

# Model Aviation

## CANADA



Published by Morison Communications



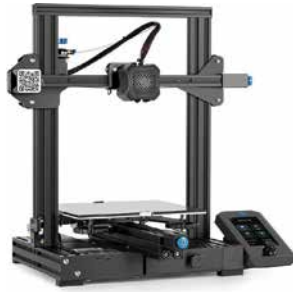
# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

# CREALITY



**Ender-3 S1 Pro**



**Ender-3 V2**



**Ender-3 S1**



**CR-10 Smart PRO**



**Ender-3 Max**

## Did you know 3D printers can print airplanes!?

Did you know Great Hobbies offers a full lineup of 3D printers from Creality and Light -Weight PLA filament from eSun? 3D printed airframes are not only amazing but fun to print and assemble. Consider giving this new technology a try and take your RC aircraft modeling to new heights.

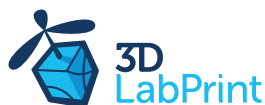
Print your next airframe with Creality and Great Hobbies!



## Light Weight ePLA Filament for airframes

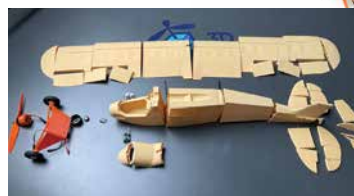
Light weight PLA filament is a material specially developed for aeromodelling. The interlayer bonding is stable, and the foaming rate and strength can be controlled by adjusting the printing temperature.

ESNPLALW175B1 — ePLA-LW 1.75mm Black 1kg  
ESNPLALW175N1 — ePLA-LW 1.75mm Natural 1kg



Well engineered designs for 3D printing airplanes, 3D LabPrint designs can be purchased directly from their website so you can start printing airplane parts almost immediately.

Optimized for printing with LW filament products, 3D LabPrint offers interesting designs that will appeal to all modelers.



See available designs at [3dlabprint.com](http://3dlabprint.com)



**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.

<b>President</b>	Mike Anderson	<b>president@maac.ca</b>
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

#### 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

#### South West British Columbia (H)

John Deadman 26518  
Delta, BC  
604-354-2736

zd-h@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

#### Québec (N)

Alain Carpentier 93833  
Saint-Jean-Baptiste, QC

zd-n@maac.ca

#### ADVISORY GROUPS

##### (BOARD APPOINTED)

##### AWARDS

Rodger Williams 9587L  
rawilliams@videotron.ca

##### FINANCE

Vivctor Wells 68995  
Mississauga ON  
905-990-4053  
treasurer1@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 Ellis 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@kwadsrus.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  
Deltasigma@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@cocogeco.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  
lflyanextra@gmail.com

##### RADIO SPECTRUM

Adam Maas -91845  
Toronto, ON  
adam@mawz.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 \$24 CDN 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



SEPTEMBER - OCTOBER 2023 - VOL. 54 NO 4

## TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Chronique du vice-président	6
Groupe consultatif sur la sécurité	8
Groupe consultatif de Transports Canada	10
la Culture d'équité?	12
Chronique de l'éditeur	15
Alberta (A)	17
Atlantique (B)	18
C-B Intérieure et Yukon (C)	20
Manitoba / Nord-ouest de l'Ontario (D)	22
Nord ontario (F)	24
Vallee de l'outaouais (G)	29
Sud-est de l'Ontario (L)	30
Sud-ouest Ontario (M)	32
Québec (N)	34
Kingston Giant Scale	37
Group Build Carden	40
EDF Arrow	44
Obtention et préservation des terrains de vol	47
Spectre radio	48
Vol circulaire	50
Vol circulaire acrobatique	52
Maquettes RC électriques	54
Acrobatie de précision (voltige)	56
Course autour de pylônes	58
Copies volantes télécommandées	64
Voltige de copies volantes RC	66
Magasins de passe-temps au Canada	68
Trading Post	69
Évènements à venir	71
Nécrologies	77

## TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Vice-President's Message	7
Safety Advisory Group	9
Transport Canada Advisory Group	11
Just Culture	13
Editor's Message	15
Alberta (A)	17
Atlantic (b)	19
British Columbia Interior - Yukon (c)	21
Manitoba / Northwestern Ontario (D)	23
Northern Ontario (F)	25
Ottawa Valley (G)	29
Southeastern Ontario (L)	31
South-West Ontario (M)	33
Quebec (N)	35
Kingston Giant Scale	37
Group Build Carden	40
EDF Arrow	44
Getting and Keeping Flying Fields	47
Radio Spectrum	49
Control Line	51
Control Line Precision Aerobatics	53
RC Electric	55
R/C Precision Aerobatics	57
R/C Pylon	59
R/C Scale	65
R/C Scale Aerobatics	67
Hobbyshops Canada	68
Trading Post	69
Coming Events	71
Obituaries	77



Andre Wedseltof's 1/4 scale Fokker D8 was the winner of the Northern Ontario Zone trophy.

Le Fokker D-VIII (à l'échelle 1/4) d'Andre Wedseltof a été sacré gagnant du trophée de la zone Nord-Ontario.



**Mike Anderson - 17752**

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

## MISE À JOUR

Au moment où vous lirez ceci, nous aurons commencé à délivrer les certificats d'opérations aériennes spéciales (COAS ou Site Operating Certificates, SOC en anglais) pour les terrains se trouvant dans de l'espace aérien contrôlé. Randy Hepner vous en dira davantage dans sa chronique ailleurs dans ce numéro de Model Aviation Canada. C'est là la dernière phase de notre programme de nouvelles autorisations que nous avons entamé, en janvier. Lorsque nous aurons complété le tout, nous nous attendons à pouvoir compter plus de 450 terrains certifiés (pour les opérations) partout au pays, ce qui nous approche du nombre d'installations que nous pouvions compter en 2022. L'épopée a été plus longue qu'on ne l'aurait cru en janvier mais nous avons relevé les défis et nous pouvons entrevoir la fin.

À mesure que je me rends à des événements et à des clubs, je perçois les mêmes opérations typiques qu'en 2022. Nous préparons nos maquettes, nous jasons avec les autres pilotes, nous effectuons des vols et nous poursuivons la jasette avec nos amis. J'ai hâte de vivre une année 2024 tout à fait amusante... et j'espère que vous êtes dans le même état d'esprit.

## NOUVELLE MEMBRE D'ÉQUIPE

Il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue à Pamela Lee en sa qualité de nouvelle directrice générale (elle sera basée à Calgary). Pamela travaille au sein de l'équipe Association Concepts – notre partenaire en gestion – et elle est une consultante en gestion qui se spécialise en services



de direction générale et de conseils stratégiques.

Pam détient un MBA et une maîtrise en Big Data et Business Intelligence. Elle apporte dans ses bagages professionnels de l'expérience à titre de consultante après avoir travaillé pour le compte d'institutions d'enseignement, des organismes sans but lucratif, des gouvernements municipaux ainsi que des organismes de Fortune 500. Pam a accumulé beaucoup d'expérience en gestion de projets, planification stratégique, développement d'affaires, en recherche et formation ainsi que de l'expérience de coaching. Elle est aussi maîtresse de conférence (lecturer) à l'Université de Lethbridge et s'affaire à former de prochains leaders.

La mission de Pam est d'aider à faire la promotion – et à préserver – du MAAC en sa qualité de partenaire digne de confiance auprès du gouvernement et des membres. Elle aidera à créer une culture du « Juste » qui sache protéger l'aviation, le public et ses membres.

Nous ajouterons formellement le poste de directrice générale à la liste des officiers de la Corporation (du MAAC) et préciserons les rôles et responsabilités. Cela aurait dû être fait plus tôt et cette démarche est critique afin d'alléger le fardeau administratif et opérationnel du président, de sorte à ce que la personne occupant (la présidence) puisse se concentrer sur les problématiques stratégiques.

## LE RAC

### LA PROCHAINE GÉNÉRATION

Au début septembre, j'ai pris part à une séance spéciale de consultation de Transports Canada (TC) portant sur la prochaine génération du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Ces règlements n'entreront en vigueur qu'en avril 2025 mais c'est le moment de formuler des commentaires là-dessus, en espérant que la réglementation finale soit mieux adaptée à l'aéromodélisme au Canada.

Mark Winstanley a traité des principaux thèmes du nouveau RAC – et de nos réactions et commentaires – dans son article ailleurs dans ce numéro de Model Aviation Canada.

Cette rencontre a pris la forme d'une réunion en ligne qui était ouverte au

public. D'après ce que j'ai constaté, seuls deux organismes étaient représentés : le MAAC (nous) et un groupe d'adeptes de drones. L'équipe de TC comprenait le chef du Groupe de travail sur les Systèmes aériens télépilotés (SATP), le gestionnaire de programme et un ingénieur (qui, incidemment, est aussi un pilote aguerri de maquettes télécommandées de la région d'Ottawa), ce dernier ayant travaillé avec nous afin que nous obtenions notre Certificat d'opérations aériennes spécialisées, plus tôt cette année.

J'ai commencé mon allocution en leur rappelant ce qu'est le MAAC et de quelle façon nous représentons l'aéromodélisme au Canada. Voici mes quelques points d'introduction :

*Qui est le MAAC? Les Modélistes aéronautiques associés du Canada (est un regroupement qui a été créé en 1949 afin d'établir les normes de compétition pour maquettes et afin de constituer un réseau national de clubs.*

*Notre mission : Le MAAC s'engage à servir tous les volets de modélisme par le biais d'un leadership national et en encourageant la participation – individuelle, familiale et communautaire – et en instaurant des normes élevées en sécurité aéronautique, du public et de ses membres ainsi qu'à apporter un sens d'accomplissement chez ses membres.*

*Les Modélistes aéronautiques associés du Canada, c'est*

- Plus de 8 000 membres dans tous les coins du Canada
- Collectivement, nous faisons évoluer plus de 50 000 SATP
- Nous effectuons 750 000 vols par saison estivale
- Nous disposons de plus de 400 terrains de vol extérieurs approuvés par le MAAC
- Nous comptons un réseau de 360 clubs
- Nous organisons plus de 200 événements par année.

J'ai inclus ces notes afin de rappeler à nos membres la raison pour laquelle le MAAC est né, ce que nous faisons et l'impact collectif que nous avons sur l'aéromodélisme au Canada.

Fin 2022, nous comptons environ 9 600 membres actifs. Aujourd'hui, nous avons *suite à la page 14*

# PRESIDENT'S MESSAGE



**Mike Anderson- 17752**

President

613-299-3702 | president@maac.ca

## QUICK UPDATE

When you read this, we will have started issuing Site Operating Certificates (SOC) for controlled airspace sites. Randy Hepner has more to say about this in an article in this issue of Model Aviation Canada. This is the final phase of our reauthorization program we started in January. When this is complete, we expect to have over 450 certified operating sites across the country, which brings us back to roughly the same count we had in 2022. It's been a much longer journey than anyone envisioned in January, but we fought through the challenges and are arriving at the end.

As I attend events and visit clubs, I see the same experience we typically had in 2022. We set up our aircraft, chat with our fellow pilots, have some flights, and hang out with our friends. I'm looking forward to a fun 2024, and I hope you are, too.

## NEW TEAM MEMBER

I'm happy to welcome Pamela Lee to the team as our new Executive Director, based in Calgary. Pamela is part of the Association Concepts team, our management partner, and is a management



consultant specializing in Executive Director and Strategic Advisory Services.

Pam has her MBA and a Masters in Big Data and Business Intelligence. She brings consulting experience working for educational institutions, not-for-profits, municipal governments, and Fortune 500 organizations. Pam has extensive project management, strategic planning, business development, research and training, and coaching experience. Pam is also a sessional lecturer at the University of Lethbridge who cares about building future leaders.

Pam's mission is to help promote and preserve MAAC's reputation as a trusted partner with the government and members. Pam will help create a Just Culture that protects aviation, the public, and its members.

We will formally add a new Executive Director as an officer of the corporation with defined roles and responsibilities. This is long overdue and essential to taking the administrative and operational load off the President, who should be focused on strategic issues.

## CARS - THE NEXT GENERATION

In early September, I participated in a special Transport Canada (TC) public consultation session on the next generation of Canadian Aviation Regulations (CARs). These rules won't come into effect until April 2025, but now is the time to provide feedback on them in the hope that the final regulations might better suit model aviation in Canada.

Mark Winstanley covers the main themes of the new CARs and our feedback in his article in this issue of Model Aviation Canada.

This was an online virtual meeting open to the public. From what I could see, only two organizations were represented: MAAC and a drone pilot group. The TC team included the RPAS Task force leader, program manager, and an engineer (who is also an accomplished Ottawa-area RC pilot) who worked with us to get our Special Flight Operations Certificate (SFOC) earlier this year.

I began by reminding them who and what MAAC is and how we represent model aviation in Canada. Here's what I opened with:

*Who is MAAC? The Model Aeronautics Association of Canada was founded in 1949 to establish standards for modelling competitions and a national network of clubs.*

*Our Mission: The Model Aeronautics Association of Canada is dedicated to serving all aspects of modelling through national leadership by encouraging individual, family and community participation and instilling high standards of aviation, public and member safety and personal fulfillment.*

*The Model Aeronautics Association of*

*Canada is*

- *Over 8,000 members in all parts of Canada*
- *Collectively operating over 50,000 RPAS*
- *Conducting 750,000 flights per Summer season*
- *At over 400 MAAC-approved outdoor flying sites*
- *In a network of 360 clubs*
- *Organizing over 200 events per year*

I include this here to remind our members why we came to be, what we are about and what kind of impact we collectively have on model aviation in Canada.

At the end of 2022, we had roughly 9600 active members. Today, we are down about 1400 to a new count of around 8200. We know that many of those 1400 members who have yet to renew their membership have either left the hobby, have decided to fly outside of MAAC, or are taking a wait-and-see approach to consider whether they should return in 2024.

The Board and management team are well aware of this sharp decline in membership, which drives our single-minded focus on restoring flying freedoms to our RPAS-flying members as soon as possible and we are working to make MAAC membership worth having.

Our member application form has a mandatory field that asks 'How many airworthy RPAS (remote control model aircraft) do you have?' This question was added in 2019 to meet one of the conditions of the Exemption, which was to report annually on the number of RPAS operated by MAAC members. Every existing member can update that value in their MAAC account.

Based on what our members have entered into that field, we collectively own around 53,000 RC (RPAS) models. That probably surprises everyone. I wonder how accurate it is since we don't routinely ask our members to update their records. It would be good to know that we have confidence in the numbers being accurate the next time we look at the data and use it in our discussions with the regulator.

We estimated the number of flights based on assumptions of what fraction of a typical club membership goes flying during

*continued on page 9*

# CHRONIQUE DU VICE-PRÉSIDENT

Randy Hepner - 73393

vice-président

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

## ACCÈS À L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

Tandis que la plupart des membres ont repris leurs vols en 2023, malheureusement, d'autres membres évoluant dans de l'espace aérien contrôlé n'ont pu en faire autant. Le conseil de direction du MAAC a décidé en priorité de récupérer l'accès à cet espace aérien – par tous les moyens possibles et le plus rapidement possible.

La perte de l'Exemption (NCR-011-2019) a apporté de multiples changements quant à la façon d'opérer du MAAC et de ses membres. Ainsi, chaque membre du MAAC qui opère une maquette télécommandée (dans le nouveau vocable, Système aérien télépiloté, SATP ou RPAS en anglais) a soudainement eu à se munir à tout le moins du certificat de base pour SATP de la part de Transports Canada; il doit maintenant immatriculer sa ou ses maquettes; et il doit observer le reste de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (le RAC) – règlements concernant les SATP, y compris que de se plier à des exigences administratives (carnets, études de site avant même de voler, etc.).

Il était clair que les membres souhaitaient le retour de l'Exemption en entier – de retourner à la façon de faire les choses comme dans le « bon vieux temps » -- mais Transports Canada ne le prévoyait nullement et, honnêtement, ce n'était plus la meilleure avenue pour nos terrains de vol situés dans de l'espace aérien contrôlé.

Voici pourquoi.

Sous l'égide de la Partie IX, pour pouvoir opérer (faire voler) un SATP légalement dans de l'espace aérien contrôlé – civil ou militaire – nous devons réunir les trois conditions suivantes :

posséder le bon équipement – un SATP qu'un fabricant a reconnu répondre aux normes édictées;

les bonnes compétences de pilotage – ce qui signifie un certificat pour SATP avancés;

l'autorisation d'évoluer dans l'espace aérien – ce qui est conditionnel à répondre aux exigences 1 et 2.

L'Exemption ne répondait à aucune de

ces exigences – notamment, les 1 et 2. Ce qu'elle a accompli, cependant, c'était de contourner ces exigences 1 et 2 de sorte à ce que nous puissions faire la demande d'obtenir l'exigence 3 – l'autorisation de faire évoluer nos SATP dans de l'espace aérien contrôlé. Toutefois, l'accès à cet espace aérien est soumis à l'approbation – ou au rejet – de l'agence contrôlante.

Le 27 mai 2019, NAV Canada nous a donné la permission de poursuivre nos opérations à 58 terrains connus du MAAC qui se trouvaient à l'intérieur de son propre espace aérien contrôlé jusqu'à ce que nous puissions élaborer une entente pour l'obtention de nouveaux sites, etc. Malheureusement, la COVID-19 et d'autres péripéties ont vite fait d'empêcher de telles négociations.

De façon claire, nous avons dû dire « non » aux nouveaux terrains à même l'espace aérien contrôlé – nous avons aussi établi la politique de limite d'altitude à 700 pieds afin de nous assurer que personne ne faisait voler sa maquette jusque dans cet espace aérien contrôlé sans en avoir reçu l'autorisation au préalable.

C'était alors notre scénario de statu quo jusqu'à l'été 2022, au moment où nous avons entamé les négociations... Le MAAC avait autorisé de nouveaux terrains de vol à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé sans que l'agence concernée n'en accorde l'autorisation. Vous connaissez le reste...

## REGAGNER L'ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ

Que serait-il arrivé si le MAAC avait obtenu une autre Exemption – voire même à ce qu'elle soit comme auparavant? Puisqu'aucune maquette ne répond à la déclaration du fabricant, nous aurions une fois de plus été à la merci des agences qui régissent l'espace aérien contrôlé afin d'obtenir leur autorisation.

Même si nos membres obtenaient leur certificat respectif avancé pour SATP, nous aurions quand été obligés de quémander ladite permission. Puisque nous ne pouvions pas répondre à toutes les conditions, ni le MAAC ni même Transports Canada n'auraient pu faire quoi que ce soit.

Devant ce dilemme, nous avons décidé de ne pas perdre de temps en entretenant un quelconque espoir des membres sur

un objectif qui n'atteindrait pas sa cible. Nous allions viser l'objectif ultime : l'accès, une fois pour toutes, à de l'espace aérien contrôlé.

Le 16 août 2023, après bien du travail préparatoire, le MAAC a fait la demande – et a obtenu – sa propre déclaration du fabricant pour « maquettes traditionnelles ». On retrouve les détails dans la directive MPPD27 mais ce qui importe, c'est que le MAAC et ses membres répondent dorénavant aux exigences de la condition 1. Nous ne sommes plus des mendiants.

Si nos membres se sont doté d'un certificat d'opérations avancées de SATP – et que d'autres exigences propres à des terrains de vol sont satisfaites – nous avons maintenant le droit juridique de mener des opérations dans de l'espace aérien contrôlé. C'est un pas de géant pour le MAAC.

## LA FORMATION VERS LE CERTIFICAT AVANCÉ

Nous comprenons tout à fait les défis menant à l'obtention d'un certificat d'opérations avancées pour SATP – et c'est pourquoi nous avons entrepris de planifier une formation avec le RPAS Centre. En raison de nos rapports précédents relativement à l'application RPAS Wilco, le travail de fondation a déjà été effectué. Chaque membre devrait apprécier à sa juste valeur le travail que votre président a abattu afin d'en arriver jusqu'ici – bravo, Mike!

## CHANGEMENTS, AU PRATICO-PRATIQUE

Comment, comment est-ce que tout ça fonctionne?

C'est simple, mais toutes les parties (composantes) doivent être réunies.

Le MAAC est propriétaire de la déclaration du fabricant; ces exigences doivent être satisfaites, sans quoi le reste n'a plus sa raison d'être. D'ici à ce que vous lisiez ces lignes, nous disposerons d'une politique sur le certificat d'opérations spécialisées et des gabarits de règlements afin que les clubs puissent reprendre leurs activités dans de l'espace aérien contrôlé – légalement et en toute sécurité et, espérons-le, de façon permanente.

*suite à la page 14*



# VICE-PRESIDENT'S MESSAGE

**Randy Hepner - 73393**

Vice-President

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

## ACCESSING CONTROLLED AIRSPACE

While most members resumed flying in 2023, sadly, those modellers flying at sites in controlled airspace did not. The MAAC Board made regaining controlled airspace access a high priority – by any means possible and as quickly as possible.

The loss of the Exemption (NCR-011-2019) brought many changes to the way MAAC and its members operate. Every member who operates a remote-controlled model aircraft (RPAS) suddenly had to obtain at least a Basic RPAS Certificate from Transport Canada, register their models, and adhere to the rest of the CAR Part IX – RPAS regulations including a range of paperwork requirements (logbooks, site surveys etc.)

Clearly, the members wanted the full exemption back – to go back to the way it was – but that was never in the cards with Transport Canada and, frankly, wasn't the best path forward anymore for our sites in controlled airspace anyway.

Here's why.

Under Part IX, to legally operate an RPAS in controlled airspace, civilian or military, we must have three things:

1. The right equipment – an RPAS that a manufacturer has declared as meeting the standards,
2. The right pilot credentials – meaning an Advanced RPAS certificate.
3. Airspace permission – which is contingent upon meeting numbers 1 and 2.

The Exemption didn't meet any of those requirements – notably #1 and #2. What the exemption accomplished was a way around #1 and #2 so that we could ask for #3 - airspace permission. However, that airspace access was 100% up to the controlling agency to approve or reject.

On May 27, 2019, NAV CANADA gave us permission to continue operating at 58 known MAAC that were inside their controlled airspace until we could work out an agreement for new sites, etc. Unfortunately, COVID-19 and other events

conspired to prevent any such negotiations.

To be clear, we did have to say "no" to new sites in controlled airspace – we also instituted the 700' altitude policy to ensure nobody inadvertently flew up into controlled airspace from below without permission.

That was our status quo scenario until the summer of 2022 wherein upon starting the actual negotiations, MAAC was found to have sanctioned new sites in controlled airspace without controlling agency permission. The rest you know...

## THE PATH BACK TO CONTROLLED AIRSPACE.

What if MAAC had obtained another exemption – even the same as before? Because there are no model aircraft that meet the manufacturer declaration, we would once again be at the mercy of airspace controlling agencies to obtain their permission.

Even if our members obtained Advanced RPAS certificates, we would still be stuck begging for permission. Since we would still not meet all the conditions, there is nothing MAAC or even Transport Canada would be able to do to force the issue.

So faced with this dilemma, we decided to not waste time and pin members' hopes on something that doesn't achieve the end goal, let's just get to the end goal; bona fide controlled airspace access once and for all.

On August 16, 2023, after a lot of background work, MAAC applied for and was granted its very own Manufacturer Declaration for "traditional model aircraft". The full details are in MPPD27, but what matters now is MAAC and its members do meet the requirements of #1. We are not beggars anymore.

If our members have an Advanced RPAS certificate, and other site-specific requirements are met, we now have a legal right to operate in controlled airspace. This is a huge step forward for MAAC.

## TRAINING FOR ADVANCED

We fully understand the challenge of obtaining an Advanced RPAS certificate – which is why we also started to plan with the RPAS Centre for this training. Because

of our previous relationship working with RPAS Wilco, the groundwork was already laid. Every member should be very appreciative of the work your President did to get this deal – bravo Mike!

## THE PRACTICAL CHANGES

So, how does this work?

It is simple, but all parts must be present. MAAC owns the manufacturer declaration; those terms must be met, or the rest becomes moot. By the time this is printed, there will be an SOC policy and rule templates to get clubs flying in controlled airspace – legally and safely and hopefully permanently.

## NOW WHAT... EXEMPTION 2.0?

Pick an axiom – this is a foot in the door, one step at a time, Rome wasn't built in a day... The Board will meet this winter and needs to make some rather profound decisions for MAAC's future.

For example, once we have a substantial number of members with Advanced RPAS certificates, what would be the point of going backwards to a full exemption which limits controlled airspace access again?

If not a full exemption, what parts should we ask for – exemption from logbooks? Registration – fleet registration? These are issues the Board will work out and are already being considered.

What I really hope members can see and understand by now, with MAAC obtaining the four SFOCs, and now the manufacturer declaration, is that not only do we have a very competent team working on your behalf, we also have a very mature and supportive relationship with Transport Canada. They are not the bad guys in this, frankly neither is NAV CANADA.

There are many people in important places rooting for MAAC to get itself sorted and they are helping us to get that done. Members can help us help you by supporting your volunteers and cheering us on with every victory. Support from the members matters to your volunteers.

Standby -- we have more to come. ✈

# GROUPE CONSULTATIF SUR LA SÉCURITÉ

## Dave Cummings

Chef de groupe consultatif  
SAGTC@maac.ca

Des mythes et de la désinformation sur le passe-temps et sur le MAAC, il en circule depuis toujours. En voici quelques-uns qui sont passablement communs. Aucun n'est vrai.

### **Mythe # 1 – Le MAAC n'affichait aucun manquement à la sécurité par le passé.**

Jusqu'en 2022 et l'avènement de la directive MPPD-03 (politique sur les incidents rapportables), il n'existait aucun mécanisme afin de rapporter des accidents et des incidents, exception faite de loger une réclamation d'assurance. En d'autres mots, s'il n'y avait pas une telle réclamation, le MAAC ne disposait d'aucune façon de connaître les risques de sécurité que vivaient nos membres. Même lorsqu'une réclamation était logée, typiquement, il n'y avait aucun suivi des problématiques de sécurité ou une quelconque diffusion des leçons que les membres pouvaient retenir (à titre préventif).

Bien qu'aucun accident mortel impliquant des maquettes n'ait été rapporté au Canada, cela s'est produit chez d'autres pays – plus récemment en Espagne – ce printemps. Toutefois, depuis 2022, il y a eu des cas d'incidents impliquant des maquettes et des avions à l'échelle réelle au sein des membres du MAAC.

Jusqu'à maintenant en 2023, dix incidents ont été rapportés. Ils incluent des envols involontaires (fly-aways), des écrasements hors du secteur de vol, des enfreintes de limite d'altitude et la perte de contrôle. Comme le notait le président dans sa récente chronique, l'un de ces incidents a causé des blessures corporelles; un autre a détruit de la propriété.

Nous continuons de plancher sur des méthodes visant à rendre les rapports disponibles aux membres mais cela n'est pas une mince tâche. Bien que nous voulions partager les expériences et leçons apprises, nous devons le faire de façon à ce que la vie privée des membres soit respectée et de façon à ne pas insinuer une quelconque culpabilité ou responsabilité.

Pour que les opérations lors d'activités deviennent plus sécuritaires, les membres du MAAC doivent se sentir à l'aise de rapporter

des incidents, comme le souhaite la directive MPPD-03. Vous trouverez ailleurs dans ce numéro un article sur la culture du « juste », un concept important qui encourage que de rapporter les inquiétudes sans représailles.

### **Mythe #2 – les systèmes mRPAS sont exemptés du RAC**

Les SATP de moins de 250 grammes (communément appelés mRPAS en anglais) ne sont pas assujettis au sous-paragraphe 1 de la Partie IX, ce qui signifie qu'aucune immatriculation n'est nécessaire – pas plus qu'un certificat de pilote – afin de les faire voler. Toutefois, les systèmes mRPAS sont assujettis aux restrictions sur l'espace aérien puisqu'ils sont quand même considérés comme étant des aéronefs et qu'ils sont assujettis au Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Encore plus important, sous l'égide du paragraphe RAC 900.06, les systèmes mRPAS ne doivent pas être exploités (opérés) de façon irréfléchie ou négligente de sorte à mettre en danger – ou être susceptible de mettre en danger – la sécurité aérienne ou le public.

Conséquemment, la politique du MAAC ne fait aucune distinction entre les systèmes mRPAS et RPAS (ce que nous connaissons en français comme étant des SATP). Tous deux sont assujettis au Code de sécurité du MAAC que l'on connaît bien, ainsi qu'aux règlements afférents à l'espace aérien.

Une quelconque opération d'un système mRPAS, ce n'est pas un cas de « aucun règlement, le champ est libre ».

### **Mythe #3 – Les modules embarqués d'identification seront requis afin de faire voler des SATP au Canada.**

La FAA américaine a reporté l'exigence voulant que les maquettes qui volent à l'extérieur de secteurs délimités doivent être munies de modules d'identification à bord jusqu'en mars 2024. Les règlements américains – qu'ils soient de la FAA ou de l'AMA – ne s'appliquent pas au Canada.

Il n'y a aucune indication qui suggère que Transports Canada planifie l'adoption de tels dispositifs embarqués, maintenant ou à l'avenir.

### **Mythe #4 – Vous ne pouvez voler qu'à partir de clubs reconnus.**

Les membres du MAAC peuvent

s'adonner à leurs activités tant dans les clubs que depuis des terrains personnels. Jusqu'à maintenant, presque 40 certificats d'opérations pour les sites ont été délivrés à des personnes qui possèdent leur terrain de vol personnel.

Les membres qui s'adonnent à des activités depuis un terrain personnel jouissent des mêmes bénéfices – et ont les mêmes responsabilités – que les membres qui font voler des maquettes depuis un club.

### **Mythe #5 – NAVDRONE est un outil de site survey.**

NAVDRONE est un outil d'obtention de mouvement à même l'espace aérien qui répond à quelques-unes des exigences d'étude de site (site survey) du paragraphe 901.27 du RAC, mais pas à toutes. Une étude de site grâce à l'application RPAS Wilco – s'il est conforme à l'ensemble des règlements contenus dans le certificat d'opérations du MAAC -- répond à toutes les exigences.

Pour les terrains du MAAC se trouvant dans de l'espace aérien contrôlé de NAV CANADA, vous aurez besoin des deux outils. Pour les terrains du MAAC se trouvant dans un autre espace aérien contrôlé, NAVDRONE ne répond pas aux exigences.

Encore plus important lorsque le MAAC pourra autoriser les opérations au-dessus des 400 pieds actuels (AGL), l'application RPAS Wilco est le seul outil qui puisse effectuer une recherche au-dessus de 400 pieds dans de l'espace aérien contrôlé.

## ÉVITONS LES MYTHES

La meilleure façon d'éviter les mythes et la désinformation pour s'y tromper, c'est de trouver l'information provenant de sources officielles comme les sites web de Transports Canada et le MAAC; ou encore, si vous avez des questions, communiquez avec votre directeur de zone.

Le Comité consultatif sur la sécurité travaille encore sur une meilleure transparence des renseignements transmis grâce à une meilleure communication et au repérage/suivi des incidents et accidents. Non seulement cela ajoutera-t-il à accroître les connaissances des membres, mais cela aidera à soutenir la conception de politiques qui permettront aux membres du MAAC de continuer à s'adonner à leur passe-temps. ✈

# SAFETY ADVISORY GROUP

## Dave Cummings

Chair  
SAGTC@maac.ca

Myths and misinformation about the hobby and MAAC have been circulating forever. Here are a few common ones. None of these are true.

### Myth # 1 - MAAC had a perfect safety record in the past.

Until 2022, and the introduction of MPPD-03 - Reportable Occurrence policy, there was no reporting mechanism for accidents and incidents other than filing insurance claims. In other words, if there was no insurance claim, MAAC had no way of knowing about safety risks our members were experiencing. Even when an insurance claim was filed, there was typically no tracking of safety issues or dissemination of the lessons to be learned to the membership.

While there have not been any reported fatal accidents in Canada involving model airplanes, these have occurred in other countries, most recently in Spain, this spring. However, since 2022, there have been reported instances of model/full-scale aircraft incidents involving MAAC members.

So far in 2023, there have been 10 accidents/incidents reported. These include fly-aways, crashes outside the flying area, violations of altitude limits, and loss of control. As was noted in the President's column in the last magazine issue, one of these incidents involved personal injury and another significant destruction of property.

We continue to work on the methods to make reports available to the general membership, but this is not an easy task. While we want to share the experiences and lessons, we need to do that in a way that

both protects member privacy and does not imply guilt or responsibility.

Part of the path to safer operations under MAAC needs members to feel comfortable reporting incidents as indicated in MPPD-03. Elsewhere in this issue is an article about Just Culture, an important concept that encourages the reporting of concerns without fear of discipline.

### Myth #2 - mRPAS are exempt from the CARs

mRPAS (less than 250g) are not subject to Subpart 1 of Part IX meaning there is no need for registration or a pilot certificate to fly them. However, mRPAS are subject to airspace restrictions as they are still considered aircraft and are subject to the CARs.

More importantly under CARs 900.06, mRPAS must not be operated in such a reckless or negligent manner as to endanger or be likely to endanger aviation safety or people. MAAC policy therefore does not make any distinction between mRPAS and RPAS. All are subject to the long standing MAAC Safety Code and airspace rules.

Operation of mRPAS is not a "no rules free for all".

### Myth #3 - Remote identification modules are going to be required to fly RPAS in Canada.

The FAA in the United States has delayed requiring models flying outside designated areas to carry RID modules until March of 2024. American rules -- whether from the FAA or AMA -- do not apply in Canada.

There has been no indication from Transport Canada they are planning to adopt remote ID now or in the future.

### Myth #4 - You can only fly from sanctioned club sites

consider what modelling will be like in the coming years. Later this year, the Board will consider what we want MAAC to be in 2030, which is only six years away, and working backwards from there. This will define what our five-year plan needs to be.

Taking this long view forward has been put aside while managing multiple crises starting in 2020. We will be

MAAC members can enjoy modelling activities from both club and personal sites. So far, there have been close to 40 Site Operating Certificate issues to individuals for their personal sites.

Members operating from personal sites have all the same benefits and responsibilities as members operating at a club site.

### Myth #5 - NAVDRONE is a site survey tool.

NAVDRONE is an airspace permission tool that meets a few of the CARs 901.27 site survey requirements but not all. An RPAS Wilco site survey, when conducted in accordance with the MAAC SOC rules package, meets all the CARs requirements.

For MAAC sites in NAVCANADA controlled airspace, both tools will be required. For MAAC sites in other controlled airspace, NAVDRONE does not meet the requirements.

More importantly, when MAAC receives permission for operation above 400 feet AGL, RPAS Wilco is the only tool that can search for controlled airspace above 400 feet.

## AVOIDING MYTHS

The best way for members to avoid being misled by myths and misinformation is to look for information from official sources such as the Transport Canada or MAAC websites, or contact your Zone Director if you have questions.

The Safety Advisory Group continues to work on greater transparency through better communication and tracking of incidents and accidents. Not only will this help members with increased knowledge, but it will also support policy development that will allow MAAC members to continue to enjoy the hobby in the future. ✈️

### President's Message

from page 5

a nice Summer day. We fly a lot of RPAS flights every year. Together, these figures demonstrate the depth of MAAC RPAS operations to get the attention of the authorities.

### THE LONG VIEW

Our pitch to the TC CAR consultations shows we are taking the long view when

taking a hard look at membership trends, communications, and member experience, all within a regulatory environment that won't be known entirely over that time frame. I hope to report progress on this in early 2024.

I hope everyone gets to squeeze in some more flying time before the snow starts flying in most of the country. ✈️

## Mark Winstanley

Chef de groupe consultatif

613-552-2054

tcagchair@maac.ca

Cela fait un moment que ce Groupe consultatif a inséré quelque chose dans les pages de Model Aviation Canada mais là n'est pas dire que nous n'avons pas été occupés. Depuis la perte de notre exemption, cette année – et le retrait de l'entente avec NAV Canada pour des terrains opérant dans de l'espace aérien contrôlé – le Groupe s'est impliqué en des discussions avec Transports Canada avec comme objectif d'alléger le fardeau de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) pour les membres du MAAC.

La première percée, c'était la récente délivrance d'un certificat d'opérations spéciales par Transports Canada, ce qui autorise le MAAC à concevoir des procédures et à approuver les opérations suivantes :

Événements aéronautiques spéciaux – course autour de pylônes, concours de voltige, etc. Les organisateurs d'événements peuvent aussi inviter le public;

Pilotes étrangers temporaires – Nous pouvons maintenant délivrer une adhésion temporaire aux pilotes étrangers afin de les autoriser à participer à quelques-uns de nos événements;

Espace aérien du ministère de la Défense nationale – Nous pouvons maintenant concevoir des procédures afin d'autoriser les opérations à l'intérieur d'un rayon de 3 milles nautiques d'aérodromes du MDN. En fait, d'ici à ce que vous lisiez ceci, nous devrions avoir délivré quelques certificats d'opérations spécialisées afin d'autoriser de telles opérations.

De loin le gain le plus important pour le MAAC, c'était la délivrance de notre (au MAAC) propre déclaration du fabricant. Ceci a été rendu possible par le biais de négociations entre Transports Canada, notre président, notre vice-président et le Groupe consultatif – j'envoie un gros

« merci » à tout ce monde. Dorénavant, cela donne au MAAC un sentier direct vers l'espace aérien contrôlé, en autant que le MAAC, les clubs et les membres répondent à d'autres exigences – exigences qui sont toutes clairement expliquées dans la politique qui a été publiée à cet effet.

Les discussions se poursuivent et pourraient se solder par le retour du poids maximal des maquettes à 35 kilogrammes ainsi qu'au retour d'un plafond plus élevé que notre limite actuelle de 400 pieds à laquelle nous devons adhérer, à l'heure actuelle. Une fois de plus, il s'agit là de développements futurs et ils ne sont pas encore en vigueur.

Le Groupe consultatif se tourne toujours vers l'avenir et, ceci en tête, nous avons commencé à examiner le plus récent Avis de proposition de modification (APM) à la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) qui, entre autres, présente des dispositions afin de mener des opérations au-delà de la ligne de vision. Ces règlements précis (sur la ligne de vision) ne nous inquiètent pas dans l'immédiat mais il y a possibilité d'augmenter le poids maximal de nos maquettes, si jamais l'APM était accepté. Ce que nous en retirons, dans ce processus, c'est la volonté de Transports Canada de consulter le MAAC en cours de développement de ces règlements. Le 8 septembre 2023, les représentants du MAAC ont été invités à participer à une séance précise afin de présenter ce point de vue.

Notre présentation lors de cette séance comprenait :

- Un survol de qui nous sommes (8 000 membres, 50 000 aéronefs télépilotes, plus de 400 terrains de vol, etc.)
- Un programme visant à homologuer les membres du MAAC à titre d'examineurs de vol afin de tester les pilotes avancés d'aéronefs télépilotes
- Un positionnement qui insistait sur le retrait ou la modification de l'exigence d'immatriculer chacun des aéronefs télépilotes se trouvant dans le « hangar » des membres du MAAC
- Une requête visant à définir ce

qui est « immatriculé », puisque les modélistes peuvent devoir interchanger ou remplacer des composantes (fuselage, ailes, etc.)

- Puisqu'une grande partie des membres du MAAC est âgée de plus de 70 ans et qu'ils possèdent – en moyenne – 27 maquettes, qui sera responsable de retirer leur immatriculation, advenant le décès du modéliste?
- Comme la plupart des maquettes de membres du MAAC sont assemblées à partir d'un kit ou d'un jeu de plans et que, conséquemment, il n'y a pas de manuel d'opération/d'entretien... comment pouvons-nous nous conformer aux directives?

Nous maintenons toujours un dialogue ouvert avec Transports Canada relativement à ces changements au RAC actuel. Nous nous attendons à ce que l'Avis de proposition de modification (APM) n'entrera pas en vigueur avant les prochains 12 mois, puisque le cycle de révision (parution dans la Gazette du Canada, etc.) est plutôt lourd.

Personnellement, je perçois que le processus suit son cours et que les bénévoles et gestionnaires du MAAC travaillent étape par étape afin de récupérer notre liberté de vol. Quelques options s'offrent à nous, mais la clé à édifier une fois de plus notre position, c'est de regagner la confiance de Transports Canada et de NAV Canada à l'égard de notre organisme (le MAAC). Nous nous y prenons de deux façons :

Le Groupe consultatif sur la sécurité/ Groupe consultatif de Transports Canada est à rédiger un nouveau Code de sécurité et des politiques qui reflèteront comment le MAAC adhère aux règlements; et

Les membres du MAAC affichent un comportement responsable en observant le nouveau Code de sécurité et les politiques, ce qui retire toute inquiétude chez Transports Canada et chez NAV Canada.

À mesure que cette confiance en le MAAC revient, il en sera de même pour notre liberté de vol. ✈



# TRANSPORT CANADA ADVISORY GROUP

**Mark Winstanley**

Chair

613-552-2054

TCAGchair@maac.ca

It has been a while since the TCAG last post to Model Aviation Canada Magazine, but that is not to say we haven't been busy. Since this year's loss of the exemption -- and withdrawal of NAVCANADA's agreement for some sites to operate in controlled airspace,-- the TCAG has been involved in discussions with Transport Canada with the aim of easing the CARs PART IX burden on MAAC members.

The first breakthrough has been the recent Transport Canada issue of a Special Flight Operating Certificate (SFOC) that allows MAAC to develop procedures for and approve operations as follows:

Special Aviation Events – such as pylon racing, aerobatic competitions etc., and to allow events to invite the public to attend;

Temporary Foreign Pilots – We may now issue temporary membership to foreign pilots to allow them to attend some of our events;

DND Airspace – we can now develop procedures to allow operations within 3 nautical miles of DND aerodromes, in fact by the time you read this, some SOCs should have been issued to allow this.

By far a greater gain for MAAC was the issuance of our own MAAC Manufacturer Declaration. This was achieved through negotiations between Transport Canada, our president, Vice President, and the TCAG – a huge thank you from me. This now gives MAAC a direct pathway back

into controlled airspace, provided MAAC, clubs and members meet a few other requirements – all of which are clearly explained in the published policy.

There are many ongoing discussions which should result in a return to the maximum model weight to 35 kilograms and a return to altitudes more than the 400-foot limit we are currently held to. Again, these are future developments and are not yet in place.

The TCAG continues to look to the future and with that in mind we have been reviewing the latest Notice of Proposed Amendment (NPA) to CARs Part IX which, amongst other items, introduces provisions for operations Beyond Visual Line of Sight (BVLOS). The BVLOS rules are not our immediate concern but there is a possibility to increase the maximum weight if this NPA is accepted. The main takeaway of this process is the willingness of Transport Canada to consult with MAAC during the development of these regulations. On September 8, 2023, MAAC representatives were invited to participate in a specific session to present point of view.

Our presentation to the session included:

- An outline of who we are (8,000 members, 50,000 RPA, >400 flying sites etc.)
- A program to have MAAC members qualified as Flight Reviewers to test Advanced RPA Pilots
- A position to remove or modify the requirement for MAAC member registration of every RPA in their hangar.
- A request for definition of what is

being registered as modellers can swap parts (fuselages, wings etc.)

- As a considerable portion of MAAC members are over 70 and can have, on average, 27 models each, upon death who is responsible for the de-registration?
- Most of MAAC models are built from kits or plans and have no operating/maintenance manuals – how are we to comply?

We continue to maintain an open dialogue with Transport Canada in regard to these changes to the existing CARs. It is anticipated that this NPA will not come into effect within the next 12 months as the review cycle (Canada Gazette etc.) can be cumbersome.

Personally, I see the process moving along and MAAC's volunteers and management are slowly chipping away at regaining our lost flying freedoms. There are a few options open to us, but a key to any movement in this area is building Transport Canada's and NAVCANADA's confidence in the MAAC organization. We are doing this in two ways:

MAAC SAG/TCAG writing a new Safety Code and policies that reflect how MAAC complies with the regulations; and

MAAC membership demonstrating responsible behaviour by abiding with the new Safety Code and policies and not giving Transport Canada and NAVCANADA any cause for concern.

As confidence in MAAC returns, so will our flying freedoms. ✈

# LA CULTURE D'ÉQUITÉ?

Par Randy Hepner, vice-président

## 'LA CULTURE DE L'ÉQUITÉ' AU MAAC

Si on veut obtenir et préserver la liberté de vol tout en ayant du plaisir à même le nouvel environnement réglementaire, cela signifie que le MAAC doit travailler à l'intérieur du système aéronautique – qu'il doit adopter leurs programmes qui puissent soutenir les membres en faisant exactement ce que nous devons – aller faire voler nos maquettes et nous amuser en sachant que si quelque chose vire au vinaigre, le MAAC nous protégera.

Au cours des prochaines semaines et des prochains mois, les membres constateront que le MAAC dévoilera des politiques et que ses dirigeants feront référence à quelque chose qui s'appelle la Culture d'équité (en anglais, Just Culture). Mais qu'est-ce que c'est?

La culture d'équité est un concept qui a début dans les années 1990 au sein de la profession infirmière en Europe et qui a largement été adopté par la plupart des organismes et compagnies aériennes, y compris l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'application qu'en a faite l'OACI s'apparente à ce que le MAAC entend promouvoir au sein de notre système de gestion de la sécurité :

« Une Culture d'équité en santé joue un rôle vital pour que la culture de la sécurité remporte du succès en encourageant les employé.e.s à rapporter des incidents de sécurité et conditions dangereuses. Cette information rend possible l'identification proactive des problèmes afférents à la sécurité et rend possible l'identification des tendances en matière de sécurité. Une composante critique de la Culture d'équité, c'est aussi la responsabilité de ne tolérer – uniformément – aucune mauvaise conduite intentionnelle ou comportement imprudent. L'adoption d'une politique clairement définie et d'un programme de Culture d'équité profitera à la gestion de la sécurité de chaque organisme aéronautique. » (traduction libérale)

## DANS LE PRATICO-PRATIQUE, ÇA SIGNIFIE QUOI?

Voici les explications les plus simples :

La Culture d'équité encourage les personnes de première ligne – nos membres – à rapporter les « petites » erreurs et problématiques, de sorte à ce que nous puissions adopter des mesures afin qu'elles ne deviennent plus grosses et plus problématiques.

Les membres doivent avoir l'assurance qu'ils ne subiront aucune représailles en rapportant ces cas. Une culture « en santé » générera beaucoup de rapports – une compagnie qui n'a pas reçu – ou très peu – de problématiques, voilà un accident qui arrivera, tôt ou tard. Les vrais accidents, ce n'est amusant pour personne.

Une Culture d'équité signifie qu'il y aura un suivi sur les rapports et qu'un franc regard sera porté sur le système – du président (du MAAC) aux politiques... et tout ce qui se trouve entre ces deux pôles. L'erreur humaine est souvent retraceable au système en place.

De façon générale, personne ne se lève le matin avec l'intention d'enfreindre des règlements ou de mal se comporter – c'est habituellement le système qui mène – ou contribue – à « l'erreur humaine » -- ce que nous trouverons seulement si nous nous efforçons d'aller au-delà de blâmer un humain.

Une Culture d'équité ne doit tolérer aucun mauvais comportement intentionnel ou comportement imprudent, ce qui minerait la confiance du public à l'endroit du MAAC.

On doit « tracer la ligne » très tôt en cours de processus quant à la voie à suivre. J'ai déjà mentionné l'idée de la confiance en aviation et ici, c'est vital – toute défaillance intentionnelle (ne pas rapporter ou cacher) par rapport à un incident/accident devra être l'objet d'un processus disciplinaire parce que cela constitue une atteinte à la confiance... ce que nous ne pouvons pas nous permettre.

## POLITIQUE SUR UN INCIDENT RAPPORTABLE

Depuis que le MAAC a adopté notre politique d'incident rapportable en 2022, nous avons reçu de nombreux rapports d'accidents et d'incidents; à ce titre, chapeau aux membres impliqués. Les membres doivent se sentir à l'aise de rapporter un tel événement, si bien que nous avons créé une autre politique afin de protéger la confidentialité des rapports. La confiance, c'est important.

Le MAAC examine chacun de ces rapports afin d'y déceler tout patron récurrent (pattern, diraient les anglophones) ou problématiques dont on peut traiter. Par exemple, nous avons modifié notre processus d'approbation de terrain à l'intention des clubs situés à des aérodromes; c'est un résultat direct d'un rapport qui a été soumis – et pourtant, aucune mesure disciplinaire n'a été imposée contre les membres. C'est comme cela que la Culture d'équité devrait fonctionner – encourager les rapports afin de trouver les problématiques, les étudier et adopter des changements, au besoin – il ne suffit pas de simplement blâmer quelqu'un.

Il est tout aussi important, dans le domaine de la Culture d'équité, que les conséquences d'une erreur ne modifient pas l'application du concept. Ceci signifie que toutes les erreurs et incidents devraient être examinées sur le même pied d'égalité, que la conséquence soit importante... ou moins.

Disons qu'une collision aérienne ait été évitée de justesse entre une maquette et un aéronef à l'échelle réelle. Si le membre impliqué a rapporté l'incident – conformément à notre politique – cet événement est véridique et l'enquête du MAAC ne se concentrerait pas sur le résultat mais plutôt sur « comment c'est arrivé? » :

Quelles portions du Code de sécurité du MAAC et de sa politique n'étaient pas claires ou « faisables »?

Le membre en cause était-il formé et suivait-il les règlements afférents à notre Code de sécurité/les règlements du club?

Quelle portion du système (du MAAC) a laissé cet événement se produire? Ce type d'enquête ouverte, c'est la clé de la démarche et le MAAC jouira bientôt d'un examen sur la sécurité/politique d'enquête.

## CONSÉQUENCES

Le MAAC a ressenti le choc de ne pas satisfaire les exigences réglementaires et doit se préparer de sorte à ce que des personnes – à titre individuel – posent des gestes qui pourraient nuire aux loisirs des autres.

Par exemple, un président de club ou un directeur qui conseille

*suite à la page 15*

# JUST CULTURE

By Randy Hepner, Vice President

## 'JUST CULTURE' IN MAAC

Getting and keeping flying freedoms and having fun in the new regulated environment means MAAC needs to work within the aviation system – adopting their programs that support members doing exactly what we are here for – going flying and having fun safe in the knowledge that if things go wrong, MAAC has your back.

In the coming weeks and months, members will see MAAC roll out policy and refer to something called a Just Culture. What is that?

Just culture is a concept that started in the 1990s nursing profession in Europe and has been widely adopted by most first world aviation organizations and companies, including the International Civil Aviation Organization (ICAO). The ICAO application reflects how MAAC intends to adopt Just Culture in our safety management system:

“A healthy Just Culture plays a vital role in a successful safety culture by encouraging employees to report safety incidents and hazardous conditions. This information enables the proactive identification of safety-related problems and allows for the identification of safety trends. A critical part of Just Culture is also the responsibility to be consistently intolerant of wilful misconduct or reckless behaviour. Adopting a clearly defined Just Culture policy and programme will benefit the safety management of each aviation organization.”

## WHAT DOES IT MEAN IN PRACTICE?

The simplest explanations are as follows:

1- Just Culture encourages front line people – our members -- to report the “little” mistakes and issues, so we can take steps before they become big mistakes and issues.

Members need to be assured they are free from any fear of reprisal for doing so. A healthy culture will have lots of reports – a company with few or no “little” issues reported is an accident waiting to happen. Real accidents are not fun for anyone.

2- A Just Culture follows up on your reports with a frank and candid look at the system – from President to policy to everything in between. Human error is most often system-based.

Generally speaking, nobody gets up in the morning with the intent to break rules or act inappropriately – it's usually the system that leads to or contributes to “human errors” – which we can only find if we can look past simply blaming the human.

3- A Just Culture must also be consistently intolerant of wilful misconduct or reckless behaviour which undermines the public trust in MAAC.

A line must be drawn early in the process for which path to take. I have spoken about trust in aviation before and here it is paramount – intentional failure to report or hide an incident/accident will be met with the disciplinary process as it is a breach of trust which cannot be allowed.

## REPORTABLE OCCURRENCE POLICY

Since MAAC adopted our Reportable Occurrence policy in 2022, we have received numerous reports of accidents and incidents, and for that, the members involved should be commended. Members need to feel comfortable when reporting, so we have created another policy to protect the confidentiality of those reports as trust is very important.

MAAC looks at each of these reports for any patterns or issues that

can be addressed. For example, we changed our site sanction process for clubs on aerodromes as a direct result of a reported occurrence – yet, no discipline was taken against the members by MAAC. That is how Just Culture should work – encourage reporting to find issues, study them and adopt changes where appropriate – never just blame the person.

Equally important in Just Culture are that the consequences of a mistake/error do not change the application of the concept. Meaning, all mistakes/errors and incidents, even if a very high/low consequence, are the same.

Let's say there is a near-miss between a model and a full-scale aircraft. If the member involved reported it as per our policy and was otherwise was truthful. Our MAAC investigation would not focus on the outcome but rather how did it happen:

- What parts of the MAAC Safety Code and policy weren't clear or workable?

- Was the member trained and following the Safety Code/club rules?

- What part of the MAAC system led to allowing this to happen?

That type of open and candid investigation is key and MAAC does have a safety review/investigation policy coming shortly.

## THERE ARE ALSO CONSEQUENCES

MAAC has felt the sting of failing to meet regulatory requirements and must be prepared to prevent individuals from taking actions that jeopardize the enjoyment of others.

For example, a Club president or Director counselling members to bend/break the regulations, such as operating RPAS in Class E controlled airspace without permission would quickly move over to the disciplinary path. If the member was genuinely misled or confused, then Just Culture would kick in and we would look for the source of the confusion – no matter where it was.

However, make no mistake, if this was not a reasonable behaviour or contained any reckless component, Just Culture does not shield the member responsible from the consequences of their actions.

## SHARING INFORMATION

Lastly, all the reporting, investigating and policy changes won't change the actual culture unless MAAC also adopts an information sharing culture. Historically, MAAC incident or accident data was not shared out of a fear of undefined insurance risks. Most aviation insurance companies, however, want better safety/lower claims and recognize safety comes lessons learned as opposed to pretending incidents don't happen.

However, MAAC must remain committed to ensuring aviation and public safety as these are existential to not only the future of MAAC, but also to every member's enjoyment of our hobby. Sharing incident and accident information in an appropriate manner is important to our goals.

Formal adoption of a Just Culture in MAAC is a very positive step for the membership and for the future of MAAC, and the MAAC Board remains committed to taking the steps necessary to regain flying freedoms for our members and enhancing the MAAC membership experience for all. We know it's all about having fun and a sound policy like Just Culture in the background protects MAAC and our members alike. ✨

**ET MAINTENANT...  
L'EXEMPTION 2.0?**

Choisissez une image – c'est un pied dans la porte, ou encore, une étape à la fois. Rome n'a pas été construite en une seule journée, pour reprendre l'expression consacrée. Le conseil de direction du MAAC se réunira cet hiver et devra prendre des décisions très importantes afin d'assurer son avenir.

Par exemple, une fois qu'un nombre important de membres se seront doté d'un certificat pour opérations avancées pour SATP, quelle serait la pertinence de faire marche arrière et de tenter d'obtenir une nouvelle Exemption complète qui limite une fois de plus l'accès à de l'espace aérien contrôlé?

Si nous ne passons pas à une Exemption complète, pour quelles parties devons-nous mener campagne? Une Exemption quant à la tenue des carnets? L'immatriculation – immatriculation de nos collections de maquettes? Ce sont ces enjeux sur lesquels le conseil de direction devra trancher... Et ses membres planchent déjà là-dessus.

J'espère vraiment que les membres voient d'eux-mêmes et qu'ils comprennent que maintenant que le MAAC a obtenu les quatre certificats d'opérations spécialisées et que nous avons maintenant une déclaration du fabricant, non seulement jouissons-nous d'une équipe très compétente qui se dévoue en votre nom mais que nous entretenons d'excellents rapports avec – et qu'il nous appuie – Transports Canada. Ce ne sont pas les « gros méchants » dans cette histoire et, honnêtement, NAV Canada ne l'est pas plus.

Plusieurs personnes haut placées encouragent le MAAC à se dépatouiller et elles nous aident à atteindre cet objectif. Les membres – vous! – peuvent nous aider à les aider en appuyant vos bénévoles et en applaudissant chaque victoire. L'appui des membres importe énormément à vos bénévoles.

Demeurez à l'écoute – d'autres développements s'en viennent. ✨

subi une diminution de 1 400 personnes, pour un compte d'environ 8 200 modélistes. Nous savons pertinemment que plusieurs de ces 1 400 membres qui n'ont pas renouvelé leur adhésion ont soit quitté ce giron de passe-temps, soit continué de voler hors du parapluie du MAAC, soit qu'ils attendent de voir la suite des événements avant de décider s'ils nous reviennent en 2024.

Le Conseil de direction et l'équipe de gestion sont très au courant de cette chute de l'adhésion, ce qui nous pousse à récupérer la liberté de vol de nos membres adeptes des SATP le plus tôt possible et nous travaillons fort à faire comprendre que cela vaut la peine de s'inscrire et de se réinscrire au MAAC.

Notre formulaire d'adhésion comporte un champ à remplir qui vous demande « Combien de SATP (maquettes d'avions télécommandés) en état de vol possédez-vous? » Cette question a été ajoutée en 2019 afin de satisfaire d'une des conditions de l'Exemption (de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien) : nous devons faire rapport annuellement du nombre de SATP que font évoluer les membres du MAAC. Chaque membre en règle peut mettre ce nombre à jour à même son compte du MAAC.

Selon ce que nos membres ont inscrit dans cette case, nous sommes collectivement propriétaires d'environ 53 000 SATP (maquettes télécommandées). Peut-être en serez-vous étonné? Je me demande à quel point ce nombre est précis puisque nous ne demandons pas couramment à nos membres de mettre leurs renseignements personnels à jour. Ce serait bon d'avoir la certitude que nous pouvons avoir confiance en ce nombre de maquettes, la prochaine fois que nous consulterons les données et que nous les utiliserons pendant les discussions avec l'organisme de réglementation.

Nous avons estimé le nombre de vols effectués selon la prémisse qu'un certain nombre de modéliste est actif au sein d'un club typique, par une belle journée d'été. Nous effectuons tous plusieurs vols de SATP par année. Ensemble, ces nombres illustrent la teneur des opérations de SATP au sein du MAAC, afin que les autorités (avec qui nous travaillons) le remarquent.

**À PLUS LONGUE ÉCHÉANCE**

Notre « argument de vente » lors des consultations de Transports Canada sur le RAC montre que nous tentons d'envisager, à longue échéance, de quoi aura l'air l'aéromodélisme au cours des prochaines années. Plus tard cette année, le Conseil de direction examinera ce que nous voulons que soit le MAAC en 2030 – dans tout juste six ans – et nous ciblerons le travail à abattre en ce sens. Cela définira les paramètres de notre plan quinquennal (de cinq ans).

Cette vision à longue échéance a été mise de côté à compter de 2020, lorsque nous devons gérer de multiples crises. Nous examinerons de très près les tendances d'adhésion, les communications et le vécu des membres, le tout à l'intérieur d'un cadre de réglementation dont nous ne connaissons pas encore la véritable portée au cours de cette période. J'espère pouvoir vous rapporter quel sera le progrès accompli au début 2024.

J'espère que tout le monde réussira à effectuer d'autres vols avant que la neige ne recouvre la majeure partie du pays. ✨

et tout le monde aime lire et voir les projets des autres membres.

**LÀ POUR VOUS AIDER**

Je reçois parfois des courriels qui me disent : « J'aimerais partager quelque chose au sujet de ma maquette sensationnelle/d'un événement/autre chose, mais je suis pourri en rédaction. »

Ce n'est pas du tout un problème. L'édition, c'est ce que nous faisons; nous pouvons récupérer vos notes en style télégraphique (bullet points), fragments d'idées et autres idées éparses et en

rédigier l'histoire. Nous sommes heureux de collaborer avec vous, de vous garder au courant et de faire en sorte que votre histoire soit claire, concise et irrésistible... ou à tout le moins, intéressante.

N'hésitez pas à communiquer avec nous et à nous exposer vos idées. Nous recherchons toujours du contenu et jusqu'à maintenant, nous avons joué de chance parce que nous avons reçu d'étonnantes contributions pour chaque numéro. ✨



à des membres d'interpréter/d'enfreindre les règlements – par exemple, faire évoluer un SATP dans de l'espace aérien (contrôlé) de catégorie « E » dans autorisation serait rapidement assujetti à des mesures disciplinaires. Si un membre a été délibérément berné, la Culture d'équité entrerait alors en jeu et nous examinerions alors la source de la confusion – peu importe d'où elle parvenait.

Toutefois, ne vous y trompez pas : s'il s'agit d'un comportement irraisonnable ou qu'il était le moindre imprudent, la Culture d'équité ne protège nullement le membre responsable des conséquences de ses gestes.

#### PARTAGE D'INFORMATION

Enfin, tous les changements apportés à la méthode de rapportage, d'enquête et de politiques ne changeront pas la culture actuelle, à moins que le MAAC n'adopte aussi une culture de partage d'information. Historiquement, les données du MAAC sur des incidents ou des accidents n'étaient pas partagées, de peur que cela donne lieu à des fluctuations des primes d'assurance qui soient mal définies. Toutefois, la plupart des entreprises d'assurance aviation désirent davantage de sécurité/des réclamations plus basses et elles reconnaissent que la sécurité est le résultat de leçons apprises « sur le tas » par opposition à faire semblant que des incidents, ça n'arrivera pas.

Toutefois, le MAAC doit s'engager à assurer la sécurité aéronautique et du public puisque ces deux composantes détermineront non seulement l'avenir du MAAC mais le niveau de plaisir des membres lorsqu'ils pratiquent notre passe-temps. Le partage des renseignements afférents aux incidents et accidents de façon appropriée, c'est important pour que nous atteignons nos objectifs.

L'adoption formelle d'une Culture de l'équité au sein du MAAC, c'est une étape positive pour les membres et pour l'avenir de l'organisme; le Conseil de direction maintient son engagement à prendre les mesures nécessaires afin de récupérer la liberté de vol de nos membres et d'améliorer l'expérience d'adhésion au MAAC pour tout le monde. Nous savons que nous voulons tous pratiquer notre passe-temps avec plaisir; une politique saine comme la Culture d'équité protégera autant le MAAC et nos membres. ✈

## EDITOR'S MESSAGE

Keith Morison - 24909L

Editor

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

Wow... there is a lot of content in this issue of the magazine. If you've made it this far, then you've seen updates from President Mike Anderson, Vice President Randy Hepner, our Transport Canada Advisory Group, our Safety Advisory Group, and more. If you keep on reading the magazine, you'll find some hidden gems in the Zone Director columns, some interesting ideas, stories, and photos in the Committee columns, and some feature articles as well.

#### WHAT DO WE WANT?

I've often said that Model Aviation Canada should be used to celebrate the people and activities that make our hobby great. The only way we get to share those stories is if you bring them to us. If you have a club member with a great story to tell, or if you've built a stunning, or bizarre, or otherwise unique model... reach out and tell us about it. Don't be shy. Great stories are easy to tell, and everyone likes seeing what other members are up to.

#### WE'RE HERE TO HELP

I'll sometimes get e-mails that say: 'I have a great model/event/whatever I'd like to share, but I'm not good at writing stories like this.'

This isn't a problem at all. Editing is what we do, and making a story out of bullet points, fragments, and seemingly random thoughts is what we do. We are happy to collaborate with you, keep you in the loop, and make your story clear, concise, and compelling... or at least interesting.

So don't hesitate to reach out and talk to us about your ideas. We're always looking for content and so far, we've been lucky to get some great contributions in for each issue. ✈

## CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

Wow... que de contenu dans ce numéro de la revue. Si vous avez lu jusqu'ici, vous aurez aperçu les mises à jour du président Mike Anderson, du vice-président Randy Hepner, de notre Groupe consultatif de Transports Canada, de notre Groupe consultatif sur la sécurité, et plus encore. Si vous poursuivez la lecture de la revue, vous y découvrirez de véritables bijoux cachés au sein des chroniques des directeurs de zone, des idées intéressantes, des histoires et des photos à même les chroniques des divers Comités, ainsi que des articles plus spécialisés.

#### QUE VOULONS-NOUS?

J'ai souvent dit que Model Aviation Canada devrait être une publication qui serve à célébrer, souligner les personnes et les activités qui font que notre passe-temps est sensationnel. La seule façon que nous puissions partager ces histoires, c'est si vous nous les offrez. Si vous êtes membre d'un club avec une histoire à raconter, ou encore, que vous avez construit une maquette époustouflante, bizarre ou autrement unique... faites-nous signe. Ne soyez pas gêné. Les histoires fantastiques sont faciles à raconter

suite à la page 14









Philippe Dessureault - 68233

Zone Director  
zd-a@maac.ca

It is the end of the flying season, and what a season it was! While it went by way too fast!, we did have some great events / fun-flies.

I'll remind members in Zone A to feel free to share your build, project, events, etc... with me so we can have some good content for this column.

A big thanks to Ron Hall for sending this in!

## BRUCE BENDER MEMORIAL FUN FLY

By Ron Hall

The Edmonton Radio Control Society held their annual scale fun fly to honour the late Bruce Bender on the weekend of August 25-27. I was able to attend on Saturday Aug 26 with my triplane, Corsair and my little red Pitts. The event was very well attended with a large selection of very nice scale models present. I didn't do much flying myself as I spent quite a bit of time sitting and enjoying watching everyone else fly, as well as walking through the pit area checking out the rest of the airplanes. I was fortunate to be able to fly my triplane with another WWI airplane, a Bristol M1 fighter flown by Bob Wonitoy of the Edmonton area. The two of us did a number of formation-ish flybys and a short mock dogfight. It was quite a sight and the other members in attendance enjoyed the show. ✈

Philippe Dessureault - 68233

Directeur de zone  
zd-a@maac.ca

Nous y voilà, la fin de la saison de vol... et quelle saison! Bien qu'elle se soit déroulée trop vite, nous avons eu droit à de bien chouettes évènements et Fun-flies.

Je rappelle aux membres de la zone A qu'ils peuvent tout bonnement m'envoyer des photos de projets de construction, d'évènements, etc. afin que je puisse ajouter du bon contenu à cette chronique.

Merci à Ron Hall d'avoir envoyé ce rapport d'activité!

## LE FUN-FLY COMMÉMORATIF BRUCE BENDER

par Ron Hall

L'Edmonton Radio Control Society a organisé son Fun-fly annuel de copies volantes afin d'honorer la mémoire de Bruce Bender, pendant la fin de semaine du 25 au 27 août. J'étais sur place le samedi 26 août avec mon triplan, mon Corsair et mon petit Pitts rouge. La participation était bonne et on retrouvait une très bonne sélection de copies volantes.

Je n'ai pas effectué beaucoup de vols puisque j'ai passé beaucoup de temps à regarder les autres piloter, en plus d'être allé faire un tour dans l'aire des puits afin d'examiner les appareils de plus près. J'ai cependant effectué un vol à l'aide de mon triplan avec une autre maquette de la Première Guerre mondiale, un Bristol M1, celui de Bob Wonitoy (de la région d'Edmonton). Nous avons effectué un vol de formation – enfin, presque! – et nous sommes opposés l'un à l'autre lors d'un bref combat aérien. C'était un bien beau spectacle et les autres membres l'ont apprécié.

✈



## ATLANTIQUE (B)

Carl Layden - 44045

Zone Director  
zd-b@maac.ca

La météo... nous en avons certainement vécu plusieurs épisodes! Cet été, il était difficile de jouir de journées ensoleillées et pas trop venteuses.

Uniquement à Terre-Neuve-et-Labrador, on comptait 14 jours de moins au cours desquels le mercure se situait à plus de 20 degrés Celsius qu'en 2022! Au début de l'été, nous avons dû composer avec de terribles incendies de forêt. Heureusement, la situation s'est résorbée. Sont ensuite venus des moments de pluie intense. Certains terrains de vol ont été inondés. Vous penseriez que les conditions étaient réunies afin de faire voler des hydravions... ce n'était pas le cas. Malgré des conditions peu propices, certains clubs ont profité de bonnes séances de vol.

### SAINT-JEAN

Le Saint-John Model Flying Club possède un merveilleux terrain de vol situé sur un ancien dépotoir à Lorneville, tout juste à l'ouest de Saint-Jean. Ses membres y font voler leurs appareils sur place depuis les années 1990. Pendant la saison de vol, ces modélistes se réunissent une fois la semaine au cours du « Club Night », en autant que la météo coopère. En gros, c'est une occasion de se réunir pour faire voler des maquettes en sachant pertinemment que des amis en auront fait de même (on y trouve de l'aide, des conseils et des blagues). C'est un groupe social et tout le monde s'amuse. Le terrain est très bien aménagé, d'ailleurs.

### FREDERICTON

Le Fredericton Model Aircraft Club évolue depuis son terrain de Durham. Il s'agit d'un autre secteur bien dégagé afin de s'adonner à notre passe-temps préféré. Celui-ci est situé à tout juste 15 minutes au nord de Fredericton et les membres du Club s'y dirigent depuis longtemps.

Rick Kirkbridge, un modéliste de longue date et pilote doué de maquettes, m'a envoyé ces quelques lignes :

« L'été a été occupé au Fredericton Flying Club, alors que des membres ont apporté de nouvelles maquettes. Cet été, la météo a



David Lancaster with his Byron F-16 converted to turbine. It still hasn't had its maiden flight yet, but it looks like it's going to be a great fast flyer. / David Lancaster et son F-16 (un kit du fabricant Byron) qu'il a converti à la propulsion par turbine. Il n'a pas encore procédé au vol inaugural mais il semble bien que ce sera un appareil rapide.



Mike Dick's CARF SU-31 had its maiden flight this past May. Mike will enjoy this good flying model. / Le SU-31 (de CARF) de Mike Dick a volé pour la première fois en mai dernier. Son pilote appréciera ses caractéristiques de vol.

été imprévisible mais nous avons organisé trois journées de club au cours desquelles nous servons des hot-dogs et nous livrons à plusieurs vols.

« La piste récemment rénovée est fantastique; nous avons aussi un nouveau tracteur et de l'affichage pour le club. Le FMAC souligne son 50e anniversaire cette année grâce à un événement en septembre. »

### À LA PROCHAINE

C'est tout pour ce mois-ci. J'espère pouvoir rapporter les activités des clubs au sein de la zone. Si vous voulez faire parler de votre dans ce rapport, envoyez-moi des photos et quelques phrases sur les événements dans votre coin de pays. Volez en toute sécurité! ✈



## ATLANTIC (B)

Carl Layden - 44045

Zone Director  
zd-b@maac.ca

Weather, we certainly have had some. This summer has been a difficult one to find nice calm, sunny days.

In Newfoundland-and-Labrador alone, there were 14 fewer days above 20 degrees than last year! There were terrible fires at the start of summer. Fortunately, the fires abated. Only to be replaced by heavy rains. Some flying fields were flooded. You would think that might be an opportunity for float flying...but it really wasn't. Despite the less than favourable conditions, some clubs have had some good flying.

### SAINT JOHN

The Saint John Model Flying Club has a wonderful field on a former landfill site in Lorneville, just west of Saint John. They have been flying off the site since the 1990s. Every year during flying season, once a week, they have a club night, provided the weather is suitable. Basically, it's an opportunity for club members to go flying knowing there will be others at the field, to help, consult or joke with. It's a social group and they have plenty of fun. It's a great flying site too.

### FREDERICTON

The Fredericton Model Aircraft Club flies at Durham field. Another large open area suitable for our favourite hobby. Just 15 minutes north of Fredericton, this has been a long-time flying site for FMAC.

Rick Kirkbride, a long-time model aviation enthusiast and accomplished RC pilot, sent me the following report of activities in his area.

*"It's been a busy summer at the Fredericton Flying Club with members bringing out some new models. The weather this summer has been unpredictable, but there has been three club days where hot-dogs are on the menu and lots of flying."*

*"The newly renovated runway is great, new lawn mower and club sign. FMAC is celebrating its 50th anniversary this year with an event in September."*

### 'TILL NEXT TIME

That's it for this month. I hope to keep highlighting clubs and activities around the zone. If you want to see your club featured in the zone report, send me photos and a few words about what's happening in your area. Fly Safe! ✨



Club night at SJMFC flying field always features many different aircraft, including several trainers.

« Club Night » (soirée pour les membres du Club) au terrain du SJMFC. On y voit plusieurs types de maquettes, y compris plusieurs appareils servant à la formation d'élèves-pilotes.



FMAC have many starting stations in their well organized pit area. / Le Club de Fredericton compte plusieurs aires de démarrage aux puits.

# COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



Michael Allman's Focke-Wulf gasoline-powered three-cylinder Saito engine. / Le Focke-Wulf de Michael Allman, mû par un trois-cylindres Saito à essence.

Mark Betuzzi - 26605L

Directeur de zone

zd-c@maac.ca

## SAISON DES INCENDIES

La Colombie-Britannique vient de vivre sa pire saison des incendies de forêt depuis qu'on consigne ce phénomène. Le secteur où j'ai grandi – anciennement Lakeview Heights, rebaptisé West Kelowna – a perdu plusieurs domiciles en raison de l'incendie de McDougall Creek. Le réservoir local du barrage de Rose Valley était anciennement un excellent repère de truites arc-en-ciel. Compte tenu de tous les incendies qui ont frappé la région, les conditions étaient très enfumées pendant plusieurs jours de suite.

Les installations du Club Kamloops Model Airplane Society – où j'effectue la majorité de mes vols – se trouve en bordure d'une forêt asséchée. Décision fort sage : interdiction de vols de maquettes jusqu'à ce que le danger d'incendie ait été écarté. Nous avons cessé nos opérations pendant presque trois semaines et ne les avons reprises qu'après quelques jours de pluie.

## FORMATION

J'ai eu la chance de former un nouveau membre de notre Club KMAS. Gabriel Chenowith est un garçon âgé de neuf ans qui est très enthousiaste et qui apprend les rudiments du pilotage à l'aide d'un Apprentice (du fabricant E-Flite). Il progresse très rapidement, d'autant plus qu'il est un adepte des jeux vidéo.

Gabriel ne pourra obtenir son certificat de Système aérien télépiloté (SATP ou en anglais, RPAS) pendant encore



Don Frank's Yak at the Vernon B.C. Scale Event. / Le Yak de Don Frank lors du rassemblement B.C. Scale (copies volantes) de Vernon.

quelques années mais le Club va s'affairer à l'encadrer en lui offrant de piloter en compagnie d'un détenteur de ce certificat jusqu'à ce qu'il soit en âge de s'en procurer un.

Après quelques leçons, nous avons désactivé le mode SAFE sur l'Apprentice de Gabriel. Peu après avoir entamé le programme, Gabriel m'a demandé si nous pouvions sauter par-dessus les notions de base et pratiquer les tonneaux et les loopings. Bien sûr, l'autre instructeur – Michael Allman – et moi l'avons laissé essayer quelques loopings et il les a maîtrisés mais il doit encore apprendre le matériel de base – décollages, atterrissages – avant d'aborder une formation poussée en acrobatie.

## MEMBRE LEADER

J'ai eu l'honneur de remettre à Roger Martens (de Vernon) son prix et désignation de Leader du MAAC, ce qu'il mérite amplement.

## FUN-FLY DE VERNON

Pendant la grande fin de semaine de la fête du Travail en septembre, je me suis rendu au Fun-fly commémoratif Larry Christensen. Le Club de Vernon possède la plus belle piste de gazon des environs. Les membres ont obtenu ce résultat après de longues heures de travail; le terrain est tout à fait sécuritaire. Vernon a même offert à ses compatriotes de Kelowna la disponibilité du terrain puisque celui de Kelowna se trouve sous de l'espace aérien contrôlé; à l'heure actuelle, ses membres ne peuvent s'en servir jusqu'à ce qu'un certificat d'opération lui soit accordé. ✈



# BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)

Mark Betuzzi - 26605L

Zone Director  
zd-c@maac.ca

## FIRE SEASON

The Province of B.C. just experienced the worst wildfire season on record. The area I grew up in, formerly Lakeview Heights, now called West Kelowna, lost several hundred homes due to the McDougall Creek fire. The local reservoir at the Rose Valley Dam was an excellent place to fish for rainbow trout. With all the fires in the region, there were several days when the smoke from the wildfires created very smoky conditions.

The Kamloops Model Airplane Society facility, where I do most of my R.C. flying, borders a tinder dry forest. A wise decision was made to curtail all RC activities until the fire danger had subsided; we closed for close to three weeks and reopened after we had a few days of rain.

## TRAINING

I've had the good fortune of training a new member of our KMAS club. Gabriel Chenowith is an enthusiastic 9-year-old boy who is training using an E-Flite Apprentice. Gabriel is progressing very fast as he has played a lot of video games.

Gabriel will not be able to get his RPAS certificate for a few years but the Club is prepared to ensure he always flies with another RPAS certificate holder until he has his own.

After a few lessons, we've turned off the SAFE flight stabilization on Gabriel's Apprentice. Shortly after we started his training program, Gabriel asked me if we could skip the basic stuff and go right to barrel rolls and loops. Of course, Michael Allman, the other instructor, and I let him try a few loops and he caught on, but he does need to learn the basics such as take-



Zone C Director Mark Betuzzi 26605L, right, and new Leader member Roger Martens 11847L / Le directeur de zone Mark Betuzzi (MAAC 26605L), à dr., en compagnie du nouveau membre Leader Roger Martens (MAAC 11847L).

offs and landings before he proceeds onto aerobatic training.

## LEADER MEMBER

I had the honour of awarding Roger Martens of Vernon his well-earned MAAC Leader award.

## VERNON FUN FLY

Over the September Labour Day weekend, I was able to attend the Larry Christensen Memorial Fun Fly. The Vernon Club has the best grass runway in the area. A lot of hard work by the members has produced a phenomenal and safe field to fly at. Vernon stepped up to the plate and accommodated the members of the Kelowna Club as the Kelowna field is in controlled airspace and at this time, its members are not able to fly till an SOC is obtained. ✈



MAAC Member Gabriel Chenowith – MAAC 99897 J. / Le membre MAAC 99897 J, Gabriel Chenowith.



An osprey that was spotted near the Kamloops Model Airplane Society flying field. / Un balbuzard a été aperçu près du terrain de la Kamloops Model Airplane Society.



Randy Hepner - 73393

Directeur de zone

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

L'année 2024 marque l'anniversaire de diamant du MAAC – 75 ans d'aéromodélisme au Canada!

Je lance le défi aux membres de la zone D de rendre 2024 tout à fait spéciale – davantage de Fun-flies et des défis agréables comme dans le « bon vieux temps », peut-être un autre rassemblement du genre Model Fest à Gimli – là où toutes les disciplines de modélisme peuvent être pratiquées! Je fournirai des articles promotionnels et peut-être un peu de financement si les membres veulent organiser quelque chose.

Je lance aussi le défi à n'importe quel membre de rédiger quelque pour Model Aviation Canada – quelque chose grâce à laquelle vous expliquez pourquoi l'aéromodélisme vous est si cher – au nom de l'amour de l'aviation.

Pendant que je songeais au 75e du MAAC, je réfléchissais à ma propre implication au sein de notre passe-temps, ce qui a commencé en 1984... il y a 40 ans!

J'étais un jeune homme un peu maigre âgé de 15 ans qui avais réussi à faire des économies grâce à ma route de journaux, ce qui m'avait permis d'acheter un Ranger 42 en mousse (de Carl Goldberg) mû par un O.S. Max 10 (que je possède et utilise encore) ainsi qu'un système de radio tout droit sorti des annonces de la revue RC Modeler Magazine – un AeroSport à quatre voies proportionnelles.

Ça m'a pris une éternité à tout recevoir par la poste, mais après cela, je me suis joint non seulement au MAAC mais au Club Regina Windy Flyers (il est toujours aussi fantastique). Je ne me souviens pas du nom de l'instructeur mais il m'a lancé dans ma quête avec des conseils amusants... et j'étais accro.

Je crois que la clé dans tout ça, c'est que ces activités soient amusantes – si l'instructeur en question avait été du genre vieux grognon et qu'il avait considéré ma maquette presque prête à voler avec dédain – ce pour quoi j'avais économisé de peine et de misère – peut-être mon intérêt aurait-il cessé net.

## QU'EST-CE QUE LE « PLAISIR »?

Pendant que nous étions assis devant un feu à ciel ouvert un soir de Fun-fly – on discutait de la perte de l'Exemption (de la Partie IX) et comment le MAAC allait rebondir – le sujet en est arrivé à un refrain qu'on connaît : ces nouveaux règlements ont de quoi tuer le plaisir. Un point de litige, c'était la distance de 30 mètres qu'on devait instituer et faire respecter entre les spectateurs et la ligne de vol.

Examinons ça de plus près.

Premièrement, une petite leçon d'histoire. Si on recule de 100 pieds du Règlement de l'aviation canadien (le RAC) – et qu'on le lit attentivement pour y découvrir l'intention (résultat final exempté), vous vous apercevrez qu'il existe plusieurs similitudes par rapport aux règlements du MAAC qui eux, existent depuis des décennies... bien avant l'avènement de la Partie IX. Ce n'est pas une coïncidence.

Lorsque Transports Canada a décidé de réglementer les opérations de drones, ce ministère s'est tourné vers le MAAC en raison de ses rapports de longue date avec notre organisme et de notre expertise en opération (et sécurité) de maquettes télécommandées afin d'obtenir une perspective mais aussi des conseils.

La distance des 30 mètres entre les spectateurs (que contient le RAC) provient directement de la même directive du MAAC. Bien sûr, le RAC est un texte de loi officiel du gouvernement du Canada, si bien que c'est écrit en jargon juridique, mais l'intention est passablement la même que ce que fait le MAAC depuis 75 ans – assurer la sécurité aérienne, la sécurité publique et finalement, celle de l'équipage (dans notre cas, le membre).

Si on jette un autre coup d'œil au RAC afin d'y déceler des similitudes au MAAC – surtout si on considère les nouvelles « améliorations » (CGI) – vous devriez être en mesure de voir que Transports Canada tente de trouver la zone confort (le sweet spot, dirait-on en anglais) – la zone Boucle d'Or qui consiste à jouir de « pas trop » de règlements – ça tue ou empiète sur une industrie qui vaut des milliards de dollars.

Bien sûr, trop peu de règlements pourrait affecter la sécurité, si bien que Transports Canada voulait appliquer une nouvelle réglementation qui était « tout juste assez »

sans pour autant trop en ajouter.

Ces fonctionnaires veulent assurer la sécurité des Canadiens mais si l'industrie des SATP continue de croître – voilà le résultat espéré.

## ZONE BOUCLE D'OR DU MAAC

Nous voulons garder le MAAC à l'intérieur de la zone Boucle d'Or – pas trop de règlements mais des règles minimales claires qui empêchent tout comportement non sécuritaire ou la répétition de la perte de nos privilèges de pilotage. Nous aspirons à atteindre le bon équilibre de sorte à ce que nos membres s'amusent au sein de notre passe-temps et qu'ils se plaisent à s'y adonner.

À titre de directeur, j'ai accès aux rapports d'accidents et le non-respect de la sécurité, c'est loin d'être amusant. Cela détruit notre passe-temps et tout le monde s'en ressent. Parallèlement, il ne suffit que de rencontrer un « vieux chialeux » qui s'en tient rigoureusement aux règlements pour que plus personne ne s'amuse à un évènement ou au sein d'un club... Je l'ai vu de mes propres yeux.

Du côté local, je lance la phrase suivante aux membres, pour qu'ils l'utilisent entre eux – la zone Boucle d'Or. Si vous pensez que quelqu'un devient trop « pesant » ou qu'il s'emporte à faire (trop) respecter les règlements, demandez-lui respectueusement si « nous sommes dans la zone Boucle d'Or »? Ou encore, si la personne surestime les règlements?

Du même souffle, si vous êtes témoin d'un comportement ou d'une « interprétation locale » qui résulte en opération non sécuritaire OU qui pourrait porter atteinte au MAAC, mettez cette personne au défi en lui lançant la phrase « Respectons-nous... trop peu... les règlements? »

Si quelqu'un vous met au défi avec la même phrase, ne le prenez pas « personnellement » -- respectez l'idée pour ce qu'elle est : une question honnête et, espérons-le, une honnête tentative de préserver le plaisir de pratiquer notre passe-temps. Cela prendra de l'effort de collaboration afin de trouver le juste équilibre entre les règlements et leur respect – pas trop fort mais pas non sécuritaire, non plus – afin que ce soit juste

*suite à la page 66*

# MANITOBA / NORTHWESTERN ONTARIO (D)

**Randy Hepner - 73393**

Zone Director

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

The year 2024 marks the Diamond anniversary of MAAC – 75 years of aeromodelling in Canada!

I am openly challenging Zone D members to make 2024 a special year – more Fun Flies with more 'old school'-type fun challenges, maybe another Model Fest-type gathering up at Gimli – where all modeling can take place! I will supply some swag and maybe funding if the members want to organize something.

I also challenge any members to write stories or articles for Model Aviation Canada – anything about what made aeromodelling special for you – for the love of aviation?

While reflecting on MAAC's 75 years, I reflected on my own involvement in aeromodelling starting way back in 1984 – 40 years ago!

I was a scrawny lad of 15 and saved my paper route money to buy a foam ARF Carl Goldberg Ranger 42, powered by an OS10 Max (which I still have and use) and a radio system bought right off the ads in RC Modeller Magazine – an AeroSport four-channel proportional radio system.

It took forever to get all the bits in the mail, but eventually I had it sorted, and joined not only MAAC but the Regina Windy Flyers (still a great club). I can't recall the instructor's name, but he got me started with fun instruction and I was hooked.

Making it fun is the key I think – if he had been some grumpy old gus who looked down at my "foam ARF" that I scrimped and saved for, that might have been the end of it for me.

## WHAT IS 'FUN'

Whilst sitting around a Fun Fly campfire one night -- discussing the exemption loss and how MAAC will rebound -- the topic turned to a familiar refrain; all these new rules are killing the fun. The trigger was an insistence that spectators be 30 metres

from the flight line.

Let's examine this a bit further.

First, a short history lesson. If you step back about 100' or so from the Canadian Aviation Regulations (CARs) -- read them start to finish for the intent (performance-based outcome), you will quickly see many similarities to the MAAC rules we have had for decades... long before Part IX was a glimmer in anyone's eye. That is not a coincidence.

When Transport Canada decided to



*A 15 year-old Randy Hepner with his first RC airplane. / Randy Hepner, alors âgé de 15 ans, et sa première maquette télécommandée.*

regulate drones, they turned to their long-standing relationship with MAAC, and MAAC's longstanding expertise in operating model aircraft safely for some perspective and guidance.

The 30-metre distance from bystanders in the CARs came directly from MAAC's 30-metre distance from spectators. Of course, the CARs is an official Government of Canada legislation, so it is written in "legalese", but the actual intent is the pretty much the same as what MAAC has been doing for 75 years – assuring aviation safety, public safety and finally, crew (member) safety.

If one takes another look at the CARs for other similarities to MAAC, and especially considering the new "improvements" (CG1), you should also see TC is trying to find the sweet spot – the Goldilocks zone of not too much regulation – that kills or stymies a growing billion-dollar industry.

Of course, too little regulation could negatively affect safety, so they wanted to find to make it 'just right' with as few "prescriptive regulations" as possible.

They want the Canadian public to be kept safe but the RPAS industry to grow – that is the ultimate performance-based outcome.

## MAAC'S GOLDYLOCKS ZONE

We also want to keep MAAC inside the Goldilocks zone – not too many rules, but clear minimum rules to prevent unsafe behaviour or a repeat of a loss of flying privileges. We strive for the right balance so our members can enjoy this hobby and have fun.

As a Director, I see all the accident reports and unsafe is not fun – that just destroys the hobby for all involved. Likewise, all it really takes is one grumpy rule stickler to suck the fun out of an event or even an entire club... I've seen that too.

At the local and club level, I challenge members to use this phrase with one another – Goldilocks zone. If you think someone is being overbearing or getting carried away with 'rules', respectfully challenge them with 'are we

in the Goldilocks zone?' or 'Are we over-regulating?'

Likewise, if you see behaviour or 'local interpretations' that are either unsafe OR might get MAAC into a new regulatory breach, challenge it with the goldilocks phrase – "are we complying with the rules – too little?"

If someone challenges you with that phrase, don't take it personally – respect it for what it is, an honest question and hopefully an honest attempt to keep the hobby in the sweet spot. It will take a collaborative effort to find the right balance of rule and regulatory compliance – not too heavy handed, not unsafe – just right and ultimately fun.

So for 2024, let's celebrate the diamond anniversary and have some FUN! After the last three years, MAAC members are long overdue for a stress-free year. I hope to see you at many events. ✨

# NORD ONTARIO (F)

**Craig Knight - 9467L**

Directeur de zone

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

Eh bien, nous comme ttons tous des erreurs, de temps à autre...

Dans un numéro précédent de la revue, j'ai identifié une maquette de CL-415 comme appartenant à Terry Mortimore, un membre de longue date du club et qui a effectué la transition vers les avions à l'échelle réelle - il a construit un Van's RV6 et s'affaire présentement à restaurer un hydravion Osprey. La maquette appartient véritablement à Tom Tomson. Tom vient de prendre sa retraite de la division aéronautique du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, où il agissait à titre d'ingénieur en chef de l'entretien de la flotte d'appareils, y compris les bombardiers d'eau ontariens.

## LES AUTRES NOUVELLES

Le seul événement de la zone, son Fun-fly, s'est déroulé au terrain du club-hôte, le NIPMAC de North Bay. Nous subissons encore les effets de la COVID-19 et du prix élevé de l'essence, ce qui a influencé les déplacements des modélistes vers des rassemblements ainsi que la coordination des événements, ne serait-ce qu'à l'intérieur des clubs.

Le compte-rendu suivant nous est offert par Foley Soroye, président du Club NIPMAC; les photos, elles, sont de Cameron Saunders.

« Le 19 juillet 2023, quelque 30 membres en provenance de Sault-Sainte-Marie (que les anglophones appellent « the Soo »), Sudbury, Kirkland Lake et North Bay ont profité d'une journée complète d'hospitalité et ont pu exprimer leur amour de l'aviation lors du Fun-fly annuel de la zone Nord Ontario au Nipissing Model Aircraft Club (terrain Cranberry de Callander).

« Plusieurs membres de diverses familles, des spectateurs et des pilotes ont jeté un coup d'œil aux tables de vente-échange, se sont livrés à plusieurs heures de jasette aviation et ont apprécié l'aptitude de pilotage des nombreux modélistes présents. La météo était presque parfaite : le mercure n'affichait pas trop chaud, le ciel était entièrement dégagé (visibilité



The Nipissing Model Aircraft Clubs, Cranberry field in Callander, ON, hosted the Zone Fun Fly.

Le terrain Cranberry (à Callander, Ontario), a été le lieu du Fun-fly de la zone du Nipissing Model Aircraft Club.

illimitée) et le vent soufflait à 22 km/h. Les bourrasques de 33 nœuds ont donné lieu à des atterrissages intéressants.

« L'espace aérien était constamment occupé. Les membres ont piloté des constructions artisanales, des copies volantes (avions scale, pour expliquer l'expression), des maquettes presque prêtes à voler (ARF) et des hélicoptères. Deux garçons - de futurs pilotes du MAAC, espérons-le - ont eu leur tour aux manettes grâce à la boîte-école (buddy box). Somme toute, l'atmosphère était enjouée, à en témoigner par les sourires et les vols ont été réussis.

« Andre Wedseltof a remporté le trophée de la zone Nord Ontario grâce à son Fokker D-VIII à l'échelle 1/4 de construction amateur; il en expliquera la construction lors d'un prochain article dans les pages de Model Aviation Canada.

« Daniel Massana a remporté le kit du Skyward 25.

« Robert Zentai a gagné l'hélicoptère Blade 130x.

« John Clarke a remporté le système Radiomaster tx16x tandis que Cindy Loyst a remporté le tirage 50/50.

« Chaque pilote participant a reçu un prix, a bien mangé et a récolté d'excellents souvenirs.

« Le Club NIPMAC remercie le MAAC, les participants et les membres du Club (bénévoles) qui ont ainsi contribué au retentissant succès de l'événement.

« Vous trouverez des photos sur



Tom Thomson's CL415./ Le CL415 de Tom Thomson.

Facebook, au NIPMAC - [www.facebook.com/profile.php?id=100008368154907](https://www.facebook.com/profile.php?id=100008368154907) “

## EN PRÉVISION DE L'ANNÉE PROCHAINE...

Plusieurs des événements ordinairement prévus au calendrier cette année (rassemblement UGLY de Sault-Sainte-Marie, le concours NOIC de Sudbury) ont été annulés en raison de la perte de l'exemption (de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien, le RAC) et de la perte des terrains de vol ainsi que de la limite du plafond à 400 pieds. D'autres événements ont été annulés à mesure que les clubs tentaient de composer avec des problématiques afférentes à l'adhésion des membres.

Avec un peu de chance, la plupart de ces problèmes seront réglés, l'année prochaine. L'exécutif du MAAC, les groupes consultatifs sur la sécurité et de Transports Canada se rapprochent de récupérer la liberté de nos opérations. ✈



# NORTHERN ONTARIO (F)

## Craig Knight - 9467L

Zone Director

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

Well, we all make a mistake once in a while...

In a previous issue, I had identified a model of a CL 415 as belonging to Terry Mortimore, a longtime member of the club who has transitioned to full size – he has built a Van's RV 6 and is now restoring an Osprey. The model in the photo **actually** belongs to Tom Thomson. Tom has recently retired from the MNR Aviation branch where he was chief engineer for maintenance of that fleet, including Ontario's water bombers.

## IN OTHER NEWS

The Zone's only official event, the Zone Fun Fly was hosted this year by the North Bay Club – NIPMAC. This year we are still suffering from the effects of Covid and high gas prices impacting travel to events as well as scheduling at the club level.

The following from Foley Soroye, NIPMAC President, with great photos of the event by Cameron Saunders.

"On July 19th, 2023, 30 MAAC members from the Soo, Sudbury, Kirkland Lake and North Bay enjoyed a day of hospitality and love of aviation during the annual Northern Ontario Zone Fun Fly at the Nipissing Model Aircraft Clubs, Cranberry field in Callander.

"Numerous family members, spectators and pilots perused swap tables, engaged in hours of hanger talk and enjoyed the masterful piloting skills of numerous members. The weather was almost perfect with moderate temperatures, clear skies with unlimited visibility, and 22 kph SW winds. The occasional, and unpredictable, 33 knot gusts made for some very spirited landings.

"The airspace was in constant use. Members flew homebuilt, scale, AFR's and HELI's. Two young lads - hopefully future MAAC pilots - got in some stick time via the buddy box system. Overall, the constant smiles and joviality set the mood for some great flights.

"Andre Wedseltof was the winner of the Northern Ontario Zone trophy with his homebuilt ¼ scale Focker D8, a future



article in Model Aviation will outline the build.

"Daniel Massana won the Skyward 25 Airplane Kit.

"Robert Zentai won the Blade 130x Heli.

"John Clarke won a Radiomaster tx16s unit and Cindy Loyst won the 50/50 draw.

"Every pilot in attendance walked away with a prize, a full belly, and some notable memories of a great day.

"NIPMAC would like to thank MAAC and all the attendees and club members that help make this annual fun fly a roaring success.

"More pictures on Facebook- NIPMAC - [www.facebook.com/profile.php?id=100008368154907](http://www.facebook.com/profile.php?id=100008368154907)"

## FOR NEXT YEAR

Many of the regularly scheduled events this year, the UGLY meet in Sault Ste Marie, the NOIC in Sudbury were cancelled as a direct result of having lost the exemption and losing flying sites and the ceiling restrictions of 400 feet. Other events were cancelled as clubs grappled with membership issues.

Hopefully, most of these will be behind us next year. The Executive Committee, Safety and Transport Canada groups are getting us closer to more freedom for operations. ✈️



# Zone F Fun-Fly

Hosted by the Nipissing Model Aircraft Club  
Photos by Cameron Sanders











The pits were packed at the Zone G Fun Fly at the Brockville Club. / Les aires de puits étaient pleines lors du Fun-fly de la zone "G", au Club de Brockville.



A gorgeous T-33 at the Stetson Flyers' Giant Scale Event. / Un magnifique T-33 lors du rassemblement de grosses maquettes au Club Stetson Flyers.



Brian Perkins with his Bristol Scout. / Brian Perkins avec son Bristol Scout.



A collection of models at the Kingston EDF Event. / Une collection de maquettes lors du rassemblement de jets de Kingston.



A stunning Stearman from the Kingston Giant Scale Event. / Un Stearman absolument époustoufflant lors du rassemblement de grosses copies volantes de Kingston.

Photo by Kevin Moore



An Avanti in Snowbirds livery at the Kingston EDF event. / Un Avanti en livrée des Snowbirds lors du rassemblement de jets de Kingston.

## OTTAWA VALLEY (G)

Jeff Nidd - 75693

Zone Director

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

Time seems to fly by quickly, and it's hard to believe that it's already September. The transition from summer to fall brings with it a change in the air and a shifting of seasons.

Although summer may have felt short, many clubs made the most of the amazing weather with regular events and Fun Flies. Exploring different clubs and participating in Fun Flies is a fantastic way to connect with fellow aviation enthusiasts and create lasting memories. I encourage everyone to try and attend at least one event in the Zone.

Fall also brings the beauty of changing colors and the crispness in the air, creating a unique atmosphere for flying. Whether it's continuing to explore different clubs, participating in seasonal events, or taking advantage of the fall weather for flying adventures, there's still much to look forward to as the seasons transition.

Embrace the upcoming season and make the most of the opportunities it presents. Enjoy the journey and the experiences that come your way!

Just a couple of notes from a few of the events that I attended.



A P-51 Mustang from the Kingston Giant Scale Event. / Un P-51 Mustang lors du rassemblement de grosses copies volantes de Kingston.

Photo by Kevin Moore

### KINGSTON EDF EVENT

While this event was planned at the last minute the event was a huge success. I look forward to next year as this event will grow in popularity.

### BROCKVILLE ZONE G FUN FLY

The ZONE G Fun Fly is always the jewel of the zone for all the fliers. The Brockville Club had the opportunity to host this event once again. The weather was amazing, as was the flying. There wasn't a moment when flight stations weren't full of pilots.

### KINGSTON GIANT SCALE EVENT

The Kingston Giant Scale event was one of the premier events to attend. The

Kingston Club has a long tradition in having this event. From the perfectly manicured runway to Roly's breakfast treats, this event never disappoints the pilots.

### STETSON GIANT SCALE EVENT

The weather was a disappointment on the scheduled day. The Stetson Club constantly reviewed the weather all week just before the event. With some quick thinking, this event was moved to Sunday and clearly that was the correct decision. The weather was amazing with the wind blowing straight down the runway. Even with the day change, the event was a huge success and very well attended. ✈

## VALLEE DE L'OUTAOUIS (G)

Jeff Nidd- 75693

Directeur de zone

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

Le temps file très vite et c'est difficile de croire que nous sommes déjà rendus au mois de septembre. La transition été-automne amène un changement dans l'air ambiant et un changement de saisons.

Bien qu'on puisse penser que l'été ait été bref, plusieurs clubs ont composé avec le beau temps à l'aide de rassemblements réguliers et des Fun-flies. Que de se rendre à divers clubs et de participer à des Fun-flies, voilà une chouette façon de réseauter avec d'autres amateurs d'aviation et de créer des souvenirs durables. J'encourage tout le monde à se rendre à au moins un événement au sein de la Zone.

L'automne apporte aussi le coloris sur les arbres et une fraîcheur dans l'air ambiant, ce qui crée une atmosphère particulière lorsqu'on fait voler sa maquette. Qu'il s'agisse de se rendre à un autre club, de participer à des événements ponctuels ou de se prévaloir du temps automnal, on peut encore en faire beaucoup avant que n'arrive le temps froid.

Accueillez avec plaisir la prochaine saison et profitez des occasions qui se présentent. Savourez le moment et les expériences que vous vivrez!

Voici un compte-rendu de quelques-uns des événements auxquels je me suis rendu.

### RASSEMBLEMENT DE JETS EDF DE KINGSTON

Bien que cet événement ait été planifié

à la dernière minute, il a remporté énormément de succès. J'ai déjà hâte à l'année prochaine puisque celui-ci devrait croître en popularité.

### FUN-FLY DE ZONE À BROCKVILLE

Le Fun-fly de la ZONE G est toujours un rassemblement prisé des pilotes. Le Club de Brockville a été en mesure une fois de plus d'en être l'hôte, cette année. Le temps était magnifique et les vols, tout autant. À tout moment, quelqu'un occupait les stations de pilotage.

### GROSSES MAQUETTES À KINGSTON

Le rassemblement des grosses maquettes (qu'on appelait anciennement petits-gros ou Giant Scale) de Kingston est l'un des

*suite à la page 36*



## SUD-EST DE L'ONTARIO (L)

Leslie Farkas 21370

Directeur de zone

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

Au cours des deux dernières années, j'ai eu le bonheur de rendre visite à bon nombre de clubs et de rencontrer plusieurs membres fantastiques de notre Association. L'une de ces occasions, c'était lorsque j'ai reçu une invitation de la part de l'Oakville Model Flying Club de me rendre à l'inauguration de sa nouvelle piste en géotextile.

Je suis arrivé au terrain de Drumquin Park le 16 juillet dès 10 heures et son président, Aldo Agostini, m'a accueilli et m'a présenté l'exécutif et les membres du Club. À mesure qu'on approchait des 11 heures – ouverture officielle – on sentait l'excitation au sein du public. Le ciel au-dessus était bleu et le soleil radieux dardait le nouveau recouvrement de ses rayons.

Environ 50 personnes ont été témoins de la cérémonie de la coupe du ruban et ont applaudi ce moment. Pete McKenzie a ensuite inauguré la piste à l'aide de son Fairchild A-10. Les autres pilotes trépanaient d'impatience d'essayer la nouvelle surface.

Leur barbecue faisait partie de la cérémonie et cela m'a permis de discuter avec monsieur Agostini et les autres membres des points communs entre les clubs et la zone, ainsi que de la direction que prendra notre passe-temps et le MAAC à l'avenir. C'était agréable de constater que des représentants du Mississauga Model Flying Club étaient sur place, histoire d'appuyer l'initiative de leurs collègues. D'après moi, cela montre à quel point ces deux clubs peut s'enorgueillir de compter du bon leadership et qu'ils honorent l'esprit de notre passe-temps.

Le Club d'Oakville est aussi très actif au sein de sa communauté, à titre de bons citoyens, ses membres ont récolté beaucoup de denrées afin de les remettre à la Banque alimentaire Fairshare. Je félicite les leaders de l'OMFC et ses membres relativement à l'aménagement de leur nouvelle piste et j'espère que tous les modélistes en profiteront pendant de nombreuses années.

### UN PEU D'HISTOIRE

Le MAAC a été créé en 1949... mais



Reaaz Jahoor with his Freewing AL37 Airliner BWIA West Indies Airways livery / Reaaz Jahoor et son AL37 Airliner (un produit Freewing) en livrée de BWIA West Indies Airways.



Percy Ford Smith with his scratch built SE5A. / Percy Ford Smith et son SE5a de construction artisanale.

autrement que cette date, personne ne parle de la fascinante histoire de notre organisme.

Au cours de ma récente visite à l'OMFC, j'ai demandé à Aldo Agostino s'il pouvait me raconter l'historique de son club. Le voici :

### UN BREF HISTORIQUE DE L'OAKVILLE (MILTON) MODEL FLYING CLUB

par Aldo Agostini – président

« Cette entité a été créée le 3 mai 1956 grâce à un groupe original qu'avait formé en 1947 le regretté Warren Hitchcox. Ce regroupement a été baptisé Oakville Model Flying Club et comptait six membres. Al Cook en a été nommé le premier président.

« L'intérêt à l'époque se situait en vol circulaire et les vols se déroulaient au parc situé derrière l'arène d'Oakville (à l'angle

*suite à la page 66*



# SOUTHEASTERN ONTARIO (L)

**Leslie Farkas 21370**

Zone Director

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

During these past two years, I had the pleasure of visiting a number of clubs and meeting many great members of our association. One of those occasions was when I received an invitation from the Oakville Model Flying Club for the opening of their new Geotextile runway.

I arrived at their Drumquin Park field on July 16th at 10 a.m. and was welcomed by the Club President Mr. Aldo Agostini who introduced me to the Club's Executives and Members. As we were getting closer to the opening ceremony at 11 a.m., you could feel the excitement of the crowd. With the blue sky above, beautiful sunshine was bouncing off the new Geotextile runway.

About fifty people gathered to witness the ribbon-cutting ceremony and applauded the inaugural moment. It was followed by the first ceremonial flight by Pete McKenzie with his A-10. The others could hardly wait for their turn to try the new runway.

Part of the celebration was their BBQ which gave me an opportunity to discuss with Mr. Agostini and other members the commonalities between clubs of our zone and the future direction of our wonderful hobby and MAAC. It was good to see that the Mississauga Model Flying Club members also came to show their support and joined the celebration. To me, this demonstrated that they are two great organizations with outstanding leadership and operating in the true spirit of our sport.

The Oakville club is also very active in their community and, as good citizens, collected a lot of food for the Fairshare food bank.

I would like to congratulate the OMFC leadership and members for their new runway and wishing everyone a lot of happy flying for many years to come.

## HISTORY WITHIN MAAC

MAAC was established in 1949 but other than that, nobody is talking about the amazing history in our organization.

During my recent visit to OMFC, I asked Mr. Aldo Agostini if he could tell me the history of his club. Here is the club's story.



*Aldo Agostino (right) and Leslie Farkas cut the ribbon to officially open the new Geotextile runway at the Oakville Model Flying Club. / Aldo Aostino (à dr.) et Leslie Farkas coupent le ruban cérémonial afin d'inaugurer la nouvelle piste recouverte de Géotextile, à l'Oakville Model Flying Club.*



*Adam Forman gets his Top Flite Cessna 182, ready to fly. / Adam Forman prepare son Cessna 182 (un produit de Top Flite).*

## A BRIEF HISTORY OF THE OAKVILLE (MILTON) MODEL FLYING CLUB

By Aldo Agostini - President

*"Founded on May 3, 1956, from a group originally formed in 1947 by the late Warren Hitchcox, the reorganized body assumed the name "Oakville Model Flying Club" and boasted a membership of six modelers and Al*

*Cook was elected as the first club president.*

*"Control-line flying was the major interest, and flying was done at the park behind the Oakville Arena at Rebecca and Kerr Streets. After a year of increasing activity, flying site was relocated to an area on the south side of the Queen Elizabeth Highway, which served the club until 1960.*

*"The first R/C field was located at the farm*

*continued on page 67*



## SUD-OUEST ONTARIO (M)



Three WW2-era pilots: Arthur Sheppard, Todd Carol and Andy Smith. / Trois pilotes de l'ère de la Seconde Guerre mondiale : Arthur Sheppard, Todd Carol et Andy Smith.

### Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

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

Il m'a fait très plaisir de participer au Fun-fly de copies volantes des Bluewater RC Flyers. Je laisse à Art Sheperd – et aux photos – le soin de raconter le déroulement.

### FUN-FLY CHEZ BLUEWATER

« Nous avons dénombré 29 pilotes inscrits et un peu plus de 60 maquettes sur la ligne de vol. J'aimerais remercier toutes les personnes qui s'y sont déplacées et qui sont venues donner un coup de main lors du montage et du démontage des installations au terrain de vol. Un merci bien spécial est de mise à l'endroit de Mark et de Paul pour les efforts qu'ils ont déployés afin d'assurer le succès de cet événement. Il se peut qu'à la suite de celui-ci, nous puissions accueillir un nouveau membre.

Grâce à notre directeur de zone, nous avons organisé un petit tirage au cours duquel nous avons remis trois casquettes du MAAC, deux tasses du BWRFC et deux gobelets à bière du BWRFC.

« Nous avons examiné la provenance des pilotes et ils représentaient un grand secteur géographique... c'était inattendu



Jack Cann with his Fokker DR-1 triplane. / Jac Cann et son triplan Fokker DR-1.

mais cela augure bien pour de prochains événements.

« Ainsi, les Bluewater RC Flyers étaient représentés par 10 pilotes, les Fergus Model Flyers (Guelph) par 1, les Forest City Flyers (London) par 3, Goderich par 1, No Club (Milverton) par 1, London par 1, les Forest Lakeside Flyers par 6, le St. Clair (Sombra) par 2 et le Sun Parlor (Windsor) par 1 personne.

« J'espère que l'année prochaine, nous serons en mesure d'inviter le public afin de lui présenter notre passe-temps et de

pouvoir inscrire de nouveaux membres. »

### LES 70 ANS DU CLUB FOREST CITY

Autre événement réussi sur toute la ligne : le Fun-fly des Forest City Flyers afin de commémorer le 70e anniversaire du Club. Voici un compte-rendu de Robert Masson :

« Notre club a donné naissance, pour ainsi dire, à plusieurs leaders (directeurs de zone, champions de voltige, de copies volantes et de course autour de

*suite à la page 66*



## SOUTH-WEST ONTARIO (M)



Andy Smith and Patrick Deschamps put on a great flying display with the Fokker D-VII and the Nieuport 17. The Fokker D-VII is a 1/3 scale Balsa USA kit covered with Solartex: weight is 42 lbs, powered by a Valach 120 inline four-stroke. The Nieuport 17 is a 1/3 scale Balsa USA kit covered with Oratex: weight 32 lbs, with an EME 120 twin. Both planes were built by Patrick. / Andy Smith et Patrick Deschamps ont offert une démonstration aérienne grâce au Fokker D-VII et au Nieuport 17. Le Fokker D-VII est un kit à l'échelle 1/3 de Balsa USA recouvert de Solartex : poids de 42 livres, mû par un Valach 120 en ligne et à quatre temps. Le Nieuport 17, quant à lui, est aussi un kit à l'échelle 1/3 de Balsa USA recouvert d'Oratex : poids de 32 livres, mû par un bicylindre EME 120. Patrick a construit ces deux copies volantes.

### Peter Douplik - 16715

Zone Director

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

I had the pleasure of attending the Bluewater RC Flyers Scale Fun Fly. The following summary from Art Shepherd and a few of my pictures tell the story.

#### BLUEWATER SCALE FUN FLY

"We had 29 registered pilots and around 60+ planes on the line. I would like to thank all those who came out to fly and help with the set-up and tear-down of the field. A special thanks goes out to Mark and Paul for all the effort they put in to make this event a success. We may sign up another member from this event as well.

Thanks to our Zone Director, we had a small raffle in which we gave away three MAAC hats, two BWRCF coffee mugs and, two BWRCF beer glasses.

"A breakdown of the pilots shows participation from a wide geographical area, this was unexpected but encouraging for future events.

"Bluewater RC Flyers had 10, Fergus Model Flyers (Guelph) had 1, Forest City Flyers (London) had 3, Rose City Flyers (Welland) had 3, Goderich had 1, No Club

(Milverton) had 1, London had 1, Forest Lakeside Flyers had 6, St. Clair (Sombra) had 2 and Sun Parlor (Windsor) had 1.

"I am hoping that next year, we will be able to invite the public to highlight our hobby and sign up a few more new members."

#### FOREST CITY'S 70TH

Another great event was at the Forest City Flyers 70th Anniversary Fun Fly. Here is Robert Masson's summary.

"Our club has turned out many leaders, Zone Directors, pattern, scale and pylon champions as well as many accomplished builders and pilots. We also had many members over the years who were recipients of the MAAC Lifetime and Pioneer award winners, as well as the MAAC Hall of Fame. It is in their honour that we move forward with thanks

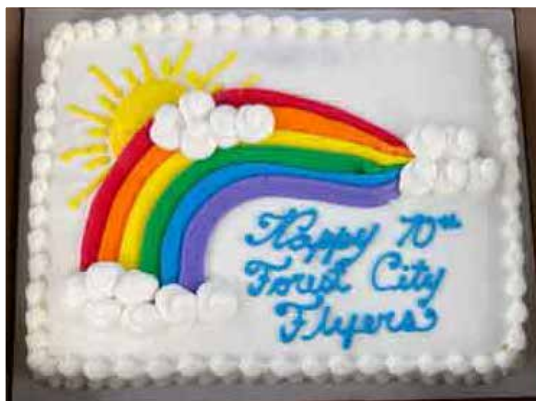
and celebrate all of their achievements.

"A total of 44 pilots from our own and other clubs from the area attended the event. Various flying machines were on hand from giant scale, jets, prop driven gassers, electrics, nitro powered and helicopters. After everyone was fed the traditional barbeque fare, a celebratory 70th anniversary cake was cut and served up to our guests with ice cream.

"It was nice to see Jack Cann our oldest

member at 94 in attendance. We put him to work by having him pull the winning 50/50 draw ticket. At one time, Jack was our Chief Instructor and several of his former students were present.

"It is our belief that our club is one of the oldest, if not the oldest continually active model flying club, in all of Canada, so here's to another 70 years!" ✈





Some of the modellers at the Aéromodéliste de Saint-Prime event. / Quelques-uns des modélistes lors du rassemblement du Club Aéromodéliste de Saint-Prime.

## Alain Carpentier, 93833

Directeur de zone

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

BONJOUR depuis la zone Québec!

Le 28 août 2023, le Conseil d'administration adoptait par résolution unanime, le vote des membres des Zones I (Québec) et J (Saint-Laurent) de créer une seule zone unique pour tous les membres et leurs activités du Québec. Ainsi prenait vie la zone « N-Québec ».

Avec ce changement, nous devenons une zone avec une portée de 1 200 membres, répartis dans 50 clubs. Mais cela ne représente que des chiffres.

Ce qui me motive le plus, c'est l'équipe d'assistant directeurs de zone que cela nous procure et l'accessibilité à plus de ressources pour nos activités. C'est comme avoir une équipe d'ÉTOILES.

### LA SUITE

Au moment d'écrire ce texte, le courriel de la zone N-Québec a été créé, ZD-N@MAAC.CA. Le siège du MAAC est à préparer le site web et la base de données, pour la tenue de notre toute première assemblée de ZONE, qui devrait avoir lieu le 28 octobre. À confirmer.

### FAITS SAILLANTS DE FIN DE SAISON 2023

#### 26 et 27 août, Club Aéromodéliste de Saint-Prime

Le Club Aéromodéliste de Saint-Prime était heureux de recevoir les membres des clubs de Saguenay, et de Saint-Eugène



Rassemblement des pilotes au Club Phoenix, en fin d'été 2023. / Gathering of pilots during the Club Phoenix gathering, late summer of 2023.

d'Argenteay pour une rencontre amicale où la température s'est avéré de notre côté.

Deux magnifiques journées, Jacques Bilodeau Président

#### 26 août, Journée familiale 2023 de l'Escadrille Haut-Richelieu

Une belle journée ensoleillée, avec deux invités de marque, Yves "Eve" Gerville sur hélico et Étienne "EDGY" Philie sur son Edge 60cc. Les pilotes ont donné une performance de pilotage 3D hors du commun. Merci à vous deux!

113 participants étaient de la partie pour cette journée.

« Un gros merci à tous ceux qui m'ont aidé à remporter ce succès. (Paul Martin, Gaétan Huot, le petit Christophe Martin, Robert Filion, Guy Parent, J.C. St-Amour, mon épouse, et nos deux pilotes invités, » note Pierre Simard, président du Club.

#### 2 septembre, rassemblement des pilotes Phoenix

Le texte suivant nous parvient du président, Daniel Morin :

« Les pilotes et le beau temps étaient au rendez-vous!

« Le long week-end de la fête du Travail a permis à plusieurs pilotes de la zone N de se rassembler pour partager leur passion au Fun-fly annuel du club Phoenix en Beauce. Quelque 47 pilotes en provenance des quatre coins du Québec étaient inscrits à l'événement. On a pu apprécier des vols acrobatiques, des vols de copies volantes et quelques jets; ces maquettes ont profité de la piste recouverte d'une toile géotextile, ce qui permet de rouler sur une surface plus régulière.

« Le club d'aéromodélisme Les Phoenix, fondé en 1976, compte à ce jour 23 membres. La situation géographique du

*suite à la page 36*



## QUEBEC (N)



Some of the pilots and models at the Club CRASH and Arpents V'Air heli event. / Quelques-uns des pilotes et maquettes au rassemblement d'hélicoptères des Clubs CRASH et Arpents V'Air.

### Alain Carpentier, 93833

Zone Director

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

BONJOUR from the Québec Zone!

On August 28th, 2023, MAAC's Board adopted a unanimous resolution whereby Zones I (Québec) and J (Saint-Laurent) would be joined as a single zone for all members and activities within that province. Thus, Zone "N-Québec" was born. With this change, we become a zone with 1,200 members within some 50 clubs. But those are but numbers.

What motivates me the most is that I will have access to a team of Assistant Zone Directors as well as access to more resources for our activities. It's like having our own All-Star team.

### WHAT COMES NEXT

As of this writing, a new zone e-mail address has been created – ZD-N@MAAC.ca. MAAC H.Q. is reviewing the website and the database to reflect this change, while eyeing our very first (new) zone meeting, which should be held on October 28th. This remains to be confirmed.

### 2023 FLYING SEASON HIGHLIGHTS

#### August 26 et 27 : Club Aéromodéliste de Saint-Prime

The Club Aéromodéliste de Saint-Prime was happy to host members of the Saguenay and Saint-Eugène d'Argentenay clubs for a friendly get-together. Weather was on our side. « Those were two



Some of the members at the Escadrille du Haut-Richelieu Event. / Quelques-uns des membres lors du rassemblement de l'Escadrille du Haut-Richelieu.

magnificent days, » commented President Jacques Bilodeau.

#### August 26, 2023 Family Day as Escadrille du Haut-Richelieu

The day was sunny and highlighted by two guest pilots, Yves "Eve" Gerville flying a helicopter and Étienne "EDGY" Philie, flying his 60 c.c.-powered Edge. These two gave an unreal 3D demonstration. Thanks to both of you!

Some 113 participants were on hand.

"A word of thanks to all who contributed to the day's success," noted Pierre Simard,

President. "Thanks to Paul Martin, Gaétan Huot, young Christophe Martin, Robert Filion, Guy Parent, J.-C. St-Amour, my wife and our two guest pilots."

#### September 2, Phoenix Pilot Meet

The following is submitted by Club Phoenix en Beauce President Daniel Morin: "Pilots... and good weather... were both on hand!

"The Labour Day long weekend allowed many pilots from Zone N to meet and to share their passion for flying during Club

*continued on page 36*

Quebec (N)

*suite de la page 34*

club offre beaucoup d'espace pour voler et pour accueillir les pilotes qui viennent pendant plusieurs jours avec leur équipement de camping.

« Deux jours avant l'évènement, la piste avait été complètement inondée suite à de fortes pluies, ce qui a donné l'occasion à quelques pilotes de voler sur flotteurs.

« La fin de semaine s'est conclue avec le tirage d'un Skywing Slick 360 d'une envergure de 38 pouces, gracieuseté de Skywing Québec et d'AJ Hobbies. »

### **8 septembre, Luciole et cholestérol au C2VM**

C'est sous un ciel étoilé, sous l'arôme de hot-dogs que le club C2VM a organisé son évènement annuel.

Des planeurs et avions aux mille couleurs lumineuses se sont partagé le ciel de Sainte-Julie, alors les invités étaient confortablement installés dans leur chaise de parterre tout en dégustant un hot-dog aux frais de la maison.

Très belle activité. BRAVO!

### **9 septembre, Épluchette de maïs au Club Modéliste Montérégie de Saint-Cyprien-de-Napierville**

Une cinquantaine de personnes, pilotes et amis, se sont donné rendez-vous à Saint-Cyprien-de-Napierville à l'occasion de l'épluchette de maïs 2023.

Notons la présence de Jean Blaquièrre, vétéran de la zone Saint-Laurent du MAAC et de Diane Montmarquette, épouse de Jean Chevalier, décédé en janvier 2022.

### **9 septembre, Fun-fly Mini-Rabel d'Amos, inc.**

Il est difficile pour moi de me rendre à tous les évènements de la zone. Surtout lorsqu'ils sont à presque 1000 km d'écart.

Mais en 2024, je ferai tout en mon possible pour être avec vous pour le long weekend de la fête du Travail.

### **16 septembre, HELI-DAY Arpent/CRASH Invitational au Club RC Les Arpents v'Air**

Cet évènement réservé aux membres des clubs CRASH et Arpents V'Air, se voulait un rassemblement d'hélicoptère, mais aussi, une collaboration entre les deux clubs afin de permettre aux membres de CRASH de pouvoir voler. Le club CRASH est aux prises avec un interdit de voler sur leur terrain, en zone contrôlée. ✈

Quebec (N)

*from page 35*

Phoenix en Beauce's annual Fun Fly. Some 47 pilots from all corners of our province were registered for the event. We were able to witness aerobatics, scale flying and a few jets; these models made good use of the Geotex-covered runway, which allows for better take-off and landing rolls.

“ Les Phoenix Model Club, created in 1976, presently boasts 23 members. This club's geographic location makes it so that a lot of space is available to fly freely and to greet pilots who drive for a few days, thanks to their camping equipment.

“Two days prior to this event, the runway was completely flooded thanks to heavy rains... This allowed some pilots to fly float-equipped models.

“The weekend concluded with the draw for a Skywing Slick 360 – 38-inch wingspan --, courtesy of Skywing Québec and AJ Hobbies.”

### **September 8 septembre, Luciole et cholestérol at C2VM**

It was under a sky filled with stars – and with the aroma of hot-dogs in the air – that Club C2VM organized its annual event.

Sailplanes and multi-coloured models shared the sky in Sainte-Julie. Guests were sitting comfortably in their lawn chairs while chewing away at hot-dogs, prepared and offered “on the house”.

It's a great event. BRAVO!

### **September 9 : Corn Roast at Club Modéliste Montérégie de Saint-Cyprien-de-Napierville**

Some 50 people or so – pilots and friends – met up in Saint-Cyprien-de-Napierville for the 2023 edition of the Corn Roast.

Among guests were Jean Blaquièrre, a veteran member of the Saint-Laurent Zone, as well as Diane Montmarquette, wife of the late Jean Chevalier, who died in January 2022.

### **September 9 : Fun Fly at Mini-Rabel d'Amos, inc.**

It's rather hard for me to get to all events within the zone, especially given that they are almost 1,000 km apart.

But in 2024, I will do everything in my power to be with you for the Labour Day long weekend.

### **September 16 : HELI-DAY Arpents/CRASH Invitational at Club RC Les Arpents v'Air**

This event was reserved for members of clubs CRASH and Arpents V'Air – a helicopter get-together – and also a collaborative effort between the two clubs in order to enable CRASH members to fly. Club CRASH has been hit with a shutdown order as it is located in a controlled zone. ✈

Vallee de l'outaouais (G)

*suite de la page 29*

évènements-phares pour les modélistes. Le Club de Kingston en possède le secret (ou la tradition). Qu'il s'agisse de la piste magnifiquement entretenue aux offrandes de Roly pour déjeuner, les pilotes n'en repartent jamais déçus.

### **GROSSES MAQUETTES CHEZ LES STETSON FLYERS**

Le jour prévu, la météo était décevante. Le Club des Stetson Flyers examinait constamment la météo tout au long de la semaine précédente. Quelques personnes ont rapidement eu l'idée de déplacer l'évènement au dimanche... et c'était la bonne décision. Le temps était magnifique et le vent soufflait en plein dans le sens de la piste. Malgré ce changement de dernière minute, l'évènement a été un succès et plusieurs personnes s'y sont rendues. ✈



# KINGSTON R/C MODELLERS GIANT SCALE

Photos by Ken Park



*The Kingston R/C Modellers' Giant Scale Rally was held on August 19 and 20, 2023. The event had 71 registered pilots which models meeting IMAA's definition of having at least an 80" wingspan or be ¼ scale to be at this event.*

*Ken Park sends in this collection of photos from the event that shows off some of the incredible models that were being flown that weekend.*











**GROUP  
BUILD**

# Carden Hex Pro



By Daryll Farrar

The motivation to build three 40% Cardens arose in 2020 while Doug Currie was refurbishing his 20-year-old Carden Edge 540. James Jago and I would spend time the shop with Doug as he restored the model. One day Doug suggested that since he already had some spare parts for his model, we should scratch build custom versions for ourselves.

Carden had closed up shop and sold their inventory, but we were lucky to be able to source cowls, canopies and machine lightened aluminum landing gear... so the build began.

In 2020 the world was grinding to a halt just as we were ordering our supplies leading to long wait times. We set up three benches in Doug's pristine shop and got to work. Our plan was to meet Wednesdays and Saturdays, as schedules permitted. James and Doug work mostly days with me on shift work so sometimes they worked together, and I showed up before or after a shift. We kept to that schedule for a few months but as the build intensified, we were spending four to five nights a week in the shop.

Because these were scratch built, we leaned heavily on Doug to reverse engineer kit parts copied from his Carden. This added many man hours to the 600 or so we logged over the two-plus years.

We were eager builders as we laid out the 3/8" balsa sticks onto the plans and eventually lifted them off with matching "ladders". In a few days a stack of balsa

was turned into the first stage of a fuselage. A mountain of foam blocks sat in piles waiting to be shaped. This might just work.

During our research phase we came across Canadian modeller Trevor Brum's custom Carden build thread. He had previously done a lightened Edge 540, much like we were looking to do. A 40% Carden Edge will typically weigh 40-42 pounds. Our goal was to lighten everything possible while keeping the durability and 3D capabilities of the model.

During fuselage construction we pondered several lightening techniques that would maintain the planes balance. Our plans also included modification to the firewall to mount a GP123 further forward in place of a DA150. We were taking a calculated risk that we could move our gear around to achieve a safe CG.

All building materials we used went onto the scales including balsa, plywood, and foam. Some items were discarded if they were too heavy or too weak for their intended use. Carbon fibre would be used as needed to strengthen modified or lightened areas. Pilot figures and instrument panels were deemed unnecessary.

Another lightening technique was to router the 1/8" balsa fuselage sides aft of the wings. This is where templates really sped up the work and I gained a healthy respect for a router. We were each able to drop the template onto our fuse sides with double sided tape and effortlessly duplicate lightening holes on the three models. It was also our plan to ensure the lightest balsa was on the tail feathers. We had labelled every sheet of 1/16" balsa and divided up equally







amongst us.

Another area we saved weight was lightening the foam on the wings and tail. After a crash course on foam cutting the three of us would attach templates and call out numbered patterns to create perfect foam parts. After basic shaping a hot knife was used to plunge into the foam using cardboard templates.

This modification added many hours to get the pattern created on tracing paper, then onto card stock, and finally attached top and bottom for cutting. This was a laborious task but worth it for weight savings of over a pound per wing. Each plane has very subtle size variations. Maybe  $1/32$ " or  $1/16$ " but those differences meant at some point we each had distinctly different planes. My canopy could fit on James's plane, but it may be snug whereas it will be loose on Doug's.

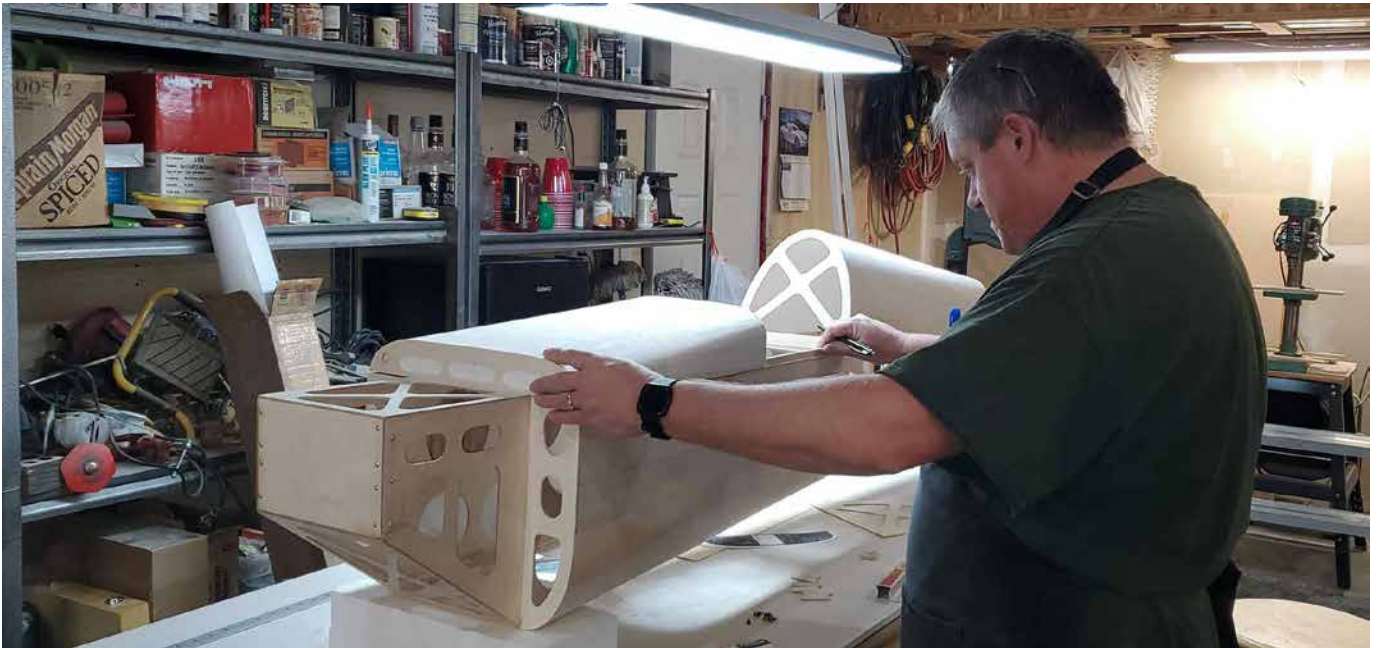
When we were skinning the sheeted wings, we used only the adhesive needed by rolling it onto the honeycomb structure prior to sandwiching the balsa. As a side note I think we all had nightmares after putting 600 pounds of RV batteries onto the wing cores as the glue set. Anyone who has used this technique understands the stress of this "no going back" step. The firewall on an OEM Carden is very robust and there was plenty of room to router material out. It turns out trying to save weight up front was unnecessary so we could have left this area alone.

Our trio made huge progress until Covid 19 forced us to adapt to the rules of the day. Our regimented build schedule became chaos as rules were added and modified. Was it fun wearing masks, sanitizing tools between builders, and

*continued on page 43*









often working alone on a cooperative project? Not in the slightest.

Every build shift we would debate changes and the engineering challenges these would entail. Some parts or templates we had to discard and then start over when the outcome did not meet our standards. As any scratch builder knows, when you substitute materials often it has unintended consequences. Because of that we often showed up to the shop and Doug would greet us by saying “we have a problem”. This would set off a chain of events that were sometimes funny, but often super demoralizing. Other times, by the time we arrived he had redrawn a template, new parts were made, and all we had to do was agree that plan B would keep us on track.

We encountered various delays to the build, and one was Doug selling his acreage and moving. This would tank a lot of group builds but he was kind enough to buy a new place with a shop. Maybe not as fancy as the first Carden shop but he worked miracles to get us back up and running ASAP.

The one area we left open to creative license was covering. We were aiming for three custom Cardens with a modern twist. We had a body shop create exact paint colors by providing them samples of our Ultracote. Many hours went into sanding, filling, priming then repeating. Eventually we were satisfied, and Doug volunteered to shoot paint. James made a booth in his garage that would be safe and nearly dust free.

We had all the elements for our models and could now begin assembly. Some of our electronics were identical like the Smart Fly system and Lithium-ion batteries. We went our own ways on servos and receivers.

Soon our planes took shape, and the list of final items grew smaller. Servos in, arms and horns completed. Gaps sealed, trim on, engine choke and throttle completed. Wiring routing and cleanup to keep with our theme of modern and custom.

We CNC machined our models with their title of Carden Hex Pro which pays homage to the hundreds of hexagon shaped foam peanuts removed during lightening. Doug and James were able to dedicate more time to the final details while my work kept me from a 2022 test flight.

Our hard work choosing lightened materials left us with 32lb (and a few ounce) models. First flights led to statements such as “it flew like a foamy”. I was sceptical that it could be that docile until I flew a few laps and realized it was true. Our Carden’s are light, responsive, and simply put a perfect combination of form and function.

What’s next?

Well as I write this, we have nearly completed our follow-on project of three more planes. Seems we have gotten ahead of ourselves as they were supposed to be our winter 2023/2024 project. Thanks go out to our spouses who supported this enormous endeavour. ✈



# EDF ARROW



By Alain Richer

As a young man, and a member of the Royal Canadian Air Cadets, I learned of the great project we Canadians had managed to create, The Avro Arrow. But, sadly, the government would see to the demised of great engineering and aviation industry.

As a young man starting a life, it was not feasible to maintain my interest in aviation, let alone keeping up with model aviation as a hobby. What can I say, I joined the Navy and the only aircraft I could see was the Sea King Helicopter.

It took many years to get back into the hobby but once in again, the sky was the limit. The interest of one day building this big bird was once again up and running. Working alongside some young engineering students, I judged their interest to see if one of them would undertake the challenge of designing an EDF Avro Arrow. What a waste, all they could say is it would be too complicated. Kids today.

One day, a friend from the Les Ailerons de Gatineau club told me he had the Avro Arrow plan for a .60 nitro pusher prop. My eyes were as big as the moon, and I got his printed copy. We contacted Mark DiMonte and requested his permission to copy the plan and have a short kit done by someone else. Upon his approval, we contacted MR Aerodesign and boom, production of the first one started. Martin was quick to have a couple of kits cut and mailed to us.

## THE START OF A JOURNEY.

It took a few months to obtain all required material before the start of the project but once started, there was no stopping me. It still took 20 months to complete.

I did not want a nitro pusher plane therefore, I decided to fit the Arrow with twin 70mm EDF, the same power plant as was found in the E-flite SU30 model.

Many modifications to the plan had to be made.

Installation of the EDF, creating two-piece wings with wing tubes, installation of retracts, and creating the top hatch. Making the nose cone, tail pipes and top of the plane was accomplished using fibreglass covered foam. To save weight the foam was removed as much as possible leaving only fibreglass shell. Turns out, fibreglass added more weight than anticipated.

The colour scheme for the plane was quite easy. I chose a livery that would show support for Ukraine. Pilot and co-pilot were chosen as they were the main names I could see in the news.

Covering done, servos installed, power plant set then came the time to CG the plane. All seemed great until the first time at the field. During taxi trials the front wheel kept jumping up. Also, the front gear was jamming into the two doors. A new front gear was installed, and the battery was moved forward in what I hoped was the perfect CG.





As per all my models, the nose is usually pointing down. Better nose heavy than tail heavy. Time to do another trip to the field and see what the second trial says... the front wheel stayed on the ground.

**FLYING TIME**

When it came time to get into the air, there was a light wind strait down the runway, perfect day for maiden time. First battery in was to once again do some taxi testing. Back to the trailer to charge it up and again ready to go.

All went well for the take off and fly away we went. Trimming the plane was more challenging then anticipated. Turns out it was extremely nose heavy.

The sad part is when someone notice the change in sound of the twin EDF units. That is when the nose when down, and the model with it.

Is this project dead as the real one? Not a chance. But the next one will start with a foam model to ascertain the CG and a new model will shape up from that.

Will it be balsa or foam construction, time will tell. Hot wire foam cutting seems to be an interesting solution.

To view more on the Avro Arrow build, visit the Atlantic Society of Radio Controlled Modellers website at [asrcm.ns.ca](http://asrcm.ns.ca) ✈



**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



...on à l'ordre du jour, agissez main-  
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 our 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 NECESSITY OF A SPECIAL PURPOSE EMERGENCY FUND

The timeless adage holds, "The best time to plant a tree was 20 years ago; the second-best time is now."

This wisdom resonates deeply when considering the security and future of our RC clubs. As costs associated with our cherished hobby continue to climb, many members might feel the financial pressure, making discussions about extra contributions challenging. Yet, the need for each club to have a financial safety net -- an emergency fund -- has never been clearer.

## WHY AN EMERGENCY FUND?

The unpredictability of life leaves no corner untouched, and our RC clubs are equally vulnerable. From the unforeseen loss of a flying field to sudden regulatory changes, having a financial buffer to facilitate the club changing and adapting is crucial. An emergency fund offers the peace of mind to face such challenges, ensuring the continuity of your club's operations and our collective passion for flying.

## EASING THE FINANCIAL BURDEN

With every turn, it seems the expenses tied to our hobby escalate, asking members

for additional contributions may be met with apprehension. Yet, consider the impact of this scenario: a contribution of a mere toonie each month -- \$24/year -- from each club member might seem small, but when pooled together and accumulated over time, this minor monthly gesture can prove monumental.

Not only in potentially saving your flying club in times of need but also in leaving a lasting legacy -- an investment in the future of the club and the hobby we deeply cherish. The amount is secondary though; the primary focus should be on the establishment and growth of this vital emergency fund.

## THE BLUEPRINT TO FINANCIAL SECURITY: A STEP-BY-STEP GUIDE TO CREATING YOUR SPECIAL PURPOSE EMERGENCY FUND

**Purpose Clarification:** Recognize the importance of an emergency fund. This isn't a day-to-day pool but a safeguard for our club's future against sudden adversities.

**Goal Setting:** Determine the ideal fund amount, considering scenarios such as relocating the flying field or managing operation-critical challenges.

**Commence the Savings Journey:** Start with manageable, even if modest, contributions.

**Consider automating savings for consistent deposits.**

**Exercising Fiscal Responsibility:** This fund

is for genuine emergencies—not routine expenses. Use judiciously.

**Ongoing Monitoring:** Track the fund's growth, and keep members engaged and informed, emphasizing its significance.

**Celebrating Milestones:** Commemorate when saving goals are met. These celebrations maintain momentum and remind us of our shared accomplishments.

**Annual Review:** Reevaluate the fund's objectives periodically and adapt based on evolving club needs or external factors.

## A COLLECTIVE ENDEAVOUR

Every club member shares the responsibility of the club's prosperity. Through open communication and joint efforts, you can ensure both your club's financial health and the longevity of your shared flying passion.

## IN CLOSING

This magazine recently featured a breathtaking turbine-powered scale floatplane, a showcase of the beauty and technological marvels our hobby can produce. But it's the people and their passion that truly elevate this pastime.

Instituting an Club Emergency Funds is another commitment to ensuring that our clubs, and our hobby, continue to soar high, irrespective of the storms we might face.

Let's act now. Together, with foresight and collective contribution, we fortify our beloved hobby's future. ✨

# OBTENTION ET PRÉSERVATION DES TERRAINS DE VOL

Lawrence Lewis - 97029

Chef de Comité  
lewis.l@telus.net

## LA NÉCESSITÉ D'UN FONDS D'URGENCE

L'immortel adage est encore pertinent : « Le meilleur moment de planter un arbre, c'était il y a 20 ans; le deuxième meilleur temps pour le faire, c'est maintenant. »

Cette sagesse nous revient en tête lorsqu'on songe à la sûreté (permanence) et à l'avenir de nos clubs de maquettes télécommandées. À mesure que grimpent les coûts associés à notre passe-temps,

plusieurs membres ressentent peut-être de la pression financière, ce qui constitue tout un défi si on commence à discuter de contributions supplémentaires. Pourtant, ce besoin de chaque club de jouir d'un filet de sécurité – un fonds d'urgence – a rarement été si clair.

## POURQUOI UN FONDS D'URGENCE?

Le côté imprévisible de la vie se manifeste en plusieurs volets et nos clubs de maquettes sont tout aussi vulnérables. Qu'il s'agisse de la perte soudaine d'un terrain de vol ou de modifications soudaines à des règlements, il est crucial de posséder un petit tampon pécuniaire

afin d'affronter de tels défis, de sorte à poursuivre les opérations du club et à entretenir notre passion collective du vol.

## ALLÉGER LE FARDEAU

Au moindre tournant de la route, on dirait que les dépenses afférentes à notre passe-temps augmentent, si bien que les membres risquent d'être dubitatifs si on leur demande une contribution supplémentaire. Pourtant, songez à l'impact de ce scénario : une contribution volontaire d'un dollar par mois – 24 \$ par année – de la part de chaque membre, cela peut paraître insignifiant mais lorsque cet

*suite à la page 61*

Adam Maas - 91845

Chef de Comité  
adam@mawz.ca

## ÉMETTEURS ACHETÉS AUX VENTES-ÉCHANGES

Bienvenue! La saison de vol est tardive et bientôt, nous serons rendus à la saison des ventes-échanges (communément appelées swap meets en anglais), ce qui signifie que plusieurs d'entre nous pourrions nous munir de nouvel équipement radio.

Voici quelques conseils lorsque vous songez à acheter un émetteur ou des récepteurs lors d'une vente-échange.

### 1. Prévoyez toujours déboursier pour une nouvelle batterie.

Celles-ci se dégradent au fil du temps, même si on ne s'en sert pas. Bien que les batteries de type Li-Po et Li-Ion à capacité « C » moindre ne dépérissent pas autant que les batteries Li-Po « C » embarquées qu'on a oubliées en état de charge – plutôt que de les placer en état d'entreposage – elles peuvent toutefois perdre de leur capacité au fil des mois si on s'en sert peu.

Les batteries de type NiCD et NiMH se détériorent aussi si on ne s'en sert pas. Si votre émetteur est alimenté par batteries alcalines (les piles sèches disponibles n'importe où), vérifiez le compartiment batterie afin d'y déceler toute corrosion ou fuite de l'enveloppe des batteries. Notez que certains émetteurs possèdent une batterie de rechange (backup), ou de type RTC ou NVRAM et que celle-ci peut aussi défaillir. En certains cas, ce sera une défaillance permanente.

N'achetez pas un émetteur JR XP9303, X9303 ou X9503 dont la batterie de rechange a fait défaut, à moins que vous n'avez besoin que de pièces détachées. Inversement, un émetteur FrSky Horus X12S ou X10 dont la batterie RTC est « morte » ne nécessitera que 5 \$ pour le remettre en état.

### 2. Effectuez toujours la mise à jour

Les émetteurs modernes offrent généralement des mises à jour qui réparent les « bogues » et caractéristiques. Il vaut la peine d'effectuer cette mise à jour aussitôt de retour chez vous. Le vieil émetteur DX18G1 ou X9D+ que vous avez trouvé à bon prix, voilà des appareils absolument incroyables lorsque les plus récentes

avancées Airware ou OpenTX ont été incorporées. Les émetteurs JR X9503, en particulier, constituent une valeur sûre à l'heure actuelle – bien qu'on ne puisse les réparer – et ils sont des émetteurs fiables qu'on retrouve à très bon prix (je pense aux émetteurs à neuf voies de génération DSM2 ou DSMX) puisqu'ils ne sont pas dotés de télémétrie ou de rappel à la voix artificielle.

### 3. Ne faites jamais d'abord voler votre nouvelle maquette à l'aide de votre « nouvel » émetteur.

Vous devriez toujours installer votre « nouvel » équipement à bord d'une maquette ancienne (faites vos vérifications prévus). Cela ne signifie pas que votre 17e récepteur de votre même maquette de base nécessite un examen et essai en profondeur, mais si la « famille » de récepteur est quelque chose de nouveau pour vous – ou l'émetteur – mettez-les à l'essai, d'abord. Je recommande aussi que vous passiez à travers une période d'essai (« burn-in ») pour tout équipement flambant neuf, quoique dans ce cas-ci, ce peut être du temps de configuration et de fonctionnement dans votre atelier.

La plupart des défaillances électroniques se produisent lorsque le dispositif est soit neuf, soit plus ancien. La demi-heure ou l'heure que vous aurez consacrée à votre configuration et à vérifier les points de repère (centrage et « endpoints ») à même votre installation de récepteur, ça suffit habituellement pour vous signifier si vous vivrez une défaillance de votre émetteur flambant neuf, une pièce d'équipement que vous connaissez déjà.

## TÉLÉMÉTRIE

On lit parfois de la discussion en ligne quant au coût afin de doter votre maquette de dispositifs de télémétrie afin de récolter des renseignements sur l'altitude à laquelle vole votre appareil. Voici quelques options peu coûteuses :

Un émetteur FlySky FS-i6X à dix voies muni d'un récepteur FS-iA10b – 90,00 \$. Ajoutez le capteur de télémétrie FS-CAT01 pour 20,00 \$ de plus. C'est une bien belle option à prix modique qui offre un rendement solide à l'aide de récepteurs peu coûteux de 4, 6 et dix voies. Alimentation par quatre piles AA.

FrSky X9 Lite S (136,00 \$) et récepteur Archer Plus GR6 équipé de variométrie

(55,00 \$). Vous obtiendrez ainsi un émetteur à 24 voies et un récepteur à six voies équipé d'un vario/altimètre. Les options de récepteur varient de six à 12 voies, avec ou sans stabilisateurs. Je vous recommande de dépenser 30,00 \$ de plus afin de vous procurer la version « S » de l'émetteur; vous obtiendrez ainsi la recharge par port USB, ce dont la version de base n'est pas équipée. Alimentation : batteries Li-Ion 18650 de type « button-top ».

On retrouve plusieurs autres options sur le marché à des prix comparables. Jetez un coup d'œil afin de trouver ce qui répond mieux à vos besoins. Si vous avez décidé de faire le saut vers la télémétrie, cela peut être peu coûteux, de nos jours.

Prenez bonne note que les capteurs vario ou altimètres peuvent aisément être interchangeables entre maquettes, si bien que vous munir d'un seul dispositif et de le placer dans votre maquette, le moment venu, voilà ce qui peut constituer une option peu dispendieuse, en autant que vos maquettes soient dotées de récepteurs qui soient compatibles avec des capteurs externes. Les deux systèmes que j'ai mentionnés comportent de l'appui pour capteurs extérieurs pour la plupart des récepteurs de la gamme, de même que des récepteurs à prix raisonnable.

## LA DIRECTIVE MPPD27 ET LES RÉGLAGES ANTIDÉFAILLANCE (FAIL-SAFE)

Avec le retour des opérations à même l'espace aérien contrôlé, les réglages antidéfaillance redeviennent critiques. Je vous recommande fortement de relire l'annexe D de la directive MPPD 27 du MAAC afin de vous assurer que votre installation soit conforme, si vous avez l'intention de faire évoluer une maquette à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé. Assurez-vous aussi de faire l'essai (tester) votre dispositif antidéfaillance alors que la maquette est fermement ancrée au sol ou que vous avez retiré son hélice.

Je vous aussi souligner le fait que plusieurs récepteurs Spektrum plus anciens de quatre à six voies ne comportent la caractéristique antidéfaillance que sur la voie 1 (réservée à la manette des gaz) et que les autres fonctions ne font que

*suite à la page 49*



Adam Maas - 91845

Committee Chair  
adam@mawz.ca

## SWAP MEET RADIOS

Welcome back, it's getting late in the flying season and we are getting into swap meet season, which can mean new radio gear for many of us.

Here are a few pointers when you are looking at buying a radio or receivers from a swap meet.

### 1. Always budget for a new battery.

Batteries degrade over time, even if not used. While low-C LiPo and Li-Ion transmitter batteries do not degrade like high C LiPo flight packs when stored fully charged, they can still lose capacity over time even if lightly used.

NiCD and NiMH batteries also degrade when sitting. If the radio takes alkaline batteries, check the battery compartment for corrosion from leaking batteries. Note some radios also have a Backup, RTC or

### Spectre radio

*suite de la page 48*

retourner au point neutre. Bien que cela réponde aux exigences minimales de la directive MPPD27 du MAAC, je vous recommande de vous moderniser en vous munissant d'un récepteur qui possède la fonction antidéfaillance partout – et préprogrammée – si vous entendez l'installer à bord d'une maquette de formation ou d'un planeur typique direction-profondeur-aérofreins (communément appelé RES, en anglais). Cela vous permettra de programmer le gouvernail de directeur en plus de la fonction des gaz afin de minimiser la possibilité d'avoir une maquette folle (un « fly-away »), si vous en perdiez la maîtrise... ou la vue. Ces avions s'autostabilisent souvent et peuvent voler très loin sans être contrôlés. C'est une bonne idée de les garder à proximité en ajoutant un peu de direction. ✨

NVRAM battery which can fail. In some cases, that is a permanent failure.

Do not buy a JR XP9303, X9303 or X9503 with a failed backup battery unless you need spare parts. Conversely a FrSky Horus X12S or X10 with a dead RTC battery is a sub-\$5 fix.

### 2. Always Update.

Modern transmitters generally have updates which fix bugs and add features. It's worth doing them as soon as you get home. That old DX18G1 or X9D+ you found cheap is an incredible radio when running the latest Airware or OpenTX. JR X9503s, in particular, are killer values right now, although they can't be repaired, they're a solid radio that sells very cheap for a nine-channel DSM2 or DSMX radio since they lack telemetry & voice.

### 3. Never fly your shiny new radio on your shiny new plane first.

Any new-to-you radio gear should be flown on a beater first (after ground set-up and range check). That doesn't mean your 17th receiver of the same basic model needs testing out, but when the receiver model or family is new to you, or the radio is, test first. I also recommend a burn-in period for all new gear, but that can simply be bench set-up time.

Most electronic failures occur when the device is either brand new or ancient. The half-hour to an hour needed to set up and check centering and endpoints on the receiver install is usually enough to tell if you are going to have an out-of-box failure on a receiver you are already familiar with.

## TELEMETRY

There's been some discussion online about the cost necessary to fit your aircraft with telemetry in order to get altitude information. Here's a couple options that won't break the bank:

FlySky FS-i6X 10ch radio with FS-iA10b receiver -- \$90. Add the FS-CAT01 Telemetry sensor for an additional \$20. This is a great entry-level option with solid performance and inexpensive 4, 6 & 10ch receivers. Runs on four AA batteries.

FrSky X9 Lite S \$136 and Archer Plus GR6 vario-equipped receiver \$55. This nets you

a 24-channel telemetry radio and a Vario/altimeter equipped 6-channel receiver. Receiver options from 6-12 channels both with and without stabilizers. Do spend the extra \$30 for the 'S' version of the transmitter; that gets you USB charge which the base version lacks. Runs on two button-top 18650 Li-Ion batteries.

There are several other options on the market for prices similar to these two. Look around to see what fits your needs best. Going telemetry these days can be incredibly inexpensive.

Note that vario or altimeter sensors can easily be swapped between aircraft, so buying one and moving it between your planes can be an inexpensive option so long as all your planes have receivers which support external sensors. Both systems I mention have external sensor support on most receivers in the line as well as reasonably priced receivers.

## MPPD27 AND FAIL-SAFE SETTINGS

With the return of controlled airspace operations, fail-safe settings have become critical again. I strongly recommend reviewing Appendix D of MPPD 27 to ensure your set-up is compliant if you intend to operate it in controlled airspace. Be sure to test your fail-safe as well, with the aircraft safely restrained or the prop removed.

I also want to point out that many older Spektrum four to six-channel receivers only support pre-set fail-safe on Ch1 (Throttle) and just return all other controls to neutral. While this meets the minimum requirement for MPPD27, I would recommend updating to a receiver that has full preset fail-safe capability if installing in a trainer-type aircraft or rudder-elevator-spoilers (RES) sailplane. This will allow you to preset the rudder in addition to throttle to decrease the chance of a fly-away on loss of control or loss of sight. These aircraft often can self-right themselves to an extent and can fly quite far without guidance, so an assist on keeping them close by adding rudder input is a good idea. ✨

# VOL CIRCULAIRE

Paul Gibeault - 8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Je vous encourage tous à vous rendre à votre réunion de zone respective, si celle-ci n'a pas encore eu lieu. Si vous ne pouvez vous y rendre mais que vous voulez faire partie de ce comité ou que vous voulez le présider, appelez votre directeur de zone. C'est différent de l'ancienne méthode : vous devez maintenant prévenir votre directeur de zone de vos intentions.

Je vous informe que je céderai ma place à titre de président de ce comité, après ce mandat. Sentez-vous bien à l'aise de m'appeler pour obtenir des détails.

J'ai passé une partie de l'été à voler en Europe, si bien que cette chronique sera brève. Profitez de ce qui reste de l'été!

## LE DUKE 2.5 CC SPEED

J'ai pensé que vous seriez intéressé au nouveau moteur de vitesse « Duke » de 2.5 c.c. C'est Han Esselaar, en Hollande, qui le construit de façon entièrement artisanale.

Han y songeait depuis belle lurette et n'y a consacré du temps qu'au cours de la dernière année. Il a décidé d'aller de l'avant avec ce projet avant qu'il ne soit trop vieux et qu'il se désintéresse. Han est un maître-constructeur... il construit tout lui-même. Son propre moteur, tuyau d'échappement, ses hélices et même ses propres ailes et maquettes moulées. Vous le constaterez par vous-même, le tout est d'une précision inouïe.

Sa meilleure performance jusqu'à maintenant, c'est un chrono époustouflant de 302 km/h,... alors OUI, son design fonctionne! Le processus par étape a été consigné sur une page Facebook de Han.





## CONTROL LINE

**Paul Gibeault - 8478L CD**

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

I encourage you all to attend your fall zone meetings, if they haven't already happened. If you can't make your zone meeting, but still wish to be on this committee or want to be chairman, give your zone director a phone call. Unlike previously, you really do need to notify your ZD about your intentions.

I am serving notice that I will be stepping down as your chairman after this term. Feel free to call me if you want any details.

I have been away flying in Europe this summer, so this column will be short. Enjoy what's left of the summer!

### DUKE 2.5 CC SPEED

I thought you might be interested in the new "Duke" 2.5cc speed engine. Completely made by hand by Han Esselaar in Holland.

Han has thought about this for a long time, but only devoted the required time in the last year or so. He decided to get on with the project before he got too old and disinterested. Han is a master model builder in that he makes everything. His own motor, pipe, props, and even his own molded wings and models. All to a very high precision standard as you can see.

His best result so far has been an astonishing 302 KPH, so YES it works well! Much of Han's step by step process was well documented on Face Book. ✈

*This page from Top:*

*Han's fleet of very fast FAI speed models. / La flotte de Han, de très rapides maquettes de FAI speed.*

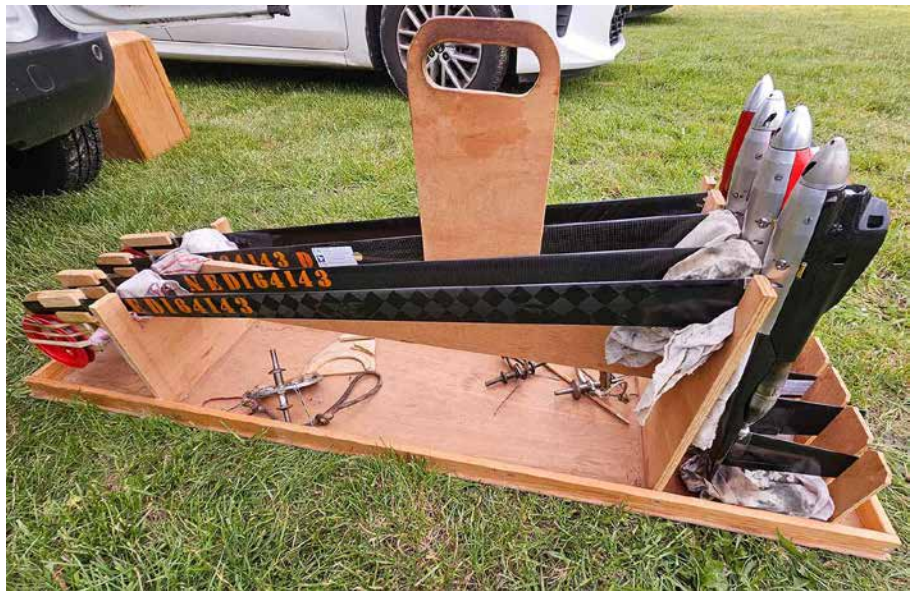
*Han Esselaar is quite happy with his amazing new motor. / Han Esselaar est heureux de la performance de son étonnant nouveau moteur.*

*Opposite page, clockwise from top:*

*Right and left hand view of Duke #1. / Vue de droite et gauche du moteur Duke numéro 1.*

*Han spent considerable time making his tungsten counterweighted crankshaft. / Han a consacré beaucoup de temps à façonner son vilebrequin contrebalancé en tungstène.*

*Front view, note this massive intake engine runs on suction fuel feed. Vue frontale. Notez l'importante entrée d'air (par succion) pour l'alimentation en carburant.*





# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique de ce numéro-ci porte sur une beauté classique qu'à assemblée Dwayne Donnelly ainsi que sur une astuce afin d'empêcher les mauvaises herbes de ruiner votre maquette!

## ARES

par Dwayne Donnelly

« J'ai toujours aimé l'allure d'ailes aux longerons en forme de « I » mais le processus de construction m'intimidait. Après avoir consacré plusieurs années à construire, je me suis résolu à acheter un kit de l'Ares (de Brodak) et je suis vraiment heureux de l'avoir fait.

« Je me suis aperçu que ces 'beamers' s'assemblent facilement et qu'ils sont très droits. Après coup, il n'y avait pas de quoi se sentir intimidé. Bien que je ne recommanderais pas l'Ares comme appareil pour débutants, si vous avez construit quelques maquettes dotées d'un fuselage, vous n'aurez pas de problèmes à assembler celle-ci.

« J'ai modifié le kit, un peu.

« Je ne raffole pas de devoir sculpter des blocs de balsa. Ainsi, lors de la construction du dessous et du dessus du fuselage (à l'arrière du cockpit, communément appelé le turtledeck), j'ai assemblé le tout à l'aide de baguettes de balsa de 3/8 x 3/32 de pouce.

« Autre déviation : j'ai sculpté mon propre capot moteur et je dois dire que le résultat final est réussi. Le capot de plastique contenu dans le kit n'avait pas le panache que je recherchais dans ce type de construction classique.

« C'était la première fois que je me tournais vers une finition entièrement à l'aide de Silkspan et d'enduit-colle (en anglais, dope). J'ai utilisé l'enduit-colle Brodak de part en part. J'ai appliqué les couches de base (en clair) au pinceau mais pour les couleurs, j'ai peint à l'aérosol Preval et j'ai utilisé un pistolet pour les plus petits détails de la livrée. Finalement, j'ai appliqué du polyuréthane lustré à l'aérosol partout.

« Pour la motorisation, j'ai choisi un vieux Merco 40 (à caisson gris). Pour ceux qui pourraient ne pas connaître ce moteur,



Fueling up the Ares at the Southern Ontario Stunt Championships. / Le plein du réservoir de l'Ares lors du Championnat sud-ontarien de vol circulaire acrobatique.

c'est de la bonne vieille technologie de type ABC qui tourne comme un gros Fox 35. Mais puisqu'il s'agit d'un ABC, ces moteurs fonctionnent au carburant de 10 % de nitro qui comporte au moins 18 % d'huile et environ 30 % d'huile de ricin (ce qu'on appelle castor oil, en anglais).

« J'utilise le carburant Omega rose et quel son, à l'aide d'un silencieux à languette! Ce Merco gronde et il faut l'entendre. C'est l'agencement parfait de 4-2-4 pour un oiseau classique.

« Le poids, prêt à voler, est de 39 onces. C'est plutôt léger.

« Cet Ares vole bien mieux que je n'arrive à le piloter. Il file bien droit et entame les coins de façon très nette. En gros, cette maquette répond à la moindre sollicitation avec douceur.

« Alors, si vous êtes comme moi et que vous pensiez qu'il est difficile de construire un avion aux longerons en structure de « I »... croyez-moi, ce ne l'est pas. De plus, ces maquettes sont faciles à piloter et elles volent bien. Je recommande fortement le kit Brodak de l'Ares. »

Merci, Dwayne.

Je peux renchéris sur ce que Dwayne a écrit. J'ai eu le plaisir de juger les envolées

de la maquette de Dwayne en catégorie Classic/N30 lors du Championnat sud-ontarien au terrain Beanfield en juillet dernier et le son de ce Merco .40, c'était de la pure magie et il propulsait l'Ares à merveille à travers les séquences.

## LE GRASS WHIP

Les pissenlits et autres herbes allongées ont tôt fait de mêler vos filins, voire même de détruire une maquette. Je l'ai vu de mes propres yeux à de multiples reprises.

Je n'aime pas me pencher pour arracher ces herbes. C'est trop long et c'est dur sur mon dos vieillissant.

La solution : l'achat d'un dispositif qui s'appelle le Grass Whip... c'est une lame à la forme d'un bâton de golf... mais avec des dents!

Cela fonctionne comme par enchantement. Vous n'avez qu'à promener le bâton à la façon d'un pendule et en peu de temps, vous aurez dégagé une aire de décollage avec un minimum d'effort.

Ce bâton ne prend pas beaucoup de place dans votre véhicule et, à l'opposé du golf, un élan de « slice » n'est pas une mauvaise chose. Et je me foue de l'endroit

*suite à la page 60*



# CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS



**John McFayden - 14681L**

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month's CLPA column features a Classic beauty from Dwayne Donnelly and a tip on how to keep the weeds from ruining your model!

## ARES

by Dwayne Donnelly

"I've always loved the looks of an I Beam wing but was intimidated by the construction process. After many years of building, I finally bit the bullet and bought a Brodak Ares and I'm so glad I did.

"I found out these 'beamers' go together quite easily and dead straight. Now that it is all said and done, there was nothing to be intimidated by. While I would not recommend the Brodak Ares as a beginner plane by any means, if you have built a few full fuse planes then this model will not pose any problems for you.

"I did veer from the kit a bit.

"I am not overly crazy about carving blocks. So for the fuselage bottom and from the cockpit back on top is old school turtle deck construction using 3/8 X 3/32 strips of balsa.

"Another deviation from the kit was to carve my own engine cowl and I must say it turned out real nice. The kit plastic cowl just didn't have the panache I wanted in a Classic build.

"This was my first time doing an all



Silkspan and dope finish. I used Brodak dope throughout. The base clear coats were brushed on but for the colours I used a Preval aerosol spray system and an airbrush for the smaller trim. Finally, I sprayed on a high gloss polyurethane.

"For power I chose an old grey case Merco 40. For those that might not be familiar with this engine, it is a plain bearing ABC baffled engine that runs like a big Fox 35. But being ABC they run on any 10% RC fuel that has at least 18% oil with around 30% castor.

"I'm using Omega pink, and oh that sound, with a tongue muffler. This Merco

has growl that has to be heard. A perfect 4-2-4 match for a classic bird.

"The finished weight, ready to fly, is a svelte 39oz.

"This Ares fly's far better than I do. Track is excellent, corners are crisp and overall, the model responds very smoothly.

"So, if you're like me and thought I-beam wings were difficult and intimidating... trust me, they are not. They build quite easy and fly great. I highly recommend the Brodak Ares kit."

Thank you, Dwayne.

I can attest to what Dwayne wrote here. I had the pleasure of judging Dwayne's flights in Classic/N30 at the Southern Ontario Stunt Championships at the Beanfield in July and the sound of the Merco .40 run was pure magic as it pulled the Ares through the pattern.

## GRASS WHIP

Dandelions and other long-necked weeds can kink your lines or even destroy a model. Seen it happen several times.

I am not a fan of bending over and pulling out the line-snagging weeds. Takes too long and is too hard on my aging back.

The solution for me was to purchase a grass whip... a grass cutter that sort of looks like golf club with teeth!

It works like a charm. Just swinging the club back and forth with a nice pendulum action can clear a lot of tall weeds in very little time and with very little effort.

*continued on page 74*



# MAQUETTES RC ÉLECTRIQUES

Nigel Chippindale - 3778

Chef de Comité

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

## LES AVIONS DE FLITETEST

De nos jours, les modélistes effectuent typiquement leur entrée au sein de notre passe-temps à l'aide d'un avion de formation prêt à voler comme l'Apprentice. Ils poursuivent sur cette lancée en se procurant d'autres telles maquettes prêtes à voler.

Ainsi, cela fait du bien de voir arriver quelqu'un avec une maquette qu'il/elle a assemblé(e) de façon artisanale. La photo montre l'un de nos élèves-pilotes avec un avion à ailes delta qu'il a assemblé grâce à des plans de FliteTest.

FliteTest offre une vaste gamme de kits et de plans afin d'assembler des maquettes en mousse de type foam board, simplement à l'aide d'un fusil à colle chaude. On retrouve des vidéos détaillées en ligne qui illustrent les techniques de construction.

Une telle maquette intéressante, c'est le Tutor. Cet avion d'une envergure de 1,1 mètre s'assemble avec – ou sans – ailerons. En format sportif, on peut le configurer avec des ailes tronquées et un moteur plus puissant. On peut l'assembler avec un train tricycle ou conventionnel et on peut même y fixer des flotteurs pour les opérations nautiques. On peut se procurer un kit avec seulement les composantes de mousse ou encore, on peut acheter la trousse au complet qui comprend le moteur et les composantes électroniques.

Si vous y ajoutez un récepteur Lemon RX (au coût d'entre 20 et 30 \$), vous obtiendrez une maquette peu dispendieuse... et vous aurez la satisfaction de l'avoir assemblée vous-même.

<https://store.flitetest.com/ft-tutor-mkr2/>

## CE QUE VOUS DEVRIEZ SAVOIR AU SUJET DES BATTERIES SPEKTRUM

Les batteries Spektrum de modèle Smart sont très populaires à notre terrain mais certaines personnes qui s'en servent ne comprennent pas leur caractéristique la plus importante. Je fais référence à l'autodécharge. Cela prévient les problèmes afférents à avoir laissé les batteries pendant un long moment alors qu'elles étaient entièrement chargées.



Mustafa Alemdag with his new OMP Bighorn, ready for maiden (which went well). Wingspan 1100mm, battery 2200 mAh 3s, all wood construction. / Mustafa Alemdag et son nouveau Bighorn (d'OMP), paré pour le vol inaugural (qui s'est bien déroulé). Envergure de 1 100 mm, batterie 3s de 2 200 mAh.

Résultat : la résistance interne augmentera graduellement jusqu'à ce que la batterie perde son aptitude à livrer beaucoup de courant... et elle risque d'enfler.

Les batteries Smart comportent de l'électronique embarquée qui entrepose l'information sur les caractéristiques et l'historique de ces cellules en particulier (exemple : le nombre de cycles de recharge) et qui entre en jeu afin de limiter le temps que passe la batterie en mode charge complète. Après un certain délai programmé (par défaut, après 48 heures), une batterie Spektrum qui se trouve au-delà du voltage d'entreposage (environ 3,85 volts par cellule) déclenchera son mode d'autodécharge jusqu'à ce qu'elle se soit débarrassée de suffisamment d'énergie pour revenir à son voltage d'entreposage.

Cette caractéristique bien utile – ce qui permet de bien gérer l'état de la batterie – peut vous forcer à ajuster vos habitudes d'utilisation. Cela signifie que vous ne pouvez pas laisser les batteries entièrement

chargées – et donc, prêtes à être utilisées – pour plus d'une journée ou deux. Au lieu, vous devrez recharger la batterie avant de vous rendre au terrain de vol et non immédiatement après votre séance (à moins que vous aviez l'intention de retourner au terrain, le lendemain).

Cette autodécharge, une fois entamée, est plutôt lente, si bien qu'après quelques jours, il se pourrait que le voltage se situe à entre 4,2 et 3,8 volts par cellule. Lorsque vous mettez la batterie à recharger, l'autodécharge cessera et l'électronique ramènera la charge à 100 %.

On retrouve deux types de batteries Spektrum sur le marché : les G1 et les G2. Les batteries de type G1 sont équipées tant d'un connecteur de décharge (discharge connector) (IC2, IC3 ou IC5) ainsi qu'un connecteur d'équilibrage (balance connector) (une prise JST avec un nombre de fil égal au nombre de cellules, plus un). Ces deux fils rendent possible la recharge

*suite à la page 60*



**Nigel Chippindale - 3778**

Committee Chair

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

## FLITETEST PLANES

Nowadays, people typically enter the hobby by buying a ready-to-fly electric trainer such as the Apprentice. And they go on to buy additional ready-built planes.

So, it's a nice change when someone comes to Flight School with a plane that they have built from scratch. The photo shows one of our club's flight school students with a delta he built from FliteTest plans.

FliteTest offers a wide variety of kits and plans to build foam board planes using a hot-melt glue gun. Detailed videos are available online, showing the technique step by step.

One interesting FliteTest model is the Tutor. This 1.1 m span model can be built with or without ailerons. As a sport model, it can have a clipped wing and bigger motor. It can be built with tricycle or tailwheel gear and can have floats installed for water operation. A kit with just the foam parts is available, or a complete package including motor and electronics can be purchased.

When paired with a Lemon Rx receiver (around \$20-30), you have fun and inexpensive model, plus the satisfaction of doing it yourself.

<https://store.flitetest.com/ft-tutor-mkr2/>

## WHAT YOU SHOULD KNOW ABOUT SPEKTRUM BATTERIES

Spektrum Smart batteries are very popular at our field, but some people who are using them don't understand their most important feature. I'm referring to automatic self-discharge. This avoids the problems that stem from letting batteries stand around fully charged. This causes the internal resistance to increase gradually until eventually the battery loses its ability to deliver high current and may swell badly.

The Smart batteries have built-in electronics which store information about the unit's characteristics and history (such as number of charge cycles) and act to limit the time it spends at a high state of charge. After a preset length of time (by default about 48 hours), a Spektrum battery which is above storage voltage (about 3.85 volts/



*Kailen Gera, 13, of the Stetson Flyers Club, with his Delta built from FliteTest plans. / Kailen Gera (13 ans), du Club Stetson Flyers, et son Delta, construit à partir de plans de FliteTest.*

cell) will go into self-discharge mode until it has burned off enough energy to get it down to storage voltage.

This very helpful feature, which ensures good battery management, may require that you adjust your pattern of battery usage. It means that you can't leave batteries fully charged and ready to go for more than a day or two. Instead, you need to recharge before you go flying, not immediately after (unless you're planning to go flying the next day).

Self-discharge, once it starts, is quite slow, so after a couple of days you may find the voltage anywhere between 4.2 and 3.8 volts/cell. When you put the battery on charge, self-discharge ceases and the battery is brought back up to 100%.

There are two types of Spektrum battery: G1 and G2. G1 batteries have both a discharge connector (IC2, IC3 or IC5) and a balance connector (JST plug with number of wires equal to number of cells plus one). The two leads allow them to use a regular

LiPo charger and the state of charge to be measured with a regular battery checker.

G2 batteries lack a balance connector and depend on the third wire between the main pins of the discharge connector to provide information. G2 batteries are very convenient to use and may have higher charge and discharge ratings than G1. But they are more expensive and require not only a G2 charger but a special battery tester to read voltage.

For most beginners and sport flyers, I recommend either Spektrum G1 or regular batteries from such reputable brands as Gens Ace, Tattu or Liperior.

I use a Spektrum S1200 to charge my batteries; with 200 watts output, it's over twice as fast as a typical 80W charger if the battery can take it. I generally charge my Spektrum batteries at 2 to 3C rate (say 6A for a 2,200-mAh battery), but for other batteries, I use the standard 1C rate (2.2A) unless they are explicitly rated for more. ✈

# ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

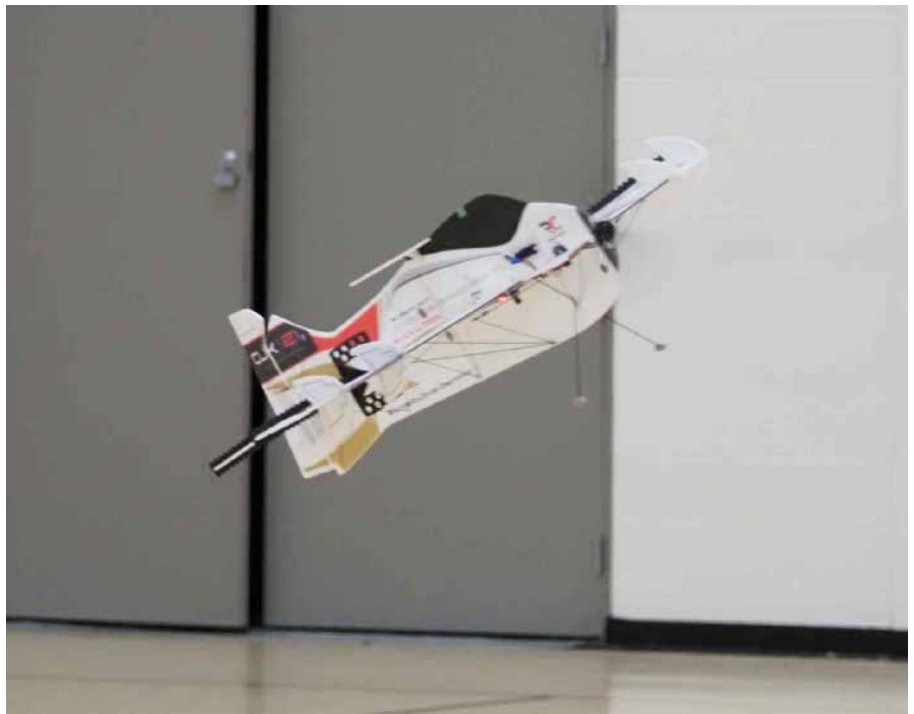
Le Championnat mondial de F3A a été disputé en Australie, en août dernier. L'équipe canadienne composée de Chad Northeast, Michi Akimoto et Henry Piorun – de même que le gérant Dave Reaville – était de la partie. Chad a terminé 15e, Michi a terminé 37e et Henry est arrivé au 48e rang.

Les organisateurs ont offert une diffusion en direct par webcam de chacune des lignes de vol ainsi que les séances de pointage en direct sur le site web. Les webcams ne fonctionnaient pas toujours et force est d'admettre que la différence horaire de 14 heures rendait difficile la vérification visuelle puisque le gros de l'activité se déroulait aux petites heures du matin (heure de ce côté-ci du monde). C'était intéressant que de pouvoir visionner l'activité dans l'aire des puits et de lire le pointage accompagnant chaque manœuvre à mesure que les juges inscrivaient le leur.

L'un des défis de rédiger des chroniques/articles pour la revue – hormis que de trouver quelque chose aux deux mois – c'est de trouver un sujet qui soit ponctuel et approprié au moment de la parution. Bien que cet article soit écrit au début septembre et que le temps soit encore chaud et qu'il y ait encore beaucoup d'activités à l'extérieur même au moment de sa publication, l'été et la saison de vol à l'extérieur se termineront bientôt. Plutôt, ce sera bientôt le temps de se déplacer à l'intérieur, là où le vent est toujours calme, où la température est agréable et où le vol de nuit est aussi facile que d'allumer l'éclairage.

Par le passé, l'arrivée du temps plus froid signifiait la fin des séances de vol et qu'il était temps de se retirer à notre atelier et de construire une prochaine maquette. Avec l'avènement des maquettes de vol intérieur qui se sont révélé pratiques d'utilisation, nous sommes en mesure d'en faire voler à l'intérieur, et ce, tout au long de l'année.

Si vous voulez un défi de vol intérieur, essayez la voltige intérieure, ou F3P, au cours des mois froids de l'hiver. Le niveau d'entrée, c'est la catégorie Intermediate et un gymnase double fera parfaitement



l'affaire en matière d'espace disponible.

Il existe aussi une catégorie « officieuse » Sportsman qui est parfois disputée localement lors des concours de F3P. Cette catégorie a recours à la même séquence qu'à l'intermédiaire mais elle est limitée aux maquettes pesant 100 grammes et mûes par une seule hélice. Il n'y a pas de telles limites imposées aux maquettes d'Intermediate.

Voici une brève description de la séquence Intermediate (et Sportsman) :

(N.D.L.R. : Comme les adeptes de cette discipline évoluent souvent dans des cercles ou concours où tout se déroule en anglais, nous reproduisons textuellement le texte de cette séquence.)

## 1. Takeoff Sequence (K=1)

The takeoff run should be straight, the model should lift gently from the ground on the centre line and climb at a gradual angle.

Perform a rectangular circuit to position the airplane for the first manoeuvre in the same direction as the takeoff.

## 2. Cuban (K=3)

From upright, pull through a 5/8 loop into a 45 deg downline, perform a 1/2 roll, pull through a 3/4 loop into another 45 deg downline, perform a 1/2 roll, pull through a

1/8 loop, exit upright.

Free Turnaround

Turnaround 180 degrees and position the airplane for the next manoeuvre. Adjust altitude as required.

## 3. Cobra (K=2)

Model pulls up to a 45-degree upline, push to a 45-degree downline, then pulls to recover in level flight.

Free Turnaround

Turnaround 180 degrees and position the airplane for the next manoeuvre. Adjust altitude as required.

## 4. Knife Edge (K=3)

Perform a 1/4 roll, maintain knife edge flight for at least 5 metres, perform a 1/4 roll.

Free Turnaround

Turnaround 180 degrees and position the airplane for the next manoeuvre. Adjust altitude as required.

## 5. 2-Point Roll (K=3)

Model rolls through 360 degrees in either direction, hesitating when inverted.

## 6. Stall Turn (K=3)

Near the end of the room, the model pulls up into a vertical flight path, stall turns through 180 degrees to a vertical dive, then pulls up to recover in level flight.

## 7. Loop (K=2)

*suite à la page 74*



# R/C PRECISION AEROBATICS

Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

The F3A World Championships were held in Australia in August. The Canadian team of Chad Northeast, Michi Akimoto and Henry Piorun along with team manager Dave Reaville attended. Chad finished 15th, Michi finished 37th with Henry in 48th.

The organizers provided live webcams at each of the flight lines and also live scoring available on their website. The web cams did not always work and the 14 hour time difference made it difficult to check in as most of the activity happened in the early morning hours our time. It was interesting to be able to watch activity in the pits and see the scores for each manoeuvre as they were being entered by the judges.

One of the challenges of writing articles for the magazine besides coming up with something to write about every two months is having a topic that is timely and appropriate for when it will be published. Although this article is being written in early September and the weather is hot and there is lots of outdoor flying left by the time it is published summer and the outdoor flying season will be over for the year. Instead, it will be time to head for the great indoors where the winds are always calm, the temperature is comfortable and night flying is as easy as turning on the lights.

In the past the arrival of colder weather meant flying for most was over and that it was time to retreat to the shop and build. With the development of practical indoor models we are able to fly move indoors to fly and continue all year around.

Flying indoor precision aerobatics or F3P is great challenge for the cold months. The entry level for F3P is the Intermediate class, and a typical double gym flying area is adequate.

There is also an unofficial sportsman class that has been offered at locally at F3P contests. The sportsman class flies the same sequence as Intermediate but is limited to a minimum model weight of 100 grams and single propeller only. There are no limits on entries in Intermediate.

Here is a brief how to fly description of the Intermediate (& sportsman) sequence.

## 1. Takeoff Sequence (K=1)

The takeoff run should be straight, the model should lift gently from the ground on the center line and climb at a gradual angle.

Perform a rectangular circuit to position the airplane for the first maneuver in the same direction as the takeoff.

## 2. Cuban (K=3)

From upright, pull through a 5/8 loop into a 45 deg downline, perform a 1/2 roll, pull through a 3/4 loop into another 45 deg downline, perform a 1/2 roll, pull through a 1/8 loop, exit upright.

## Free Turnaround

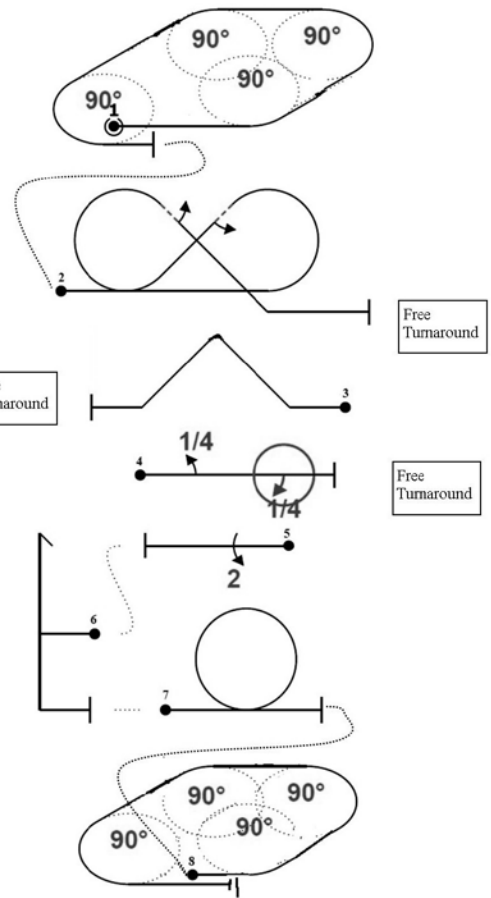
Turnaround 180 degrees and position the airplane for the next manoeuvrer. Adjust altitude as required.

## 3. Cobra (K=2)

Model pulls up to a 45 deg upline, push to a 45 deg downline, then pulls to recover in level flight.

## Free Turnaround

Turnaround 180 degrees and position the airplane for the next



manoeuvrer. Adjust altitude as required.

## 4. Knife Edge (K=3)

Perform a 1/4 roll, maintain knife edge flight for at least 5 meters, perform a 1/4 roll.

## Free Turnaround

Turnaround 180 degrees and position the airplane for the next maneuver. Adjust altitude as required.

## 5. 2-Point Roll (K=3)

Model rolls through 360 deg in either direction, hesitating when inverted.

## 6. Stall Turn (K=3)

Near the end of the room, the model pulls up into a vertical flight path, stall turns through 180 deg to a vertical dive, then pulls up to recover in level flight.

## 7. Loop (K=2)

The model flies straight and level to the center line, pulls up and performs one complete loop to finish at the same altitude and direction.

## 8. Landing Sequence (K=1)

Perform a rectangular circuit to position the airplane for the landing in the same direction as the takeoff.

The model flares smoothly to touch the ground near the center line with no bouncing or changes in heading and rolls to a stop.

Total K for the sequence is 18 ✈

# COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

## Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

L'article du moment est une suite de mon voyage aux NATS de Muncie, en juillet.

Cory Paine et moi avons agi comme observateurs (callers) l'un pour l'autre en catégories 424 et EF1. Cory et son fils Zack devaient quitter afin de procéder à des visites de musée en tandem père-fils à Dayton (Ohio), avant de retourner au Canada.

Je suis resté et j'ai continué à disputer des courses en 424 (un événement de Q500 rapide) et en 422 (Q40). J'ai fait équipe avec Chuck Andraka (maître de la matrice du concours et assistant directeur de concours) à l'occasion de ces deux événements. Chuck et moi avons accompli ce travail mutuel depuis les trois dernières années à Muncie. Il est un très bon observateur et possède un sens inné de ce qui se passe autour de lui lors des courses.

Après huit rondes de Q500, Chuck a terminé au 15<sup>e</sup> rang (sur 67 pilotes inscrits). Il s'était rendu aux finales. Inversement, j'ai connu mon lot de problèmes avec des temps moteur au mélange un peu trop pauvre et de mauvais réglages de moteur. J'ai fini par ajouter des cales (shims) de 0,002 pouce et cela a semblé régler plusieurs problèmes.

C'était toutefois trop tard parce que ma performance n'était pas bonne et je n'avais pas accumulé suffisamment de points lors des rondes afin de me qualifier en Q500. Après huit rondes de la compétition préliminaire, j'ai terminé 39<sup>e</sup>, ce qui n'était pas suffisant pour poursuivre. Diantre!

J'ai remis mes maquettes de Q500 et j'ai agi comme observateur pour Chuck qui, lui, a terminé 21<sup>e</sup> sur 28 pilotes lors de la finale. Les dieux du pylône n'ont pas été favorables, ce jour-là. Reléguons cela à la malchance et il fallait bien continuer.

Dans l'immédiat, nous devons nous concentrer sur les deux derniers jours des NATS – des courses exclusivement réservées au Q40 – c'était la catégorie mettant en vedette les maquettes les plus rapides.

La météo était généralement bonne en prévision de l'épreuve Q40, bien que parfois, un vent traversier plutôt modéré s'est avéré problématique pour plusieurs



*Q40 winners for Muncie NATS in Q40. Left is Danny Coe, second place. Middle is Roy Andrassy, first place. Right is Rich Beers, third place. All three pilots used the Precious Metal Q40 airplane from Paolo Pampana in Italy. A great flying bird for sure! / Les gagnants en Q40 lors des NATS de Muncie. À g., Danny Coe (deuxième place). Au milieu, Roy Andrassy (première place). À dr., Rich Beers (troisième place). Tous trois ont utilisé la maquette de Q40 Precious Metal (une création de l'italien Paolo Pampana). C'est un « oiseau » qui vole superbement bien!*

pilotes. Le vent a poussé les maquettes contre le pylône numéro 2, ce qui équivalait à une pénalité pour avoir « coupé » (sa trajectoire afférente au) pylône.

En Q40, on comptait 64 inscriptions, dont des pilotes de haut calibre, y compris d'anciens champions nationaux. C'était une foule expérimentée.

Tout au long de ces deux jours, Chuck et moi avons très bien travaillé ensemble. J'ai appris à ne pas anticiper le cri de Chuck lorsque ma maquette arrivait au pylône 1. Il est très doué pour me faire serrer de près cette structure et il n'a pas à s'inquiéter que je ne le devance. Cela rend la tâche plus facile pour tout observateur.

Plus tôt en semaine, j'avais décidé de piloter mon très fiable et rapide Precious Metal (un kit de Paolo Pampana, en Italie). Je n'étais pas satisfait de ma maquette AR6. Elle n'était pas aussi racée et prévisible en vol que ne le sont mes exemplaires du Precious Metal. L'AR6 nécessite davantage de travail et je n'ai pas eu suffisamment de temps afin de procéder aux essais et aux réglages, une fois arrivé à Muncie.

Chuck et moi avons progressé au fil des rondes et avons commis peu d'erreurs.



*Randy Ritch from Texas holding his Nostalgie F1 plane that his father used to fly for many years. Randy donated all of the Ritches Brew fuel used by the entire Muncie NATS in 2023! Thanks very much Randy! / Randy Ritch (du Texas) tient sa maquette Nostalgie de F1, celle-là même qu'a utilisée son père pendant plusieurs années. Randy a fait don de tout le carburant Ritches Brew utilisé lors des NATS en 2023!*

De temps à autre, je « coupais » l'un des pylônes de base mais je disposais de suffisamment de vitesse afin de rattraper plusieurs concurrents et de finir deuxième lors de cette ronde.

Les points de ronde doivent être maximisés au mieux de notre aptitude. La vitesse en soi n'importe pas toujours si elle mène tout droit à des « coupes »

*suite à la page 60*





Roy Andrassy (pilot) on the left with Chuck Andraka (caller) on the right during our 1st place fly-off. / Roy Andrassy (pilote) à g. en compagnie de Chuck Andraka (observateur), à dr., à la suite de notre première place, après l'épreuve d'élimination fly-off.

## Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Today's article will be the continuation of my Muncie Nats trip in July.

Cory Paine and I called for each other in 424 and EF1. Cory and his son Zack had to leave to do some father/son museum visitations in Dayton, Ohio and then return back to Canada.

I stayed and continued racing in 426 (fast Q500 event) and 422 (Q40). I teamed up with Chuck Andraka (contest matrix master and assistant contest director) for these two events. Chuck and I have called for each other now for about three years at Muncie. He is a great caller and has an excellent situational awareness of races as they are unfolding.

After eight rounds of flying in Q500, Chuck came in a respectable 15 out of 67 entries. He had made the finals. Myself, on the other hand, had lots of issues with lean runs and poor engine settings. I ended up adding 0.002" worth of head shims and that seemed to solve lots of my problems.

It was too late though, as I had already

done poorly and had not accumulated enough heat points to make the Q500 final. After eight rounds of the preliminary competition, I came in 39th which was not good enough to continue. Rats!!

I put my Q500 models away and ended up calling for Chuck who came in 21st out of 28 flyers in the final. The pylon Gods were not shining happily upon us for that day. Chalk it up to some bad luck and we moved on from there.

Now we focused on the last two days of the nats which was exclusively Q40. The fastest category flown.

The weather was generally good for the Q40 event, although at times there was a moderate cross wind which proved to be a problem for many flyers. The wind pushed the Q40 planes into #2 pylon, giving many people cuts.

There were 64 entries in Q40 with many top notch flyers, including previous National Champions. A tough competitive crowd indeed.

Throughout the two days of competition, Chuck and I worked together really well. I learned to not anticipate Chuck's call at #1 pylon at all. He is very good at calling me tight at #1 pylon and he does not need

to worry about me jumping his call. That makes it easier for a caller for sure.

I decided earlier in the week to fly my trusty and fast Precious Metal Q40 aircraft (from Paolo Pampana in Italy). I was still not happy with my AR6 airplane. It was not as smooth and predictable during flight as my Precious Metal aircraft are. The AR6 requires more work and I certainly did not have enough time for testing and adjustments here at the nats in Muncie.

Chuck and I progressed through the competition rounds with a minimal number of errors. Every once in a while, I would cut one of the base pylons but I had enough speed to lap several of the competitors and still come in second during that heat.

Heat points must be maximized to the best of our abilities. Speed itself is not always important if it leads to cuts and errors. Flying smart to maximize your heat points is the best option towards success.

Throughout the first day of competition, Chuck and I were always close to the top in points after each of the round scores were posted. That is a great way to work through the competition. We had to do our best to stay away from the dreaded zero score.

*continued on page 61*

### Course autour de pylônes *suite de la page 58*

et à commettre des erreurs. Piloter intelligemment, c'est maximiser vos points de ronde; c'est la meilleure option vers le succès.

Lors de la première journée de la compétition, Chuck et moi n'étions jamais loin du haut du classement après avoir reçu les résultats. Bonne façon de travailler. Nous devons faire de notre mieux afin de nous tenir loin du redouté score de zéro. Ce n'est pas bon pour la moyenne et cela mène à des moments de doute en nos capacités.

Au cours de la dernière journée, nous avons fait de notre mieux afin de piloter avec précision tout en tentant de battre les pilotes de plus haut calibre. Notre plan fonctionnait. Après dix rondes, j'étais à égalité avec Danny Coe, en première place (même pointage mais Danny avait inscrit un chrono plus rapide que moi).

Oh la, la, voici qu'arrivait l'épreuve d'élimination (le fly-off). Je sais pertinemment que Danny est très rapide et expérimenté. Le fly-off, ce serait tout un combat. Il s'en est produit deux autres avant que nous disputions le nôtre afin de couronner un gagnant. Pendant l'attente, j'ai tout vérifié sur ma maquette, y compris l'hélice, la bougie et le niveau de charge sur la batterie. Tout était beau. Ne laissez pas vos nerfs l'emporter sur votre concentration!

Pendant cette ronde fly-off, je me suis concentré sur mon pilotage et sur

les instructions de Chuck. Je volais aussi précisément que possible et je m'efforçais de ne pas anticiper ses alertes au pylône un. Lorsque le décompte est arrivé à zéro, j'avais une légère avance sur Danny. Pendant plusieurs tours, nous élargissions cet écart. Notre plan fonctionnait et nous avons maintenu notre stratégie. Je savais que si Danny entendait nous rattraper, il lui faudrait raccourcir la distance franchie vers le pylône 1.

Après la septième ronde, Chuck m'a crié que Danny avait « coupé » le pylône 1. J'ai immédiatement élargi la trajectoire de mon appareil au pylône de base et au pylône 1 de sorte à ne pas commettre la même erreur. Chuck m'annonçait de vive voix que je devenais champion national mais nous devons d'abord terminer la course sans le moindre accroc.

Ce que nous avons fait. J'ai fait atterrir ma maquette, les pouces tremblotants d'excitation. Wow, quelle sensation! Nous étions champions de Q40 lors du 100e anniversaire de l'AMA américaine!

C'était là mon plus grand accomplissement à vie en course autour de pylônes. J'ai remercié Chuck de son excellent travail en des circonstances plutôt intenses. J'ai aussi félicité Danny et son observateur de toute l'excitation vécue. Ils étaient des concurrents très gracieux.

Eh bien! Il fallait maintenant que je

me rende de la ligne de vol à la tente administrative afin de peser ma maquette et de remettre ma carte d'épreuve. J'en tremblais encore. Après avoir replacé mon avion sur son stand, les autres concurrents ont fait la file afin de venir me féliciter. C'est cette camaraderie qui fait que ces modélistes sont d'excellents amis et concurrents.

Je remercie Mike Condon (directeur de concours pour les NATS) et tous les bénévoles d'avoir si bien organisé la compétition. Beau travail, tout le monde. Je remercie aussi Randy Ritch qui a fait don de tout le carburant lors de nos épreuves (supposément 65 gallons uniquement pour les courses autour de pylônes et encore 35 gallons pour les autres épreuves disputées lors des NATS). Merci à Robert Holik, des hélices APC, pour son don de toutes les hélices utilisées en 424 et en EF1. Une fois de plus, un remerciement particulier est de mise à l'endroit de Chuck Andraka pour son travail d'observateur (il a terminé 10e au classement général en Q40).

J'ai passé les deux jours suivants à conduire de Muncie à Calgary sur le chemin du retour (2 150 milles) en songeant aux péripéties de la dernière semaine. Wow, toute une semaine! J'avais besoin de vacances pour me remettre de ces vacances! ✈

### Maquettes RC électriques *suite de la page 54*

depuis un chargeur régulier pour Li-Po ainsi que la mesure de l'état de recharge à l'aide d'un testeur de batteries conventionnel.

Les batteries de type G2 ne possèdent pas de connecteur d'équilibrage et dépendent du troisième fil entre les tiges (pins) principales du connecteur de décharge afin de rapporter les renseignements. Ces batteries G2 sont très pratiques à l'usage et peuvent posséder de meilleurs indices (ratings) de charge et de décharge que celles de type G1. Mais celles-ci coûtent plus cher et requièrent non seulement un chargeur G2 mais aussi un testeur spécial afin de pouvoir lire le voltage.

Pour la plupart des débutants et des pilotes sportifs, je recommande soit les batteries Spektrum G1 ou des batteries ordinaires en provenance de marques réputées comme Gens Ace, Tattu ou Liperior.

J'utilise un S1200 (de Spektrum) afin de recharger mes batteries; avec un rendement (output) de 200 watts, c'est plus de deux fois plus rapide qu'un chargeur typique de 80 watts... si la batterie peut encaisser le tout. Généralement, je recharge mes batteries Spektrum au rythme de 2 à 3C (disons à 6 ampères pour une batterie de 2 200 mAh) mais pour les autres, j'utilise un taux de 1C (2,2 ampères) à moins qu'elles soient précisément prévues pour en encaisser davantage. ✈

### Vol circulaire acrobatique *suite de la page 52*

où aboutissent les pissenlits!

Si vous êtes capable de faire décoller et atterrir votre maquette dans la même section de piste, vous n'aurez à couper les mauvaises herbes que sur environ le quart du cercle.

Pour en savoir davantage sur ce produit, effectuez une recherche Google ou mettez-vous à sa recherche dans les rayons de votre quincaillerie locale.

#### MATÉRIEL POUR LA REVUE

Comme toujours, sentez-vous bien à l'aise de soumettre du matériel afin que je puisse l'inclure dans de prochaines chroniques de vol circulaire acrobatique. ✈



## R/C Pylon

from page 59

Zero's do not average out very well, but they also lead to self-doubt.

On the final day of competition, we did our best to stay clean and at the same time beat many of the top notch flyers. Our plan was working. After 10 rounds of competition, I was tied in points with Danny Coe who was in 1st place (same number of points but Danny had a faster time than I did).

Now came the dreaded fly off. Yikes, I know that Danny is a very fast flyer and an experienced racer. The fly off would be a tough battle. There were two other fly offs before our fly off for first place. During the wait, I did a complete check over everything on the plane including the prop, glow plug and battery charge level. All was good. Don't let nerves fog your competition focus!!!

During the fly off heat itself, I focused on my flying and Chuck's calling. I would fly as tight a course as possible and not jump Chuck's #1 call at all. When the count down clock reached zero, we got off to an early lead over Danny. For the first several laps we managed to gain

some space ahead of Danny. Our plan was working so we maintained our strategy. I knew that if Danny was to catch us, he would have to shorten his #1 distance.

Around the seventh lap, Chuck screamed out that Danny had cut #1 pylon. I immediately flew wide at the base pylons and long at #1 pylon to make sure I would not cut a pylon. Chuck was screaming loudly that I was a national champion but we had to finish the race first without incident.

We finished the race without issues and landed the plane with my thumbs shaking with excitement. Wow, what a feeling. We were Q40 National Champions at the 100th Anniversary year for AMA!!!

This was my highest pylon racing achievement ever. I thanked Chuck for his excellent calling under very intense circumstances. I also congratulated Danny and his caller for an exciting final heat. They were gracious competitors.

Wow, now the trip in from the flight line to the administration tent to weigh my plane and hand in my winning heat card. I was still shaking for sure. After I

placed my plane on my pit stand, there was a lineup of fellow competitors that came over to shake my hand and congratulate me. It was a great feeling to have all my Q40 fellow flyers congratulate me. It is this sense of camaraderie that makes them such great friends and competitors.

I wish to thank Mike Condon (Nats contest director) and all of his volunteers for running such a great competition. Great job everyone. I also want to thank Randy Ritch for donating all the fuel that we used for the pylon nats (65 gallons apparently for pylon alone and another 35 gallons for all the other nats events). Thanks to Robert Holik from APC props for donating all the props for 424 and EF1. Once again, special thanks to Chuck Andraga for being such a great caller (Chuck came in 10th overall in Q40).

I spent the next two days driving home to Calgary from Muncie (2150 miles) thinking about the weeks racing activities. Wow, what a week. I needed a holiday after this racing vacation! ✨

## Obtention et préservation des terrains de vol

suite de la page 47

argent est rassemblé et accumulé, c'est un geste monumental pour le club.

Non seulement cela pourrait-il sauver votre club lorsque le besoin se fera sentir mais vous établirez ainsi un legs – un investissement en l'avenir du club et du passe-temps que nous adorons. La somme est secondaire; l'accent, c'est sur la création et sur la croissance de ce fonds qu'il devrait être placé.

### GUIDE VERS LA SÉCURITÉ FINANCIÈRE DU FONDS D'URGENCE

Clarification du but recherché : Reconnaître l'importance du fonds d'urgence. Ce n'est pas un fonds pour les opérations quotidiennes mais bien une sécurité servant à assurer l'avenir du club, advenant un problème.

Établissement de l'objectif : Déterminez le montant idéal en songeant aux scénarios (relocalisation du terrain de vol, gestion des défis qui menacent les

opérations).

Entamez le processus d'épargne : Commencez avec des contributions modestes et gérables. Songez à automatiser ces dépôts.

Responsabilité fiscale : Ce fonds est destiné aux véritables urgences – pas aux dépenses courantes. Utilisez-le avec parcimonie.

Surveillance continue : Gardez un œil sur la croissance du fonds et gardez les membres au courant, en insistant notamment sur son importance.

Soulignez les jalons atteints : Célébrez l'atteinte des objectifs d'épargne. Ces moments entretiennent l'élan et nous rappellent nos accomplissements communs.

Examen annuel : Réévaluez périodiquement les objectifs du fonds et adaptez-les selon les besoins du club ou les facteurs extérieurs qui évoluent.

### ENTREPRISE COLLECTIVE

Chaque membre du club partage la responsabilité de la prospérité du club en

question. Grâce à une communication ouverte et à des efforts conjoints, vous pouvez assurer la santé financière du club et la longévité de votre passion que vous partagez avec les autres.

### EN TERMINANT

Cette revue a récemment parlé d'une maquette d'hydravion à turbine; c'est une bien belle vitrine sur la beauté et les réalisations technologiques de notre passe-temps. Mais ce sont les personnes et leur passion qui ont de quoi élever ce passe-temps à quelque chose de carrément fantastique.

Créer un fonds d'urgence pour votre club, c'est un autre engagement afin de s'assurer que nos clubs et que notre passe-temps puissent progresser, peu importe les tempêtes à l'horizon.

Agissons dès maintenant. Ensemble et avec un brin de vision et de contributions collectives, nous renforcerons l'avenir de notre passe-temps que nous chérissons. ✨

# COPIES VOLANTES TÉLÉCOMMANDÉES

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

J'ai peine à croire que l'été soit presque terminé... Les feuilles ont commencé à tomber et les bernaches s'envolent vers des cieux plus cléments. Au moment où vous lirez ces lignes, certaines régions du pays pourraient avoir reçu un premier manteau de neige... ou presque! J'espère que tous les incendies de forêt n'ont pas trop nui à vos séances de vol!

## GROS PROJET

Cet été a été quelque peu différent puisque mon père et moi nous sommes attelés à un nouveau projet.

Lorsque j'étais garçon et plus tard adulte, j'ai toujours rêvé de restaurer/construire un VÉRITABLE avion historique. Eh bien, le sort s'en est mêlé et je suis maintenant le fier propriétaire d'un de Havilland Tiger Moth DH82c de 1942. Il s'agit bel et bien d'une proverbial « barn find » (trouvaille ensevelie dans le fond d'une grange) puisque l'appareil avait été partiellement restauré et reposait tout doucement dans le sous-sol d'un type ici à Sherwood Park depuis 1970. Oui, j'ai bien dit « sous-sol ».

Cette trouvaille inespérée consiste du fuselage, des ailes, de l'empennage, de deux moteurs Gipsy Major, d'une tonne de pièces hétéroclites et de beaucoup d'épinière Sitka. Nous avons déménagé les composants... beaucoup de pièces... sur une période de trois semaines.

Les moteurs ont nécessité de l'aide spécialisée afin de les transporter par l'escalier, tant et si bien que j'ai fait appel à une entreprise de déménagement de pianos. J'aimerais remercier Rick Wirenga et Rick Zaplachinsky de leur aide précieuse!

## L'APPAREIL

Le De Havilland 82c (numéro de série 1395) est sortie de l'usine de Downsview (Ontario) en 1942 et a été affecté à la base RCAF 34 EFTS d'Assiniboia (Saskatchewan) à titre d'appareil de la RCAF immatriculé 1192. Après avoir été vendu à titre de surplus en 1945, le Tiger Moth a été immatriculé en tant que CF-COH et a servi au remorquage de planeurs à Calgary.



Éventuellement, il a été vendu au type avec qui je viens de conclure la transaction.

Bob était un mécanicien AME au sein de Pacific Western Airlines (PWA) et avait fait partie de l'équipage d'un C-130 Hercules. Bob a travaillé avec plusieurs pilotes et personnel au sol qui sont/étaient aussi des modélistes de maquettes RC;

j'en avais rencontré plusieurs au sein de la communauté RC. Cela a beaucoup aidé afin d'arriver à lui parler, puisque nous avions de telles connaissances en commun.

En 1969, Bob a effectué un vol de soirée avec sa femme à Yellowknife (T.N.-O.) mais a oublié de drainer l'eau (condensation)

*suite à la page 74*



## R/C SCALE



### Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

I can't believe the summer is over.... The leaves are falling, and the geese are flying to warmer climates. By the time you read this, some parts of our great country may be covered in the white stuff or darn near close! I hope that all of the wildfires this summer didn't impact your flying too much!

### A BIG PROJECT

This summer was a different one for me as my dad and I embarked on a new project.

As a boy, and adult, I have always dreamed of restoring/building a REAL historic aeroplane. Well fate intervened, and I am now the proud owner of a 1942 deHavilland DH82c Tiger Moth. It is your classic "barn find" as it had been partially restored and sitting in a gentleman's basement here in Sherwood Park since 1970. Yes, I said basement.

The cache consisted of the fuselage, wings, tail feathers, two Gipsy Major engines, a ton of parts, and lots of Sitka spruce. Over a period of three weeks, we moved parts... lots of parts.

The engines required special help to get them up the stairs, so I enlisted the help of a piano moving company. I would like to thank Rick Wirenga and Rick Zappalachinski for always being there to lend a hand!

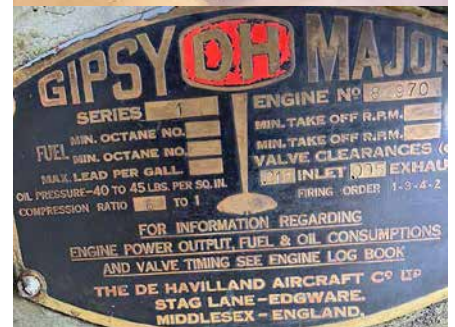
### THE PLANE

DeHavilland 82c serial #1395 rolled off the Downsview (Ontario) assembly line in 1942 and was stationed at RCAF No.34 EFTS in Assiniboia, Saskatchewan as RCAF #1192. After being sold as surplus in 1945, it was Canadian civil registered as CF-COH and used as a glider tug in Calgary. Eventually, it was sold to the gentleman I purchased it from.

Bob was an AME for Pacific Western Airlines (PWA) and was part of the C-130 Hercules crew. Bob worked with several pilots and ground crew who are/were also R/C pilots, many of which I have met through the R/C community. It really helped being able to talk with him about people I know/knew also.

In 1969, Bob took his wife up for an evening flight in Yellowknife, NWT and forgot to drain the water from the full tank. On his first bank to the left after takeoff, the water stalled the engine. Being too low

*continued on page 74*



## VOLTIGE DE COPIES VOLANTES RC



Nico Macintosh bringing his plane back to the pits after another successful flight. / Nico Macintosh ramène son appareil à l'aire des puits après un autre vol réussi.

### Frank Klenk - 32001

Chef de Comité

705-522-3550 | 1flyanextra@gmail.com

La contribution à la chronique nous parvient d'un membre du Comité, Bill Teeter.

### VOLTIGE DE COPIES VOLANTES - UNE MISE À JOUR

« Compte tenu des restrictions auxquelles sont soumis les membres du MAAC assujettis aux règlements de la Partie IX, nous n'avions d'autre choix que d'annuler les concours IMAC de l'Ontario, cette année.

« Bien qu'ils n'aient pu se pratiquer correctement, plusieurs de nos pilotes canadiens ont traversé la frontière afin de disputer des concours contre nos collègues

américains au Michigan, en Ohio et en Indiana. Trois de nos pilotes ontariens se sont rendus jusqu'à Muncie (Indiana) afin de participer aux U.S. Scale Aerobatic Nationals (NATS), la dernière fin de semaine de juillet 2023.

« Dan Reichert (Brampton), Glen Lundrigan (Markham) et Nico McIntosh (Sault-Sainte-Marie) ont tous pris part au concours réparti sur quatre jours, de même que plus de 40 pilotes américains de partout sur ce territoire. Ces journées ont été intenses, il va sans dire. L'instructeur canadien des juges, Bill Teeter (de Rockwood) était aussi de la partie et a jugé plusieurs rondes de la compétition.

« Nos pilotes ont dû composer avec du temps très chaud, des bourrasques de vent et plusieurs orages importants. Muncie est réputé pour de telles tempêtes («thunderstorm alley») et les concurrents

ont enduré des écarts de météo tout au long du concours.

« Les trois pilotes canadiens nous ont bien représentés lors du concours. En fin de compte, ils ont fait bonne figure. On peut noter que Dan Reichert s'est hissé à la troisième place du podium en catégorie Advanced. Félicitations à Dan, Glen et Nico pour leur performance aux NATS!

Fin septembre, les finales IMAC North Central seront présentées au terrain du Club Weak Signals, situé tout juste au nord de Toledo (Ohio) et plusieurs pilotes ontariens s'y sont inscrits. Nous souhaitons une fin de semaine couronnée de succès à Bruce Wrench (Tillsonburg), Dan Reichert (Brampton) et à Glen Lundrigan (Markham). Je suis persuadé que nos pilotes ontariens nous feront honneur! ✨



# R/C SCALE AEROBATICS

**Frank Klenk - 32001**

Committee Chair

705-522-3550 | Iflyanextra@gmail.com

This issue's article is by our committee member, Bill Teeter.

## RC SCALE AEROBATICS UPDATE

With the current constraints that face MAAC members flying under Part IX regulations, we had no choice but to cancel the Ontario IMAC contests this year.

In spite of not being able to practice adequately, in Canada, a number of our pilots have been crossing the border to fly with our US colleagues in Michigan, Ohio and Indiana. Three of our Ontario pilots made the trek to Muncie, Indiana to fly in the US Scale Aerobatic Nationals (Nats) which was held the last weekend in July 2023.

Dan Reichert (Brampton), Glen Lundrigan (Markham) and Nico McIntosh (Sault Ste Marie) all competed in the four-day event, along with over forty American pilots from across the States. It was a challenging four days of intensive flying to say the least. Canadian judging instructor Bill Teeter (Rockwood) also attended and judged a number of rounds of the competition.

Our pilots had to deal with very hot temperatures, gusty winds and several severe thunderstorms. Muncie is known to be in thunderstorm alley, and the competitors experienced some severe weather over the course of the event.

The three Canadian pilots represented us very well in the contest. In the end our pilots turned in a good showing. Of special note, Dan Reichert made the podium for Advanced Class finishing third overall. A big congratulations to Dan, Glen and Nico for their success at the Nats!

At the end of September it will be the North Central IMAC finals at the Weak Signals club just north of Toledo, Ohio, and several Ontario pilots are registered. We wish Bruce Wrench (Tillsonburg), Dan Reichert (Brampton) and Glen Lundrigan (Markham) a successful weekend. I am sure our Ontario pilots will once again do us proud! ✈



*Dan Reichert obviously happy with his last sequence! / Dan Reichert est manifestement heureux de sa plus récente séquence!*



*Glen Lundrigan, front, calling for pilot Dan Reichert. / Glen Lundrigan (à l'avant), agit comme observateur (caller) pour le pilote Dan Reichert.*

des rues Rebecca et Kerr). Après une année d'activité soutenue, le terrain a été relocalisé dans un secteur sur le versant sud de l'autoroute Queen Elizabeth; le Club s'en est servi jusqu'en 1960.

« Le premier terrain pour maquettes télécommandées était situé sur la ferme du regretté Stan Gorman, au nord de la route 5, à l'ouest du chemin Sixth Line. La maquette de choix de cette ère, c'était le Champ (un design de Hal 'Pappy' DeBolt) muni d'un moteur K&B .15 et guidé par un émetteur à deux voies.

« En raison des piles qui servaient à alimenter ces premiers systèmes, ces maquettes pesaient environ cinq livres; malgré cela, on arrivait à leur faire effectuer des loopings et des tonneaux grâce à la dérive de direction. Certains modélistes faisaient voguer des bateaux à l'embouchure des rivières aux ports d'Oakville et de Bronte ainsi que sur un étang au nord de Still's Lane (non loin de l'autoroute Lakeshore ouest).

« En 1960, les membres ont déniché un meilleur terrain pour maquettes télécommandées sur la propriété de la raffinerie Shell. La surface a été aplanie afin de faciliter les décollages et atterrissages. C'était sur ce même terrain que le premier concours de maquettes télécommandées a été organisé. Malheureusement, le Club a dû abandonner cet emplacement.

« Les membres sont retournés sur la propriété de monsieur Gorman et le Club a obtenu l'autorisation de niveler la piste d'atterrissage. La piste a étéensemencée et a été excellente lors des saisons 1962 et 1963. Lorsqu'un éleveur de visons sur la ferme voisine s'est plaint du bruit, le Club a déménagé ses pénates à un nouvel emplacement à la ferme d'Anson Devlin, à l'angle des chemins Fourth Line et Baseline. Après l'avoirensemencé, cette piste est devenue notre 'domicile' jusqu'en 1966, date à laquelle la ferme a été vendue.

« En 1967, notre terrain nord de Drumquin Park a été acheté en coopération avec la Commission des parcs d'Oakville. Avec l'arrivée du nouveau gouvernement régional, la propriété est devenue une portion de la nouvelle cité de Milton; à ce jour, la Commission des parcs de Milton et l'Oakville Model Flying Club utilisent et entretiennent les lieux.

« Le terrain nord – en raison de son terrain de stationnement et de ses installations de camping – demeure le lieu de nos concours et rassemblements. Ils comprennent des Fun-flies annuels, des rassemblements de copies volantes ainsi que des concours de voltige.

« La Journée de démonstration du club est présentée annuellement au terrain de Drumquin; traditionnellement, l'OMFC présentait un spectacle aérien variant d'entre deux et trois heures... et en quelques années charnières, les spectateurs étaient plus de 1 000!

« Le terrain nord est aussi le lieu de formation du Club; la plupart des soirées et une portion de la fin de semaine sont réservées aux élèves-pilotes.

« Rendu en 1975, le nombre de membres au Club était si grand qu'il était difficile d'effectuer plus d'une envolée par un dimanche après-midi. Il était nécessaire de trouver un autre terrain de vol. Par le biais de monsieur Hays – de la ferme du même nom, sur la route 5 – nous avons réussi à nous porter acquéreurs de ce qui était notre terrain Sud, au coin nord-ouest de la route 5 et du chemin Trafalgar. En novembre 2013, nous avons dû fermer ce terrain en raison de l'étalement urbain, si bien que le terrain nord de Drumquin Park est devenu notre seul terrain de vol, encore aujourd'hui.

« Le Club poursuit son programme de formation des pilotes qu'il a lancé en 1972. À l'heure actuelle, on compte sept élèves-pilotes.

« En 1985, l'OMFC et notre bulletin The Fliteline a atteint une reconnaissance internationale lorsque la revue américaine Model Airplane News lui a accordé le titre de 'Bulletin du mois'

« En 2023, des stations solaires de recharge et la piste en géotextile ont été ajoutées à notre terrain actuel. Cela découle de la popularité des maquettes électriques en mousse et aux roues plus petites.

« Au fil des années depuis 1956, le nombre de membres s'est accru, des six originaux à plus de 225 membres libres et cadets (junior) lors de ses années de gloire. En 2023, nous comptons 82 membres. Le Club poursuit sa mission d'offrir un lieu sécuritaire et ludique aux modélistes aux intérêts divers. » ✨

assez et, ultimement, qu'on ait du plaisir à pratiquer notre passe-temps.

Ainsi, en 2024, soulignons l'anniversaire de diamant et ayons DU PLAISIR! Après ces dernières trois années, les membres du MAAC ont certainement droit à vivre une année sans stress. J'espère vous voir à plusieurs évènements. ✨

pylônes) de même qu'à plusieurs constructeurs et pilotes de renom. Au fil des années, plusieurs de nos membres ont reçu le prix de l'accomplissement d'une vie ou des pionniers du MAAC, et d'autres ont été intronisés au Temple de la renommée du MAAC. C'est en leur honneur que nous poursuivons sur cette lancée en les remerciant et afin de célébrer leurs accomplissements.

« Au total, 44 pilotes de notre club et d'autres clubs de la région ont pris part à l'évènement. De nombreuses machines volantes se trouvaient sur la ligne de vol : grosses maquettes, jets, avions à essence, des maquettes électriques, des avions à nitro et des hélicoptères. Après avoir nourri tout le monde grâce au barbecue, les organisateurs ont coupé le gâteau du 70e anniversaire pour en offrir – avec de la crème glacée – aux invités.

« C'était très agréable de reconnaître la présence de notre membre le plus âgé, Jack Cann, qui a soufflé 94 chandelles. Nous l'avons fait travailler un peu afin qu'il pige le billet gagnant du tirage 50/50. À une certaine époque, Jack était notre instructeur en chef et plusieurs de ses anciens élèves-pilotes étaient de la partie.

« Nous croyons que notre club est l'un des plus anciens – voire même le plus ancien toujours actif – au Canada... alors nous nous souhaitons encore 70 ans! » ✨



**Southeastern Ontario (L)** from page 31

of the late Mr. Stan Gorman on the north side of Highway 5, west of the Sixth Line. The popular plane of the period was the Debolt Champ with a K & B .15 engine and a two channel radio.

"Because of the large batteries required, these aircraft weighed around five pounds, but, with a little coaxing, would do loops and rudder rolls. Boats were operated in the river mouths at Oakville and Bronte harbours and at a pond, north on Still's Lane from the Lakeshore Highway West.

"In 1960, a better R/C field was found on the property of the Shell refinery. This strip was graded and smoothed out to permit take-off and landing. It was on this field that our first big R/C contest was held. Unfortunately, the club was obliged to relinquish the use of this property.

"Returning to Mr. Gorman's property, the club obtained permission to grade and level the landing strip. The strip was seeded and proved an excellent site through 1962 and 1963. When a breeder of mink on the adjacent farm complained about the noise, the club moved to a new site on the farm of Mr. Anson Devlin at the corner of Fourth Line and Baseline Road. After seeding, this strip became our home until 1966, when the

farm was sold.

"In 1967, our North Field at Drumquin Park was acquired in cooperation with the Oakville Parks Board. With the advent of regional government, this property became part of Milton, and current use of this field, as well as its maintenance, is handled jointly by the Milton Parks Board and the Oakville Model Flying Club.

"The North Field, because of its parking and camping facilities, is the site of all our contests and meets. These include annual Fun Flies, Scale Rallies and Pattern Contests.

"Also held annually at the Drumquin site was the club's Demo Day, where OMFC had traditionally put on a two to three hour model Air Show, some years to crowds in excess of 1000 spectators!

"The North Field is also the site of the Club's training facilities, with most evenings of the week and part of the weekend being reserved for our student pilots.

"By 1975, the club membership had reached the point where it was difficult to get in more than one flight on a Sunday afternoon, so it became necessary to find an additional flying field. Through Mr. Hays of Hays' Farm on Highway 5, we were able to acquire the site which was our South

Field, at the north-west corner of Highway 5 and Trafalgar Road. As of November 2013 this field was closed due to residential development and the North Field at Drumquin Park has become our only flying field.

"The club continues to provide our instructional program which started in 1972 and at present has seven students.

"In 1985 OMFC and our newsletter The Fliteline gained international recognition by being awarded the Model Airplane News 'Club of the Month' award for its newsletter.

"In 2023 a solar power charging stations along with a geotextile runway were added to our current field. This was a result of the popularity of electric smaller wheeled foam aircraft amongst our members.

"Over the years since 1956, club membership had grown from the original six to over 225 open and junior members at its peak, to its current 82 members in 2023. The club continues as it has always with the overall mission to provide a safe and fun venue for flying model aircraft of all interests." ✦

**PM Hobbycraft** 1-877-PMHOBBY (764-6229) www.pmhobbycraft.ca

Hobbies and Crafts for the whole family for Over 50 Years

Hangar 9 Fly First Class  
DJI  
Eflite  
Hitec  
Align  
Dromida  
AS ENGINES  
Hobbico  
GAUDI  
SPEKTRUM  
FAT SHARK RC VISION SYSTEMS  
EMAX

parkzone  
hobbyzone

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

# 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](https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw)



# TRADING POST

SUBMIT TRADING POST ADS TO:

10 RANCH GLEN DRIVE NW, CALGARY, AB T3G 1E3 OR TRADINGPOST@MODELAVIATION.CA

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, Dynaflyte 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 Shoestrung 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 jenniemcindoe@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

## 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!

**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



...de remorquage et de largage  
de planeurs organiseront d'autres tels ras-  
semblements au sein de la zone; cette dis-  
... à l'ordre du jour, agissez main-  
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 all of our 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*



# COMING EVENTS

## ALBERTA - A

### 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 field around! Powered charge station available! | 2023-1105 | <http://www.ercs.ab.ca>

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 LITTELST 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](mailto: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 07, 2023 - SATURDAY, |** Fun Fly | 2 | Days | Ringmaster Flyathon | PONOKA RADIO CONTROL FLYERS ASSOCIATION | MOOSE FIELD PONOKA | Grab your control line plane and join us for the 16th annual Ringmaster Fly A Thon | <https://www.facebook.com/ponokarcflyers>

**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>

**1-877-PMHOBBY (764-6229) [www.pmhobbycraft.ca](http://www.pmhobbycraft.ca)**

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

























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

**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. | 2024-01 |

## ATLANTIC - B

**SEPTEMBER 23, 2023 - SATURDAY**, | Fun Fly | 1 | Day | FMAC 50th Anniversary Fun Fly | FREDERICTON MODEL AIRCRAFT CLUB | DURHAM FIELD, SWEENEY RD. DURHAM | Due to the weather forecast for September 16/17 the event is postponed to September 23. Please join us to celebrate the 50th anniversary of the Fredericton club on Saturday September 16. Come out to see the renovated runway and enjoy a BBQ and corn. Rain date is Sunday September 17. Contact for the event is Rick. Kirkbride@bellaliant.net or (506) 260-4184. | 2023-1320 | <http://flyFMAC.ca>

## BRITISH COLUMBIA - C

**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](http://www.vrcas.org) for info & location map or contact: [secretary@vrcas.org](mailto: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://letsacamp.ca/camps/sandy-point-campground> Regrettably, THEY DO NOT ALLOW DOGS but an adjacent campground does. Other questions Contact: [info@slams.ca](mailto:info@slams.ca) [www.slams.ca](http://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](mailto: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](mailto: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 | Delta Hotel Meeting room. | 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](mailto:rolydd@telus.net) Zone: British Columbia Interior / Yukon | 2023-1011 | <http://www.highcountryflyers.org>

## MANITOBA - D

**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/>

**SEPTEMBER 30, 2023 - SATURDAY**, | Team Trials | 2 | Days | Canadian F2B Control Line Team Trials | WINNIPEG RADIO CONTROL CLUB | WRCC MAIN FIELD WHEELS | The Winnipeg Radio Control Club (WRCC) is hosting the Canadian F2B Control Line Team Trial event, Saturday Sept 30th, 9am to 4pm, at the WRCC flying field at 115 Ed Spencer Drive, Winnipeg, MB. Sunday, Oct 1st is the rain date. The site will be available Friday, Sept 29th for practice. Contact Larry Maltman of Perfect Circle Fly Club (204-995-9000, [lraltman@hotmail.com](mailto:lraltman@hotmail.com)) or John McFayden (905-379-5477, [stuntguy@sympatico.ca](mailto:stuntguy@sympatico.ca)) for more information. | 2023-1323 | <http://www.wrcc.info>



**OCTOBER 01, 2023 - SUNDAY** | Meeting/Seminar/Clinic | 1 | Day | Zone D Annual Zone Meeting | Zone D Manitoba - Northwestern Ontario | Hunt's Roadhouse | Zone D 2023 AZM. If planning on flying before or after the meeting and not a Saints member, contact the club directly for permission requirements. | 2023-1325 | [https://www.maac.ca/en/clubs\\_details.php?club\\_id=9004](https://www.maac.ca/en/clubs_details.php?club_id=9004)

## NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

## OTTAWA VALLEY - G

**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** | 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.bmacclub.ca>

**OCTOBER 14, 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 your winter projects. Costumes for Halloween are encouraged as long as they don't endanger your 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

**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

## SASKATCHEAWN - K

NO LISTINGS

## SOUTH EAST - L

NO LISTINGS

## SOUTH WEST - M

**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](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](mailto: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 Book Tables at ... <https://www.eventbrite.ca/e/34th-jimmy-prorowse-memorial-swap-meet-tickets-692605079437?aff=oddtcreator> | 2023-1043 | <https://lmac.ca/>

## QUEBEC - N

**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>

### Copies volantes télécommandées

suite de la page 62

du réservoir déjà rempli de carburant. Aussitôt qu'il a entamé un premier virage sur la gauche après le décollage, l'eau a fait caler le moteur. Le pilote était trop bas pour pouvoir faire redémarrer le moteur et il n'a eu d'autre choix que de faire un atterrissage sans moteur (deadstick). Le train d'atterrissage et le dessous des ailes ont encaissé le gros des dommages. Bob se souvient encore de cette journée comme si c'était arrivé hier!

Le pilote a démonté le Tiger Moth et l'a chargé à bord d'un Hercules pour le ramener à Edmonton, en 1970. Il a entamé la restauration de l'appareil mais n'a jamais entièrement terminé son travail.

Beaucoup de travail m'attend puisque je dois construire un tout nouveau jeu d'ailes inférieures. Bob avait découpé les pièces composant les nervures et avait acheté des longerons (spars) avant et arrière de magnifique épinette Sitka.

Le fuselage est terminé à 80 %. L'ancien propriétaire a aussi retrouvé toutes les pièces qui devaient servir à reconstruire le train d'atterrissage.

J'ai bien hâte de vivre cette aventure excitante afin de restaurer une pièce d'histoire canadienne jusqu'à ce que le Tiger Moth reprenne la voie des airs!

Comme toujours, poursuivez vous aussi vos projets de construction! ✈

### Control Line Precision Aerobatics

from page 53

It doesn't take up much room in the car and unlike golf, a slicing swing is not a bad thing. I really don't care where the dandelion goes!

If you able to whip your plane and land in the same area you launch from then you only need to level the weeds in one quarter of the circle.

Google "Grass Whip" or look for it in your local home improvement store.

### MAGAZINE MATERIAL

As Always, please feel free to submit material for inclusion in future CLA columns. ✈

### Acrobatie de précision (voltige)

suite de la page 56

The model flies straight and level to the centre line, pulls up and performs one complete loop to finish at the same altitude and direction.

#### 8. Landing Sequence (K=1)

Perform a rectangular circuit to position the airplane for the landing in the same direction as the take-off.

The model flares smoothly to touch the ground near the centre line with no bouncing or changes in heading and rolls to a stop.

Total K for the sequence is 18. ✈

### R/C Scale

from page 63

for a restart, he made an emergency deadstick landing. The gear and bottom wings took the brunt of the damage. His still remembers that day like it was yesterday!

Bob took the broken Moth apart, loaded it in the back of a Hercules and brought it back to Edmonton in 1970. He started the complete restoration but never quite finished it.

I have my work cut out for me as I need to build a complete set of bottom wings. Bob had cut all the rib pieces and had acquired a new set of beautiful Sitka spruce front and rear spars.

The fuselage is 80% completed. He has also sourced all the parts to rebuild the gear assembly.

I look forward to the long, exciting journey ahead of me to restore this piece of Canadian history back to flying condition!

As always, keep on building! ✈

# 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!





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



## Peter Conquergood A LIFE WELL LIVED!

By Dr. Barbara Landau and Eric Harding

Peter Conquergood received the MAAC Lifetime Achievement Award in August 2022. This special event, hosted by MAAC president, Mike Anderson, was a lifetime highlight before his untimely death on July 27th, 2023, at the age of 80.

Peter had two passions – building and flying remote controlled airplanes and his family. His first passion started as a teenager and continued throughout his life. Beginning by building scale models, he soon became involved in growing the field and inspiring others. Over a span of several decades, in both Alberta and Ontario, Peter held executive positions in several flying clubs, organized competitions, acted as a mentor and judge, and encouraged those entering the field.

Peter was a role model with an impressive record at various model airplane competitions including 3rd place at the US Scale Masters Championship and 4th at the prestigious Top Gun invitational tournament. He was president for many years of both the Calgary and the Kawartha Lakes flying clubs. Just as he turned 70, he added a Private Pilot's license to his credentials and enjoyed flying a Cessna 172 in the Peterborough area. Throughout Covid, Peter raised everyone's spirits, attracted new members, and inspired skill sharing, creativity and friendship, by hosting weekly Zoom meetings with members of the Kawartha Flyer's Club.

Peter's second passion was his family. He was married in 1965 and graduated from the University of Toronto in 1966 with a degree in Mechanical Engineering. He went to work for Shell Canada and was a loyal employee for 25 years. Lynda, his wife, and mother of his three children managed this 'man on the move' as his career with Shell took him to two continents



and eight locations, designing and constructing large scale engineering machinery. Peter's brother and three children followed in his footsteps – all engineers, with a love of system design and administration, with careers in Ontario, Alberta, and Australia.

Prior to Lynda's death, Peter took early retirement in Bobcaygeon. Peter remained in Bobcaygeon and has been there for the last 28 years where he was involved in many community activities and clubs ranging from sailing, bridge, ping pong, biking, and a creative writer's group. Sadly, Lynda died in 2011.

Almost four years ago, Peter and Barbara Landau, had a second chance at a happy relationship that combined joyful times with both of their extended families, shared vacations ranging from circumnavigating Iceland, biking in Hawaii and Arizona, and working together to set up Separation Pathways, a not-for-profit supporting separating family affordably, through their difficult life transition.

Peter leaves a legacy of passion for flying in a career spanning 60 years, and he will be missed most as a well-respected leader, and a warm and caring family man.

Peter's was a life WELL LIVED!





**James (Jim) Milne**  
**May 18, 1932 - August 20, 2023**

With profound sadness I regret to inform the passing of good friend and modelling mentor Jim Milne at the age of 91 years.

Jim's dedication to the model aviation hobby, and as an avid local aviation historian, and collector, will be hard to surpass. The L "Leader" member designation attached to his MAAC number, and Lifetime Membership in the Lakehead Aeromodellers are a tribute to his legacy.

Jim was a founding member and President of North of Superior Flyers Model Aeroplane Club, lifetime member, executive member, and President of the Thunder Bay Radio Control Club (now Lakehead Aeromodellers), long time member and past Assistant Zone Director of MAAC, member of the Society of Antique Modellers (S.A.M.), and founding member, executive member, and President of the Northwestern Ontario

Aviation Heritage Centre.

Through Jim's dedication to the RC hobby, many new RC pilots were mentored in building and subsequently piloting their model aircraft. Jim also spent many years creating and instructing the local Air Cadet Squadron in their model building program, developed and ran for two years, RC model building classes at Confederation College. Many scratch built Butterfly II's flew and pilots were soloed as a result of Jim's college classes.

Jim also competed in the S.A.M. Nationals at AMA field in Muncie Indiana. His proud accomplishment was to return home with his 1/2A Texaco Dallaire Sportster autographed by none other than designer Frank Dallaire himself.

These were just a few of the many hats that Jim wore.

His orange and black trademark model aircraft colours will be missed at the flying field.

Rest in peace Jim - MAAC 12467L, light winds, clear skies, and thermals for your Butterfly II, wherever you may be flying.

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

## **Eflite** SR-71 Blackbird Twin 40mm EDF

An officially-licensed replica of the world's fastest and highest-flying manned aircraft that offers a flying experience unlike any other model!



Wingspan: 19.88in • Length: 37.6in • Weight: 29.4oz  
EFL02050 — SR-71 Blackbird BNF Basic

## **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.

Available in black and natural. Can be painted.

ESNPLALW175B1 — ePLA-LW 1.75mm Black 1kg  
ESNPLALW175N1 — ePLA-LW 1.75mm Natural 1kg



## 3D Printer Filament For RC Aircraft



## **Eflite**

### Viper 70mm EDF

This updated and upgraded version of the Viper 70mm includes a higher performance power system, Smart electronics, shock-absorbing struts and softer tires.



Wingspan: 43.31in • Length: 40.39in • Motor: 1900Kv  
EFL077500 — BNF Basic with AS3X and SAFE Select

## **Precision Aerobatics**

### Katana 60 ARF

The new Katana 60 will do it all, taking aerobatics to the next level. Expect Precision Aerobatics quality construction along with flight characteristics to match!



PREPL1048R — Katana 60 ARF RED  
PREPL1048Y — Katana 60 ARF Yellow

## **HANGAR 9**

### Pawnee Brave 20cc ARF

Offers a wide range of performance and handling depending on power system, as well as low assembly time. Requires 20cc gas engine or equivalent electric system.



Wingspan: 87in • Length: 61in • Engine Req: 20cc  
HAN7035 — ARF Red/White

## **DANCING WINGS HOBBY**

Light and easy to use covering that will conform to curves and stretches around tight curves. An excellent covering choice for your next aircraft!



### Aircraft Covering

Available in 28 different varieties. 2m x 64cm roll.



### New Aircraft Kits

Kits updated with Maker Foam V2



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