrete pads for racing or drifting, are also welcome. Come have some fun!. | 2023-1086 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Giant Scale | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Sat August 26, 2023. Rain day Sunday 27th. 5800 Frontier Road, Ottawa, ON, Canada Come join in the

fun of this great Giant Scale Fun Fly! We hope to hold a field dinner Saturday evening. Details TBA. Free basic camping at the field. Canteen will be open for our delicious Stetson Burgs and stuff. Stay Sunday for more fun flying! MAAC is required. All types of Giant Scale aircraft are welcome. | 2023-824 | <http://www.stetsonflyers.com>

SEPTEMBER 16, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | KRCM Warbirds Gathering | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | KRCM Warbirds Gathering, 16 Sept 2023. For all scale, or sport scale representation of planes that were used by the military for training or operations from WW1 to present day. | 2023-1272 | <http://www.krcm.org>

SEPTEMBER 23, 2023 - SATURDAY | Tentative | Fun Fly | 1 Day | Greater Ottawa Aero-tow | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5556 LOGGER WAY ARNPRIOR, ON | Join us for the annual Greater Ottawa Aero-Tow. We will have large tow planes so we can pull just about anything under the sun. No entry fee but we will collect funds for a donation to the club. | 2023-1094 | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com/>

SEPTEMBER 23, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly events continue featuring flying amphibious and float equipment aircraft on the waters of the Bay of Quinte. Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arranged with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain adjacent to the site where RC vehicles can crawl and jump plus there are concrete pads for racing or drifting, are also welcome. Come have some fun!. | 2023-1093 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

SEPTEMBER 30, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | BMAC FALL FUN FLY | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | BMAC Fall Fun Fly/ Camp Out. Fun day of flying, potluck dinner and nice camp fire. Bring your camper or tents and enjoy some stories about the days events around the camp fire. For more info call 613-802-5000 | 2023-1091 | <http://www.bmaclub.ca>

OCTOBER 07, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | World Ringmaster Flyathon | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | CONTROL LINE FUN! This will be part of a world-wide Ringmaster Flyathon again this year. Bring your Ringmasters of all sizes and types. Stetsons club will attempt to set records for total number of Ringmaster flights. MAAC required. Come try your hand at control line. A student plane and coaching will be available. This is all in fun! Come get dizzy with the best of them! | 2023-1089 | <http://www.stetsonflyers.com>

OCTOBER 28, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Halloween Fun Float Fly and Swap Shop | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our annual end of season flying off the waters of the Bay of Quinte. It features a swap shop for

getting rid of or acquiring RC related stuff for you winter projects. Costumes for Halloween are encouraged as long as they don't endanger you flying skills (unless removable). Come out to one of the smallest MAAC clubs that has huge fun at every event! | 2023-1088 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

BC COASTAL - H

JULY 22, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Joel Clarkston Memorial scale meet | RADIO CONTROL AERONAUTICS ASSOCIATION | STURGESS ROAD | Our annual scale meet is held again at the beautiful new strip on Sturgess Road. 2 days of flying, BBQ sales, BBQ dinner sat night, some camping available. 2 categories -static and best flying plane .Only the best flying aircraft gets on the Big Trophy! Smaller plaques as keepers. | 2023-1077 | <http://rcaa.ca/>

AUGUST 13, 2023 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Mission Wings Fun fly and swap meet | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | The annual Mission Wings Members and guest's fun fly August 14th 2022 Members are invited to the annual Mission Wings fun fly. Members may bring a guest. Members and guests must have MAAC and a Drone certificate. It will be held on Sunday August 13th, 2023. Pilots meeting 9.30am. Flying starts 10am All pilots will be required to sign in. Must have MAAC card and a drone certificate There is no entry fee Come and enjoy a day's flying with the other members of your club. Members may bring a guest. (You are my guest) There will be lots of food and drink available all day for your enjoyment. If you have anything to sell, swap or give away, bring your stuff / junk to the fun-fly. Your stuff / junk is someone else's treasure. Paul Bedford, friendly, effervescent, event director. Don't contact me, just be there. | 2023-1084 | <http://www.missionwings.ca>

AUGUST 20, 2023 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | 2023 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2023 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN. Sunday August 20th, 2023. Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots must be registered with Transport Canada and have their RPAS certificate with them, all planes must be registered with Transport Canada with a registration number visible on the plane and minimum age to fly is 14 yrs. old and must have a valid RPAS certificate also with them. Admission will be \$5.00 which includes a raffle ticket for some great prizes that we offer! (additional tickets can be purchased throughout the event). Overall field hours are from 08:00hrs-21:00hrs. Registration will begin at 10:00am and the pilots briefing at 10:30am. We will have 3-4 competitions planned for this event including our ever popular Fox And Hound, where 3 "Hound" planes chase the "Fox" plane with a 40ft. streamer behind it, trying to cut the streamer with their props! This is a crowd pleaser, anything that can happen will happen!! THERE WILL BE NO MAIDEN FLIGHTS AT THIS EVENT! Our raffle draw will be held in the mid afternoon. Pizza will be

offered at \$2.00 a slice or 3 slices for \$5.00, also pop and water will be offered to all registered pilots. You can also bring you own lunch and drinks if you prefer. So come on out to watch some very talented pilots and some not so much but all of them out to have fun! Guaranteed to make everyone "oooh and aaah" throughout the day! Please monitor this thread, 2023 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN for additional updates at " www.hoods-up.net. Thank you and see you there! | 2023-1101 | <http://www.hoods-up.net>

SEPTEMBER 02, 2023 - SATURDAY | Tentative | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | ANNUAL ZONE MEETING | SPECTRUM FLYERS | 48th Avenue | Date: September 2, 2023 Time: 11.00 AM Location: Spectrum Flyers Field GPS 49°05'27.9"N 122°44'55.9"W Notice of Annual Zone Meeting MAAC Zone H Southwest British Columbia September 2, 2023 at 11:00 am Location: Spectrum Flyers Field GPS 49°05'27.9"N 122°44'55.9"W or 49.091076,-122.748869 Directions: Travel south on 176 street from Hwy 10. Turn west onto 48th Avenue. At the end of 48th Avenue, the field entry gate is on the right. The Annual Zone Meeting (AZM) alternates between Vancouver Island and the Lower Mainland. It deals with the business of the zone that includes elections if applicable for the election of Zone Director or Deputy Zone Director, Resolutions and Recommendations from zone members, nominations for awards and Leader members, appointment of zone members to standing committees and any other zone business that might arise. There are different protocols for each. Business of the MAAC Zone H For 2023 Nominations for Zone Director are requested, see Submissions section for details. It should be noted that, by MAAC policy, 15.2 British Columbia Residency: The annual zone meeting of the British Columbia Coastal Zone shall alternate yearly between Vancouver Island and that portion of the British Columbia Coastal Zone on the mainland of British Columbia. Should the British Columbia Coastal Zone Director reside on the mainland portion of the zone then the Deputy zone director shall reside on Vancouver Island(s). Resolutions & Recommendations . Members are entitled to submit resolutions and recommendations to be considered by the zone and if passed by a majority vote at the AZM form part of the agenda at the Annual General Meeting. See Submissions section for details. Standing Committees , Zone members are encouraged to join standing committees to help guide the many disciplines and interest areas of MAAC. Two members from the zone may be nominated for each standing committee. A listing of standing committees can be found in the opening pages of Model Aviation Canada, MAAC's member magazine. Awards and Leader Member , Nominations for awards other than Leader Member may be submitted to head office at any time, subsequently forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board and do not need to be approved at an AZM. Nominations for Leader Member are considered at AZM's and if approved by majority vote forwarded to head office and subsequently forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board. Submissions

All submissions that require approval at the AZM, by majority vote, must be received by the Zone Director by July 24, 2023, forty (40) days in advance of the AZM. Requirements for deadlines for submissions were made the same and set at forty days in 2021. In addition, all nominations for awards and Zone Director need to be copied to head office. Zone Director zd-h@maac.ca MAAC Head Office office@maac.ca In the past, member participation was limited to those in attendance at the meetings with their vote and any open proxy votes in hand. Resolutions and recommendations, nominations for zone director, deputy zone director and award nominations took place at the meeting. All the decisions on the business of the zone were made by those in attendance. This was in part because attendance meant prohibitive travel costs for many members in the larger zones. MAAC by-laws and the Canada Corporations Not-for-profit Act require that members have the opportunity to vote on the business of the zone by open or closed proxy. The meeting notice sent to all zone members, twenty-one (21) days in advance of the meeting date, includes, in the agenda, the business that will be considered and voted on at the meeting. Members that are not able to attend in person are encouraged to vote by open or closed proxy on the agenda items. Submissions requirements, for business of the zone, is forty days(40) in advance so that the zone director can prepare the notice of meeting, accompanying agenda and closed proxy form for circulation twenty-one (21) days in advance of the meeting. This is to ensure every zone member has the opportunity to consider and vote on the business of the zone. Zone Director nominations are not accepted at the AZM and must be submitted to the zone director and head office by July 24, 2023, forty (40) days in advance, nomination forms can be found here: <https://www.maac.ca/en/documents.php?cat=28> Resolutions and recommendations will no longer be accepted at the meeting and must be submitted to the zone director by July 24, 2023, forty (40) days in advance. Templates can be found here: https://secure.maac.ca/get_document.php?document_id=312 Awards may be submitted to head office at any time. They are forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board. Awards are usually presented at or after the AGM. Nomination forms can be found in the Awards section here: <https://www.maac.ca/en/documents.php> Leader Member nomination are not accepted at the meeting and must be submitted to the zone director and head office by July 24, 2023, forty (40) days in advance, forms can be found here: <https://www.maac.ca/en/documents.php> Proxy forms, A combined format of online proxy or paper versions of either open or closed proxy, may be used by members not in attendance to vote on the business of the zone. Open proxies allow another zone member to vote on their behalf. Closed proxies are specific to the agenda item and the submitter indicates their vote on the form. Closed and open proxy forms will be included in the Notice of Meeting you will receive twenty-one (21) days in advance of the AZM. Cheers John Deadman MAAC Zone Director Zone H zd-h@maac.ca

SEPTEMBER 06, 2023 - WEDNESDAY | Fun Fly | 6 Days | Canim Lake Float Fly | RIVERSIDE FLYERS | Rainbow Resort, Canim Lake BC | Riverside Flyers are participating in the annual Canim Lake Float Fly. This is an annual event attended by a small group of pilots. All MAAC rules and Transport Canada regulations apply. Pilot certificates and RPAS registration required to fly. Event organizer is in zone H. Event located in zone C. | 2023-1037

QUEBEC - I

NO LISTINGS

ST LAWRENCE - J

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | Tentative | Fun Fly | 1 Day | Épluchette de maïs | CLUB MODELISTE MONTEREGIE ST-CYPRIEN DE NAPIERVILLE | GRAND LIGNE DU RANGE DOUBLE - ST CYPRIEN DE NAPIERVILLE QC | En cas de pluie, l'évènement sera remis le lendemain, 10 septembre 2023 | <http://www.clubmodelistemonteregie.net>

SASKATCHEAWN - K

AUGUST 10, 2023 - THURSDAY | Tentative | Fun Fly | 4 Days | Jets and Props over Saskatchewan | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB FIELD | This is the 4th annual event for this event. This event is mainly for Turbine powered aircraft and large Prop aircraft. EDFs and other aircraft are also welcome. No charge boon dock camping is allowed. The air field has been lengthened to accommodate larger rc aircraft. All participants must hold a valid MAAC membership to fly.

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Annual Fun fly | SUN CITY PROP BUSTERS | SUN CITY PROP BUSTERS | Sun City Prop Busters R/C Club of Estevan is pleased to be able to hold our Annual Fun Fly Saturday and Sunday, August 12 and 13, 2023 at our facility SE of Estevan. Our club complies with Transport Canada's airspace requirements through MAAC. We maintain a 1/10th Scale Racing Oval for those enthusiasts as well as the flying field. We have free dry camping, a BBQ, clubhouse with wheel-chair accessible washroom. Check us out at www.suncitypropbusters.com for more information. | 2023-1290 | <http://www.suncitypropbusters.com>

SOUTH EAST - L

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | Tentative | 2 Days | Electric Pattern Contest | PETERBOROUGH R/C CLUB INC. | 596 COUNTY RD 8, DOURO DUMMER | Peterborough Radio Control Model Flying Club is hosting an all electric pattern contest. All

Classes August 12, 2023. Spectators welcomed. Lunch included. Rain Date: Sunday. RC campers can overnight on the property. Limited services. | <http://www.prcmfc.com>

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | Tentative | Fun Fly | 1 Day | Raise the Roof Fundraiser Fun Fly | KAWARTHA LAKES RADIO CONTROL FLYING CLUB INC | DIANNE & BARRY TRAYNOR | The Kawartha Lakes RC Flyers invite you to a Fun Fly for a day of relaxing flying on our three well-groomed runways located at 571 Pigeon Lake Rd, just east of Lindsay. The event will be held from 10 am Saturday, August 12, raindate Sunday, August 13. Food and refreshments will be available. Entry Fee \$10.00. Please bring your MAAC membership and ensure your models are TC and MAAC compliant. All compliant RC aircraft and helis are welcome. Come out for a day of flying/socializing fun. Proceeds will go towards "Raising the Roof" of our new sun shelter, replacing the one destroyed in a 2022 windstorm. | <http://www.kawarthaflyers.com>

SOUTH WEST - M

JULY 29, 2023 - SATURDAY | 2 Days | S.O.C.C. | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | The Southern Ontario Control Line Championship. This year we are changing our format. We are running only Stunt events. Saturday the schedule is nostalgia based. Old Time Stunt followed by Classic and N-30. Classic and N-30 will be flown together, scored together, separate awards. We will have a BBQ following competition. Sunday's first event will be profile followed by precision aerobatics. We are going to promote a beginners class within both of these by promoting the pattern to the flyers level. Weather allowance's may alter the schedule. Hope for good winds! Brad | 2023-1107

AUGUST 05, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Bluewater RC Flyers Scale Fun Fly | BLUEWATER R/C FLYERS | OUTDOOR FLYING FIELD - 2590 PETROLIA LINE | August 5, 2023 | Fun Fly | 1 Day | Bluewater RC Scale Rally | BLUEWATER R/C FLYERS FIELD - 2590 Petrolia Line | Aug 5/6, 2023. Scale Rally Open to all Scale Aircraft. Come out and enjoy a weekend of camping { no hookups } and Scale Flying at the Bluewater RC Fliers in Sarnia On. Current MAAC and minimum Drone Basic required to fly. No Charge to Fly, No Charge to watch, Pilots breakfast \$10.00, Lunch available at a modest price. Contact Art Shepherd at ajshepherd123@outlook.com. A new web site is currently under construction. | 2023-1265 | <http://www.bluewaterrcflyers.com/>

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | 70th Anniversary | FOREST CITY FLYERS INC. | FOREST CITY FLYERS | COLIN BAMFORD | 226-376-7394 | forestcityflyers1954@gmail.com | 70th Anniversary - Fun Fly! All MAAC Pilots welcome to attend. Food and beverages will be available for purchase at the field. Come and help us celebrate 70 years of model aviation history! | 2023-1054 | <http://www.forestcityflyers.com/>

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY | 2 Days | Summer Zivzler Combat | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | Our late summer combat contest. MAAC membership required. Two days of control line combat. Saturday 80 mph (6.4 sec. per two laps) speed limit combat. BBQ following the action. Sunday we will have F2D combat. Weather permitting this is our schedule, Mother Nature reserves the right to reschedule... Brad | 2023-1111

SEPTEMBER 02, 2023 - SATURDAY | 3 Days | Fall Follies Fun Fly | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | The Fall Follies Fun Fly is our end of the summer get together for all things control line. While no formal competition is scheduled, tests of skill have been known to occur. We will also host our Bring Your Own Table swap meet. So if you can't fly it...sell it! MAAC safety regulations will be enforced, a safe time is encouraged. Brad | 2023-1110

SEPTEMBER 13, 2023 - WEDNESDAY | Tentative | Fun Fly | 5 Days | Thunder Thrust Over Chatham Kent Airport | Zone M South West Ontario | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | 11'th annual jet rally, fall edition. Five days of jet flying Chatham Kent Municipal Airport. Any turbine powered model or EDF is welcome. Open to public on Saturday September 16'th from 10am to 3 pm. | 2023-26 | https://www.maac.ca/en/clubs_details.php?club_id=9013

OCTOBER 01, 2023 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | Dave Toon memorial swap meet | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | Innerkip Community Centre | Mark Nethercott | 226-228-9406 or 226-228-9406 | Bluecollarplumbingservice@gmail.com | Woodstock Radio Control Flying Club 2nd Annual Memorial "Dave Toon" Swap meet. Date: Sunday October 1st Location: Innerkip Community Center, 695566 17th Line, Innerkip, ON 5 minutes from the flying field. Time: Swap meet open 10am-2pm, vendors set-up at 9am Cost: \$5 adult entry, Youth under 18 Free. Vendor tables are \$25 each. Call (226)228-9406 or email:Bluecollarplumbingservice@gmail.com Ask for Mark to reserve your table All hobby categories to be available, Plane, Car, Truck, Helicopter, etc. Door Prizes and Raffle prizes available Food and drink will be available. | 2023-1287 | <http://woodstockrc.ca/>

OCTOBER 15, 2023 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | Jimmy Prowse Memorial Swap Meet | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | SWAP MEET CARLING HEIGHTS | LMAC 33rd Jimmy Prowse Memorial Swap meet *** ANYTHING RC *** 100 Tables *** Sunday Oct 15: Vendor setup 7:30am; visitors 9:00am Carling Heights Optimist Community Center 656 Elizabeth Street London, ON N5Y 6L3 Tables \$28 booking starting Sept 1st, Visitor admission \$10 | 2023-1043 | <https://lmac.ca/>

seulement quelques centaines de mètres.

« Nous avons été témoins de très beaux vol : plusieurs maquettes de FiB et de FiA effectuaient de larges cercles au-dessus de la ligne de vol lors des troisième et quatrième rondes.

« Dima Silin a choisi d'effectuer des vols en catégorie FiG le dimanche afin d'offrir un peu de concurrence à Geralyn Jones. Malheureusement, Dima s'est buté à un problème en quatrième ronde alors que la mèche de sa maquette s'est actionnée prématurément, après seulement 48 secondes. La maquette de Geralyn a merveilleusement bien volé et il a obtenu sa durée maximale. La petite dérive du vent signifiait que Geralyn pouvait apporter son chien Maddie avec elle au moment de récupérer sa maquette!

« Klim Stepanenko a eu d'excellents vols – d'après ce que j'ai vu – et seule une dégringolade de 7 secondes en première ronde l'a empêché de livrer combat contre les autres lors de l'épreuve d'élimination fly-off. Ça m'a tout l'air que Klim sera un concurrent de taille en FiF dans un avenir rapproché! Je suis persuadé que son père est très fier!

« Nos amis américains se sont déplacés au nord de la frontière une fois de plus, cette année. Nous sommes toujours très heureux de les revoir.

« En catégorie FiA, trois modélistes se

sont rendus à l'épreuve d'élimination fly-off. Ces derniers préféraient exécuter ledit fly-off le plus tôt possible après la dernière ronde et en utilisant un temps maximal de six minutes. Le temps était nuageux et la petite brise provenait du sud. À midi, les trois concurrents ont entrepris de faire remorquer leur maquette respective. Personne n'a trouvé de courant ascendant utile et les résultats ont été les suivants : Andrew Barron (235 secondes) en première place, suivi de Vidas Nikolajevs (230 secondes) tandis que Risto Puhakka arrivait troisième avec un chrono de 225 secondes. Félicitations!

« En catégorie FiB, six concurrents sur les sept de l'épreuve fly-off étaient de la partie; en troisième ronde, Greg Simon avait été victime d'une défaillance de la mèche DT de sa maquette, pour un chrono de seulement 71 secondes. Les organisateurs ont décidé de retarder l'épreuve fly-off de FiB jusqu'à 20 heures, lorsque les conditions se seraient calmées. Nous nous sommes rassemblés à l'extrémité sud du terrain dès 19 heures et nous sommes préparés pour le fly-off, avec cible d'un maximum de 10 minutes. La brise semblait légère mais était plus forte en altitude, si bien que les six maquettes se sont apparemment retrouvées dans – ou au-dessus – des arbres à l'extrémité nord du terrain de vol.

« La maquette d'Alex Andriukov s'est élevée au-dessus des arbres pour atterrir dans un champ où poussait une récolte. Les autres maquettes se trouvaient à diverses hauteurs, dans les arbres. Charlie Jones est arrivé en première place (399 secondes), suivi de Ron Felix (386 secondes) et d'Alex Andriukov (379 secondes).

« Ladi Horak connaît un arboriste local qui a grimpé dans les arbres par le passé afin de récupérer des maquettes. Nous nous sommes rassemblés le lundi en compagnie d'Ivan MacKenzie (frère de Patrick, un membre de l'équipe de FiB, dont une maquette se retrouvait dans un arbre) et muni de plusieurs longues perches. Ivan a réussi à récupérer toutes les maquettes sans occasionner de dommage à l'exception de celle de Patrick.

« L'arboriste a récupéré cette maquette de Patrick, heureusement sans dommage. Ainsi, tous les avions étaient de retour avec leur propriétaire respectif... et sans casse! Merci Ivan et merci Ladi d'avoir organisé l'effort de récupération.

« Les dieux de la météo ont été cléments une fois de plus cette année et j'ai hâte de revoir mes amis de vol libre l'année prochaine, afin de reprendre les vols à partir de notre merveilleux terrain. » ✈

Vol circulaire acrobatique

suite de la page 56

brille avec éclat, une fois séché.

« À l'avant, j'ai installé un PA-75 avec échappement calibré (tuned pipe) de Randy's Aero Products ainsi qu'une hélice tripale en fibre de carbone et casserole d'hélice (spinner) en aluminium.

« J'ai utilisé un réservoir flexible RST Sullivan de 8 onces (FRST-8, numéro 727). Je ne crois pas devoir retourner aux réservoirs de métal.

« J'ai installé un train d'atterrissage en fibre de carbone d'Aero Products et des roues légères Lite Flite (du fabricant Dave Brown) de 1/1 pouce X 2 pouces.

« La première fois que j'ai placé ma maquette sur le dispositif de centrage, la maquette était équilibrée conformément aux plans. Au moment d'écrire cet article, je devrai encore ajouter des composantes et réaliser des étapes : poncer et polir la couche de finition, coller les pentures, raccorder la 'plomberie', ajouter la roulette de queue et les carénages de roue (wheelpants).

« Ainsi, de bien faibles ajustements devraient être requis afin d'équilibrer l'avion. Je m'attends à ce que le poids se situe à entre 68 et 70 onces.

« Mon petit-fils Nixon et moi-même espérons faire voler cet appareil cet été mais j'éprouve un peu de vertigo. Nous verrons. Si vous avez quelque question que ce soit, communiquez avec moi, au dmoisuk@accesscomm.ca. » ✈

Maquettes RC électriques

suite de la page 62

La distance sur laquelle la télémétrie fonctionne varie selon le type de récepteur et cela n'a pas rapport à la portée du contrôle (qu'exerce le pilote sur la maquette). Les récepteurs Spektrum dont le numéro comporte « T » à la fin (comme l'AR637TA) offre la télémétrie de portée entière (« full range ») qui peut être utilisée lorsque la maquette se trouve à portée de vue. D'autres récepteurs compatibles de cette technologie de télémétrie – comme l'AR631 utilisé à bord de plusieurs maquettes – disposent de la télémétrie « flyby », ce que capte la maquette lorsqu'elle se trouve à environ 100 mètres. Très pratique, en perspective.

Pour ajuster l'affichage de la télémétrie et les alertes, allez au champ Telemetry à même votre menu Function ou System et cliquez sur le paramètre pertinent dans l'écran Configuration. Aussi sur cette page Configuration, vous aurez l'option de consigner les divers paramètres du vol entier à votre carte SD, ce qui pourrait s'avérer un outil très utile si vous devez résoudre un éventuel problème.

Nous vous recommandons d'explorer les possibilités de télémétrie de votre système radio. ✈

Chronique de l'éditeur suite de la page 64

flotteurs. J'ai aussi modifié la gouverne de profondeur afin qu'elle soit démontable en deux pièces, par nécessité d'entreposage et de transport. Le gros du kit convenait à mon projet.

« Les flotteurs, cependant... c'était une tout autre histoire. J'ai passé l'hiver 2021 au complet à concevoir moi-même les unités de train escamotable et à travailler à modifier les flotteurs afin de les y intégrer.

« Grâce à l'aide d'un ami très talentueux, nous avons réussi à découper au CNC les pièces requises. Ce n'était pas une mince tâche : il nous a fallu dix mois pour découper, mettre à l'essai, redessiner des composantes, redécouper, retester et répéter les opérations jusqu'à ce que tout cet assemblage fonctionne comme nous le souhaitions.

« Nous avons été chanceux avec le train principal puisque nous avons réussi à le faire fonctionner après deux cycles de conception. Le train avant (de nez), cependant, a nécessité quatre tels cycles. Pendant cette étape, j'ai communiqué avec la société Pilatus afin de vérifier si quelqu'un pouvait m'aider. Bien qu'ils n'aient pas été en mesure d'offrir des données techniques « maison », ils

m'ont envoyé des dessins généraux et des photos, ce qui m'a beaucoup aidé.

« Le train escamotable est mû pneumatiquement et est doté de freinage différentiel pour les opérations au sol. Histoire de maintenir la pression pneumatique à un niveau convenable, j'ai installé un compresseur VSpeak embarqué. Sans l'aide de mon ami qui s'est affairé à la découpe CNC, ce train de train d'atterrissage ne se serait pas réalisé. Terry, tu es mon étoile!

« J'ai demandé une faveur à l'endroit d'un ami de Saint-Albert (Alberta) qui travaille merveilleusement bien la fibre de carbone, le S-Glass et d'autres matériaux dont je n'ai jamais entendu parler. Il a empoigné les flotteurs et a fabriqué le dessous de sorte à ce qu'ils soient indestructibles. Len, tu es un magicien!

« Martin Rousseau m'a fourni un jeu de plans des réservoirs de carburant fixés dessous les ailes; j'ai fait appel à un autre ami qui pouvait me faire une autre faveur. John, de Cold Lake (Alberta), a conçu et a imprimé par 3D les réservoirs et leurs pylônes, de même que d'autres accessoires qui m'ont permis d'accélérer l'assemblage. Ces réservoirs ajoutent beaucoup de réalisme. Beau travail, John!

« Et maintenant, passons au rassemblement Float-fly et aux essais.

« Je n'avais aucune idée sur ce à quoi je devais m'attendre. Le train escamotable fonctionnerait-il? L'avion maintiendrait-il une course en ligne droit pour ensuite s'envoler? La roue de nez nuirait-elle aux opérations sur l'eau? Après quelques tests de taxi, tout semblait beau. J'ai ramené la maquette au rivage et ai refait le plein de carburant; plus question de faire marche arrière, on arrivait au moment de vérité. La turbine tournait normalement sur la plage. L'avion s'est déplacé dans l'eau; déjà là, c'était un spectacle qui valait tous les efforts de conception. Train d'atterrissage monté, taxi en position, pleins gaz!

« Le vol a nécessité quelques ajustements mais, somme toute, tout s'est bien déroulé. Quatre vols plus tard, les réglages étaient complets et ma maquette volait tout à fait comme je l'envisageais lors de mon rêve en 2020. J'envoie des remerciements particuliers à Bob (d'Edmonton), qui a agi comme copilote très fiable pendant les essais sur l'eau et en l'air. Maintenant que la phase 1 est complétée, on se tournera vers la phase 2... les opérations terrestres... Souhaitez-moi bonne chance. » ✨

C/L Precision Aerobatics from page 57

balanced perfectly according to plan. At the time of writing this article I have a few things to do yet. Sand and buff the finish, glue the hinges in, hook up the plumbing, add the tail wheel and add wheel pants.

So, the balance should require very little change. I'm projecting the final weight at 68 to 70 ounces.

My grandson Nixon and I hope to fly it this summer, but I have been struggling with the dizzies. So, we will see how that goes. Contact me if you have any questions, dmoisuk@accesscomm.ca ✨

RC Float from page 65

have never heard of. He took the floats and made the bottom skins almost bullet-proof for use on the water. Len, you are a magician!

Martin provided me with a set of plans for the under wing fuel tanks; cue calling in another 'friend favour'. John, from Cold Lake designed and 3D printed the tanks and pylons, as well as numerous other little fittings, to help the build along. The tanks definitely add a nice finishing touch. Well done John!

On to the float fly and testing.

I had no idea what to expect; would the retracts work? Would the plane track straight and fly? Would the nose wheel interfere with the water? After a few taxi tests all was looking good so I brought the plane back to shore and refuelled; no more stalling, time to get on with it. Turbine running, sitting on the beach she taxied into the water; a rewarding sight in itself. Gear up, into position and let her go!

The flight required some adjustments, but overall it went well. Four flights later she was dialed in and operating like the dream I had in 2020. My final thanks at this stage goes to Bob, from Edmonton, who was my trusty co-pilot during water and flight testing.

Now that phase 1 is complete, it is on to phase 2; operating from land... Wish me luck. ✨

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

eSUN 易生

Light weight PLA filament is a material specially developed for aeromodelling. The interlayer bonding is stable, and the foaming rate and strength can be controlled by adjusting the printing temperature.



ESNPLALW175B1 — ePLA-LW 1.75mm Black 1kg
ESNPLALW175N1 — ePLA-LW 1.75mm Natural 1kg

Futaba

- 18-Channel
- FASSTest 2.4 GHz System
- Available in heli or airplane configuration
- Includes R7208SB Receiver

161ZS 18-ch



FUT161ZSA — 161ZS Air with R7208SB
FUT161ZSHv — 161ZS Heli with R7208SB



XFLY-MODEL

B-1B Lancer "Bone" Twin 70mm EDF

Now in stock! The highly anticipated, highly detailed B-1B Lancer from Xfly-Model! PNP, just add your 8+ channel receiver and 22.2V 5000-6000mAh flight battery and you're ready to fire up the twin 70mm brushless ducted fan units!

Wingspan: 44.9 - 69.9in • Length: 75.6in • Twin 70mm 12-Blade EDF
XFM112P — B-1B Lancer "Bone" Twin 70mm EDF Jet PNP



The very best in quality designed radio controlled aircraft! Find more details and see the wide selection of models and wingspans.

Restock shipment has arrived!

DANCING WINGS HOBBY



NOW IN STOCK!

DWHE080 Shining 98cm



DWHE170 Yak55 80cm



DWHE180 SBack342 1m



DWHE370 Edge-540 1.1m



DWHSCG4201 SE5a ARF 1.6m



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference.** See web site for details.



FREE SHIPPING PROGRAM*

SEE WEB FOR DETAILS

*Canadian addresses only, minimum order required. Oversize & Insurance fees are extra, some restrictions apply.

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Ordering by phone & Technical Assistance Hours

10AM to 8pm Monday to Friday
10AM to 5PM Saturday
(Atlantic Time)

COME VISIT!

We have five store locations to serve you!



Stratford, PE
17 Glen Stewart
ph 902 569 3262

Oshawa, ON
991 Taunton Rd.
ph 365-442-0232

Mississauga, ON
2865 Argentia Road
ph 905 824 8228

Ottawa, ON
540C West Hunt Club
ph 613 244 2701

Edmonton, AB
5144 - 7 5th Street
ph 780 466 3388