

Model Aviation

CANADA

Published by Morison Communications



GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

Dear Fellow MAAC Members,

As Great Hobbies celebrates its 40th Anniversary this year, it's a special moment for us. I've had the privilege of working alongside our founder Jim Ewing, who retired in 2019, and our business partner Gary Stephen, who retired in 2023, for over 37 years. During this time, I've witnessed many changes in the industry, but our commitment to serving your hobby needs remains unwavering. It's been an honor for me to lead the Great Hobbies team since 2019.

Our journey began in 1984 when Jim's R/C Supply started in a simple garage in Charlottetown, PEI. Our passion was to support the local RC flying club, providing them with the tools and assistance they needed. Over the years, our reputation and word-of-mouth grew, as we began offering mail-order services, reaching enthusiasts far beyond our local community.

As our business expanded, we outgrew the garage and moved to a commercial space in Southport, PEI (now Stratford), just across the Hillsborough Bridge from Charlottetown. With this move came a new identity, East Coast Model Center, reflecting our broader reach and services.

But our journey didn't end there. In 2001, we reached another milestone of Great Hobbies. This not only marked a change in name but also the opening of our second location in Edmonton, Alberta, showing our commitment to serving hobbyists across Canada.

Today, we're proud to have three stores and a dedicated shipping warehouse in Ontario, along with our Edmonton and Stratford locations. We are excited to open our sixth store in Nova Scotia soon, with more to come!

We're immensely grateful for your continued support over the years. Your loyalty has fueled our growth, and we're dedicated to improving and serving you even better in the future.

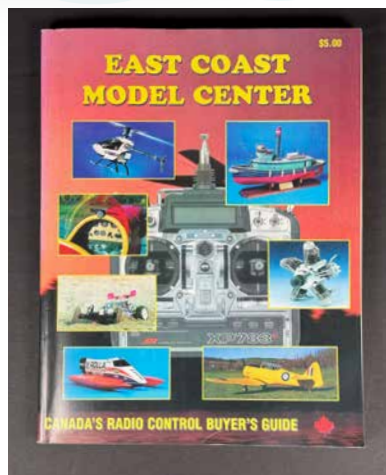
We have always appreciated our partnership with MAAC and wish to congratulate the organization on their 75th Anniversary. As a long standing member, and as a membership and event supporter we couldn't be more proud.

Wishing you an incredible flying season from all of us at Great Hobbies!

Mark Bowlan, President/Owner, Great Hobbies Inc. MAAC# 31563



Nassau Street, Charlottetown Circa 1987



Stratford, PEI, 1991



Stratford, PEI, 2004



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.

**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

CIAM DELEGATE

Harry Ellis 21034L
Cobourg, On
905-342-2128
harryellis@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

Vacant

**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**

Vacant

FREE FLIGHT INDOOR

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

SAM / FREE FLIGHT

Vacant

MULTI-ROTOR

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

Model Aeronautics Association of Canada

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

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

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

President Carl Layden president@maac.ca
Vice President Randy Hepner zd-d@maac.ca
Executive John Deadman zd-h@maac.ca
Grant Robinson zd-k@maac.ca
Alain Carpentier zd-n@maac.ca
Treasurer Victor Wells treasurer1@maac.ca
Bilingual Reception and Membership Rivka Neal office@maac.ca

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

John Horner - 61633
Leduc, AB zd-a@maac.ca

Atlantic (B)

Michael Dick - 63295
Jemseg, NB
506-292-0183 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 - 73393L
Stonewall, MB
204-467-7141 zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E)

Carl Cimprich - 44232L
Niagara Falls, ON
289-407-2225 zd-e@maac.ca

Northern Ontario (F)

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

Ottawa Valley (G)

Brent Norman - 48492L
Kanata, ON
613-322-0806 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 - 91845
Toronto, ON
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

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

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

R/C COMBAT

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

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

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

R/C FLOAT PLANES

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

R/C HELICOPTER

Vacant

R/C INDOOR

Vacant

R/C JET

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

R/C LARGE MODEL

Vacant

**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

Vacant

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
flyanextra@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



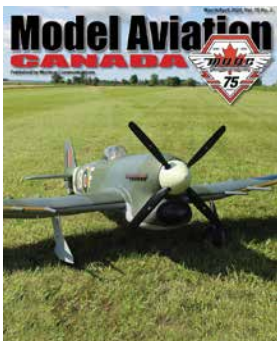
MARCH - APRIL 2024 VOL. 55 NO 2

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	5
Chronique du vice-président	6
ALBERTA (A)	8
Atlantique (B)	11
Col-Britannique Intérieure et Yukon (C)	13
Manitoba / Nord-ouest de l'Ontario (D)	14
Milieu (E)	16
Nord ontario (F)	18
Vallee de l'outaouis (G)	20
Sud-ouest Colombie-Britannique (H)	22
Saskatchewan (K)	24
Sud-est de l'Ontario (L)	26
Sud-ouest ontario (M)	28
Québec (N)	30
100 Years Old And Still Keen!	32
Groupe consultatif de remise des prix	33
You Stalled it	34
Slopefest at Cape Blanco	36
Fab Feb Free Flight Contests	40
Hawker Typhoon Tribute	42
Trouvaille et sauvegarde des terrains de vol	48
Relations publiques	51
Spectre radio	52
Vol libre extérieur	54
Vol libre intérieur	56
Vol circulaire acrobatique	58
Maquettes RC électriques	60
RC Jets	62
Acrobatie de précision (voltige)	64
Course autour de pylônes	66
Copies volantes RC	68
Voltige de copies volantes RC	70
Magasins de passe-temps au Canada	73
Trading Post	74
Évènements à venir	75
Nécrologie	84

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Vice-President's Message	7
Alberta (A)	9
Atlantic (b)	11
British Columbia Interior – Yukon (c)	13
Manitoba / Northwestern Ontario (D)	15
Middle (E)	17
Northern Ontario (F)	19
Ottawa Valley (G)	21
South West British Columbia (H)	23
Saskatchewan (K)	25
Southeastern Ontario (L)	27
South-West Ontario (M)	29
Quebec (N)	31
100 YEARS OLD AND STILL KEEN!	32
Awards Advisory Group	33
You Stalled it	34
Slopefest at Cape Blanco	36
Fab Feb Free Flight Contests	40
Hawker Typhoon Tribute	42
Getting and keeping flying fields	49
Public Relations	51
Radio Spectrum	53
Free Flight Outdoors Vol libre extérieur	55
Free Flight Indoor	57
Control Line Precision Aerobatics	59
RC Electric	61
RC JETs	63
R/C Precision Aerobatics	65
R/C Pylon	67
R/C Scale	69
R/C Scale Aerobatics	71
Hobbyshops Canada	73
Trading Post	74
Coming Events	75
Obituaries	84



Benjamin Emptage's Hawker Typhoon custom livery with call letters 18-F in honour of Flying Officer John Morgan Cordick, a member of the 440 Squadron during WWII

Le Hawker Typhoon de Benjamin Emptage en livrée personnalisée aux lettres d'appel 18-F, en hommage au lieutenant d'aviation John Morgan Cordick, membre de l'Escadron 440 au cours de la Seconde Guerre mondiale.

ANNUAL GENERAL MEETING



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Save The Date !



RÉSERVE cette date !!

The MAAC AGM will be held on Sunday, June 2, 2024, 1:00 pm
at the Hub City Radio Control Club – 41 Valley View Rd., Clavet, SK
Full details including the Notice of Meeting will be sent to all members no later than May 1, 2024.

L'AGA du MAAC aura lieu le dimanche 2 juin 2024, à 13h00
au Hub City Radio Control Club – 41 Valley View Rd., Clavet, SK

Tous les détails, y compris l'avis de convocation, seront envoyés à tous les membres
au plus tard le 1er mai 2024.

Chronique du président suite de la page 5

NOS LIENS AVEC L'ACC

J'ai eu l'occasion d'assister à l'Assemblée générale annuelle de l'Aéro Club du Canada. Pendant la réunion, on m'a demandé de prendre la parole relativement au MAAC et à son rapport avec l'ACC. J'ai répété l'engagement voulant que le MAAC demeure un membre de l'ACC. Le MAAC est l'entité qui gouverne l'aéromodélisme au Canada; l'ACC est notre lien auprès de la Fédération aéronautique internationale (FAI), afin que les membres intéressés obtiennent des renseignements sur la compétition internationale. Si vous voulez être concurrent à un concours d'aéromodélisme que parraine la FAI afin d'y représenter le Canada, vous devez

détenir une licence en règle de la FAI; cela n'est disponible qu'envers les membres du MAAC. Le Code de conduite de ces représentants comporte la mention « Je suis un ambassadeur de mon équipe, du MAAC et de mon pays et je me comporterai en conséquence. » Choisir de représenter le MAAC et le Canada, c'est un engagement de taille. Nous faisons en sorte que nos membres aient accès à ce privilège. Lors de discussions à la même réunion de l'ACC, les participants ont partagé le fait que plusieurs (organismes) membres vivent à l'heure de défis semblables : membres à la baisse, coûts à la hausse, réglementation qui change et l'accès à de la protection d'assurance. Nous espérons que nous puissions

trouver de la synergie entre organismes, une synergie qui pourrait tous nous aider. Bien que le MAAC bénéficie d'une très bonne entente d'assurance, les revenus à la baisse et l'augmentation des coûts fait en sorte que nous avons utilisé des fonds de réserve au cours des trois dernières années.

L'hiver a été long et froid en plusieurs régions du pays. C'est notre anniversaire de diamant au moment même où nous sortons de notre traditionnelle saison de construction. J'espère que la météo coopérera afin de permettre à tous les membres de connaître une saison de vol active et en toute sécurité.

Pilotez prudemment et amusez-vous!



PRESIDENT'S MESSAGE



Carl Layden - 44045

President

president@maac.ca

There are 515 MAAC-approved flying sites across the country! There are more being added every week. Each has a Site Operating Certificate (SOC), this represents a herculean effort by the clubs and the SAC/TCAG advisory groups. In the past year, there has been significant movement forward in providing more flying privileges to membership. There is still more work to be done, our recent requests for SFOCs for permission to fly higher and up to 35 kg are another milestone we hope to achieve very soon.

In the past year, we have become a more federally regulated organization. Being regulated has been a difficult transition for many, it requires a change in approach and community. Today, we work with NAV Canada and Transport Canada to ensure the policies we put into effect are compliant with the regulations. These include Canadian Aviation Regulations (CARs) and Standards, Part IX, General Circulars and other advisories. If members follow

the MAAC Safety Code and policies, you are compliant with the regs. If you have questions, reach out to your Zone Director.

If you are using airspace in Canada, you are regulated. The demands and use of airspace are expected to increase in coming years. As more remotely-piloted vehicle come in commercial use, our knowledge of airspace becomes more important. The tests we write for drone pilot certificates are intended to show we have the knowledge to be able to operate in Canadian airspace. These requirements are expected to stay for the foreseeable future. MAAC continues to provide access to training for members. New tools will also make scheduling flight reviews for Advanced certification easier and cheaper for MAAC members. More information on this will be coming very soon.

OUR TIES WITH THE ACC

I had opportunity to attend the Aero Club of Canada AGM. During the meeting I was invited to speak regarding MAAC and its relationship with ACC. I reaffirmed MAAC's commitment to remain a member of ACC. MAAC is the governing body of model aviation in Canada, ACC is our link to FAI, for the information of members

who may have an interest in international competition. If you want to compete at an FAI-sanctioned modelling competition representing Canada, you will need a valid FAI Sporting Licence; this is only available to MAAC members. The Code of Conduct for these representatives includes "I am an ambassador for my team, M.A.A.C., and for my country, and will behave as such." Choosing to represent MAAC and Canada is a significant commitment. We enable members to have access to that privilege. During discussion at the ACC AGM, it was shared that many of the members of ACC are experiencing similar challenges, declining memberships, increasing costs, changing regulations and access to insurance. It is hoped that there may be synergies between organizations that could help us all. While MAAC has a very good insurance agreement, declining revenue and increasing costs has meant using reserve funds over the past three years.

It has been a long cold snowing winter in many parts of the country. This is our diamond anniversary, as we exit what is traditionally known as the building season. I hope the weather cooperates to give all members an active and safe, flying season.

Fly Safe and Have Fun! ✈️

CHRONIQUE DU PRÉSIDENT



Carl Layden - 44045

Président

president@maac.ca

On retrouve 515 terrains approuvés par le MAAC dans l'ensemble du Canada! D'autres rejoignent cette liste de façon hebdomadaire. Chacun possède son certificat d'opérations aériennes et c'est le fruit d'un effort herculéen de leur part ainsi que des Groupes consultatifs sur la sécurité/de Transports Canada. Au cours de la dernière année, plusieurs percées ont été réalisées quant à offrir des privilèges de vol aux membres. Il reste beaucoup de travail : nos récentes demandes de certificats visant à autoriser le vol à plus haute altitude ainsi que des maquettes pouvant peser jusqu'à 35 kg. Nous espérons

qu'ils arrivent avant longtemps.

Cette dernière année, nous sommes devenus un organisme davantage régi par des règlements fédéraux. C'est une transition qui a été difficile pour plusieurs et qui requiert un changement d'approche et au sein de la communauté. Aujourd'hui, nous travaillons avec NAV Canada et avec Transports Canada afin de s'assurer que les politiques que nous rédigeons répondent aux règlements. Ceci comprend le Règlement sur l'aviation canadien et ses normes (Partie IX), les circulaires d'ordre général et autres bulletins spéciaux. Si les membres observent le Code de sécurité du MAAC et ses politiques, vous observez les règlements. Si vous avez des questions, communiquez avec votre directeur de zone.

Si vous évoluez dans de l'espace aérien au Canada, vous êtes assujetti à de la réglementation. On peut s'attendre à

ce que les exigences et l'utilisation de l'espace aérien augmentent au cours des prochaines années. À mesure que davantage de véhicules télépilotes entrent dans l'arène commerciale, notre connaissance de l'espace aérien sera plus importante. Les examens que nous écrivons afin d'obtenir des certificats de pilote de drone visent à montrer que nous possédons les connaissances requises afin d'évoluer dans cet espace aérien canadien. On peut s'attendre à ce que ces exigences demeurent, à l'avenir. Le MAAC continue de favoriser l'accès à de la formation pour ses membres. De nouveaux outils rendront plus facile – et plus abordable – la planification d'exams de vol pour la certification avancée pour ces mêmes membres. On vous offrira bientôt d'autres renseignements à ce sujet.

suite à la page 4

CHRONIQUE DU VICE-PRÉSIDENT

Randy Hepner - 73393

vice-président

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

L'avenir est incertain – la seule constante, c'est le changement.

Je rédige cette chronique un dimanche matin pendant une tempête de fin d'hiver pendant que j'entend le fonctionnement d'une imprimante 3D en train de me fabriquer une pièce qui servira à assembler mon plus récent projet de construction artisanale. Lorsque je me suis inscrit au MAAC et au passe-temps en 1984, qui aurait pu deviner qu'un jour, je créerais des composantes de 0,01 mm avec précision en trois dimensions grâce à un ordinateur portable tandis que je suis passager à bord d'un vol commercial de routine (le système aérien est une merveille en soi) en route vers Toronto et que je serais en mesure d'imprimer ces pièces lorsque je retournerais à la maison, quelques jours plus tard – c'est du changement à la fois impressionnant et positif (si vous l'acceptez...).

Comme le laissait entendre le titre, d'autre changement surviendra non seulement au sein du MAAC mais aussi au sein de notre passe-temps et, une fois de plus, à des règlements. Fin février, le Comité exécutif du MAAC s'est réuni en personne au siège du MAAC à Burlington (Ontario) afin de procéder à un remue-ménages et afin de discuter des problématiques actuelles et futures :

- Joyeux 75^e anniversaire au MAAC! Le Conseil de direction annoncera plusieurs initiatives afin de souligner cette occasion tout au long de l'année mais personnellement, le Fun-fly prévu à Saskatoon m'excite beaucoup! Non seulement est-ce à distance de route mais je pourrai y transporter des maquettes afin de les faire voler – peut-être un appareil imprimé en 3D, d'ailleurs (l'objectif de ce passe-temps, c'est de s'amuser!).

- Nous avons l'intention de faire paraître une fois de plus un article sur la « gouvernance » datant de 1999 – le 50^e anniversaire du MAAC – même si la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif a été modifiée en 2012. Je répète ce message très important – observer les règlements ainsi que le Code de sécurité/

politique du MAAC qui en résulte, ce n'est pas ouvert à un quelconque débat.

- Vous rejoignez les rangs du MAAC afin de vous amuser au sein du passe-temps sous le « parapluie » du MAAC. L'objectif du MAAC, c'est de créer un environnement sûr, assurable et qui observe la réglementation afin de profiter du passe-temps! D'autres bénévoles au sein de notre membership sont en train d'abattre le travail « réglementaire/sécuritaire » en coulisse afin que vous n'ayez pas vous-même à le faire – c'est de cette façon que les choses doivent fonctionner. À cette fin, vous verrez de moins en moins d'affichage public des politiques de fond (background) – tout ce que vous devez savoir se retrouvera dans notre Code de sécurité ou à même nos règlements sur les certificats d'opérations spécialisées – les membres voulaient « garder ça simple » et nous sommes d'accord. Le nouveau Code de sécurité est un document de trois (3) pages et lorsque nous le greffons au processus de réglementation des lieux/événements assujettis aux opérations spécialisées et au sondage de site RPAS Wilco (un exercice dorénavant annuel), nos opérations sont aussi simples que possible et elles répondent à 100 % aux exigences du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

- Siège du MAAC – avant que quiconque ne lance une rumeur, « nous » ne vendons pas notre immeuble. Nous (le Conseil d'administration) examinerons les options pour les présenter aux membres, si cela est approprié de le faire. Je crois que notre espace de bureau pourrait profiter sur le plan monétaire (\$) d'autres façons.

- Les changements réglementaires s'en viennent – j'y ai fait allusion dans ma dernière chronique. Le MAAC entretient des rapports avec Transports Canada depuis des décennies. En ce moment (en 2024), puisque le MAAC compte sur des spécialistes en matière qui poursuivent ces rapports professionnels avec Transports Canada, NAV Canada et maintenant, avec le RPAS Centre (propriétaires de l'application RPAS Wilco), le corps dirigeant du MAAC est au parfum des changements à venir chez les « règlements sur les drones », vers 2030. Avant de s'inquiéter, lisez les points plus haut – tout ce que vous avez à faire, c'est d'observer les règles du MAAC, faire voler vos maquettes

depuis nos terrains approuvés pour les opérations aériennes spécialisées et vous n'aurez pas à vous en faire.

- Rôles et responsabilités du vice-président – Je suis légèrement surpris que personne n'a relevé dans mes chroniques qu'il y a du nouveau et que certains paramètres sont sans précédent. Historiquement, la personne occupant la vice-présidence du MAAC n'avait aucune autre fonction que d'attendre d'accéder à la présidence. Cela aussi est en train de changer – les détails vous seront communiqués sous peu.

- « Davantage de communications », partie 1 – D'expérience, presque tous les organismes ont eu à combattre ce concept, même en cette ère de médias sociaux parfois accaparants et de campagnes d'information. Peu importe à quel point un organisme « communique ». Des organismes sans but lucratif à même le gouvernement fédéral – certains groupuscules formulent toujours les mêmes demandes – « Nous voulons davantage de renseignements – montrez-nous ceci ou cela... et ensuite ceci » -- des demandes de transparence qu'ils formulent au nom de la « démocratie » ou d'observer la nouvelle réglementation sur les organismes sans but lucratif – ou encore, au nom de la liberté d'expression et d'association... vous connaissez la chanson. Nous continuerons de viser l'amélioration du volume et du contenu des communications; toutefois, notre liberté d'expression ne signifie pas la liberté des conséquences de cette expression. Rappelez-vous : nous pratiquons un passe-temps qui est censé nous procurer du plaisir.

- Communications, partie 2 – tandis que j'effectuais une tournée du deuxième étage du siège du MAAC, la quantité de papier, de revues, le coût d'entreposage et son empreinte écologique m'ont sauté aux yeux. J'envisage des occasions d'améliorer les choses sur ce plan, aussi. Quant au bureau, aucune décision ne sera prise sans avoir consulté les membres au préalable.

Je dois écourter cette chronique – l'imprimante 3D vient de produire une autre pièce (un travail de cinq heures). C'est le temps d'épouser l'avenir et de fabriquer une autre « pièce » du portrait d'ensemble renouvelé et amélioré. ✈

VICE-PRESIDENT'S MESSAGE

Randy Hepner - 73393

Vice-President

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

The future is certain – change is the only constant.

This column is written on a Sunday morning during a late winter snowstorm, while listening to the repetitive computer-coded din of a 3D printer, ever so slowly churning out a single useable part for my latest scratch build. When I first joined MAAC and the hobby in 1984, who would have thought that one day I could create 0.01-mm accurate 3D parts on a portable computer (laptop) while a passenger on a now routine inexpensive airliner flight (the aviation system itself a marvel) to Toronto, and that I could “print” these useable parts when I got home a few days later – that is impressive and positive change (if you accept it...).

As the title foreshadowed, there is more change coming to not only MAAC but also to our hobby and once again, to some related regulations. In late February, the MAAC Executive met in person at our national office in Burlington, Ontario, to brainstorm and discuss some of the current and future issues:

- Happy 75th Anniversary MAAC! The Board will be announcing many anniversary initiatives throughout the year, but I am personally very excited about the Fun Fly in Saskatoon! Not only is that within driving distance, but I can also bring airplanes to fly – maybe a new 3D-printed one (the point of the hobby - fun!).
- We plan a reprint of a “governance article” from 1999 – the 50th anniversary which is still rather salient – despite the Canada Not-For-Profit Act changing in 2012. I will keep repeating this very important message – regulatory compliance and resultant MAAC Safety Code/policy are not open to debate.
- You join MAAC to enjoy the hobby under the MAAC umbrella. The purpose of MAAC is to create a safe, insured, regulatory compliant environment to enjoy the hobby! Other members volunteer to do the heavy “regulatory/safety” lifting in the background so you don't have to – that's the way it must work. To this end you will be seeing less and less background policy publicly posted – everything you need to know will be in the main Safety Code or SOC rules – members want it simple, and we agree. The new Safety Code is three (3) pages and when coupled with the SOC site specific/event rules process and now yearly RPAS Wilco site survey, our operations are as simple as possible and 100% CARs-compliant.
- National office – before anyone starts a rumor “we” not are selling the building. We (the MAAC Board) will investigate and present options to the members as appropriate. I think some office space utilization could be to our benefit (\$) in other ways.
- Regulatory changes are coming – as I alluded to in the last column, MAAC has had a relationship with Transport Canada going back decades. For today, in 2024, because MAAC has professionally accredited SME who maintain a professional relationship with TC, NAV and now RPAS Centre (owners of RPAS Wilco), MAAC leadership is once again aware of upcoming changes to the “drone rules” for 2030. Before anyone gets concerned, read the points above – all you need to do is follow the rules MAAC provides, fly from our SOC sites, and you have nothing to worry about.
- Vice-President roles and responsibilities – I'm actually a little surprised no member has picked up on my VP magazine columns as



3D tech - AnyCube X2 immersion 3D printer, Genmitsu 3018Pro CNC cutter, AnyCube Neo 3D printer, Cri-cut, and older Geeetech A10M. No going back./ Techno 3D --
Imprimante AnyCube X2 immersion en 3D, machine CNC à découper Genmitsu 3018Pro, imprimante AnyCube Neo en 3D, Cri-Cut et une plus ancienne Geeetech A10M. Point de non-retour.

being new and unprecedented. Historically, the VP in MAAC had no role other than President in waiting. That too is changing – details to be communicated soon.

- “More communications” P1 – in my experience, pretty much every organization struggles with this concept even in our age of instant and at times overwhelming social media and information campaigns. It doesn't seem to matter how much an organization “communicates”. From not-for-profits (NFPs) to even the Federal Government – there is always small persistent groups who make the same demands -- “We want more info – show us this/that and the other thing”– demands of transparency under “democracy” or “NFP/act compliance” – freedom of speech/association... you've heard it all before. We will continue to seek improvements in communication volume and content; however, our freedom of expression does not mean freedom from consequences from that expression. Remember: this is a hobby which is supposed to be fun.

- Communications P2 – while touring the office second floor, the amount of paper, magazines, storage costs and oddly “eco-footprint” of same became apparent. I see opportunities for improvement here as well. As with the office, no major decision will be made without member consultation.

I need to cut this column short – the 3D printer is done another part (5 hours). Time to embrace the future and make yet another small part in the new and improved big picture. ✨

ALBERTA (A)

John Horner - 61633

Directeur de zone
zd-a@maac.ca

À mesure que nous nous habituons à la dernière portion de l'hiver et à l'arrivée prochaine du printemps, je sais pertinemment que la plupart d'entre nous avons hâte de jouir de journées plus chaudes! Plusieurs clubs ont commencé à soumettre leurs événements de l'année et nous nous affairons à les approuver.

J'aimerais attirer votre attention sur un événement notable, celui de la fin de semaine du 1er juillet aux installations de l'Alberta's Littlest Airport. Ses artisans souligneront les 45 ans de l'endroit, entre le 28 juin et le 1er juillet. Le thème de cette année, ce sera les avions de course... Si vous n'êtes jamais passé par ces installations, vous devriez aller les voir.

Autre sujet de discussion, le MAAC souffle ses 75 bougies cette année; un événement est planifié à Saskatoon, fin mai.

Ceci dit, nous voulons partager cet article du regroupement Mostly Old Float Flyers Association. Ses pilotes sont les hôtes de deux rassemblements au cours de l'année et ils s'assurent que tout le monde s'amuse!

À la prochaine...

UN CLUB SOCIAL AVEC L'ACCENT SUR LES VOLS

La Mostly Old Float Flyers Association. C'est un nom intéressant pour un club de maquettes télécommandées mais après m'y être joint en 2011, il portait bien son nom puisque j'étais l'un des plus jeunes, à 52 ans.

Le MOFFA a lancé ses activités à la fin des années 1990 sous la férule de l'Edmonton Radio Control Society et les séances de vol s'effectuaient à divers lacs de l'ouest de l'Alberta. À mesure que le Club a pris de l'expansion et qu'il menait ses activités d'un lac à l'autre, le MOFFA est devenu un club affilié au MAAC en 2002 et a élu domicile au barrage de la rivière Paddle, à l'ouest d'Edmonton. Le Club compte un peu plus de 25 membres. Paddle River offre un défi unique aux modélistes en ce que le terrain de camping est juché assez haut du rivage et que de transporter les avions et l'équipement sur une pente abrupte relevait de la prouesse. C'est alors que les conjoints ont commencé à faire de la socialisation pendant que les gars faisaient voler leurs maquettes. Ce groupe s'est mis à organiser des repas conjoints et autres événements, ce qui ajoutait du panache spectaculaire à chaque rassemblement. Après avoir joint les rangs du groupe et avoir entendu les histoires afférentes à ces années, je vous dirais que « spectaculaire », c'est peu dire. Il conviendrait d'employer culottée, dramatique, étonnante, miraculeuse, époustouflante, à couper le souffle, enlevante et théâtrale à ces histoires. En 2007, le Club a déplacé ses opérations au parc Clear Lake, au nord de Barrhead (Alberta).

Des événements du MOFFA ont lieu à Clear depuis 16 ans, maintenant. La communauté de Tiger Lily nous a accueillis au lac et au terrain de camping. Le parc Clear Lake est l'endroit idéal pour y effectuer des vols d'hydravion. Les installations comprennent du camping rustique sur des sites privés, des aires ouvertes pour les groupes, la plage, une rampe de lancement



d'embarcation et un terrain de jeux. Les membres arrivent de partout en Alberta et nous nous rassemblons à deux reprises au cours de l'année. En mai, c'est notre événement de club; nous terminons en septembre à l'aide d'un Fun-fly ouvert à tous les membres du MAAC.

VOLS, CONJOINTES ET CLUB SOCIAL

Vol d'hydravion : Clear Lake est probablement le meilleur endroit qui soit. Le lac a de l'eau claire, la plage et l'aire des puits sont vastes, si bien qu'il y a amplement de place pour les avions et l'équipement. Les pilotes profitent d'une belle vue des activités, tout comme les spectateurs. Les vols peuvent débuter tôt en matinée, lorsqu'on entend un NorthStar déchirer le ciel ou un Cub qui s'élève plus lentement mais avec grâce. Pendant une journée bien remplie, on verra des Cubs en formation, des groupes de NorthStar ainsi que des Beavers à turbine. De l'aube au crépuscule, les vols sont sensationnels.

Conjointes de pilotes : C'est un groupe distinct dont les membres passent plusieurs heures à jouer aux cartes, à profiter de cinq à sept et à observer les vols. Certaines femmes aiment bien haranguer les pilotes : « Plus bas, plus vite! », « Allons donc! » et « Pourquoi as-tu fait ça? »... des expressions qu'on entend souvent. On s'amuse ferme. Je ne saurais témoigner toute ma reconnaissance envers ces dames qui rendent nos événements

suite à la page 10



John Horner - 61633

Zone Director
zd-a@maac.ca

As we settle into the tail end of winter and the beginning of spring, I know most of us are looking forward to the warmer days ahead! Many clubs have started submitting their events for the year and we are working to approve them.

One notable event that I would like to mention is the Canada Day weekend event out at Alberta's littlest airport. They will be celebrating a 45th anniversary, June 28th to July 1st. This year's theme is race planes... If you have never been to this facility, you owe it to yourself to check it out.

On another note, MAAC celebrating its 75th anniversary this year with a planned event to be held in Saskatoon at the end of May.

And with that all said, I would like to share an article submitted by the Mostly Old Float Flyers Association. They host two great float flying events every year that are always sure to be a great time!

Until next time...

A SOCIAL CLUB WITH A WHOLE LOTTA FLYING

Mostly Old Float Flyers Association. It's an interesting name for an RC flying club but after joining in 2011, the name of the club rang true as I was one of the youngsters at 52 years old.

MOFFA began in the late 90s under the umbrella of the Edmonton Radio Control Society flying at various lakes in Western Alberta. As the club grew and jumped from lake to lake, it was in 2002 that MOFFA became a MAAC affiliate club, laying down roots flying at the Paddle River Dam, west of Edmonton. The Club had grown to roughly 25-plus members. Paddle River was a unique challenge for the flyers as the campground was up above the water line and transporting planes and gear down a steep hill was treacherous. It was then that more wives began to gather to socialize while the boys were flying. This grew into group dinners and other shenanigans, making each event spectacular. After joining the club and hearing some stories about those years, "spectacular" is an understatement. Daring, dramatic, astonishing, miraculous, stunning, breathtaking, thrilling, and theatrical would be more appropriate. In 2007, the Club

moved its operations to Clear Lake Park north of Barrhead, Alberta.

MOFFA events have now been held at Clear Lake for the last 16 years. The community of Tiger Lily welcomed us to the lake and campground. Clear Lake Park is the perfect site for float flying. Amenities include dry camping with private sites, open group areas, beach, boat launch and playground. Members come from all over Alberta, we meet twice a year. May is our club event; we wrap up in September with a Fun Fly open to all MAAC members.

Flying, the plane wives and social club.

Float flying: Clear Lake is the best of the best. The lake is clear, the beach and pit area are large with ample room for all the planes and gear. The pilots enjoy a great view of all the activities, as do the spectators. Flying can start early in the morning with the sound of a NorthStar ripping up the sky or a Cub lumbering gracefully. A full day of flying includes Cub formations, NorthStar flurries and some turbine Beaver and NorthStar flights. From morning to dusk, the flying is awesome.

Plane wives: This is a group on its own with many hours spent playing cards, Happy Hour and watching the flying. Some enjoy

continued on page 10

ALBERTA (A)

suite de la page 8

mémorables.

Club social : Les repas en groupe, les feux de joie, les histoires fantastiques des péripéties du jour ou d'antan, voilà de quoi rendre les soirées très agréables. Le festin de la récolte d'automne est très important pour nous. Le déjeuner du vendredi matin avec bacon, œufs, pain doré au menu. Le samedi, le grand chapiteau est érigé et est décoré; tout le monde met la main à la pâte afin de nourrir quelque 70 convives grâce à un repas de dinde et des plats d'accompagnement.

La meilleure partie au fil de ces années, c'est la saynète qu'offrent les « bénévoles » avant le festin. Nous avons vu un peu de tout : des gars en tutu, un mariage de deux chiens. Oui, c'était un shotgun wedding.

Ce que je peux dire au sujet d'un évènement du MOFFA, c'est que ce n'est jamais plate et que personne ne part le ventre vide, en plus de faire le plein de rires. Plusieurs amitiés ont été forgées et se poursuivent aux terrains de vol locaux ou lors d'autres rassemblements. Le Club souhaite la bienvenue tout particulièrement aux nouveaux venus et s'assure que tout le monde s'amuse ferme.



Alberta (A)

from page 9

heckling the pilots: "Lower, faster!", "Come on, man!" and "What the heck was that all about?" is common language. With all having a good laugh. I can't say enough about all the ladies in our Club as they make our events memorable.

Social club: Group dinners, large group fires, great stories of the day or the past make for fun evenings. The fall harvest feast is a big event for us. Friday morning group breakfast, bacon, eggs and French toast on the menu. Saturday, the large event tent goes up, is decorated and a collaborative effort is made by all members to feed up to 70 with a turkey dinner and all the trimmings.

The best part over the years has been the skit performed by those lucky voluntolds prior to the feast. We have seen it all from men dancing in pink tutus to the marriage of two members' dogs. Yes, it was a shotgun wedding.

The one thing I can always say about a MOFFA event is that there is never a dull moment, no one leaves without a full tummy and lots of laughs. Many friendships have been made which continue at our local flying fields and other events. The Club especially welcomes all newcomers and goes the extra mile to make sure you enjoy the event. ✈

Atlantique (B) *suite de la page 11*

La nouvelle page Facebook compte un bon nombre d'habités. J'ai reçu des courriels selon quoi il est périlleux de n'utiliser que ce mode afin de communiquer avec les membres. Je me doute bien que pas tout le monde possède son compte Facebook... ou que certains n'en veulent tout simplement pas. Laissez-moi vous préciser que Facebook n'est qu'un véhicule parmi les autres, de concert avec les messages par courriel.

Les messages importants du MAAC seront encore acheminés grâce à l'outil de courriel – comme par le passé – et la plupart des messages seront repris sur Facebook. Nous n'avons aucunement l'intention de nous débarasser du courriel afin de communiquer avec les membres. ✈

905 Squadron R/C Club Presents

Great deals on new and used R/C equipment! Local R/C Vendors! Raffle Prizes! Refreshments!

R/C SWAP 24^h

NEW LOCATION!

**NEWMARKET LEGION
707 SRIGLEY STREET
NEWMARKET**

ADMISSION:

General: \$5

Youth 13-16: \$2

12 and under: Free

Vendor Tables: \$25

**9:30AM-2PM
(VENDOR SET-UP 8AM)**

VENDOR PAYMENTS

MADE TO:

Aurora Model Aircraft Club
690 Leslie Valley Drive
Newmarket ON
L3Y-7J5

OR EMT:

AMAC_SWAPMEET@YAHOO.CA

QUESTIONS OR RESERVATIONS:

AMAC_SWAPMEET@YAHOO.CA

OR 647-225-8045

APRIL 21

VISIT WWW.905SQUADRON.COM FOR MORE INFO!

ATLANTIC (B)



Members of the Fredericton Model Airplane Club (FMAC) at their indoor flying site at the New Maryland Elementary School Gym. / Des membres du Fredericton Model Airplane Club (FMAC) sur les lieux de vol intérieur, le gymnase de la New Maryland Elementary School.

Michael Dick - 63295

Zone Director
506-292-0183

zd-b@maac.ca

This will be a short column as not much has happened here in the Atlantic zone over last few months. Some folks in the Zone were lucky enough to fly through Christmas last year, but the weather has now turned to winter, with lots of snow in some regions.

There is good amount of indoor flying going on within the Zone, and we had quite a few indoor sites approved as well.

We had the first Fun Fly for 2024 approved, just recently. I would encourage

the clubs in the Atlantic Zone to think about doing such events, this year. If you want to hold a Fun Fly, please make sure you get the event approved as soon as possible. This way, we will have these events in the schedule and the members in the Zone can plan to attend. Please also make sure you check the Atlantic Zone Fun Fly schedule on the MAAC website to ensure these don't overlap.

This is also the time to start thinking about nominations for the Atlantic Zone (Leader Member, Lifetime Award, etc.). If there are folks you wish to nominate, we can start the paperwork on this before this year's AZM in the fall. Please let me know if you want to nominate someone and I can

help with getting the required paperwork sorted.

The new Facebook page has garnered a good following. I had some e-mails with concerns about only using Facebook to reach out to the Zone membership. I realize that not everyone has a Facebook account or even wants to have a Facebook account. Facebook will be used as just another medium, alongside e-mails.

All important MAAC messages will be sent via the e-mail tool as was done in the past, and most of these messages will also be shared via Facebook. There is no plan to get rid of e-mail to communicate with the membership. ✈️

ATLANTIQUE (B)

Michael Dick - 63295

Zone Director
506-292-0183

zd-b@maac.ca

Cette chronique sera courte puisqu'il ne s'est pas passé grand-chose au sein de la zone au cours des derniers mois. Certains membres ont eu la chance d'effectuer des vols dans le temps des fêtes l'année dernière mais l'hiver est arrivé et certaines régions ont reçu beaucoup de neige.

Il y a beaucoup de séances de vol intérieur au sein de la zone et plusieurs tels endroits ont été approuvés.

Nous venons de faire approuver notre premier rassemblement Fun-fly de 2024. J'encourage les clubs de la zone à songer à en organiser, cette année. Si vous voulez



procéder ainsi, veuillez vous assurer de le faire approuver le plus tôt possible. Ainsi, ces rassemblements figureront au calendrier et les membres peuvent planifier leurs déplacements. Assurez-vous de vérifier le calendrier au site Web du MAAC de sorte à éviter les chevauchements.

C'est aussi un moment propice pour

songer aux mises en candidature aux différents titres (membre, Leader, Prix de l'accomplissement d'une vie, etc.) au sein de la zone. S'il se trouve quelqu'un don't vous souhaitez présenter la candidature, je peux vous aider pour ce qui est de la documentation.

suite à la page 10



BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)

Mark Betuzzi - 26605L

Zone Director
zd-c@maac.ca

On December 2 & 3, 2023, the full slate of the MAAC Board of Directors met in Toronto. On the Saturday, our meeting commenced shortly after 8 a.m. and we continued until about 5 p.m., that day. It was a full day of discussing all aspects of the running of MAAC. We had another four to five-hour session on the following day. With travel, for most of us, it amounted to being away for a full four days. I felt it was a very productive weekend and MAAC members are in good hands with a dedicated and hard-working group of R/C enthusiasts on the Board.

WINTER WEATHER

It's been quite a different winter here, in Kamloops. On January 1, 2024, the Kamloops Model Airplane Society held an in-house Fun Fly. We still did not have any snow on our runway. In early January, we experienced a sudden cold snap with the temperature dropping from 0 Celsius to -30C overnight. It was such a sudden cold snap that orchardists and grape growers feel up to 99% of the crops are destroyed in the Okanagan valley.

SUMMER EVENTS

In Zone C, there are only a few events scheduled so far for the 2024 flying season. The major event will be the Kamloops Model Airplane Society's 20th annual Fun

Fly taking place from May 24 to 26, 2024. There is more information on the MAAC website and in this magazine.

Immediately following the KMAS Fun Fly is a Float Fly at Sandy Point on the beautiful Shuswap. This weeklong event is now being run by the Vernon R.C. Club. The Vernon Club has really stepped up over the last year to assist with this event and to absorb a lot of the Kelowna R.C. Club members.

The Kelowna Ogoogo Radio Controllers Association's flying field is located in an airport control zone. To fly here now, an Advanced RPAS is required. Very few of the members wanted to take the advanced test, and most members were welcomed by the area clubs, with Vernon taking a good portion of the KORC Club members. ✈

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)

Mark Betuzzi - 26605L

Directeur de zone
zd-c@maac.ca

Les 2 et 3 décembre 2023, le Conseil de direction au complet du MAAC s'est réuni à Toronto. Le samedi, notre rencontre a débuté peu après 8 heures et s'est poursuivie jusqu'à environ 17 heures. C'était une journée entière de discussion entourant la bonne marche du MAAC. Nous avons passé entre quatre et cinq heures à en faire de même, le lendemain. Compte tenu du déplacement de la plupart des directeurs, cela équivalait à une absence de quatre jours complets. Je crois que cette fin de semaine a été très productive et que les membres du MAAC se trouvent entre bonnes mains grâce à un groupe aussi dévoué que travaillant au sein du Conseil de direction.

TEMPS HIVERNAL

L'hiver a été passablement différent, ici à Kamloops. Le 1er janvier 2024, la Kamloops Model Airplane Society a organisé son propre Fun-fly. Nous n'avions pas de neige sur la piste. Cependant, légèrement plus tard, nous avons vécu à l'heure d'un épisode de froid intense, tant et si bien que les agriculteurs dont la récolte consiste de raison sont d'avis que 99 % de la récolte a été détruite dans la vallée de l'Okanagan.

ÉVÈNEMENTS CET ÉTÉ

Au sein de la zone C, seuls quelques événements ont été inscrits jusqu'à maintenant en prévision de la saison de vol 2024. Le plus important, ce sera le 20e Fun-fly annuel de la Kamloops Model Airplane Society, du 24 au 26 mai. Vous retrouverez les renseignements au site Web du MAAC et dans les pages de cette revue.

Tout juste après, un rassemblement Float-fly se déroulera à

suite à la page 83

Celebrating over 30 YEARS of flying enjoyment



Spring Fun Fly

The Kamloops Model Airplane Society will be hosting its 20th Spring Fun Fly
May 24 - 26, 2024

Start Time 9:00 AM each day. Pilot meeting 9:30 AM each day.

Come and join us for a weekend of flying on our paved and grass runways. We are located 15 minutes north of Kamloops on Hwy 5, across from the Tolko Sawmill in Hefley Creek, BC.

Dry camping is available for \$10 per day, please contact Roy at 250-784-8610 to reserve a spot or send an email to royindawson@gmail.com

Free Swap Meet for members on Saturday (\$10 Table fee for non-members). Contact Ben at 250-319-8816 or send an email to bsovermars@gmail.com

Free 1/2 hour flying sessions for prospective new members at noon on Saturday with a KMAS Instructor.

Lunch concession available Friday and Saturday. Friday night hangar party, Saturday night dinner and Pancake breakfast Sunday.

Draw to win a UMX Air Tractor



DOOR PRIZES!

Photos by Mark Betuzzi

For more info on our club or the event, visit www.kmasrc.ca or our Facebook page. 

Hope to see you there!

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

Randy Hepner - 73393

Directeur de zone

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

Bonjour à tous les membres de la zone D. Je suis Ray Grenkow, votre directeur de zone adjoint élu et, à ce titre, je dois exercer certaines responsabilités. Pensez à ce poste-ci comme étant un « héritier au trône » par rapport au poste du directeur de zone, si jamais il se produisait quelque chose; le gros de mes tâches consiste à épauler le directeur de zone. On m'informe régulièrement de problématiques au sein de la zone mais il se trouve des enjeux nationaux qu'on ne partage pas avec moi... à dessein.

Comme j'ai vécu une intense carrière militaire et que j'ai travaillé sur une base aérienne de l'OTAN, je comprends ces notions de confidentialité et de protéger l'information de haut niveau. Le MAAC est une corporation qui entretient des liens très sérieux avec Transports Canada, NAV Canada, mon ancien patron (la Défense nationale) et quelques entreprises privées comme ACI et le RPAS Centre. Ces rapports exigent un grand niveau de confidentialité.

Lorsque des renseignements qui peuvent être partagés sont prêts, le Conseil de direction du MAAC offrira directement cette information aux membres. D'autres

renseignements ne sont pas pertinents pour les membres at large et doivent être protégés. Ceci dit, la zone D a fait preuve de patience relativement aux changements et a recherché un sens de direction et d'acheminement des inquiétudes de la part des leaders de la zone. Veuillez vous rappeler que le MAAC, ce n'est ni Randy, ni moi – son succès ou sa défaite, c'est notre responsabilité collective... et comme le veut le vieux dicton, trop jaser, ça peut faire couler des navires.

J'ai passé un peu de temps à rendre visite à quelques-uns des clubs locaux du Manitoba, Bien que je le voudrais, je ne peux me rendre à tous les clubs au sein des deux provinces et il y a peu de chance que cela se produise; je m'excuse auprès des clubs où je ne me rendrai pas. Maintenant que l'eau a coulé sous les ponts et que de nouveaux certificats SFOC et SOC (d'opération) ont été dévoilés, je suis persuadé que des questions demeurent et que d'autres seront traitées grâce à ces nouveaux développements.

Les choses évoluent très vite et la meilleure façon de s'y retrouver, c'est de lire/visionner les vidéos qu'envoie notre président du MAAC, Carl Layden. Assurez-vous aussi de lire les communications par envoi courriel de masse, ce qu'on appelle e-blast en anglais.

Puisque Randy travaille d'arrache-pied afin de rendre les privilèges de vol aux

modélistes, le temps qu'il consacre aux affaires de la zone est mince – il le sait. Je suis ici afin d'essayer de l'aider de quelque façon que ce soit. Il se peut que je prenne du temps à répondre à vos questions, surtout que j'ai un accès limité à certains renseignements, mais je ferai ce que je peux.

Si vous avez besoin de davantage d'éclaircissement, veuillez envoyer votre question au directeur de zone ou à moi-même. Vous obtiendrez presque certainement une réponse plus rapidement puisque vous ne la poserez pas en termes si généraux que nous aurions à déterminer ce que vous voulez, exactement.

VOUS VOULEZ DONNER UN COUP DE MAIN?

Le travail de directeur de zone adjoint est très simple. Ceci dit, je quitterai ce poste en fin d'année puisque je quitterai la province. Si vous pensez avoir le moindre désir d'appuyer la zone et de contribuer à l'essor du MAAC, voici votre chance.

Le MAAC a besoin de personnes qui sont prêtes à faire passer l'organisme à la prochaine étape de ce monde régi par des règlements – c'est la direction que nous devons emprunter afin de continuer d'exercer notre passe-temps. La survie du MAAC dépend de vous. ✈



Ray flew NATO E3A - Airborne Warning and Control System. Modeled here in 1:1 scale / Ray a piloté un appareil E3A - Avertissement aérien et système de contrôle de l'OTAN...
échelle 1:1.

photo by Tibo Janssens - Beauvechain Air Base Fanpage

Randy Hepner - 73393

Zone Director

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

Hi to all Zone D members. I am Ray Grenkow, your elected Deputy Zone Director and as such, I have a few responsibilities. Think of this position quite literally like a "heir to the throne" for the Director's position should the unthinkable happen, which means most of what I do is provide a back-up to the Zone Director. There are many zone issues I am regularly briefed on, but there are many national issues I am not privy to – intentionally.

Having an extensive career in the military and working at a NATO air base, I understand confidentiality and having high levels of protected information. MAAC is a corporation with very serious relationships with Transport Canada, NAV CANADA, my former boss the Department of National Defense, and a few private companies such as ACI and the RPAS Center. All these relationships require high levels of confidentiality.

When shareable information is ready, the MAAC Board will provide that

information directly to the members. Other information that is not pertinent to the general membership must remain protected. Having said that, Zone D has been patient with changes, and sought guidance through the Zone leaders for their concerns. Please remember, MAAC isn't Randy or me – its success or failure is our collective responsibility and loose lips can sink ships, as they say.

I have spent some time visiting with a few of the local clubs in the Manitoba area. As much as I would like to get to all the clubs in both provinces, there is little chance that that will happen, and I apologize to those clubs I won't see. Now that time has passed and new SFOCs and multiple SOCs have been released, I am sure there are a lot of questions popping up, and hopefully even more questions being answered by these new developments.

Things are changing very fast and the best way to stay up to date is watch/read the videos sent out by our MAAC President, Carl Layden. Make sure that you read any e-blasts/e-mails sent out as well.

With Randy working hard to get the nation back in the air, his time to deal with our zone has fallen a little short – he knows

that. I am here to try and provide any assistance I can. I may take a bit of time to find the answer to some of your questions, especially since I have a very limited access to some information, but I will do what I can.

If you still require clarity or understanding, then please send your question to the Zone Director or myself. It will almost always get you a much faster response since your question won't be asked in such general terms that we need to determine what you really want.

INTERESTED IN HELPING OUT?

The Deputy Zone Director job is quite a simple job. On that note, I will be retiring my position as the Deputy Zone Director at the end of this year as I am moving out of province. If you might think you have the slightest desire to support the Zone and to see MAAC into the future, then this is your chance.

MAAC needs individuals who are ready to migrate MAAC forward into the regulated world -- which is where we need to go in order to enjoy our hobby. The survival of MAAC is depending on you. ✈

MILIEU (E)

Carl Cimprich - 44232L

Directeur de zone|

289-407-2225

zd-e@maac.ca

Bonjour, collègues de la zone du Milieu. J'accepte avec plaisir les soumissions des membres de la zone E, de sorte à ce que nous connaissions davantage autant la zone que nos confrères. Je souhaite que vous ayez du plaisir à lire ce qui suit.

BILL MICHELL

par Peter Graham 80605

« De temps à autre, on rencontre quelqu'un qui excelle en matière de dévouement, de passion et d'engagement envers notre passe-temps. Cette personne, c'est Bill Michell, président du Niagara Region Model Flying Club.

« Bill a grandi à Toronto où son père, Bob Michell, était un modéliste enthousiaste au sein du Toronto RC Club. Fiston a commencé à assembler des maquettes à l'âge de dix ans et deux ans plus tard, il avait construit et piloté son premier appareil télécommandé.

« Une fois rendu à la vie adulte, le travail de Bill chez Hydro Ontario/Ontario Power Generation l'a mené – sa femme Julie et lui, en fait – dans la région du Niagara en 1987, chez la station génératrice Sir Adam Beck, où il était un contremaître de la mécanisation, se spécialisant en imposantes génératrices hydrauliques et en turbines ainsi qu'en équipement connexe. Le couple s'est inséré au sein de la communauté et a élevé trois splendides filles qui ont remporté du succès, elles aussi. Puisqu'il était si occupé, il ne lui était pas facile de se rendre au terrain de vol.

« Après que ses parents aient effectué un périple à Oshkosh et que Bob ait photographié le biplan Stearman de Gene Littlefield, le père a entamé la construction d'une version à l'échelle un quart de l'avion de Gene, en 1988. Malheureusement, il n'a jamais eu l'occasion de terminer son projet parce qu'il est décédé. La maquette est resté sur l'établi, assemblée mais non terminée pendant 30 ans puis que Bill était fort affairé au travail, à élever sa famille et à s'acquitter de toutes sortes d'obligations... Jusqu'en 2018, alors qu'il s'est mis en devoir de terminer l'œuvre de son père en recouvrant, en peignant, en appliquant les



décalques et en effectuant le réglage des haubans de sorte à ce que l'avion miniature ressemble en tous points à l'exemplaire à l'échelle réelle; bref, il en a été le maître de l'assemblage final. C'était un bien beau jour lorsque la famille a vu le Stearman évoluer dans le ciel.

« Bill s'est toujours avéré un atout inestimable et un leader pour son club. Tous et toutes connaissent l'aisance avec laquelle il partage ses connaissances du passe-temps et la façon par laquelle il écoute ses collègues, sa volonté d'aider son

prochain (en enseignant, en prodiguant des conseils, en créant des pièces en trois dimensions); sa capacité de rédiger des manuels, d'organiser et de diriger les rassemblements Float-fly de notre club; sa planification et sa participation à des projets de terrain et à des événements; et bien sûr, son habileté à construire des projets spécialisés. Bill est aussi l'un des membres du Comité des hydravions du MAAC.

« Bill aime construire de façon tout à

suite à la page 17

MIDDLE (E)

Carl Cimprich - 44232L

Zone Director

289-407-2225

zd-e@maac.ca

Hello Middlers. I welcome and encourage members of Middle E Zone to send me submissions so we all get to know our Zone and fellow members. Please enjoy the following submission.

Bill Michell

by Peter Graham - 80605

"Every once in a while, you come across someone who excels in his dedication, passion and commitment to our hobby. That individual is Bill Michell, President of the Niagara Region Model Flying Club.

"Bill grew up in Toronto where his dad, Bob Michell was an avid member of the Toronto RC Club. Bill started building models at age 10 and by 12 years old, he had built and flown his first remote control plane.

"Bill's work at Ontario Hydro/Ontario Power Generation brought him and his wife, Julie to Niagara to the Sir Adam Beck Power Facility in 1987 where he was a mechanical foreman specializing in large hydraulic generators and turbines and associated equipment. They became a big part of the community, raising three beautiful and successful daughters. Being so busy made it hard for him to get out to the field.

"After a trip to Oshkosh by Bill's mother and father, where his dad had photographed Gene Littlefield's Stearman biplane, Bob started building a ¼ scale version of Gene's Stearman in 1988. Unfortunately, he never got a chance to finish it as he had passed away. The plane sat on a bench framed up and unfinished for 30 years, as Bill was busy with work, raising a family, and other commitments... Until 2018, when he set



about finishing his father's work, adding covering, paint, custom decals, mechanicals and rigging to look exactly like the original; the work of a master craftsman. It was a proud day when he and his family got to see the Stearman fly.

"Bill has always been an invaluable asset and leader to his club. Known for sharing his passion and in-depth knowledge of the hobby, always lending an ear, his genuine willingness to help others, whether it be teaching, advice on building, creating 3-D printed parts for fellow modelers; writing manuals, organizing and overseeing our club Float Flies, planning and participating in field projects and events; and of course, his specialty-building. Bill is also a member of the MAAC Float Fly Committee.

"Bill enjoys building from scratch much more than putting together ready-to-fly planes. Anyone who knows him knows that

he's a perfectionist. For Bill, it's all about the details. From covering, 3-D printing custom parts, to scale details and insignias, his work is second to none.

"A well-rounded individual, whose other hobbies include woodworking, gardening, travelling with his wife, scuba diving and maintaining a 240-gallon reef aquarium, Bill is also a skilled RC pilot with an extensive collection of planes, including, biplanes, warbirds, jets and the classics.

"Bill leads by example and with integrity; he easily develops and fosters relationships with fellow pilots, regulating bodies, the community and guests of the NRMFC. Bill's dedication and commitment to his hobby and to the Club that he now presides over is authentic. ✈

Milieu (E)

suite de la page 16

fait artisanale plutôt que d'assembler des maquettes prêtes à voler. Quiconque le connaît sait à quel point il est un perfectionniste. Pour Bill, il s'agit de voir aux détails. Qu'il s'agisse de recouvrir un projet, d'imprimer une composante en trois dimensions (3D), d'ajouter des détails et des insignes sur une maquette, son travail n'a pas d'égal.

« Bill est un être complet dont les

autres passe-temps comprennent le travail du bois, le jardinage, voyager avec sa femme, la plongée sous-marine et entretenir un aquarium de corail d'une capacité de 240 gallons. Bill est aussi un pilote très doué en matière de maquettes télécommandées et il possède une imposante collection d'appareils dont des biplans, des coucous de guerre, des jets et des designs classiques.

« Bill donne l'exemple et fait preuve d'intégrité; il développe et entretient facilement ses amitiés auprès de ses amis pilotes, des agences de réglementation, la communauté et auprès des invités qui s'amènent au NRMFC. Le dévouement et l'engagement de Bill envers ce passe-temps et envers le Club (qu'il préside maintenant), ce sont des qualités tout à fait authentiques. » ✈

NORD ONTARIO (F)

Craig Knight - 9467L

Directeur de zone

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

Je n'offre qu'un bref compte-rendu pour ce numéro. L'hiver a encore déployé ses griffes; il ne se passe pas grand-chose au sein de la zone. Cependant, les préparatifs vont bon train en prévision de la prochaine saison. Plusieurs clubs au sein de la Zone Nord-Ontario ont organisé des séances de vol intérieur et leur saison se passe bien; les membres sont à même de pratiquer leurs doigts d'ici à ce qu'ils puissent retourner à l'extérieur.

J'ai inséré quelques photos aléatoires des activités de vol intérieur et de l'été dernier.

Merci à l'assistant directeur de zone Emmanuel Katsiapis; grâce à lui, nous affichons une présence sur Facebook. Vous pouvez consulter celle-ci au : <https://www.facebook.com/profile.php?id=6155458045007>.

Plusieurs zones et club ont recours à cette plateforme afin d'informer leurs membres des activités. Nous espérons en faire de même; affichez vos réalisations et celles de vos clubs respectifs ici et contribuez à rehausse le profil de nos activités d'un bout à l'autre de la zone.

CE QUI S'EN VIENT

Au moment d'écrire ces lignes, quatre événements pointent à l'horizon :

29 et 30 juin – retour du Défi IMAC nord-ontarien à Sudbury. Je crois qu'il s'agit là du 20e anniversaire du concours et c'est l'épreuve de voltige de copies volantes la plus ancienne (et à la plus longue continuité) en Ontario, si ce n'est au Canada. Ceci est « tentatif », en autant que nous puissions récupérer nos privilèges d'altitude plus élevée.

27 juillet – Fun-fly annuel du Club TARMAC au terrain commémorative Dave McInall.

10 août – Fun-fly annuel de la zone Nord-Ontario et Fun-fly du Club NIPMAC à North Bay. Cette année, le NIPMAC est l'hôte d'un tout premier rassemblement d'hélicoptères et l'engagement du groupe d'adeptes est considérable.

Emmanuel Katsiapis nous offre les renseignements suivants :

POUR INCONDITIONNELS DES HÉLICOPTÈRES RC

« Au fil des années, le Club NIPMAC s'est enorgueilli de travailler à l'épanouissement de plusieurs volets de notre passe-temps. Notre plus récent projet, ce sont les hélicoptères électriques. Bien qu'il ne soit pas le premier à piloter des hélicoptères, Emmanuel Katsiapis est actuellement le grand promoteur de ce mouvement. Il y a plusieurs années pendant une séance de vol intérieur, Emmanuel a présenté son

hélicoptère OMP M2 aux membres. En peu de temps, bon nombre des modélistes présents cette fois-là se sont aussi dotés d'un tel appareil.

« Cet hélico s'avère la plateforme de formation idéale. Notre lieu de vol intérieur est un double gymnase d'école secondaire. Il nous procurait amplement d'espace pour y faire évoluer nos maquettes à voilure tournante comme à voilure fixe. Ce printemps-là, au moment

suite à la page 81

**collective
chaos 2024
annual rc heli funfly**

- June 29th-30th 2024, end of Cranberry Rd, Callander, Ontario
- Limited RV camping available - Night Flying - Prizes
- 3d flight demos by Diego Arce and Dima Vinar
- \$20 Landing Fee

thank you to our sponsors

SPiRiT

3DH Hobbies

For more info- www.nipmac.ca or email: nipmacnorthbay@gmail.com

**NIPISSING MINIATURE
AIRCRAFT CLUB**
NIPMAC
NORTH BAY ONTARIO

NORTHERN ONTARIO (F)



Cecil Marshall's Aeroworks Ultimate catching the last flight of the day. / L'Ultimate de Cecil Marshall (un produit d'Aeroworks) effectue une dernière envolée de la journée.

Craig Knight - 9467L

Zone Director

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

I only have a brief report for this issue. Winter has a firm grip on us now; there's not a lot happening in the Zone. Preparations for the upcoming season are starting, though. Many clubs across Northern Ontario are enjoying a successful indoor season; members are keeping the fingers limber until we get back outdoors.

I've included some random photos of some indoor and summer activities.

Thanks to Deputy Zone Director Emmanuel Katsiapis, we now have a Facebook presence.

You can log into the site here: <https://www.facebook.com/profile.php?id=61555458045007>. Many zones and clubs are using the platform to keep folks informed of their activities. We're hoping that the same happens here; post your personal and club accomplishments and help raise the profile of our activities across the zone.

COMING UP

At this point, we have four events on the horizon:

June 29, 30 – PENDING Approval – Heli Fun Fly, North Bay, NIPMAC field. More to



Mike Simard bringing his Twin Otter over the field. / Mike Simard ramène son Twin Otter au-dessus du terrain.

come as the plans for this come together.

July 27, 28 -- a return of the Northern Ontario IMAC Challenge in Sudbury, I think this is the 20th anniversary of the contest and it is the longest continuous running Scale Aerobatics event in Ontario, if not Canada. This is tentative, pending a successful return to higher altitude allowances.

July 27 – TARMAC annual Fun Fly at DAVE MCINALL MEMORIAL FIELD

August 10 – Northern Ontario Annual Zone Fun Fly and NIPMAC Fun Fly, North Bay.

This year, NIPMAC is hosting an

inaugural helicopter event, with significant commitments from that interest group.

Emmanuel Katsiapis gives us the following:

RC HELICOPTER ENTHUSIASTS

“Over the years, NIPMAC, has prided itself on working with many different aspects of our hobby. Our newest venture is electric helicopters. Although not the first in the club to fly helicopters, Emmanuel Katsiapis is now a driving force behind this movement. Several years ago, during an indoor flying session, Emmanuel introduced

continued on page 81

VALLEE DE L'OUTAOUIS (G)



Some of the models that were at the Fun Fly. / Quelques-unes des maquettes au Fun-fly.

Brent Norman - 48492L

Directeur de zone

613- 322-0806

zd-g@maac.ca

Eh bien, le printemps est arrivé et je me suis rendu à mon premier événement de la saison. Le Brockville Model Aero Club a organisé un Fun-fly (dégustation) chili, dimanche dernier. Les organisateurs avaient déplacé la date au dimanche en raison de la météo. La journée a débuté plutôt grise mais les nuages se sont dissipés et les vols ont été entrepris.

Nick agissait à titre de responsable du stationnement, de chef pour le chili et d'hôte à mon égard. Les gars sont arrivés avant le dîner et plusieurs ont effectué des vols et ont échangé des histoires autour du feu et du clubhouse. Le chili était succulent et tout le monde en a pris un bol, parfois deux.

Il n'y avait pas de neige sur la piste, hormis quelques petits îlots. La participation a été excellente, compte tenu de la météo, d'autant plus qu'il n'y avait pas de vent.

Tout le monde a eu bien du plaisir et c'était un beau départ à la saison de vol. Semble-t-il que nous entamerons nos opérations de bonne heure au sein de la zone G, grâce à dame Nature. Cela signifie que je devrai me dépêcher à terminer plusieurs projets aéronautiques, maintenant que je peux peindre à l'extérieur. J'ai bien hâte de me rendre à plusieurs clubs cet été et de rencontrer de nouveaux visages. La bonne nouvelle, c'est que le Club Stetson Flyers présente son Fun-fly la fin de semaine prochaine



Rob with his Depron Skipper. / Rob et son Skipper (en Depron).

(le 9 mars, au moment d'écrire ces lignes). Malheureusement, je travaillerai pendant cette fin de semaine... sans quoi, j'y serais. Bien beau départ à la saison de vol 2024.

Plusieurs rassemblements sont prévus au sein de la zone G, si bien que ce serait un bon moment de vous déplacer et de rendre visite à d'autres clubs et peut-être d'élargir votre cercle d'amis et votre connaissance des autres terrains. Qui sait, peut-être verrez-vous des avions ou des hélicoptères que vous ne verriez pas à votre terrain habituel et qui pourraient vous intéresser?

Piloter pour votre propre bien

La santé mentale, c'est très important pour tout le monde et nous devons pratiquer un passe-temps ou tout autre volet d'intérêt en dehors du travail ou de regarder la télévision. Cela fait aussi du bien à votre humeur de partir au grand air et de faire la connaissance de nouvelles

personnes au terrain de vol. J'adore piloter des maquettes télécommandées depuis que je suis adolescent et je sais pertinemment que cette activité me soulage du stress de la vie, tout au moins pendant que je me concentre sur les vols.

Pour ma part, n'importe lieu de vol, c'est mon lieu de bonheur (les anglophones appellent ça « happy place »). J'espère que vous êtes du même avis.

On se prépare à la nouvelle saison

Ce serait un bon moment de renouveler votre adhésion de club et au MAAC afin de vous assurer que vous serez prêt à faire voler vos maquettes lorsque la météo et votre envie seront propices. Appuyez votre club et donnez un coup de main lorsque vous pourrez. Bon, je retourne à l'atelier afin de terminer des projets. ✨

OTTAWA VALLEY (G)



Rob, Michael and Nick -- the early birds. / Rob, Michael et Nick – les modélistes qui arrivent tôt.

Brent Norman - 48492L

Zone Director

613- 322-0806

zd-g@maac.ca

Well spring is definitely here and I went to my first event of the season. The Brockville Model Aero Club held their Chilli Fun Fly on Sunday. They had changed the date due to the weather from Saturday to Sunday. It started off grey and foggy, but the skies cleared and flying started.

Nick was the main parking guy, chilli chef and my host. The guys kept showing up before lunch and there was lots of flying and swapping stories around the fire or clubhouse. The chili was fantastic and everyone had at least a bowl or two.

The field was totally free of snow and there were only a few wet spots on the runway. It was a great turn out for such a grey day and the winds were calm.

Everyone had a great day and it was a great start to the flying season. It looks like we will have an early start this year in Zone G thanks to Mother Nature. This means I have to hurry and finish a bunch of planes I have under construction, now that I can paint outside. I am really looking forward to getting to fly at a few more clubs this summer and meet some new faces at the flying fields. The good news is the Stetson Flyers will be having their spring fun fly



Michael Mortsch with his E-Flite EC-150, complete with skydiver. / Michael Mortsch et son EC-150 (un produit d'E-Flite)... avec un parachutiste, en plus.

next weekend. Unfortunately for me I am working that weekend, or I would be there. This is a great kick-off to the 2024 flying season.

We have lots of events planned for Zone G, so this year would be a great time to get out and visit one of the other clubs and perhaps increase your circle of friends and

flying fields. You may see some planes or helicopters that are not at your own field that may peak your interest.

FLYING FOR YOUR OWN GOOD

Mental health is very important for everyone and more people need to have

continued on page 28

SUD-OUEST COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)

John Deadman - 26518L

Directeur de zone

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

Bonjour aux membres. Au moment d'écrire ces lignes, le printemps est à nos portes et je reviens de la réunion en présentiel de l'exécutif du MAAC, qui avait lieu au siège de l'organisme à Burlington (Ontario).

J'ai demandé des idées pour cette chronique et en voici deux : que font les membres en hiver et qu'arrive-t-il aux terrains de vol pendant les mois d'hiver?

Que font les modélistes pendant les mois d'hiver, exception faite de travaux de réparation ou de construction de maquettes (de combat ou autres)?

Eh bien, certains modélistes s'adonnent au vol intérieur et je dispose de quelques photos en provenance de Pender Island. Je ne m'y suis jamais adonné mais je comprends que c'est une activité de grande concentration. Merci à Peter Murphy et à Glenn Henderson de m'avoir offert plusieurs telles photos.

Quant à savoir ce qu'il advient des terrains pendant l'hiver, j'ai décidé de découvrir ce qu'on fait à mon terrain d'origine. Il s'agit des Renegade Flyers, de Surrey. Normalement, au cours des mois d'hiver, nous arrivons à effectuer des séances de vol. Toutefois, en janvier 2024, une importante chute de neige – 32 cm en l'espace d'une douzaine d'heures – est survenue (désolé, je n'ai pas de photos). Mais par la suite, nous avons vécu un important accroissement de la température ambiante et beaucoup de pluie. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, je crois que la pluie a été de la partie pendant plusieurs jours consécutifs, ce qui a donné lieu à des conditions très détrempées... Eh bien, nous avons même pensé à organiser un Float-fly (rassemblement d'hydravions).

J'ai inséré plusieurs photos d'avant et après ces précipitations (merci, James Grant).

VIDÉO DU PRÉSIDENT

La communication du président du MAAC par le biais de la vidéo semble aider à la compréhension des enjeux de l'heure, par rapport aux messages habituels par courriel auxquels on nous a habitués. On



Photo by James Grant

peut visionner ces vidéos sur les pages YouTube et Facebook du MAAC.

75E ANNIVERSAIRE

Nous soulignons aussi les 75 ans du MAAC et un nouveau logo a été créé et sera utilisé d'ici la fin de l'année. Je m'affaire à me procurer des décalques et autres objets promotionnels pour les membres de la zone.

FUN-FLY ET AGA ANNIVERSAIRES

L'Assemblée générale annuelle 75e anniversaire du MAAC se déroulera le 2 juin 2024 à Saskatoon, au terrain du Club Hub City. Cette rencontre prendra la forme d'une réunion hybride – participation électronique disponible – de même qu'en personne.

Le 1er juin, nous organiserons un Fun-fly anniversaire (si la météo coopère).

ENVOYEZ VOS IDÉES

Je demande régulièrement aux membres de la zone H de m'envoyer des idées et des photos de Fun-fly pour inclusion dans de futures chroniques, d'autant plus qu'on m'a demandé pourquoi il n'y avait pas de chroniques dans de récents numéros de Model Aviation Canada. C'est simple : j'ai besoin de quelque chose pour rédiger ou à partager avec les membres de la zone.

À mesure que le temps s'améliore et que davantage de membres se rendent à l'extérieur pour faire voler des maquettes, j'effectuerai des visites de club... On se verra alors. ✨



Photo by James Grant

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



Photo by James Grant

John Deadman - 26518L

Zone Director

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

Hello, members. As I write this, springtime is within sight and I have just returned from MAAC's Burlington head office, where the MAAC executive held an in-person meeting.

I have asked for ideas for this column from many Zone H members and I here are two:

What do some members do in the winter? Another: What happens to the flying fields during the winter months?

What members are doing during the winter months, besides the repair or creation of new aircraft, creating combat models etc.?

Well, some are indoor flying, and I have a few pictures to share from Pender Island. I have never flown indoors so I gather it is a rather focused activity. A thanks to Peter Murphy and Glenn Henderson for several indoor pictures

On the question of what happens to the flying fields during winter, I decided to see what my home club field goes through. The club is the Renegade Flyers field, located in Surrey. Normally, during the winter months, we are able to do some flying. However, in January 2024, we had a rather large snowfall of some 32 cm in a 12-hour period, (sadly,



Photo by Glenn Henderson

no pics of that) But after that storm, we had rising temperatures and a lot of rain. If memory is correct, I think it rained fairly heavy for several days afterwards, resulting in rather well wet field conditions... Well, we actually thought about trying to float fly.

I have included several before and after pictures (thanks to James Grant).

PRESIDENT'S VIDEO

The MAAC President's video communication seems to be helpful and clearer than the standard e-mails we were used to receiving. The videos are available

for viewing on MAAC's YouTube and Facebook pages.

75TH ANNIVERSARY

This is also MAAC's 75 anniversary and there is a new MAAC logo until the end of the year. I am working on getting decals and other items available for members of the Zone.

ANNIVERSARY FUN-FLY AND AGM

The MAAC 75th anniversary AGM will be held June 2, 2024 in Saskatoon at the Hub

continued on page 29

SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

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

Le 23 février dernier, le Comité exécutif s'est rencontré à Burlington afin de discuter des affaires qui nous affectent, au sein du MAAC. J'ai pensé partager des photos que j'ai prises.

Des objets ont attiré mon attention : un trophée original et des écussons lorsque le Club Y.O.R.K.S. a été l'hôte des épreuves canadiennes NATS, en 1973.

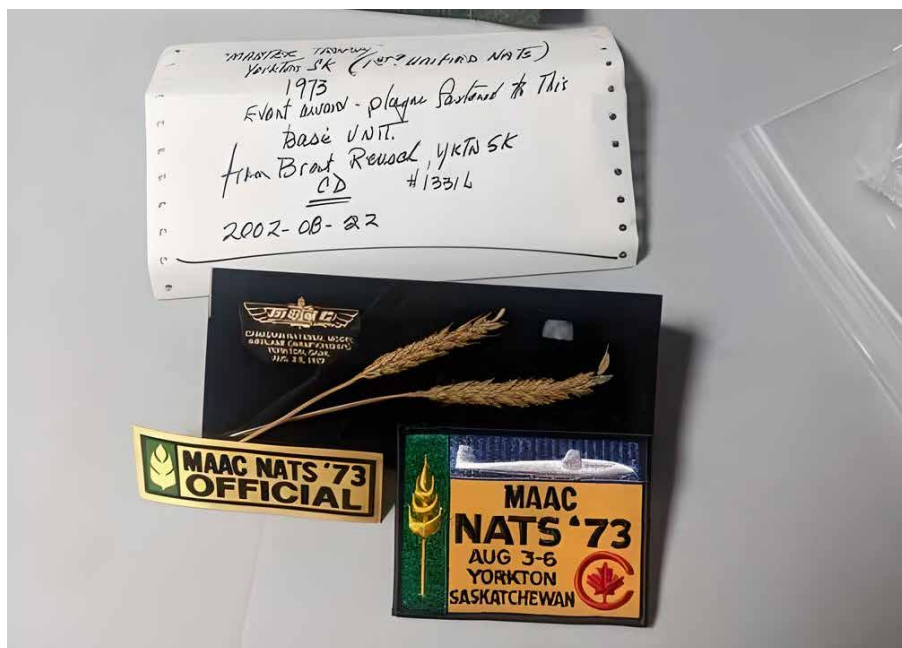
LES VIEILLES TENDANCES DE NOTRE PASSE-TEMPS

Ce passe-temps que nous pratiquons depuis 1938, environ, a vu naître plusieurs idées... tout comme les Corn Flakes de Kellogg existent depuis belle lurette. Pour nous, les « vieux de la veille », nous nous souvenons avec tendresse de quelques-uns de ces concepts... tandis que nous préférons en oublier d'autres. Pour les nouveaux venus au sein de notre passe-temps, on pourrait évoquer le vieil adage « Mais à quoi ont-ils pensé? ».

Moteur à quatre temps surcomprimé (supercharged). Un compresseur, c'est une grosse pompe qui force davantage d'air et de carburant dans le moteur afin d'obtenir plus de puissance. Au moins un fabricant a essayé cette formule pendant un moment. Bien que c'était cool, c'était onéreux et, de façon réaliste, il était préférable d'acheter un moteur de cylindrée plus importante.

Moteur réducté. Les premières maquettes à propulsion électrique utilisaient un moteur sans brosse (brushless) et un engrenage de réduction tandis que d'autres modélistes utilisaient même un moteur sans brosse afin de réduire le nombre de tours-minute pour faire tourner une hélice convenablement. Cette formule peut s'avérer puissante et efficace, mais cela faisait un tapage, elle nécessitait de l'entretien régulier et c'était dispendieux. La plupart des personnes utilisent aujourd'hui des moteurs sans brosse modernes.

Maquettes presque prêtes à recouvrir (almost ready to cover, ARC, en anglais). À mesure que notre passe-temps se modernisait, certains fabricants ont effectué la transition de maquettes en kits



à des produits presque prêts à recouvrir. Mais il fallait encore effectuer beaucoup de travail afin d'assembler et de recouvrir la maquette, si bien que l'idée n'a pas volé haut (jeu de mots intentionnel).

Le moteur rotatif Wankel. Autre idée intéressante, mais de courte durée. Un moteur conventionnel comporte un piston qui se déplace de bas en haut à l'intérieur d'un cylindre tandis qu'un moteur Wankel possède un élément qui ressemble à une croustille Dorito qui tourne sur lui-même à l'intérieur d'un compartiment en forme d'arachide. Une fois de plus, ces moteurs étaient dispendieux et consommaient beaucoup de carburant.

Maquettes SPAD. Acronyme pour « Simple Plastic Airplane Design ». Elles étaient fabriquées de plastique dont le Coroplast est une marque déposée. C'était une façon économique et facile de façonner un avion durable, mais il était laid et ne volait pas si bien. Ces maquettes ont été essentiellement remplacées par des avions en mousse EPP, à juste titre.

Les moteurs diesel. Ceux-ci ne comportaient aucune bougie et il fallait les alimenter par du carburant dont vous ne pouviez pas vous servir dans votre camion. Le mélange était à base d'huile, de kérosène et de liquide à briquet. Ces moteurs étaient un peu plus silencieux et produisaient davantage de force de couple et ils

laissaient un gros dégât (résidu) sur votre appareil mais il était difficile de se procurer le carburant en question et on aurait dit que vous étiez un terroriste lorsque vous le mélangiez vous-même. (J'ai été du nombre.)

Interrupteur pour les tonneaux rapides (snap rolls). Quelques émetteurs étaient munis de cette option et vous deviez la configurer afin que votre avion monte ou descende, qu'il parte vers la gauche ou vers la droite au moment d'actionner l'interrupteur. C'était une idée splendide, à moins que vous n'actionniez cet interrupteur au lieu de celui du train d'atterrissage... au moment où vous étiez en finale.

Émetteur en mode 1. C'était identique au mode 2 auquel nous sommes accoutumés, sauf que les manettes étaient renversées. Mise des gaz et direction sur la droite, profondeur et ailerons sur la gauche. Sur certains émetteurs, vous pouviez configurer ce mode ou passer la commande au moment d'acheter votre système. Ce n'était pas populaire, bien que certains modélistes volent encore ainsi.

Émetteurs à manette unique. Ceux-ci étaient dotés d'une poignée-bouton sur la manette (rotation afin d'actionner la direction) et d'un interrupteur à déplacement latéral sur le côté du boîtier afin de contrôler les gaz. Si vous êtes

suite à la page 82

SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Zone Director

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

On February 23, the Executive Committee met in Burlington to discuss matters that affect all of us within MAAC. I thought I would share some of the pictures I took.

One item of particular interest that I discovered was an original trophy and badges from when the Y.O.R.K.S. RC Club hosted the Nats in 1973.

OLD RC TRENDS

The radio controlled hobby has been around since 1938 and as you can probably imagine, there has been as many ideas as Kellogg's Corn Flakes that have come and gone. For us old timers, some will be remembered fondly, and some we would rather forget. For the newcomers to the hobby, the term "What were they thinking" comes to mind.

Supercharged four-stroke glow engine. A supercharger for those less mechanically minded is a big pump that forces more air and fuel into the engine for more power. At least one manufacturer did this for awhile, and while it was cool, it was expensive, and in reality, it just made more sense to buy a bigger engine.

Gear reduction. Early electric planes used an electric brushed motor with a gear reduction and some even used an outrunner motor to bring the high rpm down to spin a prop. This can be both powerful and efficient but made a horrible noise, needed regular maintenance and were high-cost so now, most people use modern outrunners.

ARC. Almost Ready to Cover airplanes. As the hobby progressed, some manufacturers progressed from kits to ARCs. Covering and then assembling the airplane was still a lot of work, so this idea didn't fly to well. (pardon the pun)

Wankel rotary engine. Another interesting but short-lived engine idea. A normal engine has a piston that goes up and down in a cylinder and a Wankel has what amounts to a Dorito spinning inside of a peanut-shaped housing. Again, expensive and used a lot of fuel.

SPADS. Simple Plastic Airplane Design. Made from corrugated plastic. A cheap



and easy way to make an airplane that was durable, but ugly and didn't fly well. Mostly replaced by EPP foamy airplanes and probably for good reason.

Diesel engines. These had no spark plug or glow plug and did not run on the stuff you buy for your truck. They ran on a mixture of oil, kerosene, and starter fluid. They were a bit quieter, made a bit more torque and a bigger mess on your plane but the fuel was hard to come by and you looked like a terrorist trying to mix it yourself. (been there, done that)

Snap roll switch. Some transmitters had this option and you could configure it to snap up or down, left or right on a momentary switch. A fantastic idea unless you accidentally pulled it instead of the landing gear switch in final approach.

Mode 1 transmitter. Identical to the mode 2 most of us use, except the sticks were reversed. Throttle and rudder on the right, and elevator and aileron on the left. Some transmitters you could swap to this mode or order them as such. Not overly popular and some actually prefer to fly with this mode.

Single stick transmitter. These have a knob on the stick you rotate for the rudder function and a slider switch on the side for throttle control. If you are old enough to remember Kraft radios, you will remember these.

Trainer planes with no ailerons. Also known as three-channel planes. These only had throttle, elevator and rudder but had an obscene amount of dihedral built into the wing. The idea was that if the student panics, he could take his hands off the sticks and the plane would self-level. And they would, if you had 1,000 feet of altitude and had mile of wide open country to fly in.

"Innovative" pre-built airplanes. This took the ARC airplane to a new level, but the early ones left a lot to be desired. These days, ARFs are built by skilled workers similar to how kits were built. But early on, those workers and factories didn't exist. Many were poorly constructed and often finished with plastic parts and covering that resembled a stick-on decal. When you crashed, these planes were nearly non-repairable. Good riddance to these planes.

Prop jets. Now in the earlier days of RC, an average pilot who wanted to fly a jet could build an airplane that looked like a jet but that was powered the same way your conventional RC plane was. Electric planes were a fickle thing (or other adjective) that nobody understood. Glow ducted fans were expensive and barely worked and turbines were just a pipe dream. So what do you do? Build a jet and stick a prop motor on the front. The rationale was you wouldn't see

continued on page 27

SUD-EST DE L'ONTARIO (L)

Adam Maas - 91845

Directeur de zone
zd-l@maac.ca

Au moment de rédiger cette chronique, nous sommes au début du mois de mars et nous bénéficions de météo favorable à des vols ici dans la zone, en autant que votre terrain de vol ne soit pas détrempé. J'ai appris que des modélistes du Club COGG ont exécuté des vols et à cet effet, j'ai reçu une photo d'Eitan Rotbart (du COGG) qui a effectué des vols à Toronto, le 4 mars (avec mercure à 4 degrés et mieux). Eitan s'est classé troisième lors du Championnat de F3K (maquettes lancer-main), l'année dernière.

L'activité a été très bonne en vol intérieur cet hiver, y compris quelques concours de voltige F3P; les épreuves de sélection d'équipe, elles, se dérouleront le 23 mars.

La fin avril amène des ventes-échanges (swap meets) au sein de la zone et, espérons-le, le début de la saison de vol après un hiver plutôt doux.

Puisque ladite saison approche plutôt

rapidement, je recommande aux clubs de transmettre leur demande d'approbation d'évènements, si vous ne l'avez pas encore fait. Souvenez-vous que si vous organisez un concours ou que vous invitez le public à votre évènement, vous auriez intérêt à communiquer avec moi de sorte à régler la documentation.

J'espère que tout le monde connu une bonne saison de réparations/entretien. Pour ma part, j'ai plusieurs nouvelles maquettes à faire voler pour la première fois cette saison, dont un foamie de type ducted fan, quelques appareils assemblés à partir de kit et une autre de type ARF.

Je passerai le mois d'avril à procéder à l'entretien de mon parc d'avions afin de m'assurer que tout va va bien (vérification des batteries du récepteur, mise à jour du logiciel de récepteur, tout bris occasionné par le transport (ce que les anglophones appellent hangar rash), vérification de l'âge de mes servos, et ainsi de suite). Je recommande à tout le monde à en faire de même avant que vos avions ne prennent la voie des airs. C'est surprenant ce qui peut faire défaut même lorsque l'avion

est en entreposage. Il vaudrait mieux d'aussi vérifier et de recharger vos batteries embarquées (dans vos maquettes), surtout s'il s'agit de piles Spektrum SMART, puisque celles-ci sont munies d'une puce qui alimente les caractéristiques SMART... mais cela extrait toujours une petite dose d'énergie de la batterie.

Puisque la saison de vol arrive bientôt, je tenterai de me rendre à plusieurs des évènements au sein de la zone et si votre club voudrait que j'y passe afin de répondre aux questions des membres, faites-moi signe de sorte à ce que je puisse planifier une visite.

J'espère avoir davantage de nouvelles à vous transmettre lors de la prochaine clinique, à mesure que reprennent les activités extérieures. Si votre club a été l'hôte d'un évènement – ou que les membres et visiteurs ont tout simplement profité du beau temps – sentez-vous bien à l'aise de m'envoyer des photos et un sommaire de cette activité; nul besoin d'être très long. Nous pourrions l'inclure dans ces pages ou sur celle Facebook de la zone L (Sud-est Ontario). ✈

Toronto West Swap Meet



Hosted by the
Oakville (Milton)
Model Flying Club



Sunday April 28, 2024
9:00 am – 12:00 noon

785 Pacific Road, UNITS 13-14
Oakville, ON, L6L 6M3

An array of Radio Control Model
Airplanes, Helicopters, Transmitters,
Motors, and related merchandise.

Vendors: \$15 per table

Please register with our Event Coordinator at
EVENTS@OMFC.ORG – 647-297-3493

ENTRY
\$5⁰⁰

Children Free

SOUTHEASTERN ONTARIO (L)

Adam Maas - 91845

Zone Director
zd-l@maac.ca

As I write this column, it's the beginning of March and we actually have flying weather in the Zone, at least if your field happens to be dry. I know the folks up at COGG are flying, and we have a picture from Eitan Rotbart of COGG who was out flying in 10+ degree weather in Toronto on March 4th. Eitan placed 3rd in the world at the F3K (DLG) World Championships, last year.

We've had a fair bit of indoor activity so far this winter, including a couple F3P Precision Aerobatics competitions, with the F3P Team Selects scheduled for March 23rd.

Late April brings a couple swap meets in the Zone, and hopefully an early start to flying season after our very mild winter.

With flying season fast approaching, I recommend clubs look at getting any event sanction requests in if you haven't already. Remember that if you are holding a competition or inviting the public to your event, please reach out to me to ensure any needed paperwork is in order.

I hope that everybody has had a fruitful build and repair season. I know I have several new aircraft to maiden this season, with a new foamie EDF, a couple kit builds and one ARF all joining my fleet, this year.

I'll be spending April doing my annual maintenance on my fleet, making sure everything is up to snuff for the flying season to start, checking receiver batteries, updating receiver firmware and checking



This year's flying season seems to start earlier than usual with sunny and warm(ish) weather which is very welcome!" – Eitan Rotbart / La saison de vol de cette année semble commencer plus tôt grâce au soleil et au temps plus doux. Cela fait du bien!

– Eitan Rotbart

for hangar rash, expiring servos and such. I recommend that everyone do the same before flying season. It's surprising what can go wrong with aircraft sitting in storage. It's also worth checking and cycling your flight packs, especially any Spektrum SMART batteries you might have, as those can discharge somewhat faster in storage than regular LiPos due to the extra chip which enables the SMART features but does draw a tiny amount of power from the battery.

With flying season arriving, I will be striving to attend many of the events in the

Zone this season, and if your club would like me to come out and visit and answer any questions members might have, please reach out and we can schedule a visit.

I hope to have more to report in my next column, as outdoor flying activities start up. If your club has had an event, or just a great day of flying, please feel free to send me pictures and a bit of a write-up; it doesn't need to be long for inclusion here or posting on the new official Facebook page for Zone L, Southeastern Ontario. ✨

Saskatchewan (K)

from page 25

the spinning prop on the front of an F-16, but you would still see the cylinder head and a muffler hanging off the front and still had that buzzing mosquito sound.

Finally, rubber banding a wing on instead of wing bolts. This was most often used on high wing trainers with the idea being that when you crashed the wing would shift, pop off or the rubber bands would break, instead of destroying the plane. However, sometimes instead of breaking, they were known to tear the fuselage up, and it could be time consuming to put them on. And they

occasionally broke while putting them on, resulting in a nasty bite, similar to a yellow jacket sting to your fingers.

Sadly, I have witnessed all the rubber bands breaking in flight during a manoeuvre and resulting in a spectacular nose-down crash of the fuselage and the wing fluttering around like a kite. And after nearly 45 years in the hobby, I still use this method on occasion.

There are a lot of things that the hobby could have done without but at the same time, that the hobby needed, back then. The things we have today were inspired

by some of the things from the past, and some are fascinating, in retrospect. There is much more that I could write about but just don't have the room for it all. Lead acid starter batteries, swapping frequency crystals to get an open channel at the field, catalogs that rivaled the Sears Christmas wish list catalog that one could look through and drool over the latest and greatest RC stuff are just a few.

Until next time, Happy flying. ✨

SUD-OUEST ONTARIO (M)

Peter Douplik - 16715

Directeur de zone

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

Jusqu'à maintenant, quelque 32 clubs au sein de la zone ont renouvelé leur adhésion, de même que 436 membres. C'est une réduction de 6 % par rapport à l'année dernière. J'apprécierais que vous renouveliez plus tôt que plus tard afin que je puisse vous représenter.

Continuez de mettre à jour vos renseignements de club au site Web du MAAC (en précisant votre exécutif et votre adhésion). Envoyez aussi vos événements prévus en 2024 au MAAC aux fins de traitement. Vous devriez aussi relire les documents afférents à la sécurité qu'on retrouve au site Web du MAAC. On les retrouve en parcourant : ressources, documents, groupes consultatifs, sécurité.

Nos réunions du Conseil de direction se poursuivent alors que nous concentrons nos efforts à augmenter notre liberté de vol. Au moment où la revue ira à l'imprimerie, j'espère que nous aurons reçu les résolutions traitant du plafond de 400 pieds et de la limite de 25 kg pour nos maquettes. Nous avons investi beaucoup d'effort à modifier les documents qui nous guideront quant à la tenue d'événements, d'expositions dans des centres commerciaux, d'événements publics, etc. Nous avons réussi à faire augmenter notre protection d'assurance de 7,5 millions \$ à 10 millions \$. J'espère que nous n'en aurons jamais besoin!

ANNIVERSAIRE

La grosse nouvelle pour cette année, c'est que nous célébrons le 75^e anniversaire



From l. to r., De g. à dr.: Robert Bennett (DZD), Michael Irwin, Ulf Bergquist, Bobby Charchanko, Brian Williams, Jeff Truemner and Jeff Decaluwe.

du MAAC. J'aimerais bien que chaque club organise quelque chose de spécial et qu'on m'envoie des photos.

En janvier dernier, quelques présidents de club et des adeptes de jet se sont rassemblés au domicile de Brad à l'occasion de la séance de planification et de construction. Cette année, quelques nouveaux visages se sont présentés. C'est très bien de constater que l'aspect social de notre passe-temps prend aussi de l'expansion.

La discussion a été animée mais deux projets ont attiré mon attention. Le F-22 de Brad et de ses amis est soumis au moulage

3D de la maquette. Après quelques dures leçons en cours de route, certains raccords ont été solidifiés. Ce sera un gros jet.

L'autre projet digne de mention est le SAAB J35 d'Ulf. Celui-ci est plus petit – longueur de 74 pouces – et il est conçu pour une turbine de 70 à 85 N. Ulf a procédé au vol d'essai, l'année dernière... avec succès. Il a conçu sa maquette de façon tout à fait artisanale et il préparera un nombre limité de kits à l'intention des modélistes habitués à cette méthode de construction. Si cela vous intéresse, communiquez avec lui au ulf@rogers.com. ✈

Ottawa Valley (G)

from page 21

a hobby or at least some interest other than work and TV. It is great for your mood to get out and enjoy the fresh air and the friendships we have made at the flying field. I have loved flying R/C since I was a teenager and I know that it helps get rid of the life stress at least while we are concentrating on flying.

I know for me, that any flying site is my happy place. I hope that the rest of you

feel the same.

Getting Ready for the New Year

Now would be a great time to renew your club and MAAC membership to ensure that you are ready to go flying when the weather and the mood hits you. Support your club and pitch in and lend a hand where you can. Now back to the bench to complete some projects. ✈

SOUTH-WEST ONTARIO (M)

Peter Doupnik - 16715

Zone Director

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

To date, we have 32 paid-up clubs in our zone and 436 paid-up members. This is down by 6% from this time, last year. I would appreciate if you and your friends can join MAAC sooner than later to help me guide the zone.

Please keep updating your club info on the MAAC website with your new executive and membership. Also send in your 2024 club events to MAAC for processing. Note that you should review the relevant safety document that are on the MAAC website. These are located under; Resources > Documents > Advisory Group > Safety.

Our Board of Directors meetings continue with focus on expanding our flying freedoms. By the time this reaches the press, I would hope that we have resolutions to the 400-foot ceiling and 25-kg limits. A lot of effort has also gone into documents that will help guide us on how to hold events, mall shows, public events etc. We managed to obtain insurance coverage that will increase our coverage from \$7.5 million to \$10 million. I hope we never have to use it!

ANNIVERSARY YEAR

The big news for this year is MAAC's 75th anniversary. I would like to see each club do something special and send me a few pictures.

In January, a few club presidents and jet flyers visited Brad's house for the annual yearly planning and build sessions. This year, we had a lot of significant others also show up. It's nice to see that the social part of the hobby is growing.

There were many discussions but two projects really stood out to me. Brad's F-22 where he and his team are 3D printing a plug. Hard lessons were learned to make the



plug more robust to eliminate depressions. This will be a big jet.

The other is Ulf's SAAB J35 Draken. This is a smaller jet that is 74 inches long and is designed around a 70-85N turbine. The

prototype was successfully flown, last year. He designed the jet from scratch and is making a limited number of kits for scratch builders. If you are interested, you can reach Ulf at ulf@rogers.com. ✈

Southwest British Columbia (H) from page 23
City field, in Saskatoon. The meeting will be a hybrid of electronic online as well as an in-person event.

On June 1, 2024, we will be holding a 75 anniversary Fun Fly (weather cooperating).

SEND ME YOUR IDEAS

I ask the members of Zone H to send me ideas and Fun Fly pics for future columns, as I was asked how come there have been no columns written in the Model Aviation Canada for zone

H? Simple: I need something to write about or have something to share from members of the Zone.

As the weather gets better and more are out flying, I will be doing more club visits, so see you then. ✈

QUÉBEC (N)

Alain Carpentier, 93833

Directeur de zone

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

Alors que le printemps 2024 s'installe doucement, nous anticipons avec enthousiasme les journées ensoleillées idéales pour nos vols à l'extérieur. Cette saison apporte non seulement la chaleur estivale, mais également le retour tant attendu de l'événement "EXPO-VENTE Modélistes" (Swap-Shop ou Swap-meet), qui avait été absent depuis quelques années. Nous sommes ravis d'annoncer que le club Les Modélistes AntiGravité, également connu sous le nom de Club de Sainte-Julie, nous accueillera cette année. Soulignons que le Club AntiGravité avait précédemment organisé le SWAP-SHOP sur la rive Sud, donc nous sommes entre de bonnes mains. Nos promoteurs pour cet événement sont David Brouillet, président du Club, et Patrick Roy, directeur de zone adjoint.

De plus, l'année 2024 réserve de belles surprises. En premier lieu, c'est le 75^e anniversaire du MAAC. Nous vous invitons à suivre les dernières nouvelles sur notre groupe Facebook (MAAC ZONE N Québec). De nombreux clubs et membres nous font parvenir leurs histoires, que Marie-Reine, avec sa plume d'argent, raconte avec sa finesse légendaire.

Le retour des assemblées annuelles de zone, cette fois-ci sous un format hybride, est également à noter. On vous reviendra avec les détails, le moment venu.

L'assemblée générale annuelle nationale (AGA) se tiendra à Saskatoon le 2 juin, précédée d'un "Fun-Fly" national la veille, également à Saskatoon. Pour ceux qui le souhaitent, c'est à 33 heures de route de Montréal, en passant par l'Abitibi, et tous seront les bienvenus.

En parlant d'événements marquants, nous célébrerons également les 50 ans du Club "MONTREAL AREA THERMAL SOARERS" en 2024. Un jubilé qui mérite d'être souligné avec fierté. Bravo à tous les membres pour cette belle réussite.

Cependant, malgré ces célébrations, nous sommes confrontés à des défis concernant nos terrains de vol. Certains se retrouvent dans des espaces aériens contrôlés ou restreints, tandis que d'autres



The crowds returned for the EXPO-VENTE Modélistes held by Club Les Modélistes AntiGravité. / La foule était au rendez-vous pour l'Expo-vente du Club Les Modélistes Anti-Gravité.

ont tout simplement perdu l'accès à leur terrain respectif pour diverses raisons.

En ce qui concerne les terrains situés dans des espaces aériens contrôlés, le MAAC n'a aucune autorité sur leur statut et nous devons nous conformer aux exigences de Transports Canada. L'une de ces exigences est d'être titulaire d'un certificat de pilote SATP AVANCÉ, délivré par Transports Canada. À cet égard, la Zone N du MAAC a organisé, avec l'aide de notre assistant directeur de zone, Jean-Guy Ouellet, un cours virtuel en quatre sessions animées par un véritable expert. Trente-trois pilotes ont participé à ce cours et sont sur le point d'obtenir leur certificat. Pour la recertification des terrains, nous travaillons avec le Comité consultatif sur

la sécurité du MAAC et les clubs concernés afin de trouver un moyen de reprendre l'activité en toute conformité. Mais ce n'est pas simple.

En ce qui concerne l'accès aux terrains de vol, indépendamment des problèmes liés à l'espace aérien contrôlé, certains clubs rencontrent des difficultés de relocalisation pour diverses raisons telles que l'expropriation, la CPTAQ ou le déménagement hors de l'espace aérien contrôlé. Trois clubs sur cinq qui ont dû quitter leur terrain d'origine en 2023 sont déjà en phase de planification de réaménagement, et deux sont même déjà en processus de certification MAAC. Il reste donc deux clubs à relocaliser pour 2024. ✨

QUEBEC (N)

Alain Carpentier, 93833

Zone Director

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

As spring of 2024 slowly settles in, we eagerly anticipate the sunny days perfect for outdoor flying. This season not only brings the warmth of summer but also marks the long-awaited return of the "EXPO-VENTE Modélistes" event (Swap Shop or Swap Meet), which has been absent for a few years. We are delighted to announce that the Club Les Modélistes AntiGravité, also known as the Sainte-Julie Club, will be hosting us this year. It's worth noting that the Club AntiGravité previously organized the SWAP SHOP on the South Shore, so we are in good hands. Our organizers for this event are David Brouillet, the Club President, and Patrick Roy, Deputy Zone Director.

Furthermore, the year 2024 holds many exciting prospects. Firstly, it marks the 75th anniversary of MAAC. We invite you to follow the latest news on our Facebook group (MAAC ZONE N Québec). Many clubs and members are sharing their stories with us, which Marie-Reine eloquently narrates with her legendary finesse.

The return of the AZMs, this time in a hybrid format, is also worth mentioning. We will provide further details when the time comes. The AGM will take place in Saskatoon on June 2, preceded by a national Fun Fly the previous day, also in Saskatoon. For those interested, it's a 33-hour drive from Montréal, passing through the Abitibi region, and everyone is welcome.

Speaking of significant events, we will celebrate the 50th anniversary of the "MONTREAL AREA THERMAL SOARERS" in 2024. It's a jubilee that deserves to be proudly acknowledged. Congratulations to all members for this remarkable achievement.

However, despite these celebrations, we face challenges regarding our flying fields. Some are now located in controlled or restricted airspace, while others have simply lost access to their fields for various reasons.

Regarding fields in controlled airspace, MAAC has no authority over their status, and we must comply with Transport Canada's requirements. One such



Daniel Hetier's CarbonCub on display at the EXPO-VENTE Modélistes. / Le Carbon Cub de Daniel Hetier en montre à l'Expo-vente.

requirement is holding an Advanced SATP pilot certificate issued by Transport Canada. In this regard, MAAC Zone N has organized, with the assistance of our Assistant Zone Director, Jean-Guy Ouellet, a virtual course consisting of four sessions led by a genuine expert. Thirty-three pilots participated in this course and are on the verge of obtaining their certificates. For their recertification, we are working with MAAC's Safety Advisory Group and the concerned clubs to find a way to resume activities in full compliance. But it's not simple.

Regarding access to flying fields, aside

from issues related to controlled airspace, some clubs are facing relocation difficulties due to reasons such as expropriation, the Commission de protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ, loosely translated to Québec Agricultural Lands Protection Commission), or moving out of controlled airspace. Three out of five clubs that had to leave their original field in 2023 are already in the planning phase for redevelopment, and two are even in the MAAC certification process. So, there are still two clubs to relocate for 2024. ✈

100 YEARS OLD AND STILL KEEN!



Submitted by David Surry
SWOOT

The January-February 2020 issue of Model Aviation Canada featured an article about Lloyd Switzer as possibly the oldest active model flyer in Canada at 96. No one else came forward to challenge that claim. He and his wife June, 94, are now happily living together in a retirement home, having given up their house in Ilderton a couple of years ago. He still keeps one or two models around as reminders and itches to get just one more flight in:

On October 25th of this year (2023), Lloyd celebrated his 100th birthday, with his extended family (they had 5 children and many grand- and great-grand-children). Of course, a special birthday cake was required.

Lloyd first flew models in 1937 on the family farm, but returned to modelling mostly scale RC in the early eighties. In that time he has been a stalwart member and supporter of the SouthWestern Ontario Old Timers club (SWOOT) that flies at Lucan airfield.

Lloyd was awarded a MAAC Lifetime Achievement Award in 2015; now he has received the achievement of a lifetime by reaching 100 and still being capable of flying RC models. This couldn't



Lloyd's Waco above was captured in flight some years ago by Eric Dunigan, a local photographer who took many stunning pictures at the Lucan field:

happen to a more deserving person; a real gentleman in all respects; widely respected by his friends and colleagues.

We hope to be sending in another report in five years time! ✈

AWARDS ADVISORY GROUP

Rodger Williams - 9587

Committee Chair
rawilliams@videotron.ca

Members of Committee: Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross, Roy Rymer, Dale Patry, John Deadman.

REPORT FOR 2023-2024

I would like to start off by thanking all of the members of the Committee and Rivka Neil, along with the administration group for compiling all of the documents for review.

I am somewhat disappointed that we didn't have very many applications this year but with the turmoil and covet etc. it is somewhat understandable. However, next year we will be looking for a full set of applicants.

I have done a poll of all of the committee members as to their intent about staying on for the following year. I am happy to say that they have all agreed, with the exception of Dale Patry.

The awards meeting was held February 1, 2024, at 8:15 p.m. and the results are as follows:

PIONEER AWARD

This year, there were no applications for this award.

HALL OF FAME

This year, there was one name presented but due to lack of documentation, it was not moved forward to the Committee for an assessment.

BURSARY

This year did not produce a candidate for this year's award. However, we did receive one two months after the November 1, deadline; therefore it was sent back and we would consider it for 2024 if it was more complete.

LIFETIME AWARD

This year produced one candidate for this award which, after compiling all of the information for the Awards Committee to assess, I can say that we are recommending to the Board of Directors that this award be handed out.

LEADER

The Committee will recommend to the Board that the 2023 group of six be awarded the Leader Member awards.

A FEW TAKE-AWAYS

Some of the documentation wasn't correctly signed or not signed at all. The résumés were less than par, as far as we are concerned.

We are looking for a résumé that clearly states how the candidate is able to promote inside the club and outside the club as an ambassador for the MAAC organization. We are not interested in how well one can solder wires or cut the grass in a straight line. We are more interested in how he ran Fun Flies, competed in other clubs competitions, etc.

As far as the other award categories go, it is mandatory that the nomination person or persons actually goes to the MAAC website and review all of the requirements, including the check-off cover sheet. This will make a very neat and complete package for review.

Please have all the documents complete and send them to the MAAC office and a separate copy sent directly to me.

These little tips make it so much easier which helps us make decisions.

These are our recommendations to the Board for its consideration. ✨

GROUPE CONSULTATIF DE REMISE DES PRIX

Rodger Williams - 9587

Chef de Comité
rawilliams@videotron.ca

Membres : Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross, Roy Rymer, Dale Patry, John Deadman.

RAPPORT EN 2023-2024

J'aimerais débiter en remerciant les membres du Comité et Rivka Neil, ainsi que le groupe de gestion d'avoir compilé les documents à des fins d'examen.

Je suis un peu déçu que nous n'avons pas reçu beaucoup de soumissions cette année mais compte tenu des événements des derniers temps, on peut comprendre. Toutefois, nous nous attendons à ce que nous puissions examiner de nombreuses candidatures par catégorie.

J'ai mené un sondage auprès des membres du comité quant à leur intention de demeurer en poste pour la prochaine année. Je suis heureux de rapporter que tous – à l'exception de Dale Patry – demeureront.

La réunion d'évaluation des candidatures a eu lieu le 1er février 2024 à 20 h 15 et les résultats sont comme suit :

PRIX DES PIONNIERS

Aucune candidature n'a été offerte, cette année.

TEMPLE (PANTHÉON) DE LA RENOMMÉE

Cette année, seul un nom a été mis de l'avant mais en l'absence de documentation, le dossier n'a pas été transmis au Comité aux fins d'évaluation.

BOURSE

Aucune candidature n'a été soumise, cette année. Toutefois, nous en avons reçu une deux mois après la date limite du 1er novembre; conséquemment, nous l'avons renvoyée de sorte à ce que nous puissions l'évaluer pour l'année 2024, en autant qu'elle soit plus complète.

PRIX DE L'ACCOMPLISSEMENT D'UNE VIE

Une personne a été proposée pour ce prix. Après avoir compilé tous les renseignements disponibles, je peux vous confirmer que nous recommanderons au Conseil de direction que ce prix soit dûment remis à la personne visée.

LEADER

Le Comité recommandera au Conseil de [suite à la page 53](#)

YOU STALLED IT

How many times have we heard that someone has almost put a plane into the ground or yes it did go into the ground, because of a stall. So stalled what does that mean, is it when you starved the aircraft out of fuel, when forgetting to top off the fuel tank? Is it in EDF or electric propeller flight, that you fly past the cut off voltage minimums. More times than not when we are talking about stalling an aircraft, we are talking about an aerodynamic stall.

Space Safety Magazine defines it as- A stall is a condition in aerodynamics and aviation wherein the angle of attack increases beyond a certain point such that the lift begins to decrease.

Some of us don't always realize it but when we are landing our aircraft, we are performing a controlled stall. But what about when the aircraft enters a stall that we weren't planning for? If we are 400-foot mistakes high and depending on the type of aircraft, it may be recoverable or it may not.

Many factors play into the causes of stalls and most of them can be traced back to some tell tale signs. I would like to have a gentleman that flies the skies every day for a living, who is also an active RC pilot, explain to us some of his experience in aviation, big and small about the aerodynamic stall.

Let me introduce you to Brian Christainson. Brian is a WestJet Captain that flies out of his base here in Calgary, to routes all over North America and overseas. Brian is also an active member in the club I belong to and has really re established his early flying roots of aviation, into flying models again. I am pleased to have gotten to know Brian, and I always look forward to talking to him about where he has been, where his schedule is taking him next and the aircraft insights he can tell me about, in his line of work. Brian is also an active recreational flyer out at the local airport, where he flies the bigger sized aircraft.

Without further a do I would like to introduce the readers to Brian Christainson.

Alan: Brian if you could please tell us a bit about yourself?

Brian: Sure, I just live outside of Didsbury, Alberta, and work for WestJet for the last 20 years. I'm a Captain on the 737, and also been on the 787 for a short time as well. And I'm a member of the Didsbury Radio Control Fun Flyers, where I met you.

Alan: Are you also a member of the Didsbury Flying Club at the airport?

Brian: I'm not currently a member of the Didsbury Flying Club, but have been a member and have attended meetings whenever I can.

Alan: What was your first experience that drew you into aviation as a youngster?

Brian: My earliest memories, I grew up on a farm and Dad had a friend that was a farm machinery salesman and I remember him landing on the road and picking us up and Dad was helping demonstrate some of the equipment he was selling and then a little later on Dad got his licence, with a few other guys they bought a 182 together, with a little hangar and little dirt strip on our farm until I was about 12, I think. Then they sold it.

Alan: Could you tell us about your full-sized aviation experience, your training and where it has taken you today?

Brian: I did my flight training out on the lower main land of BC. Private, Commercial, IFR, float rating – all of that was out of Langley and Abbotsford. Once I was done, I became an instructor



Brian Christainson in his office.

for a year. And then I went to the Southern Alberta Technology Institute in Calgary, and then I trained as an Aircraft Maintenance Engineer. Then I went up north and flew for a charter and air ambulance company, called Little Red Air Service. I was there for about 10 years, flying all kinds of single and multi engine piston and turbine airplanes. Most of the flying was in a King Air, doing medivacs.

Alan: What was your first experience with the airlines, was it with WestJet?

Brian: Yes, went straight to WestJet from there. Started on the old 737-200's and then to the newer generation 737's after that. As a recreational pilot, I have owned shares in a few different airplanes over the years as well. I currently own a little Acro Sport biplane and a Cessna Cardinal.

Alan: So, what made you decide to come back into model aircraft?

Brian: Well I had an introduction into that when I was flight training, the flight director of our flight training program, his name is Ivan Pettigrew, he is pretty well known in the RC world, he does a lot of articles and stuff out of BC. He introduced me to it and had a little glider. I quickly lost my receiver and therefore was kind of grounded. But I always stayed interested in RC flying and have watched the guys flying, I can see the guys flying from the club at Didsbury from my place. Covid really provided me the opportunity to all of a sudden have a whole bunch of time, where I wasn't flying a whole lot of full sized as much. My kids at that time were all leaving the nest. I had enough time to rekindle my interest and get involved in a club and learning to fly these models.

Alan: In our theme today, have you ever had a full-sized aircraft that entered an unplanned stall and could you explain the circumstances? As you did mention, just before starting our conversation today, you couldn't think of any occurrence, other than a little heavier landing than was planned for?

Brian: Yes, that's the only thing that I can think of. Every time we are coming into land, we are coming right up against the stall, and sometimes if your just a few inches off the ground, the wing stalls and drops you on, that's a fairly common occurrence for most people I would say, but very unusual with any kind of altitude at all in the real world. Training at the very beginning of what a stall

looks like, what it feels like and how not get yourself into those circumstances and warning systems on the aircraft, make it quite unlikely.

Alan: In your aircraft that you fly, how many more devices would you have that are in the cockpit that would give you warning that you were getting close to a stall other than standard gauges?

Brian: On the smaller airplanes there is usually a warning horn, that you're getting to the angle of attack that a stall would be possible. In the jet for example, some of the first indications would be other than just the airspeed, would be some scratch pad messages or messages that come up on our flight management computer, that would indicate were getting close to a stall. We also have lots of systems in the airplane right, so the auto throttle system will act to prevent a stall as well, that will take actions to prevent a stall. And then on the jet they have what's called a stick shaker. Once the airspeed is at where the stall is imminent, there is an unbalanced weight that spins on the controls, that shakes the controls, that warns you that you that you are right on the edge of a stall. It's very unlikely that you would get to that point because you have all the other warnings, but that would be the last thing to say hey you better do something quick here.

Alan: So, Brian let's relate this back to the model flying world, since you became involved with flying RC aircraft. Have you stalled a model aircraft when flying it and what have you noticed about what the aircraft was doing and where you had the aircraft at that particular time?

Brian: Yes, I have certainly stalled one of those. One thing that is definitely different from flying full sized as to RC is that lack of warning. All we can really do in the RC world is to look at the airplane, see how it's reacting. And how it's reacting to the controls. We can't feel the controls like in full sized aircraft. And feeling the controls in a full-sized aircraft, we start to feel some buffeting, feel how slopy the controls are. You don't have that ability in the RC world, we just get to see what the airplane is doing and how it is reacting. Very different world as far as being able to detect that a stall is coming and all we can do is know which kind of inputs we can input and know the airplane is responding in the way it should.

Alan: I would assume it is hard for you to transfer your full-sized experience and knowledge to the model?

Brian: Yes, it's almost impossible really to transfer those skills and the other thing is you are standing on the ground looking at the aircraft, rather than being in the aircraft looking at the ground. It's very different in that way. It's very important to remember that stalls can happen at any speed. You can't just look at the speed of aircraft and decide whether it's going to stall. It's all about the wing loading the wing design and the angle of attack. That wing is always going to stall at that same angle of attack. That being the angle of the wing chord to the relative airflow past the airplane. At high speed you're going to pull hard enough you're going to get into that stall angle. So just by judging by speed or throttle position isn't necessarily going to tell you, how close you are to the stall.

Alan: I think that it is harder for us modellers to necessarily put it all together with angle of attack and throttle management, as compared to what you fly full sized and have all the warning devices at your disposal?

Brian: Other than the visual appearance, the biggest clue we have is how the aircraft is responding to the controls right. If the controls are getting very slopy, then we probably know that we are getting on the verge of or are stalled.

Alan: Would there be some types of the aircraft that we fly that would be more prone to having a higher stall rate than others?

Brian: Yes certainly. I'm not an expert in the model jet world, but there are different characteristics with wings, where you have a very rectangular wing, like on a trainer, compared to a tapered wing or tapered wing and a swept back wing. Some do have a delta wing, which reacts different as well. They all have different stall characteristics. And there are times when it's more critical. The rectangular types of wings have some wash out, which reduces the angle of incidence, the angle of the wing cord to the airframe itself, reduces that angle of incidence out near the wing tips, so that the wing root tends to stall first. So, it then that tends to be a gentle type stall. When you get into higher performance types aircraft that you fellas fly, the jets, with swept back and tapered types of wings, the stall is going to be a lot more critical. The stall tends to occur out over the ailerons actually. You're going to get loss of lateral control from the ailerons a lot sooner than a trainer type of aircraft. Of course, you also have different wing loadings. Some of the very light 3d airplanes are going to have very docile stall characteristics, probably and you have the power to get away from that. Some of the jets have a fairly high wing loading, where they have quite a bit of weight compared to the surface area of the wing or like some of the war birds for example. Where some tough lessons have been learned in the wing loading world, where you can get into the higher bank angle, which are up into the 60 degrees area and you are trying to make a tight turn, that is much more likely to spin. Much more difficult to recover before it hits the ground, then other types of airplanes.

Alan: The obvious similarities that are inherent to turbine powered aircraft of the smaller versions of which we fly to the larger full-sized jets you fly, is the lag of the throttle response of where any aircraft would try to recover from a stall is always a consideration.

Brian: Lag time in the full size changes a lot in altitude. At lower altitude the recovery time for spool up is quite quick. If your up at 40 thousand feet, if you got down to a throttle setting of idle and try to get up to normal cruise power setting, it could take up to a minute and half to get back up there. The high altitude has a big impact on that as well.

Alan: Would you have any recommendations for our segment of the hobby, so that we would be less likely to get into a circumstance like this?

Brian: Awareness. Wing design. Again, a swept back design. If you are skidding or sliding with a swept back wing, on to final, as it looks like it is flying coordinated, but if is actually skidding it is much more susceptible to the wing stalling. Let's say for example that you're skidding to the left, your right wing is much more likely to keep flying and the left wing is going to stall much quicker because of the swept back feature. So, then you end up spinning very quickly. So, it's critical on those types of airplanes to keep those turns coordinated and realize what the wind is doing to you and the illusion the wind maybe creating as you are standing on the ground viewing this. Again, be aware of your wing loading and the speed your going to expect to carry, in the slower speed of things, know at the angle of attack that, and know what that plane is going to stall at.

Alan: Thanks very much for joining us today Brian and giving us an insight into the full-sized world of aviation as well as your impressions in the model world.

So, some day you might get the opportunity to take flight in Brian's day job aircraft, if so, please say hello to him from me. ✈

Twister Tales

Slopefest at Cape Blanco



Photo Tom Leach

Text and Photos By Mike Poser

I can almost feel the rush of air as Twister swooshes past me. Wind in my face, I work the mountain lift for every last foot of altitude. Then, trading height for speed, I dive the glider earthward. Twister whines like a jet. Grinning, I level out into a crisp four-point roll over the stunning alpine backdrop.

It has not been an easy path for Twister and me. Twister is a 3-metre carbon composite slope glider, designed for speed. Her maiden alpine flight, in September 2021, ended unceremoniously atop a 30-metre pine tree, on a mountain high above BC's Similkameen Valley. She had to be rescued by a courageous arborist. (See "An Epic Maiden", MAC November 2021).

That maiden flight was brief, but oh so exhilarating! Despite its unhappy ending, it ignited my passion for high performance slope soaring.

Unfortunately, the crash mangled the leading edges of Twister's molded carbon wings so badly, it seemed doubtful that the model might ever fly again. It was the height of Covid, and Twister's manufacturer, Valenta Models in the Czech Republic, had been

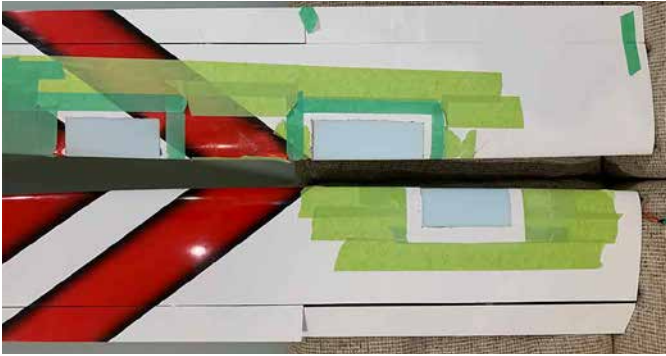


Twister with repaired wings. San Juan Island, Wa.



Cutting out the destroyed sections, right back to the spar.

crippled by the virus. No replacement parts were to be had. I stashed the glider away for months while I worked up the courage to attempt a repair; just the thought of sawing into those once perfect, and still beautiful, carbon wings made me shudder. But in the shadow of the pandemic, rebuilding them would be the only way back to the sky. Some 50-plus project hours later I finally got the job done. It was now August 2022. The right panel ended up about 45 grams heavier than the left. Worse, I inadvertently built a slight warp into the right wing as so much crushed skin had to be removed. The wings were fixed, but would they really fly?



Styrofoam plugs carved to fit the cut-outs then fibreglassed in place. The full repair procedure is outlined in "Glider Repair Lab", an excellent video available from Radio Carbon Art Productions.

Determined to find out, I trekked back up that Similkameen mountain for Maiden 2.0, a year to the day after the original maiden flight. It took 15 clicks of aileron trim to compensate for the wing warp, but Twister soared again!

Even with the twisted wing, Twister (now true to its name) was still a performer. My installed GPS showed a max speed of 205 kph. The wings were solid! I was delighted that my rebuild efforts, though flawed, were not in vain. The whole experience taught me a great deal about molded wing construction and especially not to fear repairing them.

The rebuilt wings saw me through the rest of the 2022 season. Several more days ripping the strong alpine lift of the Similkameen and then, in late Fall, riding the gentle coastal breeze of Washington's San Juan Island. I loved every soaring moment.

The 2023 gliding season soon arrived. The pandemic was fading at last and Valenta was back in production. My supplier, Soaring USA, shipped me a brand-new set of wings as well as a sleek (motorless) sailplane fuse. The new fuse promised to add to Twister's versatility. The glider was now fully restored and flying perfectly. My confidence was on the rise.

With growing skills, I dreamed of flying in powerful coastal lift where I could unleash Twister's full potential. The famed slope sites of Oregon and California were calling. I set my intention to fly at a world class soaring venue and to learn from the experienced pilots who fly there. It was time for Twister and me to hit the road!

Every year, the "Southern Oregon Slopeiens" club organize a group flying extravaganza called Slopefest at Cape Blanco. The Cape is the western-most point of land in Oregon and stretches far enough out into the Pacific to have a climate of its own. The wind there is unrelenting. The weeklong event attracts skillful flyers from throughout the Pacific region and the site easily ranks in the top five in the country. Seemed to me this would be the perfect opportunity to improve my slope flying skills.

I depart from Vancouver and after a 12-hour drive down the stunning Oregon coastline, I arrive at Cape Blanco. I have to battle the wind to even open the car door, so this is daunting! Up on the knoll, overlooking the beach, there is a group of pilots sheltering from the wind. I gather my plane and gear and head through a meadow of thick sea grass toward them.

The view from the launch is striking, starkly beautiful. Towering rock monoliths, eroded away from the mainland over the millennia, appear to rise from the sea. It feels like looking back in time. The wind roars in my ears

There are gliders here of all types – small pitcheron screamers, old foamie beaters, F3F beauties and some original designs too. Many look like they have seen some rough action. Twister, with her new wings, no longer shows her battle scars so she looks a little "inexperienced".

The pilots are very welcoming. It is a grey-haired crowd for the most part but there are a few younger faces too. They come from as near as Cape Blanco and as far as southern California, New Hampshire and even Florida. I am the only flyer from Canada.

After observing flight and landing patterns, I am ready to jump in. I stand at the launch, facing the white-capped sea, gripping Twister



Cape Blanco, view from the launch. Wind 25 gusting to 35 MPH

tightly. The wind here is so much stronger than at my home slope! I fight to steady the big glider in the powerful gusts, waiting for just the right moment to release. The glider knows, and in a momentary lull she rises out of my hand. At once, Twister finds her home in the sky and my new learning path has begun.

The northerly wind here blows over water, uninterrupted by obstacles, all the way from Canada. This makes the lift buttery smooth and utterly consistent. On the second flight, I switch over from my trusted electric fuse to the sleek and lighter sailplane fuse. I am rewarded with a surprising up-tick in flight performance.

I marvel at this amazing flying space. Twister wants to explore it all. A blistering fast beach run. A scoot over to the lighthouse. Out above the breaking waves and back in a low pass over the monoliths. There is so much lift here that soaring has no bounds.

Across the slope to the southwest, a smaller group has gathered.



Landings are straightforward at the Cape. Drop flaps and the glider settles into soft grass in the back meadow. Photo Tom Leach



Twister, now even sleeker with the sailplane fuse. Photo Tom Leach

They are affectionately known as the Dark Siders. Even 500 feet away, I can hear their planes scream over the roar of the wind, accelerating like they have jet assist. Unlike the larger group flying on the frontside north-facing slope, these pilots fly over the south-facing backside bowl, which points away from the prevailing wind. They are using a gliding technique called Dynamic Soaring (DS).

Bruce Tebo is among them. He is one of the elite “500 MPH Club”, a small group of R/C glider pilots working to break the world DS speed record (which currently stands at an astonishing 564 mph). Bruce, with his distinguishing crop of thick grey hair, is well known to slope soaring enthusiasts who have watched the world record DS speed attempts on YouTube.

Bruce is outgoing and friendly - a great ambassador to the emerging DS sport. He offers to give me a Dynamic Soaring lesson. DS is new to me so I jump at the opportunity to learn from one of the best. Bruce has brought a gyro-equipped foam flying wing that he uses to introduce newcomers to DS. The gyro helps to keep the plane stable as it flies through the backside turbulence.

Bruce demonstrates how DS is done - launch frontside to get altitude then dive deep into the still air of the backside bowl. Fly a big, slanted circle, keeping very close to the ground and keeping the wing knife edge - perpendicular to the slope the whole time. As the glider climbs out of the backside bowl, it meets a blast of oncoming frontside wind, giving it a surge of airspeed. Piercing this windshear layer provides the energy source for DS. Moments later, the glider dives back into the still backside air, now with increased groundspeed. Keep repeating the circuit, incrementally faster each time, and you soon reach insane speeds.

Bruce demonstrates by rapidly accelerating the wing through a

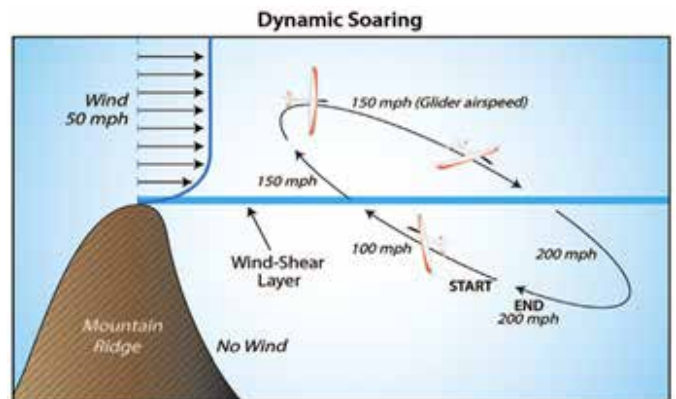


Figure courtesy of Philip L. Richardson, Woods Hole Oceanographic Inst.

few circuits in perfect form. Then he hands me his transmitter.

“Above all, be smooth on the sticks!” Bruce warns me.

My first few attempts are lame. I fly into the backside way too high; the wings are too flat and I don’t dive steeply enough toward the beach. I feel like a beginner again. In the DS circuit, I find it difficult to judge my height over the ground. I am wary of crashing Bruce’s plane. With too much height, the wing gets buffeted and rather than accelerating, it loses energy as it emerges from the backside.

Bruce calmly talks me through it. A few more passes and I learn to get closer to the ground. This time, as the plane comes out of the backside, I feel the DS bump. It surprises me. I give a little too much elevator to avoid the ridge and the accelerated plane rockets straight up, flips in the rotor, and crashes with speed into the cliff face.



In the DS groove at Cape Blanco (wind is blowing from the right). Bruce Tebo (far left) looks on. Whales blow and breach near the rocks in the distance.

“Oops! So sorry Bruce!” I apologize, embarrassed to have crashed and fearing I have wrecked his plane.

Bruce uses his feet as skis to slide down the bowl face and gets to the plane before I can even approach it. Amazingly there is no damage. He scrambles out of the bowl and casually tosses the foamie frontside to make sure it still flies. He hands me back the transmitter.

“Keep trying” he says, all smiles.

I do a few more circuits. They are better but still not low enough to really hit the DS groove. Lots more practice needed before I am ready to do this with a performance airframe.

Fearing another crash, I hand the transmitter back to Bruce, my nerves now somewhat jangled. I barely even exceeded 50 mph. Controlling a plane this low to the ground, at over 500 mph, as Bruce does, is in a whole other league. My respect for the skill of the DS crowd has grown immensely.

A big part of the fun of these events is meeting innovators like Bruce who have a huge passion for flying; the enthusiasts who drive this hobby forward. There are others too, like father-daughter team Lee and Haley, who tear it up with ease both DS and frontside. I am mesmerized watching Lee’s flowing aerobatics. He has absolute control over his Wizard Compact glider and an enviable ability to find the best pockets of lift.

The remarkable week ends with a delicious barbecue dinner and raffle for some great prizes – including several coveted molded slopers. This is the 25th year of Slopefest. There are 40 pilots in attendance this year, down from the 60 or so when the event was at its peak. Like many aspects of our hobby, this slope gathering is threatened by looming regulation and never-ending concerns around site usage. More reasons to get here while we can.

My experience at Cape Blanco surpassed even my greatest expectations. Supportive pilots, exposure to a high level of flying skill, a world class site and an incredible natural environment are all reasons to attend this event if you are a glider fan. And if you dare, try your hand at dynamic soaring. If you are lucky, Bruce will be there to show you how!

As for Twister and me, the dream continues to evolve. I developed new skills at Slopefest and was able to push Twister’s flight envelope as I never could at home. I quickly grew addicted to carving graceful turns and performing smooth long-winged aerobatics in the powerful coastal lift.

Grateful as I am for my experience at Cape Blanco, my thoughts now turn to the many other magnificent soaring sites on the Pacific coast. A new intention has been set. I want to try them all!

Slopefest dates for 2024 are July 19-29. More info here: <http://www.clubsos.itgo.com> ✈



3-2-1-Launch!

Fab Feb 2024

International Free Flight Contests



Submitted by Roy Smith

Every year in February a series of four FAI Free Flight contests are held at Lost Hills, CA, over a period of just over a week. This year was no exception and five outstanding Canadian competitors traveled South of the border to participate, along with over 100 other hopefuls from at least 20 other countries around the world.

The Lost Hills venue is one that is prized throughout the competitive Free Flight community, because of the vast flat area that affords long fly-off flights. The picture at the head of this report, showing a rainbow over the nearby hills, provides an impression of the site and is also symbolic of the sun vs rain mixture during the week.

This year the weather was forecast to be unpleasant, to say the least, but large numbers showed up anyway. As it happened, while not being perfect much of the time, the weather did turn out to be flyable for most of the time and the contests were a great success.



Well-known Canadian flier and model airfoil designer, Brian Eggleston, who was there in a support role, makes his way towards the comestibles.

The first contest of the series was the Kiwi Cup, held on February 10-12 with events for F1A, B, C, E, G, H, J, P, Q, and S. This was followed by the North American Cup on February 14-15, with events for F1A, B, C, P, and Q, and the California Cup on February 15 which is just for F1E. The Max Men Cup was on February 16-18 in which F1A, B, C, G, H, P, Q, and S were flown. Canadians flew in F1A, B, and G events. For the old-timers amongst us these categories used to be known as A2 Glider, Wakefield (rubber) and Coupe d'Hiver (rubber).

The Lost Hills field is pretty remote – food must be brought in; you can't just pop down the road to Tim's, so the food table was a popular spot after the day's flying.

The field of contestants was a highly talented one, with several former and current World Champions in the mix. Among those was Artem Babenko of Ukraine, Lauri Malila of France, Roy Summersby of Australia, and Jama Danier of Canada.

Artem Babenko is a sought-after supplier of highly competitive F1C models. Despite the conflicts going on in Eastern Europe and the Middle East it is remarkable that fliers were present from Ukraine and from Israel.

There were several females among the contestants, adults as well as juniors. GERALYN JONES of the USA achieved 3rd place (out of 11 entries) in the Kiwi Cup F1E event and 1st place (out of 13) in the California Cup F1E class. TIFFANEY O'DELL, also of the USA, achieved 2nd place in F1G at the Max Men, just behind Canada's Tony Mathews.

An explanation of the F1E class might be in order here for some readers. This is an unusual style of free flight. The models are launched from the top of a hill and make use of the winds rising up the slope to "slope soar" as we often see large birds do. A steering vane at the nose of the aircraft is operated by a magnet that seeks North in order to keep the model's nose into the wind. There is no control from the ground, and no programming capability is allowed, so this is still truly free flight.

There were many juniors competing in this year's Fab Feb contests, including a large contingent from China.



Geralyn Jones from the USA launching her F1E (magnet steered) entry. Geralyn achieved 3rd place (of 11 entries) in the Kiwi Cup event and 1st place (of 13) in the California Cup.

One of our Canadian competitors, Jama Danier, talked to a Chinese team member about the rise in popularity of model flying in that country. It seems that many extra-curricula activities are strongly encouraged in the schools, including free flight model flying. At the school that particular competitor attended there were over 50 members of the model flying club! Other countries too, are grooming up-and-coming youngsters through organized programs, including the USA through its Science Olympiad program. It can be done! The myth that young people today are only interested in electronic technology is clearly not supported by the evidence here. I should note that a junior from the USA, Ittai Kohavi, took 3rd place in the hotly-contested F1B event during the Kiwi Cup, followed by another junior, PeiYi Li from China, in 4th place, another junior - Xiangyu Ji of China achieved 3rd place in F1G during the Max Men contest and there were many other remarkable achievements by the oncoming generation.



Jasminka Pecenkovic carries her F1A (glider)



Junior contestant Xiangyu Ji launches her F1G entry.

Hawker Typhoon

Tribute to John Cordick



By Benjamin Emptage 67795

From a young age, I've been immersed in the world of aviation alongside my dad and brother. This particular build has great significance as it pays respect to Flying Officer John Morgan Cordick, a member of the 440 Squadron during WWII, who flew a Hawker Typhoon with the call letters 18-F.

My girlfriend's grandfather, Lynn Cordick was the inspiration behind this build as he is a war enthusiast, and John's first cousin. John



Flying Officer John Morgan Cordick

was killed in action as one of his bombs was hit with flack during a strafing run. Lynn asked me to build this airplane as a way to commemorate his cousin John and his service in the war.

The project took two years to complete, and I am grateful for the assistance I received from family and friends throughout the process.

My background is a Mechanical Designer which aided with bringing new technology into the hobby. This enabled me to proficiently create 2D and 3D models and subsequently 3D print the required components. The project started as an ARF, when it was received I started to notice quite a few scale details and modifications were needed to be more accurate to the full scale.

It started with removing the iron on film which was painted in colors that didn't match what I was trying to replicate. After removing the covering from the wings and stabilizers they were sanded and prepped for glassing. Fortunately, the fuselage was composite so there wasn't any film that needed to be removed. All

the balsa surfaces were laminated with West System epoxy and lightweight fiberglass cloth.

I made some modifications to both the vertical stabilizer and the cowl as their original shapes weren't to scale and a crucial element for achieving the Typhoon aesthetic is its distinctive big front end and large tail. To make the vertical stabilizer the correct shape I decided to print a 1/5 scale drawing of a Typhoon tail to serve as a reference. I then applied balsa and micro-balloons to the leading edge, meticulously shaping and sanding until I was satisfied with the final form of the tail.

For the cowl I began by removing the existing exhaust stacks as I wasn't pleased with them and knew I was going to draw and resin 3D print new ones. Once the exhaust stacks were removed I took the same approach and covered the cowl with balsa strips and applied micro balloons to fill between the balsa. Following that, I carefully sanded and shaped the cowl before cutting holes for the new exhaust stacks. Once I was happy with the cowl's shape it was then re-fiberglassed.

The initial specifications called for a 50-80cc engine, but my preferred choice was the Kolm 1L100, a 100cc four-stroke engine with a unique offset cam lobe designed to replicate a distinctive muscle car sound during idle. Adapting the Kolm engine to the plane required moving the firewall back by nearly 4 inches to accommodate the length of the inline cylinders. Since the engine was custom ordered, I took the initiative to create a 3D model of the Kolm engine and utilized 3D printing to produce a mock engine. This mock engine served as a placeholder while the actual one was being manufactured, aiding in accurately setting the firewall.

The engine cooling system stands out as a highlight of this build. I designed a custom cooling system that perfectly fits around each engine cylinder. Anticipating the system's substantial size, I opted to use carbon fiber for its lightweight and durable qualities.

Beginning with the 3D model I had created for the engine, I designed a cooling shroud that seamlessly wraps around it. Using this 3D model, I then 3D printed a mold to shape the final



From left, Mackenzie Emptage, Bob Emptage, Ian Cordick, Larissa Cordick, Ben Emptage, Dave Emptage

cooling shroud. The airflow is directed upwards from the scale cowl location, channeling it onto the cylinders. The shroud's divider ensures that each cylinder receives an equal amount of cool air, preventing overheating, especially for the rear cylinder. The effectiveness of the cooling system is evident in real-time telemetry, where I can observe a drop in the rear cylinder head temperature during flight.

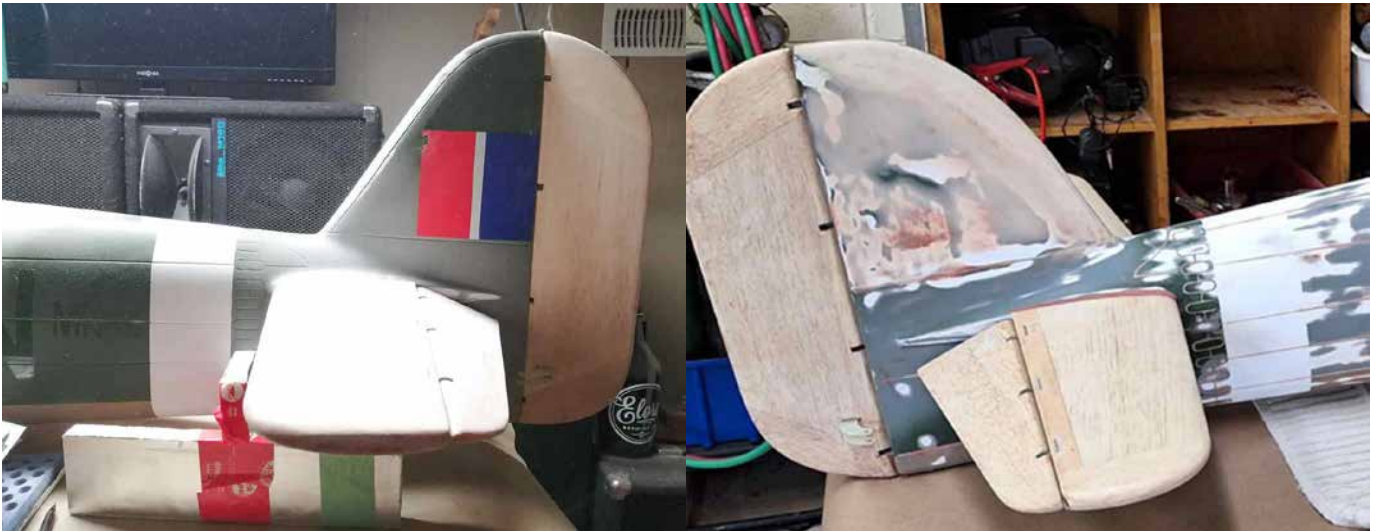
The cockpit is assembled using 3D-printed components, plastic tubing, and thin plywood. The seat and armor backing plate are crafted from 1/32nd plywood. The cockpit frame is constructed with 1/4-inch plastic tubing, featuring 3D-printed joining pieces for the joints in the tubular frame. The entire cockpit forms a single assembly, securely fastened with six screws, allowing for easy removal and access to components within the fuselage. The cockpit panel was 3D-printed from a 1/72 model that I scaled up. The gauges are images found

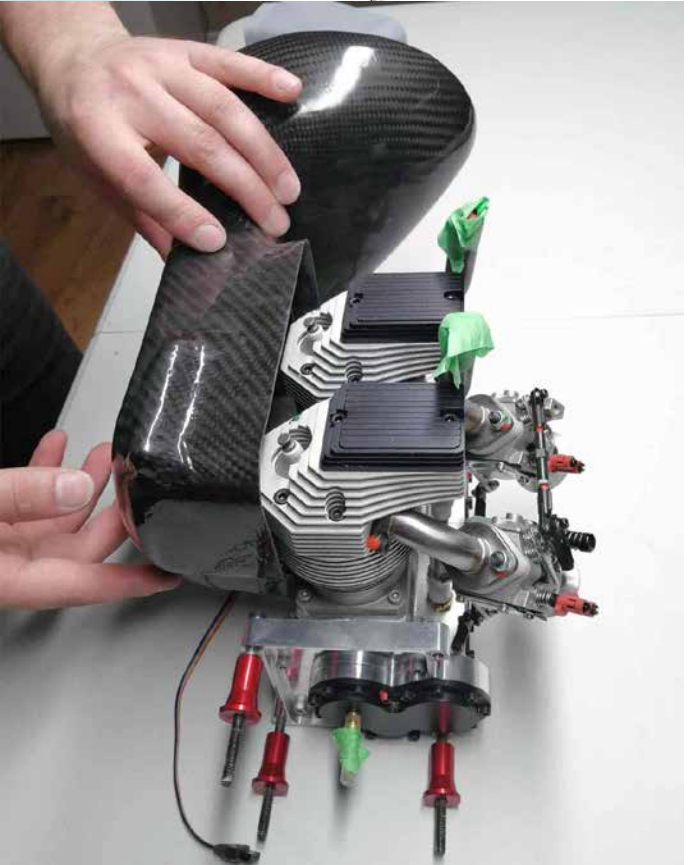
online to match the full-size cockpit that I scaled down and printed on regular paper. A drop of canopy glue was applied over each image to create a realistic 'glass' appearance.



I used Klass Kote, an epoxy paint, for this project. Working with this paint was a remarkable experience as it contains an impressive amount of pigment. This feature allowed for applying light coats, resulting in minimal paint usage. I chose Klass Kote specifically because they specialize in achieving precise color matches for warbird colors. They offer a flattener, which helped achieve the desired appearance of an airplane that had been weathered rather than freshly painted.

This Typhoon project not only honors the memory of Flying Officer John Morgan Cordick but also stands as a testament to the passion, skill, and dedication involved in recreating a Hawker Typhoon. ✈️









(Lynn Cordick, Ben Emptage)



TROUVAILLE ET SAUVEGARDE DES TERRAINS DE VOL

Kevin Allard - 70401

Chef de Comité

431-205-3675

Bigshow6522@gmail.com

En cette ère moderne, il devient de plus en plus difficile d'attirer et de garder les membres, et tout autant de dénicher et de garder des terrains de vol. La plupart de nos terrains ont 20 ans d'existence et plus à leur emplacement actuel – d'autres ont encore plus d'ancienneté – et ont contribué à l'essor de leur communauté respective. ALORS... comment garder nos terrains actuels et comment en trouver de nouveaux, si le besoin se fait sentir?

Préserver ce que nous avons déjà, c'est probablement le premier endroit sur lequel on doit se concentrer. De nos jours, il importe que votre club prouve qu'il est responsable sur le plan environnemental et que ses membres prouvent qu'ils veulent bien participer au bien-être de la communauté tout en entretenant de bons rapports avec le propriétaire terrien.

Le MAAC offre encore un certificat d'assurance personnalisé – on n'acquiert plus un terrain avec un simple hochement de la tête et une poignée de main.

Bien qu'il soit vrai que plusieurs clubs doivent déboursier de l'argent à des fins d'entretien, notre passe-temps vise à faire croître l'amour des avions miniatures. Mais il importe tout autant de payer ces dites factures.

LA CLÉ: LE RECRUTEMENT

Que fait votre club en matière de recrutement de nouveaux – et jeunes – pilotes? Ses membres espèrent-ils que de nouvelles personnes se présenteront par magie? Je me doute bien que non. Offrez-il une grille d'adhésion afin d'attirer divers groupes? La plupart des clubs que je connais en offrent deux : pour adultes et pour les jeunes, ce qui se traduit par le prix complet ou la moitié. Par exemple,

l'adhésion à votre club se situe à 125,00 \$; la moitié de cela serait 62,50 \$ ou, en arrondissant, entre 63,00 et 65,00 \$. Disons aussi que pour rendre la proposition encore plus attirante aux jeunes aux moyens limités, vous passiez à un pourcentage du plein prix?

Par exemple, vous pourriez facturer 25 % de l'adhésion aux jeunes âgés de moins de 14 ans (un peu plus de 30,00 \$) – et voilà qui serait plus attirant. Et si quelqu'un est âgé d'entre 14 et 18 ans, vous pourriez exiger la moitié de la cotisation habituelle.

Les dirigeants du club qui se pencheraient sur la méthode de recrutement, c'est de notre recours collectif et cela pourrait servir à fouetter l'esprit de groupe.

Pour faire en sorte qu'un club fonctionne, la liste des choses à faire est plutôt longue. Peut-être vos amis et vous avez-vous trouvé un nouveau terrain de vol parce qu'il s'agit d'un bien bel endroit qui n'est pas assujéti aux contraintes de l'espace aérien contrôlé et que son propriétaire est un amoureux de l'aviation?

Ou peut-être êtes-vous en rapport avec un propriétaire terrien qui hésite à accueillir un club parce que l'effort logistique est important... et qu'il reçoit bien peu d'aide pour s'y retrouver? Tout débute par le travail de «vente» du club auprès d'un potentiel propriétaire (hôte).

Le MAAC possède un comité dont la mission est d'aider les clubs quant à ces problématiques, et plus encore. Ce comité est en train de créer des lignes directrices ou des trucs/astuces afin de produire un document qui aidera certains clubs.

APPUI FINANCIER?

Il y a un point sur lequel le comité en question planche : des critères ou des protocoles grâce auxquels les clubs pourraient avoir accès à de l'argent s'ils se butent à une situation financière «difficile». Par exemple, si vous êtes un

nouveau club, vous pourriez être admissible à de l'argent de démarrage (exemple : matériaux servant aux barricades ou aux stands de démarrage). Toutefois, ce serait du donnant-donnant. Pour être admissible, votre club aurait à d'abord défrayer les coûts, préserver les reçus et une fois que vos membres auraient... utilisé de l'huile de bras... alors, il y aurait potentiel de remboursement de certaines dépenses.

Ou encore, disons que votre club a subi un «acte de Dieu» : incendie de forêt, incendie de votre clubhouse à la suite de la foudre ou même une inondation rendant le terrain inutilisable et que votre club n'a d'autre choix que de déménager – et que la protection d'assurance ne couvre pas cette perte. Alors, peut-être qu'un pourcentage du coût de reconstruction est disponible, une les reçus soumis. Ce dont nous ne voulons pas, c'est de la paresse de la part des membres qui s'attendent tout simplement – comme de petits oiseaux affamés – à ce que «maman» les nourrisse.

Rappelez-vous : le MAAC, c'est nous, vous, moi, ils, eux... c'est notre argent collectif (et durement acquis), alors si on entend distribuer de l'argent, nous devons faire attention à la façon dont ces décisions monétaires sont prises. Le MAAC n'est pas une fosse à argent sans fond et qui ne fait que croître (nous aimerions bien ça). C'est toujours agréable de constater un retour des contributions de façon positive au sein de notre passe-temps.

Nous avons l'intention d'offrir en ligne toute politique aux membres au cours des prochains mois, au www.maac.ca. Vérifiez cela. Et sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec moi si vous avez des questions, des suggestions ou des commentaires.

Faisons de 2024 et des années subséquentes les meilleures qui soit afin de faire croître ce passe-temps qui peut exercer beaucoup d'influence. ✨

GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

Kevin Allard - 70401

Committee Chair

431-205-3675

Bigshow6522@gmail.com

In today's day and age, it is becoming increasingly difficult to attract and maintain members, let alone get and keep airfields. Most of our airfields are at least 20 years or more in their current locations, some perhaps a little longer, and with a great history to their community. SO... how do we keep our existing airfields and how do we get new ones if need be?

Keeping what we already have is probably the best first place to focus our energy.

Nowadays, it's important for your club to show that you are environmentally responsible and eco-friendly as well and willing to make efforts to be active participating members of the local community while maintaining a positive relationship with your landlord.

MAAC still offers each site and club an individualized MAAC insurance certificate -- gone are the days of a nod and wink and a handshake of acquiring site locations.

While it is true that many clubs have some very fixed bills to maintain, the hobby is about growing and nurturing the love of model aviation. Equally important is paying the bills.

THE KEY: RECRUITMENT

What does your club do to actively recruit new flyers or younger flyers? Does it just hope they happen to find your airfield? I suspect not, so does it offer varying club rates to attract various groups? Most clubs that I am aware of offer two rates, adult and youth which mostly translates to full or half, but let's say for instance your club fee is \$125.00 so half of that is \$62.50 or \$63-65 if you round up. But let's also say that to make it even more attractive to youth who can't afford the hobby, you make it a percentage of your full fee at different rates.

For instance, fees under age 14 could be 25% of the full fee which would be just over \$30 -- now that is much more appealing, if you're between 14-18 then certainly half the price of your club fee.

Club leaders taking a hard second look at how you recruit to make it appealing is up to all of us and your club, but it can be very rewarding to rally your club spirit.



There is a rather long detailed list of exercises to do to get a club going and stay going. Perhaps you and a select few friends want to get a new flying field up and running, because you have found a great location that's free of controlled airspace and the landowner is an aviation enthusiast?

Or perhaps you have a landowner who is on the fence about your new club being there, the logistics of putting it all together can be overwhelming if help is limited? All of it starts with your club selling itself to any potential new landlord.

MAAC has a committee that is intended to help clubs with these issues and many more. This Committee is in the process of creating some guidelines or tips and tricks if you will, to produce what may potentially be very helpful for some clubs.

FINANCIAL HELP?

One item this Committee is working on is a set of criteria or protocols whereby clubs may access funds in certain "tough" financial situations. For example, if you are a new club, you may be eligible so for start-up costs to get materials for fencing and start stands. However, there would need to be some give and take, here. In order to be eligible, your club basically would need to cover costs first, keep receipts, then once you have shown a degree of sweat equity... then, there is potential that your

club will be reimbursed.

Or let's say your club has suffered a "act of God" forest fire, clubhouse fire by lightning strike, or even flooded out to the point that the field will no longer be usable, and the club is forced to move -- and insurance doesn't cover the loss. Then, perhaps a percentage of the cost of rebuild is available, once receipts are submitted. What we don't want to see is no effort made by clubs and just sitting back like hungry little birds waiting for mom to feed them.

Remember: MAAC is us, you, me, they, them... it is all of our hard-earned money so when it comes to distribution of funds, we need to be very careful on how the decisions are made to spend our money. MAAC is not an endless pit of cash that just keeps growing (we all wish). It's always nice to see some return of contributions in a positive manner within our hobby.

We plan to make any policy available to members in the next few months online at www.MAAC.ca, so please be sure to check it out. And please feel free to reach out if you have questions, suggestions, or comments.

Let's make 2024 and other years going forward better and some of the best years yet, to grow this great influential hobby of ours. ✈

Toronto West Swap Meet



Hosted by the
Oakville (Milton)
Model Flying Club



Sunday April 28, 2024
9:00 am – 12:00 noon

785 Pacific Road, UNITS 13-14
Oakville, ON, L6L 6M3

ENTRY
\$5⁰⁰
Children Free

An array of Radio Control Model
Airplanes, Helicopters, Transmitters,
Motors, and related merchandise.

Vendors: \$15 per table
Please register with our Event Coordinator at
EVENTS@OMFC.ORG – 647-297-3493

905 Squadron R/C Club Presents

Great deals on new and used R/C
equipment! Local R/C Vendors!
Raffle Prizes! Refreshments!

R/C SWAP 24^h

NEW LOCATION!

NEWMARKET LEGION
707 SRIGLEY STREET
NEWMARKET

ADMISSION:
General: \$5
Youth 13-16: \$2
12 and under: Free
Vendor Tables: \$25

9:30AM-2PM
(VENDOR SET-UP 8AM)

**VENDORS PAYMENTS
MADE TO:**
Aurora Model Aircraft Club
690 Leslie Valley Drive
Newmarket ON
L3Y-7J5

OR EMT:
AMAC_SWAPMEET@YAHOO.CA

QUESTIONS OR RESERVATIONS:
AMAC_SWAPMEET@YAHOO.CA
OR 647-225-8045

APRIL 21

VISIT WWW.905SQUADRON.COM FOR MORE INFO!

PUBLIC RELATIONS

Roy Rymer - 61172L

Committee Chair

roy.rymer@gmail.com

Well, what a fun job. Finally, "Dusty" from Disney is complete and ready for the Canadian Warplane Heritage Museum.

This is a unique plane and of course, built for Disney's advertising campaign. This plane was featured in the movie, "PLANES" in 2013.

"Dusty" is very symbolic for the movie. This Dusty doesn't fly, although it does collect hangar rash such as bumps, propeller breakage and other forms of hangar rash from time to time.

It's powered by three 12-volt motors. The motors have an RPM of 20. One for each wheel which protrudes through the pontoons. This makes Dusty mobile, even though it drives like a tank. Both gimbles forward for forward movement and the opposite of course for reverse. And with one forward and one backwards, it pirouettes.

There is also one motor for the propeller which was set at roughly 65% of full RPM. One switch on the radio makes it turn on and off. Lots of fun for someone.

Speaking of someone, you will see in one picture, a young guy operating Dusty. Well, not that young but he sure got a lease on life operating it for kids on Family Day, February 19th, 2024.

I think that some of the other volunteers were very envious of this fellow. And his name was Art McCabe, and he is a volunteer at the Canadian Warplane Heritage Museum.

Now, the people who helped make this all come together:



Robbie Rymer and Dusty. / Robbie Rymer et Dusty.

1. Robbie Rymer was a big contributor to the overall completion. (MAAC #61173)
2. Carl Cimprich, the wing attachment. (MAAC #44232)
3. Robert Lees for his perseverance in electronics. (MAAC #35647)
4. Ron Blaylock for his hand holding and help. (MAAC #33133)
5. And Roy Rymer, for his honorable mention. (MAAC #61172-L)

What MAAC members do for others such as the Canadian Warplane Heritage Museum and many more organizations... Thank you!

Nonetheless, if it wasn't for the above people, this plane "Dusty" would never have got its wings back or life. Thank you one and all.

This certainly is a national event. The museum serves a purpose for all Canadians



Art McCabe and Roy Rymer at the Canadian Warplane Heritage Museum. / Art McCabe et Roy Rymer au Canadian Warplane Heritage Museum.

to remember in Canada. ✈

RELATIONS PUBLIQUES

Roy Rymer - 61172L

Chef de Comité

roy.rymer@gmail.com

Eh bien, quel travail amusant. Finalement, l'avion-personnage Dusty est terminé et il est prêt pour effectuer des rondes au Canadian Warplane Heritage

Museum (de Hamilton, Ontario).

C'est un avion unique et, bien sûr, il a été construit en prévision de la campagne promotionnelle de Disney. Cet avion partageait la vedette dans le film « Planes » en 2013.

« Dusty » est très symbolique du film. Notre maquette ne vole pas, bien qu'elle collectionne les bobos de la vie publique

(bosses, bris d'hélice et autres tracas).

Notre exemplaire est mû par trois moteurs de 12 volts. Ceux-ci – l'un à chaque roue qui dépasse des pontons -- tournent à 20 tours-minute. Ainsi, Dusty est mobile... enfin, comme un char d'assaut. On actionne les deux manettes (bras) vers l'avant pour le faire avancer, le contraire

suite à la page 52

Adam Maas - 91845

Chef de Comité
adam@mawz.ca

Au moment où vous lisez cette chronique, la saison de vol devrait être revenue – ou presque – dans la majeure partie du pays. Que devriez-vous faire afin de vous assurer que votre émetteur fonctionne à son meilleur en prévision de la nouvelle saison?

En premier lieu, rechargez-le et effectuez le cycle de la batterie. Laissez la charge s'épuiser jusqu'à ce que le témoin avertisseur se manifeste et assurez-vous que le temps de transmission utilisable est acceptable avant d'effectuer une nouvelle ronde de recharge. Sinon, il est temps de remplacer la batterie.

Si votre système offre des mises à jour de microprogramme (firmware), c'est un bon moment pour s'assurer que cette opération est faite. Notez que certains émetteurs possèdent un firmware qui met à jour toutes les composantes tandis que d'autres systèmes en possèdent un pour l'OS et du firmware supplémentaire ou le module de réception interne (internal RF module). Si vous utilisez un tel module, mais externe, vous feriez bien d'aussi les mettre à jour. Accordez-vous une semaine afin de vous habituer aux changements – gros ou petits – qui pourraient être inclus.

Généralement, je ne recommande pas la mise à niveau de votre émetteur en cours de saison de vol à moins qu'il s'agisse

d'une mise à jour critique ou que vous avez absolument besoin de cette mise à niveau afin de faire fonctionner un nouveau récepteur ou une nouvelle maquette.

Gardez la mise à jour pour la saison de construction. C'est encore plus le cas pour les systèmes rapides comme ETHOS or EdgeTX.

Ensuite, examinez vos récepteurs. Si votre système est configuré pour effectuer la mise à jour des récepteurs, effectuez en même temps vos vérifications de présaison.

Assurez-vous que vos batteries fonctionnent comme elles le devraient (si elles sont séparées), effectuez la mise à jour de vos récepteurs (au besoin) et vérifiez la portée (range) et les fonctions de votre maquette afin que tout fonctionne comme prévu. Il est toujours préférable de procéder à ce moment-là d'une dernière vérification de tout nouveau projet de construction, de sorte à ne pas avoir une mauvaise surprise lors du baptême de l'air.

Ne vous inquiétez pas trop si la vérification de la portée est légèrement moindre à votre domicile qu'au terrain : il y a plus d'interférence RF autour de la plupart des maisons. En autant que la réception soit bonne à une distance raisonnable, ce devrait être un « GO » (25 pas de recul à domicile et 30 au terrain, c'est une bonne marge si vous vivez dans un quartier résidentiel où on retrouve beaucoup de wifi).

Le moment est aussi propice pour procéder à de quelconques modernisations des petites composantes électroniques,

comme l'installation de petits capteurs supplémentaires ou de mettre à jour ou de moderniser d'autres appareils (contrôleurs de vitesse, PowerBoxes, etc.).

MAQUETTE COBAYE

Si vous vous êtes doté d'un nouvel émetteur – ou d'un système au complet – je vous recommande fortement de procéder à des vols d'essai à l'aide d'une maquette à la fois robuste et facile de pilotage afin de roder votre installation. Phil Kraft a conçu l'Ugly Stik précisément afin de mener des essais radio et c'est toujours une bonne option. Un avion de formation ou tout autre design raisonnablement docile, c'est une bonne idée.

Personnellement, j'ai recours à un Kadet LT-40 (de Sig) pour les tests radio. Ce dernier a remplacé le Valiant (d'E-Flite) qui avait enduré un peu trop d'aventures. Ne vous risquez pas à utiliser votre plus beau et nouvel appareil avec un nouvel émetteur jusqu'à ce que ce système ait accumulé du temps de fonctionnement (de vol). De l'électronique, ça fait défaillance le plus souvent lorsque c'est neuf ou lorsque c'est plus vieux; le taux de défaillance chute de façon importante après quelques heures d'utilisation et cela s'applique autant à nos émetteurs qu'à autre chose. Cela vous procure aussi du temps afin de vous familiariser avec votre nouvel émetteur, surtout si la disposition ou la programmation diffère de votre émetteur précédent. ✈

Relations publiques

suite de la page 51

pour le faire reculer. Si on actionne une manette vers l'avant et l'autre vers l'arrière, il effectuera une pirouette.

On retrouve aussi un moteur afin d'actionner l'hélice à environ 65 % des tours-minute maximum. Un commutateur sur l'émetteur le met en marche. Dusty procure beaucoup de plaisir à tout le monde.

Parlant de « monde », vous verrez un jeune en train de faire fonctionner Dusty. En fait, pas si jeune mais il semble avoir rajeuni en actionnant Dusty pour le bénéfice des enfants au Musée lors de la Journée de la famille, le 19 février 2024.

Je crois que quelques-uns des autres bénévoles enviaient ce type. Son nom : Art McCabe, bénévole au Musée.

Voici les personnes qui ont contribué au projet :

1. Robbie Rymer a beaucoup contribué à l'achèvement du projet. (MAAC #61173)
2. Carl Cimprich, qui a vu à attacher les ailes. (MAAC #44232)
3. Robert Lees pour sa persévérance en électronique. (MAAC #35647)
4. Ron Blaylock pour l'aide qu'il a fournie et l'encouragement. (MAAC #33133)

5. Et Roy Rymer (mention honorable). (MAAC #61172-L)

Mince, ce que les membres du MAAC font pour les autres et pour les organismes comme le Musée... merci!

Néanmoins, si ce n'était des personnes nommées plus haut, l'avion Dusty n'aurait pas récupéré ses ailes. Merci à tout le monde.

C'est un évènement national. Le Musée sert à quelque chose afin que tous les Canadiens se souviennent (de la contribution militaire). ✈

RADIO SPECTRUM

Adam Maas - 91845

Committee Chair
adam@mawz.ca

As you read this column, we should be back to the flying season, or near to it in most of the country.

What should you do to make sure your radio is performing at its best for the new season?

First off, take it out, charge it, then cycle the battery. Let it run down to the battery warning and make sure you are getting sufficient runtime out of it, recharging afterwards. If not, then it's time to replace the battery.

If your radio system offers firmware updates, now is the time to make sure it's fully updated. Note that some radios have one firmware which updates everything and others may have one for the OS and then additional firmware for the internal RF module. If you use an external RF module, now is the time to update it as well. Be sure to give yourself a week to get used to any changes, large or small, that may be included.

I don't generally recommend updating your radio during flying season unless there is a critical update or you absolutely need the update to support a new receiver or aircraft. Save the updating for the building season. This goes double for fast-updating systems like ETHOS or EdgeTX.

Next up is your receivers. If your system supports updating of receivers, now is the time to do your pre-season aircraft checks.

Verify that your batteries are working as expected (if equipped with separate batteries), update your receivers as needed and then range- and function-check the aircraft to ensure everything is working. It's good to do one last check of any new builds now, so you don't get a surprise on maiden day.

Don't worry if your range check is a little lower at your house than at the field, there's a lot more RF noise by most houses. So long as you are good to a reasonable distance, you are good to go (25 paces at home vs 30 at the field is a good margin if you live in a typical residential neighbourhood with lots of WIFI).

This is also a good time to do any small electronics upgrades, like fitting additional

sensors or updating and upgrading any other electronics in the aircraft (ESCs, PowerBoxes, etc).

MULE MODEL

If you have a new radio, or even more importantly, a new radio system, I strongly recommend test flying a robust and easy-flying plane with it to run it through its paces. Phil Kraft designed the Ugly Stik specifically for radio testing and it's always a good option for this. A trainer or reasonably docile other design is a good idea.

I personally use a Sig Kadet LT-40 for radio testing. It replaced an E-Flite Valiant which finally got too beat up to continue. Don't risk your latest and greatest aircraft on a fancy new radio until you get a little flight time on that radio. Electronics fail most often when brand new or when ancient, the rate of failure drops astronomically after the first few hours of use, and that applies to our radios as much as anything else. This also gives you time to get familiar with the new radio, especially if the layout or programming is different from your previous radio. ✈

remise des prix

suite de la page 33

direction que chacun des candidats de la cohorte de 2023 reçoive la dénomination de Leader.

CE QUE J'EN RETIENS

Certaines pièces justificatives n'étaient pas correctement signées, voire pas signées du tout. Les curriculum vitae n'étaient pas satisfaisants, de notre avis collectif au sein du Comité d'évaluation.

Nous recherchons un curriculum vitae – un résumé, si l'on veut – qui explique clairement comment le candidat est en mesure de faire la promotion de notre organisme au sein d'un club – et en dehors – à titre d'ambassadeur du MAAC. Ça ne nous intéresse pas d'apprendre à quel point cette personne est douée à souder des fils ou à couper des lignes droites au tracteur à gazon. Pas plus que nous sommes intéressés à son aisance à organiser des Fun-flies ou son bilan à titre de concurrent à des concours.

En ce qui concerne les autres catégories de remise de prix, il faut absolument que la personne qui propose le nom de quelqu'un se rende au site Web du MAAC afin de consulter toutes les exigences, y compris la feuille d'introduction qui stipule les documents à contrevérifier. Résultat : une trousse complète pourra ainsi être remise au Comité aux fins d'examen.

Veuillez compléter tous les documents et les envoyer au siège du MAAC et m'en envoyer directement un double.

Ces conseils et astuces faciliteront de beaucoup notre prise de décision.

Telles sont nos recommandations au Comité de direction du MAAC pour considération de chacun des dossiers. ✈

VOL LIBRE EXTÉRIEUR

Roy Smith - 7759

Chef de Comité

613-389-9887

aeronut@kos.net

Bonjour tout le monde. Cela fait un moment que cette chronique a paru dans les pages de la revue, en partie parce que plus personne ne le dirigeait. Le Comité s'est réuni le 28 février 2024 et le premier sujet était d'élire son président. J'ai le plaisir de vous annoncer que cet honneur m'est revenu (Roy Smith).

Les participants ont aussi entamé la tâche de traiter de plusieurs autres sujets afférents au vol libre extérieur. Le premier, c'était d'approuver le texte de la section « objectifs » qui sera juchée en haut de la page pertinente au site Web du MAAC. Nous plançons maintenant sur le mandat du Comité.

Mon intention, c'est que ce Comité devienne le catalyseur qui encourage et fait croître l'activité du vol libre (extérieur) partout au Canada. Pour ce faire, j'ai l'intention de créer plusieurs initiatives.

Premièrement, je vais tenter d'augmenter le nombre de membres au sein du Comité. Nous sommes cinq à l'heure actuelle – nous représentons seulement trois des 12 zones du MAAC. Ensuite, je veux améliorer les communications entre le Comité et les membres du MAAC qui ont exprimé de l'intérêt pour le vol libre. La chronique dans les pages de Model Aviation Canada ne communique que du Comité vers les membres – et non dans la direction contraire – et ce, seulement à six reprises en cours d'année. Si ce Comité aspire à

atteindre son potentiel, nous devons offrir des communications plus nombreuses et plus rapides, dans les deux sens, de surcroît.

La seule façon de bien servir ce volet de l'aéromodélisme, c'est de savoir ce que vous voulez et quelles idées vous caressez afin d'atteindre l'objectif. Notre travail, c'est d'examiner tout ça et de faire en sorte que des choses se produisent. J'entends faire en sorte que nous fassions preuve de transparence. J'en parlerai davantage dans de futures chroniques.

Je me tourne maintenant vers quelque chose qui s'est produit quelques jours seulement avant que je n'écrive cette chronique : la série Fab Feb de concours à Lost Hills (Californie).

Annuellement en février, ces concours attirent des modélistes FAI de par le monde. Le concours Kiwi Cup a débuté le 10 février; le concours North American Cup a débuté le 14 février; et la Max Men Cup a débuté le 17 février.

Cette année, plus de 100 modélistes en provenance de plus de 20 pays ont participé. Un certain nombre d'entre eux provenaient du Canada et ceux-ci se sont bien débrouillés. Voici les résultats :

F1A	Kiwi Cup	N A Cup	Max Men
Jama Danier	8e	1er	3e
Peter Allnutt	40e	----	38e
No. de pilotes	40	27	40

F1B			
P. McKenzie	43e	5e	5e
Ladi Horak	13e	24e	13e
T. Matthews	22e	----	16e
No. de pilotes	49	47	53

F1G

Ladi Horak	1er	----	4e
T. Matthews	8e	----	1er
P. McKenzie	16e	----	13e
No. de pilotes	25	----	21

Trois premières places – et plusieurs s'y rapprochant – c'est un très bon résultat.

Les modélistes canadiens devraient être fiers de l'accomplissement des représentants de notre pays. J'aimerais attirer votre attention sur un ensemble de résultats – ceux de Peter Allnut en F1A – la catégorie des planeurs. Les membres plus jeunes de la communauté des adeptes du vol libre ne reconnaîtront probablement pas ce nom. Peter était déjà un concurrent de calibre international avant même leur naissance. Lorsque je suis arrivé au Canada en 1965, Peter était l'une des premières personnes que j'ai rencontrées – au Toronto FAI Group – de même qu'Andy di Mello, Dave Sugden et tant d'autres. À ce moment, Peter était déjà un concurrent chevronné en FAI.

Presque 60 ans plus tard, il livre encore combat – bien qu'il ne puisse pas exécuter les lancers athlétiques que dictent la discipline aujourd'hui – mais il participe encore. Il est un exemple du plaisir et de l'esprit de camaraderie que procure cette activité. ✈

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!

FREE FLIGHT OUTDOORS VOL LIBRE EXTÉRIEUR

Roy Smith - 7759

Committee Chair

613-389-9887

aeronut@kos.net

Hello everyone. It has been a while since this column has appeared in the magazine, due partly to a hiatus in the position of Committee Chairman. The Committee met on February 28th, 2024, and the first order of business was to elect its chairman. I am pleased to tell you that the honour was bestowed upon me, Roy Smith.

The meeting also began the task of dealing with a number of important matters relating to Free Flight Outdoors. The first of these was to approve the text of a “purposes” item to grace the top of the relevant page on the MAAC website. We are now working on Terms of Reference for the Committee.

It is my intent that this Committee will be a catalyst for encouraging and expanding the activity of Free Flight (Outdoors) throughout Canada. In order to do this, I intend to create several initiatives.

Firstly, I will try to expand the membership of the Committee. We are currently five members – from only three of the 12 MAAC zones. Next, I want to expand the communications between the Committee and all MAAC members who have expressed an interest in free flight. The Model Aviation Canada column only communicates from the Committee to the members-at-large, not in the other direction, and only six times a year. If this Committee is to reach its potential we need more, and more rapid, and two-way, communications.

The only way we can properly serve this segment of the modelling community is to know what you want, and what ideas you have for how to achieve this. Our job is to sift through that and try to make things happen. I intend that we shall be fully transparent in our efforts. More about all this in future columns.

I want to turn my attention now to something that occurred only days before I am writing this column – the Fab Feb series of contests in Lost Hills, California.

Each year in February, a consecutive



Top three in F1A at the North American Cup. From l. to r.: Lauri Malila (SUI) 2nd, Jama Danier (CAN) 1st, Peter Barron (USA) 3rd. Lauri Malila is the reigning world champion in F1A. / Les trois premières places à la North American Cup. De g. à dr. : Lauri Malila (SUI) 2e, Jama Danier (CAN) 1ère, Peter Barron (USA) 3e. Lauri Malila est le champion F1A en titre.

series of contests attracts FAI fliers from around the world. The Kiwi Cup contest started on February 10, the North American Cup contest on February 14, and the Max Men Cup on February 17.

This year, there were more than 100 fliers from over 20 countries. Canada had a number of fliers at the event, all of whom acquitted themselves extremely well. Here are the results:

F1A	Kiwi Cup	N A Cup	Max Men
Jama Danier	8th	1st	3rd
Peter Allnutt	40th	----	38th
No. of Fliers	40	27	40
F1B			
P. McKenzie	43rd	5th	5th
Ladi Horak	13th	24th	13th
T Mathews	22nd	----	16th
No. of Fliers	49	47	53
F1G			
Ladi Horak	1st	----	4th
T. Matthews	8th	----	1st
P. McKenzie	16th	----	13th
No. of Fliers	25	----	21

Three 1st place finishes, and many others near the top of the table is an extremely fine result.

Canadian modellers should be proud of these achievements by representatives of their country. There is one set of results I would like to draw attention to – those of Peter Allnutt in F1A – the glider category. Some younger members of the free flight community might not recognize that name. Peter has been flying competitively at the international level since before many of MAAC’s current members were born. When I arrived in Canada in 1965, Peter was one of the first people I met – at the Toronto FAI Group – along with Andy di Mello, Dave Sugden, and so many others. At that point, Peter was already a seasoned FAI competitor.

Nearly 60 years later, he is still flying in competition – he cannot manage the athletic launches of modern-day FAI competitors, but he still participates. He is an example to us all of the lifelong pleasure and camaraderie that this activity can provide. ✈️

VOL LIBRE INTÉRIEUR

Dmytro Silin - 86654

Chef de Comité

dmytro.silin@gmail.com

Pour cette chronique, nous avons une contribution de John Marett.

SITES INTÉRIEURS

« À l'exception des modélistes FiD de calibre mondial, le gros de l'activité de vol libre intérieur se déroule en des lieux intérieurs qu'ont obtenus des clubs d'appareils télécommandés. Bien que l'accès soit chouette, quelques-uns de ces lieux sont si dispendieux à louer que j'en demeure estomaqué.

« Je sais aussi qu'il se trouve des poches d'adeptes de maquettes à propulsion élastique partout au pays et que nous devons les trouver. Si vous êtes un petit groupe, ce serait une bonne idée de préparer un petit dépliant à l'intention des nouveaux venus et de l'afficher à votre magasin de passe-temps local puisque par le biais de cette chronique, nous rejoignons seulement les membres actuels du MAAC.

« Peut-être que les médias sociaux pourraient aider mais pour l'instant, je crois que nous jouissons d'une occasion de croître. La réalité, c'est que nous avons besoin du leadership disponible au sein de chaque groupe que nous rejoignons, quelqu'un qui puisse se déplacer et explorer la possibilité des sites de vol dans sa région et à coût réduit. Bien que le moment de l'année ne soit peut-être pas propice pour cette recherche, c'est ce que nous avons de mieux et ce que j'ai découvert en procédant ainsi, c'est que cette exploration peut devenir très intéressante.

« Rappelez-vous aussi qu'il est très important de pouvoir éteindre l'équipement de climatisation des lieux choisis, au moment de procéder aux séances de vol. Ne louez pas des lieux où on ne peut contrôler ce facteur. Ce ne sont pas tous les endroits qui sont parfaits ou disponibles immédiatement, mais les possibilités existent. Nous n'avons qu'à trouver ces lieux.

« Je parle d'expérience et je sais bien que cela remonte déjà à un bon moment, mais les modélistes qui en ont profité se souviendront que j'avais réussi à obtenir un hangar servant à héberger des Boeing 747 pendant trois années de file afin d'y disputer

nos Épreuves canadiennes de vol intérieur. Cela ne s'est produit que lorsque j'ai pris le temps de demander rendez-vous auprès d'un haut-placé chez Air Canada.

« Lorsque notre école de Markham a été jetée au sol, j'ai fait des arrangements auprès d'une école de rechange, cette institution étant alors impliquée au sein du programme de développement d'athlètes olympiques. Conséquemment, l'institution était dotée d'immenses gymnases. Dans les deux cas, j'ai fait la démonstration des qualités de vol d'une maquette mini-stick. Dans le cas de l'école, j'ai fait voler mon diminutif avion dans le bureau des permis devant certaines dames. Pour ce qui est du hangar d'Air Canada, plus tard, mon vol de démonstration s'est terminé sur les poutres à 75 pieds de hauteur et nous avons dû réquisitionner une grue à panier pour récupérer ma maquette.

« Dans chacun des cas, j'ai fait sensation et nous avons obtenu les deux emplacements de vol. Ce sont deux exemples majeurs mais depuis, j'ai trouvé une école catholique dotée d'un gymnase au plafond trop élevé pour des records de catégorie 1 (27 pieds) et un autre endroit qui était trop éloigné pour nous mais qui possédait un plafond parfaitement plat. Aussi, rappelez-vous que plusieurs grandes églises sont maintenant dotées d'un gymnase.

« Lorsque je me suis d'abord installé dans notre petite localité, j'ai exploré toutes les écoles et j'ai passé une saison entière avec plusieurs élèves en classe dans une école paroissiale mais malheureusement, on ne pouvait contrôler la ventilation dans son gymnase somme tout plutôt petit, mais qui faisait l'affaire. On retrouvait aussi d'autres lieux avec des poutres ouvertes, mais aucune case horaire n'était disponible pour nos opérations.

« Certaines écoles ont élaboré des cours qui comprennent un volet sur l'aéronautique et si elles possèdent un gymnase convenable et que vous êtes prêt à investir de votre temps, c'est un partenariat naturel. J'ai vécu une telle occasion et j'ai passé huit merveilleuses années à suivre l'enseignant remplaçant Ron Bauer au sein de trois écoles, ce qui a donné lieu à quatre des adolescents qui ont joint les rangs des Aurora High Flyers et qui ont établi neuf records de jeunes (junior).

« Plusieurs autres personnes qui nous ont

aidé à enseigner aux enfants ont obtenu des privilèges gratuits de vol dans un gymnase doté d'un plafond plat de 20 pieds. Parfois, les récompenses sont exceptionnelles. Le coût, c'est une autre affaire. Les endroits commerciaux – dômes de golf ou complexes sportifs – peuvent être dispendieux tandis que des centres communautaires dotés d'une patinoire peuvent être idéaux, mais seulement l'été lorsque la glace a été retirée. Les installations aéroportuaires possèdent souvent de l'espace hangar vide, surtout dans les plus grands centres.

« Vérifiez à toutes les écoles publiques et catholiques dans votre secteur géographique et rappelez-vous que les écoles secondaires possèdent les plus gros gymnases. Certains conseils scolaires se sont dotés de programmes à l'intention des aînées grâce auxquels le coût de location des lieux s'avère minime.

« Quoi que vous fassiez, évitez de réserver du temps de fin de semaine à une école. Cela a saboté le club exceptionnel de Burlington que dirigeait Dick Fahey, alors que le coût de conciergerie pour le samedi rendait le coût de location quotidienne si important que plusieurs modélistes ont fait marche arrière et que ceux qui restaient ne pouvaient se permettre la dépense. La plupart des écoles offrent des permis réguliers de soirée durant la semaine et les concierges demeurent sur place habituellement jusque vers 23 heures, de toute façon.

« Parce qu'il n'est pas pratique pour nous de réserver des temps de gymnase de moins de trois heures – rappelons le temps d'installation et de sortie de notre équipement – nous avons réservé notre gymnase à chaque vendredi soir pour toute l'année scolaire, moins quelques impératifs de congé qui nous empêchent d'y avoir accès. C'est un léger inconvénient. Dans notre région, on retrouve plusieurs conseils scolaire et je soupçonne que leurs règlements diffèrent.

« La région de York, par exemple, ne louera ses lieux à aucun groupe qui se livre au vol intérieur télécommandé. En tout cas, les conseils scolaires exigent de la protection sous forme d'assurance, comme tout le monde. Si vous êtes un club dûment reconnu et parrainé par le MAAC, vous pouvez acquitter les frais d'inscription de ces lieux scolaires et ainsi bénéficier de

suite à la page 57

FREE FLIGHT INDOOR

Dmytro Silin - 86654

Committee Chair

dmytro.silin@gmail.com

This issue we have a submission from John Marett.

INDOOR SITES

“With the exception of the World Class FiD modelers, much of the indoor free flight flying is now being done in indoor radio control club sites. While it is great that we have the opportunity, some of these places are so expensive for our guys to fly, it shocks me when I hear the cost.

“I also know there are pockets of rubber power enthusiasts all over this country, and we need to find them. If you have a little group, it might be a good idea to make up a small flyer advertising for newcomers and post it on the board of the local hobby shop because we can only reach existing MAAC members through this column.

“Maybe social media could help a little, but right now, I believe we have an opportunity to grow a bit. The fact is that we need leadership in each small group we can reach, someone to really get out and explore possibilities for a site of their own in their area at a reduced cost. While this

may not be the prime time to be looking, it's the best we have right now, and the one thing I have found when doing this, was that the exploring itself can become quite interesting.

“Remember too that it is most important that all air moving equipment must be capable of shutting down for flying time. Do not rent a site if this cannot be done. Not all sites are perfect or available right away, but the possibilities are out there. We just have to find them.

“I do speak from experience and I know this was some time back, but those of us who enjoyed it will remember that I got a 747 maintenance hangar three years in a row to fly our Canadian Indoor Nationals. This only happened because time was taken to make an appointment to talk with an Air Canada executive.

“When our school in Markham was torn down, I arranged for the replacement school, which is part of the Olympic Athlete program and has huge gyms. In both cases, I demonstrated the flying qualities of a mini-stick. For the school, it was flown in the Permit office for the ladies, while in the hangar, later in its process, the demo flight landed on the 75-foot high beams and we had to go up and then out on a gantry crane to retrieve it.

“In each case, it made an impression and got us the sites. These are two major examples but since then, I found a catholic school that had a gym ceiling too high for Category 1 records at 27 feet, and another site too far away for us with a perfectly fly tall ceiling. Also, remember that many large churches now have gymnasiums as well.

“When I first came to our little town, I explored all the schools and spent a season with a bunch of kids in class at a church school but unfortunately, there was no control over their air conditioning in a small but adequate gym. There were other sites with open girders, but no times available.

“Some schools have courses that include aeronautics, and if they have a decent gym available and if you are willing to contribute a little of your own time, it's a natural. An opportunity like this happened to me and I spent a really great eight years following Ron Bauer, a supply teacher, through three schools eventually having four of the teenagers from Aurora High Flyers set nine junior records.

“Several others who helped us teach the kids also got to fly free for over a year in a gym with a 20-foot flat ceiling. Sometimes, the rewards received are exceptional. Cost is another thing. Commercial venues like golf domes and sports complexes can be very expensive while smaller community centres with hockey rinks can be great but only in the summer when the ice is out. Airport facilities often have empty hangar space especially in larger cities.

“Check out all public and catholic schools in your area and remember that secondary schools have the largest gymnasiums. Some school boards have senior programs where the rental costs can be next to nothing.

“Whatever you do, avoid booking a weekend time at a school. This wrecked that exceptional Burlington club run by Dick Fahey, when the custodian cost for Saturday made the daily fee so high that too many flyers opted out and the few left could not afford it. Most schools have regular permits on weeknights and the custodians are usually there till 11 p.m. anyway.

“Because it is really not practical for us to book periods for less than three hours when we consider set-up and pack-up times, our gym is booked every Friday night as available for the entire school year, minus a few on the front and back ends. The few nights when we might get bumped is a minor inconvenience. In our area, there are several district school boards and I assume that they may have different rules.

“York Region, for example, will not rent out to indoor radio control. In any case, the school boards require insurance protection, just like everybody else. If you are a MAAC-sanctioned club, you can pay the field registration fee for your school site each year and have MAAC insurance coverage.

“Schools may require you to purchase the school insurance instead, but I would suggest doing it as a group if possible, so any new members can be covered as well. Just remember, we are non-profit and a leisure pastime and any site where you can have more flying time than it takes to drive there and back, is worth having, in my opinion.

Any comments on this, and especially club information and pictures would also be welcome at marettindoor@gmail.com. Your input would be greatly appreciated. ✈

Vol libre intérieur

suite de la page 56

la protection d'assurance propre au MAAC.

« Il se peut que les écoles exigent que vous achetiez leur propre assurance mais je vous suggère de procéder ainsi à titre de groupe, si possible, de sorte à ce que tout nouveau membre soit aussi protégé. Rappelez-vous que nous sommes un groupe sans but lucratif qui exerce un passe-temps de loisir et que tout emplacement vous permettant d'effectuer vos séances de vol plus longtemps qu'il ne vous en faut pour vous rendre... cela vaut la peine de réserver ce lieu, d'après moi.

J'accueillerais avec plaisir tout commentaire là-dessus, ainsi que des renseignements et photos au sujet de votre club respectif, au marettindoor@gmail.com. J'apprécie beaucoup votre rétroaction. ✈

VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - I4681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique de ce mois offre une rétrospective de l'aventure de Mike Coulombe aux épreuves de qualification de F2B, en septembre 2023.

MES ÉPREUVES DE F2B

par Mike Coulombe

« Larry Maltman m'avait dit que les épreuves de qualification d'équipe F2B auraient lieu à Winnipeg, fin septembre. La météo à ce temps de l'année est souvent incertaine à Winnipeg, ai-je pensé.

J'hésitais à m'engager à tenter ma chance au sein de l'équipe nationale. Je savais bien que je n'avais pas autant pratiqué que j'aurais dû puisque je n'arrivais à pratiquer qu'une couple de fois par semaine. Mon circuit n'était pas ce qu'il aurait pu être mais comme Larry m'encourageait, j'ai décidé de m'inscrire. Après tout, c'était très attirant de participer à cette qualification si près de chez moi. La dernière fois que j'avais été concurrent était au concours Prairie Fire en 2021, à Edmonton, où j'avais terminé troisième en catégorie Advanced.

« Le 30 septembre approchait rapidement. J'ai décidé que ma meilleure stratégie, c'était de me concentrer sur les figures, intersections et sur la douceur de pilotage afin de mettre en valeur la beauté d'un circuit de F2B. Je ne voulais pas endommager ma meilleure maquette en volant trop bas. Celle-ci, un SV11 mû par moteur PA65 à chambre d'expansion (tuned pipe), volait aussi bien que ce à quoi je pouvais m'attendre.

« J'avais effectué des vols au terrain du WRCC plus tôt cet été-là, pendant le Fun-fly et vente-échange (swap meet). Je savais que le terrain était de calibre mondial. J'avais confiance que je pourrais exécuter mes meilleurs vols et de constater le verdict après le travail des juges.

« J'étais excité et nerveux. J'allais rencontrer et livrer combat aux meilleurs pilotes acrobatiques de l'Amérique du Nord.

« 29 septembre, jour de pratique. La météo était, bien, parfaite! Une brise légère soufflait et elle s'éloignait du soleil. Trois cercles étaient savamment dessinés au sol. Je n'ai jamais volé si près d'autres



avions. L'espacement était de 20 pieds entre les cercles d'un diamètre de 70 pieds. Lorsque des moteurs conçus pour la vitesse résonnent ensemble, c'est un concert impressionnant.

« Chacun des pilotes a été en mesure d'entreprendre autant de vols qu'il le souhaitait. J'ai moi-même consommé presque un gallon au complet de carburant. Entre mes vols, j'observais les vols de pratique de la concurrence.

« L'uniformité des circuits de Konstantine Bajaikine et de Chris Cox m'a impressionné. Les virages serrés étaient très précis mais fluides. Le vol à basse altitude était parfait et les pilotes répétaient l'exploit avec uniformité. Tout le monde – et je veux dire tout le monde – était à son meilleur.

« 30 septembre, journée des épreuves. C'était le temps de montrer ce dont j'étais capable. Une fois de plus, la météo était parfaite pour l'acrobatie!

« Mes nerfs l'ont emporté en première ronde. Le moteur ne voulait pas démarrer, il s'est ensuite noyé, je n'avais pas de feu et j'employais un accessoire de mise à feu médiocre. J'ai tenté un essai puis je me suis déplacé derrière la file. La deuxième tentative ne s'est pas mieux déroulée. J'ai endommagé l'hélice. Résultat : aucuns points en première ronde.

« Lors des deuxième et troisième rondes, ma nervosité matinale était disparue. J'étais maintenant en mode 'concours' et

très alerte. Une fois muni d'une nouvelle hélice, le PA65 a aisément démarré et m'a fait honneur tout au long du circuit. J'ai tout donné pendant deux bons vols. Je savais que j'avais concédé plusieurs points mais j'avais piloté les meilleurs circuits dont j'étais capable. Lorsque les points ont été comptabilisés, je me suis rendu compte que j'avais offert ma meilleure performance à vie!

« Les Épreuves de qualification d'équipe F2B étaient très bien organisées en 2023. L'accent était placé sur la sécurité et l'accès au terrain était contrôlé. Les installations du Club WRCC étaient excellentes. Les pilotes faisaient preuve de respect et témoignaient un esprit de camaraderie. Les repas étaient de magnifiques projets de consolidation d'équipe (team building).

« Maintenant que je ravive mes souvenirs de cette merveilleuse expérience, j'en retire l'inspiration servant à construire une maquette de calibre mondial. Aussi de passer davantage de temps à pratiquer... J'ai l'intention de tenter ma chance une fois de plus en 2025. »

ENVOYEZ-MOI VOS HISTOIRES

Merci Mike pour ce compte-rendu. Comme toujours, je vous invite à me soumettre du matériel en prévision de futures chroniques d'acrobatie. ✨

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month's column features a retrospective of Mike Coulombe's F2B Team Trials adventure of September 2023.

MY F2B TEAM TRIALS

by Mike Coulombe

"Larry Maltman told me the F2B Team Trials would be held in Winnipeg at the end of September. Weather in Winnipeg at that time of year is sketchy at best, I thought. I was hesitant to commit to trying out for the National Team. I knew that I had not been practicing as I should, getting in only a couple of sessions a week. My pattern was not what I knew it could be, but with Larry's urging, I decided to enter. After all, having the trials this close to home was very enticing. The last time that I had really competed was in Edmonton, at Prairie Fire 2021, where I placed third in advanced.

"September 30 was quickly approaching. I decided that my best strategy was to focus on shapes, intersections and smoothness to highlight the beauty of the F2B pattern. I didn't want to damage my best flying plane pushing for low bottoms. The SV11, with PA65 piped power, was performing as well as I could expect.

"I had flown at the WRCC field earlier in the summer during the annual Fun Fly/ swap meet. I knew that the field would be a world-class location. I felt confident that I could put up my best flights there and let the judge's tally tell the tale.

"I was excited and nervous. I was going to meet and compete with some of the best stunt fliers in North America.

"September 29th, practice day. The weather was, for lack of a better word, perfect! A light steady breeze and drifting away from the sun. Three well-marked circles on the go. I haven't flown in that close proximity to other stunt planes in, well, never. There was 20 feet spacing between 70-foot circles. When you get a couple of big pipes singing in harmony together, well it was quite the concert.

"Every pilot was able to get as many practice flights as they desired. I burned almost a full gallon of fuel. Between flights, I watched my competition practice.

"I was very impressed with the



consistency of the patterns flown by Konstantin Bajaikine and Chris Cox. Corners were lightning sharp, yet smooth. Bottoms were at the right height and exceptionally consistent. Everyone, and I mean everyone, was on top of their game.

"September 30th, Trials Day. Time to put up or shut up. Again, the weather was perfect for CLPA!

"Nerves got me on Round 1. The PA just wouldn't start, flooded, no glow, used a crappy driver. I took an attempt and moved to the back of the line. Second attempt didn't go much better. Damaged the prop. So, no points for the first round.

"Second and third rounds, morning jitters were gone, I was now in full-on contest mode. Sporting a fresh new prop, the PA65 fired like a champ, sang the song of its people through the entire pattern. I put all I could muster into two very good flights. I knew I had left a bunch of points on the

field but I had flown the best patterns I could. When the points were tallied, I realized I had flown my best ever!

"The 2023 F2B Team Trials were very well organized. Safety was emphasized and field access controlled. The WRCC field facilities were excellent. The pilots all treated each other with respect and camaraderie. The after-hours dinners were splendid team-building events.

"As I sit remembering this excellent experience, I find myself inspired to build a world-class stunt ship. To spend more quality practice time... I plan on trying out for the team again in 2025."

SEND ME STORIES

Thanks, Mike, for this account of your F2B Team Trials experience. As always, I invite submission of material for future CLPA columns. ✨

MAQUETTES RC ÉLECTRIQUES

Nigel Chippindale - 3778

Chef de Comité

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

Un pot-pourri cette fois de problématiques afférentes aux maquettes électriques.

RÉPARATION DE PENTURES ET AUTRES COMPOSANTES EN MOUSSE

Plusieurs maquettes d'usine utilisent une petite épaisseur de mousse qui est habituellement renforcée à l'aide de ruban transparent en guise de penture (charnière) de gouverne. Éventuellement, la mousse se fend et le ruban se décolle.

La méthode toute simple de réparation consiste à coller la fissure à l'aide d'une toute petite pellicule de FoamTac ou d'une autre colle flexible qui n'attaquera pas la mousse (foam). Appliquez tout juste assez de colle puisqu'un surplus raidira trop la penture. N'utilisez pas de colle cyano.

Lorsque la colle aura séché, vous pouvez recourir à du ruban transparent (Scotch Transparent, marque déposée) afin de remplacer le ruban qui s'y trouvait précédemment. Parfois, on utilise du ruban sur les deux côtés de la penture; débranchez le raccordement vers le servo et repliez la gouverne sur elle-même afin de l'appliquer à l'intérieur de la penture.

Autre problème qui survient : les guignols (control horns) finissent par donner trop de jeu dans la mousse. Ils sont souvent montés à l'aide de vis qui transpercent la gouverne pour être vissées dans une plaque de rétention de l'autre côté. Réparation : retirez les vis, appliquez de la colle FoamTac au guignol et à la plaque de rétention et revissez les vis.

Parfois, la tâche est plus ardue, comme sur l'installation sur le très populaire Turbo Timber Evolution, parce que les guignols d'ailerons sont dissimulés. Il peut se développer beaucoup de jeu (relâchement) en raison d'usure ou d'un écrasement.

Il n'est pas envisageable de retirer le guignol puisque la tige de penture de l'aileron passe à travers celui-ci. Vous devrez alors insérer de la colle sous la plaque de rétention en bas de l'aileron. Ajoutez ensuite de la colle sur le dessus de l'aileron afin de remplir toute cavité qu'a



Another "big little plane", the new E-Flite Micro Draco. Wingspan 800mm, weight with 45 battery 239 grams. / Un autre "gros petit produit" d'E-Flite, le nouveau Micro Draco. Envergure de 800 mm, poids de 239 grammes (avec batterie 45).

creusée dans la mousse le débrattement d'aileron. Assurez-vous de maintenir l'alignement du guignol pendant que la colle sèche. J'utilise de la colle Gorilla Glue (claire) pour se faire... pas la variété blanche parce que celle-ci prend de l'expansion en séchant.

Notez qu'en réparant de tels guignols avec un peu trop de jeu, vous pourriez devoir mettre votre émetteur en tension (à « on ») et brancher votre servo attiré (mais retirez l'hélice, par prudence!).

Tandis que vous y êtes, vérifiez soigneusement les autres composantes de votre maquette qui pourraient se décoller ou se déloger, comme le train d'atterrissage et le support moteur. Vous devriez incorporer cette inspection lors de toutes celles prévus que vous effectuez mais parfois, mieux vaut examiner ça soigneusement à domicile parce que vous disposez de l'équipement afin de procéder à ces réparations.

L'ENNUI AVEC LE MODE SAFE

Il arrive fréquemment au terrain de vol que quelqu'un annonce qu'un avion de formation muni du mode SAFE est coincé en mode Beginner (débutant). La cause est

presque toujours la même – une mauvaise configuration du mode Panic (panique).

Lorsque le mode SAFE est correctement configuré sur un appareil de formation, la voie 5 (channel 5) (train d'atterrissage) contrôle le mode de vol (Beginner, Intermediate, Experienced) tandis que la voie 6 (channel 6) (Aux1) actionne le mode Panic lorsque le bouton (switch 1) est pressé, afin que la maquette reprenne son assiette de vol en palier (parallèle à l'horizon).

Le mode Panic (qu'on ne distingue à peu près pas du mode Beginner) entre en jeu à +100 % sur (Aux1). Si on veut découvrir si le problème réside en ce mode Panic, consultez votre écran sur l'émetteur. Tandis que le bouton n'est PAS pressé, Aux1 devrait afficher -100 % ou tout près. S'il affiche +100 % ou même 0 %, vous êtes en présence d'une erreur de programmation, et ça peut être aussi simple que votre Aux1 qui se trouve inversé.

Notez que vous ne pouvez pas régler Aux1 à Inh, puisque même une valeur de 0 % déclenchera le mode Panic.

MAQUETTES FLITEST

suite à la page 83

Nigel Chippindale - 3778

Committee Chair

613-747-9628 | nchippin@gmail.com

A grab bag of electric plane issues this time.

REPAIRING HINGES AND HORNS ON FOAM MODELS

Many factory-built models use a thin section of foam, usually reinforced with clear tape, as the hinge for a control surface. Eventually, the foam cracks and the tape comes loose.

The simple fix is to glue the crack with a thin film of FoamTac or other flexible glue that won't attack the foam. Keep the glue to a minimum, as excess glue can seriously stiffen the hinge. Do not use CA glue for this purpose.

When the glue is set, thin clear tape (Scotch Transparent™) can be used to replace any that was on there, previously. Sometimes, tape is used on both sides of the hinge; disconnect the servo linkage and fold back the surface to apply it on the inside of the hinge.

Another problem that develops is that control horns come loose in the foam. They are often mounted with screws that go through the surface into a retainer plate on the other side. The fix in this case is to remove the screws, apply FoamTac to the horn and retainer, and reinstall the screws.

Sometimes, the task is trickier, as with the hidden aileron horns on the popular Turbo Timber Evolution. These can develop significant slop as a result of wear or crash damage.

It's not feasible to remove the horn, as the aileron hinge rod passes through it. So you have to work the glue under the flat plate on the bottom of the aileron. Then you add glue from the top side of the aileron to fill the voids left by the horn's movement in the foam. Be sure to keep the horn aligned while the glue sets. I use Gorilla Clear for this kind of thing (not White, which foams).

Note that when fixing loose horns, it may be necessary for alignment to have the radio system turned on and the aileron servo plugged in (remove the prop for safety!).

While you're at it, carefully check other things on the model that tend to come



Rick Ramalho of the Stetson Flyers Club in Ottawa with his FliteTest Mighty Mini Arrow. Waterproof foam board construction. / Rick Ramalho, des Stetson Flyers d'Ottawa et son Mighty Mini-Arrow (un produit de FliteTest). La construction de foambord a été imperméabilisée contre l'eau.

loose, such as landing gear and motor mount. All these things should be part of your regular pre-flight check, but from time to time, it's good to do an extra-thorough inspection at home, where you're equipped to fix things.

TROUBLE WITH SAFE

A frequent event at the field is someone reporting that a SAFE-equipped trainer is stuck in Beginner mode. The cause is almost always the same — improper set-up of Panic mode.

With trainer-type SAFE correctly set up, channel 5 (Gear) controls flight mode (Beginner, Intermediate, Experienced), while channel 6 (Aux1) invokes Panic mode when the button (switch I) is pressed, to return the model to level flight.

Panic (which is almost indistinguishable from Beginner) is triggered by +100% on (Aux1). To figure out whether Panic is where the problem lies, just go to the Monitor screen. With the button NOT pressed, Aux1 should show minus 100% or close to it. If it shows +100% or even 0%, you've got

a programming error, maybe as simple as Aux1 reversed.

Note that you can't just set Aux1 to Inh, as even a value of 0% will trigger Panic mode.

FLITETEST MODELS

Building models has declined over the years as part of our hobby. This is a pity because building can provide enormous satisfaction. One solution to this dilemma is a FliteTest foambord model that can be built in just hours.

The picture shows the FliteTest Mighty Mini Arrow, which has spectacular performance on an 850-mAh 3s battery. One of my own FT favourites is the Spitfire, which was built in quantity in our area a few years ago... we flew them in informal combat events. Then there's the Tutor, an excellent trainer and sport plane that works well on floats. And dozens more designs.

<https://store.flitetest.com/rc-plane-build-kits/>

Give one a try and enjoy flying something you built yourself. ✈



Photo by Ken Park

Alan Blore - 21353

Chef de Comité

403-730-9860

ablore@shaw.ca

Ken Parks nous a informé de quelque chose qui se déroulera en juin dans la région du Niagara, au grand plaisir des adeptes de l'univers des jets électriques de type EDF. À vous, Ken. Je crois que tout le monde va s'amuser.



E-JETS NIAGARA, 22 JUIN

(HÔTE, LE NRMFC)

par Ken Park

« Hé ho, collègues pilotes de jets!

« Le Niagara Region Model Flyers Club (NRMFC) est fantastique et possède une courte piste de gazon qui convient très bien aux maquettes EDF. Je me suis proposé à la direction du concours puisque j'ai accompli

ce travail à plusieurs reprises lorsque j'habitais la région d'Ottawa. Je peux honnêtement dire que les rassemblements de jets électriques EDF sont célèbres de par leur spontanéité, selon la philosophie 'on va se faire notre propre plaisir!' et 'Puis-je emprunter ton pistolet radar?'

« Dites à votre compagne que vous voulez faire voler des maquettes à Niagara Falls et que vous la verrez plus tard lorsqu'elle aura elle-même vu les chutes. On ne saurait trouver mieux en matière de divertissement.

« Histoire de rendre le projet plus attirant, notre club est ouvert à ce que cet événement s'étire sur toute la fin de semaine, alors que les pilotes pourront se joindre à nous le vendredi soir pour du vol libre; maquettes EDF seulement le samedi entre 9 heures et 17 heures; et du vol libre une fois de plus le dimanche. Techniquement, le 23 juin sera notre date de rechange en cas de pluie, la veille. Puisqu'il s'agit d'une première pour nous, nous adoptons l'attitude 'On verra bien ce que ça donnera' avant d'en autoriser l'expansion – sur la fin de semaine au complet – l'année prochaine.

« Jusqu'à maintenant depuis que j'ai annoncé l'évènement, on m'a accusé d'être une mauvaise influence au sein du Club... excuse parfaite pour essayer/acheter

quelque chose de nouveau. Les jets, c'est comme les lapins. Une semaine, on en voit un; par la suite, ils se multiplient.

« Il faut que je précise un point important auprès des visiteurs qui viendront pour le vol libre : la dimension de notre terrain de vol ne peut accommoder les maquettes à turbine de plus de 60 N (Newton). Les appareils plus imposants prennent tout simplement trop d'espace. J'ai moi-même effectué la conversion d'un F-22 (de Freewing) et j'y ai installé une turbine Xicoy 45; l'appareil ne vole pas différemment que la version EDF.

« Les dernières années ont été difficiles en matière de plaisir estival. En 2024, revenons à la charge! Le Niagara Regional Model Flyers Club est excité et a bien hâte de s'amuser lors du rassemblement E-Jets Niagara. Nous nous proposons d'offrir l'inscription hâtive en mai – consultez les pages d'évènements au site Web du MAAC et suivez notre propre page, au www.nrmfc.ca, afin de récolter les renseignements. »

Merci, Ken.

C'est tout pour l'instant. Profitez de la prochaine saison de vol. Je vous encourage aussi à soumettre vos rassemblements de jets ou vos articles de construction ou tout autre sujet qui pourrait intéresser vos collègues. ✈



Photo by Ken Park

Alan Blore - 21353

Committee Chair
403-730-9860

ablore@shaw.ca

Ken Park has let us know what's happening in June in Niagara in the EDF jet world. Take it away, Ken. Sounds like a good time.



E-JETS NIAGARA JUNE 22 2024 HOSTED BY NRMFC

by Ken Park

"Hidy-Ho my fellow Jet pilots!

"The Niagara Region Model Flyers Club (NRMFC) is a great club with an excellent short-grass field that's very suitable for EDF.

I volunteered to be the Event Director for our very first one-day EDF jet event. For me, this was something I really wanted to do, having done many EDF/Turbine events in the past while I was living in the Ottawa area. I can honestly say EDF events are notable for being very spontaneous with 'just make your own fun kind of fun!' "Can I borrow the radar gun?"

"Tell your better half you want to go flying in Niagara Falls and they will see ya later having fun seeing the Falls. You can't beat the fun the area is known for.

"To make it more attractive, our club is open to making the event a true weekend experience with pilots being allowed to join us for open flying on the Friday evening, EDF only on Saturday 9-5 and again open flying Sunday. Technically, we are calling the Sunday 23rd our rain date. This being our club's first year, it's all about 'let's see how it goes' before we grow it next year with a possible full weekend.

"So far since we posted the event, I've been accused of being a bad influence in the club, given many an excuse to try/buy something new. Jets are like rabbits. One week you see one, then you notice them

multiplying.

"Just a point of reality for those who visit our club wanting to fly turbines during the open flying hours: our field size won't support turbines bigger than 60N. The bigger jets simply take up too much airspace. I myself did the turbine conversion of a Freewing F-22 with Xicoy 45; the jet flies no different than the EDF version.

"The last few years has really put a dent in our normal RC summer fun. 2024 is the year we all bounce back! The Niagara Regional Model Flyers Club is excited and eager to have major fun with E-Jets Niagara. The Club hopes to do a pre-registraion in May -- see your MAAC events page for details and follow the Club's webpage for information at www.nrmfc.ca."

Thanks, Ken.

That's all for now. Enjoy the up-and-coming flying season. I encourage you to submit any of your jet-related events or aircraft build articles or items that might be of interest to your fellow jet modellers. ✨

ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Voltige

La catégorie Intermediare est la prochaine après celle de Sportsman et introduit la séquence complète de demi-tour (turnaround) à l'intérieur de la boîte imaginaire sans pour autant allouer de pause afin de repositionner son avion et c'est à ce moment que les facteurs-k – une mesure de la difficulté de la manœuvre – commencent à revêtir de l'importance. Tout comme dans la catégorie Sportsman, n'oubliez pas que chaque manœuvre débute et se termine lorsque votre maquette vole en ligne droite aisément reconnaissable.

D'ici à ce que le MAAC reçoive une réponse de Transports Canada, voulant que l'altitude maximale sera augmentée, nous devons observer le plafond de 400 pieds AGL. Nous devons exécuter notre séquence sous ce plafond.

Voilà une chronique ou deux, j'ai brièvement décrit comment exécuter la séquence Sportsman selon la description offerte. Voici une description de la séquence Intermediare et des manœuvres. Plusieurs sont les mêmes qu'en Sportsman. Si elles sont modifiées à la baisse, le livret de règlements les décrit.

Décollage (vent de face)

Dans un environnement de concours, l'observateur (caller) ou un aide de camp doit transporter sa maquette et la positionner pour le décollage. Le décollage se fait par vent de face et établit la direction du vol et des manœuvres à exécuter. Le décollage est considéré comme étant complété à environ deux mètres d'altitude.

Après avoir décollé, le pilote peut effectuer une passe de réglages par vent arrière – qui n'est pas comptabilisée – afin de positionner la maquette pour la séquence.

Annoncez le début et faites entrer votre avion dans la boîte imaginaire.

Huit cubain inversé (k=2) par vent de face
La maquette se redressera en grimper à 45 degrés, exécute un demi-tonneau, exécute ensuite un looping aux $\frac{3}{4}$, effectue un demi-tonneau pour se retrouver inversée et effectue un looping pour se

retrouver en palier au même point qu'à l'entrée.

Tirez, poussez et tirez (Humpty Bump), effectuez un demi-tonneau vers le bas (k=2) et faites demi-tour (Turnaround)

La maquette passe à la verticale, marque une pause et pique du nez afin d'effectuer un demi-looping extérieur, exécute un demi-tonneau et reprend son assiette de vol en palier.

Tonneau en deux points (2-point roll) (k=2) par vent arrière

Virage en décrochage (stall turn) (k=1)
Demi-tour (Turnaround)

Redressez à la verticale, effectuez un virage en décrochage (stall turn) sur 180 degrés pour revenir en plonger à la verticale et redressez afin de reprendre le vol en palier.

Effectuez trois looping extérieurs (outside loops) (k=3) contre le vent (Upwind).

La maquette doit ensuite voler en palier jusqu'à la ligne centrale, se redresser et exécuter trois loopings consécutifs en terminant à la même altitude et dans la même direction.

Exécutez un Huit cubain à demi-inversé (k=1) et faites demi-tour (Turnaround)

Redressez en grimper à 45 degrés, exécutez un demi-tonneau et exécutez un autre looping pour revenir en vol en palier.

Exécutez deux tonneaux horizontaux (k=2) par vent arrière (Downwind)

Faites exécuter à votre avion deux tonneaux horizontaux consécutifs en un rythme uniforme. La direction du tonneau relève du pilote mais les deux tonneaux doivent être exécutés dans la même direction.

Exécutez un demi-Huit cubain (k=2) et effectuez un demi-tour (Turnaround)

Redressez en un looping intérieur et effectuez un demi-tonneau inversé à 45 degrés pour revenir en vol normal et rétablissez l'assiette de vol normale.

Effectuez un virage en décrochage (stall turn) à l'aide de quarts de tonneau en haut et en bas (manœuvre centrale) (k=2) par vent de face (Upwind)

Redressez jusqu'à la verticale, exécutez un quart de tonneau, virage en décrochage de 180 degrés pour passer à la verticale, exécutez un deuxième quart de tonneau et redressez afin de reprendre le vol en palier.

Virage Immelman (k=2) et faites demi-

tour (Turnaround)

Un Immelman, c'est un demi-looping immédiatement suivi d'un demi-tonneau pour reprendre le vol en palier à une altitude supérieure à votre point d'entrée. Le demi-tonneau suit immédiatement le demi-looping et il n'y a pas d'étape de vol inversé entre ces manœuvres.

Effectuez un looping extérieur (Outside loop) (k=2) par vent arrière (Downwind)

La maquette pique du nez afin d'exécuter un looping extérieur. Celui-ci devrait être parfaitement rond.

Split S (k=2) et faites demi-tour (Downwind)

La maquette effectue un demi-tonneau pour du vol inversé et exécute immédiatement un demi-looping intérieur pour revenir au vol en palier à une altitude inférieure au point d'entrée.

Looping carré (Square loop) (k=2) par vent de face (Upwind)

Redressez et effectuez un looping carré.

Lorsque le looping carré est complété, c'est la fin de la séquence dans la boîte (imaginaire).

Sortez de la boîte.

Il y a une autre passe par vent arrière qui n'est pas comptabilisée après avoir fait sortir votre avion de la boîte afin de le positionner pour l'atterrissage. Une fois que vous aurez la boîte, vous pouvez vous positionner immédiatement pour ledit atterrissage. On n'exige pas que vous effectuiez un circuit.

La direction de l'atterrissage est déterminée par la direction de votre décollage. Si vous perdez vos repères et que vous faites faire un virage à 180 degrés à votre avion après avoir quitté la boîte imaginaire pour ensuite le faire atterrir à l'extrémité rapprochée de la piste, vous obtiendrez un score d'atterrissage « zéro ».

Atterrissage (k=1)

Effectuez un arrondi (flare) tout en douceur afin de reprendre contact avec le sol sans rebondissement ou sans virement de cap et laissez votre appareil s'immobiliser. La manœuvre d'atterrissage débute à deux mètres au-dessus du sol et se termine lorsque l'avion s'immobilise ou qu'il a roulé sur une distance de dix (10) mètres, selon la première éventualité. ✨

R/C PRECISION AEROBATICS

Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Intermediate is the next class up from Sportsman and introduces a full turnaround sequence flown in the box with no breaks to reposition and K-factors -- which are a measure of the difficulty of the manoeuvre -- start to become important. As in Sportsman, don't forget that every manoeuvre begins and ends with noticeable straight line.

Until MAAC receives a response from its request to Transport Canada to increase the maximum altitude we are allowed to fly, the current 400-foot AGL limit remains in place. This sequence can be flown under our current limit.

A column or two ago, I did a brief how to fly the Sportsman sequence description. Here is a description of the Intermediate sequence and manoeuvres. Several of these manoeuvres are the same as in Sportsman. The downgrades for each manoeuvre are described in the Rulebook.

1. Takeoff (upwind)

In a contest situation, the model is carried out to the runway 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.

Call and enter the box.

2. Reverse Cuban 8 (k=2) Upwind

Model pulls up into a 45° climb, half rolls, executes a 3/4 loop, half-rolls to inverted and loops back to level flight at the same point as entry.

3. Pull Push Pull Humpty Bump, 1/2 Roll Down (k=2) Turnaround

Model pulls into a vertical attitude, pauses, then pushes into a half-outside loop, executes a half-roll, and then recovers into level flight.

3. 2 Point Roll (k=2) Downwind

One horizontal roll with a hesitation when inverted

4. Stall Turn (k=1) Turnaround

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

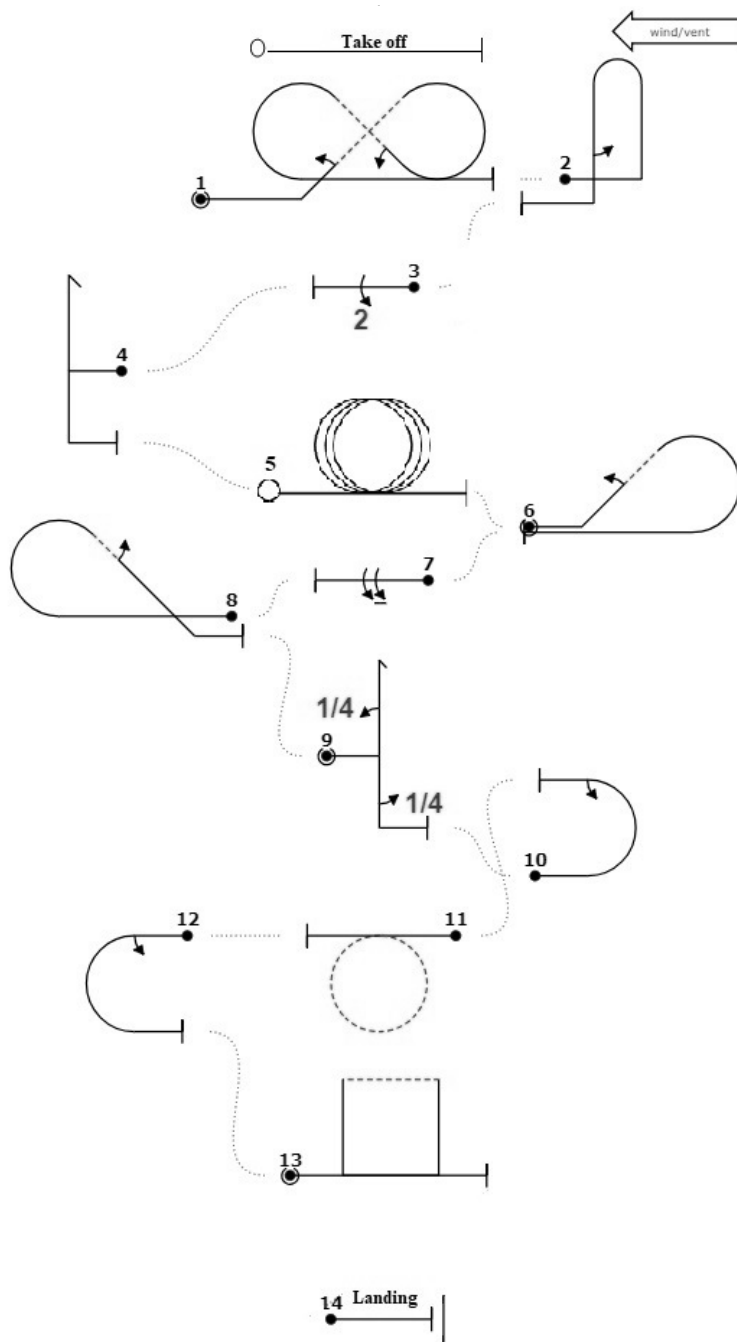
5. 3 Inside Loops (k=3) Upwind
The model flies straight and level to the centreline, pulls up and performs three consecutive loops to finish at the same altitude and direction.

6. Half-Reverse Cuban 8 (k=1)

Turnaround

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

7. 2 Horizontal rolls (k=2) Downwind
Two consecutive horizontal rolls at a uniform rate. Roll direction is at the option of the pilot and both rolls must be in the same direction.



continued on page 81

COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

SPEEDWORLD

Je me suis rendu à cet événement d'une seule journée au terrain Speeworld de Phoenix, le 3 février. La météo était excellente une fois les courses terminées, les résultats suivants ont été affichés. En catégorie Gold, Dave Sullivan est arrivé premier, Tony Lopez en deuxième et j'ai terminé au quatrième rang. Le décor était planté pour une finale enlevante avec Dave Sullivan et moi. Ma maquette était vraiment rapide mais j'ai devancé le départ et obtenu un pointage « zéro ». Mince!

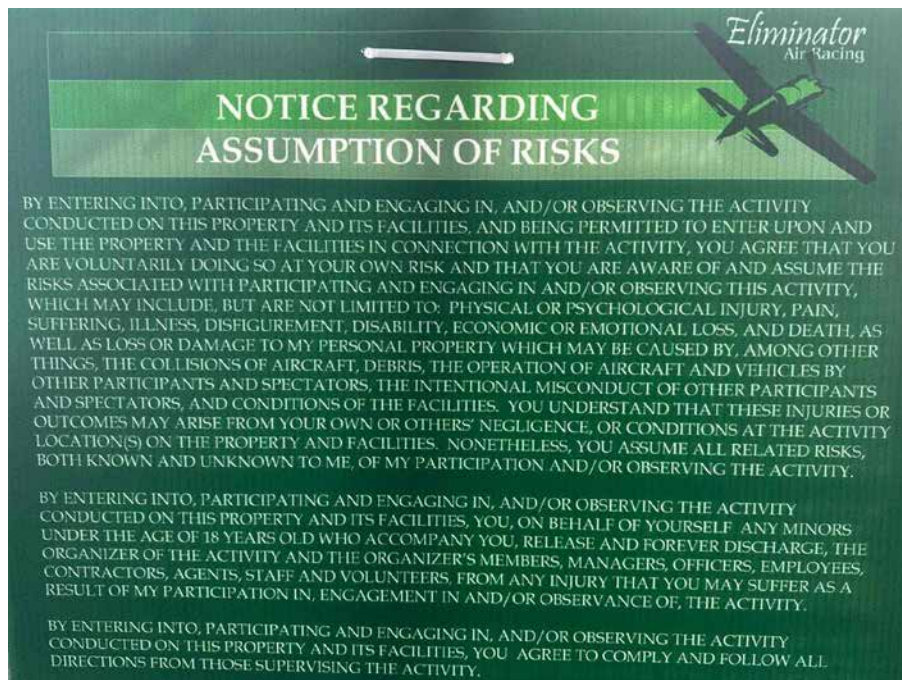
En catégorie Silver, Bob Schmitz a terminé premier et je suis encore arrivé en quatrième place. Me démarquer dans cette catégorie, c'est un problème pour moi (que de terminer sous la barrière des deux minutes) et je dois y travailler. Peu importe, c'était une bien bonne journée de course sans trop de casse.

CHINO, CALIFORNIE

Le prochain concours auquel j'ai participé était celui de Chino (Californie), les 24 et 25 février. Cet endroit se trouve à cinq heures et demie de mon domicile hivernal de Phoenix. Le samedi, Tony et moi avons piloté nos maquettes lors de l'épreuve de style gentleman qu'organisait Tony Frankoviak. On ne retrouve aucun juge qui noterait les raccourcis que prendraient les pilotes au moment de contourner les pylônes et la course est plus détendue... supposément.

Il convient de noter que Tony Frankoviak consigne le dernier tour de circuit et la ligne d'arrivée à l'aide d'un iPad. Celui-ci est doté d'un grand écran, si bien qu'on peut aisément obtenir la bonne information. J'ai remporté une course par une simple longueur de casserole (spinner) et on pouvait aisément le constater en consultant les images sur iPad. Merveilleuse idée, Tony.

Le dimanche, nous avons disputé une course de style Eliminator, qui ressemble au style Dragster. On se qualifie pour les courses pour ensuite s'inscrire aux rondes d'élimination, où vous devez terminer en première ou en deuxième place au cours



de votre ronde afin de pouvoir progresser plus loin.

Une fois la poussière retombée, Tony et moi avions réussi à nous qualifier pour les épreuves Silver et Gold. Lors de la première, j'ai obtenu l'aide de Travis Flynn. J'ai remporté cette course et Tony était deuxième, derrière moi. Tout le monde s'est bien amusé.

Lors de la course en catégorie Gold, une fois de plus, je devais me mesurer à Tony, de même qu'à Travis, si bien que je devais me dénicher un autre observateur (caller). Cette fois, c'est le président de la NMPRA, Doug Killebrew, qui est venu à ma rescousse.

Après avoir mis mon avion et équipement en tension, prêts à servir, j'ai remarqué que mon aileron gauche ne fonctionnait pas, mais l'officiel chargé des départs m'a gentiment autorisé à utiliser mon avion argenté de rechange. J'imagine que c'était mieux que rien. J'ai rapidement fait le plein et j'ai couru jusqu'à mon aire de départ.

Je savais que les avions plus rapides de cette catégorie me dépasseraient, alors mon plan consistait à me tenir hors d'atteinte et à ne pas devenir une cible en plein vol. Une fois la course terminée, Tom Easterday s'était emparé de la première place, Tony a terminé deuxième, Travis en troisième et

j'ai obtenu la quatrième place.

La série Chino Eliminator des coucous de guerre (warbirds) possède des règlements d'inscription très flexibles. En catégorie Bronze, vous pouvez piloter ce que vous voulez; même les maquettes électriques sont autorisées. En catégorie Silver, la série FMS d'appareils électriques mûs par hélice sont légaux. Plusieurs personnes vissent une hélice APC 11 x 12 et prennent le départ tandis que d'autres pilotes passeront à des batteries LiPo de 3 300 mAh à six éléments et utiliseront une hélice APC de 10 x 10.

Dans les deux cas, les maquettes endurent les forces en vol d'une vitesse accrue. Dans la catégorie Gold, le nombre de kits disponibles est certainement à la baisse. D'après moi, l'un des meilleurs appareils à acheter, c'est celui entièrement en composite, le Harold Sattler RV1... et une maquette Gold RV2 sera bientôt disponible. On ne retrouve aucun train d'atterrissage escamotable... plutôt l'allure d'un gros appareil de Q40. C'est simple, rapide et très efficace.

La série de courses Chino Warbird est l'affaire de Ben McBride. Félicitations, Ben, vous êtes véritablement un leader au sein de la communauté de la course et de l'aéromodélisme. Ben a incorporé

suite à la page 72

R/C PYLON

Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

SPEEDWORLD

I attended a single-day event at the Phoenix Speedworld site on February 3rd. The weather was excellent and after all the races were over, in Gold: Dave Sullivan was first, Tony Lopez was second and I came in fourth. All the cards were in place for a boomer of a final heat with me and Dave Sullivan. My plane was really fast, but I jumped the start and ended up with a zero. Rats!

Silver: Bob Schmitz got first, and I came in fourth yet again. Breaking out in Silver is a problem for me (finishing faster than 2:00 minutes) and I need to work this out. Regardless, it was a great day of racing with minimal carnage.

CHINO, CA

The next race was in Chino California on Feb 24/25. Chino is a 5.5-hour drive from my Phoenix home. On Saturday, Tony and I flew in the gentleman's style of racing put on by Tony Frankoviak. There are not cut judges at the pylons and the racing is more relaxed... supposedly.

One item of note, Tony Frankoviak records the last lap and finish of each race with an iPad. It has a large screen so obtaining good information from the footage is excellent. I won a race by a spinner width that was easily seen on the iPad footage. Great idea, Tony.

On Sunday we flew in the Eliminator style of racing which is patterned after Dragster racing. You qualify for the races and then you enter the Elimination rounds where you must finish first or second in your heat in order to move on.

After all the smoke cleared, Tony and I both made the final in silver and Gold. In Silver, I had to obtain a caller because Tony and I were flying against each other in the final race. I got the very talented Travis Flynn to help me out. After the race was over, I had won and Tony came in second. A great time was had by all.

In the Gold final, once again, I was up against Tony and also Travis so I had to find another caller. This time, NMPRA President Doug Killebrew helped me out.



Jim Allen, Roy Andrassy and Doug Houston at the Sepulveda Basin site. / Jim Allen, Roy Andrassy et Doug Houston au bassin de Sepulveda.

After I turned my radio and plane on, I noticed that my left aileron was not working, but the starter kindly allowed me to use a back-up, which was my silver airplane. I guess that is better than nothing. I quickly fueled up my silver bird and ran to my starting area.

I knew I would be lapped by the fast Gold birds, so my plan was to stay out of the way and not become a mid-air target. After the race was done, Tom Easterday won first, Tony got second, Travis won third and I got fourth.

The Chino Eliminator warbird series is very flexible with its entry rules. In the Bronze class, you can fly whatever you want; even electric ducted fans are legal. In the Silver class, the FMS series of electric propeller-driven aircraft are legal. Many people just bolt on an 11 x 12 APC prop and are good to go or some pilots will upgrade their batteries to about a 3,300 mAh 6-cell LiPo and run an 10 x 10 APC prop.

In both cases, the models stand up to the speed and stress of a higher speed of racing. In Gold, the number of model kits that are available is dwindling, for sure. In my opinion, one of the best birds to buy is the Harold Sattler RV1 fully composite bird and soon the RV2 fully composite Gold bird will be available. No retracts, pretty much a large Q40. Simple, fast, and very effective.

The Chino Warbird racing series is run and managed by Ben McBride.

Congratulations Ben, you are truly a leader in the racing and aviation community. Ben has incorporated the racing series with an LLC (Limited Liability Company) and has additional insurance besides the AMA insurance and the lawyers now have requested the placement of "Assumption of Risks" signs to be posted at the field as well as regular announcements over the PA. Wow! Welcome to the Excited States of America!

Ben is being very smart here because he wants to cover his butt, should there ever be a bad incident. Remember that the AMA insurance is a secondary insurance. AMA insurance kicks in once your home ownership insurance and other private insurance is exhausted. Thank goodness, MAAC liability insurance is a primary insurance.

SEPULVEDA BASIN Q40

OK, well the next contest was a three-pole Q40 pylon race at the Sepulveda Basin in California, March 2nd and 3rd, 2024.

I travelled with my old caller and friend, Dougie Houston. Jim Allen was also a member of our team, but he was travelling by himself.

Due to rain storms that hit the area one month prior to the contest, the City had to bring in lots of heavy equipment to drain and clean up the mud and debris. What a

continued on page 83

COPIES VOLANTES RC

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195

crosby.scott@rocketmail.com

Je m'excuse de l'absence de cette chronique dans le numéro précédent de Model Aviation Canada. Les échéanciers semblent survenir plus vite, ces jours-ci. Cette chronique n'y fait pas exception... je dois la soumettre dans trois jours!

J'aimerais souhaiter la bienvenue à Robert Davidson (MAAC 79785CM) au sein du Comité des copies volantes du MAAC. Robert habite Cranbrook (Colombie-Britannique) et travaille au sein de l'industrie aéronautique. Il est un constructeur accompli de copies volantes et a le souci des détails et la patience pour faire aboutir ses projets. À l'heure actuelle, il travaille sur un DH82a Tiger Moth (un produit de Duncan Huston) à l'échelle 1/4 qu'il est en train de convertir à la version canadienne DH82c. Le regretté Bruce Bender en avait entamé la construction. Bruce avait créé la verrière tout temps et avait entrepris de modifier le projet de sorte à ce qu'il réplique les caractéristiques propres au modèle "c" canadien.

Robert vise très haut et son avion est époustoufflant! Je me doute que vous commencez à comprendre comment j'ai fait la connaissance de Robert... Il est le neveu de Neil Davidson. Si vous vous rappelez, Neil est le maître de tout ce qui est DeHavilland et c'est de lui que je me suis procuré les nervures d'ailes inférieures pour mon projet à l'échelle réelle de DH82c.

Je ne saurais imaginer meilleure ressource que d'avoir accès à un appareil à l'échelle réelle et d'être apparenté – comme l'est Robert – au type qui fabrique les pièces de bois et de métal afin de restaurer ces pièces d'anthologie canadienne.

Je me suis engagé à terminer et à recouvrir l'empennage de mon véritable Tiger Moth au cours de l'hiver et, en date d'aujourd'hui (27 février 2024), j'ai réussi mon tour de force. Mes doigts comportent suffisamment de corne maintenant et la force nécessaire afin de coudre les nervures pendant plusieurs heures. Voici venu le temps de terminer mon BF-109G6 (une maquette à l'échelle 1/4 de Meister)!

J'ai hâte de faire du ménage dans mon atelier afin d'y déposer cette maquette et de la préparer aux vols d'essai, ce printemps. Mon prochain projet sera d'assembler un Focke Wulf FW190D9 (Dora) (aussi un produit Meisner à l'échelle 1/4). Cette maquette possède une envergure de 102 pouces et sera mue par un moteur en ligne et bicylindre 3w110. Le kit comporte un fuselage en fibre de verre et des ailes de

suite à la page 69



R/C SCALE

Scott Crosby - 23964

Committee Chair

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

I apologize for the absence of the scale article in the last edition of the MAAC magazine. Deadlines seem to creep up on me a lot faster these days. This article is no exception, it's 3 days before its due!!

I would like to welcome Robert Davidson MAAC# 79785CM to the MAAC Scale Committee. Robert is from Cranbrook B.C. and works in the aviation industry. Robert is an accomplished scale modeler with a keen eye for the details, and the patience to see them through. He is currently working on a 1/4 scale Duncan Huston DH82a Tiger Moth converted to a Canadian DH82c. This model was originally started by the late Bruce Bender. Bruce had created the all-weather canopy and started to make the subtle changes that make the Canadian "c" model so unique.

Robert is taking this model to the next level and it's stunning! I know you are now starting to connect the dots on how I got to know Robert... Robert is Neil Davidson's nephew. Neil, if you recall, is the master of all things DeHavilland and whom I acquired my new lower wings ribs and spars for my full size DH82c project.

I can't imagine a greater resource for building a scale model than having access to full size one and being related to the gentleman that makes the wood and metal bits to restore these pieces of Canadian history.

I had committed myself to finish restoring and covering the tail feathers on my full size DH82c this winter, and as of this date (Feb 27, 2024) I have done that. My fingers have built up the required calluses and strength to rib stitch for several hours at a time, and now its time to finish the Meister 1/4 BF109G6!

I am looking forward to cleaning the shop and getting this model back on the table and ready for test flights this spring. My next project is Meister's 1/4 scale Focke Wulf FW190D9 (Dora). This model has a wingspan of 102" and will be powered by a 3w110 inline twin. This kit has a fiberglass fuselage and built-up wing.

I really enjoyed flying my 1/5 Dora, it is a model that demands the best of your flying



skills yet is not stressful to fly. My 1/5 Dora has found a new home and is now in the capable hands of Edmonton Radio Control Societies Chris Hammond. I look forward to seeing it at the field!

As always let me know what you are working on, or if you are having a scale contest or fun fly! I really enjoy hearing from you all! ✈

Copies volantes RC

construction traditionnelle (built-up).

J'ai beaucoup aimé assembler mon Dora à l'échelle 1/5, précédemment : il exige un fin pilotage sans que ce soit trop stressant. Mon Dora a trouvé un nouveau propriétaire en la personne de Chris Hammond, de l'Edmonton Radio Control Society. J'ai bien hâte de voir l'avion voler au terrain!

Comme toujours, faites-moi savoir le projet sur lequel vous travaillez ou si vous êtes en train d'organiser un concours de copies volantes ou un Fun-fly! J'aime beaucoup entendre parler de vous tous! ✈

suite de la page 68

VOLTIGE DE COPIES VOLANTES RC

Frank Klenk - 32001

Chef de Comité

519-550-7955 | flyanextra@gmail.com

Ici en Ontario, la planification de concours va bon train en prévision de la saison 2024; voici les dates qui ont été approuvées :

Atelier pour juges IMAC (Basic, seulement) à Woodstock, dans l'atelier de Bruce, 10 mars

Concours NOIC, Sudbury, 27 – 28 juillet

Concours du Club des Stetson Flyers (Ottawa), 10-11 août

Concours de Woodstock, 7 – 8 septembre

Concours de Sault-Sainte-Marie, aucune date encore avancée

Concours d'Arnrior, aucune date encore avancée

J'encourage les pilotes à choisir leurs dates de concours et à planifier leurs déplacements en conséquence. Heureusement, Gordon Wilhelm et Juan Velasquez agissent à titre d'assistants directeurs régionaux pour l'IMAC dans leur région respective et ils connaissent le processus.

Voici un rapport de notre collègue Glenn Lundigran sur le très anticipé système de pointage communément appelé « boîte noire ».

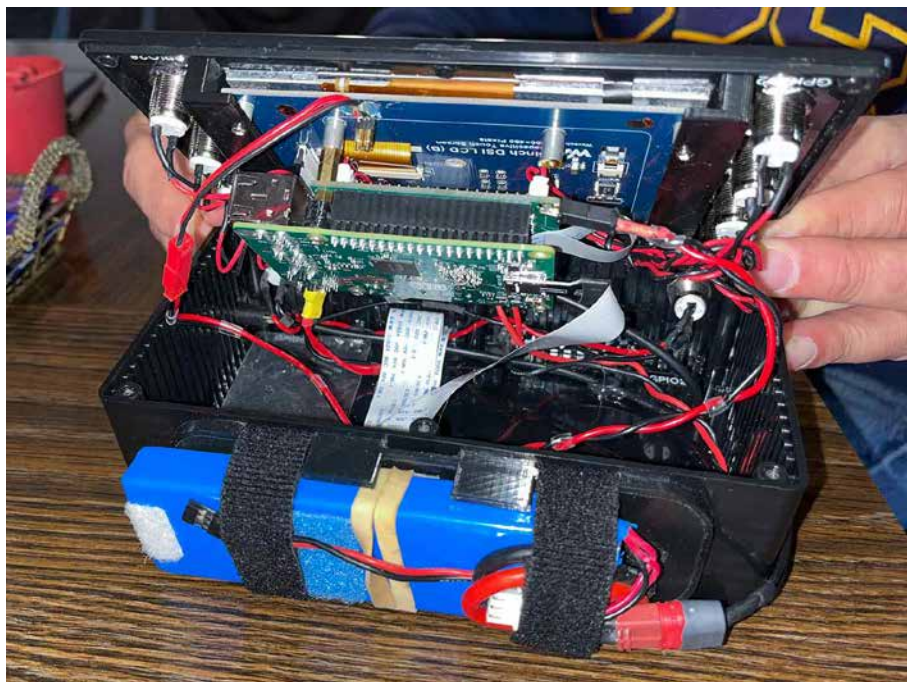
POINTAGE TECHNOLOGIQUE

par Glenn Lundigran

« Plusieurs membres de l'IMAC ont beaucoup insisté pour qu'on se mette à utiliser un dispositif électronique de pointage afin d'améliorer et d'accélérer le processus de pointage lors de nos concours. D'autres pays ont déjà adopté de tels dispositifs – songeons à l'iPad – avec succès. L'approche américaine emploie un appareil moins dispendieux qui est basé sur un micro-ordinateur Raspberry Pi.

« Depuis quelques années, un groupe au sein de l'IMAC a mis au point une boîte qui a été mise à l'essai lors de plusieurs concours en sol américain. Cet appareil est modérément compact et on peut le manipuler aisément. L'écran de cinq pouces offre de l'information sur le pilote, sur chaque manœuvre de la séquence sélectionnée, de même que le score des juges à mesure qu'il est compilé.

« Des boutons placés sur le boîtier



extérieur permettent au juge de sélectionner le pointage pour -5, -1, +5, +1, 0, Break (Rompre la séquence?) et « non observé » (Not Observed). Pour chacune des manœuvres, le pointage débute à 10 et le juge appuie le bon bouton (typiquement, -5 ou -1) afin de réduire le score selon les erreurs qu'il observe en temps réel. Si le juge réduit accidentellement trop de pointage (il peut avoir accidentellement pressé le bouton Zéro ou « Break », il (ou elle) peut presser +5 ou +1 afin de corriger le tir.

« Autres caractéristiques de la boîte : affichage de la manœuvre de sorte à ce que le juge n'ait pas à regarder un autre document pendant qu'il observe le pilote en action. De plus, une oreillette est disponible de sorte à ce que le juge reçoive de la rétroaction audio du pointage qu'il inscrit... une fois de plus afin de garder les yeux sur le vol qu'effectue le concurrent plutôt que de porter son regard vers le bas afin d'inscrire le pointage. De plus, cette rétroaction audio offre le nom de la manœuvre sélectionnée aux fins de pointage et peut offrir une description verbale des étapes, comme 'demi-tonneau' ou '11/2 positive snap' en pressant le bouton 'Call' (nommer la manœuvre). On retrouve aussi un bouton 'non observé' qui permet au juge d'indiquer qu'il n'a

pas vu la manœuvre exécutée, ce qui arrive à l'occasion. Le cas échéant, le juge confirmerait qu'un collègue a vu la manœuvre afin de sauvegarder le score final; le système électronique consignerait alors le score du juge qui, lui, a eu le temps de voir la manœuvre.

« Quant à notre expérience sur le terrain et compte tenu des résultats obtenus lors de concours, j'accorde mon sceau d'approbation (pouce en l'air). Après quelques essais personnels alors que je jugeais, je crois que la boîte a rendu la tâche plus facile. On maîtrise rapidement la courbe d'apprentissage.

« Les scores de ces systèmes électroniques peuvent être téléversés très rapidement grâce à une connexion wifi vers l'ordinateur personnel qui collige les pointages, ce qui élimine le besoin que quelqu'un inscrive ces chiffres manuellement. Il ne suffit que de quelques minutes pour transférer les données dans le système de pointage et voilà, on obtient les résultats.

« Lors d'un concours, je me souviens que les pointages finaux après la dernière ronde étaient disponibles tout juste quelques minutes après que le dernier concurrent ait fait atterrir son avion. Quelques problèmes techniques subsistent mais l'équipe

suite à la page 71

R/C SCALE AEROBATICS

Frank Klenk - 32001

Committee Chair

519-550-7955 | flyanextra@gmail.com

Here in Ontario, contest plans are underway for the 2024 season; approved dates are as follows:

Woodstock IMAC judging seminar, (Basic only), Bruce's shop, March 10

NOIC contest, Sudbury, July 27 - 28

Ottawa Stetsons contest, August 10 - 11

Woodstock contest, September 7 - 8

Sault-Sainte-Marie contest, no dates

Arnprior contest, no dates

I encourage guys to pick contest dates and start organizing. Fortunately, Gordon Wilhelm and Juan Velasquez are IMAC Assistant Regional Directors in their respective regions and know the drill.

From our colleague Glenn Lundigran, we have a report about the much anticipated "black box" scoring device.

SCORING TECHNOLOGY

by Glenn Lundigran

"Several members of IMAC have been pushing for the use of an electronic scoring device to improve and speed up the scoring process at our contests. Other countries have already adopted various devices such as iPads with some success. The U.S. approach is a less expensive dedicated device based on a Raspberry Pi micro-computer.

"Over the last couple of years, a group in IMAC developed a box which has been tested out at a number of U.S. contests. The device is fairly compact and easily handled. The 5-inch screen provides information about the pilot, each manoeuvre for the selected sequence as well as the judges' score as it is tabulated.

"Buttons on the case allow the judge to easily manipulate the score for -.5, -1, +.5, +1, 0, Break, and Not Observed. For each manoeuvre, the score starts at 10 and the judge presses the appropriate button (typically -.5 or -1) to reduce the score according to the errors seen in real time. If the judge accidentally reduces the score too far (such as mistakenly hitting the Zero or Break button, he/she can press the +.5 or +1 to correct accordingly.

"Some other features of the current box include displaying the actual manoeuvre



so the judge doesn't need to look at a separate piece of paper while observing the pilot flying. In addition, an earphone jack is provided so the judge can receive audio feedback of the score as he enters it, again making it easier to keep an eye on the flight rather than looking down to record the score. Additionally, the audio feedback provides the name of the manoeuvre as it is selected for scoring and can provide a verbal description of the actual steps, such as 'half roll' or '1½ positive snap, by pressing the 'Call' button on the box. There is also a 'Not Observed' button which allows the judge to indicate they did not see the manoeuvre, which can occasionally happen. If that happens, the judge would confirm that the other judge saw the manoeuvre, before saving the final score and the system would take the score from the judge which did observe the manoeuvre.

"As for our experience with the boxes and the overall results, from using them at a contest I give them a thumbs-up. After a couple times scoring at a contest, I feel they made the overall job of judging easier. The learning curve is very quick.

"Scores from the boxes can be uploaded very quickly via a WiFi connection to the scoring PC, thus eliminating the need for anyone to manually enter scores. It takes only a few minutes to transfer the data into the Scoring program and voilà, the results.

"At one contest, I recall the final scores after the last round were ready within a few minutes of the last pilot landing. There are still a few issues but the team is working to

eliminate them.

"One challenge is the 'Unknowns'. As of last season, they did not have the image and audio data available to enter 'Unknowns' into the program at a contest so we still needed a print-out but they are working on a solution with the Sequence Committee.

"Cost of the boxes is a bit high; this too can be reduced with some bulk purchases. All in all, I am fairly positive this will become the preferred method of scoring in the near future." ✈

Volte de copies volantes RC

suite de la page 70

travaille là-dessus.

« Un défi demeure : les séquences inconnues (Unknowns). En fin de saison dernière, on ne pouvait pas obtenir d'image et des données audio afin d'inscrire ces séquences au programme lors d'un concours. Conséquemment, nous devions encore recourir à une feuille imprimée; le Comité des séquences planche sur une possible solution.

« Le coût de ces boîtes électroniques demeure élevé; mais on pourrait en réduire le prix en achetant en grandes quantités. Grosso modo, j'ai confiance que cette méthode de tenue de pointage se répandra dans un avenir rapproché. » ✈

à la série de la protection d'assurance Limited Liability Company et possède d'autre assurance en plus de celle de l'AMA américaine; les avocats réclament maintenant l'installation de pancartes « Nous assumons le risque » au terrain et que les annonceurs le rappellent par haut-parleur. Wow! Bienvenue aux États « excités » d'Amérique!

Ben est astucieux parce qu'il veut couvrir ses arrières, si un incident se produisait. Souvenons-nous que la protection d'assurance de l'AMA n'est que secondaire. Elle prend le relais une fois que votre assurance domiciliaire et autres assurances privées sont épuisées. Dieu merci, l'assurance que nous offre le MAAC est primaire (principale).

Q40 AU BASSIN SEPULVEDA

O.K., le prochain concours était une course à trois pylônes de Q40 au bassin Sepulveda de Californie, les 2 et 3 mars 2024. J'ai effectué ce voyage en compagnie de mon vieil observateur et ami, Dougie Houston. Jim Allen était aussi de notre équipe, mais il voyageait seul.

Compte tenu d'importantes tempêtes qui ont balayé la région tout juste un mois auparavant, la Ville a été obligée de mobiliser de l'équipement lourd afin de drainer les lieux et de nettoyer la boue et les débris laissés derrière. Quel dégât.

Notre première journée de pratique était le jeudi précédant la fin de semaine. Le sol était encore détrempé en raison d'une récente pluie. Heureusement, nous avons procédé aux vols et aux réglages de nos maquettes sans heurts.

Vous deviez faire attention en marchant sur les pistes ou sentiers. Si vous tombiez avec votre maquette dans une main et votre boîte d'équipement dans l'autre, vous pouviez vous faire très mal.

Le samedi matin, nous sommes arrivés tôt au terrain – 7 heures – afin de nous installer dans l'aire des puits... dans la pluie, dans le froid, dans le vent et dans la boue! Nous avons disputé les courses entre 13 h 30 et 15 h 30 avec une pause occasionnelle, le temps de laisser passer un squall de pluie. Quelque 47 pilotes en provenance de plusieurs pays étaient de la partie.

Il ne fait aucun doute que tout le

monde faisait voler sa maquette très rapidement. Le terrain de vol du bassin se situe tout juste à 300 pieds au-dessus du niveau de la mer, si bien que mes lectures d'altitude-densité indiquaient souvent moins de 900 pieds. Nos moteurs adorent ça. Ils génèrent énormément de puissance grâce à l'oxygène disponible.

Nos avions volent vite et atterrissent lentement dans cet air dense. On y gagne sur tous les plans.

Malheureusement, l'avion de Dougie a subi une collision aérienne avec celui d'un Mexicain dès la première ronde. Au revoir, avion Sweet Vee préféré de Dougie. L'avion s'est abîmé dans le marécage, qu'on appelle couramment le terrain extérieur. Plus tard, Dougie et moi avons passé plus d'une heure là-dedans, à la recherche de sa maquette, sans succès.

Le dimanche, la météo matinale était encore détrempée, si bien que nous avons dû attendre environ une heure avant que le ciel ne se dégage. Finalement, la course proprement dite a été durement disputée. Pendant une période de deux heures, plusieurs pilotes faisaient voler leur avion de façon très rapide, sous la barre d'une minute. J'ai agi à titre d'observateur auprès de Jim Allen et il a inscrit un chrono de 58:90. Ça, c'est rapide.

Nous avons été témoins de plusieurs autres collisions aériennes et plusieurs maquettes se sont écrasées à la sortie du pylône 3 en raison d'air instable. L'herbe au-delà de la piste était haute et plusieurs pilotes ont perdu leur moteur dans cette végétation!

J'ai vécu plusieurs courses relevées et mes chronos se rapprochaient de la mythique minute. Merci, Dougie, de votre expertise. Malheureusement, Dougie a perdu son deuxième appareil lorsque sa maquette de rechange a vécu une défaillance des ailes en contournant le pylône 1.

Dans le feu de l'action, l'avion de Gino DelPonte a frappé le pylône 2 à deux reprises... en fait, ses deux avions ont été détruits. L'un d'entre eux a frappé le pylône 2 au moment où Jim Allen et moi étions 15 pieds plus loin. Je me suis lancé par terre et ai ingéré un peu de terre... et ça goûtait les excréments!

Après les courses et les épreuves d'élimination fly-off, Jim est arrivé au 7e rang avec un meilleur chrono de 58 :90; j'étais au 9e rang avec un meilleur chrono

de 1 :00 :34; Dougie a terminé tout à fait au bas, compte tenu de ses deux avions détruits.

Des félicitations particulières sont de mise envers AJ Seaholm pour sa première place; Travis Flynn a terminé deuxième et Mathew Fehling a ravi la troisième place. Merci à Doug Killebrew et à tous ses bénévoles d'avoir su organiser de si bonnes courses malgré des conditions si peu favorables.

MOTEURS NELSON

Tous les changements récemment survenus chez Aero Racing Engines ont remis en question la future disponibilité des moteurs Nelson Q40 et de leurs pièces. Ces changements concernent la main-d'œuvre et selon les dirigeants, ces moteurs demeureront disponibles dans un avenir rapproché. Selon le Comité des règlements de course aux pylônes de l'AMA américaine, personne ne peut jurer des plans (du fabricant) à plus longue échéance. Personnellement, j'ai commandé des moteurs et des accessoires au cas où la situation se corserait. D'après moi, Aero Racing Engines fabrique un moteur pour épreuves de Q40 de calibre mondial et il demeure le leader. Je leur souhaite certainement de meilleurs jours et j'espère que cette entreprise poursuivra sa production pendant encore plusieurs années.

CHANGEMENT DE GARDE SOUHAITÉ

D'accord, amateurs de course, c'est tout pour cette chronique. Désolé pour ma version personnelle des événements, mais ainsi va la vie.

Personnellement, je recherche quelqu'un qui me remplacerait à la présidence du Comité. Si vous êtes intéressé, veuillez communiquer avec moi et je crois pouvoir vous convaincre d'accepter mon poste. ✨



FARFAST
Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs

1-780-518-9848
FarFast.ca



Aircraft Modelers Research

Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:

Airplanes, Engines, Helicopters, Drones, FPV, and all the Building materials you'll need.

2550 Chemin du Lac
Longueuil, Quebec, J4N 1G7
Toll Free: 1 855 747-2444
Montreal: 450 670-2444
AMR-RC.com
Manufacturer • Distributor • Dealer

AIRCRAFT MODELERS RESEARCH
2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec
AMR-RC.com 450.670.2444

AJ HOBBIES (SINCE 1995)
200 Edgeley Blvd. Unit 28
Concord, Ontario, 905.305.1479
www.ajhobby.com or
www.HobbyProsDepot.com



Futaba | Stinger Engines
Flex Innovations
XOAR | Align
Falcon Propellers | iSDT
Redwing RC | SIG
Du-Bro | Sullivan
More Brands Coming Soon

Online Order | Local Pick-up by Appointment
AirfieldHobbies.ca | Kitchener, ON
Adam@AirfieldHobbies.ca

FLITE CRAFT MODEL CO.
1595 Victoria St N.
Kitchener, ON 519-742-7141
flitecraft@flitecraft.com

GREAT HOBBIES
17 Glen Stewart Drive
Stratford, PE 902 569 3262
991 Taunton Road East
Oshawa ON 365-442-0232
1-2865 Argenta Road,
Mississauga, ON 905.824.8228
540C West Hunt Club Road,
Ottawa, ON 613-244-2701
greathobbies.com 800.839.3262



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts
Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC
Lots more in store.
www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

HOBBY WHOLESALE
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com



Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON
1-705-725-9965 1-705-725-6289
Phone Fax
1-800-799-2484
Toll Free Order Line

idealhobbies.com

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

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
PMHobbycraft.ca 877-764-6229

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!

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

WANTED: Futaba receiver R617FS. Surrey, BC. mcnut@shaw.ca

FOR SALE: Attention engine collectors: British Condor 1.20 4/Stroke never run. E-mail: stevehughes7@shaw.ca

FOR SALE: MK tricycle mechanical retracts \$60. B&D tricycle air retracts \$75, Futaba FP-S36G retract servos \$40 All new; afullmoon@gmail.com

FOR SALE: <https://www.kijiji.ca/o-profile/75914462/listings/1-including>:
 R/C AIRPLANE EUROPEAN TYPE SPORT PATTERN \$395, THUNDERSTORMER \$250, CRUSADER CLASSIC

VINTAGE PATTERN \$195, HÉLICOPTERE GMP LEGEND VINTAGE R/C HELICOPTER : \$750, OPS .60 R/C ENGINE \$390, Bob Violett BVM Ducted Fan KBV .82 \$375. 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: 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 Upoar** 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. **1/3 Scale Tiger Moth** Garry Allen short kit and plans. \$400.

Hostetler 77" Bucker Jungmeister full wood kit with cowl and fenders. \$650 obo

Hostetler 112" Taylorcraft short kit with cowl. \$450 obo.

Proctor Nieuport 28 \$650

Old Time free flight short kits Flying Quaker 84" \$100, Miss America. 84" \$100, MG 2 114" \$100, Champion 108" \$100, Nimbus 123" \$125, Goldberg Valkyrie 120" \$150

Ikon N West full kits Waco UPF 7 \$500, Waco YKS 6 \$500, Ryan PT 22 \$500, Travel air 2000 \$500, Stinson SR8 \$600

Lots of 5 meters roll of Solar Tex and 21st century covering.
 Lots of Zenoah engines and parts for them Q35 Q52 and parts

Lots of Plans. Too many to list. Please phone.

Lots of Dubro Hardware.
 Phone for information. All items price negotiable.

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

COMING EVENTS

ALBERTA - A

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

MAY 25, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Spring Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Spring Fun Fly to knock off some rust and have a great day flying and BSing. Donations always welcome for the pizza. | 2024-1145 | <http://www.tabernighthawks.ca>

JUNE 09, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 8 Days | Valley of Hope Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | VALLEY OF HOPE | June 9, 2024 Sunday Fun FLY 8 days. Valley of Hope Fun Fly and Potluck Supper Saturday Night (June 15), Rocky Barnstormers

R/C Club. Travelling east or west on Highway 54 turn north on to RR45 for 3.4 km, turn right immediately crossing a Texas gate driving 700 meters turning left into flying site. Potluck supper on Saturday night \$5. per person with funds going to Stars. Concession on site Fri-Sun with burgers, hot dogs, pop and coffee. Self contained camping NC. Proof of valid MAAC required. MAAC rules apply. Contact Wil Vohs 403-588-8026 or Ray 403-845-9142 | 2024-1146

JUNE 28, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | ALA45 | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | Come join in the "Celebration of the Air Race/Air Tour" for our 45 event! All types of aircraft welcome for flying & fellowship. Field located near Bawlf, AB. No Concession/BQ's Available. Dry camping & aircraft storage/charging available on site. Contact Reg @ 780-679-7342 Email:blackwellreg@gmail.com | 2024-1098 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

JULY 06, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Memorial Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Memorial Fun Fly to honor our previous club flyers with great fun and flying. Food will be available. | 2024-1147 | <http://www.tabernighthawks.ca>

tabernighthawks.ca

JULY 11, 2024 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | Tofield Jet Fun Fly | TOFIELD MINIATURE AIRCRAFT ASSOCIATION | TOFIELD AIRPORT | Welcome to our annual Tofield Jet fun July 11 -14. Flying site is at the Tofield airport, all turbine/edf powered aircraft welcome. Dry camping (\$20per night) is available at the airport any time after 4:00pm on July 10th. Test flying for new or recently modified aircraft allowed on July 11th. See you there. | 2024-1118

AUGUST 17, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | CORN ROAST | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to our Annual Corn Roast. Celebrating the harvest at our field near Bawlf, AB. All types of aircraft welcome. Dry camping & aircraft storage/charging available. No Concession. BQ's available & all the Corn you can eat! Contact Reg @ 780-679-7342 Email:blackwellreg@gmail.com | 2024-1099 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

AUGUST 24, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Taber Corn Fest Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Taber Cornfest

1-877-PMHOBBY (764-6229) 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

Fun Fly where the sun will be warm, winds calm, and BS at an all time high :). Come out and enjoy the day with everyone and of course food will be there. | 2024-1148 | <http://www.tabernighthawks.ca>

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 camp ground 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

SEPTEMBER 21, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | FALL WINDUP | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to the "Fall Windup" our field near Bawlf, AB. Dry camping, aircraft storage/charging available on site. No Concession. | 2024-1100 | <http://www.facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fall Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Sept 28 and 29 Rocky Barnstormers R/C Club Fall Fun Fly with Potluck supper Saturday Night at Barnstormer Airport, 1 km south of Rocky Highway 11 and 1 km west. | 2024-1149

JANUARY 01, 2025 - WEDNESDAY | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | January 1, 2025 Polar Fun Fly New Years Day, at the Rocky Barnstormers R/C Club Main Field 1 Km south of Rocky Mtn. House and 1 Km west. Heated Club House, coffee and cookies. Proof of MAAC and rules apply. Contact Ray at 403-845-9142. | 2025-01

ATLANTIC - B

JUNE 09, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 7 Days | Fathers day fun fly | CAPE BRETON RADIO CONTROL MODELLERS | MARGAREE AIRPORT | Hi everyone there is going to be another Father's day funfly June 9 to 16 10.00 dollars reg.fee hope to see every one there again this year | 2024-1133

BRITISH COLUMBIA - C

MAY 24, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Kamloops Model Airplane Society Fun Fly | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | TOLKO AIRFIELD | The Kamloops Model Airplane Society will be hosting its 20th Annual Fun Fly May 24 - 26, 2024 Start Time 9:00 am each day. Pilot meeting 9:30 am each day. Come and join us for a weekend of flying on

our paved and grass runways. We are located 15 minutes north of Kamloops on Hwy 5, across from the Tolko Sawmill in Heffley Creek, BC. Dry camping is available for \$10 per day, please contact Roy at 250-784-8610 to reserve a spot or send an email to royindawson@gmail.com Free Swap Meet for members on Saturday (\$10 Table fee for non-members). Contact Ben at 250-319-8816 or send an email to bsovermars@gmail.com Free 1/2 hour flying sessions for prospective new members at noon on Saturday with a KMAS Instructor. Lunch concession available Friday and Saturday. Friday night hangar party, Saturday night dinner and Pancake breakfast Sunday. | 2024-04 | <http://www.kmasrc.ca/>

JUNE 06, 2024 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | PGAM June Fun Fly | PRINCE GEORGE AEROMODELERS | GIESBRECHT FIELD | PGAM June Fun Fly, June 6-9. BBQ there for use, plan to do burgers and dogs maybe more Saturday. Dry camping on site, 12 volt charging station. Large trailer? Call for advice on best access. | 2024-1101 | <http://www.pgam.club>

JUNE 07, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Club Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Club Fun Fly Dry camping only | 2024-1119 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

JUNE 21, 2024 - FRIDAY | Competition | 3 Days | Kamloops Pattern Challenge | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Kamloops Pattern Challenge Dry camping only | 2024-1120 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

JUNE 28, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | HCF Summer Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | HCF summer Fun Fly Dry camping only | 2024-1121 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

JULY 12, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Scale Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Scale fun fly Dry camping only | 2024-1122 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

JULY 19, 2024 - FRIDAY | Competition | 3 Days | IMAC invitational | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | IMAC invitational Dry Camping only | 2024-1126 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

JULY 26, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Club Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Club Fun Fly Dry camping only | 2024-1128 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

AUGUST 02, 2024 - FRIDAY | Fun Fly |

4 Days | Western Canada Heli Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Dry camping only | 2024-1129 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

AUGUST 16, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Dave Collis memorial Large model fly in | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Dry camping only In honor of Dave which attended every event from its conception | 2024-1130 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

AUGUST 22, 2024 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | Late Summer Fun Fly | PRINCE GEORGE AEROMODELERS | GIESBRECHT FIELD | Late Summer Fun Fly, dry camping, BBQ Saturday, charge station available. Alternate access available for larger trailers, contact for info. | 2024-1151 | <http://www.pgam.club>

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 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 for info & location map or contact secretary@vrcas.org. <http://vrcas.org> | 2024-05 | <http://vrcas.org>

SEPTEMBER 06, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Fall Classic Float Fly | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | SANDY POINT CAMPGROUND - FLOAT PLANE FLYING SITE | Sandy Point Fall Classic Float Fly. Come to the premier fly-in event in the Shuswap. Held at Sandy Point Campground (<https://sandyptcampground.ca>). Unofficial start is Tuesday Sept 3. Contact mlellan@telus.net | 2024-1153 | <http://www.slams.ca>

SEPTEMBER 20, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | End of summer club fun fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Dry camping only | 2024-1131 | <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Zone C Annual Zone Meeting | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Delta Hotel, 540 Victoria Street, Kamloops, B.C., V2C 2B2 | The Annual Zone Meeting of MAAC will take place on

Saturday, September 28/2024 at the Delta Hotel, in Kamloops B.C. The address is 540 Victoria Street, Kamloops B.C., V2C 2B2. The meeting will start at 1 p.m. with registration cut-off at 12:45 p.m. | 2024-1152 | <http://www.kmasrc.ca/>

MANITOBA - D

MAY 24, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 2 Days | Doors Open Fun Fly event | WINNIPEG RADIO CONTROL CLUB | WRCC MAIN FIELD WHEELS | Doors Open Winnipeg Fun Fly event May 24-25 11am-5pm. Display and flying of RC model airplanes to the general public as part of the city wide Doors Open Winnipeg event. All MAAC members and the general public are invited to attend. Contact Brian @ 306-514-0839 or bdkorchinski@shaw.ca for more info. | 2024-1154 | <http://www.wrcc.info>

JULY 05, 2024 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Camp and Fly fun fly | PATRICIA REGION AEROMODELERS INC | PATRICIA REGION AERO MODELLERS | Patricia Region Aeromodelers Fun Fly July 12-14 at the Dryden Field on Jonston Road just west of Dryden. Camp and fly at the field. | 2024-1155

JULY 20, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | WHAM FUN FLY | WINNIPEG HEADINGLEY AERO MODELERS | WHAM MAIN FIELD - WHEELS | This will be WHAM'S first in a few years so come on out feel free to bring items to sell, swap, have fun. Food truck will be on site, Tims is just 5 min down the road. No landing fee, August 3rd is our Rain date for this event SEE YOU THERE!! | 2024-1156 | <http://www.whamrc.org>

AUGUST 24, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ANNUAL FUN FLY | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | DIAMOND ACES RC FLYING CLUB INC. | A great venue for sport planes lots of amenities nearby and a food truck will be on site. Our rain date for this is August 31 2024 see you there. | 2024-1157 | <http://www.diamondacesrc.ca>

AUGUST 31, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 3 Days | Rugby Lake Float Fly | PATRICIA REGION AEROMODELERS INC | RUGBY LAKE LODGE | Float Flying at the Rugby Lake Lodge is a great way to enjoy the Labour Day long weekend! Camp and fly (and even fish) with the folks at Rugby Lake! contact Jacqui at <https://www.rugbylakeridge.com/> | 2024-1158

SEPTEMBER 14, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Big Sky Fun Fly | BIG SKY FLYERS | MCLAIREN AIRFIELD | A first in some time for Big Sky hope to see you out, bring your aircraft have fun and enjoy the day with like minded people. Our rain date for this event will be 21 Sept 2024 | 2024-1159 | <https://www.bigskyflyersmanitoba.com/>

MIDDLE - E

JUNE 22, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Niagara E-Jets | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | WALKER FIELD | The Niagara Region Model Flying Club is hosting E-Jets Niagara a full day of EDF only jet flying on Sat June 22 - Rain date Sun 23rd. Join us for the weekend with open club flying Friday afternoon and Sunday if rain date not required. Proof of MAAC card required - Registration Fee 10\$ - Food, Raffles - 50/50, limited dry camping on site - Note anyone flying turbines during the open flying the field can NOT handle jets bigger than 60N Pre Registration avail starting in May see www.nrmfc.ca for details | 2024-1134 | <http://www.nrmfc.ca>

JULY 13, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Warbirds Over Marshville | ROSE CITY MODEL FLYERS INC. | Marshville Air Park | Enjoy an exciting day at Marshville Airpark during our first Warbirds Over Marshville event. All types of military aircraft, scale or otherwise, from biplanes to EDF jets (sorry no turbines) are welcome. Bring your lunch and chairs. | 2024-1123 | <http://www.rosecitymodelflyers.com>

JULY 20, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | CMACI Fun FLY | CAMBRIDGE MODEL AERO CLUB INC. | CMACI FIELD | Enjoy an exciting day at the Cambridge Model Aero Club Fun Fly in Cambridge on Saturday July 20 2024 with a rain date of Sunday July 21 2024. We supply Hot Dogs, Hamburgers, Pop and Water. Please bring chairs. There is \$0 charge for this event. If you want to bring a dessert that would be much appreciated. Come out and have some fun. | 2024-1135 | <http://cmaci.50webs.com>

AUGUST 17, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | RCMF Vintage Fly In | ROSE CITY MODEL FLYERS INC. | Marshville Air Park | The Rose City Model Flyer's will be hosting their Annual "Vintage Fly-In" on Saturday, August 17th and a rain date of August 18th. This event is unique to RC Fun Flies where we showcase models of aircraft (scale or sport scale) that flew between 1903 and 1939. However, all types of aircraft welcome to fly after 3pm. Please bring your own food and drink. All pilots must be MAAC / AMA members. Bring the lawn chair and enjoy the history of aviation. | 2024-1124 | <http://www.rosecitymodelflyers.com>

SEPTEMBER 07, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Corn Cub Day at Marshville | ROSE CITY MODEL FLYERS INC. | Marshville Air Park | Bring your Piper Cubs (or anything Piper) or yellow or anything that flies and enjoy some fresh Sweet Corn and salad for lunch. Bring your own drinks and chairs. Always a good day at Marshville. | 2024-1125 | <http://www.rosecitymodelflyers.com>

NORTHERN ONTARIO - F

JULY 27, 2024 - SATURDAY | Competition | 2 Days | NOIC 2024 | SUDBURY MODEL AIRCRAFT CLUB | GARSON/CONISTON ROAD SUDBURY | Join us once again for the Northern Ontario Imac Contest. A long running and popular event where flying skills are put to the test with some friendly competition thrown in. Always a fun, and supportive atmosphere where a memorable weekend is the main focus. Newcomers and spectators are always welcome to join us. Interested in giving it a try? Please contact us and we will help you get started. | 2024-1093 | <https://smac1964.wixsite.com/smac-website>

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. | 2024-02 | http://tarmac_2.tripod.com

AUGUST 10, 2024 - SATURDAY | Air Show/ Demo | 1 Day | 2024 Northern Ontario Zone & NIPMAC Fun Fly | NIPISSING MINIATURE AIRCRAFT CLUB | CRANBERRY FIELD | Relaxing no stress event. All types of aircraft welcome. Great opportunity for fun, friendly and exchange of hobby related ideas. Buy, sell or trade opportunity. Limited spots for Shore Camping over the weekend. Night Flying option available. Raffle tickets and Pilot prices (all pilot wins something). Rain day is Sunday, August 11th, 2024. Fee: \$15- Pilot + Lunch (\$5 for additional lunch only) | 2024-1094 | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

MAY 11, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Spring Open House | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | The Brockville Club would like to invite you to our annual Spring Open House on Saturday May 11, 2024. The event is open to pilots from other clubs and all visitors. We will have a BBQ lunch available to purchase. Bring a friend or make some new ones. It's sure to be a good time. | 2024-1103 | <http://www.bmaclub.ca>

MAY 25, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Deseronto Royal Flying Club Float fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | As usual, the Deseronto Royal Flying Club will be hosting a day of flying off the beautiful waterfront in Deseronto. Come on down to enjoy a day for flying or watch

aircraft as we tackle some challenging conditions at time. | 2024-1160 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

JUNE 08, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Ed Rae Memorial Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | June 8 one day event with rain date of June 9. You are welcome to stay over Saturday and fly with us again Sunday. Be sure to put the Ed Rae Memorial Fun Fly on your calendar. We will honour those members who have passed in a short ceremony and welcome a new flying season. This very popular spring event is a great opportunity to show off your latest creations and meet everyone again! All types of aircraft are welcome. Bring the family. It's a wonderful social event! The really excellent Stetson Canteen will be open for a delicious lunch on the event day. MAAC membership required. Basic camping allowed. (no hook ups) | 2024-452 | <http://www.stetsonflyers.com>

JUNE 15, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | 49th Annual Fathers Day Funfly | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | 49th Annual Fathers Day Funfly at the KRCM field Bring the family for a fun weekend of flying and good times !! flying starts at 9:30 am Saturday and Sunday. We will have a mix of skill and chance events. Full service canteen both days, breakfast and lunch will be served and a fantastic dinner on Saturday evening. Prizes to 4th place in all of the events. \$35 for both days and a meal ticket or \$20 for one day Extra meal tickets \$15 each Lots of room for camping so bring the RV. No hook-ups, Campfire Saturday night. We hope to see you there. Current MAAC required to fly | 2024-1161 | <http://www.krcm.org>

JUNE 22, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ORCC FunFly | OTTAWA R/C CLUB | ORCC - OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB | Bring out your favourite models for a great day of flying and camaraderie. We've got an excellent runway and nice facilities for you to experience. Lunch and beverages will be available. The Pilots' Brief will take place at 9:00 AM. Current MAAC membership will be required. Details on parking will be provided the week prior to the event. | 2024-1105 | <https://ottawarcFlyingclub.ca/>

JULY 06, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Annual EDF Jet Rally | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | It's time to dust off your EDF jets and come out and join us on July 6, 2024 at the KRCM field located at 1035 Fred Brown Rd, Odessa for a GREAT DAY OF HIGH SPEED ACTION. We are going to fill the sky with EDF jets screaming past. A paid canteen will be provided. There is plenty of parking and if you wish to make a weekend out of it, there is also camping and trailer parking available (No hook-ups). We will be holding a 50/50 draw on

Saturday during the lunch break. (NOTE : Sorry only EDF powered jets allowed, NO turbines.) Hope to see you all here on July 6, 2024. Current MAAC membership must be presented at registration which is free. | 2024-1106 | <http://www.krcm.org>

AUGUST 03, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Upper Canada Zone G Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | Come join the fun, Saturday Aug 3rd, 2024. 9AM start. Fun Fly & Swap Meet. Lunch available. Pot lunch dinner for those who wish to attend. Open air swap meet, bring what you want to sell or trade. Camping is available and the field will be available for casual flying on Sunday. No lunch Sunday. Weather and fire ban permitting, there will be night flying and a campfire Saturday evening to discuss the days events. Hope to see you there. | 2024-1108 | <http://www.bmaclub.ca>

AUGUST 10, 2024 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Stetsons IMAC Weekend | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Stetson IMAC Weekend! Come participate, assist, and spectate at the IMAC Precision Scale Aerobatics event this year. See and be a part of some of the very best precision flying you will ever encounter, as IMAC pilots from across Ontario and Quebec fly their very best and compete for honors in all five classes! FREE basic camping, a great Stetson Field to fly from, the Stetson Lunch Canteen and our always warm Stetson Hospitality to welcome you to Ottawa. Only \$10 for BASIC class. \$35 for other classes to IMAC members. \$50 to non-IMAC members, so please join! Fly any prop-driven aircraft in Basic and just have fun! Lots of help available! Full IMAC event for all classes, plus a Sunday Freestyle if time and interest allows. Saturday Evening Pilots and Crew Dinner to be scheduled. Friday is practice day. Please share the skies. SEE YOU THERE! | 2024-823 | <http://www.stetsonflyers.com>

AUGUST 24, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Stetsons Giant Scale Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | ANNUAL Giant Scale Fun Fly! : Please join us for a BIG weekend of Giant Scale fun for ALL types of big birds! Saturday is the official day, with a rain date of Sunday if needed. You are welcome to stay over and fly with us on Sunday. MAAC is required. Flight line opens after 9am Pilots Meeting. Stetson Canteen will be available for lunch on the event day. Basic Camping is free on site (no hookups). | 2024-233 | <http://www.stetsonflyers.com>

SEPTEMBER 14, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | KRCM Warbirds Gathering | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | KRCM Warbirds Gathering, 14 Sept 2024. For all scale or sport scale representation of planes that were used by the military for training or operations from WW1 to present day. | 2024-1109 | <http://www.krcm.org>

SEPTEMBER 14, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ORCC Fall FunFly | OTTAWA R/C CLUB | ORCC - OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB | Join us for our annual Fall FunFly. We've had good turnouts, great weather, good food and plenty of flying at these events. Come out and join in the fun. Lunch and beverages will be available. The Pilots' Brief will take place at 9:30AM. A current MAAC membership is required to fly. We'll provide parking details ahead of the event. | 2024-1110 | <https://ottawarcFlyingclub.ca/>

SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fall Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | The Brockville Club would like to invite you to our annual Fall Fun Fly on Saturday Sep 28, 2024. The event is open to pilots from other clubs and all visitors. We will have a BBQ lunch available to purchase. Fun events are planned around lunchtime. Pot luck dinner for those who wish to attend. Campfire and camping Saturday night, weather permitting. Night Flying. Bring a friend or make some new ones. It's sure to be a good time. | 2024-1112 | <http://www.bmaclub.ca>

OCTOBER 05, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | World Ringmaster Flyathon | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | CONTROL LINE FUN! This will be part of a world-wide Ringmaster Flyathon again this year. Bring your Ringmasters of all sizes and types. Stetsons club will attempt to set records for total number of Ringmaster flights. MAAC required. Come try your hand at control line. A student plane and coaching will be available. This is all in fun! Come get dizzy with the best of them! | 2024-1089 | <http://www.stetsonflyers.com>

BC COASTAL - H

MAY 26, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | SPRING FLY-IN 2024 | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2024 SPRING FLY-IN, Sunday May 26, 2024 Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots MUST have Transport Canada Registration, have their RPAS certificate with them and all planes MUST be registered with Transport Canada and have their registration number visible on the aircraft. The minimum age to fly on your own is 14 years old and you MUST have a valid RPAS certificate with you. Admission for this fun event will be \$5.00 which includes a raffle ticket for some great prizes! (additional tickets can be purchased throughout the event). Overall field hours are 13:00hrs to 21:00hrs, this is a change from last years event as the field is being used prior to our event. Registration will open at 1:30pm, pilots briefing to follow at 2:00pm. This will be an open fun fly event for

everyone to show off their dusty planes and great flying skills! We might also run our Fox and Hound event, a favorite of all our pilots and spectators! THERE IS ABSOLUTELY NO MAIDEN FLIGHTS AT THIS EVENT!! Pizza will be offered at \$2.00 a slice or 3 slices for \$5.00, water and pop is also available for all registered pilots, and feel free to bring your own lunch and snacks if you wish. Our raffle draw will now take place a little later in our event due to the new time that we are allotted so we will play it by ear but not have it too late. So dust off all your planes from last year and join us for a fun day of RC flying with friends and family! Please monitor this forum thread, 2024 SPRING FLY IN, for additional updates at, www.hoods-up.net. Thank you and see you all at the field!! | 2024-1095 | <http://www.hoods-up.net>

JULY 07, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Mission Wings Fun Fly plus combat | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | Mission Wings Model Flying Club The famousness "NS with BS" and combat fun-fly is back for the 7th time. Action starts 9:30am on the 7th July 2024 The world famous, NS with BS control line fun-fly is back with combat. It will be held at the Mission Wings Flying Club located at 10279 Farms Rd. Mission. All control liners are welcome. Pilots meeting at 9:30am. All pilots must have MAAC insurance. All the usual silly antics can be expected. Such as balloon bust, bladder bust, longest flight, plus combat Greg Davis will be in charge of the combat events. Contact Greg at...250 833 1993 There could be scale planes. There should be a swap meet, even a buy and sell. Your junk is someone else's treasure. There is no entry fee. All control liners most welcome. Light lunch and liquid refreshments at no charge. Contest director, Paul Bedford. kiwipaul@telus.net. Don't call me - just be there. | 2024-1138 | <http://www.missionwings.ca>

JULY 14, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | FUN SCALE FLY-IN 2024 | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2024 FUN SCALE FLY-IN Sunday July 14, 2024. Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots MUST be registered with Transport Canada, have their RPAS certificates with them and all planes MUST also be registered with Transport Canada and have a registration number visible on the plane itself. The minimum age to fly on your own is 14 years old and you MUST have a valid RPAS certificate with you. Admission will be \$5.00 which also includes a raffle ticket for some great prizes! (additional tickets can be purchased throughout our event). Overall field hours are from 13:00hrs to 21:00hrs. Registration will begin at 1:30pm and pilots briefing to follow at 2:00pm. THERE IS NO MAIDEN FLIGHTS AT THIS EVENT!! There will be 2 judging events at this fly-in: the first one will be limited to either scratch built

or kit built planes made from balsa/plywood, and the second judging event will be for all your ARF, RTF and FOAM airplanes! Fun scale judging for both categories will include static and in flight, as close to how the full size plane flies. The participants of the fly-in will judge all aircraft by using anonymous ballots. There will be an overall winner for First Place in the scratch/kit built category. Pizza will be offered for all registered pilots at \$2.00 per slice or 3 slices for \$5.00, also water and pop will be on hand as well. If u wish you can bring you own food and drinks. So bring out your scale winter projects or dust off the ones you have hanging around the house, annoying your wife, and show off you building talents and flying capabilities to other pilots and spectators! Remember, NO MAIDENS!! This is a fun event for all pilots, families, friends and all those who are interested in RC Scale planes! Please monitor this thread , 2024 FUN SCALE FLY-IN for additional information at: www.hoods-up.net. Thank you and hope to see you all there! | 2024-1096 | <http://www.hoods-up.net>

JULY 20, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Joel Clarkston Memorial scale funfly | RADIO CONTROL AERONAUTICS ASSOCIATION | STURGESS ROAD | Our annual scale funfly is held again at the beautiful new strip on Sturgess Road. 2 days of flying, socializing, and admiring some amazing craftsmanship. With great dry camping available, this is Vancouver Islands biggest funfly of the year. 2 categories -static and flying. Only the best FLYING aircraft gets on the Big Clarkston Trophy! Smaller plaques to take home. BBQ concession at lunch time. Feel free to bring out your static projects, there's lots of space and we'd love the chance to eyeball future competition. | 2024-1139 | <http://rcaa.ca/>

AUGUST 18, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN 2024 | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2024 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN Sunday August 18, 2024. Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots MUST be registered with Transport Canada and have their RPAS certificates with them, also all planes MUST be registered with Transport Canada with their registration number clearly visible on the plane itself. The age of 14years old is the minimum you must be to pilot an aircraft on your own and you MUST have a valid RPAS certificate with you as well. Admission will be \$5.00, which includes a raffle ticket for prizes on hand! (additional tickets can be purchased throughout the event). Overall field hours will be from 13:00hrs to 21:00hrs. Registration will begin at 1:30pm with a pilots briefing at 2:00pm. Pizza will be available for all registered pilots for \$2.00 per slice or 3 slices for \$5.00 with pop and water too. You are free to bring your own lunch and beverages if you wish. We will be holding 3-4 events at this fly-in with the ever popular Fox and Hound, an event

everyone looks forward to! THERE WILL BE NO MAIDEN FLIGHTS AT THIS EVENT, NONE!! Our raffle draw will take place later in the afternoon as per the new event time. So come out and watch our pilots, some talented, some not, some who care about their planes and some who don't but all who want to have a good time with friends, families and put on a fun show for the spectators! Please monitor this thread: 2024 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN for additional updates at: www.hoods-up.net. Hope to see you all there and remember NO MAIDENS! Thank you | 2024-1097 | <http://www.hoods-up.net>

AUGUST 18, 2024 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Mission Wings Fun fly and swap meet | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | The annual Mission Wings Members and guest's fun fly August 18th 2024 Members are invited to the annual Mission Wings fun fly. Members are welcome to bring a guest. Every pilot must have a 2024 MAAC card. It will be held on Sunday August 18th, 2024 at 10279 Farms Road, Mission Pilots meeting 9:30 am. Flying starts 10:00 am All pilots will be required to sign in. There is no entry fee A swap meet will be held all day Come and enjoy a day's flying with the other members of your Club and guests There will be lots of food and drink available all day for your enjoyment. If you have anything to sell, swap or give away, bring your stuff / junk to the fun-fly. Your stuff / junk is someone else's treasure. Paul Bedford, friendly, effervescent, event director. Don't contact me. Be there | 2024-1140 | <http://www.missionwings.ca>

SASKATCHEAWN - K

JUNE 01, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Maac 75th anniversary fun fly | HUB CITY R/C CLUB | RICHARDT FIELD | Contact the zone K director or the Hub City r/c club for further details | 2024-1162 | <http://www.hcrrc.org>

AUGUST 03, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Moose Jaw Pity-Pat Fall Fun Fly | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | ASH ST. & 16TH AVE. | Moose Jaw Radio Control Aircraft Club Annual Pity-Pat Fun Fly on Saturday August 03, 2024. Open to all Pilots with a 2024 MAAC membership and an RPAS Advance certification. No admission charges. Props will go Pity-Pat and so will your heart with the excitement and the vast variety of crafts. We have ample camping room, sorry no services other than an excellent flying field to use! 600' x 230' grass area PLUS a (2014) GeoTex mat 135' x 35' for you electric Flying enthusiasts. A power charging station for Electrics is available. Event Contact: Kerry Olson 29696-L @ (639) 538-3955 and Event Director / Chairman: Cary "Sid" Haubrick 29158 @ (306) 631-4050 For directions, photos

and lots more information, hook up to our Club Facebook site: <https://www.facebook.com/groups/785119741916847/> | <https://www.facebook.com/groups/785119741916847/> | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

SOUTH EAST - L

MARCH 23, 2024 - SATURDAY | Competition | 1 Day | 8th Annual NEA F3P Contest and 2025 F3P Team Trials | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | 8th Annual NEA F3P Contest and 2025 F3P Team Trials Saturday March 23, 2024 Cobourg Community Center 750 D'Arcy St, Cobourg, ON K9A 4B4 FEE: \$40.00, Junior \$20.00 Free for Spectators PRE REGISTRATION IS GREATLY APPRECIATED - No fee till day of contest. CUT OFF DATE FOR TEAM TRAIL REGISTRATION IS FEBRUARY 29. Registration: 9:00 am to 11:45 am Open for practice from 9:00 am Contest : 1:00pm to 6:00pm All 3 F3P classes will be flown, AP-25, AA-25 and Intermediate. Plus the Sportsman class for planes of minimum 100 grams and only one propeller. We are aiming for 6 rounds for all classes For information on F3P and schedules please refer to <http://xavier.mouraux.com/indoor/sequences.html> <http://f3acanada.org/canadian-precision-aerobatics-schedules/> For more information or registration contact Harry Ells | 2024-1136

APRIL 28, 2024 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | Oakville (Milton) FC Toronto West Swap meet | OAKVILLE MFC INC. | 785 Pacific Road, Units 13 & 14 (Unifor office) Oakville, Ontario, L6L 6M3 (Just South of the QEW) | WAJEEHUDDIN KHAN | 647-829-6365 | events@omfc.org | TORONTO WEST SWAP MEET Hosted by the OAKVILLE (MILTON) MODEL FLYING CLUB Large array of Radio Control Model Airplanes, Helicopters, Transmitters, Motors, and related merchandise Sunday, April 21, 2024 9:00 am to 12:00 noon 785 Pacific Road, Oakville, ON, L6L 6M3 UNITS 13 - 14 Entry \$5 for adults Vendors: Table Rentals - \$15 per table Please register with the event coordinator at EVENTS@OMFC.ORG Telephone: 647-297-3493 | 2024-1141 | <http://www.omfc.org>

JUNE 15, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | PRCMFC Fun-Fly | PETERBOROUGH R/C CLUB INC. | 596 COUNTY RD 8, DOURO DUMMER | Bring your stuff... its also a Swap-Meet | 2024-1165 | <http://www.prcmfc.com>

AUGUST 31, 2024 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Precision Aerobatics Contest | KESWICK MODEL CLUB INC. | FIELD -565 VARNEY RD KESWICK | KMAC and 905 Squadron clubs are proud to co-host this years Labour Day Precision Aerobatics Contest. August 31st & September 1st, 2024. MAAC Sanctioned event involving all Pattern Classes: Sportsman, Intermediate, Advanced, and F.A.I. Pre-registration by mail, phone or email to the

C.D. \$30.00 with a letter of intent or \$40.00 on the day of the contest. Includes light lunch both days. Send no money. Pay at the contest. Start time 0900 H Saturday. Registration 0800 to 0830 H Saturday. Contest Director, Max Perez. email: fly.amac@yahoo.ca Points will be awarded toward the S.E. Zone Championship. Dry Camping IS available at the field. No bonfires are permitted. | 2024-1113

SOUTH WEST - M

MAY 25, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Annual Fun Fly | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | Saturday May 25, 2024- Forest Lakeside Flyers Annual Fun Fly at their Proof Line Road club field, west off Hwy #21, approx 4 Km north of Forest Ontario. Refreshments and hot dogs available, no events, no entry fee, great flying site. 450 ft x 450 ft grass field. Pilot Registration will require that you show your current MAAC Membership. Flying 9 am til 4 pm. no rain date. Contact: Stuart Schroeder 226-402-4527 | 2024-39 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

MAY 25, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Zone M - Jet Fun Fly | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY | Zone M - Jet Fun Fly Two day invitational jet event starting on Saturday May 25-26, 2024. Both EDF and turbine powered jets are welcome. Woodstock Radio Control Flying Club at their UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY field located at: 745751 Township Road 4 Woodstock ON N4S7V9 Great flying site. 450 ft x 450 ft grass with clear approaches. Concession stand on site, hot dogs available, entry fee = \$20. Pilot Registration starts at 8:30am. Proof of current MAAC Membership is required. Flying from 9:00 am - 5:30 pm both days. Contact: MR Ulf B at (519) 532-2164 | 2024-1116 | <http://woodstockrc.ca/>

JULY 06, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Annual Scale Rally | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | Saturday July 6, 2024- Forest Lakeside Flyers Annual Scale Rally at their club field, west off Hwy #21, on the Proof Line Road, approx 4 Km north of Forest Ontario. Refreshments and hot dogs available. Great Flying site, no entry fees. 450ft x 450ft grass flying site. Pilot Registration will require that you show your current MAAC Membership. Flying 9 am til 4 pm. No rain date. Contact: Stuart Schroeder 226-402-4527 | 2024-41 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

JULY 13, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | CL Fun Fly | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY | It's with great pleasure that I can announce that a date has

been set for our first open CL Fun Fly at the Woodstock RC Flying Club on July 13th rain date 14th. We are hoping to have two circles set up so hopefully there will be lots of good flying to be had. It won't be anything fancy, so bring what you like and have a good time. All flyers must be MAAC members, and follow MAAC rules. The field will be closed to RPAS flying for the day. Our field location can be found on the MAAC site. Address: 745751 Township Road 4, Woodstock ON, N4S7V9 | 2024-1117 | <http://woodstockrc.ca/>

AUGUST 03, 2024 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Bluewater RC Flyers Scale Fun Fly | BLUEWATER R/C FLYERS | OUTDOOR FLYING FIELD - 2590 PETROLIA LINE | Aug. 3, 2024. | FunFly | 1day | Bluewater RC Scale Rally | Bluewater RC Flyers Field - 2590 Petrolia Line | Scale Rally open to all Scale Aircraft. Come out and enjoy a weekend of camping (no hookups) and Scale Flying at the Bluewater RC flyers in Sarnia On. Current MAAC and minimum Drone Basic required to fly. No charge to fly. No charge to watch. Pilots breakfast \$10.00. Lunch available at a modest price. Contact Art Shepherd at ajshepherd123@outlook.com. Web site under construction and coming soon. | 2024-1144 | <http://www.bluewaterrcflyers.com/>

QUEBEC - N

MARCH 30, 2024 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Expo Vente Modeliste 2024 | ZONE N QUEBEC | Expo Vente Modeliste 2024 AntiGravite | Tel que promis, nous vous annonçons la tenu de l'EXPO-VENTE MODELISME QUÉBEC 2024, en collaboration avec Les Modélistes Antigravité et Modéliste aéronautique associé du Canada (MAAC) Au programme -Vente - Échange (Swap-Shop) -Exposition de maquette -Tables d'information -FunFly virtuel Et bien d'autres As promised, we announce the hosting of the 2024 "l'EXPO-VENTE MODELISME QUÉBEC", in collaboration with Les Modélistes Antigravité and Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) -Sale - Exchange (Swap-Shop) -Model Exhibition -Information Tables -virtual fun-fly and more! | 2024-1142 | https://www.maac.ca/fr/zones_details.php?zone_code=N

Northern Ontario (F) *from page 19*

the membership to the OMP M2 helicopter. Soon, quite a few of the of those who were present had their own. "This helicopter is a perfect training platform. Our indoor facility is a double-sized high school gymnasium. It gave us a lot of room for learning to fly helicopters and to fly our fixed wing models, as well. That spring, when we migrated back to Cranberry field, many of the members were experienced pilots and of course, many went out and purchased larger helicopters, which led to our First Annual Collective Chaos Heli Fun Fly.

"The Nipissing Miniature Aircraft Club (NIPMAC), located in Callander, Ontario (by North Bay), is pleased to announce that we will host our first annual R/C Helicopter Fun Fly event. The "Collective Chaos" Helicopter Fun Fly (nitro, gas, electric) takes place June 29 & 30 2024 at the NIPMAC flying field.

"There will be limited 'dry camping' on the field, on a first-come, first-served basis; portable lavatories are available. Generators are welcome and battery solar charging is planned for flight packs. The fun won't end with the setting sun as light towers will be available for heli night flying and, conditions permitting, an evening of camaraderie around the bonfire.

"Regardless of experience level from those who have just mastered a stable hover to world class 3D pilots, all are welcome. And if you haven't yet learned to hover, or have set-up questions, there will be plenty of knowledgeable and experienced folks to lend a hand to provide assistance and advice.

"We will also be hosting demo flights by pro pilots Dima Vinar and Diego Arce.

"So, mark the date on your calendars and join us for a fun-filled weekend of R/C helicopter flying.

"Questions may be directed to the NIPMAC Vice President, Emmanuel Katsiapis at: mkatsiapis@gmail.com 705-471-2168."

That's it for this issue, please continue to follow President Layden's online messages on social media. Let me know your take on this, whether positive or not. ✈

Nord ontario (F) *suite de la page 18*

de retourner au terrain Cranberry, plusieurs de nos membres étaient des pilotes expérimentés et, on pourrait s'y attendre, plusieurs d'entre eux se sont procuré de plus grosses machines, ce qui nous a amené à organiser notre premier Fun-fly annuel d'hélicoptères, que nous avons baptisé Collective Chaos.

« Le Nipissing Miniature Aircraft Club (NIPMAC) de Callander (près de North Bay) a le plaisir de vous annoncer qu'il sera l'hôte de son premier rassemblement Fun-fly d'hélicoptères. Le Collective Chaos (hélicos à la nitro, à essence, électriques) se déroulera les 29 et 30 juin 2024 au terrain du NIPMAC.

« On y trouvera du camping sauvage limité à même le terrain – premiers arrivés, premiers servis – et des toilettes portables. Les génératrices sont les bienvenues et nous installerons un dispositif de recharge solaire pour les batteries embarquées (à bord des maquettes). Le plaisir ne s'arrêtera pas au coucher du soleil puisque nous installerons des projecteurs pour le vol de nuit et – si la météo le permet – nous organiserons un feu de joie pour les

participants.

« Peu importe le niveau d'expérience, que vous n'avez encore que maîtrisé du surplace ou que vous soyez un pilote de vol 3D de calibre mondial, soyez tous et toutes les bienvenus.e.s. Et si vous n'avez pas encore appris le surplace ou que vous avez des questions quant au réglage de ces machines, il se trouvera quantité de pilotes expérimentés et aux vastes connaissances afin de vous prêter main-forte et de prodiguer des conseils.

« Les pilotes professionnels Dima Vinar et Diego Arce offriront aussi des vols de démonstration.

« Alors inscrivez les dates à votre calendrier et venez passer une fin de semaine de plaisir.

« Vous pouvez diriger vos questions au vice-président du NIPMAC, Emmanuel Katsiapis, au mkatsiapis@gmail.com ou par téléphone au 705.471.2168. »

C'est tout pour ce numéro. Continuez de suivre les messages du président du MAAC (Carl Layden) en ligne et sur les médias sociaux. Faites-moi savoir ce que vous en pensez, que ce soit positif ou non. ✈

R/C Precision Aerobatics *from page 65*

8. Half-Cuban 8 (k=2) Turnaround

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

9. Stall turn with 1/4 rolls up and down (centre manoeuvre) (k=2) Upwind

Pull up to vertical, perform a 1/4 roll, stall turn through 180° to vertical, perform a second 1/4 roll and recover in level flight.

10. Immelmann turn K=2) Turnaround

An Immelmann is a half-loop followed immediately by a half-roll to level flight at a higher altitude than entry. The 1/2 roll immediately follows the 1/2 loop and there is no inverted flight between them.

11. One Outside Loop (k=2)

Downwind

The model pushes over and executes outside loop. The one loop should be round.

12. Split S (k=2) Turnaround

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

13. Square Loop (k=2) Upwind

Pull up and execute a square loop.

When the square loop is complete that is the end of the sequence in the box.

Exit the box.

There is another unscored downwind pass after exiting the box to position for landing. Once you have exited the box, you can proceed immediately to set up for the landing. There is no requirement to fly a circuit.

The direction for the landing is determined by takeoff direction. Losing track of where you are going and doing a quick 180 after exiting the box and landing on the closest end of the runway will result in a zero landing score.

14. Landing (k=1)

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 10 metres, whichever comes first. ✈

suffisamment vieux ou vieille, vous vous souviendrez des systèmes de la marque Kraft.

Les avions de formation sans ailerons. On les connaissait comme étant des appareils à trois voies (three channels). On contrôlait ainsi la remise des gaz, la profondeur et la gouverne de direction mais les virages étaient facilités par un dièdre très prononcé des panneaux d'aile. L'idée, c'était que si les élèves-pilotes s'énervaient, ils pouvaient lâcher les commandes et l'avion revenait tout seul à son assiette de vol normale. Ces avions réussissaient cette manœuvre, en autant que vous aviez 1 000 pieds d'altitude et que l'espace aérien autour de vous ne soit pas un problème.

Maquettes d'innovation prébâtées. Cette méthode a rajouté à la formule précédente des maquettes presque prêtes à recouvrir, mais les premiers exemplaires étaient de qualité douteuse. Ces jours-ci, des ouvriers spécialisés assemblent les maquettes de type ARF, à la façon des kits d'antan. Mais à l'époque, ces travailleurs et leurs usines n'existaient pas. Plusieurs maquette ainsi offertes sur le marché étaient assemblées de façon douteuse et souvent, on y fixait des composantes de plastique et on appliquait un recouvrement qui relevait davantage

des enduits qu'on collait sommairement sur une structure, comme de simples décalques. Lorsque votre avion s'écrasait, il ne valait même pas la peine de tenter de le reconstruire. Bon débarras.

Jets à hélice. Jadis, les pilotes moyennement qualifiés qui voulaient piloter un jet pouvaient construire une maquette qui y ressemblait mais qui était mûe par un moteur conventionnel. Les avions électriques étaient encore capricieux (plusieurs emploieraient un vocabulaire tout autre) que personne ne comprenait. Les tuyères intégrées (ducted fan) étaient dispendieuses et fonctionnaient à peine tandis qu'on rêvait encore de turbines. Que faire? Vous construisiez alors un jet avec moteur à hélice à l'avant. Raisonement : on ne verrait pas l'hélice qui tournait à l'avant d'un F-16 mais vous pouviez encore voir pendre la tête de cylindre et le silencieux... en plus d'entendre le bruit, comme un moustique.

Finalement, les élastiques pour tenir les ailes en place (au lieu de boulons de nylon). On se servait de cette méthode surtout sur les maquettes à ailes hautes. Si votre avion s'écrasait, les ailes se déplaçaient ou s'arrachaient au moment où les élastiques cédaient, de sorte à sauvegarder votre avion. Toutefois, le

fuselage pouvait être endommagé et cela prenait du temps à les installer. Parfois, ils vous pinçaient en cassant, ce qui faisait penser à une vilaine piqûre de guêpe.

C'est triste mais il m'est arrivé d'être témoin des élastiques qui cassaient en vol pendant une manœuvre. L'avion piquait du nez tandis que les ailes revenaient sur la terre ferme en flottant et en virevoltant, comme un cerf-volant. Même après 45 ans au sein de notre passe-temps, j'y ai encore recours à l'occasion.

Il y a bien des choses qui auraient pu être faites différemment mais, parallèlement, notre passe-temps en avait besoin. Certaines des innovations dont nous profitons aujourd'hui remontent à cette époque et, à ce titre, elles sont fascinantes. Je pourrais en écrire davantage mais je n'ai pas suffisamment d'espace rédactionnel. Je songe ici aux batteries à acide, à l'emploi de cristaux afin de changer de fréquence au terrain de vol, aux catalogues qui auraient pu concurrencer ceux de Sears, parce qu'on les consultait avidement afin de commander la prochaine bête télécommandée.

D'ici la prochaine chronique, bons vols. ✈



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

mess.

Our first day of practice was Thursday prior to the weekend. The ground was still wet because of some recent rain. Thankfully, we managed to get all our planes tested and trimmed for the contest.

You had to be very careful when walking on the runways or walkways. If you fell with your model in one hand and your field box in another, you could really hurt yourself.

On Saturday morning, we got to the field early (7:00 a.m.) to set up our pit area, in the rain, in the cold, in the wind, and in the mud! We raced from about 1:30 until 3:30 with an occasional break for a rain squall to pass by. We had about 47 pilots from several countries.

Everyone was very fast, for sure. The Basin flying field is only about 300 feet above sea level, so my density altitude readings were commonly under 900 feet. Our engines love low-density altitude reading. They make lots of power with the available oxygen.

Our planes also fly fast and land slowly in the dense air. It's a win-win situation here.

Unfortunately, during Dougie's first heat, he had a mid-air with a fellow from Mexico. Down goes Dougie's favorite Sweet Vee airplane. The plane went down in the swamp, commonly known as the outfield at the flying field. Later, Dougie

and I spent over an hour tramping around in the mud bog looking for his plane, without success.

On Sunday, the weather in the morning was again wet so we had to wait for about one hour for the skies to clear. Finally, the racing was hard and intense. During a two-hour period, many people were flying incredibly fast with sub-minute times. I called Jim Allen to a 58:90. Smoking fast for sure.

There were several mid-air once again and many people crashed coming out of #3 pylon because of bad air. The grass past the runway was very tall so many people lost their engines in the tall grass!

I had several boomer races where the times were very close around the minute mark. Thanks, Dougie, for your expertise. Unfortunately, Dougie lost his second bird when his back-up airplane suffered a wing failure coming around pylon #1.

During the heat of competition, Gino DelPonte hit pylon #2 twice, taking out two of his airplanes. One of his planes hit #2 pylon as Jim Allen and I were standing 15 feet away. I hit the deck and got a mouthful of dirt and yes it tastes like excrement!

After the racing, and fly-offs were completed, Jim Allen came in 7th with a best time of 58:90, I was 9th with a best time of 1:00:34 and Dougie was down at the bottom with two planes destroyed.

Special congratulations go out to AJ

Seaholm for getting 1st, Travis Flynn for getting 2nd and Mathew Fehling for getting 3rd. Thanks Doug Killebrew and all his workers for putting on a fantastic race under some very extreme conditions.

NELSON ENGINES

All the recent changes at Aero Racing Engines have put much speculation into the future availability of Nelson Q40 engines and their parts. A large employment change has occurred and according to the powers to be, Nelson engines will still be available for the foreseeable future. The long-term future has yet to be determined according to the AMA pylon rules Committee. Personally, I have placed an order for more engines and accessories just in case things go sideways. In my opinion, Aero Racing Engines fabricates a world-class and world-leading Q40 engine. I certainly wish them the best and hope they will continue to produce the engine for many years to come.

LOOKING FOR A CHANGE

OK race fans, that's it for this edition of the Pylon Column. Sorry for my very personal slant on things but such is life.

Personally, I am looking for a replacement for the lead on the Pylon Committee Chairmanship. If you are at all interested, please contact me and I will persuade you to take over my job.. ✈

Maquettes RC électriques

suite de la page 60

La construction traditionnelle de maquettes est à la baisse au fil des années au sein de notre passe-temps. C'est dommage parce qu'on peut retirer beaucoup de satisfaction de construire son avion. Solution possible : une maquette de carton-mousse (foamboard) FliteTest, qu'on peut assembler en seulement quelques heures.

La photo montre un Mighty Mini Arrow de FliteTest, qui offre une performance spectaculaire à l'aide de seulement une batterie 3S de 850 mAh. L'un de mes designs préférés de la marque, c'est le Spitfire, que nous avons construit en quantité ici dans la région, voilà quelques années... Nous nous en servions lors de combats informels. On retrouve aussi le Tutor, un excellent appareil de formation et avion sportif qui fonctionne très bien sur flotteurs. Bref, il y a des douzaines de designs parmi lesquels choisir.

<https://store.flitetest.com/rc-plane-build-kits/>

Essayez-en un et prenez plaisir à piloter quelque chose que vous avez construit vous-même. ✈

C-B Intérieure (C)

suite de la page 13

Sandy Point, dans le magnifique secteur de Sushwap. Ce rassemblement de fin de semaine est maintenant coordonné par le Vernon R.C. Club. Les dirigeants de ce dernier ont donné un solide coup de main à l'évènement au cours de la dernière année, en plus d'accepter dans ses rangs plusieurs des modélistes du Kelowna R.C. Club.

Le terrain de vol de la Kelowna Opopogo Controllers Association est situé dans une zone de contrôle d'aéroport. Pour y faire voler une maquette, il faut détenir un certificat SATP avancé. Peu des membres voulaient s'en munir et la plupart d'entre eux ont été accueillis au sein des clubs environnants, celui de Vernon ayant absorbé une bonne portion des membres du Club KORC. ✈

OBITUARIES

Remembering Richard (Dick) Colley (56629L) May 30, 194 - December 9, 2023

Richard came to Canada from the UK in 1970 having worked there for English Electric and Rolls Royce. He soon adapted to life in Canada working for Westinghouse and, following the encouragement of colleague and Southern Ontario Glider Group (SOGGI) member Rob Campbell, took up RC in 1995.

Since that time Richard has been a stalwart of the RC soaring community in Southern Ontario as a member of SOGGI, (Southern Ontario Glider Group Inc.), GNATS (Greater Niagara Area Thermal Seekers), and CMAS (Canadian Model Aerotow Society). In SOGGI he served as the Chief Flying Instructor for over 15 years and editor of the club newsletter for 18 years. His leadership would extend well beyond his other formal club positions in event organization and directing. Richard also held the position of president of CMAS for many years.

Richard leaves us with a wonderful legacy! He was always a gentleman, one whose gentle presence fit well with anyone engaged in our peaceful hobby of model sailplane soaring. He became a skillful and accomplished model builder and flyer. His adept flying skills often enabled his models to grace the skies among the hawks and turkey vultures, which soared nearby.

Richard was truly one of the original, old-school fellows who gave momentum to our wonderful hobby of RC sailplanes. While we have lost Richard, we will think of him often, as he joins the rest of our lost comrades as they gaze down upon us during our next soaring session.

Richard had two brothers who are predeceased, and is survived by two daughters and their husbands, seven grandchildren and eight great, grand children.

SOGGI will be naming one of the club's annual flying events in Richard's honour.



Toronto West Swap Meet



Hosted by the
Oakville (Milton)
Model Flying Club



WWW.OMFC.ORG

Sunday April 28, 2024
9:00 am – 12:00 noon

785 Pacific Road, UNITS 13-14
Oakville, ON, L6L 6M3

An array of Radio Control Model
Airplanes, Helicopters, Transmitters,
Motors, and related merchandise.

Vendors: \$15 per table

Please register with our Event Coordinator at
EVENTS@OMFC.ORG – 647-297-3493

ENTRY
\$5.00

Children Free



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

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

FLEX INNOVATIONS™

COMING SOON!

Watch for updates at greathobbies.com
Arriving this May!

Flex Innovations is founded by a team of very talented individuals who are passionate about great products with innovative technology. They have years of experience working on aircraft control systems, toys, electronics, and RC hobby products and have developed many industry-leading products over the past decades. We're excited to partner with such a great team of hobbyists who have the same passion for performance and value as we do at Great Hobbies!

We were excited to have the opportunity to meet with Quique and the Flex Innovations team at their Florida Headquarters in early 2024.



Quique Somenzini, Flex Innovations (left)
Mark Bowlan, Great Hobbies Inc (right)



RV-8 60E G2 SUPER PNP



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



The F-22 Raptor features a sleek and realistic design, resembling the iconic real-world fighter jet. With twin 40mm EDF

F-22 Raptor Twin

Coming in May!



Wingspan: 702mm • Length: 955mm • Motors: 1413-5000kv

XFM117P — F-22 Raptor Twin 40mm EDF Jet PNP



Twin Otter PNP

Coming in May!

- Two Piece Wing
- For 6S 5000-6000mAh LiPo
- Removable nose and stab
- Fixed tricycle landing gear
- Available with Floats



Wingspan: 1800mm • Length: 1457mm • Motors: 3541-550KV

XFM116P — Twin Otter PNP

XFM116PF — Twin Otter PNP With Floats

CREALITY

- All-metal Extruder
- Air Filter & Silent Mode
- CoreXY, Proven to Be Super Fast
- 600mm/s Max Printing Speed
- Works with standard, light weight and Carbon Fiber filaments

K-1C Speedy

Coming in May!



Build Volume: 220x220x250mm

CREK1C — K-1C Speedy 3D Printer