

# Model Aviation

# CANADA



Published by Morison Communications



# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

## DANCING WINGS HOBBY



### NEW MODELS IN STOCK NOW!

From new balsa kits and ARFs to restocks on incredibly popular EPP foam kits, Dancing Wings has a model for you! Find more info and available versions at [greathobbies.com](http://greathobbies.com) Enter the DWH part number in the quick search.



DWHK08 Fokker-EIII Ultra-Micro Kit



DWHF0605 Sparrow Electric Glider Kit 600mm



DWHST12 RQ-7 Shadow Kit 2.1m



DWHK12 Cessna L19 Ultra-Micro Kit



DWHK09 Space Walker Ultra-Micro Kit



DWHF16 Sunbird Electric Glider Kit 1.6m



DWHF25 Aion Electric Glider Kit 2.5m



DWHSCG33 Savage Bobber 1.8m ARF



DWHXCG02 Extra 260 1.5m ARF



DWHSCG37 Stearman PT-17 1.4m ARF



DWHSCG21 Fieseler Fi156 Storch 1.6m ARF



DWHSCG34 Bleriot XI 1.8m ARF



DWHXCG01 Extra 330 1.0m ARF



DWHTCG16 Vogege Trainer 1.6m ARF

## POPULAR MODELS RESTOCKED



DWHE37 Edge-540 EPP Foam Kit 1.1m



DWE17 YAK55 EPP Foam Kit 800mm



DWE18 SBach342 EPP Foam Kit 1.0m



DWH507 Spacewalker Kit 1.6m

## Aircraft Covering

Light and easy to use covering that will conform to curves and stretches around tight curves. An excellent covering choice for your next aircraft!



### Available colors & patterns



DWHAC Aircraft Covering Film 2m x 64cm (28 different colours/patterns available)





Aircraft Modelers Research

COMMANDER MAINTENANT  
PRE-ORDER NOW



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

PILOT RC



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

PILOT RC

**RC HELICOPTERS**



DLE 55RA

**DLE ENGINES &  
PARTS**



**RC CARS/TRUCKS**



GP 123 V2

**GREAT POWER  
ENGINES + PARTS**



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

**WWW.AMR-RC.COM**

**1-855-747-2444**

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



**"Join MAAC**

***Because You Want To"***

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

***"Joignez MAAC***

***Parce Que Vous Voulez"***

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

## Model Aeronautics Association of Canada

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

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

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

<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	Victor Wells	treasurer1@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)

Adam Maas  
Toronto, ON

91845

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

Victor 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  
Tilsonberg, ON N4G3S7  
519-550-7955  
lflyanextra@gmail.com

##### 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@cocego.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  
519-550-7955  
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



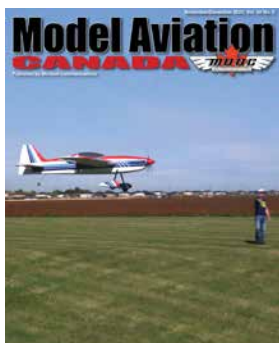
NOVEMBER- DECEMBER 2023 - VOL. 54 NO 5

## TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Alberta (A)	7
Atlantique (B)	8
C-B Intérieure et Yukon (C)	11
Flying fun at Kamloops	12
Manitoba / Nord-ouest de l'Ontario (D)	14
Milieu (E)	17
Nord ontario (F)	18
Vallee de l'outaouis (G)	21
Sud-ouest Colombie-Britannique (H)	22
Sud-est de l'Ontario (L)	24
Sud-ouest ontario (M)	26
Québec (N)	28
Bringing home the bronze	32
F3K Technical Report	35
F3K TTeam Manager's Report	36
2023 F2B TEAM TRIALS	37
Incredible Clipped Wing Cub	40
F3A Precision Aerobatics Team report	42
F3A Technical Report	43
Relations publiques	47
Obtention et préservation des terrains de vol	48
Spectre radio	50
Vol circulaire	52
Vol circulaire acrobatique	54
Maquettes RC électriques	56
Acrobatie de précision (voltage)	58
Acrobatie de précision (voltage)	60
Course autour de pylônes	62
Copies volantes télécommandées	66
Voltage de copies volantes RC	68
Magasins de passe-temps au Canada	71
Trading Post	72
Évènements à venir	74

## TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Alberta (A)	7
Atlantic (B)	9
British Columbia Interior - Yukon (C)	11
Flying fun at Kamloops	12
Manitoba / Northwestern Ontario (D)	15
Middle (E)	17
Northern Ontario (F)	19
Ottawa Valley (G)	21
South West British Columbia (H)	23
Southeastern Ontario (L)	25
South-West Ontario (M)	27
Quebec (N)	29
Bringing home the bronze	32
F3K Technical Report	35
2023 F3K Team Manager's Report	36
2023 F2B TEAM TRIALS	37
Incredible Clipped Wing Cub	40
F3A Precision Aerobatics Team report	42
F3A Technical Report	43
Public Relations	47
Getting and Keeping Flying Fields	49
Radio Spectrum	51
Control Line	53
Control Line Precision Aerobatics	55
RC Electric	57
R/C Precision Aerobatics	59
R/C Precision Aerobatics	61
R/C Pylon	63
R/C Scale	67
R/C Scale Aerobatics	69
Hobbyshops Canada	71
Trading Post	72
Coming Events	74



Konstantin Bajaikine, from Burlington, Ontario, flies his electric -powered StarLight in the Control Line Precision Aerobatics Team Trials, held in Winnipeg.

Konstantin Bajaikine, de Burlington (Ontario), pilote sa maquette électrique StarLight lors des épreuves de sélection d'équipe de vol circulaire acrobatique à Winnipeg (Manitoba).



**Mike Anderson - 17752**

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

## BEUH-BYE, 2023

Il ne fait pas de doute que 2023 constitue l'année la plus exigeante de l'histoire du MAAC. Ce qui a commencé comme un exercice de recertification (d'homologation) de site extérieur (de vol) en décembre 2022 est devenu un énorme défi au moment où nous avons perdu l'accès à nos terrains opérant sous de l'espace aérien contrôlé, pour ensuite perdre l'exemption. Soudainement, en février, nous devons apprendre comme opérer sous l'égide du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Nous devons nous réinventer.

Puisque la saison de vol se produirait quelques mois plus tard, nous devons prendre des décisions très difficiles qui reconnaissent nos ressources limitées. Nous avons priorisé ce que nous devons faire et nous sommes concentrés à rétablir les privilèges de pilotage au plus grand nombre possible de membres, ce qui signifiait que nous devons accommoder les sites de vol les plus aisément prochainement autorisés et ensuite, les plus complexes. Nous savions que les pilotes évoluant à des terrains de vol placés en de l'espace aérien plus complexe seraient très mécontents pendant qu'ils attendaient leur tour à une recertification, mais il était impossible de tout faire partout en même temps. En cours de route, tout le monde se heurtait à une courbe d'apprentissage très raide, y compris votre équipe de Leadership.

Nous avons fait de notre mieux afin de créer de nouvelles normes et processus. Le Groupe consultatif sur la sécurité a passé d'innombrables heures à parcourir le RAC et à incorporer les exigences au sein de nos nouveaux processus de certificat d'opération de site de sorte à ce que nos membres n'aient pas à connaître chacune des dispositions du RAC. Le principe qui nous guidait en créant ces nouveaux processus, c'était que nous interprétions nous-même le RAC afin que nos membres n'aient pas à le faire.

Tout au long de cette transition, j'ai envoyé 35 mises à jour sur le progrès de notre « retour aux séances de vol », ainsi

envoyé 22 000 courriels et les directeurs de zone envoyaient les leurs. Nous avons appris de dures leçons quant à quels messages fonctionnaient et lesquels ne fonctionnaient pas. Avons-nous réussi notre coup à chaque fois? Non, mais nous avons atteint notre objectif suffisamment de fois pour que ça soit efficace.

## LISTE DE NOËL SATP

Au cours de l'hiver, nous poursuivons le travail avec Transports Canada afin d'obtenir des éclaircissements et des accommodements quant à certaines restrictions et pratiques. Voici une liste partielle de ce sur quoi nous travaillons et dont nous espérons la mise en œuvre au début de la saison traditionnelle de vol, le printemps prochain.

**Augmentation d'altitude :** Le message en provenance de toutes les régions du pays est très clair : le retour de la capacité de voler au-dessus des 400 pieds, voilà la priorité. Les discussions sont entamées quant à certaines possibilités. Il se pourrait que nous devions nous équiper de dispositifs de télémétrie sur l'altitude. Il se pourrait que nous devions utiliser d'autres méthodes de limitation d'altitude. Ne vous attendez pas à ce que ceci soit disponible dans de l'espace aérien contrôlé.

**Limites de poids :** Nous discuterons des possibles allègements aux règlements afférents aux maquettes qui pèsent jusqu'à 35 kg.

**Accréditations pour pilotes SATP avancés dans l'espace aérien non contrôlé :** Nous avons déjà soumis une requête formelle afin d'autoriser les opérateurs de Systèmes aériens télépilotes (SATP) du MAAC de piloter grâce à un certificat de base à des terrains situés sous de l'espace aérien non contrôlé, terrains qui nécessitent un certificat avancé, à l'heure actuelle. (À l'intérieur de 3 milles nautiques d'un aéroport et de 1 mille nautique d'un hélicoptère.)

**Immatriculation des petits aéronefs télépilotes (RTP) :** Nous explorerons deux problématiques d'immatriculation de RTP. Pouvons-nous utiliser une immatriculation sur toutes nos maquettes (immatriculation de notre collection)? Et pouvons-nous convertir l'immatriculation sur le portail de gestion des drones de « custom-built » à des types d'aéronef propres au MAAC?

**Évaluation de site :** On reconnaît déjà que les membres du MAAC évoluent depuis des terrains fixes et déjà accrédités (homologués); nous souhaitons un éclaircissement qui autoriserait moins d'évaluations de site (site surveys) et peut-être moins souvent. Ceci pourrait prendre la forme d'un affichage d'une évaluation commune qui serait mise à jour mensuellement.

## SONDAGES

En novembre, nous avons demandé la rétroaction des membres par le biais de trois sondages :

- un sondage de satisfaction et des priorités à l'intention de tous les membres

- un sondage plus ciblé à l'intention des membres du Conseil de direction et des membres de comités

- une demande auprès des examinateurs de vol (certificat avancé) afin qu'ils soient inclus dans un registre national du MAAC.

Il me fait plaisir de partager avec vous que nous avons reçu plusieurs centaines de réponses des membres et plusieurs réponses des examinateurs (certificat avancé). Au moment où vous lirez ces lignes, nous en aurons examiné les résultats et amassé votre rétroaction sur les priorités à adopter, de sorte à ce que le Conseil de direction puisse mettre au point une stratégie à long terme et un plan opérationnel pour 2024.

J'en traiterai davantage lors du numéro de janvier-février de Model Aviation Canada.

Nous avons l'intention de mener un sondage auprès des membres à chaque mois de novembre de sorte à ce que les futurs Conseils de direction aient une rétroaction directe et des données afin de mettre au point le plan opérationnel de l'année suivante. La mission sera de toujours trouver des initiatives afin d'améliorer le taux de satisfaction de l'année d'ensuite. Vous, le/la membre, serez le moteur de ce programme d'amélioration continue.

## UNE NOUVELLE ZONE

Finalement, je félicite les membres de la nouvelle zone N (Québec). Alain Carpentier, le nouveau directeur de zone, a proposé en premier lieu une zone combinée (zones J, Saint-Laurent et I, Québec) au milieu de l'été dernier. Alain aidait déjà les clubs de la zone I à obtenir leur certificat respectif

*suite à la page 5*



# PRESIDENT'S MESSAGE



**Mike Anderson- 17752**

President

613-299-3702 | president@maac.ca

## BUH-BYE 2023

There is no argument that 2023 has been the most challenging year in MAAC history. What began as an outdoor site recertification exercise in December 2022 became a huge challenge when we lost access to controlled airspace sites and then lost the exemption. Suddenly, in February, we had to learn how to operate under the Canadian Aviation Regulations (CARs). We had to reinvent ourselves.

With the traditional flying season just a few months away, we needed to make tough decisions recognizing our limited resources. We prioritized and focussed on getting the most members flying the fastest, which meant working from the most straightforward sites to the most complex ones. We knew the flyers in the more complex airspace would be very unhappy while they waited their turn at recertification, but doing everything everywhere all at once was just impossible. Along the way, everyone was on a steep learning curve, including your Leadership Team.

We did our best to create new standards and processes. The Safety Advisory Group spent countless hours poring over the CARs and incorporating the requirements into our new Site Operating Certificate processes so our members would not have to know every clause of the CARs. The guiding principle in creating these new processes was to do the CAR interpretations so the members wouldn't have to.

Throughout this transition, I issued 35 updates on our 'return to flying' progress, delivered as 22,000 e-mails, and the Zone Directors issued their own. We learned some hard lessons about which messages worked and which did not. Did we get it right every time? No, but we got it right enough most of the time.

## RPAS CHRISTMAS WISH LIST

Over the winter, we will continue to work with Transport Canada to get clarifications and relief from some restrictions and practices. Here is a partial list of things we

are working on and hope to have in place for the start of the traditional flying season next spring.

**Altitude Extensions:** The message from across the country has been loud and clear that flying above 400 feet is a top priority. Discussions have begun on some possibilities. Some altitude telemetry warning may be required. There could be other altitude-limiting methods. Do not expect this to be available in controlled airspace.

**Weight limits:** We'll also discuss what relief might be available for models weighing up to 35 kg.

**Advanced pilot certifications in uncontrolled airspace:** We've already submitted a formal request to allow MAAC RPAS operators to fly under a Basic certificate on sites in uncontrolled airspace that currently require an Advanced certificate. (Within 3 nm of an airport and 1 nm of a heliport.)

**RPA registrations:** We will explore two RPA registration issues. Can we use one registration on all of our models? (Fleet registrations) and can we convert existing Drone Management Portal registrations from "custom-built" types to the MAAC-declared types?

**Site Surveys:** There is already recognition that MAAC members fly from fixed and certified locations, so we're looking for clarification that would allow fewer site surveys to be done and maybe on a lower frequency. This might mean a posted common site survey that is updated monthly.

## SURVEYS

In November, we asked the membership for feedback through three different surveys:

A satisfaction and priorities survey for all members

A targeted survey for Board and Committee members

An appeal to Advanced Certificate flight reviewers to become part of a MAAC national registry

I'm pleased to share that we got several hundred general membership survey responses and many advanced flight reviewer responses. By the time you read this, we will have analyzed the results and collected your feedback on priorities so the

Board can develop our long-term strategy and operating plans for 2024.

I'll have more to say on this in the January-February issue of Model Aviation Canada.

We intend to survey the membership every November so future Boards have direct input and hard data to develop the following year's operating plan. The mission will always be to find initiatives to improve next year's satisfaction score. You, the member, will be the driving force behind this new continual improvement program.

## A NEW ZONE

Finally, I want to congratulate all the New Zone N Québec members. Alain Carpentier, the new Zone Director, first proposed a combined Zone J (St Lawrence) and Zone I (Québec) in mid-summer. Alain was already helping clubs in Zone I get their SOC's and was developing a good network of assistants from that zone. We developed a plan to consult the members and time everything so the Annual Zone Meeting would be for a new combined zone. After several rounds of consultations, the members voted online with a massive majority to form the new combined zone. Zone N is now the second most populous zone, behind Zone L, covering the greater Toronto area.

It's a little early, but happy 2024 everyone!



### *Chronique du président suite de la page 4*

d'opération et il était en train de constituer un bon réseau d'assistants de cette zone. Nous avons conçu un plan afin de consulter les membres et de planifier le tout de sorte à ce que la réunion annuelle de zone se produise sous forme d'une nouvelle zone combinée. Après plusieurs rondes de consultations, les membres ont voté en ligne et, majoritairement, la volonté était de former une nouvelle zone combinée. La zone N est maintenant la deuxième plus grosse (en population), tout juste derrière la zone L qui, elle, couvre la région de Toronto.

C'est un peu tôt, mais je souhaite une Bonne année 2024 à tout le monde! ✨





## ALBERTA (A)



Philippe Dessureault - 68233

Zone Director  
zd-a@maac.ca

Well, this is the end, my friends, the end of another flying season. Seems like it went by, way too fast! I hope everyone had a great time and were able to overcome the new challenges of this new reality.

For my part, unfortunately, I did not have not much of a flying season, but I did get my TC Advanced Licence. By next spring, I should have my reviewer ticket and should be able to assist with flight reviews for anyone who will be acquiring his or her Advanced Licence.

I guess it's now time to get busy building your winter project. Again, please feel free to share, we all like to see what everyone else is building.

It's also Indoor season, a nice and fun way to keep the thumbs active and camaraderie going. Get your RPAS ready, contact your club executive or your Zone Director for an indoor location close to you.

Here are some really nice pictures by Ted Gillespie of this past summer.

Cheers and Happy Holidays! ✨



Philippe Dessureault - 68233

Directeur de zone  
zd-a@maac.ca

Eh bien, c'est la fin d'une autre saison de vol, mes amis. Il me semble qu'elle a passé beaucoup trop vite! J'espère que tout le monde s'est beaucoup amusé et que vous avez été en mesure de surmonter les défis de cette nouvelle réalité.

De mon côté, malheureusement, je n'en ai pas eu une bien chargée, mais j'ai réussi à obtenir mon permis de Transports Canada pour SATP avancés. D'ici le printemps prochain, je devrais avoir obtenu mon accréditation d'examineur afin de pouvoir aider quiconque voudrait acquérir son propre permis avancé.

J'imagine qu'il est maintenant temps de vous mettre au travail à assembler un projet hivernal. Une fois de plus, sentez-vous bien à l'aise de partager vos photos et résumés; nous aimons tous et toutes voir qui construit quoi...

C'est aussi la saison du vol intérieur. C'est une bien bonne façon de pratiquer les pouces, pour ainsi dire, et de perpétuer l'esprit de camaraderie. Préparez votre SATP, communiquez avec l'exécutif de votre club ou avec votre directeur de zone afin de connaître le lieu de vol le plus près.

Voici quelques belles photos qu'a prises Ted Gillespie, au cours de l'été. Au plaisir et Joyeuses fêtes! ✨



## ATLANTIQUE (B)

Carl Layden - 44045

Zone Director  
zd-b@maac.ca

Je suis très reconnaissant de l'appui que les membres de la zone Atlantique m'ont témoigné lors de notre Assemblée annuelle de zone, le 23 septembre 2023. C'était sensationnel de vous voir; j'apprécie l'effort que chacun d'entre vous a déployé afin de vous rendre et merci à ceux qui ont apporté des votes par procuration. La réunion a été soumise à un cas de force majeure en ce que l'ouragan Lee a nécessité un retard d'une semaine en frappant le Canada atlantique et en causant beaucoup de soucis et de dommages. Un énorme merci au personnel de notre lieu de rencontre, le Inn at Prince, qui a composé avec des salles inutilisables. Pourtant, ces personnes nous ont déniché de l'espace afin que nous puissions procéder à notre réunion. La discussion a été bonne et il en était de même avec la participation. Avant d'entamer cette dite rencontre, quelques membres se sont dirigés vers le terrain du Club MAST et ont piloté des jets – en plus de s'amuser un peu.

L'hiver est arrivé et plusieurs modélistes construisent de nouvelles maquettes ou entretiennent celles qu'ils ont déjà. Eddie Knox, du Club SJRCF (de Saint-Jean, N.-B.) m'a envoyé des photos de son projet de Northstar. Cette maquette est prête à recevoir une couche de peinture et son constructeur espère pouvoir la faire voler, le printemps prochain. Eddie a utilisé le recouvrement Diacov 1000 (de Sarik Hobbies, au Royaume-Uni) et a ajouté : « Je dois dire que c'était un produit fantastique. Je le recommande à n'importe qui. » Si vous travaillez vous-même un projet spécial ou une maquette, envoyez-moi une photo ou deux afin de partager ça au sein de la zone.

J'ai aussi entendu parler de Jim Lloyd, du même club. Sa femme Pam et lui se sont rendus à la foire NEAT (dans la chaîne de montagnes des Catskills, dans l'état de New York), en septembre dernier. Il s'agit de l'un des plus gros rassemblements en Amérique du Nord pour maquettes électriques et qui attire des modélistes du Canada et des États-Unis. Jim a piloté son impressionnant Wright Flyer (le premier plus-lourd-que-l'air qui ait volé). Il l'a



Paul Sinnis' Phoenix Hawk powered by a SWIWIN 80 turbine. Lining up on approach at the MAST airfield. / Le Phoenix Hawk de Paul Sinnis en approche au terrain du Club MAST. Mû par une turbine SWIWIN 80.



Eddie Knox's Balsa USA Northstar, covered and ready for paint. For land or water or snow. It's a great performer. / Le Northstar (un produit de Balsa USA) d'Eddie Knox, recouvert et prêt pour la peinture. Il se débrouille for bien sur terre, sur l'eau et sur la neige.

assemblé depuis un kit de Radical RC et a procédé à quelques modifications afin d'en améliorer les caractéristiques de vol. Il s'agit du septième projet de Wright Flyer pour Jim et c'est le premier à bien voler. Bravo, Jim, votre dévouement s'est avéré payant.

C'est tout pour cette fois. Si vous avez quelque question que ce soit, inquiétude ou commentaire à formuler au sujet de la zone Atlantique du MAAC, communiquez directement avec moi. Amusez-vous et pilotez en toute sécurité. ✈



## ATLANTIC (B)



**Carl Layden - 44045**

Zone Director  
zd-b@maac.ca

I am so grateful for the support members of the Atlantic Zone showed me during our AZM in Truro, on September 23, 2023. It was wonderful to see you all; I appreciate the effort each of you made to attend and thanks to those that submitted proxies. The meeting wasn't without a "force majeure" as hurricane Lee forced a week's delay as it impacted Atlantic Canada, causing grief and damage. A huge shout-out to the folks at "Inn on Prince" despite flooding damage making many of their meeting rooms unavailable. Yet, they found space for our meeting. There was good discussion from everyone and the participation was good. Before the AZM started, a few members went to the MAST field and flew jets and had some great fun prior to the meeting start.

Winter has arrived and many modelers are building new aircraft or maintaining existing ones. Eddie Knox of the SJRCF sent



*Wright Flyer at NEAT Fair in NY. Built by Jim Lloyd of SJMFC. From the Radical RC kit with a few mods to improve flight characteristics. / Le Wright Flyer de Jim Lloyd (Saint John Model Flying Club) à la foire NEAT (état de New York). Exécuté depuis un kit de Radical RC mais avec des modifications afin d'en améliorer le comportement en vol.*

me photos of his Northstar project. The plane is ready for paint and he hopes to have it ready to fly in the spring. Eddie used Sarik Hobbies Diacov 1000 for covering, adding "I have to say that it was a fantastic product. I would recommend it to anyone." If you have a special project or model you are working on, send me a picture or two to share it with the zone.

I also heard from Jim Lloyd of the SJMFC. He and his wife Pam attended the NEAT Fair held the Catskill mountains in lower

New York state, in September. This is one of the largest electric events in North America, drawing people from all over Canada and the U.S. Jim flew his impressive Wright Flyer. Built from a Radical RC kit with a few modifications to help it fly. This is Jim's 7th Wright Flyer and the first that is a good flyer. Well done, your persistence certainly paid off.

That's all for this month. If you have and questions, concerns or feedback, please reach out to me directly. ✨



Michael Allman's Freewing EDF Avanti. / Le jet EDF Avanti (un produit Freewing) de Michael Allman.



Michael Allman's Extreme Flight Turbo Bushmaster. Michael is MAAC member 11335. / Le Turbo Bushmaster (d'Extreme Flight) de Michael Allman (MAAC 11335).



Newest Kamloops Model Airplane Society Flight training students: sister and Brother team of 6-year-old Emily and 9-year-old Gabriel Chenowith with KMAS flight instructor Michael Allman. / Les plus récents élèves pilotes de la Kamloops Model Airplane Society : le duo sœur et frère d'Emily (âgée de six ans) et de Gabriel Chenowith (âgé de neuf ans), en compagnie de l'instructeur Michael Allman.



Empress Flying Boat of Steven Bondar of Calgary at the 2023 Fall Classic on the Shuswap Lake at Sandy Point, near Salmon Arm, B.C. / L'hydravion à coque Empress de Steven Bondar (de Calgary) lors du rassemblement Fall Classic de 2023 sur le lac Shuswap à Sandy Point (près de Salmon Arm, C.-B.).



E-Flite Twin Timber flown by Serge Dumont (MAAC 28050). / Le Twin Timber (un produit d'E-Flite) que pilote Serge Dumont (MAAC 28050).



## BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)

Mark Betuzzi - 26605L

Zone Director  
zd-c@maac.ca

Zone C recently completed its Annual Zone Meeting. It was held on Saturday, September 30, 2023, in downtown Kamloops. Some 63 proxies were carried to the meeting, and 25 members voted online in advance of the AZM. In attendance were 19 Zone C members, 1 guest from the Alberta Zone and Pamela Lee, our new Executive Director. The meeting took about 45 minutes to complete all the Zone C AZM business. Following the meeting, an open forum was held where discussions took place on various concerns of the MAAC members in attendance.

Zone C could use a Deputy Zone Director and a few more assistants. The lack of interest in stepping forward to help run MAAC concerns the present Board of Directors. We've been working at a feverish pace to get everyone back flying, but we need the support and help from all members.

One other area that needs more

volunteers is on any of the standing committees. <https://www.maac.ca/en/committees.php> Of the 522 members in Zone C, only five members signed up to be on a committee, a great thank you to those five of you who have stepped up to help with the work of MAAC.

It was my honour to award Glenn Bondar (MAAC 27193L), his well-deserved MAAC Leader member award. Glenn was nominated by Ted Russell (MAAC 13970L).

### 4S IN TIMBER EVO

If you are running a 4S Lithium Polymer battery in your E-Flite Timber Evo, the electronic speed controller can get very hot, go into thermal cut-off, and possibly fail. Temperatures of the ESC will show up in the telemetry Smart ESC settings. E-Flite is aware of this issue and advises moving the ESC towards the front of the fuselage to help with cooling. I found that moving the ESC forward really did not lower the operating temperature of the ESC. The original ESC was swapped out for a Castle Creations ESC and the operating temperatures were virtually the same under all flight conditions. I've drilled two holes in

the bottom front area of the fuselage. The ESC is placed directly over the second hole in the fuselage, with the first hole, having an air scoop placed over it, the existing rear air opening is sufficient to help exhaust the hot air. The Timber Evo ESC operating temperature is now lowered by over 25 degrees Celsius. ✈



L. to r. : Mark Betuzzi (Zone C Director), Glen Bondar (MAAC 27193L) and Steven Bondar (Glenn's son), Alberta Zone member. / De g. à dr. : Mark Betuzzi (directeur, zone C), Glen Bondar (MAAC 27193L) et Steven Bondar (fils de Glenn), un membre de la zone Alberta.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)

Mark Betuzzi - 26605L

Directeur de zone  
zd-c@maac.ca

La zone C a récemment procédé à son Assemblée générale annuelle, le samedi 30 septembre 2023, au centre-ville de Kamloops. Quelque 63 votes par procuration ont été apportés à la réunion, 25 membres ont voté à l'avance en ligne tandis que 19 autres se sont déplacés en personne. Une personne de l'Alberta était invitée et Pamela Lee (notre nouvelle DG) était aussi présente en personne. La portion réunion a duré 45 minutes et par la suite, la discussion (sous forme de forum) a porté sur les inquiétudes des membres du MAAC.

La zone C pourrait aisément compter sur l'aide d'un adjoint et de quelques autres assistants. Ce manque d'intérêt inquiète l'actuel Conseil de direction. Nous avons

travaillé avec acharnement à faire en sorte que les modélistes recommencent à piloter leurs maquettes mais nous avons besoin de l'appui et de l'aide de tous les membres. Il faut aussi de l'aide du côté des comités permanents du MAAC (<https://www.maac.ca/fr/committees.php>). Des 522 membres au sein de la zone C, seuls cinq d'entre eux ont offert leur nom afin de siéger au sein d'un comité. Je les en remercie.

Il m'a fait très plaisir de présenter son prix de membre Leader (L) à Glenn Bondar (MAAC 27193L). Ted Russell (MAAC 13970L) a proposé sa candidature.

### 4S DANS TIMBER EVO

Si vous utilisez une batterie Li-Po de 4S afin de motoriser votre Timber Evo (un produit d'E-Flite), le contrôleur de vitesse peut se mettre à chauffer, déclencher l'interruption thermique et possiblement faire défaut. Vous pourrez lire la température du contrôleur si vous

avez accès aux paramètres de télémétrie Smart de votre contrôleur. La compagnie-mère est au courant du problème et nous recommande de déplacer le contrôleur de vitesse vers l'avant du fuselage afin d'en favoriser le refroidissement. Je me suis aperçu que cette étape n'aidait pas tellement à refroidir la température du contrôleur. J'ai substitué cet appareil pour un autre, de Castle Creations, et la température opérationnelle est demeurée la même en presque tous les régimes de vol. J'ai percé deux trous sous l'avant du fuselage. Le contrôleur de vitesse est placé directement au-dessus du deuxième trou; j'ai placé une prise d'air (scoop) par-dessus le premier trou. Le trou existant d'air sortant suffit à évacuer l'air chaud. Ainsi la température opérationnelle du contrôleur embarqué du Timber a été abaissée de 25 degrés Celsius. ✈





Flying fun at  
**Kamloops Model Airplane Society**  
Photos by Mark Betuzzi





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



Spot the photobomber... Ken Kalynuk, Kevin Allard and George Hall getting ready - temperature a pleasant 26C. / Distinguez le gâcheur de photo (photobomber)... Ken Kalynuk, Kevin Allard and George Hall se préparent -- le mercure était à 36 degrés, très confortable.

### Randy Hepner - 73393

Directeur de zone

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

Le dimanche 1er octobre 2023, nous avons présenté l'Assemblée annuelle de la zone chez Hunt's Roadhouse, sur le terrain du Saints RC Flying Club, dont l'hôte était le propriétaire terrestre Laurie Hunt. Non seulement avons-nous eu une très bonne participation mais la météo automnale était splendide et nous avons transformé la fin de semaine en expédition de « camping et vols ». Le seul pépin, c'est que le terrain du WRCC était le lieu des Épreuves d'équipe de vol circulaire, ce qui a probablement diminué la participation. Tant que les modélistes font voler leurs avions, qu'ils s'amuse et que nous atteignons le quorum pour notre réunion, la vie est belle!

Nous aimerions remercier les membres

qui se sont déplacés ou qui ont assisté de façon virtuelle, et particulièrement les modélistes qui ont présenté des résolutions ou recommandations. Une seule résolution sera acheminée à l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) en avril 2024 à des fins de considération. Les deux recommandations, elles, seront étudiées par le Conseil de direction au cours de l'hiver et je ferai rapport des résultats, en temps voulu. Le procès-verbal (de notre assemblée de zone) sera affiché prochainement.

Rappel aux membres : ces réunions annuelles -- de zone et générale -- constituent les véhicules par lesquels vous pouvez vous exprimer sur la gouvernance du MAAC. Bien que vous soyez invités à communiquer avec moi en tout temps si vous avez des questions, idées ou inquiétudes, la structure du MAAC est telle que ces deux réunions publiques sont le seul moment au cours duquel vous avez le droit d'influencer la gouvernance

ou les opérations stratégiques de notre organisme. Si vous avez une idée en prévision du prochain cycle de ces deux rencontres et qui a trait à l'avenir du MAAC, vous pouvez me la soumettre – par écrit – à n'importe quel moment et je la garderai afin de la présenter en octobre 2024.

Je vais conclure en lançant un dernier défi aux membres : 2024 marquera le 75e anniversaire du MAAC. L'espace de mes deux prochaines chroniques dans les pages de Model Aviation Canada sera offert aux membres qui veulent soumettre un pan d'histoire de l'aéromodélisme ou du MAAC au sein de notre zone ou à n'importe quoi que pourraient vouloir lire les autres modélistes.

J'espère que vous profitez de la saison de vol intérieur ou de construction et au plaisir de vous voir après l'hiver. ✈



# MANITOBA / NORTHWESTERN ONTARIO (D)

**Randy Hepner - 73393**

Zone Director

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

On Sunday October 01, 2023, we held the Annual Zone Meeting at Hunts Roadhouse on the Saints RC Flying club site, very graciously hosted by Laurie Hunt the landowner. Not only did we have a great turnout, we had great fall weather and managed to turn the weekend into a camp n' fly event. The only slight hiccup was the control line team trials that same weekend at the WRCC site, which may have dampened attendance a bit. So long as folks are out modelling, having fun and we get AZM Quorum – it's all good!

We should all thank the members who attended the AZM in person or virtually, but especially those who put forth resolutions or recommendations. The single resolution will be forwarded to the AGM in April 2024 for national consideration. The two recommendations will be considered by the Board in the winter sessions, and I will report on the results when known. The full minutes are to be posted shortly.

I remind members, the Annual Zone Meeting and Annual General Meeting are the venues for you to express your official voice on the governance of MAAC. While you are certainly free to contact me anytime with questions, ideas or concerns, the structure of MAAC is such that the AZM/AGM is the only time you have a right to influence MAAC governance or strategic operation. If you have ideas for the next AZM/AGM cycle related to the future of MAAC, you can submit those to me anytime you like – in writing – they will be kept and show up in October 2024.

I will close with my last challenge to members: 2024 marks the 75th anniversary of MAAC and my next two MAC magazine Zone spaces will be open for members to submit stories about the history of modeling or MAAC within our zone or whatever you think others would like to read about.

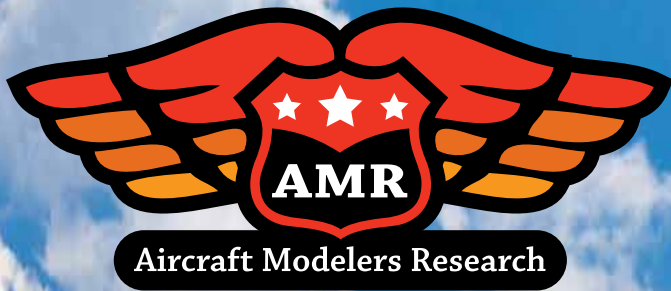
Hope you are enjoying an indoor or building season and see you on the other side of winter. ✈



*The weather started overcast but warm with light winds. A total of four campers and frequent day-trippers had a full flight line. / Le temps était aux nuages, mais chaud avec des vents légers. Au total, quatre campeurs et des promeneurs d'un jour ont constitué une ligne de vol complète.*



*Inside Laurie Hunt's Roadhouse is a collection of antiques spanning decades. The most unique place to hold an AZM yet. / À l'intérieur du "Roadhouse" de Laurie Hunt : une collection d'antiquités récoltées tout au long de plusieurs décennies. C'était l'endroit le plus unique où tenir une A.G.A., jusqu'à maintenant.*



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](http://WWW.AMR-RC.COM)

1-855-747-2444

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



## MIDDLE (E)

**Craig Knight - 9467L**

Zone Director

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

Hello, Middlers. It's good to be back in the saddle as your Ontario Middle Zone E Director. It feels just as good to once again be able to provide this report as you peruse Model Aviation Canada and are able to find something that relates to you.

As I write this, it has been just one week since the Middle E AZM. Some of the reviews of people present; "one of the best (AZM) meetings ever, "I won't mind climbing the stairs next year for such a view", an "informative Q&A session" (thanks to special guest Mike Anderson). Everyone enjoyed a light lunch of Subway sandwiches. Everyone went home with door prizes arranged and wrapped by Roy Rymer, our newly re-elected AZD. Most importantly, we all had a positive experience and in all likelihood, the E Zone AZMs will continue to grow and build communication through the zone.

As we were about to convene, both the Museum's Lancaster, and Douglas C-47 taxied to the pavement right below our meeting room and came to rest. Hopefully, they were a heralding good omen of the new path we may now be on, in Ontario. A path to pull up our boots and get back



to having safe RC fun building, flying, and promoting our hobby.

Some of the great news in store on that path are, of course, the stories of successes. My own home club, the Niagara Region Model Flying Club, thanks to collaboration between our e-zone reps on the Floatplane Committee who are also the organizers of the Club's Float Fly and the SAG. By their reconfiguring of the rules and flightline configuration, we were able to enjoy the usual full complement of three invitational events. And that is great news. Make sure to watch for these Float Flies in coming seasons.

In anticipation of future similar success in our zone, I will be getting in touch with all e-zone contacts as I endeavour to build a team of Assistant Zone Directors from across E. By doing that, I hope to improve awareness and communication to ensure that the Ontario Middle Zone is getting the representation our modelers deserve. That communication will include MOSTLY YOUR content in every future ZD reports for the E-Zone.

So take some pictures of your builds, your events, your victories and send them to me to get published. This column is yours and it's back! For you. ✈

## MILIEU (E)

**Craig Knight - 9467L**

Directeur de zone

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

Bonjour, membres de la zone. Ça fait du bien de revenir en selle à titre de directeur de la zone E (Milieu). Le sentiment est tout aussi agréable de pouvoir vous offrir ce compte-rendu alors que vous lisez les pages de Model Aviation Canada et que vous arrivez à trouver quelque chose à laquelle vous pouvez rapporter.

Au moment de rédiger ces lignes, l'Assemblée annuelle de la zone s'est conclue, il y a tout juste une semaine. Les participants m'ont fait part des commentaires suivants : « l'une des

meilleures réunions », « il me fera plaisir de gravir les marches une fois de plus l'année prochaine afin de jouir de cette vue », « une foire aux questions informative » (grâce à notre invité spécial Mike Anderson). Tout le monde a apprécié le goûter de sandwiches de chez Subway. Tout le monde est aussi retourné chez lui avec un prix de présence, des prix qu'avait emballés Roy Rymer, notre assistant directeur de zone nouvellement réélu. Encore plus important, l'expérience a été positive et il est fort possible que les assemblées de notre zone gagnent en popularité, ce qui améliorerait les communications au sein de la zone.

Juste au moment où nous allions débiter, l'Avro Lancaster et le Douglas C-47 du Musée se sont déplacés sur le bitume juste

en dessous de notre salle de rencontre et ont arrêté leurs moteurs. Espérons que c'était un signe voulant que notre nouvelle voie soit la bonne à partir de maintenant, en Ontario. Ce sera la voie nous permettant d'enfiler nos bottes – pour ainsi dire – et de revivre la belle époque de la construction, des vols et de la promotion de notre passe-temps.

En cours de route, nous voulons partager les histoires à succès. Mon propre club, le Niagara Region Model Flying Club – grâce à une collaboration entre nos représentants au sein du Comité des hydravions et qui sont aussi les organisateurs du Float-fly et qui font partie du Comité consultatif sur la sécurité – contribue à un tel succès. En

*suite à la page 26*

## NORD ONTARIO (F)

**Craig Knight - 9467L**

Directeur de zone

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

L'Assemblée annuelle de la zone (pour l'année 2023) vient de passer à l'histoire. Merci de m'avoir conduit une fois de plus au poste de directeur de zone pour un autre mandat.

Ce mandat a comporté sa part de défis, c'est le moins qu'on puisse dire.

Premièrement, j'ai dû remplacer Reg Turgeon, qui a remis sa démission; c'était tout un mandat. Ensuite, mon travail est devenu très intense avec tout le brouhaha qu'ont causé certains directeurs de zone, ce qui a coûté au MAAC l'exemption de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Heureusement, tout cela s'est passé au cours de l'hiver, lorsque nous ne menions pas beaucoup d'activités à l'extérieur. Grâce à votre aide, chacun des clubs a réussi à retrouver un semblant de normalité; seul le Club de Sault-Sainte-Marie n'a pu retourner à son terrain. Heureusement, un autre site de vol a été localisé. Plusieurs personnes sont mécontentes de ce statut, mais il y a de l'espoir.

J'ai tenté de présenter du matériel mensuellement pour les chroniques à même la revue Model Aviation Canada. J'ai besoin de la rétroaction des clubs afin de pouvoir inclure des renseignements. Sinon, vous devrez vous contenter de recevoir l'information du Club de Sault-Sainte-Marie.

Félicitations au Club NIPMAC quant à sa coordination du Fun-fly très réussi et du Prix de la zone Nord Ontario. Avec un peu de chance, l'année prochaine, nous pourrons lire les dates de plusieurs événements partout au sein de la zone. Deux figurent présentement à l'horaire : le rassemblement de North Bay et celui du Club TARMAC. À mesure que les groupes du MAAC et de la sécurité/Transports Canada poursuivent leurs travaux, nous attendons à un allègement des exigences qui inaugurerait la reprise des événements comme le NOIC et l'UGLY.

Je ne me suis pas autant déplacé puisque la plupart des clubs s'affairaient à se réorganiser et à se remettre de l'interdiction de vol, l'hiver dernier. Je me



suis rendu à la journée d'accueil Open House d'Elliot Lake et, bien sûr, aux Prix de la zone (à North Bay). J'ai passé davantage de temps à aider les clubs à préparer leur certificat respectif de site. Je passerai davantage de temps à aider le Club de Sault-Sainte-Marie à obtenir son certificat d'opérations spécialisées pour les SATP en espace aérien contrôlé. Ce sera un exercice de taille. Ces membres-là nécessiteront un certificat avancé, tandis que les membres ailleurs au sein de la zone n'auront besoin que du certificat de base.

Merci de votre confiance, ce qui m'a permis de revenir à la direction de la zone pour un autre mandat (deux ans).

Merci aussi à Emmanuel Katsiapis d'avoir accepté le poste de directeur de zone adjoint, l'automne dernier. J'ai l'intention de le faire participer à davantage de décisions et de le faire participer à autant de réunions en ligne du Conseil de direction qu'il lui est possible.

J'espère que notre tracé sera moins turbulent que l'année dernière. Mon défi auprès du Conseil de direction, c'est de minimiser les exigences du certificat avancé de sorte à ce que nos membres profitent de notre passe-temps avec le moins de complications et de surveillance possibles. Je suis disponible auprès des clubs afin de prodiguer des conseils et des directives à mesure qu'ils se réorganisent et qu'ils reprennent des opérations normales. Je ne peux promettre de rendre visite à tout le monde en cours d'année – je poursuivrai les envois électroniques (e-Blasts), cet outil du MAAC, afin de communiquer les plus récentes nouvelles.

### PROJET DU FEISLER STORCH

Photos de Peter Smith

Plusieurs des membres de longue date du MAAC et de la zone Nord-Ontario se souviendront de Nino Campana. Nino est décédé en 2020 mais il a laissé tout un legs derrière lui. Sa passion, c'étaient les maquettes d'avion. Il comptait des amis partout de par le monde. Il a construit et piloté des maquettes pendant 72 ans, ce qui confirme le principe de Peter Pan : un garçon n'a pas besoin de grandir, mais il peut vieillir. Il était membre fondateur du Sault-Sainte-Marie Radio Controlled Model Airplane Club, ce qui lui a apporté des défis mais aussi plusieurs amitiés durables d'un peu partout. Il était un membre de longue date du Canadian Bushplane Heritage Centre, un organisme prestigieux. L'un des derniers projets de Nino, c'était un Fiesler Storch, cet appareil allemand d'observation légère au cours de la Seconde Guerre mondiale. La fille de Nino, Kathryn, a hérité de la maquette inachevée et a par la suite communiqué avec le Club de Sault-Sainte-Marie afin que le projet soit complété.

Entrée en scène de Nino McIntosh, le vice-président du Club et un modéliste prolifique. Nico a accepté la maquette et l'a examinée de fond en comble afin de partiellement modifier l'installation des servos, la disposition du réservoir de carburant ainsi que l'installation du moteur. Le produit final nécessitait quelques autres réglages après les premiers vols mais la maquette a bien volé par la suite. Ce sera un hommage permanent à l'endroit d'un membre très respecté de notre communauté de modélistes. ✨



# NORTHERN ONTARIO (F)

**Craig Knight - 9467L**

Zone Director

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

The 2023 Annual Zone Meeting is now in the record book. Thanks for returning me as Zone Director for another term.

To say the least this, this has certainly been a challenging term.

First, having to step in with Reg Turgeon's resignation was challenging enough. Then with all the turmoil of some zone directors taking matters into their own hands, costing MAAC the exemption to CARS Part IX, the job became very intense.

Fortunately, all this happened during the winter, when we weren't too involved outdoors. With your help, each club has been able to return to a semblance of previous activity, with only the Sault club not able to return to their home field. Fortunately, an alternative site was found. While many of us are not happy with the status, there is hope.

I've tried to provide material for Model Aviation Canada every month. I do need input from the clubs on their activities for future inclusion. Or else, you'll keep getting local Sault-Sainte-Marie articles.

Congrats to NIPMAC for another successful Fun Fly and the Northern Ontario Zone Award. Hopefully next year, we will see more events across the zone. Two are currently in the books, North Bay and TARMAC. As MAAC and the Safety/Transport Canada groups continue their work, we expect to see a lightening of the requirements, allowing other restricted events to be scheduled such as the NOIC and UGLY meets.

I did not travel as much as planned as most clubs were busy re-organizing and recovering from the winter shutdown. I did get to an Open House event in Elliot Lake and, of course, to the Zone Awards in North Bay. I did spend considerable time helping clubs prepare their Site Certificates. I will be spending more time helping the Sault get its SOC for RPAS in Controlled Airspace. That will be a significant exercise. Those members will need an Advanced Certificate, whereas the rest of the zone only require a Basic Certificate.

Thanks for the vote of confidence acclaiming me as Zone Director for another



photos by Peter Smith

term – two years.

Thanks also to Emmanuel Katsiapis for accepting the Deputy Zone Director position, last fall. I do plan to include him in more decisions and having him attend as many online Board meetings as he can.

I hope our path forward is less turbulent than last year. My challenge to the Board of Directors is to minimize the Advanced Certificate requirements in order for our members to enjoy the hobby with minimal oversight. I am available to all clubs for advice and direction as they re-organize and return to normal operations. I can't promise

to visit everyone over the year -- I will continue to use the MAAC E-Blast tool to communicate the latest news with you.

## FEISLER STORCH PROJECT

Photos by Peter Smith

Many of us older members of MAAC and of the Northern Ontario Zone will remember Nino Campana. Nino passed on in 2020 but did leave a legacy. Nino's passion was model aircraft. He had friends worldwide in the hobby. He built and flew models for 72 years in confirmation of the

*continued on page 24*







## OTTAWA VALLEY (G)



### Jeff Nidd - 75693

Zone Director

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

As the summer season draws to a close, it was great to see the holding of several club events, including BROCKVILLE MODEL AERO CLUB, ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB, STETSON FLYERS, CORNWALL AEROMODELLERS and OTTAWA R/C CLUB. It was fantastic to

witness everyone enjoying themselves and having a great time.

While the weather may be getting cooler, the transition to indoor flying opens up new opportunities for aviation enthusiasts like yourself. Indoor flying provides a unique experience and allows you to continue pursuing your passion, even during the winter months. It's exciting to look forward to those indoor flying sessions and to the thrill they bring. With a change in scenery and the beauty of winter landscapes, taking

to flying with skis during this season can be a remarkable experience. The crisp air and serene surroundings add a touch of magic to your flights.

As your Zone Director, I want to extend my gratitude for allowing me to be part of your journey, this year. It has been a pleasure serving the Zone as many other great directors have. I wish you and your loved ones a wonderful Holiday season filled with joy, warmth, and happiness. All the best to you! ✨

## VALLEE DE L'OUTAOUIS (G)

### Jeff Nidd - 75693

Directeur de zone

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

Au moment où se termine la saison estivale, c'était splendide de constater que plusieurs clubs avaient organisé des événements, dont le Brockville Model Aero Club, l'Arnprior Radio Control Club, les Stetson Flyers, les Cornwall Aeromodellers et l'Ottawa RC Club. C'était magnifique d'être témoin du plaisir qu'avaient les modélistes.

Tandis que le temps se refroidit

à l'extérieur, la transition que nous effectuerons vers l'intérieur ouvre de nouvelles portes pour les modélistes comme vous. Le vol intérieur offre une expérience unique et vous permet de continuer à vous adonner à votre passe-temps, même au cours des mois d'hiver. C'est excitant de se rendre à ces séances de vol intérieur et elles procurent de vives émotions. Puisque le paysage recevra un manteau tout de blanc, piloter un appareil sur skis peut s'avérer une expérience remarquable. L'air sec et l'environnement serein ajoutent à la magie des vols que vous

entreprendrez.

En ma qualité de directeur de zone, je vous transmets ma reconnaissance puisque vous m'avez permis de participer à l'aventure, cette année. Il m'a fait très plaisir de servir la zone, tout comme d'autres excellents directeurs le font, ailleurs. Je souhaite un bon temps des fêtes à vos proches et à vous-même, un temps de l'année au cours duquel vous ressentirez joie, chaleur et bonheur. Mes meilleurs vœux à vous! ✨

# SUD-OUEST COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)

John Deadman - 26518L

Directeur de zone

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

Bonjour, collègues de la zone H. Je n'ai pas soumis de chronique depuis un moment et ce, pour plusieurs raisons et en fonctions des priorités à domicile et d'un manque de temps et de contenu afin de rédiger ladite chronique.

J'ai obtenu mon permis pour les SATP de base il y a environ quatre ans, juste après l'arrivée du Règlement de l'aviation canadien (RAC) en 2019 et après deux ans, le rigolo de moi a réécrit l'examen de base parce qu'il n'était valide que pour deux ans. Après une autre période de deux ans, j'ai découvert le programme 2022-2023 autodirigé d'exigences pour SATP. J'ai résolument entrepris cette tâche et j'ai réussi (à livre ouvert, aucune limite de temps pour le rédiger). J'aurais pu l'écrire après mes deux années initiales. Eh bien, on apprend toujours, j'imagine.

Après une discussion avec mes collègues du Conseil de direction du MAAC, j'ai entrepris d'obtenir mon certificat pour SATP avancés. Si bien que je me suis assis – et j'ai obtenu l'aide d'un pilote de Boeing 787 récemment retraité et de Google – et ai attaqué l'examen de 50 questions et d'une durée d'une heure en affichant l'attitude de « Eh bien, si je n'essaie pas, je ne le saurai jamais » après avoir payé mes 10 \$ auprès de Transports Canada. Je me suis installé à l'ordinateur, comme plusieurs autres modélistes, et à ma grande surprise, j'ai réussi avec une note de 86 %. Je dois maintenant dénicher un examinateur de SATP avancés. Je dispose de deux ans pour ce faire. Au moment d'écrire ceci, je cherche toujours.

Pendant une discussion, j'ai mis mon assistant directeur de zone Lawrence Lewis au défi d'obtenir son propre certificat avancé pour SATP.

Il a accepté et voici le récit de sa quête :

« En une époque dorée ancienne, un aviateur enjoué n'avait qu'à pointer sa maquette vers le ciel, faire tourner l'hélice et la voir danser parmi les nuages, libre comme un oiseau. Ce n'est plus le cas en cette ère moderne. Non, les cieux actuels constituent une courtepoinde de réglementation, une tapisserie de fils de sécurité et de délicate soie de légalités

de toutes sortes. Et moi, cher lecteur et chère lectrice, me suis engagé dans cette quête homérique afin de naviguer dans ce labyrinthe, encouragé par le chant des sirènes de l'espace contrôlé situé au-dessus du terrain Michell de la Victoria RC Modelers Society.

Jour 1 : le gant en est lancé

« Armé de rien d'autre que mon fiable émetteur et un rêve, je me tenais devant le précipice de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien – un poème épique de règlements rédigés non pas par Homère mais par le tout aussi redoutable personnel de Transports Canada. J'y entendais les murmures du certificat pour SATP avancés, une mythique attestation d'honneur qui n'est remise qu'aux personnes qui la méritent.

Jours 2-7 : le test de connaissances

« J'ai plongé dans le vaste océan de réglementation aérienne, de météorologie et d'opérations aériennes. Les jours se sont transformés en nuits à mesure que je déchiffrais les textes cryptiques. L'examen de SATP avançait approchait et j'étais de l'ombrage sur ma table. Je suis ressorti au septième jour, l'œil fatigué mais victorieux, tandis que se bouscullaient, en vortex, dans ma tête des notions de VFR, NOTAM et METARs.

Jours 8-14 : Épreuves d'examen de vol

« Un dragon attendait, tapi – l'examen en vol en personne. Ici, je me butais non pas à des bêtes mythiques mais au regard scrutateur et très réel de l'examinateur. Ma maquette et moi avons effectué un délicat ballet en exécutant les manœuvres tandis que chacune était surveillée et que chaque action corrective était notée. Au 14e jour, après un hochement de l'examinateur, on m'a jugé apte à l'accréditation de pilote de SATP avancés.

Jours 15-20 : la quête pour l'immatriculation

« Maintenant que j'étais un héros et que j'avais vaincu les adversaires théoriques et que j'avais affronté la bête bureaucratique. Immatriculer ma fidèle monture ailée auprès de Transports Canada nécessitait une déclaration spéciale d'assurance aux fins de sécurité. Ce chapitre de sécurité a transformé ma maquette en Pégase, fin prête à s'élever dans l'espace aérien contrôlé. Ce processus ressemblait à devoir insérer une cheville carrée dans

un trou rond... mais la persévérance est la compagne de la victoire.

Jours 21-25 : embrasser le crédo de la VRCMS

« Maintenant que j'avais mon immatriculation en main, je me suis tourné vers la Victoria RC Modelers Society. Les vieux sages – connaisseurs des subtilités du vol – m'ont investi des règlements du Club (qu'a approuvés le MAAC), une mosaïque de protocoles et de procédures sur laquelle j'ai prêté serment d'aviateur.

Jours 26-29 : l'enchantement de NavDrone

« À mesure qu'approchait l'étape finale, j'ai découvert NavDrone. Digne des façons d'Hermès, cette application téléchargeable promettait l'accès aux autoroutes aériennes, au-dessus de nous. J'ai inscrit mon accréditation de pilote, le numéro d'immatriculation de ma maquette et voilà – les portes du domaine d'Icare se sont ouvertes.

Jour 30 : ascension

« Voici qu'au 30e jour, la tête et les doigts gonflés d'applications, de certificats et de la bénédiction du MAAC, je me suis déplacé au terrain de la VRCMS. Le vent n'était que murmure, le soleil jetait ses rayons bienveillants et le ciel – oh, le ciel! – était d'azure et n'attendait que cette présence – un trait de crayon – de ma maquette.

« Celle-ci s'est élevée, le legs de l'aspiration de l'Homme à voler, uniquement retenue par le fil de soie des procédures de sécurité et de l'ordre. Et bien qu'elle ne se soit élevée que jusqu'au plafond de 400 pieds, jamais je ne me suis senti si près de toucher aux étoiles.

« J'ai songé au périple que j'avais entrepris – ces tomes de connaissances que j'avais absorbés, aux dragons que j'avais vaincus et à la bureaucratie digne d'un labyrinthe au sein de laquelle j'avais navigué – tout cela en l'espace de seulement 30 jours. Et je me suis rendu compte que c'était ce collage compliqué de règles et règlements qui maintenant la sérénité des cieux pour nous tous.

« Ainsi, me voici, un Icare des temps modernes dont les ailes de cire ne sont guère menacées par le soleil, en train de décrire des cercles de plaisir dans l'espace aérien contrôlé. Mais n'ayez crainte, je ne vole pas en contestation mais plutôt en

*suite à la page 31*



## SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)

**John Deadman - 26518L**

Zone Director

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

Greetings, fellow zone H members, I have not submitted a column for a spell, due to many reasons, from work demands and home demands and an overall lack of time and content for a column.

I got my basic RPAS about four years ago, just after the CARS arrived in 2019, and after two years I (silly me) redid the RPAS basic exam as it was valid for two years. Then another two years passed and I discovered the 2022-2023 Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Recency Requirements Self-Paced Study Program. I boldly challenged this test and successfully passed (open book test, no time limit). I could have written it after my initial two years. Oh well, live and learn, as they say.

So, after a discussion with my fellow MAAC Board of Directors members, the challenge was on for obtaining the Advanced RPAS. So, I -- along with some help from a recently retired Boeing 787 pilot and Google -- I sat down and faced the 50-question, one-hour exam with a "Well, if I don't try, I will never know" attitude and a 10 \$ fee to Transport Canada. I settled in front of my computer like many others and to my surprise, I received an 86% passing grade. So now to find an advanced flight examiner. I have two years to complete the flying part and finish the process. As of writing this, I am still searching.

During a discussion, I challenged my DZD Lawrence Lewis also to get the Advanced RPAS.

He accepted and his story of his quest is below:

"In the halcyon days of yore, a plucky aviator could merely point his model aircraft skyward, give the propeller a hearty swing, and watch it dance with the clouds, free as a lark. Not so in our modern age. No, today's skies are a quilt of regulations, a tapestry woven with the sturdy threads of safety and the delicate silk of legalities. And I, dear reader, embarked on a Homeric quest to navigate this labyrinth, spurred by the siren song of the controlled airspace above the Victoria RC Modelers Society (VRCMS) Michell Field in Victoria, BC.

Day 1: The Gauntlet is Thrown



"Armed with nothing but my trusty transmitter and a dream, I stood on the precipice of the daunting Canadian Aviation Regulations (CARs) Part IX — an epic poem of rules written not by Homer but by the no less formidable Transport Canada. It whispered of an Advanced Pilot Certificate, a mythic badge of honor only bestowed upon the worthy.

Day 2-7: The Test of Knowledge

"I plunged into the vast ocean of air law, meteorology, and flight operations. Days melded into nights as I deciphered the cryptic texts. The Advanced Pilot exam loomed, its shadow casting long upon my study table. I emerged on the seventh eve, bleary-eyed but victorious, my head a swirling vortex of VFRs, NOTAMs, and METARs.

Day 8-14: The Flight Review Trials

"A dragon lay in wait — the in-person Flight Review. Here, I faced not mythical beasts but the all-too-real gaze of the examiner. My model aircraft and I danced a delicate ballet, twirling through the set manoeuvres, each move scrutinized, each correction noted. On the fourteenth day, with a nod from the examiner, I was deemed worthy of the Advanced Pilot Certification.

Day 15-20: The Quest for Registration

"Now the hero, having vanquished theoretical foes, faced the bureaucratic

beast. Registering my faithful winged steed with Transport Canada required a special MAAC safety assurance declaration. This tome of safety verily transformed my traditional model aircraft into a Pegasus, ready to ascend into controlled airspace. The process was akin to fitting a square peg in a round hole, but persistence is the companion of victory.

Day 21-25: Embracing the VRCMS Creed

"With registration parchment in hand, I turned to the Victoria RC Modelers Society. The VRCMS elders, wise in the ways of flight, bestowed upon me the MAAC-approved SOC club rules — a mosaic of protocols and procedures to which I swore an aviator's oath.

Day 26-29: The NavDrone Enchantment

"As the penultimate step approached, I discovered NavDrone. With the alacrity of Hermes himself, this downloadable APP promised access to the aerial highways above. I entered my pilot certification, the runes of my plane's registration, and behold — the gates of Icarus's domain unlocked.

Day 30: Ascension

"And so, on the thirtieth day, with my digital quiver full of apps, certificates, and the blessings of MAAC, I approached the hallowed grounds of VRCMS. The wind was a gentle whisperer, the sun a benevolent overseer, and the sky — oh, the sky was an

*continued on page 70*

# SUD-EST DE L'ONTARIO (L)

Adam Maas

Directeur de zone  
zd-l@maac.ca

91845

Au moment où j'écris ces lignes, je regarde par la fenêtre lors de ce qui pourrait être la dernière belle journée de vol, mais je suis pris à l'intérieur, en proie à de la toux. Je n'ai certainement pas suffisamment volé cette saison et je possède même quelques avions qui n'ont pas encore eu leur baptême de l'air.

J'espère que la plupart des membres de la zone L ont été capables d'aller faire voler leurs appareils de façon régulière. Cette année a été difficile et je viens d'apprendre qu'au début novembre, les deux derniers clubs de la zone pourraient reprendre les vols normaux, certificats spéciaux d'opérations et autorisations d'opérations de SATP avancés en main. Si on porte le regard vers 2024, nous sommes positionnés de façon à ce que chaque membre de la zone devrait avoir accès à un terrain de vol, bien que certaines installations aient besoin d'un certificat de SATP avancés et que les modélistes doivent dûment immatriculer leur(s) maquette(s) (à l'aide d'une déclaration du fabricant).

Puisque j'entre tout juste en poste, j'aimerais me présenter. J'ai grandi dans une maisonnée où on pratiquait l'aviation et l'aéromodélisme. Mon père est un pilote de brousse ayant accumulé plus de 20 000 heures – voilures fixes et tournantes – un peu partout au monde, y compris aux commandes de CF-FHB, le deHavilland Beaver original, lors de son époque à l'emploi de Norcanair, dans les années 1970. Il s'adonne aussi avec entrain au modélisme de maquettes de plastique, un passe-temps dont j'ai aussi hérité.

J'ai effectué mon entrée au sein du passe-temps au milieu des années 1980 grâce à un voisin, Eldon Weibe et j'ai piloté des maquettes pendant quelques années au sein des Kelowna Ogoogo Radio Controllers, jusqu'à ce que je déménage dans l'est du pays, fin 1989. Comme plusieurs d'entre nous, j'ai marqué une pause de notre passe-temps une fois arrivé à l'adolescence et j'y suis revenu à l'âge adulte. Bien que j'aie été un modéliste qui

se spécialisait en copies pendant 20 ans, je ne suis revenu à l'aviation télécommandée qu'en 2014 et 2015, après avoir acheté un Whipit (d'UMX) sur un coup de tête après avoir visionné des séances de planeurs lancer-main sur YouTube. Je me suis tout de suite lancé au sein de la discipline des planeurs et je suis un pilote et concurrent actif depuis 2026 et je suis détenteur de la désignation SAP (niveau II) de la LSF. J'ai aussi épousé le vol motorisé en 2017 à l'aide de maquettes électriques au Club TEMAC. Je construis des maquettes depuis mon retour au sein du passe-temps et je me concentre sur des designs classiques en balsa qui ont été dessinés n'importe où entre les années 1950 et 1980. Conséquemment, je me suis remis à piloter des maquettes à carburant habituel en 2022 – pour la première fois depuis 1989 – et je pilote surtout ce type de maquette depuis 18 mois. Je suis aussi actif au sein du volet « radio »; je suis un testeur beta de la marque FrSky.

À titre de directeur de la zone, je me concentrerai tout d'abord à « maintenir le monde en l'air »; deuxièmement, à réduire les limitations de vol (surtout au-delà du plafond des 400 pieds et de la limite des 25 kg); troisièmement à travailler avec les groupes consultatifs de Transports Canada et de la sécurité afin d'identifier les secteurs où nous pourrions réduire le travail administratif ou aider les membres à obtenir l'accréditation nécessaire afin de piloter, surtout en ce qui a trait au certificat de SATP avancés. Je militerai aussi en faveur de tous les volets de notre passe-temps, des maquettes de vol libre et de vol circulaire aux hélicoptères et multicoptères de vol par immersion (FPV).

Ces derniers mois, quelques événements ont été organisés au sein de la zone L. Fin août, le Club KMAC a présenté le Ron Chapman Memorial Fun Fly et la participation a été excellente. A&J Hobbies et HorusRC Canada ont fait don de l'équivalent de quelques milliers de dollars en prix et nous avons eu la chance d'accueillir la veuve et la fille de Ron. Plusieurs activités typiques d'un Fun-fly ont été présentées et nous avons eu droit à un succulent barbecue. Tout le monde s'est amusé, même si j'ai endommagé mon

foamy préféré.

En septembre, le Kawartha Lakes Radio Control Flying Club a présenté un Fun-fly pour leur campagne Raise the Roof (Soulevons le toit) et afin de se souvenir de Peter Conquergood, membre de longue et président du Club qui s'est éteint plus tôt, cette année. Cette campagne vise à rebâtir l'abri du KLRFC; nous acceptons les dons au Fundraiser by Peter Conquergood : RAISE THE ROOF (gofundme.com).

Finalement, j'aimerais féliciter notre confrère de zone Eitan Rotbart, qui a ravi la troisième place lors du Championnat mondial de F3K (planeurs lancer-main), fin août en Roumanie. C'est tout un accomplissement, compte tenu de la compétition féroce.

Si je me tourne vers 2024, je vous souhaite un ciel dégagé et des vents favorables. ✈

**Northern Ontario (F)** *from page 19*

Peter Pan Principle that a boy need never grow up but should grow old. He was a founding member of The Sault Radio Controlled Model Airplane Club, a challenging source of much pleasure, and many enduring friendships, near and far. He was a longtime member of The Canadian Bushplane Heritage Centre, a most worthy organization. One of Nino's last projects was a Fiesler Storch, a German light Observation aircraft from WW2. Nino's daughter, Kathryn, inherited the incomplete model and subsequently contacted the Sault Modellers Club to complete the project.

Enter Nico McIntosh, club VP and prolific modeller. Nico took the model in and went over it with a fine-toothed comb, modifying some of the servo installations, the fuel tank arrangements and the engine installation. The final product required some additional fine tuning following the trim flights and subsequently flew as expected. It will remain a lasting tribute to a well-respected member of the modelling community. ✈



## SOUTHEASTERN ONTARIO (L)



### Adam Maas

Zone Director  
zd-l@maac.ca

As I write this, I'm staring out the window on what's likely the last good flying day of the year, but I'm stuck indoors with a persistent cough. I've certainly not flown enough this year, and even have a couple aircraft that have been waiting for a maiden since the spring.

I hope that most of the members here in Zone L were able to get out flying regularly. This year certainly has been a tough one, and I only got word now in early November that the last two clubs in the Zone could open up for regular flying, having received their SOCs for Advanced RPAS Operations. Looking forward to 2024, we are now in a position where every member in the Zone should have a club field available, although some of those fields will require an Advanced RPAS certificate and a properly registered aircraft (with Manufacturer's Declaration).

As your incoming Zone Director, I'd like to introduce myself. I grew up in an aviation and modelling home. My father is a 20,000-hour bush pilot who has flown fixed and rotary wing all over the world, including flying CF-FHB, the original Beaver, during his time at Norcanair in the 1970s. He's also an avid plastic scale modeler, a hobby I picked up from him. I got into RC in the mid-1980s thanks to a neighbour, one Eldon

91845

Weibe, and flew for a few years as a kid with the Kelowna Ogoopogo Radio Controllers, until I moved east at the end of 1989. As many do, I got out of the hobby once I was a teenager and came back as an adult, in my case while I was an active scale modeler for the last 20 years, I only came back to RC in 2014/2015 after buying an UMX Whipit on a whim due to seeing DLG flying on YouTube. I immediately got involved in the soaring side of the hobby and have been an active soaring pilot and competitor since 2016, and have my LSF SAP Level II. I started flying power as well in 2017 with electrics over at TEMAC. I've been a builder since returning to the hobby and my interests are focused on classic balsa designs from the 50s through 80s. As a result of that, I started flying glow again in 2022, for the first time since 1989 and have flown mostly glow engine balsa for the last year and a half. I'm also very active in the radio side of the hobby, being involved with FrSky and a Beta tester for them.

As a Zone director, my focus will be on keeping everybody in the air first, on reducing the limitations on how we can fly second (especially the over 400' and 25-kg+ limitations), on working with TCAG and SAG to identify where we may be able to reduce paperwork or assist members in getting the necessary certifications to fly, especially regarding the Advanced RPAS certificate. I also will advocate for all disciplines within the hobby, from Free

Flight and Control Line through to RC Helis and FPV quads.

In the last couple months, Zone L has had a few events. Late August brought us the Ron Chapman Memorial Fun Fly at KMAC, which was very well attended. A&J Hobbies and HorusRC Canada donated a couple of thousand dollars' worth in prizes and we were lucky enough to have Ron's widow and daughter join us. There was a selection of classic Fun Fly activities and an excellent barbeque. Fun was had by all, even if I did crack up my favourite foamy during the activities.

September also featured one notable event, the Kawartha Lakes Radio Control Flying Club held a Fun Fly for their Raise The Roof campaign, and memorializing Peter Conquergood, a longtime member and President of the club who passed away earlier this year. The Raise the Roof campaign is to rebuild the KLRCFC's shelter and donations are accepted here: Fundraiser by Peter Conquergood : RAISE THE ROOF (gofundme.com)

Finally I'd like to congratulate Zone L member Eitan Rotbart for taking 3rd place at the F3K (DLG Glider) World Championships held at the end of August in Romania. That is an outstanding achievement against some truly world class competition.

Looking forward to 2024, may you have clear skies and fair winds. ✈️

## SUD-OUEST ONTARIO (M)

Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

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

J'aimerais vous présenter notre nouvel assistant directeur de zone, Blair Shruballs. Voici une petite biographie.

« Mon amour des aéronefs remonte à mon enfance, lorsque mon grand-père m'amenait aux spectacles aériens de Trenton. Ce dernier faisait partie des Forces aériennes canadiennes et j'ai toujours entendu toutes les histoires qu'il me racontait.

« J'ai effectué mon entrée en aéromodélisme à London (Ontario) mais comme je me concentrais sur ma carrière, j'ai dû marquer une pause du passe-temps. Lorsque ma femme et moi avons déménagé à Strathroy en 2008, je me suis mis à la recherche d'un club et c'est à ce moment que j'ai trouvé les Strathroy Flying Farmers. J'en suis membre depuis 2009 et pendant dix ans, j'en ai été le président. À l'heure actuelle, je fais partie de quatre clubs : les Strathroy Flying Farmers, les Forest Lakeside Flyers, le Cobble Hills Fighter Groupe et le B & B Centralia Jet Club. Je suis le président et cocréateur du B & B Centralia Jet Club, qui a été fondé en 2021.

« Bien que j'adore piloter, j'entretiens aussi une passion pour l'aide à organiser plusieurs événements à Goderich, Chatham, Centralia et Strathroy. J'aime me faire de nouveaux amis et en revoir de plus vieux. Je fais aussi partie du Comité des jets du MAAC depuis 2020.

« J'ai hâte à l'année prochaine, lorsque je prendrai ma retraite de l'industrie de l'arpentage après y avoir mené une carrière de 34 ans; ainsi, je pourrai davantage m'amuser au sein de notre passe-temps! »

Notre Assemblée annuelle de la zone s'est déroulée le 30 septembre chez l'entreprise RM Classic Cars Inc., de Chatham. La participation a été magnifique et les plusieurs votes par procuration en provenance de la zone ont assuré le fonctionnement en toute productivité de la réunion. Après celle-ci, Don nous a offert une tournée guidée des installations de restauration de véhicules. Je n'ai pas honte de dire à quel point ces véhicules plus anciens ont fière allure!

J'ai réussi à me rendre à quelques autres



clubs afin d'en inspecter le terrain et de répondre aux questions afférentes aux opérations du MAAC. Pendant que je me trouvais à celui des Southern RC Flyers, j'ai fait la connaissance de John McIntosh et de son fils. Voici leur histoire, telle que la raconte John :

Au fil des dernières années, mes deux petits-fils ont manifesté leur intérêt quant à mon pilotage de maquettes. Ils ont d'abord eu recours à un simulateur et ensuite, ils ont progressé vers un avion de formation. J'ai demandé à Jeff, chez Thunderbolt RC, s'il pouvait me suggérer un tel appareil. Nous nous sommes procuré un QQ Ex 300. Nous avons acheté 20 batteries Li-Po de trois cellules et d'une capacité de 2 200 mAh. Cela peut sembler comme étant beaucoup de batteries, mais nous les utilisons toutes à chaque séance de vol. Nous jouissons d'un terrain homologué du MAAC sur notre terrain à la ferme - Lake Erie Barnstormers - et c'est très pratique! L'avion de formation Extra leur permet d'exécuter des tonneaux et des loopings à mesure que les deux élèves progressaient. Le plus vieux, Egan (Oscar), a reçu ses 'ailes' cet été-là et Haden (Frank) a suivi, l'été d'ensuite. Trois ans plus tard, Oscar peut piloter n'importe quel coucou de guerre Nick Zirolu ou l'ultra-rapide V 900. Frank est plus conservateur et s'en tient à son avion de formation et à un DR1, voire même à son avion en bâtonnets. J'ai beaucoup aimé vivre cette expérience et c'était une merveilleuse façon de passer du temps ensemble et de partager leur enthousiasme! »

Enfin, nous avons conclu la saison de vol des jets à l'aéroport de Centralia. Je suis heureux de rapporter que le niveau de compétence au pilotage et de l'attention à la sécurité se sont beaucoup améliorés.

À mesure que nous nous dirigeons vers les mois d'hiver, plusieurs clubs passeront au vol intérieur et à organiser des expositions dans des mails commerciaux, etc. Veuillez consulter le site web du MAAC et compléter le bon formulaire (MPPD 24) afin d'inscrire votre événement.

J'aimerais remercier les membres de la zone de leur confiance afin que je puisse les représenter au palier national. C'est une expérience que je vis en toute humilité.

Joyeux temps des fêtes. ✈

*Milieu (E)*

*suite de la page 17*

reconfigurant les règlements et en reconfigurant la ligne de vol, nous avons profité de trois événements. Ce sont de bonnes nouvelles. Surveillez la reprise de ces Float-flies au cours des prochaines saisons.

Histoire de nous préparer à souligner de tels succès, je communiquerai avec toutes les personnes ressources à mesure que je bâtis une équipe d'assistants de partout au sein de la zone. Ce faisant, j'espère améliorer la sensibilisation et la communication afin de m'assurer que la zone Milieu obtient la représentation que méritent nos modélistes. Cette communication inclura SURTOUT VOTRE contenu dans tous les futurs rapports de directeur de la zone E.

Ainsi, prenez des photos de vos projets en construction, de vos événements, de vos victoires et envoyez-les moi aux fins de publication. Cette chronique est la vôtre et elle est de retour. Pour vous.

✈



## SOUTH-WEST ONTARIO (M)



### Peter Douplik - 16715

Zone Director

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

I would like to introduce our new Assistant Zone Director, Blair Shrubbsall. Here is a brief biography on Blair.

“My love for aircraft goes back to when I was a small child and my grandfather would take me to the Trenton air shows. My grandfather was in the Royal Canadian Air Force and I always loved hearing all his stories.

“I first got into RC aircraft in London, but with focusing on my career, I had to step away from the hobby. When my wife and I moved to Strathroy in 2008, I looked to see if there was a flying club and that’s when I found Strathroy Flying Farmers. I’ve been with the club since 2009 and for ten of those years I was the President. I am currently a member of four clubs:



Strathroy Flying Farmers, Forest Lakeside Flyers, Cobble Hills Fighter Group and B & B Centralia Jet Club. I am the President and co-creator of the B & B Centralia Jet Club, which was founded in 2021. Although I love flying myself, I also have a passion for helping to organize numerous events in Goderich, Chatham, Centralia and Strathroy. I enjoy making new friends and seeing old friends. I have also been part of the Jet Committee with MAAC since 2020.

“I look forward to next year when I will be retiring from my 34-year career in the Land Survey Industry so I can enjoy the hobby even more!”

Our annual zone meeting was held on

September 30 at RM Classic Cars Inc. in Chatham. We had a great turnout and many proxies from the zone to make this a productive meeting. After the meeting, Don gave us a tour of the vehicle restoration facilities. All I can say is it’s unbelievable how good these older vehicles look!

I managed to make it to a few more clubs for field review and answer any questions regarding MAAC operations. While I was at the Southern RC Flyers field, I met John McIntosh and his son. Here is their story as written by John:

“Over the last few years, my two grandsons showed an interest in my flying.

*continued on page 31*

# QUÉBEC (N)

**Alain Carpentier, 93833**

Directeur de zone

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

Le 28 octobre, la zone N Québec, tenait sa toute première réunion officielle de zone.

Bien que virtuelle, la réunion a tout de même accueilli 48 participants présents et qui a compté sur une participation de 323 membres qui ont soit voté, soit délégué leur vote. Cela nous donne une participation de 26 %. Au nom du MAAC et de la zone N Québec, je vous remercie tous pour cette participation. Car c'est en participant en nombre à ses opérations que nous ferons grandir notre passe-temps au Québec.

Ceci m'amène à vous parler de la zone, de sa constitution et de ses projets/objectifs.

## NOTRE ÉQUIPE POUR 2024 :

Alain Carpentier, moi-même, a été élu par acclamation pour deux ans

Patrick Roy a été élu directeur adjoint de la zone pour un mandat d'un an.

Au sujet du directeur adjoint de la zone, je tiens à remercier Jean-Guy Ouellet pour le temps qu'il a consacré à ce poste, mais surtout, le féliciter pour son engagement à rester au sein de l'équipe comme assistant directeur de zone, et afin de nous offrir son expertise en tout ce qui a trait à Transports Canada et le certificat avancé de pilote de SATP.

À cela, nous comptons sur une équipe d'assistants directeur de zone très complète et bourrée d'expérience. Comme vous le verrez, Patrick et moi-même avons aussi des rôles actifs afin de voir au bon fonctionnement et au développement de la zone.

Pour 2024, nous entendons mettre de l'avant les points suivants :

Certificat de vol avancé, appui aux membres pour l'étude, la préparation au test et le test lui-même, Jean-Guy Ouellet

Maintenir nos communications régulières avec nos membres. Marie-Reine Deaudelin-Malczewski

Retour du SWAPSHOP (vente-échange) de la zone pour l'hiver 2024, Patrick Roy

Retour du Festival 2024, Patrick Roy  
Assemblée annuelle de zone, nouveau format. Je ne vous en dis pas plus pour l'instant.

Normalisation de la démarche



d'autorisation pour les clubs en territoire agricole Alain Carpentier

Au moment d'écrire ce texte, les points mentionnés si haut ont tous été entamés, Certain sont encore très embryonnaire, mais ils sont sur la table de travail.

Lors de la réunion, nous avons reçu des questions, commentaires et suggestions. Ces points seront tous traités, mais leur approche diffèrent selon leur nature. Nous vous tiendrons au courant au fur et à mesure. A ce sujet, je vous recommande fortement de bien lire tous les messages du MAAC et les affichages officiels sur notre

groupe Facebook de la zone.

## LES POINTS REÇUS POUR LA RÉUNION :

L'Assemblée de zone pourrait être repoussée à novembre, par Xavier Mouraux

Un projet sera remis au Conseil de direction du MAAC, avant la fin de 2023, de manière à être adopté à l'AGA 2024.

"Demander au MAAC une exemption quant à la limite d'altitude standard de 400 pieds..." par Yves Lemire et Robert Tremblay

Tel que l'a déclaré notre président, Mike *suite à la page 30*

Alain Carpentier	ZD	BOD, Conformité Terrain BOD, Field Compliance
Patrick Roy	DZD	Promoteur Evenement, Ambassadeur Estri, Chaudiere Apalache, Beauce Promoter/event, Estri Ambassador, Chaudière Apalache, Beauce
Marie-Reine Dauadelin Malczewski		Communication, Bienvenue Communication, Welcome
Mark Fogel		
Raymond Forget		Secrétaire, Ambassadeur Rive Nord, Basse Laurentides Secretary, North Shore and Lower Laurentians Ambassador
Jean Paul Le Guilcher		Ambassadeur Côte Nord North Coast Ambassador
Jean-Guy Ouellet		TC Spécialiste, TC Formation, Multi Rotor TC Specialist, TC Training, Multi Rotor
Denis Simard		Ambassadeur Saguenay, Québec Ambassador Saguenay, Quebec



# QUEBEC (N)



**Alain Carpentier, 93833**  
Zone Director  
514-953-2350 | zd-n@maac.ca

On October 28, Zone N Quebec held its very first official zone meeting.

Although virtual, the meeting still had 48 participants present and 323 members who either voted or delegated their vote. This gives us a 26% stake. On behalf of MAAC and Zone N Quebec, thank you all for your participation. Because it is by participating in large numbers in its operations that we will grow our hobby in Québec.

This brings me to talk to you about the zone, its structure and its projects/objectives.

## OUR TEAM FOR 2024:

Alain Carpentier, myself, was elected by acclamation for two (2) years

Patrick Roy was elected Deputy Director of the Zone for a one-year term

Speaking of the Assistant Zone Director, I would like to thank Jean-Guy Ouellet for his time in this position, but most importantly, his commitment to remain with the team as Assistant Zone Director, and offering us his expertise in all things related to Transport Canada and the RPAS Advanced Pilot Certificate.

To this end, we have a very complete and experienced team of Assistant Zone Directors. As you will see, Patrick and I also play an active role in ensuring the smooth running and development of our zone.

For 2024, we intend to put forward the



following action points.

Advanced Flight Certificate, support to members for study, test preparation and the test itself, Jean-Guy Ouellet

Maintain regular communication with our members. Marie-Reine Deaudelin-Malckzewski

Return of the zone's SWAP SHOP for winter 2024, Patrick Roy

Return of Festival 2024, Patrick Roy  
AZM new format. I won't tell you more about it at this time.

Standardization of the authorization process for clubs in agricultural territory  
Alain Carpentier

At the time of writing, the points mentioned above have all been started upon, some of which are still very embryonic, but they are on the working table.

During the meeting, we received questions, comments, and suggestions. These points will all be addressed, but their approaches differ according to their nature. We'll keep you posted as we go. In this regard, I strongly recommend that you read all the MAAC messages and the official posts on our zone Facebook group.

## POINTS RECEIVED FOR THE MEETING

AZM could be pushed back to November, by Xavier Mouraux

A draft will be submitted to the MAAC Board of Directors before the end of 2023 for adoption at the 2024 AGM.

"Apply to MAAC for an exemption to the standard altitude limit of 400' AGL..." by Yves Lemire and Robert Tremblay

As answered by our President, Mike

*continued on page 31*



Anderson, lors de la réunion, ce sujet est déjà dans la liste des priorités du Groupe consultatif sur la sécurité et du Conseil de direction du MAAC.

De nouvelles informations à ce sujet sont attendues au printemps 2024.

Est-ce que deux pilotes qui utilisent chacun leur ATP sont considérés comme des personnes participant à l'utilisation de l'autre ATP et vice-versa, par Denis Faucher

Oui, c'est justement de ce protocole dont le MAAC a discuté avec Transports Canada afin de considérer un terrain du MAAC comme une même et seule opération.

Est-ce qu'un apprenti-pilote doit posséder son certificat de pilote, par Denis Faucher

Non, dans la loi, il est permis à toute personne (peu importe l'âge) d'utiliser un aéronef télépilote à condition qu'il soit sous supervision directe d'un pilote détenant un certificat de pilote.

C'est quoi l'avenir des clubs qui sont fermés comme le WIMAC ? Haled Lazhar

Dans la plupart des cas, c'est hors de notre contrôle.

Le MAAC déploie des efforts afin d'accélérer le processus de certification des nouveaux sites.

Comment le directeur de zone et son équipe aideront-ils les membres à trouver des clubs-parrains et aider le club à trouver un terrain? Haled Lazhar

La zone peut aider les membres à se relocaliser, mais ne peut pas trouver de nouveau terrain. C'est la responsabilité des membres du club de trouver un nouveau site.

Est-ce que le MAAC ou la zone peut intervenir auprès de la Commission de la protection des terres agricoles (CPTAQ)? Lucien Rios

Des démarches sont déjà enclenchées afin de créer un groupe de travail

Un contact a déjà eu lieu le 8 novembre avec la CPTAQ afin de comprendre ses critères lorsque vient le moment d'accepter ou non un club sur des terres (agricoles).

C'est donc une année 2024 fort chargée qui nous attend, et avec l'équipe que nous avons en place, j'ai confiance que nous y arriverons.

#### ACTIVITÉS DES CLUBS ET MEMBRES

Le 30 septembre, le Club MARS



organisait son barbecue de hot-dogs de fin de saison. Activité annuelle du club, reprise par François Provost en 2024, sur le tout nouveau terrain du club, où François m'a lui-même invité à participer.

Il y avait plusieurs pilotes et plusieurs belles machines que j'ai vu voler.

Félicitations au Club MARS pour ce nouveau départ et bravo pour votre terrain.

Le 14 octobre, comme les Clubs Arpents v'Air et CRASH, c'était au tour de l'Escadron du Richelieu de partager son terrain avec les Modélistes Anti-Gravité pour "LA SOUPE D'AUTOMNE". Deux clubs qui ne se connaissaient pratiquement pas, ont unis leurs efforts pour offrir une journée de rassemblement aux membres des Modélistes Anti-Gravité qui n'avaient pas de terrain de vol extérieur en 2023.

Le point de ralliement était une soupe qu'a cuisinée sur place le chef Mario Martin. Fait à noter, Mario est maintenant un membre du MAAC et commence à faire du simulateur. C'est bien pour dire...

À VENIR

La saison d'hiver est à notre porte. Plusieurs clubs s'organisent pour soit la saison de neige et skis, soit leur saison de vol intérieur tandis que plusieurs sont à planifier leur Assemblée générale annuelle.

Alors que les assistants directeurs de la zone Québec sont à aider les clubs à soumettre leurs documents pour les lieux de vol intérieur – simple formalité, mais que nous devons faire – je me prépare à la réunion stratégique 2023/2024 du MAAC.

On se rejase en 2024. ✨



## Quebec (N)

from page 29

Anderson, at the meeting. This topic is already on the priority list of SAG and MAAC Board of Directors. (More information on this is expected in spring 2024)

Are two pilots who each use their ATP considered to be people participating in the use of the other ATP and vice-versa, by Denis Faucher

Yes, it is precisely this protocol that MAAC has discussed with Transport Canada in order to consider a MAAC site as a single operation.

Does an apprentice pilot need to have a pilot's certificate, by Denis Faucher

No, by law it is permitted for any person (regardless of age) to operate a remotely piloted aircraft, provided it is under the direct supervision of a pilot with a pilot certificate

What is the future of clubs that are closed like WIMAC? Haled Lazhar

In most cases, it's out of our control.

MAAC is making efforts to expedite the certification process for new sites.

How will the Zone Director and his team help members find sponsoring clubs and help the club find a field? Haled Lazhar

The Zone can help members relocate, but can't find a new site. It is the

responsibility of the club members to find a new site.

Can the MAAC or the Zone intervene with the Commission de la protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ) (loosely translated to the Québec Agricultural Lands Protection Commission)? Lucien Rios

Steps have already been taken to create a working group

Contact has already taken place on November 8 with the CPTAQ in order to understand their criteria for accepting or not accepting a club on their land.

So 2024 is going to be a very busy year, and with the team we have in place, I'm confident we'll get there.

## CLUB & MEMBER ACTIVITIES

September 30th, Club MARS held its end-of-season hot-dog BBQ. Annual activity of the club, taken over by François Provost in 2024, on the brand-new club flying field, where I was invited to participate by François himself.

There were several pilots and several beautiful machines.

Congratulations to Club MARS for this new beginning, bravo for your FLYING FIELD.

October 14th, like Arpent v'Air and

CRASH, it was the turn of the Richelieu Squadron to share its field with the Modélistes Anti-Gravité for «LA SOUPE D'AUTOMNE» (loosely translated to "Fall Soup Gathering"). Two clubs that hardly knew each other joined forces to offer a day to members of the Club Anti-Gravité who did not have an outdoor flying field in 2023.

The rallying point was a soup cooked on site by chef Mario Martin. Fact noted, Mario is now a MAAC member and is starting to do simulator riding. Funny how things happen.

## COMING SOON

The winter season is upon us. Many clubs are organizing for either the snow and ski season or for their indoor flying season and for many, their AGM.

While the AZDs in the Quebec zone are helping clubs submit their documents for indoor flight locations – it's a simple formality, but that we must do -- I am preparing for the 2023/2024 MAAC Strategy Meeting in December.

We will chat again in 2024. ✨

## Sud-ouest C-B (H)

suite de la page 22

harmonie des règlements qu'ont édictés les sages du MAAC et de Transports Canada.

« Le périple a été long et complexe et oui, il était dispendieux. Mais alors que j'observe ma maquette décrire un looping triomphal alors que son ombre la poursuit sur les champs verdoyants plus bas, je me souviens d'une vérité toute simple : on trouve les meilleures vues au-delà des plus épais nuages de complexités bureaucratiques. Et avec le MAAC en guise de copilote, les cieus ne sont pas qu'une limite – c'est mon chez-moi.

« Bons vols, collègues aviateurs. Que vos batteries soient rechargées et que votre récepteur ne défaille jamais. »

Ainsi, je vous demande, vous les membres de la zone, de m'envoyer des articles d'événements organisés à vos terrains de vol de sorte à les partager avec les autres. À mesure qu'approche l'hiver, les vols seront moins nombreux et la saison de construction et des réparations commencera.

Lorsque vous lirez ces lignes, nous en serons au temps des fêtes, si bien que je souhaite toutes sortes de belles choses au cours des fêtes et du Nouvel an à vous et à vos proches.

Comme toujours, envoyez-moi un courriel si vous avez des questions afférentes à la zone ou aux affaires du MAAC. Je vous répondrai. ✨

## South-West Ontario (M)

from page 27

They first used a simulator and then, we graduated to a trainer. I asked Jeff from Thunderbolt RC to suggest a trainer. We ended up with the QQ Ex 300. We purchased 20 three-cell Li-Pos @2200 mAh. Now that sounds like a lot of batteries, but we used them all each night. We have a MAAC field on our farm, Lake Erie Barmstormers, which is darn handy! The Extra trainer lets them do rolls and loops as they progressed. The oldest one Egan (Oscar) received his wings that summer and Haden (Frank) followed the next summer. Three years later, Oscar can fly any Ziroli warbird or the lightning fast V 900. Frank is more conservative, sticking with his trainer and a DR1 or a stick plane. I really enjoyed the experience and it was a great way to spend time together and share their enthusiasm!"

Lastly, we closed out the jet season at the Centralia Airport. I'm happy to report that the level of piloting proficiency and awareness to safety has greatly improved.

As we roll into the winter months, many clubs will be flying indoors and holding mall shows, etc. Please check the MAAC website and fill out the proper MPPD 24 form to register your event.

I would like to thank the members in the zone for trusting me with representing us at the national level. It has been a humbling experience.

Happy Holidays ✨

# F3K - BRINGING HOME THE BRONZE



*Eitan launching his Vortex 4 on his way to a third place finish at the World Championships.*

By Eitan Rotbart

The bottom line is that I've finished 3rd at the F3k World Championship!!

A bit about myself and my background – I came from Israel, and I've started building, flying, and competing with model airplanes at the age of 12, doing this for many years lead me to my career. I have become a UAV builder at one of the world leading UAV companies and later on I became a mechanical engineer working in the aviation field.

Around 2006 I saw a video of a guy launching a Discus Launched Glider (DLG) really high, and I got hooked immediately! Shortly after, I've built my own model and started learning how to launch, fly, and catch thermals. A few years later I initiated the first F3K competitions in Israel and the community grew every year (some pilots have become leading engineers since they have been taught from a young age to strive for excellence at their local FAI aero clubs).

When F3K became an official category under the FAI it had a great impact on the model's performance and the piloting skills. I was a part of the Israeli F3K team in 2015, and later on a Canadian national team member in 2019 (Hungary) and 2023 (Romania) where I finished in 3rd place.

## WHAT IS F3K ALL ABOUT?

F3K is the international contest class for radio-controlled hand-launched model gliders, the gliders are limited to a wingspan of 1.5 and most of them weigh around 220-240 grams. All of the hand launch models today are DLG's since they can be launched much higher than the traditional javelin launch using a fraction of the physical effort.

The launch height ranges from ~30 meters for a novice pilot and up to 103 meters for the world record launch (average launch height of a competitive pilot is ~65 meters), F3K competitions consist of



*Eitan on the left with a self-built model, Israel 2012*



*Team Canada at the opening ceremony*

a group of fliers completing a number of pre-defined flight tasks involving launching, flying and landing the model in a number of timed durations.





World Championship podium, Anthony Rotteleur (France) 1st, Cedric Duss (Swiss) 2nd, Eitan Rotbart (Canada) 3rd



Ivan MacKenzie during Model processing

Just the hand launch and thermal currents of rising air (thermals) are used to sustain the flight, the tasks are time based, the amount of time that need to be flown for each task is different, flying the tasks require a lot of strategic thinking and ability to read the air prior to launching.

### HOW I PREPARED FOR THE WORLD CHAMPIONSHIPS

As soon as the weather got better, I began practicing quite intensely. I went flying every weekend, every flying session beginning with 20-30 minutes of “fun flying” to warm up a bit, and after that simulating all the tasks while flying all my models to get comfortable with each of them. An important part of practicing is to fly in all weather conditions because there’s no knowing what will happen at the Worlds.

Participating in several contests in other places (Michigan, California, Muncie...) is also important - flying with other people that I don’t usually fly with and flying in other fields that I’m not as familiar with.

### ARRIVING AND FLYING AT THE WORLD CHAMPIONSHIP!

The Canadian team members, Ivan MacKenzie and myself, arrived in Romania after a long delay at Pearson airport (3 hours), a very long layover in Frankfurt (6 hours) and a 3-hour drive from Bucharest to Brasov, but luckily all of our equipment arrived safely!

The next day we headed out to the field (Sânpetru) that is located 20-minute drive from Brasov. The field itself is a full-scale glider aerodrome, it is flat and is having a small town on one side and hills on the other side, to our surprise we were allowed to fly alongside the full-scale gliders!

The weather was very hot, almost no wind, and lots of thermals everywhere so there was no challenge to fly, the only problem that we’ve encounter was that there is no A/C anywhere!

### PRE-CONTEST

Prior to the world championship event we had 2-day pre-contest event that is open to all pilots who want to participate. The goal is to test the models and get familiar with the field under contest conditions.

The contest itself was easy during the first day, but the second was harder and very windy. We flew 12 rounds, and I finished in 21st place with 97.14% of the maximum score, and Ivan at 45th place with 91.78% of the maximum score.

### WORLD CHAMPIONSHIP

The world championship event began with model processing and opening ceremony.

During the world championship contest, we flew 17 rounds throughout three-and-a-half days, while the top 14 pilots go to the half-day fly-offs. The first two days were relatively easy with easy air which resulted in a very small difference between pilots, but unfortunately, I did a big mistake during the first day, so I knew that

I had to focus and not make any more mistakes!

The third day was VERY windy and overcast, and it was almost impossible to read the air because of the strong winds. We call these days “filter days” because pilots will make mistakes so my tactic was to “survive” rather than focusing on winning rounds. This strategy worked very well and I ended the third day in eighth place.

At the beginning of the fourth day, I knew that my spot in the fly-offs was secured so I flew safely and my eyes were towards the fly-offs. At the end of the preliminary rounds I was in the seventh place and Ivan at 45th place.

Before going to the world championship my goal was to be in the top 20, so making it to the fly-offs is a huge personal achievement, I never expected to make to fly-offs!

The fly-offs consisted of six rounds. The first five rounds were relatively easy, but a technical issue in the third round caused me to lose points. After the fifth round I was in 11th place. What happened in the Sixth round was mind blowing, these were my thoughts shortly after flying the 6th round:

The task was Poker with 15 minutes working time. That means that each pilot is allowed to have up to three time selections where the pilot has to reach or exceed that time in a single flight in order for the time to count, otherwise the pilot has to keep trying until they achieve his time. Then they can select another time to try and make.

At this point I was ranked 11th, so I knew that I have no chance to be on the podium. The weather got really bad - windy, no sun, no good reads, so my helper Roy Dor [Israel] and I decided to play it safe(ish). We thought that no one is brave enough to call "All in" in these conditions, which means they would try for a single flight of 15 minutes.

I've waited for a few seconds to get an air read, called for five minutes, launched and barely made the time. After I landed the weather got even worse. I've waited for a read and launched into it. The model flew VERY far away (800 meters away!) and didn't climb much. At some point I decided to take two more turns to climb higher to have enough altitude to come back to the field at the expense of losing a few seconds, I put the model in speed mode and pushed hard to make it back, managing to land just 2 meters inside the flight box. This was the best flight I've ever done in my life!!

For the third and last attempt, I stayed on the ground and waited for a good read. Finally, we saw Cederic Duss (Switzerland) launch his model and his air looked good, so I launched and then the thermals got weaker and I didn't climb well enough so I started to push back while zigging and zagging away from sink, when I crossed the line to the flight box I was ~10 meters high and there was still 15 seconds to go, so I flew as efficient as I could and I managed to fly until the end of the round with less than 2 seconds to spare.

When this Drama was over, we learned that Anthony Rotteleur (France) made a brilliant 15-minute flight and I was sure that all the other pilots made much better times than me, and I was wrong! There were five or six land-outs that resulted in a 0 score, so I managed to climb from 11th place to 3rd!"

A short video summary can be watched here [tinyurl.com/bddycfvk](https://tinyurl.com/bddycfvk) 🚀



Eitan and helper (Roy Dor, Israel) happy after a good round during the fly-offs



# F3K TECHNICAL REPORT



By Eitan Rotbart

Ever since the modern DLG was introduced, it has used the same control surface arrangement – rudder, elevator, and flaperons. The reason for this is to keep everything simple. The general consensus was that a wing with four control surfaces is not worth the weight penalty, and in addition the added value of four control surfaces on the wing is minor due to the small wing span (limited to 1.5 meters max as per the F3K rules).

A couple of years ago, servo manufacturer KST came up with a new super small and light servo, the KST Xo6. This servo weighs 6 grams (vs. 8-9 grams for other servos), and is only 7 mm thick. Since then, other servo manufacturers have followed suit. MKS and CHAServo now have similar products.

This technology leap 'shuffled the cards', and allowed the usage of smaller fuselages and easier servo installation in the wings.

Figure 1 KST Xo6 servo

One of the world leading designers and RC glider pilots, Joe Wurts, had an epiphany, and created the “Yoda” DLG – a glider with a polyhedral wing and 4 control surfaces.

Once pilots flew the Yoda, they gave really good feedback about its flight characteristics. Thus, other manufacturers started to play with the idea of have a 4 servo wing, and some pilots (me included) modified the wings of existing models to have 4 control surfaces. The results were pretty surprising – handling is significantly

better, especially in windy conditions.

The reason for this improvement is a more efficient lift distribution along the wingspan and less wake turbulence that the elevator sees from the flaps. I found myself flying this model 90% of the time and the handling advantage became clearer with time.

Is the 4-Servo Wing the future of DLG's?

Yes and no – The 4 servo wing has clear advantages in most of flying conditions. The weight penalty is reasonable – a 2 servo wing model has 2 x 6 grams servos for the tail and 2 x 8 grams servos for the flaperons while a 4 servo wing model uses 6 x 6 grams servos for all control surfaces (2 for tail and 4 for the wing), so some of the weight penalty is absorbed by using a smaller servos for the wing.

Despite the advantages of a 4 servo wing, 2 servo wing models will not disappear! A light model doesn't need the advantages of a 4 servo wing, since the most important thing is to keep it as light as possible (~215 grams or below) and it is easier to control the speed of a 2 servo wing when coming in for a “quick turnaround” (a maneuver that DLG pilots use a lot – catch the model while its flying and throw it immediately to save precious seconds). And even for standard weight models, some pilots still prefer the simplicity and lower cost of the 2 servo wing.

Most glider manufacturers now offer both 2 and 4 servo wings. ✨



# 2023 F3K TEAM MANAGER'S REPORT



by Ivan MacKenzie

For those not familiar, F3K competitions consist of a group of fliers completing a number of pre-defined flight tasks involving launching, flying and landing the model in a number of timed durations. Just the hand launch and thermal currents of rising air (thermals) are used to sustain the flight. Due to the launch technique used, these gliders are commonly referred to as disc launched gliders, or DLGs for short (see [https://en.wikipedia.org/wiki/Disc\\_Launch\\_Glider](https://en.wikipedia.org/wiki/Disc_Launch_Glider) for further details).

## THE TEAM

Our team for the 2023 F3K World Championships (WC) was as follows: Eitan Rotbart, flying the Vortex 4 from DS Composites and Ivan MacKenzie, flying the Concept X5 from Stream Team Models



## THE SITE

The competition took place in Braşov, Romania, in the heart of Transylvania. The flying site was outside the city, at the Sânpetru Aerodrome. The flying field was quite nice, but a little bit closer to the airport hangars and neighbouring houses than is normal in North America. Nonetheless it was good field for a thermal duration glider competition.

The competition took place in the middle of a European heat wave, with daily temperatures exceeding 35C. Other than short breaks due to intermittent rain showers, the weather was just about perfect for the eight days of competition.



## THE COMPETITION

On the Thursday/Friday prior to the WC a pre-contest was held, dubbed "Romania 100". Even though it was their first time running a large contest, the contest staff did an excellent job and the pre-contest went off without a hitch. This was also training for the official WC timers, and despite being volunteers and not familiar with the event they did an excellent job.

We flew 12 rounds in the pre-contest, with 68 pilots competing. Romania 100 Results

- 1st – Henric Sander, Germany
- 2nd – Cederic Duss, Switzerland
- 3rd – Richardas Siumbryz, Lithuania
- 21st – Eitan, 97.14% (of the winner's total)
- 45th – Ivan, 91.78%

The only other order of business prior to the main competition was model processing, which went smoothly.

## THE WORLDS

The main competition took place over five days, with a total of 17 preliminary rounds, with the six fly-off rounds taking place on the final afternoon. The top 14 pilots in the preliminary rounds qualify for the fly-offs.

The conditions in the first two days were fairly easy, resulting in very small score differences and the cut-off for the fly-offs being

*continued on page 44*



## 2023 F2B TEAM TRIALS



The F2B pilots and Team Trials organizers wish to thank Brian Korchinski, Doug Sewell and all the members of the WRCC for hosting the 2023 FAI F2B Team Trials on your field.

Members of the WRCC provided excellent support and a large number of the WRCC members turned out to watch the contest.

### F2B TEAM TRIALS OFFICIALS

CD: John McFayden MAAC 14681L

CO-CD'S: Larry Maltman MAAC 30394L, Bruce Perry MAAC 13758L

SAFETY: Doug Sewell MAAC 12964L

JUDGES: Larry Maltman MAAC 30394L, Ken Thomas MAAC 8373L, John McFayden MAAC 14681L

PIT BOSS: Kevin King MAAC 44617, Mike Thiessen MAAC 14661

TABULATORS: Doug Moisuk MAAC 3360L, Gerry Gilavish MAAC 7529L, Joan Cox MAAC 18295, Coby McFayden

REGISTRATION: Coby McFayden

PHOTOGRAPHY: John McFayden, Jim Holland

### FRIDAY SEPT. 29 – PRACTICE DAY

The field was set up and marked with three flying circles. Plenty of space between circles and the pits were set up between the RC pilot stations and the paved runway. Only pilots, their pitman and Larry Maltman, Kevin King, Doug Sewell or John McFayden were authorized to be beyond the RC pilot stations.

Everything from a safety standpoint worked flawlessly. The weather was perfect. Very gentle breeze, blowing away from the sun and comfortable temperature. The pilots were able to put in as many flights as they wanted.

The post practice dinner was held at Boston Pizza.

### SEPT 30 – TEAM TRIALS DAY

Ten pilots registered to fly in the trials.

A pilots meeting was held, rules and concerns were discussed

and resolved, the pilots then agreed to which circle they wanted to use for the Team Trials. The weather was again perfect “Stunt Heaven” with the light breeze blowing away from the sun. The 2023 Canadian F2B Team Trials were declared open.

Pull-tests were conducted. Flight order was drawn. Judges were provided the FAI Score Sheets. A “warm-up” flight was flown for the judges by Monty Summach and the scoring was reviewed with Joan Cox, an experienced US NATS judge.

### THE COMPETITION

The flying progressed smoothly with the contestants partnering up and assisting each other in and out of the pit area to the circle. This was a very experienced group of pilots and the process flowed very smoothly.

Between each of the three rounds a short break was taken to allow the judges time to rest, refresh and hydrate. A lunch was provided for the pilots and contest workers.

Upon completion of Round 3, the following Pilots had earned a position on the 2024 Canadian F2B Team:

Konstantin Bajaikine, MAAC 61045L, Burlington, Ontario

Chris Cox, MAAC 7149L, Delta, BC

Bruce Perry, MAAC 13758L, Edmonton, Alberta

Alternate: Monty Summach, MAAC 70042, Saskatoon, SK

### LIFE SAVERS

Regardless of the amount of effort invested into planning an event, invariably something will go awry. At the F2B Team Trials it was the score tabulation that faltered. But two heroes emerged to pick up the ball and make the SAVE. Joan Cox and Coby McFayden fired up their cell phone calculators and processed the score sheets, applied the k-factors and determined every flight score. Not an easy task but done with determination. ✨







F2B Team members from left, Konstantin Bajaikine, Burlington, Ontario, Chris Cox, Delta, BC, and Bruce Perry, MAAC Edmonton, Alberta

# INCREDIBLE CLIPPED WING CUB



By Craig Ekstrand

I would like to share with you a plane that Mike Rouillet built for me this past winter.

This incredible build is a Sig ¼ scale clipped wing cub with an 86" wingspan and a NGH GF30 4-stroke gas engine. As your eyes pan over and study the cub, you can see Mike's attention to detail and craftsmanship.

A full functioning door handle allows for easy access to the cockpit where you will find the pilot's dash and navigational iPad. The landing gear is 'Mike-engineered' from scratch and is strong enough to handle even my landing. The 3D-printed motor includes a handcrafted air scoop complete with rivets. And you can see the painstaking time and effort that went into individually applying each square of the checkered patterning that adds to the beauty of this plane.

I must admit that the maiden flight was terrifying, knowing what I had control of. Very little trimming was needed after a short take off and the cub was a dream to fly. Watch for Mike's build at float fly's and events near you. It is truly a work of art.

Thanks, Mike, for all the time and effort you put into this build! ✨









## 2023 F3A PRECISION AEROBATICS TEAM REPORT



By Dave Reaville

The 2023 FAI F3A World Championships have come to a close and with it, Canada's participation in this biannual event. Due to covid, the last event held was in 2019 in Italy as the 2021 event planned for the USA was cancelled.

Our Canadian team was formed in 2022 at a team trials event held at Spectrum Field in Cloverdale, BC. The team was comprised of Chad Northeast, Michi Akimoto and Henry Piorun with myself returning as manager.

Numerous initiatives were put in place to help raise funds to assist in covering some of the costs associated with attending this event. Several auctions and some very generous donations helped cover some of the entry fees & uniforms. This was also a difficult time for us in Canada as our planes would have severe flight limitations placed on them by Transport Canada. In fact Michi put thousands of miles on his vehicle in search of flyable airspace and I commend him for his efforts.

Accommodations, flights and rental vehicles were all arranged and the team members, some with family in tow, arrived at different times into Brisbane, Australia.

The town of Warwick, located approximately 160 km west of Brisbane, played host to the competition with the two main flying

sites at the Warwick Aerodrome. During the event operations, the airspace was closed to full scale aircraft and a ceiling of 1500 feet AGL was imposed for the competitor's planes. Plans were in place and used to perfection when a full scale water bomber made an unscheduled stop to reload during the event. It was very impressive to see the organizers deal with this in a safe & timely manner.

Practice site were made available and most were within an hours drive of the main site. These were used extensively in both the lead up and during the event. Model processing went smoothly for all teams and the Contest Director, Simon Atkinson, remained in contact with everyone via a dedicated Whatsapp group chat. This proved invaluable as people could ask questions and seek information as needed and he also provided everyone with up to date event information. We also had special help from Brian Dooley with regards to some Jeti RX issues for the back up receivers that Henry used. A slightly different frequency range is used in Australia.

The weather for the entire event was mostly clear with some windy conditions for most flyers. As this was technically their winter, we all enjoyed the warm 20+ degree days for the majority of the competition.

Preliminary Flights were flown alternating between Flight Line 1

*continued on page 44*



# F3A TECHNICAL REPORT

In total out of 30 semi-finalists all but 2 were flying electric, with only 3 glow powered models in the entire contest. Over 70% of the pilots were using contra driven electric models, and this was the first time ever the event was won by an electric powered model. Current sequences are becoming more complex, constant speed flying is more important to be able to not only complete the complex maneuvers within the box but also to provide a better presentation for the judges. Contra drive systems make this much simpler to achieve than traditional single drive or glow powered models. Various brands of contra drive systems are in use today, with the most popular being the VLV and the Adverrun which are a belt/gear combination drive. These are fixed rpm between the

front and rear propellers and provide excellent performance at a low weight and good efficiency. Other systems are planetary gear drives, and a dual gear drive with the motor mounted below the drive at right angles to the flight direction.

Most pilots use a traditional two blade prop with Falcon propellers being used by almost all modellers at the event, these carbon fiber props are light, efficient and have a wide range of size choices for all pilots. Various new ideas are being tried with propellers to further reduce noise, control speed or provide better efficiency. Some of the most interesting were the three blade scimitar shaped props that are sold

by Adverrun. These props were very quiet in flight, however I am not sure they provided any other advantage over a typical two blade prop. Typically, more than two blades result in a sacrifice in upline performance for better downline braking.

Virtually all pilots are now opting for a governor type speed control, these maintain the rpm of the motor at whatever throttle



Dual Gear Drive from Taiwan.



VLV Drive from Australia.



Adverrun Scimitar 3-blade props.



Adverrun conventional 3 blade props.

is an advantage when flown with a biplane. Even with very large fuselages and canyzers in use on the monoplane they generally do

*continued on page 45*



Leader A1+ biplane from Japan.

position is currently set. For instance, if your idle throttle setting shows 2000 rpm on the ground, during flight every >me you come to idle the controller will attempt to hold the motor rpm at 2000. This provides significantly more downline braking and better speed control during the flight. One of the most popular brands of these controllers is the D3 from Poland, however there are many other manufacturers starting to offer similar type of controllers, Futaba, Dualsky, VLV etc.

There is a wide range of model types being flown across all the competitors, however when you look in the top 30 pilots of the semi-finals more of a trend emerges. 22 out of 30 pilots in the semi-finals were flying biplanes and 9 of the top 10 pilots were flying biplanes. The sequence flown (F-23) in the semi-finals and the unknowns in the finals have a lot more knife edge elements which

### F3A Team Report

from page 42

and Flight Line 2 for the four days. Each team member also flew on the same Flight Line each day so that made for a very efficient and manageable scenario for all concerned.

One of the interesting additions was the use of the Nautica Scoring system and the live scoring that allowed those at home to follow the action. Sadly the #2 Flight Line had a technical issue and was rendered inoperative.

Our pilots all flew well with Henry having some spin entry issues that we worked on as best we could. Michi flew both his Akuma and his Excess Bipe and had good flights as well. Chad was solid and consistent in his flights and easily advanced into the Semi-finals.

The 30 pilots who did advance into the semi-finals each flew the F-23 schedule once on each flight line. Once again Chad performed well and had two solid flights. With only ten pilots advancing to the finals, he unfortunately did not make the cut.

The top ten then flew an unknown sequence followed by another F-23 round and finally a second unknown sequence to finish off the competition and crown a World Champion for

Individual, Team and Junior Pilot categories.

The final placings for all teams and competitors was published with the Canadian team finishing in 10th place, Chad in 15th, Michi in 37th and Henry in 48th place.

The World Champion Junior Pilot award went to Antonin Paysant-Le Roux who sadly lost his primary plane to signal loss during an earlier practice session. The back up plane clearly proved it's worth for him!

The World Champion Team award once again went to the US team of Andrew Jesky, Jason Shulman and Peter Collinson.

The Individual World Championship went to Norway's Lassi Norila who edged out Andrew and Jason for top spot. A very exciting end to a great competition.

Awards presented, we all gathered back at the RSL Club in Warwick for a celebration and banquet. Some great memories and a truly fantastic end to well planned, well executed World Championships by our hosts, the Australians Cheers mate! ✈

### 2023 FAI F3A World Championship for Aerobatic Model Aircraft Team classification

Country	Competitor 1	Competitor 2	Competitor 3	Competitor 4	Team	Best
1 United States of America (USA)	Senior 2	Senior 3	Senior 9	<del>Senior 14</del>	14	2
2 France (FRA)	Senior 5	Senior 7	Senior 16	<del>Junior 17</del>	28	5
3 Japan (JPN)	Senior 6	Senior 11	Senior 13		30	6
4 Switzerland (SUI)	Senior 8	Senior 12	Senior 27		47	8
5 Germany (GER)	Senior 10	Senior 22	Senior 29		61	10
6 Norway (NOR)	Senior 18	Senior 26	Senior 30		74	18
7 New Zealand (NZL)	Senior 21	Senior 23	Junior 33	<del>Senior 35</del>	77	21
8 Great Britain (GBR)	Senior 20	Senior 31	Senior 40		91	20
9 Australia (AUS)	Senior 19	Senior 32	Senior 41	<del>Junior 50</del>	92	19
<b>10 Canada (CAN)</b>	<b>Senior 15</b>	<b>Senior 37</b>	<b>Senior 48</b>		<b>100</b>	<b>15</b>
11 South Africa (RSA)	Senior 28	Senior 36	Senior 42	<del>Junior 43</del>	106	28
12 People's Republic of China (CHN)	Senior 38	Senior 39	Junior 47		124	38
13 Colombia (COL)	Senior 34	Senior 45	Senior 57		136	34
14 Republic of Korea (KOR)	Senior 44	Senior 52	Senior 53	<del>Junior 55</del>	149	44

### F3K Team Manager's Report

from page 36

98.54%. Thanks to high winds, day three ended up being a "filter day", i.e. a day that produced big scoring differences, and the cut-off for the fly-offs dropped to 95.85%. Conditions settled down again for the remainder of the preliminary rounds, with the cut-off for the fly-off only changing slightly to 95.62%.

Preliminary results:

- 1st – Ivo Bratrsovsky, Czechia
- 2nd – Cederic Duss, Switzerland
- 3rd – Adas Siumbryz, Lithuania
- 7th – Eitan, 97.66%
- 45th – Ivan, 84.76%

This is the first time a Canadian has qualified for the fly-offs in F3K, and to quote Eitan "Before I came to Romania my goal was to make it to the top 20, anything above that is a bonus. Since this is the first time that I've made it to the fly offs in such an event, I was very excited and nervous, but on the other hand I've

got an appetite to maximize my performance".

The first 5 rounds of the fly-off were somewhat uneventful, thanks to relatively easy conditions. Eitan got unlucky in round 3, suffering a broken throwing blade that necessitated a model change and some lost flight time. Then the final round changed everything, and is detailed in Eitan's account elsewhere in the magazine.

Fly-Off results:

- 1st – Anthony Rotteleur, France
- 2nd – Cederic Duss, Switzerland
- 3rd – Eitan Rotbart Canada

So two firsts for Canada: qualifying for the fly-off and reaching the podium. Truly a WC to remember.

I would like thank the members of MAAC for their support, and my teammate and our supporters for making this a competition to remember. ✈





Leader GZ monplane from Japan.



Futaba 32mhz transmitters with the 900 MHz antenna.

not perform these maneuvers as easily as a biplane. Today the biplane models are as light and easy to fly as a monoplane. Future sequences continue to become more difficult and it is likely the trend towards biplanes will continue.

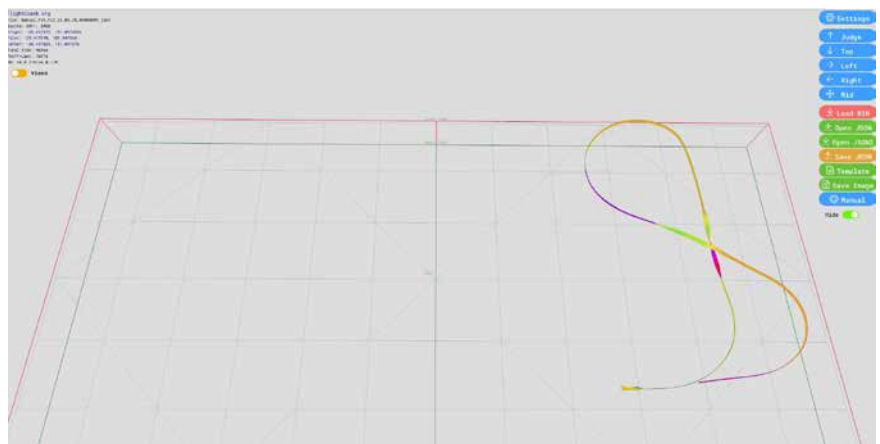
With the 2.4 GHz band becoming increasingly crowded many of the radio systems in use are adapting to that. This event we saw more dual band systems in use that combine 2.4 GHz for the primary Rf function and 900 MHz for the backup Rf function. No system is immune to Rf interference so all brands are working to develop more robust control links. Jeti, Powerbox, Futaba all had dual band systems in use, while the Jeti and Powerbox are common in North America, Futaba is currently only available in Japan and soon to be available in Australia. The Japanese team and one American pilot were using this system successfully. It is currently being tested and likely to be approved for the North American market some time next year. Those systems that were not running dual band are often running multiple receivers or satellites that can automatically switch between them to maintain an Rf lock on the model at all times.

The drone world has provided a lot of interesting technology that can be used in many ways other than for simply flying drones. Through the ingenuity of some very clever individuals in the F3A community, they were able to take off the shelf flight controller boards, coupled with GPS antennas and use them to record the position, acceleration, attitude,

velocity etc. of a model and plot it online. Flight Coach was born, which is a full recording of the model's path that can be visualized via a web browser. To explore this technology for yourself visit [www.flightcoach.org](http://www.flightcoach.org). You can purchase the recording hardware off the shelf, calibrated and ready to go from various sources, or with some basic understanding of computers it is possible to build your own. This tool has become critical to flight evaluation and coaching, many of the pilots use it in conjunction with an iPad on the flight line for immediate feedback after a flight so mistakes can be corrected on the next flight. ✈



Flight Coach hardware from VLV Australia.



Flight Coach Plotter showing a portion of a flight.

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

# Model Aviation CANADA

*Our 'footer' ads bring more visibility!*

*Advertise in*

# *Model Aviation Canada*

*Get your message out to 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*



## PUBLIC RELATIONS

### Roy Rymer - 61172L

Committee Chair

roy.rymer@gmail.com

Reporting from Canada with great pleasure is the excellent performance of one of our own. And the reason why there are committee disciplines in our MAAC association. Keep up the great work.

And may I say thank you to Konstantin and his performance and extend my thanks to John McFayden for this great report. Clear and precise. Please read on.

### KONSTANTIN BAJAIKINE LEADER MEMBER

“Konstantin Bajakine is an exceptional F2B Control Line builder and pilot. Konstantin has represented Canada at F2B World Championships ten times in countries including France (3 times), Hungary, Australia, Germany, Poland (twice), Bulgaria and the USA. Konstantin placed 14th in Landres, France in 2000 and then 14th again in Wloclawek, Poland in 2022. These are Canada’s highest ever placings at FAI F2B World Championships.

“In 2019, Konstantin made a couple of trips to Europe to participate in FAI F2B World Cup events where his exceptional performance resulted in a tie for 4th place among 135 competitors.

“In his native Russia, Konstantin has placed 2nd in the Russia National Championships and has won the Russia F2B Gold Cup.



Konstantin Bajakine and Roy Rymer / Konstantin Bajakine et Roy Rymer.

“In the USA, Konstantin has won major competitions such as the Red Reinhart Perpetual Memorial Cup in Lincoln Park, New Jersey and the NEST CUP in Wrentham, Massachusetts. A 5th place finish at the US Nationals matches Canada’s highest ever placing in Muncie.

“In Canada, Konstantin has won the Rob Kolarik Memorial Team Trial Trophy several times as well as many times T&D Champion, Niagara Falls Stunt Champion and Southern Ontario Stunt Champion.

“Aside from being an exceptional pilot, Konstantin is a willing coach, making

himself available to any CLPA pilot who wishes to improve their model building skills, to flight trim a model or advance their stunt pattern flying. In particular, Konstantin is a leading contributor to the development of electric power systems and composite model construction techniques for CLPA models.

“Konstantin is always willing to perform as a judge for CLPA classes that he is not competing in and to pit for a fellow competitor.” ✨

## RELATIONS PUBLIQUES

### Roy Rymer - 61172L

Chef de Comité

roy.rymer@gmail.com

Il nous fait plaisir de rapporter l'excellente performance de l'un des nôtres. C'est la raison même pour laquelle on retrouve des comités qui s'occupent de divers volets d'activité au sein du MAAC. Poursuivez le bon travail. Veuillez lire ce qui suit.

J'aimerais remercier à Konstantin pour sa performance et je transmets aussi des

remerciements à John McFayden pour ce magnifique compte-rendu aussi clair que précis.

### KONSTANTIN BAJAIKINE MEMBRE LEADER

« Konstantin Bajakine est un constructeur et pilote de F2B (vol circulaire) absolument exceptionnel. Ce dernier a représenté le Canada aux Championnats mondiaux de F2B à dix reprises en divers pays dont la France (trois fois), la Hongrie, l'Australie, l'Allemagne, la Pologne (deux fois), la Bulgarie et les États-Unis.

Konstantin a terminé au 14e rang à Landres (France) en 2000 et encore 14e à Wloclawek (Pologne) en 2022. Ce sont là les meilleurs classements de tout pilote représentant le Canada lors de Championnats mondiaux de F2B (de la FAI).

« En 2019, Konstantin a entrepris quelques voyages en Europe afin de prendre part à des événements de la Coupe du monde de F2B (FAI), où sa performance exceptionnelle s'est soldée par un partage de la quatrième place, parmi non moins de 135 concurrents.

*suite à la page 49*

# OBTENTION ET PRÉSERVATION DES TERRAINS DE VOL

Lawrence Lewis - 97029

Chef de Comité  
lewis.l@telus.net

« L'initiative des cieus amicaux : comment les clubs du MAAC peuvent hausser les relations communautaires »

Ah, cet immense ciel canadien – il n'est pas uniquement réservé aux oiseaux, vous savez. Ceux d'entre nous qui nous adonnons à cette merveilleuse danse aérienne à l'aide de nos maquettes télécommandées le savent mieux que quiconque. Mais regardons les choses en face, cher lecteur ou chère lectrice, nos escapades électrifiantes aériennes n'ont pas toujours profité d'une piste dégagée lorsqu'il s'agit des voisins et des tenants de la réglementation.

Bref survol des mésententes

Nos maquettes télécommandées que nous aimons tant ont déjà été comparées à des tondeuses de la part de personnes qui ne partagent pas notre passion à hélice. On nous a déjà étiquetés de faiseurs de bruit, d'alarmistes à oie géante et – Dieu nous protège – de malfaisants qui interrompaient de paisibles pique-niques. Mais est-ce de notre faute que Dame nature n'ait pas doté les moineaux d'un train d'atterrissage escamotable?

L'engagement communautaire : notre arme secrète

N'ayez crainte, mes amis pilotes : le sentier de l'horizon harmonieux et des approbations des voisins se trouve entre nos mains (et nos émetteurs). Le MAAC, c'est de toujours bien plus que de garder ses ailes parallèles à l'horizon; il s'agit de forger une alliance avec ceux et celles qui se trouvent au sol. Et quelle meilleure façon que par le biais du langage de l'amour : nourriture grillée et bonne compagnie?

Barbecues, journées d'accueil, et l'art de la diplomatie aérienne

Imaginez, si vous le pouvez, un samedi ensoleillé. L'arôme des hamburgers sur la grille emplit l'air, les rires fusent et le ciel s'anime grâce au vol d'un gracieux Spitfire. Il s'agit de notre barbecue communautaire et il s'adresse à tout le monde, surtout à

madame McGillicuddy, la voisine qui a déjà pensé qu'un « aileron », c'était une nouvelle fragrance de Chanel.

De tels évènements ne font pas qu'emplir des estomacs; ils emplissent l'imagination. Ils transforment « ces amateurs d'avions bruyants » en Doug et Sarah, ceux-là mêmes qui aident la troupe locale de Scouts pour que ces jeunes obtiennent leur écusson d'ingénierie. Ces modélistes transforment un lot vacant en plateforme de lancement, là où les rêves n'appartiennent pas qu'aux oiseaux ou aux voisins Bertrand plus loin sur la rue, la fois où leur drone s'était pris dans un arbre.

Les réels bénéfiques : pas qu'une promesse en l'air

Les journées d'accueil et les journées communautaires accomplissent bien plus que de détruire des mythes; elles constituent la pierre angulaire d'une alliance pour l'espace aérien. Imaginez le premier vol d'un enfant à l'aide d'une boîte-école (buddy box), lorsque son niveau d'excitation est aisément ressenti. Voilà un ou une futur(e) membre de club, quelqu'un qui pourrait devenir modéliste, en quelque sorte un défenseur ou une défenderesse (les anglophones diraient *advocate*) avant même de connaître la définition du mot.

Il est question ici d'inclusivité, d'offrir en vedette un passe-temps qui fait passer ses adeptes de la science à l'art. Il s'agit de Steve, le comptable qui ne pouvait distinguer un fuselage d'une baguette et qui s'éloigne ensuite, animé d'une nouvelle appréciation de cet art et savoir-faire qui font en sorte que ces mini-merveilles peuvent prendre la voie des airs.

«La preuve est dans le pudding» (ou la Pavlova)

Les anglophones utilisent souvent cette expression qui signifie qu'on fait la preuve de quelque chose par la démonstration tangible. Prenez le cas des Sudbury Gliders. Il fut une époque où ce club récoltait davantage de plainte qu'un porc-épic ne possédait de dards. Accélérons à l'ère actuelle, alors que leur évènement « Fly-In Fish Fry » attire les personnes mêmes qui se plaignaient jadis; ces dernières viennent régulièrement afin d'encourager

les démonstrations de vol en 3D avec toute la ferveur des amateurs de hockey lors des séries éliminatoires.

Ou examinons le cas du Club Halifax Hoverers qui, à l'aide de leurs matinées « café, gâteau et hélicos » voit arriver les voisins qui veulent apprendre si ces oiseaux à voilure tournante peuvent transporter une tasse de café Tim Horton's sans en perdre une goutte (alerte : ils n'en sont pas capables mais les tentatives sont de l'or pour le réseau YouTube).

On vole par en avant... ensemble

On retire quoi de tout ça? Nos clubs de maquettes télécommandées, c'est davantage que la somme de servos. Nous sommes des ambassadeurs des cieus, des voisins au sein de la communauté et des amis des esprits curieux. Nous avons l'occasion de partager cette émotion de la remise des gaz, de la sérénité de voir des planeurs se déplacer sans bruit et oui, de partager nos imprévus (oups!) lorsque nos maquettes se font brasser par un souffle de vent qui survient brusquement.

En conclusion : le ciel n'est pas la limite – ce n'est que le début

Ainsi, invitons le monde à découvrir notre volet d'activité. Partageons notre passion en lançant un clin d'œil et un sourire, en offrant un hamburger et une poignée de main. Tissons la fibre de notre communauté autour de nos terrains de vol, les transformant en un chef-lieu de camaraderie, d'éducation et de joie partagée.

Après tout, dans ce monde où les ailes et les avions peuvent coexister, il y a sûrement de la place pour que nous puissions vivre, rire et lancer nos créations aux côtés de nos voisins. Je souhaite des cieus dégagés, des cœurs remplis de joie et la douce symphonie de moteurs de maquettes télécommandées – c'est de la musique à nos oreilles et aussi, espère-t-on bientôt, de la musique aux oreilles de nos voisins.

Continuez d'effectuer des vols, mes collègues aviateurs, et puissent vos atterrissages être aussi doux que votre diplomatie. ✈



# GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

Lawrence Lewis - 97029

Committee Chair  
lewis.l@telus.net

“The Friendly Skies Initiative: How MAAC Clubs Can Elevate Community Relations”

Ah, the great Canadian skies – they’re not just for the birds, you know. Those of us who dabble in the delightful dance of remote-controlled (RC) aviation know this better than anyone. But let’s face it, dear reader, our electrifying escapades in aeronautics haven’t always had a clear runway when it comes to the neighbours and the regulatory buzzkills.

A Brief Flight Through Misunderstandings

Our beloved RC planes have been likened to a cacophony of lawn mowers by those who don’t share our propeller passion. We’ve been branded as the noisemakers, the giant-goose scaremongers, and Heaven forbid, the disruptors of peaceful picnics. But is it our fault that Mother Nature didn’t gift sparrows with retractable landing gear?

Community Engagement: Our Secret Weapon

Fear not, fellow flyers, for the path to harmonious horizons and neighbourly nods lies in our hands (and our transmitters). MAAC has always been about more than just keeping our wings level; it’s about fostering a fellowship with those on the ground. And what better way to do so than through the universal love language of grilled goods and good company?

BBQs, Open Houses, and the Art of Airborne Diplomacy

Imagine, if you will, a sunny Saturday.

The aroma of sizzling burgers fills the air, laughter echoes, and the skies are alive with the majestic glide of a scale Spitfire. It’s our community BBQ, and it’s open to all, especially Mrs. McGillicuddy from next door, who once thought ‘aileron’ was a new fragrance by Chanel.

Such events do more than fill bellies; they fill the imagination. They transform ‘those noisy plane enthusiasts’ into Doug and Sarah, who help the local Scouts earn their engineering badges. They turn a vacant lot into a launch pad where dreams of flight aren’t just for the birds or the Bertrand down the road whose drone got stuck in a tree, that one time.

Real Benefits: Not Just Pie in the Sky

Open houses and community days do more than dispel myths; they’re the groundwork for an airspace alliance. Picture a child’s first flight on a buddy box, his or her joy airborne on a tangible current of excitement. That’s a future club member, a hobbyist in the making, an advocate before they even know what the word means.

It’s about inclusivity, showcasing a hobby that scales the heights from science to art. It’s about Steve, the accountant who can’t tell a fuselage from a baguette, walking away with an appreciation for the craft and craftsmanship that sends these mini-marvels skyward.

The Proof is in the Pudding (or the Pavlova)

Take the case of the Sudbury Gliders, who once upon a time had more complaints than a porcupine has quills. Fast forward to their annual “Fly-In Fish Fry,” and those same complainers are now regulars,

cheering on the 3D aerobatic display with the fervor of a hockey fan in playoff season.

Or consider the Halifax Hoverers, who, with their “Coffee, Cake, and Copters” mornings, have neighbours popping by to see if that hovering whirlybird can really carry a cup of Timmies without spilling a drop (spoiler: it can’t, but the attempt is YouTube gold).

Flying Forward Together

The takeaway? Our RC clubs are more than the sum of their servos. We’re ambassadors of the skies, neighbours in the community, and friends to the curious. We have the opportunity to share the thrill of the throttle, the serenity of the soar, and yes, even the occasional ‘oops’ moment when our aerial adventures meet an untimely gust.

In Closing: The Sky’s Not the Limit – It’s Just the Beginning

So let’s invite the world into our fold. Let’s share our passion with a wink and a smile, a burger and a handshake. Let’s weave the fabric of our community tightly around our flying fields, making them landmarks of camaraderie, education, and shared joy.

After all, in a world where eagles and airplanes can coexist, surely there’s room for us to live, laugh, and launch alongside our neighbours. Here’s to clear skies, full hearts, and the sweet symphony of RC engines – music to our ears and, hopefully soon, music to theirs too.

Fly on, fellow aviators, and may your landings be as smooth as your diplomacy. ✈

*Relations publiques* suite de la page 47

« Lorsqu’il se trouvait dans sa Russie natale, Konstantin a terminé deuxième lors du Championnat national russe et a déjà remporté la Coupe d’or russe en F2B.

« Lorsqu’il s’est déplacé aux États-Unis, ce modéliste et pilote a remporté des concours majeurs comme la Red Reinhart Perpetual Memorial Cup de Lincoln Park (New Jersey) ainsi que la Coupe NEST à Wrentham (Massachusetts). Sa cinquième place qu’il a obtenue aux U.S. Nationals accote le meilleur classement de n’importe quel modéliste canadien à Muncie (Indiana).

« Au Canada, Konstantin a remporté le trophée offert lors des Épreuves commémoratives Rob-Kolarik de qualification d’équipe à plusieurs reprises et a été sacré champion T&D à plusieurs reprises, en plus d’être reconnu comme tel au concours de voltige de Niagara Falls et d’être reconnu champion acrobatique pour le Sud ontarien.

« En plus d’être un pilote d’exception, Konstantin ne se gêne pas pour entraîner les autres et se rend disponible auprès de tout pilote de vol circulaire acrobatique qui désire améliorer ses

aptitudes de construction, de réglages en vol ou d’améliorer son pilotage. En particulier, Konstantin contribue énormément au développement des systèmes de motorisation électrique et aux techniques de construction à l’aide de matériaux composites pour une utilisation éventuelle en cette discipline.

« Konstantin est toujours partant afin d’agir en tant que juge en diverses catégories lorsqu’il n’est pas lui-même concurrent. Il n’hésite pas non à aider un collègue concurrent dans l’aire des puits. » ✈

Adam Maas - 91845

Chef de Comité  
adam@mawz.ca

Alors que nous passons à la saison de la construction, voici quelques facteurs à considérer quant aux systèmes radio modernes lorsque vous construirez vos prochaines maquettes.

Si vous avez un système compatible à l'opération à même les 900 MHz – systèmes primaire ou dual-band – vous devrez sélectionner vos servos avec précaution. Plusieurs excellents servos ne sont pas compatibles avec les récepteurs de télémétrie des 900 MHz, surtout avec les systèmes dotés d'une télémétrie à puissance élevée comme le R9 de FrSky ou les systèmes TANDEM. Les servos 645 MG (metal gear) de Hitec et plusieurs servos de JR figurent à ce tableau et ils se mettront à claquer et même à défaillir si on les installe à l'aide des systèmes mentionnés précédemment. Certains systèmes offrent de la télémétrie à faible courant afin d'y remédier, mais la seule solution sécuritaire, c'est d'utiliser un servo conçu pour opérer avec des systèmes modernes de télémétrie. Par exemple, les servos D645 de Hitec n'ont pas de problèmes avec les récepteurs dotés de télémétrie et on peut les installer afin de remplacer les populaires 645 MG. Cela peut devenir problématique si on utilise de plus vieux servos en conjonction avec des récepteurs télémétriques réguliers de 2.4 GHz, une fois de plus surtout avec des systèmes qui génèrent un signal télémétrique plus élevé. Ce n'est pas un cas de comparer les servos bon marché aux meilleurs; au contraire, est-ce que le servo peut encaisser davantage de « bruit » de réception RF dans la maquette, en provenance de la transmission télémétrique? Les designs plus anciens de servo ont souvent des problèmes puisqu'ils ont été conçus avant que ne soit populaire la télémétrie.

Autre considération : plusieurs récepteurs offrent maintenant un mode « grande vitesse » -- variant d'un taux de renouvellement (refresh) d'entre 11 et 11 ms au lieu du taux plus lent de 14 à 27 ms, le paramètre par défaut de la

plupart des systèmes. Ces modes à vitesse élevée sont habituellement incompatibles avec des servos analogues et requièrent des servos numériques (digitaux). Ils constituent d'ailleurs une piètre valeur pour les applications de maquettes à voilure fixe, bien que les hélicoptères et maquettes de performance puissent en bénéficier. Attention : il se pourrait que vous vous butiez à d'autres difficultés. Par exemple, Spektrum n'offre que quatre voies (channels) qui réagissent à 11 ms (les ailerons, la profondeur et la direction) et vous limite à 10 voies au total, tandis que d'autres systèmes offrent la vitesse rapide voulue sur toutes les voies, mais ils limitent le total des voies disponibles lorsque votre maquette évolue à pleine vitesse. Deux cas d'espèce : Futaba et FrSky.

Une difficulté finale qui pourrait compliquer l'installation : les récepteurs stabilisants qui requièrent une alimentation plus robuste que les récepteurs ordinaires. C'est parce que lorsqu'on actionne la stabilisation – que ce soit quant au taux de stabilisation (comme l'AS3X) ou le mode d'auto-palier (comme le mode SAFE) – le récepteur envoie constamment des directives aux servos pour que ces derniers procèdent aux réglages; ceci signifie que les servos qui déplacent les gouvernes essentielles puisent davantage d'énergie que sans l'activation du mode de stabilisation puisqu'ils effectuent très rapidement toute correction. De plus, les récepteurs dotés de télémétrie doivent aussi alimenter les transmissions télémétriques et les récepteurs numériques consomment d'ores et déjà davantage d'énergie que les récepteurs plus anciens de technologie FM ou PCM.

Lorsque vous moderniserez votre maquette (des récepteurs FM/PCM et même des premiers de technologie 2.4 GHz) assurez-vous de garder en ligne de compte ce besoin énergétique accru et de ce que le mode de stabilisation exige de vos servos. Gardez en tête ce que soutire cet équipement en capacité (mAh) de même que les exigences de courant (mA) des servos. Les vieilles batteries de NiCad peuvent encaisser le courant mais

manquent de capacité, ce qui signifie que vous devrez surveiller l'état de la charge entre les vols. Les batteries de NiMH, elles, possèdent typiquement suffisamment de capacité mais pourraient éprouver de la difficulté à livrer suffisamment de courant afin de tout faire fonctionner. Je vous déconseille l'utilisation des batteries NiCad ou NiMH à quatre éléments pour toute application, à l'exception des applications toute simples – et sans stabilisation – nécessitant trois ou quatre servos; une batterie de cinq cellules, ou mieux, une batterie LiFe de 2S s'acquitteront mieux de la charge imposée. Les batteries LiFe 2S de 6,6 volts fonctionnent avec presque tous les servos nécessitant 6.0 volts puisque leur voltage optimal (peak) est de 7,2 volts. Une batterie de cinq cellules au NiMH ou NiCad – capacité de 6,0 volts – pourra se recharger jusqu'à un peak de 7,3 volts.

Si vous examinez les batteries de technologie Li-Ion ou Li-Po, assurez-vous d'utiliser des servos cotés à HV ou un éliminateur de circuit de batterie (communément appelé BEC) de bonne qualité. Il convient de noter que vos servos cesseront habituellement de fonctionner bien avant votre récepteur dans la courbe inférieure de voltage; même si votre récepteur continue de fonctionner à 3,5 volts – ou moins – cela ne signifie pas que vos servos standard ne cesseront pas de fonctionner à 4,5 volts si vous possédez un ensemble de batteries embarquées qui ne peut encaisser la charge et qui commence à sacrifier du voltage afin de fournir suffisamment de courant. Vos servos détermineront véritablement ce que seront vos besoins en alimentation; la plupart des récepteurs modernes peuvent encaisser n'importe quoi à partir d'une batterie Li-Po de 1S ou de Li-Ion de 3,5 volts jusqu'à une configuration LiHV de 2S atteignant un peak de 8,7 volts, mais la plupart des servos n'encaisseront ni l'un ni l'autre de ces extrêmes, et ils cesseront de fonctionner à bas voltage et brûleront carrément s'ils sont soumis à du voltage élevé.

Bonne construction et à l'intention de ceux qui s'aventureront dehors par temps froid, bons vols. ✈



# RADIO SPECTRUM

Adam Maas - 91845

Committee Chair  
adam@mawz.ca

As we move further into building season, here's a few things to consider regarding modern radio systems in your latest builds.

If you have a radio capable of 900-MHz operation, either primary or dual-band systems, you will need to be careful about servo selection. Many otherwise excellent servos are not compatible with 900M-Hz telemetry receivers, especially on systems with high power telemetry like FrSky's R9 or TANDEM systems. Hitec 645MGs and many JR servos are among those servos affected by this and will chatter or even fail to work when installed in conjunction with these systems. Some systems offer a low-power telemetry setting to remediate this, but the only sure cure is to use a servo that is designed for operation with modern telemetry systems. For example, the Hitec D645s do not have issues with telemetry receivers and are a drop-in replacement for the ever-popular 645MG. This can even be an issue on some older servos with regular 2.4GHz telemetry receivers, again especially with systems which offer a higher power telemetry signal. This is not a cheap vs. expensive servo item, but rather whether or not the servo can handle the extra RF noise in the aircraft from the telemetry transmission. Older servo designs often have issues as they were designed before telemetry became commonplace.

Another consideration to take into account is that many receivers now offer a

'high speed' mode, ranging from a 7-11ms refresh rate instead of the slower 14-27ms refresh rate that is the default in most systems. These high-speed modes are usually incompatible with analog servos and require digital servos to use. They are also often of little value in fixed wing applications, although helicopters and some high performance aircraft will show some benefit. Be aware also that there may be other caveats. Spektrum, for example, only ever has four channels at 11ms (both aileron, elevator and rudder) and limits you to 10 ch total, while other systems may offer all channels at full speed, but limit total channels available when running the max speed. Futaba and FrSky do this, for example.

One final caveat which can complicate an installation is that stabilizing receivers or stabilizer units require a much more robust power supply than regular receivers. This is because when stabilization is enabled, either in rate stabilization (like AS3X) or a self-level mode (like SAFE), the receiver is constantly sending commands to the servos to make adjustments and this means that the primary flight control servos are drawing significantly more power than if used without stabilization as they make those rapid corrections. Additionally, telemetry receivers must also power the telemetry transmissions and modern digital receivers were already more power-hungry than older FM or PCM receivers. When updating an aircraft from an older FM/PCM or even an older 2.4GHz receiver, be sure to account for the increased power draw of these receivers and also that stabilization

imparts on the servos. Take into account both the extra overall draw in capacity (mAh) as well as the current requirements (mA) of these servos. Old NiCd packs can handle the current, but are often lacking in overall capacity, meaning you will need to monitor charge state between flights, while NiMH packs typically have enough capacity but may struggle to deliver enough current to keep everything operating. I would counsel against using 4-cell NiCd or NiMH packs for anything except simple unstabilized 3-4 servo applications, a 5-cell pack or better yet, a 2S LiFE pack will handle the load better. 2S 6.6V LiFE packs do work with almost all 6.0V-rated servos as their peak charge voltage is 7.2V and a 5-cell NiMH or NiCd pack, rated at 6.0V, will charge up to 7.3V peak. If you are looking at Li-Ion or LiPo packs, be sure to use HV-rated servos or a quality BEC. It is worth noting here that your servos will usually stop working long before your receiver at the low end of the voltage range, so just because your receiver is good down to 3.5V or lower does not mean your standard servos won't conk out at 4.5V if you have a pack which cannot handle the load and starts sagging voltage to deliver enough current. Your servos really determine what your power supply needs are; most modern receivers can handle anything from a 1s LiPo or Li-Ion at 3.5V through a 2S LiHV setup at 8.7V peak, but most servos will not handle either extreme, failing to operate at the low voltage and burning out at the high voltage.

Happy building, and for those braving the cooler temperatures, happy flying. ✈

## VOL CIRCULAIRE

Paul Gibeault - 8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Bonjour, tout le monde.

Comme j'achève mon époque au sein du MAAC, je désire remercier tous les membres de ce comité qui ont pris le temps d'en faire partie. J'apprécie votre rétroaction de chacun d'entre vous. Merci aux modélistes qui ont soumis des rapports et des photos. Je m'excuse de n'avoir pu tout inclure au sein de notre chronique dans les pages de Model Aviation Canada.

Je souhaite tout le succès voulu à notre nouveau président de comité et pour que se poursuive le legs du vol circulaire, ce que nous partageons tous. Je donnerai un coup de main lorsque je le pourrai afin de faciliter la transition.

Je félicite les membres de l'équipe de F2D (combat) Pat MacKenzie, Ivan MacKenzie, Maksim Svetlakov et le premier remplaçant, Walter Dordolo. Je vous souhaite la meilleure des chances lors du Championnat mondial de Muncie (Indiana), en août 2024. J'ai bien hâte de vous y voir, sur place. Pour quiconque envoie des demandes de réparation de moteurs, j'espère avoir réussi à vous aider ou de vous avoir prodigué de bons conseils.

Je conclurai à l'aide de quelques photos que j'ai prises lors du récent rassemblement



*Sometimes, you have to get down & dirty if you want to win first place in the "Cox Race" in Germany. / Parfois, si vous voulez remporter la première place lors de la course Cox en Allemagne, vous devez voler au ras des paquerettes!*

Lassogeier Luftzirkus auquel j'ai pris part près de Cologne (Allemagne). Des trois concours européens auxquels je me suis déplacé cette année, celui-ci était le plus amusant! Il n'est pas rare de voir des concurrents emprunter – ou se faire offrir

transport aérien de maquettes s'avère très dispendieux, ces jours-ci. De bons amis, de la succulente nourriture, des séances de vol sans pareil... voilà ce à quoi j'ai goûté!

Au revoir! ✈

## 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!



## CONTROL LINE



*Friends in Germany looking at my Cox-powered Canadian design Streaker mouse racer. Get them interested when they're young, I say. / Des amis allemands jettent un coup d'œil à mon design canadien de mouse racer Streaker (motorisation de Cox). Il faut les intéresser très tôt, d'après moi.*

### Paul Gibeault - 8478L CD

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

As I end my tenure with MAAC, I want to extend my thanks to all of you committee members who took the time to volunteer your names to stand on this Committee.

I do appreciate the input from each and every one of you. Thanks to all who sent in flying reports and photos. I apologize that I wasn't able to get them all into the Model Aviation Canada's C/L column.

I wish all the best for our new Chairman in continuing the great Control Line legacy that we all share. I'll help out where I can, to ensure a smooth transition.

I wish to congratulate our F2D combat team members, Pat MacKenzie, Ivan MacKenzie, Maksim Svetlakov and 1st alternate Walter Dordolo. I wish all of you the very best of luck at the World Championships in Muncie, Indiana, next August. I look forward to seeing you all there. For those of you sending engine repair enquiries, I hope I was able to give you the assistance or direction you needed.



*My host Norbert & I placed first in the Cox race. Aaron & Katia (to my left) flew my back-up racer to place second, she was happy! Former winners Jan & Klause (to my right) placed third. / Mon hôte Norbert et moi avons atteint la première place lors de la course Cox. Aaron et Katia (à ma gauche) ont piloté mon appareil de rechange afin de ravir la deuxième place; elle était heureuse! Les anciens gagnants Jan et Klause (à ma droite) sont arrivés troisièmes.*

I'll conclude with a few photos taken from the recent "Lassogeier Luftzirkus" contest I attended near Cologne in Germany. Of the three European contests I attended this year, no doubt the Luftzirkus was the most fun! It's not unusual for

control line competitors to borrow or lend spare models to foreign competitors, as air transport of models is very expensive these days. Good friends, great food, good flying... that's what it's all about!

Cheers! ✈️



# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - I4681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

## HELLCAT #3

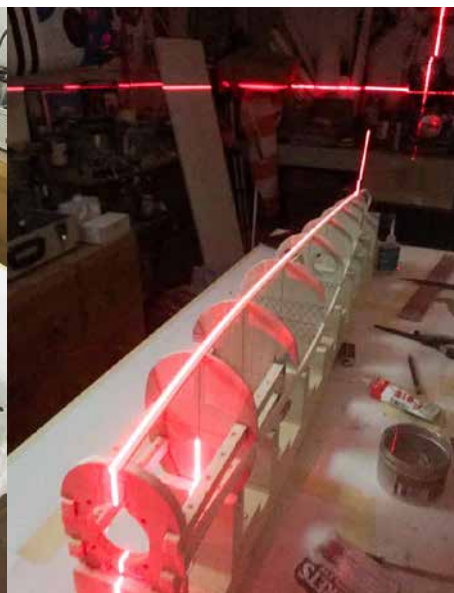
Ce mois-ci, nous présentons en vedette le Hellcat 3, la plus récente création de Chris Cox, de Delta (Colombie-Britannique). Non seulement est-il ravissant mais ce 'Cat est une machine volante sans pareil. Chris a piloté celle-ci de sorte à ravir le podium de la première place lors du Championnat Golden State Stunt Championships à Sacramento (Californie).

Voici des renseignements complémentaires sur cet événement de même que sur son appareil, de la part de Chris.

« Le Golden State Stunt Championships (GSSC) est l'un des concours prestigieux de la côte Ouest depuis au moins 1978. À l'origine, il a été créé afin de devenir un défi entre le sud et le nord de la Californie. Plusieurs modélistes et pilotes renommés ont remporté le Prix commémoratif Gilbert-Rodriguez (de meilleur pointage). Monsieur Rodriguez était un concurrent populaire au cours des années 1970 et s'est éteint beaucoup trop tôt. Parmi les anciens gagnants, on compte – pour ne nommer que ceux-là – Ted Fancher, Paul Walker, Bob Baron, Bob Whitely, Gid Atkisson, Brett Buck et David Fitzgerald. Si vous avez suivi – même distraitement – l'univers de la voltige depuis 59 ans, vous reconnaîtrez sans doute quelques-uns de ces noms. C'est tout un honneur de partager un trophée qui sur lequel sont gravés ces noms! Cette année, j'ai non seulement remporté ce trophée, mais aussi le très convoité Prix des pilotes (Concours d'élégance). On ne peut espérer davantage!

« J'ai construit mon Hellcat 3 en 2021 mais en raison de problèmes de réglage, je ne l'avais jamais inscrit – jusqu'à maintenant – à un concours. Plus de 600 vols plus tard, je crois avoir trouvé sa performance optimale et mon Hellcat 3 est une excellente maquette de vol acrobatique. D'après un calcul rapide (je tiens un carnet de vol), j'aurais accumulé plus de 2 000 vols sur mes trois Hellcats! Oui, je suis un peu investi d'une mission...

« Le Hellcat 3 comporte un fuselage moulé en 3/32 (de pouce) de balsa. Cela



implique que je sculpte le moule « mâle » sur lequel je pose le balsa que j'ai humidifié dans mon bain. J'enrobe le tout à l'aide de bandages à pression. C'est une méthode de construction passablement complexe à la suite de laquelle je dois ajouter les cloisons (bulkheads), le support moteur et les rails servant à fixer la batterie mais en bout de ligne, on produit un fuselage aussi léger que résistant.

« Les ailes ont été moulées à l'aide de moules d'aluminium qu'a produits Arkady

Gorodetsky, un amateur de voltige et usineur de métier. Les ailes incorporent de la mousse Airex de 1,2 mm et de la fibre de verre d'une demi-once sur l'extrados et l'intrados. On place le tout sous vide avant de coller les moitiés supérieure et inférieure et de raccorder les panneaux d'ailes. Encore une fois, c'est léger et robuste!

« J'emploie aussi des moules afin de façonner le stabilisateur, les gouvernes de profondeur et les volets.

*suite à la page 70*



# CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

## HELLCAT #3

This month, we feature Hellcat #3, the latest warbird creation by Chris Cox of Delta, BC. Not simply gorgeous, this 'Cat is a superb flying machine. Chris piloted Hellcat #3 to a 1st place podium at the Golden State Stunt Championships in Sacramento, California.

Some background on the Golden State Stunt Championships and the Hellcat from Chris.

"The Golden State Stunt Championships (GSSC) has been one of the premier West Coast Control Line stunt contests since at least 1978. It was originally conceived to be a Southern California versus Northern California stunt challenge. Many notable and legendary flyers have won the Gilbert Rodriguez Memorial Award for high score since its inception. It should be noted that Gilbert Rodriguez was a very popular stunt competitor back in the 1970s who passed away much too early, thus the Memorial trophy in his name. Some of the past winners were Ted Fancher, Paul Walker, Bob Baron, Bob Whitely, Gid Atkisson, Brett Buck, and David Fitzgerald, to name just a few. If you have even remotely followed Control Line stunt the past 59 years, you will undoubtedly recognize some of these names. To share this prestigious trophy with names such as this is quite an honour! This year, I was very fortunate to win the Gilbert Rodriguez Memorial Award, First Place in Expert Stunt, plus the coveted Pilots Choice Concours d'Élégance Award. It just doesn't get any better than this!

"I built Hellcat #3 in 2021, but due to minor trim issues, I have never, until now, entered it in a contest. Over 600 flights later, I think I have finally found the sweet spot and Hellcat #3 is an excellent flying stunt model. A quick calculation (I keep a flight log) indicates I have over 2,000 flights total on my three Hellcats! Yes, I'm a little possessed...

"Hellcat #3 employs a fuselage molded from 3/32-inch balsa. This entails carving a male plug, to which the balsa is first soaked in the bathtub before wrapping the balsa around the mold with tensioner bandages.



It's a fairly complex building method to then add bulkheads, motor mount and battery rails, but in the end, it produces a lightweight and extremely strong fuselage.

"The wings were molded using aluminum molds produced by stunt enthusiast and machinist by trade Arkady Gorodetsky. The wing incorporates 1.2-mm Airex foam, and 1/2-ounce glass cloth on both the outer and inner surface. Everything is then vacuum bagged prior to joining the top and bottom halves, and then joining the two completed wing panels. Again, light and strong!

"I also employ molds for the stabilizer, elevators and flaps.

"For power, I am using the Badass 3515-710kv motor. This motor has proven itself to be a very good motor, rivaled only by the Plettenberg motors, BUT at about \$100.00 cheaper.

"For electronics, I use the Jeti Spin 66 ESC and the Igor Burger reactive timer.

"I recently changed from lithium-polymer (Li-po) batteries to lithium-ion batteries (Li-ion). The Li-ion batteries packs are still quite new and not commercially available for purchase, so as a result, I build up my own battery packs. For a battery pack, I am using six Molicel P28B 2800 mAh/40 ampere batteries. The primary reason for switching from li-po to li-ion, is weight and longevity. The Li-ion are a full two ounces lighter than the Li-po batteries and should



be good for between 400 and 600 charges (time will tell) compared to 150 and 200 for the Li-Po. The cost per flight is quite literally pennies compared to what is now dollars for equivalent internal combustion engines.

"Flying weight for Hellcat #3 is approximately 64 ounces. Not so light that it gets excessively bounced around in turbulent air, but light enough to give good performance in the power manoeuvres."

Thank you, Chris, for sharing some insights into the effort it takes to build and flight trim a high performance CLPA model.

I invite all CLPA enthusiasts to submit material for future columns. ✈

# MAQUETTES RC ÉLECTRIQUES

Nigel Chippindale - 3778

Chef de Comité

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

## VOL HIVERNAL — BATTERIES

Il peut être très agréable de faire voler sa maquette par une journée d'hiver à l'air vivifiant si vous êtes bien préparé mais s'il est vital de faire une chose en particulier, c'est de garder ses batteries au chaud.

Les batteries de polymère de lithium (les Li-Po) n'aiment pas les températures basses. Sous la barre des 10 degrés Celsius, leur aptitude à livrer de la puissance est sérieusement affectée et sous les 5 degrés, vous constaterez un impact majeur. Si vous laissez une maquette au sol par une température de 0 degré alors que la batterie est exposée, en peu de temps, vous risquez de ne pas pouvoir soulever votre appareil du sol.

Si vous vous mettez en devoir d'aller au terrain de vol, maintenez d'abord vos batteries à la température de la pièce et utilisez une quelconque glacière isolée afin de les transporter jusqu'au terrain en question. Je possède moi-même une à parois molles et si le mercure se trouve sous le point de congélation, je dépose un sachet réchauffant (qu'on active pour se réchauffer les mains) à l'intérieur afin de maintenir la chaleur. Une fois rendu, je laisse la glacière dans l'auto et j'insère quelques batteries dans mes poches intérieures de manteau. J'installe une batterie dans mon avion immédiatement avant de procéder à ma séance de vol; une fois en l'air, le courant électrique du moteur gardera la batterie à une température acceptable.

Ce faisant, j'ai (brièvement!) fait voler des maquettes à -23 degrés Celsius. Normalement, cependant, mon spectre de température confortable se situe à entre 3 degrés et environ -8.

Les émetteurs, eux, ne causent

habituellement pas de problèmes par temps froid, en autant qu'on ne les laisse pas se faire pénétrer par le froid pendant de longues périodes. Une « mitaine » isolée réchauffe les composantes électroniques et les doigts, mais surveillez le voltage de la batterie. Parfois, l'écran numérique deviendra illisible en raison du froid. Ce sera temps de réchauffer votre appareil.

Problématique connexe : la recharge par temps froid. Les batteries de Li-Po sont destinées à la recharge à environ 15 degrés Celsius, si bien que vous auriez intérêt à ne pas les laisser dans un garage non chauffé. Vous devrez soit recharger à l'intérieur, soit déplacer ces composantes au froid seulement immédiatement avant d'en effectuer la recharge. D'une façon ou l'autre, vous devrez surveiller très étroitement cette étape.

Dans ma région du Canada, il arrive que nous ne vivions que quelques rares journées de conditions hivernales parfaites – ensoleillées, mercure se situant à environ 0 degré Celsius, vent léger et de la neige nouvellement tombée. La seule chose que j'apprécie davantage, c'est de piloter un hydravion sur un plan d'eau par une magnifique journée d'été.

## ATTENTION : COURROIE DE RETENUE DE LA BATTERIE

Plusieurs maquettes électriques ont recours à des bandes agrippantes (de style Velcro) afin de tenir la batterie en place. Si elles sont bien attachées, elles fonctionnent généralement bien lorsqu'elles sont neuves mais elles peuvent perdre de leur efficacité en vieillissant – et ça, nous l'avons appris au terrain, dernièrement.

Un modéliste d'expérience a fait exécuter un looping extérieur à son Timber Evolution Turbo (un produit d'E-Flite). Au moment où la maquette a atteint son vol inversé, nous avons aperçu un objet jaune vif sortir de l'avion... c'était la batterie.

C'est inouï mais l'appareil – désormais sans motorisation et en absence de contrôle, vu que tout ce poids avait quitté la cellule – a décrit un vol plané à l'envers et a atterri dans l'herbe longue, subissant très peu de dommages. Les courroies de Velcro avaient été serrées convenablement avant le décollage mais les deux surfaces s'étaient décollées sous la force des « G » négatifs.

Lorsque j'ai vérifié la solidité de ces courroies de batterie sur mon propre Timber Evolution Turbo, j'ai constaté avec surprise que le moindre relâchement des courroies permettrait à la batterie de glisser hors de son emplacement grâce à un simple tir du câble électrique. Ces deux maquettes ont accumulé environ deux ans d'utilisation et ont beaucoup volé. Ce matériel de retenue a perdu de son efficacité. Nous avons cloué les deux appareils au sol afin d'installer de nouvelles courroies.

## PROJETS D'HIVER

Le remplacement de ces courroies de retenue dans mon Timber ne constitue que l'un de mes projets de remise en état, cet hiver. Autres formes d'entretien sur cette maquette précise : remplacement des ressorts du train d'atterrissage, réparation des pentures de mousse à l'aide de Foam Tac et de ruban d'emballage (packing tape) et de faire l'essai de tous mes servos. Mon Timber X et autres maquettes auront droit au même examen. L'un des deux Timbers aura droit à des flotteurs afin de décoller de la neige.

Deux AeroScouts – servant à la formation d'élèves pilotes – nécessitent aussi des réparations, de même que des Apprentices qui, eux aussi, ont besoin d'une remise en état avant de poursuivre leur mission, l'été prochain. Il est temps pour moi de me diriger à mon atelier. ✈



**Nigel Chippindale - 3778**

Committee Chair

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

## WINTER FLYING — BATTERIES

Flying on a crisp, snowy day can be very enjoyable if you're properly prepared, but one thing that's vital in winter flying is to keep the batteries warm.

Lithium polymer batteries don't take kindly to low temperatures. Below about 10°C, their ability to deliver current is significantly affected, and below about 5°C you'll see a major impact. If you allow a model to sit around at 0° with battery exposed, it will soon have hardly enough power to get off the ground.

So always start with your batteries at room temperature and use some type of insulated container to convey them to the field. I have a soft-sided drink cooler, and if the weather is much below freezing, I add a chemical hand warmer to maintain the heat. At the field, I leave the cooler in the car and tuck a couple of batteries into my inside pockets. I install the battery in the model immediately before flying; once in the air, the motor current keeps the battery warm.

Using this approach, I've flown (briefly!) at -23°C. But normally, my temperature range for comfortable winter flying is more like +3° down to about -8°.

Transmitters don't usually cause problems in cold weather, as long as they are not left to cold soak for long periods. An insulated mitt really helps both electronics and fingers stay warm but keep an eye on the battery voltage. Sometimes, the screen will become unreadable in the cold. Time to warm things up.

A related issue is charging in cold weather. LiPo batteries are intended to be charged at above about 15°, so don't leave them in an unheated garage. Either charge indoors, or only move things into the cold immediately before charging. Either way, you need to watch the process like a hawk.

In my part of Canada, some years, we only get a few days with perfect winter flying conditions — sunny, temperature around 0°C, light wind, and nice fresh snow. The only thing I enjoy more than those few great winter days is water flying on an ideal day in summer.



## BATTERY STRAP WARNING

Many electric power models use hook-and-loop straps (such as Velcro) to hold the battery in place. If carefully fastened, these generally work well when new, but they can lose their cling as they age -- as we learned at our field recently.

An experienced flyer put his E-Flite Turbo Timber Evolution into an outside loop. As it reached inverted, there was a flash of yellow as the battery left the plane. Remarkably, the model, unpowered and uncontrolled, with weight out of its nose, glided down inverted, landing in the long grass with relatively little damage. The battery straps had been properly secured before takeoff but had come unfastened when subjected to negative Gs.

When I checked the security of the battery in my own Turbo Timber Evolution, I was surprised to find that any slack in the straps would allow the battery to release with a tug on the cable. Both models are a

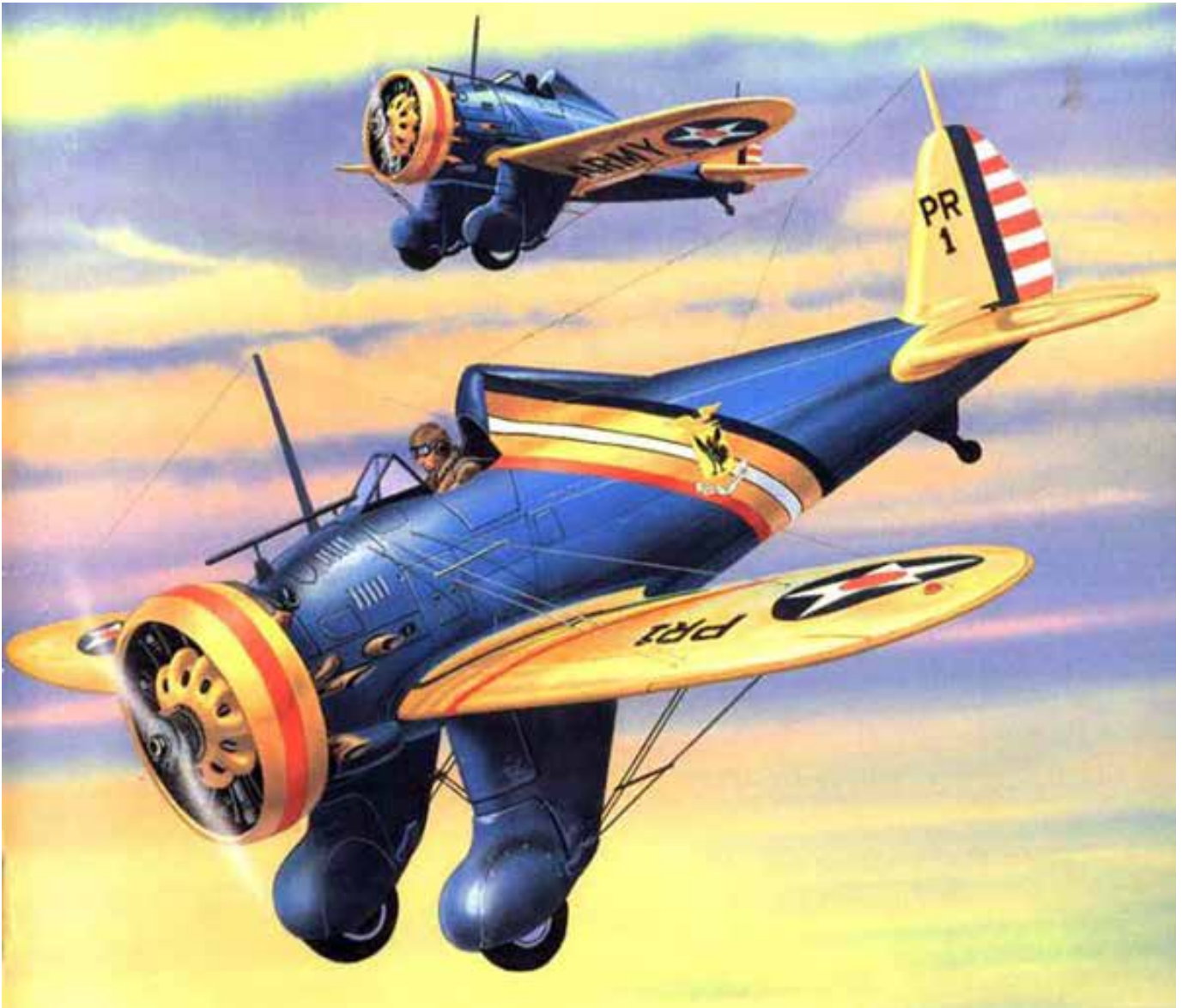
couple of years old and have seen quite a bit of flying. The strap material had lost some of its effectiveness over that time. Both models were grounded for installation of new straps.

## WINTER PROJECTS

Replacing the straps in my Timber will be one of my winter refurbishment tasks. Other maintenance on this model includes replacing the landing gear springs, repairing the foam hinges with Foam Tac and packaging tape, and testing all servos. My Timber X and other models will get similar attention. One of the two Timbers will be mounted on floats to fly off snow.

I also have a couple of flight school AeroScout trainers that need repairs, as well as Apprentices in various states to be overhauled for instructional service next season. Time to head for the workshop. ✈

## ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)



### FULL SIZE SPECIFICATIONS (P-26A) GENERAL CHARACTERISTICS

Crew: One  
Length: 23 ft 7 in (7.19 m)  
Wingspan: 28 ft (8.5 m)  
Height: 10 ft (3.0 m)  
Wing area: 250 sq ft (23 m<sup>2</sup>)  
Aspect ratio: 5.23  
Airfoil: Boeing 109  
Empty weight: 2,196 lb (996 kg)  
Gross weight: 3,360 lb (1,524 kg)

Powerplant: 1 × Pratt & Whitney R-1340-27 Wasp 9-cylinder air-cooled radial piston engine, 600 hp (450 kW)  
Propellers: 2-bladed fixed-pitch propeller  
Performance  
Maximum speed: 234 mph (377 km/h, 203 kts)  
Combat range: 360 mi (580 km, 310 nm)  
Ferry range: 635 mi (1,022 km, 552 nm)  
Service ceiling: 27,400 ft (8,400 m)  
Rate of climb: 719 ft/min (3.65 m/s)



## R/C PRECISION AEROBATICS

**Philippe Dessureault - 68233**

Committee Chair

phil.dessureault@gmail.com

I would like to present one cool project by master builder Gordon Wilhelm of Calgary... a scratch-built P-26A Peashooter. For those of you unfamiliar with the term, the definition of scratch-build is the old fashioned way of building a scale model airplane...acquire a plan, a stack of wood and start cutting and gluing.

The Boeing P-26A Peashooter is built from Dan Santich plans (Dan was also the designer of the very popular Hots series of planes). This model is 1/4 scale with an 84-inch wingspan and it is powered by a Zenoah G-62 gas engine. It will be all balsa sheeted and finished with .75-ounce fibreglass cloth and detailed with panel lines and rivets.

The fibreglass parts came from Fiberglass Specialties and the scale nine-cylinder Wasp came from Frank Tiano. ✈



**Philippe Dessureault - 68233**

Chef de Comité

phil.dessureault@gmail.com

J'aimerais vous présenter un étonnant projet du maître de la construction, Gordon Wilhelm de Calgary... un P-26A Peashooter de construction artisanale. Pour ceux et celles d'entre vous qui ne connaissent pas cette terminologie, une construction artisanale signifie la bonne vieille façon de construire une copie volante... vous achetez un jeu de plans, du bois et vous commencez à découper et à coller.

Le Boeing P-26A Peashooter est construit depuis des plans de Dan Santich (Dan était aussi le concepteur de la très populaire série des Hots). Cette maquette est à l'échelle 1/4, possède une envergure de 84 pouces et est mue par un Zenoah G-62 à essence. Il sera recouvert de balsa et enduit de fibre de verre de 0,75 once et comportera des lignes de panneau et des rivets.

Les pièces moulées en fibre de verre proviennent de Fiberglass Specialties tandis que le moteur Wasp de neuf cylindres provient de Frank Tiano. ✈



# ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

La catégorie d'entrée pour la voltige au Canada, c'est la Sportsman, qui a été conçue afin qu'un pilote débutant puisse tenter sa chance à l'aide de n'importe quelle maquette suffisamment motorisée et dont les réglages ont été finalisés au préalable. Les organisateurs de la plupart des concours autoriseront l'emploi de n'importe quelle maquette jugée légale auprès du MAAC afin que son pilote devienne concurrent au sein de cette catégorie. Ainsi, nul besoin de se procurer un avion spécial.

On évolue au sein de cette catégorie comme au sein des autres : à l'intérieur d'une boîte acrobatique imaginaire. Toutefois, les manoeuvres doivent être exécutées en groupes, alors que les entrées dans la boîte sont stratégiques et que les demi-tours « gratuits » entre ces entrées permettent au pilote de repositionner son avion avant de poursuivre la séquence. On peut aussi exécuter son numéro sans problème sous la barre du plafond actuel de 400 pieds.

L'un des problèmes au moment d'entrer au sein de cette discipline, c'est que le livret des règlements n'explique pas clairement « comment » exécuter la séquence. À moins que vous n'avez un mentor expérimenté afin de vous donner un coup de main, il peut s'avérer difficile de piloter votre maquette correctement après la simple lecture dudit livret.

Voici une brève description de la façon d'aborder la séquence Sportsman. Consultez le livret de règlements de voltige afin d'y lire les descriptions et autres détails entourant les manoeuvres.

N'oubliez pas que chaque manoeuvre commence et se termine à l'aide d'une ligne droite que l'on peut aisément distinguer.

Décollage (dans le vent)

Dans une situation de concours, on transporte la maquette jusqu'à la piste et on la dépose en fonction d'un décollage; c'est habituellement la tâche de l'observateur (caller) ou d'un aide de camp. Le décollage s'effectue nez dans le vent et établit ainsi la direction du vol et des manoeuvres qui suivront. Le décollage

se conclue lorsque la maquette a atteint environ deux mètres d'altitude.

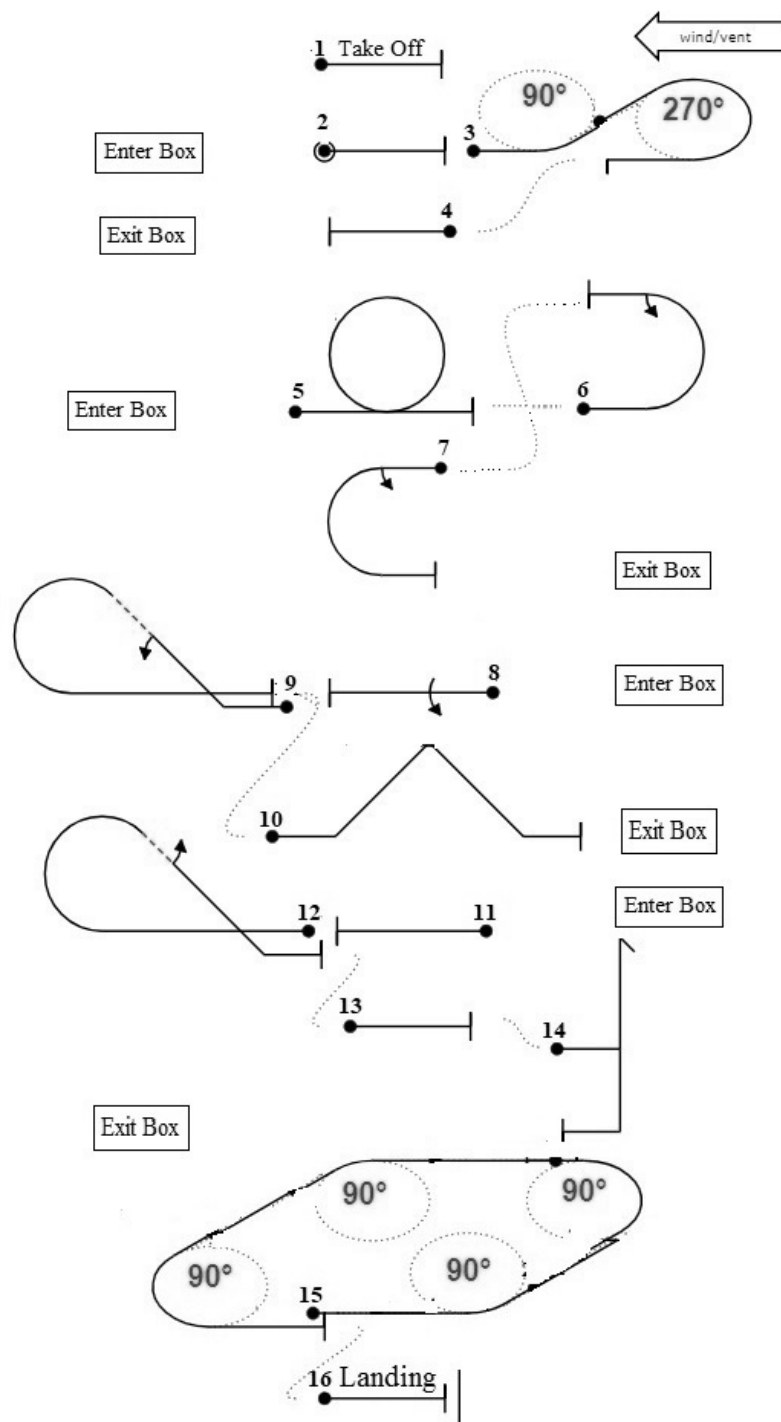
Après le décollage, le pilote peut entamer une passe – non évaluée – de retour par vent arrière afin d'effectuer les réglages (trim) et de revenir afin de positionner la maquette pour entamer la séquence.

Entrez dans la boîte pour le premier groupe de manoeuvres.

Vol rectiligne en palier (nez dans le vent)

La maquette doit voler en palier (parallèle à l'horizon) le nez dans le vent pendant de trois à cinq secondes et centrées

*suite à la page 76*





# R/C PRECISION AEROBATICS

**Paul Brine - 22685**

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

The Precision Aerobatics entry level class in Canada is Sportsman, which is designed so it can be flown by a beginner pilot with just about any adequately powered, properly trimmed airplane. Most contests will allow any MAAC-legal airplane to be used in Sportsman, so there is no need for a special airplane.

Sportsman is flown in the aerobatic box like all of the classes. However, the manoeuvres are in groups with strategically placed exits and free turnarounds between them to allow the pilot to regroup and reposition before continuing. It can also be flown without difficulty under the current 400-foot altitude limit.

One of the problems in getting started is that it is not obvious from the rulebook how to actually fly the sequence. Unless you have a experienced coach, it can be difficult to get it correct just from the rulebook.

Here is a brief description of how to fly the Sportsman sequence. See the Precision Aerobatics rulebook for full manoeuvre descriptions and downgrades.

Don't forget that every manoeuvre begins and ends with noticeable straight line.

Takeoff (upwind)

In contest situation the model is carried out to the runaway and positioned for takeoff, usually by the caller or another helper. The takeoff is into the wind (i.e. upwind) and establishes the direction for the flight and all other manoeuvres. Takeoff is complete at approximately two metres altitude.

After taking off, there is an unscored turnaround downwind trim pass and turnaround to position the model to begin the sequence.

Enter the box for the first group of

manoeuvres.

Straight flight out (upwind)

The model is flown straight and level into the wind for three to five seconds centered in front of the judges (center line).

Procedure turn

After the Straight Flight Out, make a 90° turn in the direction away from the flight line and then a 270° turn in the opposite direction back to the reverse flight path of the Straight Flight Out.

Straight flight back (downwind)

Fly straight and level on the same line and altitude as the Straight Flight Out.

At this point exit the box and turn around. Once turned around and on line, re-enter the box for the next group of manoeuvres.

One loop (upwind)

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.

Immelmann Turn

Next up is an Immelmann turn. There needs to be a noticeable straight and level flight after the loop before starting the Immelmann. An Immelmann is a half-loop followed immediately by a half-roll to level flight at a higher altitude than entry. The half-roll immediately follows the half-loop and there is no inverted flight between them.

Split «S» (downwind)

Model half-rolls to inverted then immediately executes half an inside loop to level flight at a lower altitude than entry.

Exit the box, turn around, reposition and re-enter the box for the next group of manoeuvres.

Horizontal roll (downwind)

One complete roll downwind centered on the centre line.

Half-Reverse Cuban Eight

After the roll pull into a 45-degree climb, half-roll, and then loop back to level flight.

Cobra without rolls (upwind)

Pull up to 45-degree upline, and at the centre line push to a 45-degree downline and recover in level flight.

Exit the box, turn around, reposition and re-enter the box for the next group of manoeuvres.

Straight and level flight (downwind)

Half-Cuban Eight

This is another turnaround. Pull up into an inside loop and at 45 degrees inverted half-roll to upright and recover in level flight.

Straight and level flight (upwind)

Stall turn

Pull up into a vertical flight path, stall turn through 180° to a vertical dive and pull to recover in level flight.

Exit the box and set up for final two manoeuvres of the sequence, the Rectangular Approach and Landing. These two manoeuvres are flown as one continuous combination.

Rectangular Approach

Start flying straight and level into wind over the takeoff line, a turn of 90 degrees, a crosswind leg, a second turn of 90 degrees, a downwind leg, a third turn of 90 degrees, a crosswind leg, a fourth turn of 90 degrees and a final leg towards the landing. The first three legs are flown at a constant altitude with descent to landing beginning on final. The manoeuvre is completed just prior to two metres from the ground.

Landing (upwind)

Flare smoothly to touch the ground with no bouncing or changes in heading and rolls to a stop. The Landing manoeuvre starts two metres from the ground and ends when the aircraft comes to a rest or has rolled ten (10) meters, whichever comes first.

<<insert sportsman aresti>> caption  
<MAAC Sportsman aresti.>

See you at a contest. ✈

# COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

## Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Bonjour, amateurs de course. Voici venu le moment de vous offrir un autre compte-rendu de l'activité de course autour de pylônes au Canada et de par le monde. J'ai reçu plusieurs réactions en provenance de concurrents du pays au sujet de mes deux dernières chroniques. Elles étaient toutes positives. Merci pour les accolades d'approbation, tout le monde.

Le 24 septembre 2023, la Calgary Miniature Pylon Racing Association a organisé son rassemblement Club 20 de fin de saison à notre terrain Indus de Calgary (Alberta). La météo était splendide et l'action en l'air était intense. Une fois que la fumée était retombée, les résultats ont été comme suit : Roy Andrassy, 90 points; Delbert Godon avec 87 points; et Ted Ellefson avec 57 points. Nous comptons un total de huit pilotes qui ont participé tout au long de la saison. Un merci particulier à nos bénévoles qui étaient toujours là à titre d'officiels de course : Marcsel Beucker, Barry Kelland et Dave Sawers.

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3D

Le Championnat mondial de course autour de pylônes F3D/F3E a été disputé en août dernier au terrain de Drachten, dans la portion nord des Pays-Bas. Des pilotes en provenance de plusieurs pays ont participé mais il n'y avait pas d'équipe canadienne. Paul Gibeault (de Leduc, en Alberta) y était mais en sa qualité d'assistant gérant pour l'équipe USA. Will Naemura, gérant de l'équipe américaine, avait demandé à Paul de l'aider dans certaines tâches de l'équipe. Will et Paul sont des spécialistes du vol circulaire de vitesse mais ils connaissent très bien l'univers des courses autour de pylônes.

Apparemment, les conditions météo ont été très mauvaises tout au long de la semaine du concours et de la pratique. Les membres de plusieurs équipes ont perdu des maquettes en raison des vents élevés et de la pluie qui ont martelé le terrain de vol. De la perspective de plusieurs équipes, c'était tout un projet simplement de terminer le concours. En fin de concours, des noms qu'on connaît sont montés sur



le podium. En F3D, la médaille d'or a été décernée au Suédois Emil Broberg (pilote) et son père Gunnar agissait à titre de son observateur (caller). La médaille d'argent a été remise à Randy Bridge (États-Unis) qui comptait sur Matt Fehling comme observateur. L'Américain Gino Delponte (pilote) a obtenu la médaille de bronze en compagnie de son observateur A.J. Hemken. Le classement d'équipe s'est établi ainsi : l'or à l'équipe USA, l'argent à l'équipe suédoise et le bronze à l'équipe de la République Tchèque.

En F3E (maquettes électriques), le classement individuel est devenu le suivant. L'or a été remis à Jan Sedlacher de la République Tchèque; l'argent a été remis à Christoph Meier de l'Allemagne; le Néerlandais Tjarko Van Empel s'est emparé du bronze. Je ne sais pas avec certitude qui étaient les observateurs en poste. Le classement par équipe : l'or aux Pays-Bas, l'argent aux Australiens et le bronze à l'équipe allemande.

Emil Broberg a été sacré champion de pylônes F3D lors du Championnat mondial à Muncie (Indiana), en 2022. Ce dernier a soulevé ferme lors du championnat de Drachten. Il a vécu une collision aérienne et a obtenu un pointage de 200 auquel il ne s'attendait pas, ce qui l'a fait dégringoler dans le classement en début de compétition. Emil s'est concentré sur

son pilotage aussi rapide que précis. Lors des rondes finales, il a remonté jusqu'à la première place et y est demeuré. Félicitations, Emil et (papa) Gunnar sur cette performance hors du commun en des conditions si difficiles. J'adresse aussi des félicitations à toutes les équipes victorieuses et pilotes pour leur travail. Le mot-clé tout au long du concours, c'était la « lutte » et tout le monde a bien vaincu les conditions. Rappelez-vous : tout acier bien constitué nécessite du feu! L'Angleterre accueillera le prochain Championnat mondial à l'été 2025. Laissez-moi savoir si quelqu'un ici au Canada souhaite y participer.

Voici un rapport de course de la part de l'Ontarien Cory Paine. Son club a organisé une course d'EF1 au cours de l'été : (la contribution de Cory ira ici).

## ORANGEVILLE, 24 SEPTEMBRE 2023 par Cory Payne

« Même si la saison de vol a été longue pour certains et courte pour d'autres, il est toujours agréable de sortir lorsque nous le pouvons. En fin de saison 2023, quelques pilotes téméraires ont dépassé des maquettes d'Electric Formula 1 (électriques) et se sont rassemblés à Grand Valley, non loin d'Orangeville (Ontario) de sorte à prendre la voie des airs une fois de

*suite à la page 64*





Left to right: Luciano, Juan, Ken F, Dave F, Steve W, Gustavo, Rick P, Frank VB, Vadim, Kevin M, Jason H, Bob, Bill H, Zack P, Cory P.

## Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Hello, race fans. It's time for another pylon update from Canada and around the world. I had received several responses from pylon racers across Canada regarding my last two columns. They were all positive. Thanks for the accolades, everyone.

On September 24th, 2023, the Calgary Miniature Pylon Racing Association had its season-ending Club 20 gathering at our Indus field here in Calgary, Alberta. The weather was great, and the racing action was intense. After all the smoke had cleared, the season performance was as follows: Roy Andrassy 90 points; Delbert Godon with 87 points; and Ted Ellefson with 57 points. We had a total of eight pilots flying throughout the season. Special thanks go out to our volunteers who were always there to act as our officials: Marcsel Beucker, Barry Kelland, and Dave Sawers.

## F3D WORLDS

The Pylon F3D/F3E World Championships were held this past August at the Drachten Airfield in the northern portion of the Netherlands. Many countries from around the world attended but there were no teams from Canada. Paul Gibeault from Leduc, Alberta attended the World Champs as an assistant manager for the USA Team. Will Naemura, the team manager for Team USA, asked Paul to help with some management duties associated with the



Bill Hauth and Jason Horvatis

full USA team. Will and Paul are C/L speed flyers, but both are very familiar with pylon racing.

Apparently, the weather conditions were very bad for the entire week of competition and practice. Many teams lost aircraft because of the high winds and rain that hammered the airfield all week. It was a real struggle to finish the contest for many teams. At the end of the competition, some familiar names hit the podium. In F3D, Gold went to Emil Broberg from Sweden (Pilot)

with his father Gunnar Broberg as his caller. Silver was awarded to Randy Bridge from the USA (pilot) and his caller Matt Fehling. And the Bronze trophy was awarded to Gino Delponte from the USA (pilot) with his caller A.J. Hemken. The team standings were as follows: Gold went to Team USA, Silver was awarded to Team Sweden and Bronze was awarded to Team Czech Republic.

In the F3E pylon class (electric), the

*continued on page 65*

plus avant que n'arrive la neige.

Un succès!

« La météo est toujours imprévisible en fin de saison dans le sud-ouest de l'Ontario. Comme nous l'avions prédit, le vent a soufflé toute la nuit et en matinée, le lendemain. Lorsque nous sommes arrivés, notre hôte Ken Fluney avait disposé le tracé avec en tête des vents du nord-est mais après en avoir discuté pendant quelques minutes, nous avons conclu qu'il valait mieux le réorienter en fonction de vents directs de l'est. Sage décision en ce que les bourrasques de 30 km/h ont soufflé dans le sens de la piste. Bien que ce soit bourrasqueux, nos maquettes d'EF 1 préfèrent du vent de sorte à décoller rapidement et en ligne droite. Le vent nous aide aussi à atterrir parce que ces maquettes ne ralentissent pas beaucoup.

« Nous sommes un petit groupe qui regroupe des pilotes néophytes et des vétérans. Je crois que c'était la meilleure participation que nous avons eue depuis belle lurette. C'est un groupe bien chouette de gars qui veulent tout juste voler vite et rire à la moindre occasion.

« Je désire souhaite un bon retour à Kevin Moorhouse! Ce dernier était un habitué de l'univers de la course autour de pylônes à Calgary et depuis qu'il est déménagé en Ontario, il a dépoussiéré les

vieux coucous, a rechargé des batteries et est venu aux courses... Je dirais qu'il a vécu une bonne journée! Bon retour, Kevin!

« Un autre pilote à qui je veux souhaiter la bienvenue, c'est Gustavo Acosta! Gus est originaire du Venezuela et a récemment déménagé au Canada. Son domaine chez lui, c'était la course Q500 et il était un concurrent de taille; il voulait se retremper dans le milieu. Nous avons fait connaissance plus tôt cette année et je lui ai présenté la catégorie des EF 1. C'était nouveau pour lui mais il avait hâte d'apprendre et de l'essayer!... Gustavo a piloté son Miss Lynn de main de maître et ses chronos s'amélioraient à mesure qu'il retrouvait ses réflexes et qu'il se familiarisait avec le parcours! Bienvenue une fois de plus dans le giron de la course, Gustavo!

« Nos amis du Club TEMAC se sont aussi déplacés. Vadim et Frank! Vadim ressent le besoin de la vitesse et Frank lui a montré comment faire, cette dernière année. Ils se sont présentés fin prêts à piloter et ont très bien su représenter leurs confrères du Club TEMAC!

« Un aide de camp aux puits nous a donné un solide coup de main en comptant le nombre de tours et en s'occupant des chronomètres. Mon fils Zack était le patron de l'aire des puits;

il annonçait aussi les couloirs (à des fins d'identification) et surveillait les appels radio pour toute coupe de tracé. Gustavo a aussi amené ses neveux Juan et Luciano qui, eux, s'occupaient des chronomètres et de compter les tours de parcours. Beau travail, les gars.

« Une fois de plus, merci à tous ceux qui sont venus; nous avons hâte de vous accueillir une fois de plus, l'année prochaine.

« Je crois que c'est le temps de l'année pour construire une nouvelle maquette ou d'effectuer l'entretien de la collection d'appareils. Je songe à ma courte saison... mais qui a comporté sa part de moments forts! J'ai finalement reçu mes certificats du MAAC et de l'AMA américaine pour avoir établi un nouveau record national lors des US NATS, l'été dernier. Je les afficherai au mur! »

C'est tout pour cette fois. J'espère que tout le monde a passé un bon été en dépit des restrictions de concours que nous avons vécues. Je souhaite Joyeux Noël et une Bonne année (en santé) à tout le monde. Je serai en route vers Phoenix sous peu afin d'effectuer quantité de vols et de revivre l'esprit de camaraderie. Pilotez beaucoup... ça vous garde jeune.



# FOR SALE

For more information please contact  
[drgavinbach@gmail.com](mailto: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)



individual standings were as follows. Gold went to Jan Sedlacher from the Czech Republic; Silver went to Christoph Meier from Germany; and the Bronze award was given to Tjarko Van Empel from the Netherlands. I am not sure of the callers that these flyers used. Team standings were as follows: Gold went to Team from the Netherlands, Silver was awarded to Team Australia, and Bronze was awarded to Team Germany.

Emil Broberg was the F3D pylon Champion from the 2022 Muncie Pylon World Championships. Emil had a rough start to the Drachten Championships. A mid-air and an unexpected 200 score dropped him in the standing early in the competition. Emil just kept focused on flying fast and clean. In the final rounds, he moved into a first-place position and was able to stay there. Congratulations Emil and Gunnar on a stellar performance under such poor and difficult weather conditions. I wish to also extend a hardy congratulations to all the winning teams and pilots for their excellent performance. Struggle was the key word during the competition, and everyone battled the conditions well. Remember, all good steel needs a fire! The next World Championships site will be in England during the summer of 2025. Please let me know if anyone from Canada wishes to attend.

Here is a race report from Cory Paine in Ontario. Their club organized an EF1 event during the past summer:

**ORANGEVILLE, SEPTEMBER 24, 2023**  
by Cory Payne

“As the flying season has been long for some and short for a few, it is always a pleasure to get out when we can. Late in

the 2023 season, a selected few dusted off some Electric Formula 1s and gathered in Grand Valley, near Orangeville Ontario, so we could get in the air one more time before the snow flies.

Success!

“The weather is always threatening this late in the season for southwestern Ontario. Right on cue, the winds were blowing all through the night and into the morning. When we arrived, our gracious host, Ken Fluney, had the course mapped out for the predetermined winds from the north-east, but after a few minutes of discussion, we determined it was best to set the course for the winds coming directly from the east. This was a good decision, as the gusting 30-kmph winds were right down the runway. As windy as that sounds, our EF 1s prefer some wind to get airborne quickly and straight. Also helps on landings as they just don’t want to slow down.

“We are a small group with a good mix of new pilots and the old dogs from yesteryear. I believe this is the biggest turnout we had in quite some time. It’s a great bunch of guys that just want to go fast and have a lot of laughs along the way.

“I would like to welcome back Kevin Moorhouse! Kevin was a mainstay from Calgary pylon scene and since moving to Ontario, dusted off the ole birds, charged some packs and came out for some racing... he had a pretty good day I’d say! Welcome back!

“Another pilot I would like to welcome back is Gustavo Acosta! Gus is originally from Venezuela and recently moved to Canada. He flew Q500 competitively in his home country and was looking to get back into racing. We connected earlier this

year, and I introduced him to EF 1. This was new to him but was eager to learn and get into it!... Gustavo flew his Miss Lynn very well, and his times kept getting faster as he was knocking off the rust and finding the course again! Welcome back Gustavo!

“Our friends from TEMAC made the journey as well. Vadim and Frank! Vadim has the need for speed and Frank was showing him the ropes this past year. They showed up ready to fly and represented the TEMAC boys well!

“We had a young work crew who really helped us with lap counting and keeping the stopwatches going. My son Zack was the pit boss, calling out the lanes for identification and tracking the radio calls for cuts. Gustavo also brought his nephews Juan and Luciano who were on the stop watches and lap counting. Great job guys.

“Again, thanks to everyone who came out to give it go and we look forward to seeing everyone again next year.

“I guess it’s that time of year to build something new or maintain the fleet. I’m reflecting on my albeit, short season, but with a lot of highlights! I finally received my certificates from both MAAC and the A.M.A. for setting a national record time at the US NATS, this past summer. So up on the wall they go!”

That’s it for this report. I hope everyone had a wonderful summer even with the contest restrictions that we had. I would like to wish everyone a very Merry Christmas and a Happy and healthy New Year. I will be heading to Phoenix shortly to enjoy lots of flying and field camaraderie. Fly lots, it keeps you young.



# 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!

# COPIES VOLANTES TÉLÉCOMMANDÉES

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Bonjour, amateurs de copies volantes!  
C'est le meilleur moment de l'année... la saison de construction!

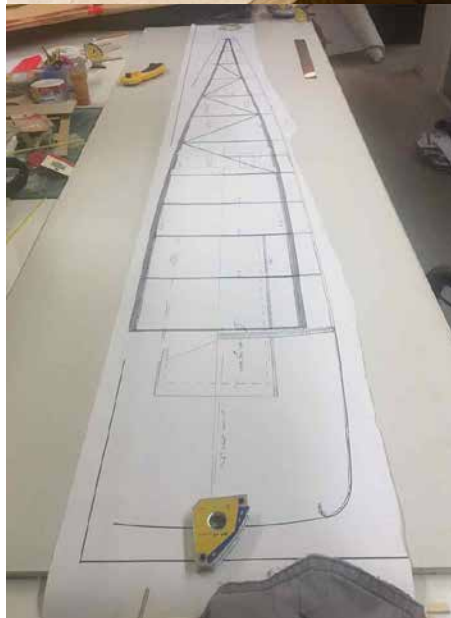
Ici en Alberta, nous vivons un hiver très doux jusqu'à maintenant. Quelques membres en profitent pour effectuer quelques derniers vols avant l'arrivée de la saison hivernale. J'ai remis mes maquettes il y a quelques semaines... Je préfère rester au chaud dans mon atelier.

Je me suis engagé à terminer mon Bf-109G6 (de Meister) cet hiver. J'aime toujours me pencher sur l'installation des composantes électroniques. C'est l'occasion de la rendre aussi « propre » et facile d'inspection que possible. J'ai vu beaucoup trop de maquettes avec des fils, batteries et récepteur installés de façon trop compacte, sans égard à l'interférence, aux vibrations, voire même à un quelconque entretien. Songez-y et essayez de rendre ces composantes accessibles pour toute inspection ou tout entretien à venir. Prenez le temps de faire les choses soigneusement... vous en serez heureux plus tard!

Je peindrai le 108 à l'aide des peintures éprouvées de marque Warbird. La finition sur mon Hurricane (de Vailly Aviation) a très enduré la chaleur et le soleil, cet été. Lorsqu'est venu le temps de réparer de petites écorchures, les couleurs étaient parfaitement harmonisées. Avec un peu d'espoir et d'effort, j'aurai terminé le 109 d'ici le prochain numéro et cette maquette pourra être l'objet d'une occasion photo!

J'ai remarqué que certains modélistes sont à réaliser de bien belles copies volantes, cet hiver. Que construisez-vous? Rappelez-vous : une copie volante n'a nullement besoin d'être un Stuka à l'échelle un quart doté de 18 voies (channels). Il peut s'agir tout simplement d'un Piper Cub à l'échelle 1/6 et à trois voies, du moment qu'il reproduit un appareil à l'échelle réelle. Si vous élevez de devenir concurrent lors d'un concours de copies volantes (scale), assurez-vous que vous puissiez documenter votre sujet à l'échelle réelle. Comme la plupart de vous

*suite à la page 67*





## R/C SCALE

Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Hi, Scale Fans! It's the best time of the year!  
Building Season!

Here in Alberta, we are experiencing a very mild winter so far. Some members are taking the opportunity to make those last few flights of the year, before old man winter comes knocking. I put my models into winter storage a few weeks ago... I prefer to be in my warm shop.

I have committed to finishing the big Meister 109G6 this winter. I always enjoy electronics installation. This is an opportunity to make it as clean and "service friendly" as possible. I have seen way too many models with all the wires, batteries and Rx crammed in with no thought of interference, binding, vibration or servability. Think things out and try to make all components accessible for inspection and maintenance. Take the time, you will be glad you did!

I will be painting the 109 using the tried-and-true Warbird paints. The Vailly Hurricane's finish weathered the heat and sun very well this summer. When it came time to fix the odd bump or ding, the colour matched up perfectly. Hopefully by the next issue I will have the 109 all done and ready for its first finished photo opp!

I've noticed that there are a few nice scale builds already well underway this winter. What are you building? Remember a scale model doesn't have to be an 18-channel, 1/4 scale Stuka. It can be a 3-channel, 1/6 Piper Cub, as long as it represents a full-size flying aircraft. If you choose to compete, then make sure you can document your subject aircraft. Most scale builders pick a model and then a full-size subject to model it after. As most of you know, my 109G6 will be modeled after Gerhard Barkhorn's 1943 JG52 aircraft.

I have received a lot of correspondence in regards to my full-size DH82c Tiger Moth project! Thank you! I appreciate the stories, support, guidance and wisdom!

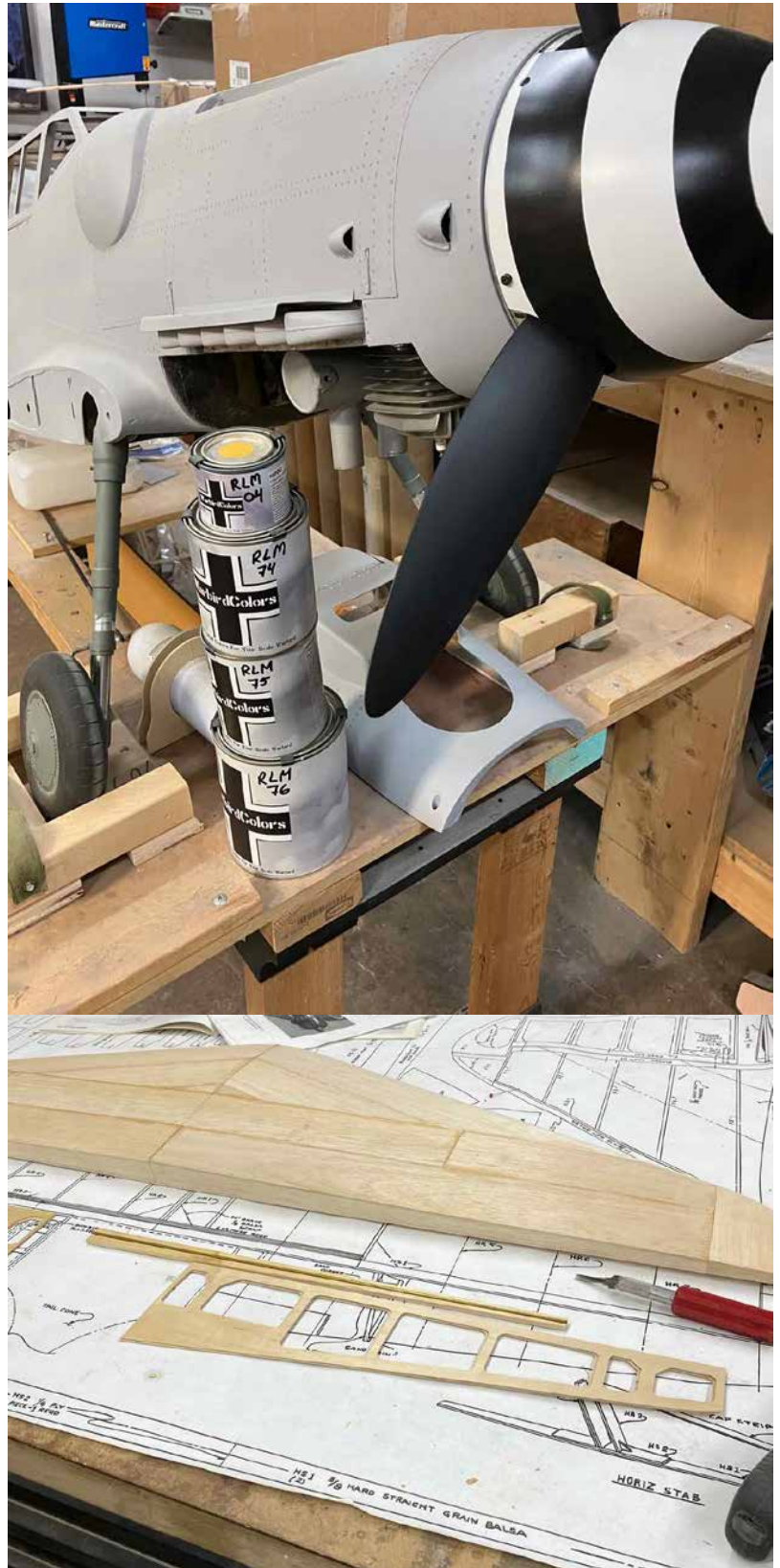
Stay Safe and keep on building! ✈️

*Copies volantes télécommandées* suite de la page 66

le savez, je reproduis l'appareil JG52 de Gerhard Barkhorn, tel qu'il le pilotait en 1943.

J'ai reçu beaucoup de correspondance relativement à mon projet de DH82c Tiger Moth à l'échelle réelle! Merci! J'apprécie les histoires, votre appui, vos directives et votre sagesse!

Demeurez en sécurité et poursuivez vos projets de construction! ✈️



## VOLTIGE DE COPIES VOLANTES RC



Bruce Wrench (Burgessville) at the North Central Regional Finals, flies his Carden Extra 300 (40%) powered by a DA 150. / Bruce Wrench (Burgessville) lors des finales North Central et pendant qu'il pilote son Extra 300 (un produit Carden à l'échelle 40 %), mû par un DA 150.

### Frank Klenk - 32001

Chef de Comité

705-522-3550 | Iflyanextra@gmail.com

Cette fois, nous résumons l'activité estivale en IMAC aux diverses finales régionales aux États-Unis. Plusieurs pilotes canadiens y ont pris part, un signe sans équivoque que l'IMAC est un mouvement encore vivant au Canada. Bill Teeter et moi-même (Frank Klenk) avons compilé les renseignements suivants pour vous.

Les 30 septembre et 1er octobre, le Weak Signals Club de Temperance (Michigan) a été l'hôte des finales North Central IMAC Finals de 2023. Quelque 28 pilotes en provenance du Michigan, de l'Ohio, de l'Indiana, de l'Illinois et de l'Ontario ont participé au concours. La fin de semaine a été magnifique du côté météo avec du soleil et des vents légers ainsi qu'un mercure situé au-dessus de la moyenne. Quatre pilotes ontariens se sont inscrits : Bruce Wrench (Tillsonburg) en Basic; Nico McIntosh (Sault-Sainte-Marie) en Sportsman; Dan Reichert (Brampton) et Glenn Lundrigan

(Markham) en Advanced. Bill Teeter (Rockwood) a passé une bonne partie de la fin de semaine dans l'une des chaises de juge et a ainsi évalué les vols dans toutes les catégories au moins à une reprise le samedi et une fois de plus, le dimanche; il a d'ailleurs été témoin des rondes qu'ont disputées nos pilotes canadiens. C'était un concours rondement disputé avec deux lignes de vol tout au long de la fin de semaine.

Le samedi, les pilotes ont fait voler leurs maquettes lors de trois rondes de séquences connues (Known), suivi de séquences inconnues (Unknown) et d'une finale de séquence connue, le dimanche. Il vaut la peine de noter que Dan Reichert a ravi la première place en catégorie Advanced, tandis que Glen a remporté la troisième place. En points cumulatifs régionaux (Regional Points), Dan a aussi ravi la première place en Advanced en 2023, tandis qu'Yves Lemire (Québec) a terminé quatrième en Advanced et que Glen Lundrigan terminait tout juste derrière, en cinquième place. Nico McIntosh a terminé 11e en Sportsman et Bruce Wrench a

terminé sixième en Basic. Le concours était une fabuleuse façon de conclure l'année et c'était l'occasion de dire au revoir à nos amis américains afin de rentrer à la maison et d'hiverner.

Les Concord Skyhawks (du New Hampshire) ont été les hôtes des finales North East Regional Finals. Juan Velasquez (Québec) a terminé troisième en catégorie Unlimited et quatrième (pointage régional) en catégorie Unlimited.

Les Canadiens n'ont pas pris part aux finales North West Regional Finals de Higgins Field à West Richland (Washington). Au pointage régional, Gordon Wilhelm a terminé troisième en catégorie Advanced; Scott Harley a terminé quatrième en catégorie Advanced tandis que Rick King a terminé 8e en catégorie Intermediate.

Nous espérons que l'exemption sur l'altitude – ou un arrangement semblable – sera accordée en 2024, de sorte à ce que nous puissions reprendre les vols et reprendre le calendrier des concours au Canada. Trois concours – ou davantage –

*suite à la page 69*



## R/C SCALE AEROBATICS



Nico McIntosh at the North Central Finals with his Edge 540 powered with a DA 120. Nico flies in Sportsman Class. / Nico McIntosh aux finales North Central avec son Edge 540, mû par un DA 120. Nico est concurrent au sein de la catégorie Sportsman.

### Frank Klenk - 32001

Committee Chair

705-522-3550 | Iflyanextra@gmail.com

This month, we wrap up the summer's IMAC activity at the various Regional Finals in the USA. Several Canadian pilots participated, showing IMAC still has a heartbeat in Canada. Bill Teeter and myself (Frank Klenk) compiled the following information for you.

On September 30 and October 1, the Weak Signals Club in Temperance, Michigan hosted the North Central IMAC finals for 2023. Twenty-eight pilots from Michigan, Ohio, Indiana, Illinois and Ontario all participated in the two-day contest. It was a great weekend with sunny skies, light winds and above average temperatures. Four pilots from Ontario competed: Bruce Wrench (Tillsonburg) in Basic, Nico McIntosh (Sault-Sainte-Marie) in Sportsman, Dan Reichert (Brampton) and Glenn Lundrigan (Markham) in Advanced. Bill Teeter (Rockwood) spent a good part of the weekend in the Judge's chair and

judged every class at least once on Saturday and again on Sunday, and saw many well-flown rounds by our Canadian pilots. It was a busy contest with two lines flying all weekend. Saturday, the pilots flew three Known rounds, followed by Unknowns and a final Known round on Sunday. Of note, Dan Reichert took first place in Advanced, with Glen Lundrigan coming in third. For overall Regional Points, Dan also came first for the Advanced class for 2023, Yves Lemire (Québec) placed 4th in Advanced and Glen Lundrigan placed 5th in Advanced. Nico McIntosh placed 11th in Sportsman and Bruce Wrench placed 6th in Basic. The contest was a great wrap-up for the year and a chance to say goodbye to our American friends before heading home to hibernate for the winter.

The Concord Skyhawks (NH), hosted the North East Regional Finals. Juan Velasquez (Québec) placed 3rd in the Unlimited class and placed 4th in overall Regional Points in Unlimited.

Canadians did not compete in the North West Regional Finals held at Higgins Field in West Richland, Washington. For the

overall Regional Points, Gordon Wilhelm placed 3rd in Advanced, Scott Harley placed 4th in Advanced and Rick King placed 8th in Intermediate.

We are hopeful that the altitude waiver or similar will be reinstated for 2024 so we can get back to flying and get our contest schedule going in Canada. We have three or more Ontario contests waiting for a green light as well as contests in Québec and Western Canada.

On behalf of the Scale Aerobatic Committee, we wish everyone a Merry Christmas and a Happy New Year. Keep your wings level! ✈

*copies volantes RC* suite de la page 68

attendent ainsi le feu vert en Ontario, de même que d'autres épreuves au Québec et dans l'Ouest canadien.

Au nom des membres du Comité de copies volantes acrobatiques, nous vous souhaitons Joyeux Noël et une Bonne année. Gardez vos ailes à l'horizontale! ✈

« En guise de motorisation, j'utilise le moteur Badass 3515 – 710 kv. Il a prouvé son efficacité et il n'a de concurrent que les moteurs Plettenberg, MAIS il s'avère environ 100 \$ moins cher.

« Côté électronique, j'utilise le contrôleur de vitesse Jeti Spin 66 et un chrono réactif Igo Burger.

« J'ai récemment substitué mes batteries Li-Po pour de nouvelles de lithium-ion (Li-Ion). Ces dernières ne sont pas commercialement disponibles; j'ai assemblé mes propres éléments. J'utilise six batteries Molicel P28B de 2 8000 mAh/40 ampères. J'ai procédé à cette modification surtout pour des raisons de poids et de longévité. Les Li-Ion sont plus légères de deux onces et devraient encaisser entre 400 et 600 cycles de recharge (le temps nous le dira) par opposition à entre 150 et 200 pour les batteries Li-Po. Le prix (par vol) s'est transformé en quelques cents comparé aux dollars pour des moteurs à combustion.

« Le poids prêt à voler du Hellcat est d'environ 64 onces. C'est suffisamment lourd pour que la maquette ne se fasse pas brasser quand l'air est turbulent mais suffisamment léger pour que mon avion offre une bonne performance lors des manœuvres puissamment motorisées. »

Merci Chris de ce partage d'information et des efforts à déployer afin de construire une maquette légère et bien réglée d'acrobatie.

J'invite tous les amateurs de vol circulaire acrobatique à soumettre du matériel pour de prochaines chroniques.



azure canvas waiting for the brushstroke of my model aircraft.

“Up she soared, a testament to man's aspiration, bound by the silken strings of safety and order. And though I flew at the ceiling height of 400 feet, I have never felt closer to touching the stars.

“I mused upon the arduous journey I had undertaken — the tomes of knowledge I had absorbed, the dragons I had bested, the labyrinthine bureaucracy I had navigated — all within the span of a mere 30 days. And I realized that it was the intricate tapestry of rules and regulations that kept the skies serene for us all.

“So here I am, a modern-day Icarus with wax wings unfazed by the sun, carving arcs of joy in the controlled airspace. But fear not, for I fly not in hubris but in harmony with the rules laid down by the sages at MAAC and Transport Canada.

“The journey was long, the journey was complex, and yes, the journey was costly. But, as I watch my aircraft perform a triumphant loop, chased by its shadow on the verdant fields below, I am reminded of a simple truth: The best views are found beyond the thickest clouds of red tape. And with MAAC as my co-pilot, the skies aren't just the limit — they're home.

Happy flying, fellow aviators. May your batteries be charged, and your receiver never falter.”

So, I ask you the zone members to send me articles of events from your local fields and events, so as to be shared with others. As winter approaches, the flying will be less and the building or repairing season begins.

By the time you read this, it will be the Holiday season, so I wish to you and yours all the best over the Holidays and into the New Year.

As always, drop me an e-mail, if you have any questions on anything zone or MAAC-related, and I will get back to you. ✨



# 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,  
www.ajhobby.com or  
www.HobbyProsDepot.com

905.305.1479



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  
flitecraft@flitecraft.com

519-742-7141

**GREAT HOBBIES**  
17 Glen Stewart Drive  
Stratford, PE  
991 Taunton Road East  
Oshawa ON  
1-2865 Argenta Road,  
Mississauga, ON  
540C West Hunt Club Road,  
Ottawa, ON  
greathobbies.com

902 569 3262  
365-442-0232  
905.824.8228  
613-244-2701  
800.839.3262



**The Heli Hangar & Hobby**

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  
hobbywholesale.com

877-363-3648



**IDEAL HOBBIES**

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)

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: gwengsgraphics@gmail.com (11/18)

**FOR SALE:** 5 1/2 inch aluminum spinner . \$60 plus shipping from Mississauga. Email dfsloate@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:** ATTENTION ENGINE COLLECTORS: BRITISH CONDOR 1.20 4/STROKE NEVER RUN. E-MAIL: STEVEHUGHES7@SHAW.CA "

**FOR SALE:** <https://www.kijiji.ca/o-profile/75914462/listings/1> including:

R/C AIRPLANE EUROPEAN TYPE SPORT PATTERN \$395.00, THUNDERSTORMER \$250.00, CRUSADER CLASSIC VINTAGE PATTERN \$195.00, HÉLICOPTERE GMP LEGEND VINTAGE R/C HELICOPTER : \$750.00, OPS .60 R/C ENGINE \$390.00, Bob Violett BVM

*Ducted Fan KBV .82 \$375.00. Claude Hamelin, Montreal.*

**FOR SALE:** EMHW Challenger III, 2.20m Complete, ready to fly \$4,500 call for details Al Walker 416-487-1714

**FOR SALE:** DLE 20cc gas engine. Well broken in. 20 flights. Runs well. Includes ignition and muffler. \$275.00. Bryan at 109bry@gmail.com.

**FOR SALE:** All aircraft are ready to fly complete with engines, servos and all electronics except the transmitter. All never been crashed and are in excellent condition. All receivers are JR FM unless noted.

**Ultra Taurus 87"** c/w a Saito 120 asking \$600; **Pilot RC Sbach 342**, 74" 30cc DLE c/w a JR 549 2.4 Ghz receiver, asking \$1000; **Funtana ARF 69.5"** c/w YS 110 asking \$400; **Tower Hobbies Uproar** c/w a GMS .76 asking \$200; **Nemesis ARF** c/w OS 52 4 stroke asking \$300; **Doghouse Extreme** c/w YS91 4 Stroke asking \$400; **Ultra Sport 1000**, 80" c/w a ST2300 asking \$500; **Spitfire, Dynafite 81"** c/w OS 1.08 asking \$400; **Sea Fury, 68"** c/w Saito 91 asking \$300; **Lanier Mariner Float Plane, 70"** c/w OS .46AX asking \$200; **Great Planes Shoestring ARF**, c/w YS63. Unfinished, asking \$200; **Lazer 3D Funfly**, c/w YS63 asking \$200; **Doghouse Floatplane 60"** c/w ST61 asking \$350; **V-Tail Quickie 500**, c/w a Thunder Tiger Pro .40 asking \$200; **70's Derringer Pattern Plane**, .60 size with 3 point new Robart Retracts. New, never flown and partially built. Asking \$300; **Double Eagle Pattern Plane** c/w a STX .61 asking \$250; Sorry, unable to ship. Must be picked up in Delta, BC. Contact Andrew at 604-314-0571 or jenniencindoe@telus.net

**FOR SALE:** 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 reciever. 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 dome 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



**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



...à l'ordre du jour, 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

E.M.T. or PYPAL also  
accepted at:  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca

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

*for more information contact:*  
*Keith Morison*  
*403-510-5689*  
*editor@ModelAviation.ca*

# COMING EVENTS

## ALBERTA - A

**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

**MAY 21, 2024 - TUESDAY** | Fun Fly | 6 | Days | Spring 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. (Subject to change by campground management) Event is free to MOFFA members, there is \$25 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from. | 2024-03

**SEPTEMBER 10, 2024 - TUESDAY** | Fun Fly | 6 | Days | Fall Fun Fly | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | CLEAR LAKE PARK | Come join MOFFA members at our Fall float fly.

We fly at Clear lake North West of Barrhead. There is a well maintained campground, sites are \$20/night. (Subject to change by campground management) Event is free to MOFFA members, there is \$25 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from | 2024-06

## ATLANTIC - B

NO LISTINGS

## BRITISH COLUMBIA - C

**MAY 24, 2024 - FRIDAY** | Fun Fly | 3 | Days | Kamloops Model Airplane Society Fun Fly | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | TOLKO AIRFIELD | To Follow at a later date | Apr-24 | <http://www.kmasrc.ca/>

**MAY 27, 2024 - MONDAY** | Tentative | Fun Fly | 7 | Days | Shuswap Spring Float Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | Sandy Point Campground | May 27, 2024 - Sunday Fun Fly 7 days Shuswap Spring Float Fly VERNON R/C AEROMODELLERS SANDY POINT CAMPGROUND VRCAS SPRING

FLOAT FLY MAY 27th to June 2nd, 7days on the water at Sandy Point Campground, Salmon Arm BC. This will be the 46th year for this event. A registration fee of \$10 will apply The retrieval boat "RESCUE 1" will be able for those who need it. FULL HOOK-UPS available and a camping discount will be available at time of booking. Registration is ONLINE at [sandyptcampground.ca](http://sandyptcampground.ca) AFTER April 1st. VRCAS CONTACTS JIM [jh.hill@shaw.ca](mailto:jh.hill@shaw.ca) LORNE [lorneronnie@shaw.ca](mailto:lorneronnie@shaw.ca) DON'T FORGET YOUR MAAC CARD and your RPAS LICENCE CERTIFICATE, PLEASE REMEMBER the campground does not allow dogs. "SORRY" | <http://vrcas.org>

**AUGUST 30, 2024 - FRIDAY** | Fun Fly | 4 | Days | Larry Christensen Memorial Fun Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | August 30 - Friday Fun Fly 4 days Larry Christensen Memorial Fun Fly VERNON R/C AEROMODELLERS FIELD 4400 L & A CROSS RD VERNON BC The 29th Annual Larry Christensen Memorial Fun Fly will be held at the VRCAS field just north of Swan Lake in Vernon BC. Commencing at 9am Friday August 30th until Labour Day Monday afternoon. No landing fee, free parking/dry camping available for RV's beginning Tuesday

**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



afternoon August 27th. (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. <http://vrcas.org> | May-24 | <http://vrcas.org>

### MANITOBA - D

NO LISTINGS

### MIDDLE - E

**JANUARY 27, 2024 - SATURDAY** | Tentative | Swap Shop | 1 | Day | KW Flying Dutchmen Swap Meet 2024 | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | Faith Lutheran Church | The KWFD will once again be holding their Annual Swap Meet on Saturday January 27, 2024 We will be hosting the event at a new location this year: Faith Lutheran Church 247 Westmount Rd E, Kitchener, ON N2M 4Z2 [https://faithlutherankw.com/wordpress/?page\\_id=228](https://faithlutherankw.com/wordpress/?page_id=228) 9:00am - 10:00 am Vendor Setup 10:00am - 2:00 pm General Public Admission: \$5.00 per person and Kids under 12 Free Reserve Tables in Advance \$10.00 per table. For reservations, submit email to: akotzambasis@gmail.com | <http://new.kwflyindutchmen.com/>

NO LISTINGS

### NORTHERN ONTARIO - F

**JULY 27, 2024 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 | Day | Annual Fun Fly | TEMISKAMING & REGION MINIATURE AIRCRAFT CLUB | DAVE MCINALL MEMORIAL FIELD - TARMAC | The

Timiskaming and Region Model Aircraft Club Will be holding a Fun Fly Event at the Dave McInall Memorial Field 284124 Elliot Rd. Ingram Township (near Tomstown Ontario) on Saturday July 27. Open to all MAAC members with club affiliations. Come and enjoy some flying with friends. | Feb-24 | [http://tarmac\\_2.tripod.com](http://tarmac_2.tripod.com)

### OTTAWA VALLEY - G

NO LISTINGS

### BC COASTAL - H

NO LISTINGS

### SASKATCHEAWN - K

NO LISTINGS

### SOUTH EAST - L

**DECEMBER 02, 2023 - SATURDAY** | Competition | 1 | Day | 11th Annual F3P ECC | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | The 11th Annual ECC F3P contest will be held at the Cobourg Community Center on November 26, 2022. The registration fee is Open \$40.00 Junior \$20.00. Practice will start at 9 am, contest from noon to 6 pm. All 3 MAAC classes will be flown, Intermediate, Advanced AA25 and FAI AP25. A sportsman class will be offered flying the Intermediate schedule with the

following requirements Min weight 100 grams, one propeller. We are aiming at 6 rounds for everyone. For information on F3P and schedules please refer to <http://xavier.mouraux.com/indoor/sequences.html> | 2023-1344

**APRIL 21, 2024 - SUNDAY** | Tentative | Swap Shop | 1 | Day | R/C Swapmeet 2024 | 905 SQUADRON (A DIVISION OF THE AURORA MODEL AIRCRAFT CLUB INC.) | Newmarket Rec Ctr; 200 Doug Duncan Dr, Newmarket | Come to our annual RC Swap meet. The biggest in the GTA. Buy, sell, trade. Airplanes, Heli's, Drones, Gliders, Cars, Boats, Hardware, Accessories, etc... Admission is \$5, Children under 12 \$2. Doors open at 10 am Tables are \$25. Setup for vendors opens at 8:00 am To purchase tables or more info, visit website or contact organizer at AMAC\_swapmeet@yahoo.ca | <http://www.auroramodelaircraft.com/>

### SOUTH WEST - M

NO LISTINGS

### QUEBEC - N

**DECEMBER 3, 2023 - SUNDAY** | Tentative | Indoor Flying | 1 day | INDOOR CLUB AIR MODELISTE | École secondaire les Etchemin | Indoor Club Airmodeliste. carte du maac obligatoire soulier de gymnase et lunette de sécurité obligatoire. avion, hélicoptère et drone FPV Ont vous attend | <http://www.clubairmodeliste.com>

*Acrobatie de précision (voltige) suite de la page 60*

devant les juges (sur la ligne centrale).

Virage conventionnel (procedure turn)

Après le vol rectiligne, effectuez un virage à 90 degrés afin de s'éloigner de la ligne de vol et ensuite, effectuez un virage à 270 degrés en direction opposée afin de revenir sur votre trajectoire de vol (à l'inverse du vol rectiligne précédent).

Vol rectiligne de retour (vent arrière)

Pilotez votre maquette en vol en palier sur la même ligne et à la même altitude que votre vol rectiligne initial.

À ce point-ci, sortez de la boîte et virez. Après avoir effectué ce demi-tour et que votre avion vole sur la ligne, entrez une fois de plus dans la boîte en prévision du prochain groupe de manœuvres.

Un looping (nez dans le vent)

La maquette vole en palier sur la ligne centrale, braque le nez vers le haut et exécute un looping complet à la même altitude et dans la même direction.

Virage Immelman

Vient ensuite le virage Immelman. La maquette doit voler – de façon évidente – en palier après le looping et avant d'entamer l'Immelman. Cette acrobatie consiste en un demi-looping immédiatement suivi d'un demi-tonneau afin de revenir en palier (vol rectiligne) à une altitude supérieure au point d'entrée. Le demi-tonneau suit immédiatement le demi-looping et on n'autorise aucun vol inversé entre ces deux manœuvres.

Split «S» (vent arrière)

La maquette effectue un demi-tonneau pour se retrouver à l'envers et exécute immédiatement un demi-looping intérieur afin de revenir en palier (vol rectiligne) à une altitude plus basse que le point d'entrée.

Sortez de la boîte, virage de retour, repositionnez votre maquette et entrez une fois de plus dans la boîte afin d'entamer le prochain groupe de manœuvres.

Tonneau horizontal (par vent arrière)

Faites exécuter un tonneau complet à votre maquette en vent arrière tout en demeurant centrée sur la ligne.

Huit cubain à demi-renversé (Half-Reverse Cuban Eight)

Après le tonneau, braquez le nez à 45 degrés en grimper, décrivez un demi-tonneau et effectuez ensuite un looping afin de revenir en vol en palier (rectiligne).

Cobra sans les tonneaux (nez dans le vent)

Braquez le nez à 45 degrés en upline et rendue à la ligne centrale, faites exécuter à votre maquette un piqué downline à 45 degrés et rétablissez en vol en palier.

Sortez de la boîte, revenez, repositionnez votre avion et entrez à nouveau dans la boîte en prévision du prochain groupe de manœuvres.

Vol en palier (rectiligne) (vent arrière)

Demi-huit cubain (Half-Cuban Eight)

Il s'agit d'un autre virage afin de revenir sur place. Braquez le nez en décrivant un looping intérieur et une fois rendue à 45 degrés, exécutez un demi-tonneau inversé afin de revenir en assiette de vol habituelle et rétablissez le vol en palier.

Vol en palier (rectiligne) (nez dans le vent)

Décrochage en virage (Stall turn)

Braquez le nez afin d'établir une trajectoire verticale, effectuez un décrochage en virage à 180 degrés afin d'établir un piqué vertical et redressez le nez afin de revenir en vol en palier.

Sortez de la boîte afin de vous préparer aux deux dernières manœuvres de la séquence : l'approche rectangulaire et l'atterrissage. Vous devez exécuter ces deux manœuvres en combinaison continue (sans interruption).

Approche rectangulaire (Rectangular Approach)

Pilotez votre maquette de sorte à ce qu'elle vole en palier (rectiligne), nez dans le vent, au-dessus de la ligne de décollage, effectuez un virage à 90 degrés, passez en vent de travers, effectuez un deuxième virage à 90 degrés, passez en vent arrière, effectuez un troisième virage de 90 degrés, passez en vent de travers, effectuez un quatrième virage à 90 degrés et entamez votre trajectoire en finale. Vous devez piloter à altitude constante lors des trois premières étapes de vol; n'entamez votre descente vers l'atterrissage qu'au moment de passer en finale. La manœuvre est complète juste avant d'atteindre l'altitude de deux mètres par rapport au sol.

Atterrissage (nez dans le vent)

Exécutez l'arrondi en douceur afin de toucher le sol sans faire rebondir votre maquette ou qu'elle ne change de cap et afin qu'elle termine sa course jusqu'à effectuer un arrêt. La manœuvre d'atterrissage débute à deux mètres du sol et se termine lorsque la maquette s'arrête ou qu'elle a roulé sur une distance de dix (10) mètres, selon la première éventualité.

<<insert sportsman aresti>> caption  
<MAAC Sportsman aresti.>

Au plaisir de vous voir lors d'un concours. ✨

# 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.

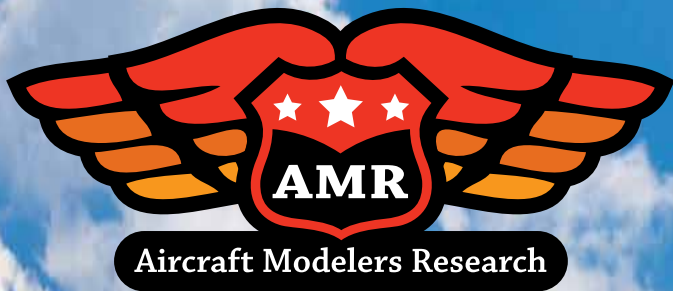
Mail order and in store options  
call or text Jon at 403-896-7175.



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!





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

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



## UMX Conscendo BNF

The E-flite UMX Conscendo is a scaled-down, ultra-micro version of the Conscendo Evolution 1.5m!



Wingspan: 802mm • Length: 524mm • Weight: 134g  
EFLU32050 — UMX Conscendo BNF Basic



## PowerUp 4.0

Turn any paper plane into a powered, remote-controlled flying machine! Smartphone controlled: download the POWERUP 4.0 app for iOS or Android



PUT500-050BB — PowerUp 4.0



## Cetus Lite Racing Whoop

Racing whoop on a budget! Combo available with or without VR02 FPV Goggles. Both versions include LiteRadio, battery and charger. Experience FPV indoor racing for less with BetaFPV!



BTA010200095 — Whoop Kit w/LiteRadio  
BTA010200105 — Whiip Kit with Goggles



## UMX Waco BNF

More powerful 2S and 3S-compatible outrunner motor and ESC. Completely factory-assembled and ready to fly right out of the box



Wingspan: 550mm • Length: 418mm • Weight: 119g  
EFLU53550Y — UMX Waco BNF Basic Yellow  
EFLU53550W — UMX Waco BNF Basic White



## Baby AR Wing Pro

A compact and portable flying wing based on the popular AR Wing PRO. Perfect for pilots who want to fly anywhere anytime!



Wingspan: 680mm • Length: 320mm • Motor: 1406-3800KV  
SNM10079 — Baby AR Wing Pro PNP



## P68 Twin PNP

Quick to assemble, easy to fly, budget friendly PNP trainer aircraft is ready to be paired with a 4-ch radio system and 3S 800 1300mAh LiPo



Wingspan: 850mm • Length: 645mm • Motors: 1806-1900KV  
XFM114PR Red  
XFM114PB Blue



## 3D Printer Filament For RC Aircraft

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



## P68 Twin PNP

XFLY-Model's first ever hand launch racing wing features twin 40mm EDFs, and large battery bay to hold 4S 2200-2600mAh LiPo batteries



Wingspan: 1019mm • Length: 383mm • Motors: 1413-5000KV  
XFM115PGG Green  
XFM115PGR Red



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