



February 2009, Vol. 40 No. 1

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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

Gloss paper



HOBBY HOBBY

Canada's Best Stocked Hobby Shop!

CHECK OUT OUR WEB SITE!
www.hobbyhobby.com

Eflite BLADE MCX
7 inches long!
Compatible with all Spektrum DSM2!
Lipo Battery & Charger Included!
Bind-N-Fly \$124.99
W/ Radio \$159.99

GREAT PLANES
REAL FLIGHT
*Over 50 Aircrafts!
*Over 20 Flying Sites
\$149.99 W/Controller

GREAT PLANES
REAL FLIGHT
*Over 70 Aircrafts!
*Over 25 Flying Sites
\$244.99 W/Controller

HANGAR 9 FS ONE FLIGHT SIM
*Accurate Aerodynamics!
*25 Flying Sites!
*25 Airplanes!
*11 Helicopters!
\$99.99 W/Controller

HANGAR 9 PIPER PAWNEE ARF
Plug in Wings!
Span: 80" Glow or Electric!
Area: 942 sq.in.
Length: 55.8"
Wt: 8-9 lb.
Engine: .46-.55 2/stroke
.62-.82 4/stroke
Electric: 46 Brushless
Radio: 5+ Channels, 6-7 servos
\$349.99

10LA W/Muf	\$ 81.99	120AX W/Muf	\$339.99
15LA W/Muf	\$ 87.99	160 FX W/Muf	\$374.99
25LA W/Muf	\$ 93.99	FS 30 Sur. W/Muff	\$212.99
35AX W/Muf	\$162.99	FS 40 Sur. W/Muff	\$269.99
46LA W/Muf	\$ 99.99	FS 56A W/Muff	\$374.99
65LA W/Muf	\$129.99	FL 70 FL W/Muff	\$249.99
25FX W/Muf	\$118.99	FS 81A W/Muff	\$424.99
46AX W/Muf	\$158.99	FS 91 Sur.II	\$379.99
55AX W/Muf	\$184.99	FS 91 Sur.II pmp	\$469.99
61FX W/Muf	\$224.99	FS 110A W/Muff	\$499.99
75AX W/Muf	\$274.99	FS 120 Sur.	\$479.99
91FX W/Muf	\$287.99	FS 120 Sur.pmp	\$529.99
		FS 200-U Sur.	\$537.99
		FS 200S-P	\$779.99

GREAT PLANES MATT CHAPMAN EAGLE 580 EP ARF
NEW!
Span: 50"
Area: 494 sq.in.
Length: 47.75"
Wt: 3.25 - 3.51 lb.
Motor: Brushless
Radio: 4 Channels, 4 servos
\$209.99

GREAT PLANES EP SOPWITH CAMEL ARF
NEW!
Span: 35.5"
Area: 389 sq.in.
Length: 25"
Wt: 21.1 - 26.3 oz
Motor: Brushless 28-30-950kv
Radio: 4 Chanhwls, 4 servos
\$124.99

GREAT PLANES ESCAPADE 40 ARF
NEW!
Span: 52"
Area: 483 sq.in.
Length: 46"
Wt: 5 - 5.51 lb.
Engine: .40-.55 2/stroke
.52-70 4/stroke
Electric: 46 Rimfire
Radio: 4 Channels, 3-5 servos
\$124.99

HANGAR 9 P-51 MUSTANG MK-II PTS RTF
NEW!
Span: 58.25"
Area: 648 sq.in.
Length: 50.39"
Wt: 6.5-7 lb.
Engine: Evolution 46
Radio: Spektrum DX6i
\$624.99

SAITO Sale

FA40a W/Muf	\$296.99
FA 56 W/Muf	\$299.99
FA62a W/Muf	\$319.99
FA 72 W/Muf	\$339.99
FA 82a W/Muf	\$395.99
FA 91s W/Muf	\$399.99
FA100W/Muf	\$439.99
FA115W/Muf	\$479.99
FA125a W/Muf	\$499.99
FA 150 W/Muf	\$549.99
FA 180 W/Muf	\$589.99
FA 220a W/Muf	\$739.99
FG-20 Ignition	NEW! \$789.99
FG-36 Ignition	NEW! \$959.99

Align Raptor Heli-Max
ALIGN
Helis & Parts IN STOCK!
CENTURY Eflite
PARTS! HIRORO
PARTS! KYOSHO

ALIGN T-REX 450 VI
Metal Head & Tail!
Motor, ESC and Li-Po Battery Included!
Carbon Fiber Side Frame!
*Length: 650mm
*Height: 230mm
*Main Rotor: 680/700mm
*Flying Weight: 690g
*35 A ESC Gov. mode Included!
*430X Brushless motor Included!
*2100mah 11.1v Li-Po Included!
\$379.99

ALIGN T-REX 250
NEW!
*Length: 430mm
*Height: 187mm
*M Blade Length: 200/205mm
*Rotor Diam. 450/460mm
*Flying Weight: Approx 330g
250-Super Combo \$539.99
250-Combo \$337.99
250-Kit Combo \$284.99

Eflite BLADE CX3
NEW!
Heading Hold Gyro!
Lipo Battery & Charger Included!
Compatible with all Spektrum DSM2!
Bind-N-Fly \$214.99
W/Radio \$274.99

GREAT PLANES P-47 THUNDERBOLT ARF
NEW!
Glow or Electric!
Span: 39.5"
Area: 290 sq.in.
Length: 34"
Wt: 41 - 45 oz.
Engine: .25-2/stroke
Electric: Brushless motor
Radio: 4 Channels, 4-5 servos
\$149.99

2.4 GHz SPEKTRUM RADIO SYSTEMS
No More Frequency Concerns!
DX5E no servos \$124.99
DX6i no servos \$249.99
DX7 Air Ar7000/4-821 \$439.99
DX7 Air Micro/3-285 \$429.99
DX7 Heli Ar7000/4-821 \$439.99
DX7 Heli Micro/4-285 \$429.99
DX7 Special Edition \$399.99

SPEKTRUM RECEIVERS

AR500 full range	\$ 74.99
AR6000 park flier	\$ 62.99
AR6100 top pin	\$ 62.99
AR6100E end pin	\$ 62.99
AR6200 full range	\$ 99.99
AR6300 NanoLite	\$ 74.99
AR7000 full range	\$124.99
AR7100 Heli RX	\$187.99
AR7100R Heli Rev	\$274.99
AR9000 9ch.	\$209.99
AR9100 9ch.	\$274.99

ALIGN T-REX PARTS!

450SE V-1 ProBlade, Lipo, Mtr & Esc Incl.	\$ 379.99
450SE V-2 Carb. Blade, Lipo, Mtr & Esc Incl.	\$ 639.99
450SE V-2 Wood Blade, Lipo, Mtr & Esc Incl.	\$ 619.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt	\$ 199.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt Motor & Esc Inc	\$ 249.99
450S-CF (CDE) Motor & Esc Included.	\$ 359.99
450S-CF (CDE) Kit only.	\$ 289.99
450S Alum. (CDE)CCPM KIT only	\$ 199.99
500-CF Carb. Blade, Mtr & Esc Incl.	\$ 619.99
500-FG Carb. Blade, Mtr & Esc Incl.	\$ 569.99
600-CF Mtr, Esc & 3A BEC Included	\$ 749.99
600-Pro Nitro	\$ 649.99
600-Nitro	\$ 489.99
600-Pro Nitro Combo/OS 50 Hyper	\$ 1049.99
600-SuperPro Comb/OS 50 Hyp/Carb Blade	\$ 1249.99
700-Nitro Pro Combo (without engine)	\$ 929.99

VISA MasterCard

STORE HOURS

MONDAY	11:00AM - 7:00PM
TUESDAY	11:00AM - 7:00PM
WEDNESDAY	11:00AM - 8:00PM
THURSDAY	11:00AM - 9:00PM
FRIDAY	11:00AM - 9:00PM
SATURDAY	10:00AM - 6:00PM
SUNDAY	GONE FLYING

1-800-352-9971 TOLL FREE ORDERS ONLY
1-905-858-7978 TECHNICAL ASSISTANCE & LOCAL ORDERS
1-905-819-9640 FAX LINE
128 QUEEN ST. SOUTH MISSISSAUGA, ONT. L5M 1K8

www.hobbyhobby.com

Prices subject to change without notice.

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESale

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**



BUSINESS HOURS
(Mountain Standard Time)
Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm

6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton, Alberta T6H 2H8
Tel: 780-434-3648
Fax: 780-434-3660
Toll-Free: 1-877-363-3648
www.hobbywholesale.com

PLANES * CARS * TRUCKS * BOATS * HELICOPTERS * RADIOS * MODELS * TRAINS * ROCKETS * KITES

Eflite HELI **FREE SHIPPING***

Blade CP Pro 2

EFLH1350 - Ready to Fly
Includes: 6 Ch 2.4GHz Radio,
Direct Drive Tail Motor, G110
Heading Lock Gyro, Li-Poly
Battery/Charger



\$ 289.99

Blade CX-3

EFLH2000 - Coaxial Rotor Design
Includes: Heading Hold Gyro, 5 Ch,
Spektrum DSM2 Radio, Li-Po
Battery/Charger, Licensed
MD 520N Scale Body



\$ 229.99

Blade CX-3 'NOW AVAILABLE'

Bind and Fly Version
EFLH2280 - \$ 194.99

Blade 400 3D RTF

EFLH1400
Includes: - Spektrum DX6i Radio,
AR6100e DSM2 Rx, G110 Heading Lock
Gyro, 420H Brushless Motor, 25 AMP
ESC, 1800mAh 11.1V Li-Po Battery



\$ 539.99

Blade 400 3D PNP

EFLH1475
Add your own transmitter, receiver
and battery
Includes: Brushless Motor,
25 Amp ESC, Servos, Gyro



\$ 324.99

Blade mCX

EFLH2200
- Ultra-micro Size (weighs only 1 oz)
- Coaxial Counter Rotating Blades
- 4 Ch 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger



\$ 149.99

\$ ONLINE SAVINGS \$

Check out our updated website for more specials and online deals!

BIG SAVINGS Save 10% off all items priced \$ 450.00 or less.

Coupon must be present at time of order.

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

GREAT PLANS

SIMULATOR

RealFlight G4.5

GPMZ4430
Includes many new features:
- Truer than ever physics
- Preset difficulty levels
- Over 25 flying sites
- Over 70 aircraft



\$ 229.99



Expansion Pack 1
GPMZ4111



Expansion Pack 2
GPMZ4112



Expansion Pack 3
GPMZ4113



Expansion Pack 4
GPMZ4114



Expansion Pack 5
GPMZ4115

Only \$ 39.99 each

Heli-Max

AXE CX Micro

HMXE09 - \$ 114.99
Ready to Fly Coaxial Helicopter
10.6 in Rotor Span; 4 Ch Radio; Weighs
only 2.65 oz; Li-Po Battery/Charger



HANGAR 9

FS One w/Controller

HANS2000 - \$ 114.99
- Highly Accurate Flight Models and
Aerodynamics
- Realistic Ground Handling
- Realistic Damage
- More than 25 Flying Sites
- State of the Art Graphics
- Extensive 3D Flying Field Options



FREE SHIPPING*

FS One w/o Controller

HANS3000 - \$ 94.99
- Includes USB Interface to connect
to your own Radio System



See inside back cover for more great deals!

CLUB POINTS PROGRAM

2% of every dollar spent at HOBBY WHOLESale will be rebated to your registered MAAC club.

Earning extra money for your club could not get any easier. Every purchase made by your members will earn your club a 2% rebate.

DON'T DELAY - REGISTER YOUR CLUB TODAY!



Call: 1-877-363-3648

FREE SHIPPING*

on any item advertised in MAC whether it is our advertisement or the competitor's. If we carry that product we will not only match it, but buy it from us and we will ship it for FREE.*

* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
* Some size and weight restrictions apply.
* Insurance is extra.

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)
No PST. Only 5% GST or 13% HST, where applicable.



Central Ontario's Radio Control
Hobby Source

*Are your fingers getting itchy?
We still have a lot
of flying dates left!*

7:00-10:00 PM

Feb. 13, 20

Mar. 6, 13, 27

A \$10 entrance fee will apply.

**Dates subject to change, confirm
with Ideal Hobbies the day of the event.**

*You must show your proof of
MAAC membership to fly.*



It's as easy to find as 1,2,3!

1. Take the Essa Rd. exit (Exit 94)
2. Turn left (West) onto Essa Rd.
3. Turn right onto Ardagh Rd.

ST. JOAN OF ARC HIGH SCHOOL

IDEAL HOBBIES

12 Commerce Park Dr, Unit K, Barrie, Ontario L4N 8W8

1-705-725-9965

PHONE LINE

1-705-725-6289

FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE

www.idealhobbies.com



BUSINESS HOURS

MONDAY	11:00 AM - 7:00 PM
TUESDAY	11:00 AM - 7:00 PM
WEDNESDAY	11:00 AM - 7:00 PM
THURSDAY	11:00 AM - 8:00 PM
FRIDAY	11:00 AM - 8:00 PM
SATURDAY	10:00 AM - 5:00 PM
SUNDAY	CLOSED



Model Aeronautics Association of Canada

Unit 9, 5100 South Service Rd.
Burlington ON L7L 6A5
905-632-9808 Fax 905-632-3304
maachq@on.aibn.com www.maac.ca

In 1949, eleven enthusiastic modellers assembled to form an organization for those interested in model aviation. Their vision was for an association to officially represent the aircraft modeling fraternity in Canada. Today, MAAC has grown to a membership of over 13,000, representing all facets of our exciting hobby.

EXECUTIVE COMMITTEE

President - Richard Barlow #5744L
- RR1 A8 Lemon Point, Prescott, ON K0E 1T0
- 613-348-1696 Pres@maac.ca
Vice President - Claude Melbourne
Secretary/Treasurer - Linda Patrick
Board Members: Walter Chikmoroff (Alberta)
- Roy Rymer (Middle)

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A) - Walter Chikmoroff 6320L
PO BOX 1245, Crossfield, AB T0M 0S0
403-946-9939 - zd-a@maac.ca

Atlantic (B) - Regis Landry 10555L
11665 Hwy 11, Pokemouche, NB E8P 1J4
506-727-5225 - zd-b@maac.ca
www.maacatlanticzone.ca

British Columbia (C) - Ronald Dodd 57326
47551 Ballam Rd, Chilliwack, BC V2P 6H5
604-792-6814 - zd-c@maac.ca -

Manitoba - NORTHWESTERN ONTARIO (D)
Jeff Esslinger 64851
221 Athlone Dr., Winnipeg, MB R3J 3L6
204-895-2615 - zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E) - Roy Rymer 61172
1546 8th Ave., St Catharines, ON L2R 6P7
905-685-1170 - zd-e@maac.ca

Northern Ontario (F) - Kevin McGrath 6401L
40 Parkshore Ct
Sault Ste. Marie, ON P6A 5Z3
705-759-1670 zd-f@maac.ca

Ottawa Valley (G) - Claude Melbourne 58082
3104 Hwy 29 RR4, Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000 - zd-g@maac.ca

Pacific (H) - Bill Rollins 27460L
Box 1376, Parksville, BC V9P 2H3
250-248-5545 - zd-h@maac.ca

Québec (I) - Richard Biron 40356
364 Kirouac, Montmagny QC G5V 4B1
418-248-2918 - zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J) - Steve Woloz 7877
5763 Mac Aleer, Cote St. Luc, QC H4W2H2
514-944-8241 - zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K) - Heinz Pantel 42484
1116 Horace St, Regina, SK S4T 5L4
306 781-7400 - zd-kS@maac.ca

SouthEast Ontario (L) - Robert Hudson 9709 -
6173 Silken Laumann Way
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396 - zd-l@maac.ca

SouthWest Ontario (M) - Frank Klenk 32001
450 Broadway St
Tillsonburg, ON N4G 3S7
519-842-8242 - zd-m@maac.ca

OFFICE STAFF

Linda Patrick (Secretary/Treasurer) - linda_maachq@on.aibn.com
Diane Westgate (Bilingual Administrative Secretary) - diane_maachq@on.aibn.com
Mary Lynne McKinnon (Membership) - marylynne_maachq@on.aibn.com

The MAAC office is open from 8:00 am to 4:30 pm Monday to Friday. If visiting between 11:30 am and 1:00 pm, please phone in advance. Bilingual service is available during office hours, Monday, Tuesday, Thursday and Friday. / Les heures d'ouverture du siège social sont du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h 30. Téléphonnez à l'avance si vous prévoyez nous visiter entre 11 h 30 et 13 h. Le service bilingue est disponible tous les lundi, mardi, jeudi et vendredi.

COMMITTEES

The following is a list of committee chairmen. Please contact the office, the chairman or refer to the MAAC web page for a list of committee members in your zone.

ACC DELEGATE

Dave Larkin 3577L
RR1 13435 Loyalist Pkwy
Picton ON K0K 2T0
613-476-6824
dslarkin@kos.net

ARCHIVES

Peter Mann 38L
31 Manor Park Crescent
Guelph ON N1G 1A2
519-822-9582

YOUTH AND BEGINNER

Milt Barsky - 5380L
1039 Lemar Rd
Newmarket, ON L3Y 1S2
milt.barsky@sympatico.ca
905-836-5678

Chris Singleton 29028
453 William St.
Cambridge, ON N3M 3W6
captainbalsa@execulink.com
519-650-4915

CHAIR OF CHAIRMEN

Claude Melbourne 58082
Hwy 29 RR4
Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000
zd-g@maac.ca

CONSTITUTION

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

CONTROL LINE

Chris Brownhill 3797L
63 Savona Dr.
Toronto, ON M8W 4V2
416-255-1289
cbrownhill@sympatico.ca

CONTROL LINE AEROBATICS

Kim Doherty 32008
PH8-1515 Lakeshore Rd E
Mississauga, ON L5E 3E3
905-274-5087
kdoherty@sympatico.ca

DISABILITY AWARENESS

Randy Brown 45752L
16 Third Ave.
St. Thomas ON N5R 4J7
519-631-2134
webmaster@flfycarplanes.com

FAI

Jack Humphreys 1797L
2830-3 Midland Ave. Scar-
borough ON M1S 1S4
416-291-5809
jhumph@interlog.com

FREE FLIGHT INDOOR

Frederick Tellier 9125L
3160 Sussex Cr.
Windsor ON N8T 2C6
519-944-1933
fred-tellier@cogeco.ca

FREE FLIGHT (Sport & Competition)

Jim Moseley 38286L
19 Banner Cr
Ajax, ON L1S 3S8
905-683-3014
jimoseley@look.ca

GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Claude Melbourne 58082L
3104 County Rd 29
Brockville, ON K6V 6Y6
613-802-5000
zd-g@maac.ca

INSURANCE

Larry Rousselle 30252
2733 Station Rd/
Abbotsford, BC V4X 1H3
larryrou@shaw.ca
Tel: 604-857-8929

JET

Wayne Beasley 52780
23 Ritchie Way
Sherwood Park, AB
T8A 5T6
780-449-1896

MUSEUM

Steve Woloz 7877
5763 Mac Aleer
Cote St. Luc, QC H4W2H2
514-944-8241
zd-j@maac.ca

NOISE

Terry Smerdon 23540L
Box 1525 - 257 Farah Ave.
New Liskeard ON P0J
1P0 705-647-6225
smerdon@ntl.sympatico.ca

PUBLIC RELATIONS

Richard Fahey 2961L
827 Shadeland Ave
Burlington, ON L7T 2M2
905-637-5469
rjfaheyflies@yahoo.com

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Michael Anderson 17752
RR3 22Kingfisher Cr.
Kempyville, ON K0G 1J0
613-258-5817
mike_anderson@xplornet.com

R/C FLOAT PLANES

Gordon Olson 55749
Site 14 Box 3 RR 1
Keewatin ON P0X 1C0
807-543-2760
gordolson@voyageur.ca

R/C GIANT SCALE

Brian Wattie 5089L
7 Furlong Cr.
Kanata ON K2M 2J1
613-591-1937
brian.wattie@sympatico.ca

R/C HELICOPTER

Phil Noel 14670
10511 Santa Monica Dr.
Delta, BC V4C 1P8.
604-591-1867
pnoel@dccnet.com

R/C INDOOR

Art Lane 18441L
9-617 Wharnclyffe Rd. S
London ON N6J 2N7
519-685-7002
art2lane@rogers.com

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells 21034
RR4 - 3872 Jamieson Rd.
Cobourg ON K9A 4J7
905-342-2128
hells@eagle.ca

R/C PYLON

Randy Smith 13141
111 Hawkhill Pl NW
Calgary AB T3G 2V4
403-547-1086
pylon.guy@shaw.ca

R/C SAILPLANE / R/C SCALE SAILPLANE

Stanley Shaw 2481L
39-383 Edinburg Rd
Guelph, ON N1G 2K7
519-763-7111
stanley.shaw@sympatico.ca

R/C SCALE

Dennis Pratt 52272L
2714 Bramley Cr
Windsor, ON N8W 4X4
519-966-0296
denpratt@cogeco.ca

R/C SCALE AEROBATICS

Bob Hudson 9709L
6173 Silken Laumann Way,
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396
bob@rcflier.com

R/C SCALE COMBAT

Ted Banks 3936L
1196 Kaladar Dr.,
London ON N5V 2R5
519-455-6565
marbanks@rogers.com

R/C SPORT FLYERS

Bruce Dealhoy 22555
8 Foreth Cr
Aurora, ON L4G 3E8
905-841-1035
bdealhoy@sympatico.ca

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi 26605
250-374-3683
mebetuzzi@shaw.ca

SAFETY

Larry Fitzpatrick 11286L
18 Oakdale Ave
St. Catharines, ON L2P 2B9
905-685-5500
tech@ont.net

SAM

Jim Anderson 41088L
135 Margaret Pl.
Brockville ON K6V 6Y6
613-342-5613
janderson@ripnet.com

SPACE MODELLING

John Hugh Boyd 61382
15 McNicol Cres.
Ajax, Ontario L1Z 1Y8
905 427-9742
jhboyd@crs-info.org

TRANSLATION

Jacques Des Becquets
21112
Casier Postal 51009, 375
Des Epinettes
Orleans, ON - K1E 3E0
613- 830-5435
aeroplane@primus.ca

WEB PAGE MONITOR /UPDATE

Peter Schaffer
1256 Heenan Place
Kenora, ON P9N 2Y8
807-468-7507
pschaffer@kmts.ca

Model Aviation CANADA

February 2009 - Vol. 40 No. 1

Contents

President's Report	5
MAAC Application	7
MAAC Order Form	8
AGM Proxy form	9
AGM Agenda / Ordre du jour Assemblée générale annuelle	11
AGM / AGA Notice	11
AGM Resolutions	11
AGA RÉSOLUTIONS	10
AGA RECCOMENDATIONS	20
AGM Reccomendations	21
AGM Proposed 2009 Budget	24
AGM MAAC Financials	25
Zone Reports	28
Committee Reports	55
Hobbyshops Canada	83
Calendar of Events	84
Trading Post	91



On homemade skis, this Citabria, powered by a DA 50 makes a low pass over the Brockville field, flown by its owner, Claude Melbourne. Sadly, it crashed badly later in the day – a combination of lack of airspeed and altitude in a turn.

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications
www.morisoncom.com

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

Editorial Department

editor@modelaviation.ca
Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9
Ph. 403-282-0837 Fax. 403-282-0849
www.modelaviation.ca

Advertising

Keith Morison
adsales@modelaviation.ca
Ph 403-510-5689 Fax 403-282-0849

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 copywritten by the author, and may not be reprinted or used without express written consent of the author. Opinions expressed are strictly those of the author and do not necessarily reflect the views of the Model Aeronautics Association of Canada or Morison Communications. Articles, reports and letters submitted for publication may be edited or rejected at the discretion of the publisher or the Executive committee of the Model Aeronautics Association of Canada.

Annual subscriptions to Model Aviation Canada are available for \$24CDN in Canada or \$40us 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 Box 61061 Calgary, Alberta T2n 3P9. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to articles@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

Feb. Issue - January 1
April Issue - March 1
June Issue - May 1
August Issue - July 1
Oct. Issue - September 1
Dec. Issue - November 1

Classified Advertising

Submit to:
Model Aviation Canada,
Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9
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
adsales@modelaviation.ca



PRESIDENT'S REPORT

Richard Barlow 5744L

MAAC President
613-348-1696 Pres@MAAC.ca

We are sixty years old this year – quite a milestone. All members are receiving a free commemorative decal with renewals. You can put them on flight boxes, car windows or models, but do use them.

This issue is devoted largely to the business of the upcoming Annual General Meeting of MAAC. Now might be a good time to ponder upon how our organization works for the benefit of its members. The vast majority of our members pay little heed to the running of MAAC, simply accepting that they are insured, have the right to fly, and get a magazine every couple of months. There is far more to our national association than that.

MAAC was formed originally for the purpose of encouraging and enabling

Canadian participation in international competition. We affiliated to the RCFCA, later called the Aero Club of Canada, and through them to the FAI. That structure exists to this day, but MAAC does far more for its members than it did in those days and paths have been developed to ensure that every member has entrenched rights and the opportunity to input on matters of concern. The local clubs and zone directors are there to listen to you.

All business that comes to the floor of the AGM came through the zone meetings this past fall. Nothing that comes from a zone meeting is ignored. Nothing reaches the floor of the AGM without every MAAC member having the opportunity to examine and input. It is all printed in these pages.

In this issue is a closed proxy form. If you feel strongly about any issue, you should fill out this form and give it to your zone director or any other MAAC member that you know will be at the AGM. Should you not choose to exercise your right to submitting your own voting opinions, your zone director will, by default, vote on your behalf. On the floor of the AGM, each director carries the weight of all the open members of his zone less proxies from within his zone assigned to someone else.

This system came into being because the vast majority of members choose not to get involved and are happy to leave decision making to the Board of Directors. As long as things are running well, member input is minimal, and right now

continued on page 6

MOT DU PRÉSIDENT

Richard Barlow 5744L

MAAC President
613-348-1696 Pres@MAAC.ca

Nous fêtons notre soixantième anniversaire, cette année – c'est tout un jalon. Tous les membres recevront un autocollant commémoratif avec leur renouvellement d'adhésion. Vous pouvez l'affixer sur votre boîte de vol, sur la fenêtre de votre voiture ou sur une maquette, mais servez-vous en.

Ce numéro de la revue est surtout consacré aux affaires entourant la prochaine Assemblée générale annuelle du MAAC. Il serait approprié de se pencher sur le fonctionnement de notre organisme, pour le bénéfice de ses membres. La très grande majorité des membres ne songent pas beaucoup à la façon dont fonctionne le MAAC et acceptent tout bonnement qu'ils sont assurés, qu'ils détiennent le droit de faire voler des maquettes et qu'ils reçoivent une revue aux deux mois. Notre organisme national, c'est beaucoup plus que ça.

Les Modélistes aéronautiques associés du Canada ont été fondés dans le but d'encourager et de rendre possible la participation canadienne au sein des compétitions internationales. Nous nous sommes affiliés à la RCFCA, plus tard connue comme étant l'Aéro Club du Canada, et grâce à ce dernier organ-

isme, nous faisons partie de la Fédération aéronautique internationale (FAI). Cette structure perdure aujourd'hui mais le MAAC accomplit bien plus que cela pour ses membres qu'à l'époque et nous avons conçu des routes à suivre afin de faire en sorte que chaque membre possède des droits acquis et qu'il ait l'occasion de donner son opinion sur ce qui le préoccupe. Les clubs locaux et les directeurs de zone sont là pour vous écouter.

Toutes les affaires qui aboutissent sur le plancher des discussions lors de l'Assemblée générale annuelle nous sont parvenues à la suite des assemblées annuelles de chacune des zones, l'automne dernier. Rien nous parvenant des zones n'est ignoré. Rien ne parvient sur le parquet de discussion lors de l'AGA sans que chaque membre du MAAC ait eu l'occasion de l'examiner et de donner son opinion. Tout cela est imprimé au préalable à même les pages de cette revue.

Vous trouverez dans ce numéro un bulletin de vote par procuration. Si une question vous tracasse au plus haut point, vous devriez remplir ce bulletin et le remettre à votre directeur de zone

ou à tout autre membre du MAAC qui se présentera à l'AGA. Si vous éliez de ne pas exercer votre droit de vote afin d'émettre votre opinion, votre directeur de zone le fera, par défaut, en votre nom. Sur le parquet de l'AGA, chaque directeur se fait le porte-parole de tous les membres libres de sa zone – moins les votes par procuration de sa zone que quelqu'un d'autre a apportés.

Ce système a été conçu parce que la grande majorité des membres choisissent de ne pas s'impliquer dans les affaires courantes et préfèrent laisser le Conseil d'administration décider. Lorsque tout roule bien, la rétroaction des membres est minimale et pour l'instant, le MAAC fonctionne très bien – à une exception près, et pas la moindre.

Dans la plupart des provinces, des lois protègent l'utilisation des terres arables. En principe, c'est une bonne chose parce que si nous pavons partout ça et là les terres agricoles, nous serions en proie à une famine. Au Québec, une situation se présente et elle menace toute forme de vol de maquettes sur son territoire. L'agence provinciale qui surveille

suite à la page 6

la mauvaise utilisation du sol arable, c'est la Commission de protection des terres agricoles du Québec (la CP-TAQ). Au cours de la dernière année, cette agence a ciblé directement plusieurs de nos clubs et leur a ordonné de cesser toute activité en revendiquant qu'ils se servaient à mauvais escient des terres.

Ce phénomène pourrait aisément se répandre à l'aéromodélisme partout au Québec. Les clubs de golf et les entreprises commerciales ont les poches assez profondes pour lutter contre des décisions prises à leur encontre. Les modélistes ne disposent pas de plusieurs milliers de dollars que nécessiteraient des luttes juridiques qui pourraient aboutir à la Cour suprême.

Des lettres, des messages courriels et des pétitions ont été circulés et envoyés à plusieurs secteurs gouvernementaux, y compris directement chez le premier ministre (Jean Charest). Si nous ne pouvons lutter à coups de dollars, nous devons nous tourner vers les ressources disponibles afin d'aider nos membres au Québec. Des appels aux médias, à l'industrie, aux écoles de métier et à d'autres institutions ont été lancés et d'autres suivront. Notre cause est juste. Nous n'affectons pas négativement les terres agricoles; nous les survolons sans les endommager, nos structures sont habituellement temporaires, la quantité de territoire que nous occupons est minuscule, notre passe-temps est éducatif, récréatif et valable (pour ne pas dire précieux). L'utilisation de bonnes installations de club encourage la sécurité et décourage tout vol non sécuritaire dans des parcs ou des cours d'école.

Aucun membre du MAAC ne devrait ignorer cette situation. Si nous perdons le droit de faire voler des maquettes au Québec, qu'arrivera-t-il ensuite? Rappelez-vous : le Québec n'est pas la seule province à s'être dotée de lois qui protègent les terres agricoles. Votre province pourrait être la prochaine à adopter une telle approche draconienne.

Un fonds de protection des terrains de vol existe au sein du MAAC. Celui-ci est reconnu lors de la préparation de notre budget annuel. De plus, plusieurs modélistes ont volontairement versé un don, ce qui nous a beaucoup aidé. Beaucoup d'argent a déjà été dépensé sur le front juridique. À l'heure actuelle, ce fonds est dégarni. Nous recevons avec plaisir les contributions.

Parfois, les conditions changent aussi dramatiquement que rapidement. Vous lirez cette chronique en février; je l'ai écrite en décembre. Je ne peux prédire l'état des choses deux mois à l'avance. Ce que je peux prédire, c'est que nous n'accepterons pas cette situation sans déployer tous les efforts possibles afin de la corriger. Votre directeur de zone sera tenu au courant de tout développement. Les renseignements pertinents sont toujours postés en ligne sur notre site Web. Si vous avez quelque question que ce soit, parlez-en à votre directeur de zone ou sentez-vous bien à l'aise de communiquer directement avec moi. Je réponds à tous mes courriels, lettres et appels téléphoniques.

Souhaitons qu'il y ait un dénouement heureux. ✨

MAAC is running very well – with one notable exception.

In most provinces, there are laws concerning the safeguard and use of arable farmland. In principle this is a good thing as, if we pave over all of the farmland, we would starve. In Quebec, we have a situation developing at this time that threatens all model flying in the province. The provincial government agency that monitors improper use of farmland is the CPTAQ. In the past year, this agency has taken direct aim at several of our clubs and ordered them to cease and desist all operations, claiming improper use of land.

This could easily spread to virtually all model flying in Quebec. Golf clubs and commercial enterprises have deep pockets and can fight rulings that go against them. Modelers do not have the tens of thousands of dollars that it would take to conduct legal battles all the way to the Supreme Court.

Letters, e-mails and petitions have been circulated and sent to many areas of government, including direct approaches to the provincial Premier. When we cannot fight with money, we have to use whatever other resources we can muster, to help our Quebec members. Appeals to the media, industry, trade schools and other institutions have already been launched and others will follow.

Our cause is just. We do not adversely affect farmland; we over-fly without damage, our structures are usually temporary, the quantity of land we use is minuscule, our hobby is educational, recreational and valuable. The use of proper club facilities encourages safe operations, and discourages unsafe operations in parks and schoolyards.

No member of MAAC should ignore this situation. If we lose the right to fly in Quebec, who knows what will happen next? Remember, Quebec is not alone in having farmland protection laws. Your province might be the next to take Draconian action.

There is a flying field protection fund within MAAC. This fund is supported in the preparation of our annual budget. In addition, many modelers have made voluntary contributions, which have helped greatly. Considerable money has been spent on legal expenses already. At present, the fund is sadly depleted. Contributions are welcomed.

Sometimes, conditions change dramatically and swiftly. You will be reading this in February; it was written in December. I cannot predict what the status will be in two months. What I can predict is that we will not accept this situation without throwing every effort into trying to correct it. Your zone director will be kept informed of all developments. Pertinent information is always posted to our website. If you have any questions, talk to your zone director or feel free to contact me directly. I respond to all e-mails, letters and phone calls.

Let us all hope for a happy resolution. ✨



MODEL FLYERS APPLICATION 2009

DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2009



MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA / MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA
5100 SOUTH SERVICE RD., UNIT #9, BURLINGTON ON L7L 6A5
www.maac.ca maachq@on.aibn.com Tel: (905) 632-9808 Fax: (905) 632-3304

MAAC # _____

1 Year / An 1/2 Year / An 15 months / 15 mois 3 Years / Ans

New & 10+ Year Former Member
nouveau membre / de plus de 10 ans

Member Type / Type d'adhésion

Jan 1 - Dec 31/09	Sep 1/09 - Dec 31/09	Sep 15/09 - Dec 31/10	Jan 1/09 - Dec 31/11
<small>GST included in fees shown / La TPS est incluse dans la cotisation. GST # R127633378</small>			
Junior Member/Membre Cadet <small>(Under 18 years as of Jan. 1/09 - Moins de 18 ans au 1 janvier)</small>	<input type="checkbox"/> \$10.00 <small>(no magazine / sans la revue)</small>	<input type="checkbox"/> \$5.00	<input type="checkbox"/> \$10.00
	<input type="checkbox"/> \$21.00 <small>(with magazine / avec la revue)</small>	<input type="checkbox"/> \$10.50	<input type="checkbox"/> \$21.00
Open Member/Membre Régulier <small>(18 years or over as of Jan 1/18 ans et plus au 1er janvier)</small>	<input type="checkbox"/> \$75.00 <small>(includes magazine / magazine inclus)</small>	<input type="checkbox"/> \$37.50	<input type="checkbox"/> \$75.00
			<input type="checkbox"/> \$203.00 <small>(CDN residents only) (uniquement pour résident Canadien)</small>

Birthdate / Date de naissance: _____ / _____ / _____
month/mois day/jour year/année

Language/Langue (E/F) _____ Occupation / Emploi _____

Birthdates are required for verification of member type and kept confidential
Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels

Current year fees are non-refundable
Cotisation annuelle non remboursable

Bi-monthly publication is supplied to members commencing at renewal
Les publications bimensuelles sont envoyées à tous les membres à partir du renouvellement

Name / Nom: _____
First / Prénom Initial / Initiale Last / Nom

Address / Adresse: _____
Street, Avenue, Blvd, rue, chemin, etc. Unit / app #

City / Ville: _____ Province: _____ Postal Code Postal: _____

I AM A RESIDENT OF / JE SUIS UN RÉSIDENT DU: CANADA UNITED STATES / ÉTATS-UNIS OTHER
(provide proof of 2009 AMA status)
(avec preuve d'adhésion AMA pour 2009)

Home / résidentiel TEL: _____ FAX: _____ EMAIL / COURRIEL: _____

Work / travail TEL: _____ FAX: _____ EMAIL / COURRIEL: _____

MAAC CLUB AFFILIATION(S) / CLUB AFFILIÉ à MAAC: _____

How did you become aware of MAAC? Friend/Ami Family/Famille Club Radio/TV Web
Comment avez-vous connu MAAC? Hobby Show: _____ Hobby Shop: _____

Interest Category / Catégories d'intérêts
(please check all that apply / cochez les cases appropriées):

Sport (just for fun/juste pour le plaisir)

R/C Float Plane / Hydravion à flotteurs R/C Helicopter / Hélicoptère

R/C Precision Aerobatics / Acrobatie de précision

R/C Scale Aerobatics / Acrobatique à l'échelle R/C Pylon / Pylône

R/C Sailplane / Planeur R/C Scale Sailplane / Maquette de planeur

R/C Scale / Maquette R/C Giant Scale / L'échelle géante

R/C Open Combat / Combat libre R/C Scale Combat / Combat de copies volantes

Control Line / Vol circulaire Control Line Stunt / Vol circulaire acrobatique

R/C Electric Aircraft / Maquettes électriques Free Flight Outdoor / Vol libre extérieur

Free Flight Indoor / Vol libre intérieur Jet / Avion à réaction

Rocket / Fusée R/C Car / R/C Auto

SAM (Society of Antique Modelers / société des anciens modélistes)

R/C Boat / R/C Bateau R/C Indoor / Vol intérieur télécommandé

Donations / Dons:

Museum Fund / Musée \$ _____

Team Travel Fund / Fonds de voyage pour équipe \$ _____

Competition Fund / Fonds pour compétition \$ _____

Flying Field Protection Fund / Fond de la Protection des Champs \$ _____

Other (specify) / Autre (spécifiez) (_____) \$ _____

Total \$ _____

Method of Payment / Méthode de Paiement:
fax/email confirmation carries a \$5.00 service fee.
Pour une confirmation par fax ou courriel, il y aura un frais de service de \$ 5.00.

Please send me a fax/email confirmation. My number/address is below.
Bien vouloir me faire parvenir une confirmation par fax ou courriel à l'adresse ou numéro ci-dessous mentionné.

Fax / email/courriel: _____

_____ + _____ + _____ + _____ = _____
(MEM/COTISATION) (CONFIRM) (DONATION/DONS) (OTHER/AUTRE) (TOTAL)

Cheque Enclosed/Chèque Inclus

VISA Mastercard

Card #: _____

Exp.: _____

Primary Interest / Intérêt principal: _____

Do you compete in any of the above categories?
Participez-vous à des compétitions dans une catégories ci-haut mentionnées?

Local / Locale Regional / Régionale National / Nationale International / Internationale

What event / Quel événement? _____
(World Championship competitors use FAI designation / Utilisez l'identification "FAI" si vous êtes un compétiteur de classe mondiale)

SIGNATURE: _____

DATE: _____

I will report any incident without delay. I acknowledge that as a member I am responsible for \$500 of the \$2500 insurance deductible when I have caused an incident to occur. (Should the incident occur at your club field, the club is responsible for half and the member the second half of \$500. The member/club portion of the deductible is payable to MAAC at the time of reporting).

Je déclarerai tout incident sans délai. En tant que membre, je reconnais que je devrai effectuer un paiement de 500,00\$ pour le déductible d'assurance de 2500,00\$ lorsque j'ai causé un incident. (Si l'incident survient à votre club, ce dernier est responsable de la moitié du déductible de 500,00\$ du membre. La portion membre/club du déductible est payable à MAAC au moment de la déclaration de l'incident).

I understand that engaging in air modeling activities may be dangerous. I have read and will abide by the rules and regulations that have been established, or will in future be established, by the Model Aeronautics Association of Canada. I understand that my failure to comply with the rules and regulations of MAAC may result in denial of my membership and/or in failure of insurance coverage for any damages or claims. I also acknowledge that while operating a model aircraft in any of the 50 United States, insurance coverage will be provided by the Model Aeronautics Association of Canada and I will abide by both the AMA and MAAC Safety Codes. Where the two codes are in disagreement, the more stringent of the two shall apply. I will use only approved United States frequencies for radio control aircraft while flying in the 50 United States.

Je conviens que la pratique de l'aéromodélisme peut causer certains dangers. J'ai lu et je respecterai les règlements qui sont présentement établis, ou le seront dans le futur, par l'Association. Je comprends qu'à défaut d'observer le Code de Sécurité, ceci pourrait résulter en la perte de la couverture d'Assurance pour tous dommages ou réclamations. Je reconnais aussi que lorsque je ferai voler un modèle dans n'importe lequel des 50 états des États-Unis, je serai couvert par l'assurance de l'Association et j'obéirai au Code de Sécurité du MAAC ainsi que celui du AMA. S'il y a un conflit entre les deux Codes, le plus sévère des deux sera de rigueur, et que j'utiliserai uniquement les fréquences approuvées par les États-Unis pour les modèles télécommandés.

SIGNATURE: _____ **DATE:** _____

parent or guardian must sign if applicant is under the age of 18 and agrees to provide the appropriate supervision to the applicant
Le parent ou tuteur du candidat âgé de moins de 18 ans doit signer et accepter d'offrir la surveillance adéquate au candidat

**Please allow 3-5 weeks for application to be processed
Prévoir allouer 3 à 5 semaines pour réception du permis.**



General Order Form / Bon de Commande Générale

PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIEMENT



Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____
Street Apt. #

City/Ville: _____ Prov: _____ Postal Code: _____

Tel: (_____) _____ Fax: (_____) _____ Email: _____

	Quantity/é	TOTAL
Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit	_____	\$ 0.65 _____
Wings/Ailes –Medium/Moyenne	_____	\$ 0.70 _____
Wings/Ailes –Large/Grande	_____	\$ 0.75 _____
All three/Toutes les trois	_____	\$ 2.00 _____
Tri-colour/Cercle MAAC tricolore	_____	\$ 1.50 _____
Bumper Sticker / Autocollant pour pare-choc	_____	\$ 5.00 _____
Numbers/Chiffres – 2" (priced per#, Specify Qty/prix unité, quantité)	_____	\$ 0.50 _____
_____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 0		
Numbers/Chiffres – 3" (priced per#, specify Qty/prix unité, quantité)	_____	\$ 0.75 _____
_____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 0		
Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre	_____	\$ 4.00 _____
Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique	_____	\$ 2.00 _____
Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité)	_____	\$ 2.50 _____
_____ Pattern Pilot _____ Engine Collector _____ Speed Pilot _____ Combat Pilot _____ Sport Pilot _____ I Fly R/C		
_____ Soaring Pilot _____ Free Flight Pilot _____ R/C Widow _____ Pylon Racer _____ Stunt Pilot _____ Model Wife		
_____ Scale Pilot _____ Old Timer Pilot _____ Chief Mechanic _____ Quarter Scaler _____ Chopper Pilot _____ Rat Racer		
Namebadge / Insigne de nom (Namebadge orders may take up to 12 weeks to process) (specify name and club or location as it should appear - nom, club et/ou location)	_____	\$ 7.00 _____
Nom: _____ Club/Location: _____		
Clothes/Vêtements: T-Shirt	_____	\$ 17.50 _____
_____ Large _____ XLarge _____ XXLarge		
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité)	_____	\$ 15.00 _____
_____ MAAC Instructor	_____	\$ 20.00 _____
Visor/ visière	_____	\$ 15.00 _____
Misc.: MAAC Crest / Écusson du MAAC	_____	\$ 2.00 _____
50th Anniversary Crest / Écusson du 50 ième anniversaire	_____	\$ 10.00 _____
Frequency Board/ tableau de fréquences	_____	\$ 15.00 _____
Warning Sign / pancarte d'avertissement	_____	\$ 5.00 _____
Cub Kit (minimum 5)	_____	\$ 3.00 _____
Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité)	_____	\$ 6.00 _____
_____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze		
Rule Books/livre de règlements (specify quantities/ quantité)	_____	\$ 5.00 _____
_____ R/C Scale _____ R/C Car _____ R/C Helicopter _____ R/C Soaring _____ R/C Precision Aerobatics		
_____ R/C Pylon _____ Free Flight _____ Control Line _____ Indoor _____ Scale Aerobatics		
_____ Electric _____ Jets _____ Scale Sailplane _____ Rockets _____ Giant Aircraft		
MAAC Flag/ drapeau	_____	\$ 30.00 _____
10K Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur)	_____	\$ 275.00 _____

Pictures available at www.maac.ca under MAAC e-Store

Subtotal/Sous-total \$ _____

Shipping/ Frais de poste: (add \$3.00 for orders of \$5-\$20, add \$5.00 for orders of \$20-\$100, and \$10 for orders over \$100) \$ _____

GST: (5%, applies to subtotal and shipping charge for all provinces except NS, NB and NF) \$ _____

HST: (13%, applies to subtotal and shipping charges for the provinces of NS, NB and NF) \$ _____

Ontario PST: (8% applies to subtotal only for ON) \$ _____

TOTAL: (subtotal plus shipping plus applicable taxes) \$ _____

Payment/Paiement: Cheque Enclosed (payable to MAAC) / Inclus (paiement chèque à MAAC) **Total Amount:** \$ _____

VISA MC Card # _____ Expiry _____ / _____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

Model Aeronautics Association of Canada / Modélistes Aéronautiques Associés du Canada

5100 South Service Road, Unit 9, Burlington, ON, L7L 6A5

If paying by credit card, form may be faxed to / si paiement est par carte de crédit, faxez au **FAX: 905-632-3304.**

Please allow 6 to 8 weeks for delivery. Prévoir 6 à 8 semaines pour réception.

**MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA
MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA**

OPEN PROXY

This proxy will allow _____ MAAC # _____ to vote on my behalf at the Annual General Meeting of the Model Aeronautics Association of Canada, held March 29, 2009 at the Delta Sydney, 300 Esplanade, Sydney, NS according to his/her discretion.

Cette procuration permettra à _____ No. MAAC _____ de voter en mon nom et à sa discrétion lors de l'Assemblée générale annuelle des Modélistes aéronautiques associés du Canada, le 29 mars 2009 à l'hôtel Delta Sydney, 300 Esplanade, Sydney, NS.

Name / Nom _____ MAAC # _____ Zone _____ Signed / Signé _____ Date _____

CLOSED PROXY

This proxy vote will allow _____ MAAC # _____ to vote on my behalf at the Annual General Meeting of the Model Aeronautics Association of Canada, held March 29, 2009 at the Delta Sydney, 300 Esplanade, Sydney, NS, in the fashion described below.

Cette procuration permettra à _____ No. MAAC _____ de voter en mon nom lors de l'Assemblée générale annuelle des Modélistes aéronautiques associés du Canada, le 29 mars 2009 à l'hôtel Delta Sydney, 300 Esplanade, Sydney, NS. Mon messenger ou ma messagère pourra voter de la façon que j'indique ci-dessous:

Name / Nom _____ MAAC # _____ Zone _____ Signed / Signé _____ Date _____

- | | | |
|---|---------------------------------|---|
| 2008 AGM Minutes
<small>(printed in June 2008 MAC Mag)</small> | ___ For ___ Against ___ Abstain | 7. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 2008 Audited Financial Report
<small>(in this issue)</small> | ___ For ___ Against ___ Abstain | 8. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 2009 Proposed Budget
<small>(page 24 of this issue)</small> | ___ For ___ Against ___ Abstain | 9. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| Resolutions: Constitution | | 10. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 1. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 11. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 2. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 12. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 3. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 13. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| Resolutions: Bylaws | | 14. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 1. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 15. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 2. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 16. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 3. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 17. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 4. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 18. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 5. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 19. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 6. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 20. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 7. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 21. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 8. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 22. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 9. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 23. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| Resolutions: Policy | | 24. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 1. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 25. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 2. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 26. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 3. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 27. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 4. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 28. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 5. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 29. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| 6. _____ For _____ Against _____ Abstain | | 30. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| | | 31. _____ For _____ Against _____ Abstain |
| | | 32. _____ For _____ Against _____ Abstain |

RÉSOLUTIONS PAR CATÉGORIES CONSTITUTION

1. Qu'il soit résolu que : l'article 5 de la charte (constitution), qui se lit comme suit, soit retiré:

ARTICLE 5 – MANIÈRE DE RÉVISER LA CHARTRE (CONSTITUTION)

Toute révision proposée à cette charte (constitution) nécessite un avis écrit, par le biais d'un bulletin ou par autre moyen, qui doit être envoyé à tous les membres avant l'Assemblée générale annuelle des membres, conformément aux statuts et règlements. Toutes les modifications seront alors soumises à un vote lors de cette réunion; un vote majoritaire des deux tiers des membres et des votes par procuration seront nécessaires pour que ces modifications soient adoptées.

Une résolution permanente qui a l'effet d'une révision aux statuts et règlements du MAAC comme mentionné ici sera considérée comme étant une révision de la charte (constitution) et sera assujettie aux dispositions de cet article.

Aucune abrogation ou la modification de tout règlement ne sera appliquée ou effectuée jusqu'à ce que le ministère de l'Industrie l'ait approuvée.

Raisonnement : Le processus de révision de ce document est dicté par Industrie Canada en ce qu'une majorité de deux tiers doit être votée et approuvée par les membres avant que tout changement à la charte (constitution) ne soit apporté. (Ottawa)

2. Qu'il soit résolu que : ce qui suit soit ajouté à la charte (constitution) sous l'article 3 – objectif et composantes (traduction libre) et que les lettres patentes soient mises à jour en conséquence.

i) Afin de permettre, de temps à autre, aux adeptes des bateaux et voitures télécommandés de se joindre à l'organisme.

Raisonnement : Par le passé, notre organisme a autorisé l'arrivée des clubs de voitures et de bateaux télécommandés dans notre giron. Cet ajout formalise ce geste. (COMITÉ DE LA CHARTRE (CONSTITUTION))

3. Qu'il soit résolu que :

Ce qui suit doit être ajouté à l'article 4 de la charte (constitution) et que les lettres patentes soient mises à jour en conséquence :

j) Faire la promotion du plaisir éprouvé lors de la pratique du sport de l'aéromodélisme aux paliers local, de zone et national.

(Alberta)

BYLAWS

1. Attendu que tous les membres de chacune des zones devraient être représentés à toute réunion du conseil d'administration ou lors de l'Assemblée générale annuelle du MAAC, et attendu que le règlement 41 (1) actuel n'autorise pas un quelconque membre remplaçant, Il est dès lors proposé que le règlement 41 (1) soit modifié comme suit :

De :

41 (1) Aucun directeur remplaçant

Personne n'agira au nom d'un directeur absent et aucun directeur absent ne pourra participer à une réunion du conseil d'administration par le biais d'un bulletin de vote détaillé.

À :

41 (1) Directeur remplaçant
Advenant que le directeur de zone ne puisse se rendre à une réunion du conseil d'administration pour une raison justifiée, le directeur de zone adjoint ira à sa place et détiendra tous les droits de vote relativement à tous les sujets dont traitera le conseil d'administration.

Raisonnement: On peut tout de suite conclure que cette résolution pourrait être illégale à l'heure actuelle. L'objectif de la faire approuver lors de l'Assemblée annuelle de la zone, c'est d'attirer l'attention du conseil d'administration sur le fait qu'il faille faire quelque chose afin de protéger le droit de vote de chaque membre et que des changements doivent être apportés. (Doug MacMillan/Allman COLOMBIE-BRITANNIQUE)

2. Qu'il soit résolu que chaque mandat du président s'étendra sur une période de trois ans.

Raisonnement : Un mandat d'une seule année permet tout juste à quelqu'un d'effleurer les dossiers. Le MAAC bénéficierait beaucoup de l'expérience qu'aurait acquise la personne au cours de sa deuxième et de sa troisième année. On peut souligner ici que le président de l'AMA américaine est poste pendant trois ans précisément pour cette raison. (W. Woodward/Martin Leckie MILIEU)

3. Qu'il soit résolu que l'article 49 (1), qui se lit comme suit, soit retiré.

Mandat général

49. (1) Tous les comités permanents, à l'exception du comité exécutif et de tout comité constitué de présidents de comité, devront se conformer au mandat général suivant :

(a) Un comité ne peut compter plus de deux membres qui représentent une seule zone de notre organisme national, exception faite du président du comité.

(b) Les mises en candidature des membres des comités et du président d'un comité doivent être faites lors de l'Assemblée annuelle de la zone et peuvent être faites en personne ou par vote de procuration.

(c) Le mandat en poste d'un membre de comité ou d'un président de comité s'étalera de l'ajournement de la première Assemblée générale annuelle qui suit l'entrée du membre ou président au sein du comité jusqu'à l'ajournement de la prochaine Assemblée générale annuelle.

(d) Les postes à combler qui surviennent au sein d'un comité ne peuvent être pourvus à mi-mandat.

(e) Un poste à combler à la présidence d'un comité peut être pourvu à la suite d'un vote majoritaire de la part des membres dudit comité.

(f) Les comités doivent soumettre un rapport annuel concordant à leur mandat au conseil d'administration et qui sera reçu lors de l'Assemblée générale annuelle.

Raisonnement: Ce sujet est déjà inclus dans le man-

uel de politiques. Les autres sujets de la section 49 devront être numérotés en conséquence. (VALLÉE DE L'OUTAOUAIS)

4. Qu'il soit résolu que : l'article 4 des statuts et règlements soit révisé comme suit :

De :

Zones de l'organisme national

4. (1) Les membres au sein de l'association seront divisés en 13 zones de l'organisme national et auront les désignations suivantes:

Zone A; Alberta / Territoires du Nord-Ouest / Nunavut

Zone B; Atlantique

Zone C; Colombie-Britannique / territoire du Yukon

Zone D; Manitoba / Nord-ouest Ontario

Zone E; Milieu Ontario

Zone F; Nord Ontario

Zone G; Vallée de l'Outaouais

Zone H; Pacifique

Zone I; Québec

Zone J; Saint-Laurent

Zone K; Saskatchewan

Zone L; Sud-est Ontario

Zone M; Sud-ouest Ontario

À :

Zones de l'organisme national

4. (1) Les membres au sein de l'association seront divisés en 13 zones de l'organisme national.

Raisonnement : Les frontières des zones sont plus convenablement incluses dans le manuel des politiques, là où les changements aux frontières des zones peuvent être aisément apportés. Le gouvernement (c'est-à-dire Industrie Canada) ne s'intéresse pas à ce que sont les zones ou encore où elles sont situées. Ceci simplifie aussi le processus de modification des frontières puisque l'approbation gouvernementale n'est pas requise. (VALLÉE DE L'OUTAOUAIS ET LE SUD-EST)

5. Qu'il soit résolu que : l'article 5 soit révisé comme suit :

De :

Frontières des zones

5. (1) Les frontières géographiques de chacune des zones de l'organisme national sont délimitées dans l'annexe « A » de ces statuts et règlements.

Modification du nombre des zones ou des frontières

(2) Toute modification afférente au nombre de zones de l'organisme national ou à leurs frontières devra se faire par le biais d'une majorité des directeurs lors d'une réunion du conseil d'administration et parraînée (endossée) par un vote affirmatif d'au moins deux tiers (2/3) des membres lors d'une réunion convoquée précisément afin de déterminer le nombre de zones et/ou de frontières au sein de l'organisme national.

À :

Retirer la section 5 (1).

Raisonnement: Une esquisse des zones est difficile à entretenir mais elle peut l'être au siège du MAAC ou au portail Web sous forme de dessin numérique (à l'ordinateur), si quelqu'un en désire un exemplaire. (VALLÉE DE L'OUTAOUAIS ET SUD-EST)

Renommer 5 (1) plutôt à 5 (2) en raison du



The Annual General Meeting L'Assemblée Générale Annuelle

Sunday March 29, 2009 / le dimanche, 29 mars, 2009 1:00 PM / 13h
Delta Sydney 300 Esplanade, Sydney, NS B1P 1A7 902-567-7006

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, March 26, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (Friday & Saturday, March 27 and 28, 9 am - 5 pm)

Les membres sont les bienvenus s'ils veulent observer le déroulement de la réunion du comité exécutif (jeudi le 26 mars, 9h à 17h) et la réunion du conseil d'administration (vendredi et samedi le 27 et 28 mars, 9h à 17h)

Agenda Annual General Meeting

Ordre du jour Assemblée générale annuelle

Sunday March 29, 2009
dimanche 29 mars 2009

1 :00 p.m. / 13 heures

Delta Sydney, 300 Esplanade, Sydney, NS

Tel/ Tél: 1-902-567-7006

11:30 – 12:45

Registration / Inscription

1:00

Call to order-opening remarks / Ouverture de l'assemblée – remarques

Introduction of 2009 Board of Directors and VIPs / Présentation du conseil d'administration pour l'année 2009 et des invités de marque

Ratification of 2009 Executive Committee / Ratification du comité d'exécutif 2009

Presentation of 2008 AGM Minutes / Lecture du procès verbal de l'Assemblée générale annuelle 2008

Business arising from the minutes / Affaires courantes

President's Report / Rapport du président

2008 Financial Report / Rapport financier 2008

Presentation of 2009 Budget / Présentation du budget pour 2009

Appoint Auditors for 2009 / Mise en candidature des vérificateurs pour 2009

Resolutions / Résolutions

Recommendations / Recommandations

Committee Reports / Rapports des comités

Awards / Prix

New Business / Affaires nouvelles

Date & location of 2010 AGM / Date et lieu de l'Assemblée générale annuelle en 2010

Absolution motion / Proposition d'absolution

Adjournment / Levée de l'assemblée

RESOLUTIONS BY CATEGORY CONSTITUTION

1. Be it resolved that: Article 5 of the Constitution which reads as follows, be removed:

ARTICLE 5 - MANNER OF REVISING CONSTITUTION

Any proposed revision to this constitution requires that notification in writing, by means of news bulletins or otherwise, must be sent to all members prior to the regular annual general membership meeting in compliance with the by-laws. All amendments will then be put to a vote at that meeting requiring a two-thirds majority vote of the members and proxies to carry.

A standing resolution which has the effect of a revision to the by-laws of M.A.A.C. as herein stated shall be deemed to be a revision to the constitution and as such will be subject to the provisions of this article. The repeal or amendment of any by-law shall not be enforced or acted upon until the approval of the Minister of Industry has been obtained.

Rationale: The process of revising this document is dictated by Industry Canada in that a two-thirds majority must be cast and approved by the membership before any changes to the constitution can be made. (Ottawa)

2. Be it resolved that: The following be added to the Constitution under Article 3 – Purpose and Objects and that the Letters Patent be updated accordingly.

i) To allow from time to time those interested in radio controlled boats and cars to join the organization.

Rationale: Our organization has, in the past, allowed those radio controlled car and boat clubs to join our organization. This addition to the Constitution formalizes that action. (Constitution Committee)

3. Be it resolved that: The following be added to Article 3 of the Constitution and that the Letters Patent be updated accordingly:

j) To promote the enjoyment of the sport of model aeronautics at the local, zone and national levels.

(Alberta)

BYLAWS

1. Whereas all members in each Zone should be represented at any meeting of the Board of Directors or MAAC AGM, and whereas the current bylaw 41 (1) will not allow any alternate representative, It is therefore moved that Bylaw 41 (1) be changed as follows;

From:

41 (1) No Alternate Director

No person shall act for an absent director and no absent director may participate in a meeting of the Board of Directors by means of a detailed ballot.

To:

41 (1) Alternate Director

In the event that the Zone Director is not able to attend a meeting of the Board of Directors for a valid reason, then the Deputy Zone Director shall attend in his place with full voting rights on all matters addressed by the Board of Directors.

Rationale: It is a given that this Resolution may be currently illegal. The purpose of passing it at the Zone AZM is to make the Board of Directors aware that something must be done to protect each member's right to vote and changes must be made. Doug MacMillan/Allman (British Columbia)

2. Be it resolved that each Presidential term shall be for a period of three years.

Rationale: A one year term hardly scratches the surface for knowledge of the job. By the second and third year MAAC would benefit from the extra experience. It is noteworthy that the A.M.A. President serves three years for that reason. W. Woodward/Martin Leckie (Middle)

3. Be it resolved that: Article 49 (1) which reads as follows, be removed.

General Terms of Reference

49. (1) All standing committees, excluding the Executive Committee and any committee composed of committee chairmen, shall have the following general terms of reference:

(a) A committee may not have more than two committee members representing a single National Organization Zone, excluding the committee chairman.

(b) Nominations for the appointment of committee members and committee chairman must be made at the Annual Zone Meeting

retrait de la section 5 (1).

6. Qu'il soit résolu que : l'article 45 (1) des statuts et règlements soit révisé de la façon suivante :

De :

45. (1) Le président et le vice-président seront élus par vote majoritaire au sein du conseil d'administration des directeurs, et ce, au sein du groupe. Une telle élection aura lieu lors d'une réunion du conseil d'administration avant l'Assemblée générale annuelle. Cette élection peut se faire par le biais d'un vote postal. Les membres pourront ratifier les postes à la fin de l'Assemblée générale annuelle, au moment où le président cessera d'être un directeur de zone.

À :

45. (1) Le président et vice-président seront élus par vote majoritaire au sein du conseil d'administration des directeurs, et ce, au sein du groupe. Une telle élection aura lieu lors d'une réunion du conseil d'administration avant l'Assemblée générale annuelle. Cette élection peut se faire par le biais d'un vote postal. Les membres seront avisés des postes avant la fin de l'Assemblée générale annuelle, au moment où le président cessera d'être un directeur de zone.

Raisonnement : Lorsque ce document a été rédigé à l'origine, l'intention n'était pas de faire en sorte que les membres puissent renverser la décision du conseil d'administration. À mon avis, l'élection du président et du vice-président est strictement une fonction réservée au conseil d'administration et non aux membres. (COMITÉ DE LA CHARTE (CONSTITUTION))

7. Qu'il soit résolu que : l'article 45 (3) des statuts et règlements soit révisé comme suit :

De :

(3) Les officiers autres que le président et le vice-président de la corporation ainsi que les directeurs élus seront nommés par le biais d'une résolution au conseil d'administration avant l'Assemblée générale annuelle. De telles nominations devront être entérinées par les membres lors de l'Assemblée générale annuelle.

À :

(3) Les officiers autres que le président et le vice-président de la corporation ainsi que les directeurs élus seront nommés par le biais d'une résolution au conseil d'administration avant l'Assemblée générale annuelle. Les membres seront avisés de ces postes avant la fin de l'Assemblée générale annuelle, au moment où le président cessera d'être un directeur de zone.

Raisonnement : Lorsque ce document a été rédigé à l'origine, l'intention n'était pas de faire en sorte que les membres puissent renverser la décision du conseil d'administration. À mon avis, l'élection du président et du vice-président est strictement une fonction réservée au conseil d'administration et non aux membres. (COMITÉ DE LA CHARTE (CONSTITUTION))

8. Qu'il soit résolu que : l'article 51 (1) des statuts et règlements soit révisé comme suit :

De :

51. (1) L'élection des membres au large du conseil d'administration au comité exécutif se fera par vote majoritaire du conseil d'administration lors de la réunion du conseil d'administration qui précède l'Assemblée générale annuelle et elle devra être entérinée par les membres lors de l'Assemblée générale annuelle. Cette élection peut se faire par le biais d'un vote postal. Les membres ratifieront les postes à la fin de l'Assemblée générale annuelle, au moment où le président cessera d'être un directeur de zone.

À :

51. (1) L'élection des membres au large du conseil d'administration au comité exécutif se fera par vote majoritaire du conseil d'administration lors de la réunion du conseil d'administration qui précède l'Assemblée générale annuelle. Cette élection peut se faire par le biais d'un vote postal. Les membres seront avisés des postes avant la fin de l'Assemblée générale annuelle, au moment où le président cessera d'être un directeur de zone.

Raisonnement : Lorsque ce document a été rédigé à l'origine, l'intention n'était pas de faire en sorte que les membres puissent renverser la décision du conseil d'administration. À mon avis, l'élection du président et du vice-président est strictement une fonction réservée au conseil d'administration et non aux membres. (COMITÉ DE LA CHARTE (CONSTITUTION))

9. Qu'il soit résolu que la section 9 des statuts et règlements du MAAC, qui traite du retrait de l'adhésion, soit révisée comme suit :

(2) « Toute adhésion peut être retirée, limitée ou suspendue en tout temps par le biais d'une résolution spéciale émanant du conseil d'administration si, après enquête appropriée, il appert qu'un membre se conduit ou s'est conduit d'une façon qui ne cadre pas avec le but et les objectifs du MAAC qui figurent à l'article 3 de la charte (constitution) du MAAC. »

(ALBERTA)

POLICY

NATS

1. Il est recommandé que le MAAC se dote de l'affirmation suivante dans son manuel des politiques : Qu'une demande d'organiser une « Épreuve nationale (NAT) toutes catégories » soit considérée seulement jusqu'à 36 mois avant la date prévue. Après cette date, ça deviendrait une « Épreuve nationale (NAT) de disciplines » et que l'on pourrait considérer seulement jusqu'à 24 mois de la date prévue. Après ces dates, aucune compétition – aux fins du championnat national – ne serait parainée.

Raisonnement : Certaines personnes (probablement la plupart), concurrents et organisateurs confondus, nécessitent beaucoup de temps de préparation afin de coordonner du temps de vacances pour le passer avec leur famille respective. Les concurrents doivent aussi planifier de tels projets. L'organisation (ou la formation) en fonction d'un championnat canadien n'est pas quelque chose que l'on peut bien ma-

triser en l'espace de quelques mois seulement. Moins d'une année, ce n'est pas suffisamment de temps. Il ne serait pas juste que le MAAC exige d'organiser un championnat canadien qui ne soit pas à la hauteur. Après tout – les concurrents s'y rendent « pour y récolter les grands honneurs ». (Al Allman/Mike Allman COLOMBIE-BRITANNIQUE)

COMITÉS

2. Compte tenu que le manuel des politiques du MAAC donne la liste de tous les comités permanents et compte tenu que le MAAC est une entreprise qui devrait fonctionner comme tel, et compte tenu que le comité des assurances fonctionne bien avec les membres qualifiés et compte tenu qu'aucun comité permanent ne fonctionne comme décrit ci-après. Il est conséquemment proposé qu'un nouveau comité permanent soit formé et soit nommé le comité administratif du MAAC afin de remplacer l'actuel comité du plan d'affaires (qui n'est pas répertorié comme comité permanent). La forme et la fonction de ce comité administratif du MAAC sera comme suit :

Le comité sera constitué de trois (3) membres. Ceux-ci seront sélectionnés par le conseil de direction depuis des curriculum vitae qui auront été soumis au conseil d'administration. En suivant le format adopté par le comité des assurances, les membres doivent avoir fait état d'aptitudes éprouvées, sans s'y limiter, dans le domaine de la gestion d'affaires, des relations humaines, des relations avec les employés, de la gestion d'installations et de la gestion financière. Les membres du comité devraient généralement habiter dans l'Est, le centre et l'Ouest du Canada et habiter suffisamment près du siège du MAAC pour s'y rendre fréquemment. Tout membre de ce comité peut le présider.

Le comité sera responsable de toute l'administration du MAAC, y compris et sans s'y limiter, les installations du bureau et son équipement, la gestion du personnel y compris l'examen du rendement de chacun et de la gestion des salaires, des budgets et de toutes les questions qui comprennent les investissements. Le comité soumettra des rapports trimestriels au conseil des directeurs, rapports qui résumeront la situation financière et qui étaleront tout changement d'importance relativement aux affaires administratives, pour approbation par le conseil des directeurs.

(Doug MacMillan/John Kristensen OLOMBIE-BRITANNIQUE)

3. Réviser ou ajouter :
- Comités permanents
 - Jeunesse et débutants
 - Comité du plan d'affaires
 - Vol circulaire acrobatique
 - Vol libre intérieur
 - Vol livre (sport et compétition)
 - Obtenir et préserver les terrains de vol
 - Avions électriques télécommandés
 - Planeurs et copies volantes de planeurs télécommandés
 - Pilotes sportifs de maquettes télécommandées
 - Surveillant/mise à jour du portail Web

Raisonnement : C'est une mise à jour des noms afin

and may be made in person or by proxy.

(c) The term of office of a committee member or chairman shall be from the adjournment of the first annual general meeting following the appointment of such committee member or chairman to the adjournment of the next annual general meeting.

(d) Casual vacancies in committee members may not be filled mid term.

(e) A casual vacancy in the office of committee chairman may be filled by a majority vote of the committee members from among their number.

(f) Committees must submit to the Board of Directors an annual report appropriate to their specific terms of reference to be received at the annual general meeting.

Rationale: This item is already included in the Policy Manual. The other items in section 49 are to be re-numbered accordingly. (Ottawa)

4. Be it resolved that: Article 4 of the by-laws be revised as follows:

From

National Organization Zones

4. (1) The membership of the Association shall be divided into 13 National Organization Zones with the following designations:
Zone A; Alberta / Northwest Territory / Nunavut

Zone B; Atlantic

Zone C; British Columbia / Yukon Territory

Zone D; Manitoba / Northwestern Ontario

Zone E; Middle Ontario

Zone F; Northern Ontario

Zone G; Ottawa Valley

Zone H; Pacific

Zone I; Quebec

Zone J; St Lawrence

Zone K; Saskatchewan

Zone L; Southeast Ontario

Zone M; Southwest Ontario

To

National Organization Zones

4. (1) The membership of the Association shall be divided into 13 National Organization Zones.

Rationale: The zone boundaries are more properly included in the policy manual where changes to zone boundaries can be easily changed. The government (i.e. Industry Canada) is not interested in what or where the boundaries are. This also simplifies the process of changing boundaries since governmental approval is not required. (Ottawa and South East)

5. Be it resolved that: Article 5 be revised as follows:

From:

Zone Boundaries

5. (1) The geographic boundaries for each National Organization Zone are outlined in appendix "A" of these By-laws.

Change in Number of Zones or Boundaries

(2) Any change in the number of National Organization Zones or their boundaries shall be by a majority of the directors at a meeting of the board of directors and sanctioned by an affirmative vote of at least two-thirds (2/3) of the members at a meeting duly called for the purpose of determining the number of National Organization Zones and/or their boundaries.

To:

Remove section 5 (1).

Rationale: A drawing of the zones is difficult to maintain and can be maintained at head office or on the web site as a computer drawing should anyone require a copy.

Renumber 5 (1) to 5 (2) due to the removal of section 5 (1). (Ottawa and South East)

6. Be it resolved that: Article 45 (1) of the by-laws be revised as follows:

From:

45. (1) The president and vice-president shall be elected by a majority vote of the board of directors from among their number. Such election shall be conducted at a meeting of the Board of Directors prior to the Annual General Meeting. This election may be conducted by mail ballot. The positions shall be ratified by the membership at the conclusion of the Annual General Meeting at which time the president shall cease to be a Zone Director.

To:

45. (1) The president and vice-president shall be elected by a majority vote of the board of directors from among their number. Such election shall be conducted at a meeting of the Board of Directors prior to the Annual General Meeting. This election may be conducted by mail ballot. The membership shall be advised of the positions prior to the conclusion of the Annual General Meeting at which time the president shall cease to be a Zone Director.

Rationale: It was never intended, in the original writing of this document, that the membership at the Annual General Meeting would be in a position to reverse the decision of the board of directors. In my opinion the election of the president and vice-president is strictly a function of the board of directors and not the membership. (Constitution Committee)

7. Be it resolved that: Article 45 (3) of the by-laws be revised as follows:

From:

(3) Officers other than the president and vice-president of the Corporation and elected directors shall be appointed by resolution of the Board of Directors at the meeting of the Board of directors prior to the Annual General Meeting. Such appointments are to be ratified by the members at the Annual General Meeting.

To:

(3) Officers other than the president and vice-president of the Corporation and elected directors shall be appointed by resolution of the Board of Directors at the meeting of the Board of directors prior to the Annual General Meeting. The membership shall be advised of the positions prior to the conclusion of the Annual General Meeting at which time the president shall cease to be a Zone Director.

Rationale: It was never intended, in the original writing of this document, that the membership at the Annual General Meeting would be in a position to reverse the decision of the board of directors. In my opinion the election to these positions is strictly a function of the board of directors and not the membership. (Constitution Committee)

8. Be it resolved that: Article 51 (1) of the by-laws be revised as follows:

From:

51. (1) Election of board members at large to the Executive Committee shall be by a majority vote of the board of directors conducted at the meeting of the Board of Directors preceding the Annual General Meeting and is to be ratified by the membership at the Annual General Meeting. This election may be conducted by mail ballot. The positions shall be ratified by the membership at the conclusion of the Annual General Meeting at which time the president shall cease to be a Zone Director.

To:

51. (1) Election of board members at large to the Executive Committee shall be by a majority vote of the board of directors conducted at the meeting of the Board of Directors preceding the Annual General Meeting. This election may be conducted by mail ballot. The membership shall be advised of the positions prior to the conclusion of the Annual General Meeting at which time the president shall cease to be a Zone Director.

Rationale: It was never intended, in the original writing of this document, that the membership at the Annual General Meeting would be in a position to reverse the decision of the board of directors. In my opinion the election to these positions is strictly a function of the board of directors and not the membership. (Constitution Committee)

9. Be it resolved that Section 9 of the MAAC By-Laws which deals with the termination of membership be revised as follows:

(2) Any membership may be terminated, limited or suspended at any time by special resolution of the Board of Directors, if after an appropriate investigation, it is apparent that a member is or has been conducting him/herself in a manner not in keeping with the Purpose and Objects of MAAC as published in Article 3 of the MAAC Constitution.

(Alberta)

POLICY

NATS

1. It is recommended that MAAC have in their Policy Manual that: A request to hold an "All Event Nats." be entertained only up to 36 months prior to the date intended. After that date, "Discipline Nats." may be entertained up to 24 months prior. After these dates no competition, intended to be a national championship competition will be sanctioned.

Rationale: Some people (if not most), competitors and organizers alike, need long advance times to arrange their holiday time off from work and with their families. Competitors need project planning time too. To organize (or train) for a worthwhile Canadian Championship event is not something one can do well in a matter of a few months. Less than one year is not enough lead time. It is not right that MAAC should ask for a sub-par national championship. After all – "this is for all the marbles". Al Allman/Mike Allman (British Columbia)

COMMITTEES

2. Whereas the MAAC policy Manual lists all standing committees, and whereas MAAC is

d'en assurer l'exactitude. (OTTAWA)

4. Insérer :

Le comité de la charte (constitution) : Le comité de la charte (constitution) est le gardien de la charte et des statuts et règlements de la corporation. Il est responsable de faire une mise à jour des documents au besoin et de présenter ces mises à jour au conseil d'administration pour obtenir des conseils. Après qu'elles auront été adoptées par les membres lors de l'Assemblée générale annuelle, ces modifications seront traitées par le comité auprès d'Industrie Canada pour approbation ministérielle.

Le comité est aussi responsable d'entretenir le manuel des politiques des Modélistes aéronautiques associés du Canada et de fournir une interprétation des documents lorsque requis. Lorsqu'on lui demande, (le comité) doit aussi aider à choisir le libellé des résolutions, des recommandations et des établissements. (Le comité) prépare des recommandations sous forme de règlement, selon les directives du conseil d'administration.

Advenant que personne n'arrive à s'entendre relativement à la signification ou à l'intention de tout article ou toute section de la charte (constitution), le président du comité de la constitution agira en tant qu'arbitre final. Si l'arbitrage s'avère nécessaire, le président du comité de la charte (constitution) rendra sa décision en deça des 14 jours après avoir reçu par écrit les arguments des parties en cause.

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

5. Insérer

Le comité des relations publiques : L'objectif du comité des relations publiques est d'enquêter les sujets d'intérêt public, informer le conseil d'administration de tout geste afin de rehausser l'image publique de l'Association et d'entreprendre le(s) suivi(s) nécessaire(s).

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

6. Insérer

Le comité des hydravions télécommandés : Le comité des hydravions fait la promotion de la pratique agréable et sécuritaire du vol de maquettes d'avion depuis une surface d'eau et de formuler des recommandations au conseil d'administration sur la façon d'accomplir cela.

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

7. Insérer

Le comité des maquettes de vol intérieur télécommandé :

- Agit comme la liaison officielle entre l'organisme du MAAC et la communauté des adeptes du vol intérieur télécommandé sous toutes ses formes et activités au Canada.
- Constitue un forum de discussion pour les problématiques touchant aux activités, lieux de vol, pratiques sécuritaires et autres aspects de la discipline du vol intérieur télécommandé.
- Développe ou aide au développement de règlements ou de réglementation ayant trait aux activités de vol intérieur télécommandé tel que nécessaire, présente des rapports et formule des recommandations au MAAC et au conseil d'administration du MAAC.

(d) Distribue les renseignements d'intérêt à la communauté des adeptes du vol intérieur télécommandé par le biais de la revue Model Aviation Canada et par d'autres médias, s'il est approprié de le faire.

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

8. Insérer

Le comité de course de maquettes autour de pylônes :

Le comité de course de maquettes autour de pylônes est le comité opérationnel du groupe d'intérêt de la course de maquettes autour de pylônes au sein des Modélistes aéronautiques associés du Canada. Le comité établit des règlements ayant trait aux événements, des procédures précises de sécurité, des politiques et des lignes directrices avec comme objectif la promotion des compétitions de la course de maquettes autour de pylônes d'un bout à l'autre du Canada. Le comité publiera et gardera à jour le livret de règlements ayant trait à ce type de course. Le comité est le porte-parole canadien relativement à toute problématique qui émane du regroupement CIAM au sein de la course autour de pylônes F3D (moteurs à combustion) et F5D (maquettes électriques) de la FAI lors des événements mondiaux.

Le comité appuie et parraine la formation d'une équipe canadienne tant en F3D qu'en F5D. Le comité appuie les épreuves de qualification d'équipe et fournit direction et aide, au besoin. Le comité recommande le nom des membres de l'équipe de course de maquettes télécommandées autour de pylônes auprès du comité de la FAI pour sa considération de tout appui financier qui pourrait provenir du MAAC aux fins d'aider les membres de l'équipe à se présenter aux championnats mondiaux.

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

9. Insérer et réviser

Le comité des planeurs et des copies volantes de planeurs :

Le comité des planeurs télécommandés et des copies volantes de planeurs est responsable de formuler le Code sportif pour planeurs. L'objectif du code, c'est de fournir des normes de compétition à l'endroit des planeurs télécommandés : vol thermique, de pente et vol de copies volantes.

Le comité est aussi responsable de maintenir la politique des Modélistes aéronautiques associés du Canada de participer aux compétitions mondiales de la FAI en organisant des épreuves de qualification d'équipe et en soumettant les résultats au conseil d'administration lors de l'Assemblée générale annuelle à des fins d'approbation. Les règlements de la FAI et toutes les modifications connexes constitueront le Code sportif, sauf

que le Code de sécurité du MAAC aura préséance là où il est applicable.

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

10. Insérer

Le comité du spectre radio :

Le comité du spectre radio du MAAC préserve et protège les fréquences et voies qu'utilisent les modélistes adeptes du vol télécommandé. Nous bénéficions d'un bon rapport de travail avec Industrie Canada, l'agence qui gère le spectre radio au Canada. Nous offrirons aussi de l'aide aux clubs qui vivent des problématiques d'interférence radio. Nous offrons des renseignements sur les plus récentes avancées technologiques touchant notre passe-temps. Le comité du spectre radio du MAAC travaille aussi directement avec l'Academy of Model Aeronautics aux États-Unis relativement aux sujets d'intérêt communs aux deux organismes.

Raisonnement : Nouveau – cela décrit le domaine de compétence du comité. (OTTAWA)

11. Qu'il soit résolu que ce qui suit soit ajouté au manuel des politiques :

Le MAAC fera fonctionner quatre types de comité, comme suit :

- comités permanents
- comités ad hoc
- groupes consultatifs
- Mises en candidature

Comités permanents :

Les comités permanents existent déjà et continueront dans leur forme actuelle. De temps à autres, un comité permanent pourrait fonder un comité ad hoc à même le sien afin de s'occuper d'une tâche précise. Il ne faudra pas les mélanger avec les comités ad hoc que pourrait créer le conseil d'administration.

Comités ad hoc :

Les comités ad hoc sont des comités spéciaux qui sont créés et approuvés par le conseil d'administration. On leur assignera une tâche précise ainsi qu'une date à laquelle il faudra l'avoir accomplie. Si nécessaire, le conseil d'administration peut prolonger la date mais une nouvelle date ferme doit être précisée. Le comité sera dissous après réception de son rapport.

Les membres du comité (ad hoc) seront nommés par le conseil d'administration et agréement des conseils du comité exécutif, au besoin.

Groupes consultatifs :

Les groupes consultatifs sont formés par le conseil d'administration. Les membres du groupe sont nommés par le conseil d'administration, sur les conseils du comité exécutif, au besoin. Ces groupes sont de nature très spécialisée et il faudra que leurs membres soient aussi très spécialisés afin de traiter des sujets.

Il n'y aura aucun échancier de temps relativement à la composition de ces comités mais tous les membres et le président de tels comités devront être disponibles selon les besoins du conseil d'administration.

Mises en candidature

a business and should function as a business, and, whereas the Insurance Committee functions well with qualified members, and whereas no standing committee exists as outlined below. It is therefore moved that a new standing committee be formed to be named MAAC Administration Committee to replace the current Business Plan Committee (which is not listed as a Standing Committee). The form and function of this MAAC Administration Committee shall be as follows: The committee shall consist of three (3) members. Members will be selected by the Board of Directors from resumes submitted to the Board. Following the format of the Insurance Committee, numbers must have proven skills in, but not limited to, business management, human relations, employee relations, facility management, and financial management. Committee members should generally reside in each of Eastern Canada, Western Canada and Central Canada. Ideally, the member from Central Canada will live close enough to facilitate frequent visits to the office. Any member of the committee can be the chairperson. The committee will be responsible for all matters of administration of MAAC including, but not limited to, office facilities and equipment, personnel management including performance reviews and salary administration, budgets, all financial matters including investments. The committee will submit to the Board of Directors Quarterly Reports summarizing financial position and outlining all substantive changes in administrative matters for approval of the Board of Directors.

Doug MacMillan/John Kristensen British Columbia

3. Revise and/or Add:

- Standing Committees
- Youth and Beginners
- Business Plan Committee
- Control Line Aerobatics
- Free Flight Indoor
- Free Flight (Sport & Competition)
- Getting & Keeping Flying Fields
- Radio Control Electric Aircraft
- Radio Control Scale Sailplane and Sailplane
- Radio Control Sports Flyers
- Web Page Monitor/Update

Rationale: This is the updating of the names to make them all correct. (Ottawa)

4. Insert

The Constitution Committee:
The Constitution Committee is the custodian of the corporation's Constitution and By-Laws. It is responsible to update these documents as required and bring these updates before the board for advisement. After they have been passed at an Annual General Meeting of the membership, the committee will process these amendments through Industry Canada for ministerial approval.

The committee is also responsible to maintain the Model Aeronautics Association of Canada's Policy manual and to provide interpretation of these documents when and where required.

Where requested to do so, assist in correctly wording resolutions, recommendations and es-

tablishments.

Prepare recommendations in by-law form upon direction from the Board.

In the event of an inability to agree on the meaning or intent of any article or section of the Constitution the Chairman of the Constitution Committee shall be the final arbiter. Should arbitration become necessary, the chairman of the Constitution Committee shall tender his decision within 14 days after receiving the written arguments from the parties concerned.

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

5. Insert

The Public Relations Committee:

The objective of the Public Relations Committee is to investigate matters of public interest, inform the Board of action required to enhance the public image of the Association and take the required follow-up action(s).

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

6. Insert

The Radio Control Float Planes Committee:

The float plane committee is to promote the fun and safe practice of flying model airplanes from water and to make recommendations to the board of directors as to how to accomplish this.

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

7. Insert

The Radio Control Indoor Committee:

- (a) Acts as the official liaison between the MAAC organization and the Indoor RC community in all its forms and activities in Canada.
- (b) Forms a forum for discussion of issues affecting activities, venues, safety practices, and other aspects of the Indoor RC discipline.
- (c) Develops, or assists in the development of rules or regulations pertaining to Indoor RC Flying activities as necessary, presents reports and makes recommendations to MAAC and its Board of Directors.
- (d) Disseminates information of interest to the Indoor RC Modelling community through the Model Aviation Canada magazine and other media as appropriate.

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

8. Insert

The Radio Control Pylon Committee:

The RC Pylon Committee is the operating committee for the RC pylon racing interest group within the Model Aeronautics Association of Canada. The committee sets event rules, specific safety procedures, policies, and guidelines with the objective of promoting competitive RC pylon racing across Canada. The committee will publish and maintain the RC Pylon Rule Book. The committee speaks for Canada regarding any issues relative to CIAM pylon racing in the F3D (internal combustion) and F5D (electric powered) world pylon events.

The committee serves to support and sanction the formation of a national team in both F3D and F5D pylon racing. The committee supports the team trials and provides and direction and assistance as necessary. The committee recommends the team members for RC pylon racing to the FAI committee for consideration of any financial assistance that may be forthcoming from MAAC to assist team members to attend world championship events.

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

9. Insert & Revise

The Radio Control Scale Sailplane and Sailplane Committee:

The R/C Scale and Sailplane Committee are responsible for formulating the Sporting Code for R/C Sailplanes. The objective of this code is to provide competition standards for radio controlled sailplanes: thermal, slope soaring, and scale soaring.

The committee is also responsible to maintain the Model Aeronautics Association of Canada's policy of participating in F.A.I. World competitions by organizing team trials and submitting the results to the Board of Directors at the AGM for approval. F.A.I. Rules and all amendments thereto shall form part of the Sporting Code, except that M.A.A.C. Safety Code shall govern where applicable.

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

10. Insert

The Radio Spectrum Committee:

The M.A.A.C. Radio Spectrum Committee is here to preserve and protect the frequencies and Channels that Radio Controlled modeller's use. We also have a good working liaison with Industry Canada, the agency that manages the Radio Spectrum in Canada. We also will offer expert assistance to R/C clubs with Radio interference issues. We offer information the latest on new technologies emerging in the hobby. The M.A.A.C. Spectrum committee also works directly with the Academy of Model Aviation in the U.S. on items of mutual interest to both organizations.

Rationale: New – this describes the committee remit. (Ottawa)

11. Be it resolved that the following be added to the Policy Manual:

MAAC will operate with four committee types. These shall be:

- i) Standing Committees
- ii) Ad Hoc Committees
- iii) Advisory Groups
- iv) Appointments

Standing Committees:

Standing Committees are already in existence and will continue as they do at present. From time to time a Standing Committee may need to establish an AD Hoc committee within their own committee to handle a specific task. These are not to be confused with the Ad Hoc committees struck by the Board.

Ad Hoc Committees:

Ad Hoc Committees are special committees struck and approved by the board of direc-

Les membres des groupes de mise en candidature sont nommés par le conseil d'administration ou le comité exécutif. Ces groupes seront vraisemblablement constitués de membres individuels.

Raisonnement : Cette suggestion est amenée de l'avant afin de formaliser les pratiques actuelles. À l'heure actuelle, les comités sont tous regroupés sous l'unique titre de « comités permanents ». (OTTAWA) Voici des exemples de tels comités :

Mises en candidature : Président des présidents (de comités) – Il est recommandé d'ajouter le délégué auprès de l'Aéro Club du Canada (ACC), le comité du plan d'affaires ainsi que le comité de la traduction à ce groupe.

Groupes consultatifs : Comité des véhicules aériens non habités (communément appelés UAV en anglais) – Il est recommandé d'ajouter le comité sur les assurances à ce groupe.

Comités ad hoc : Comité des Épreuves canadiennes (NATS) pour une année précise.

Comités permanents : Ceux-ci comprendraient le comité de vol libre, le comité de maquettes de combat ainsi que tous les autres comités actuels.

12. Qu'il soit résolu que la définition du président des présidents soit la suivante : La fonction du président des présidents de comité est de :
- a) Demeurer en contact et de surveiller (guider) les présidents de tous les comités.
 - b) S'assurer que chaque président de comité est informé et qu'il rapporte tout problème au conseil d'administration.
 - c) S'assurer que TOUS les présidents soumettent les rapports requis de façon ponctuelle.
 - d) Aider les comités, si requis.
 - e) Fournir la liaison entre les comités, le conseil d'administration, le comité exécutif et le président.
 - f) Organiser, traiter et présenter les divers rapports de comité lors de l'Assemblée générale annuelle et les réunions du comité exécutif.

(COMITÉ DE LA CHARTE (CONSTITUTION))

ZONES

13. Zones nationales redécoupées du MAAC;
Re : Zone C – zone Colombie-Britannique et zone H – Pacifique
Puisque nous savons que la zone Pacifique a accepté sa résolution :
Qu'il soit résolu que les statuts et règlements des Modélistes aéronautiques du Canada, point 4, ainsi que le manuel des politiques, dernier point, soient révisés afin de refléter la modification suivante :
Que la province de la Colombie-Britannique soit divisée d'une ligne débutant à Hope Island (au Nord de l'île de Vancouver) – vers l'Est en direction de Berken, tout juste au Nord de Pemberton, vers le Sud-est jusqu'au point le plus au Sud de l'autoroute 3, à Manning Park.

Raisonnement : Cela équilibrera beaucoup mieux le pouvoir de vote de chaque secteur, au moment de passer au vote au conseil d'administration. Cela facilitera aussi les déplacements au sein de chacune des zones. Il deviendra inutile de traverser la chaîne ro-

cheuse côtière. (Brad Trent/Al Allman COLOMBIE-BRITANNIQUE)

14. Réviser
Assemblées de zone
De :
- (a) L'Assemblée annuelle de zone aura lieu au cours des mois de septembre, octobre ou novembre annuellement, au sein des frontières géographiques des zones tel que stipulé à l'annexe « A » des statuts et règlements, cette assemblée étant appelée par le directeur de zone afin d'y tenir l'élection aux divers postes ainsi que de traiter des affaires de la zone y compris les mises en candidature pour les présidents des comités permanents et des membres des comités. (traduction libérale)
- À :
- L'Assemblée annuelle de la zone aura lieu au cours des mois de septembre, octobre ou novembre annuellement, au sein des frontières géographiques de la zone tel que défini à l'intérieur de ce manuel de politiques, cette assemblée étant appelée par le directeur de la zone afin d'y tenir l'élection aux divers postes ainsi que de traiter des affaires de la zone y compris les mises en candidature pour les présidents des comités permanents et des membres des comités.

Raisonnement : (Cette modification) indique que la « carte de la zone » fait partie du document des politiques plutôt que des statuts et règlements. Le moment durant lequel doit se dérouler l'Assemblée de zone est aussi changé afin d'allouer suffisamment de temps pour assembler toute la documentation en prévision de l'Assemblée générale annuelle. (OTTAWA)

15. Insérer
Réunions de zone
(b) Les directeurs de zone convoqueront une réunion de la zone 14 jours après avoir reçu un avis écrit signé d'au moins cinq pour cent (5 %) des membres en règle au sein de cette zone.

Raisonnement : Il s'agit de définir le moment opportun de l'organisation d'une réunion « spéciale » de la zone. (OTTAWA)

16. Insérer
Réunions de zone
(c) L'avis de la réunion régulière tel que prévu au paragraphe (a) ci-haut sera fourni aux membres de clubs affiliés au moins vingt-et-un (21) jours à l'avance par le directeur de zone. Des copies de l'ordre du jour seront fournies avec cet avis.

Raisonnement : Il s'agit de définir le moment opportun de l'organisation d'une réunion « régulière » de la zone. (OTTAWA)

17. Réviser et insérer
Définition des zones nationales du MAAC :
- A. Zone Alberta y compris les Territoires du Nord-Ouest
Zone Alberta :
Toute l'Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.
 - B. Zone Atlantique :
Le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que Terre-

Neuve y compris le Labrador
C. Zone Colombie-Britannique – Toute la Colombie-Britannique, à l'exception de l'île de Vancouver et comprenant le Yukon
Zone Colombie-Britannique :

Le continent britanno-colombien, y compris le territoire du Yukon et les îles situées à l'Est du détroit de Georgia mais excluant l'île de Vancouver.

D. Zone Manitoba/Nord-ouest Ontario – La frontière entre les zones « D » (Manitoba/Nord-ouest Ontario) et « F » (Nord) sera une ligne tracée au Nord vrai de l'île Simpson, juste à l'Est de la ville de Nipigon (Ontario).
Zone Manitoba/Nord-ouest Ontario :
Tout le Manitoba et le Nord-ouest Ontario jusqu'à une ligne tracée du Nord vrai au Sud de l'île Simpson jusqu'à l'Est de la ville de Nipigon (Ontario).

E. Zone Milieu – Ontario

Zone Milieu Ontario :

La frontière entre la zone Milieu Ontario et la zone du Sud-est remonte l'autoroute 25 jusqu'à Acton et se dirige ensuite en ligne droite vers le Nord jusqu'à Giants Tomb Island dans la baie Georgienne. Entre la zone Milieu Ontario et la zone Sud-ouest, la ligne est tracée en ligne droite vers le Nord depuis Clear Creek jusqu'à Woodford (Ontario) et de la baie Georgienne et vers le Nord depuis Cape Rich jusqu'à Giants Tomb Island.

F. Zone Nord-Ontario. La ligne de frontière entre les zones « D » (Manitoba) et « F » sera une ligne tracées franc Nord depuis Simpson Island vers l'Est, non loin de la ville de Nipigon (Ontario).

Zone Nord Ontario :

Une ligne partant de Giants Tomb Island dans la baie Georgienne jusqu'à Mattawa (frontière Ontario-Québec) sur le versant Est et, à l'Ouest, une ligne tracée dans l'axe Nord vrai/Sud de Simpson Island juste à l'Est de la ville de Nipigon (Ontario), y compris l'île Manitoulin.

G. Zone de la vallée de l'Outaouais – l'Ontario y compris la région de Gatineau (Québec) et à l'intérieur d'un rayon de 80 km du centre de l'édifice du Parlement

Zone de la vallée de l'Outaouais :

La frontière de l'Ouest est une ligne droite tracée de Colborne vers le Nord à Mackee. À l'Est, la zone se termine à la frontière du Québec à l'exception d'un rayon de quarante (40) km autour de Pembroke et d'un rayon de quatre-vingts (80) km depuis le centre de l'édifice du Parlement (c'est-à-dire Gatineau, au Québec).

H. Zone Pacifique – Toute l'île de Vancouver
Zone Pacifique :

Toute l'île de Vancouver, y compris les îles à l'Ouest du détroit de Georgia.

I. Zone Québec – Québec

Zone Québec :

La frontière Ouest entre la zone Québec et la zone Saint-Laurent suit l'autoroute 161, de la frontière des États-Unis d'Amérique à Trois-Rivières, vers l'Ouest jusqu'à Louiseville et ensuite sur une ligne franc Nord.

J. St Lawrence Zone Saint-Laurent – Québec

tors. They will be assigned a specific task and completion date. The date can be extended by the board of directors if necessary but a new firm completion date must be assigned. The committee is to be dissolved after receipt of their report.

The members of the committee will be appointed by the board of directors with the advice of the executive committee if required.

Advisory Groups:

Advisory Groups are formed by the board of directors. Members of the group are appointed by the board of directors with the advice of the executive committee if required. These groups are highly specialized in nature and it will be necessary for the members of the group to be skilled in the matters dealt with.

There will be no time limit for membership on these committees but all members and the chair of such committees serve at the pleasure of the board of directors.

Appointments:

The members of Appointment Groups are appointed by the board of directors or the executive committee. These groups will tend to consist of single persons.

Rationale: This is being brought forward to formalize the current practices. At this time the committees are all grouped together under the single heading of "Standing Committees"

Examples of the committees are as follow:

Appointments: Chair of Chairs – It is recommended to add the ACC Delegate, the Business Plan Committee and the Translation Committee to this group.

Advisory Groups: UAV Committee – It is recommended to add the Insurance Committee to this group.

Ad-Hoc Committees: Specific years NATS Committee.

Standing Committees: These would include Free Flight Committee and Combat Committee as well as all other existing committee's (Ottawa)

12. Be it resolved that the definition of the Chair of Chair committee is as follows:

The Chair of Chair chairman's function is:

- Keep in touch with and monitor the chairmen of the all committees.
- Ensure that each committee chair is filled and report to the board of any deficiencies.
- Ensure that ALL chairmen submit their required reports in a timely manner.
- Assist the committees as required.
- Provide the liaison between the committees, the board of directors, the executive committee and the president.
- Organize, handle and present the various committee reports at the Annual General Meeting and Executive Meetings.

(Constitution Committee)

ZONES

13. MAAC National zones redefined;
Re: Zone C – British Columbia Zone and Zone H – Pacific
Knowing that the Pacific Zone has passed their resolution:
Be it resolved that the By-Laws of Model Aeronautics Association of Canada, Item # 4,

and the Policy Manual, the last item, be revised to reflect the following Change.

That the Province of BC be divided along a line starting from Hope Island, just North of Vancouver Island – Eastward to Berken, just north of Pemberton, continuing Southeastward to the most southern point on number three highway in Manning Park.

Rationale: This will provide a much closer balance in the voting powers of each area for the Board of Directors voting. It will make the management of, and travel in, each zone much easier. This also leaves traveling across the Coast Mountains within a zone unnecessary. Brad Trent/Al Allman (British Columbia)

14. Revise

Zone Meetings

From:

(a) The Annual Zone Meeting shall be held in the months of September, October, or November of each year, within the geographical boundaries of the zone as defined in Appendix "A" of the By-Laws at the call of the zone director for elections, and zone business including nominations for standing committee chairmen and committee members.

To:

The Annual Zone Meeting shall be held in the months of August, September or October or November of each year, within the geographical boundaries of the zone as defined in this Policy Manual at the call of the zone director for elections, and zone business including nominations for standing committee chairmen and committee members.

Rationale: To indicate that the "zone map" is part of the policy document rather than the by-laws. The timing of the Annual Zone Meetings is also change to provide sufficient time to assemble all documentation for the Annual General Meeting. (Ottawa)

15. Insert

Zone Meetings

(b) The zone directors shall call a meeting of the zone 14 days after written request signed by at least five (5%) per cent of the paid up individual open membership in his zone.

Rationale: To define the timing of required for a "special" zone meeting. (Ottawa)

16. Insert

Zone Meetings

(c) Notice of the regular meeting as provided for in paragraph (a) above shall be provided to Club Affiliate Members at least twenty-one (21) days in advance by the zone director. Copies of the agenda shall be supplied with the notice.

Rationale: To define the timing required for all "regular" zone meetings. (Ottawa)

17. Revise & Insert

MAAC National Zones Defined:

A. Alberta Zone including North West Territories

Alberta Zone:

All of Alberta, Northwest Territories and Nunavut.

B. Atlantic Zone:

New Brunswick, Nova Scotia and P.E.I. and

Newfoundland including Labrador

C. British Columbia Zone - All B.C. excluding Vancouver Island and including Yukon

British Columbia Zone:

Mainland British Columbia including the Yukon Territory and the islands east of the Georgia Strait but excluding Vancouver Island.

D. Manitoba-Northwestern Ontario Zone - The boundary line between zones "D" (Manitoba-Northwestern Ontario) and "F" (Northern) to be a line drawn true north of Simpson Island just east of the town of Nipigon, Ontario.

Manitoba Northwestern Ontario Zone:

All of Manitoba and Northwestern Ontario to a line drawn true north/south of Simpson Island just east of the town of Nipigon, Ontario.

E. Middle Zone - Ontario

Middle Ontario Zone:

The border between the Middle Ontario Zone and the South-East Zone goes up highway 25 to Acton, then a straight line north to Giants Tomb Island in Georgian Bay. Between the Middle Ontario Zone and the South-West Zone the line is a straight line north from Clear Creek through Woodford, Ontario to Georgian Bay and to the north from Cape Rich across to Giants Tomb Island.

F. Northern Zone – Ontario The boundary line between zones "D" (Manitoba) and "F" (Northern) to be a line drawn true north of Simpson Island just east of the town of Nipigon, Ontario.

Northern Ontario Zone:

A straight line from Giants Tomb Island in Georgian Bay to Mattawa on the border of Ontario and Quebec on the eastern side and on the western side a line drawn true north/south of Simpson Island just east of the town of Nipigon, Ontario and including Manitoulin Island.

G. Ottawa Valley Zone - Ontario and including Gatineau, Quebec and within an 80 kilometer radius from the centre of the Parliament Building

Ottawa Valley Zone:

The western border is a straight line from Colborne north to Mackee. On the east the zone ends at the Quebec border except for a forty kilometer (40) kilometer radius around Pembroke and an eighty (80) kilometer radius from the centre of the Parliament Building (ie: Gatineau, Quebec).

H. Pacific Zone – All of Vancouver Island

Pacific Zone:

All of Vancouver Island including the islands west of the Georgia Strait.

I. Quebec Zone - Quebec

Quebec Zone:

The western border between the Quebec Zone and the St. Lawrence Zone follows Highway 161 from the United States of America border to Trois Rivieres, west to Louisville then a straight line north.

J. St Lawrence Zone - Quebec

St. Lawrence Zone:

The eastern border between the Quebec Zone and the St. Lawrence Zone follows Highway 161 from the United States of America border to Trois Rivieres, west to Louisville then a straight line north. The western border is the border between Quebec and Ontario except for

Zone Saint-Laurent :

La frontière Est entre la zone Québec et la zone Saint-Laurent suit l'autoroute 161, de la frontière des États-Unis d'Amérique jusqu'à Trois-Rivières, vers l'Ouest jusqu'à Louiseville et ensuite sur une ligne franc Nord. La frontière Ouest est la frontière entre le Québec et l'Ontario à l'exception d'un rayon de quarante (40) km autour de Pembroke et d'un rayon de quatre-vingts (80) km depuis le centre de l'édifice du Parlement (c'est-à-dire Gatineau, au Québec), zones qui appartiennent à la zone vallée de l'Outaouais.

K. Zone Saskatchewan

Zone Saskatchewan :

Toute la province de la Saskatchewan.

L. Zone Sud-est – Ontario

Zone Sud-est Ontario :

La frontière entre la zone Sud-est Ontario et la zone Milieu Ontario remonte l'autoroute 25 jusqu'à Acton et trace une ligne directe vers le Nord jusqu'à Giants Tomb Island dans la baie Georgienne et trace ensuite une ligne droite vers Mattawa (frontière Ontario-Québec). La frontière Est entre la zone Sud-est Ontario et la zone vallée de l'Outaouais est une ligne droite de Colborn et vers le Nord jusqu'à Mackey.

M. Zone Sud-ouest – Ontario

Zone Sud-ouest Ontario :

La frontière Est entre la zone Sud-ouest Ontario et la zone Milieu Ontario est une ligne franc Nord depuis Clear Creek jusqu'à Woodford (Ontario). La frontière Ouest est la frontière des États-Unis d'Amérique jusque vers le Nord, de Cape Rich au chenail principal entre l'île Manitoulin et le continent, à l'Ouest des États-Unis d'Amérique.

Raisonnement : Consolidation et mise à jour afin d'honorer la pratique courante à l'heure actuelle. (OTTAWA)

18. Qu'il soit résolu que le manuel des politiques soit révisé

De :

Zones nationales

Définition des zones nationales du MAAC :

8. H. Zone Pacifique :

Toute l'île de Vancouver y compris les îles situées à l'Ouest du détroit de Georgia.

À :

8. H. Zone côtière de la Colombie-Britannique :

Toute l'île de Vancouver y compris les îles à l'Ouest du détroit de Georgia et y compris aussi la portion du continent britanno-colombien compris par une ligne tracée de Port Hardy jusqu'à (en l'incluant) Pemberton et ensuite jusqu'à (en l'incluant) Hope et ensuite vers le Sud jusqu'à la frontière des États-Unis d'Amérique.

De plus :

Qu'il soit résolu que l'Assemblée annuelle de la zone côtière Colombie-Britannique alterne annuellement entre l'île de Vancouver et cette portion de la zone côtière de la Colombie-Britannique, sur le continent.

De plus :

Qu'il soit résolu que si le directeur de la zone côtière de la Colombie-Britannique habite

Vancouver, le directeur adjoint devra alors habiter dans la portion couvrant le continent. De façon alternative, si le directeur de zone habite la portion couvrant le continent, le directeur adjoint devra habiter l'île de Vancouver.

(Proposé par Bill Rollins, appuyé de Leo Katila; adopté à l'unanimité PACIFIQUE)

ÉTHIQUE

19. Manuel des politiques :

Qu'il soit résolu que les mises à jour suivantes soient apportées à l'actuel manuel des politiques.

4. Changer

Code d'éthique

On s'attend à ce que les présidents des comités, Membres du conseil d'administration, membres du conseil exécutif et les officiers de la corporation signent et se conforment au Code d'éthique de l'association.

Raisonnement : Il s'agit d'abandonner le président de comité. (OTTAWA)

POLITIQUES

20. Insérer

Méthode de révision de ce document

Les politiques de la corporation peuvent être abrogées, modifiées ou ajoutées par une majorité des directeurs lors d'une réunion du conseil d'administration et parrainées par un vote affirmatif d'au moins cinquante et un (51 %) des membres lors d'une réunion dûment constituée afin de se pencher sur ladite politique.

Raisonnement : Cette notion est ajoutée afin d'expliquer le processus requis. (OTTAWA)

21. Insérer

Interprétation

À compter de maintenant à l'intérieur de ce manuel des politiques de la corporation, à moins que le contexte ne requière le contraire, les mots portant sur le singulier ou le genre masculin comprendront le pluriel ou le genre féminin, selon le cas, et vice versa, et les références aux personnes incluront les entreprises et sociétés.

Raisonnement : Précision requise aux fins de clarté et de définition. (OTTAWA)

22. Insérer ce qui suit

Effectuer une mise à jour du manuel des politiques afin d'organiser des sections logiques et de numéroter le document en conséquence.

Raisonnement : Cette précision est requise afin d'ordonner le document. (OTTAWA)

ADHÉSION

23. Retirer

Suspension de l'adhésion

Le conseil d'administration aura le droit de suspendre l'adhésion de tout membre.

Raisonnement : Cette précision est énoncée dans les statuts et règlements et n'est pas requise ici. (OTTAWA)

24. Retirer

Membre Leader

Le membership de Leader peut être remis par le conseil d'administration selon une rcom-

mandation parvenue de l'Assemblée de zone.

Le membre Leader doit être un membre en règle de l'association depuis un minimum de dix (10) ans et avoir fait preuve de leadership au sein de regroupements d'aéromodélisme ou au sein de la recherche scientifique ou avoir réalisé une performance exceptionnelle en aéromodélisme. Tous les membres actuels et futurs seront reconnus pour leur contribution au MAAC par le biais d'un certificat approprié d'accomplissement qu'aura signé le président du MAAC. Les membres Leader auront le droit d'affixer un « L » après leur numéro de matricule.

Raisonnement : Cette disposition est déjà contenue dans les statuts et règlements. (OTTAWA)

CLUBS

25. Réviser

Club membre affilié (club membre à charte)

De :

(i) Doit être une association composée de cinq (5) personnes ou plus, chacun d'entre elles devant être un membre du MAAC, toutes ces personnes ayant comme objectif les mêmes que ceux du MAAC.

À :

(i) Doit être une association de trois (3) personnes ou plus, chacun d'entre eux étant un membre de catégorie libre du MAAC, ces personnes ayant comme objectif les mêmes que ceux du MAAC.

Raisonnement : Cela s'inscrit mieux dans la pratique « sur le terrain » puisque certains clubs en région comptent peu de membres. (OTTAWA)

26. Réviser

Club membre affilié (club membre à charte)

De :

(ii) A été accepté par le directeur de zone approprié du MAAC en tant que club membre affilié (club membre à charte).

À :

(ii) A été accepté par le directeur de zone approprié du MAAC et par le conseil d'administration du MAAC en tant que club membre affilié (club membre à charte).

Raisonnement : Vise à préciser que le conseil d'administration est l'autorité suprême relativement à la création de tout club. (OTTAWA)

DÉVOILEMENT (DÉCLARATION)

27. Insérer

Le président devra :

(ix) Après son élection, le président devra signer une déclaration de dévoilement conformément au Code d'éthique des membres du conseil d'administration et la soumettre au siège du MAAC, au comité exécutif du MAAC et garder un exemplaire pour lui-même.

Raisonnement : Il est possible que le président accède à son poste après avoir été nommé (contrairement à la routine) et qu'il n'ait pas signé au préalable ce document. (OTTAWA)

DIRECTEUR DE ZONE

28. Réviser

Le directeur de zone devra :

De :

a forty kilometer (40) kilometer radius around Pembroke and an eighty (80) kilometer radius from the centre of the Parliament Building (ie: Gatineau, Quebec), which belong to the Ottawa Valley Zone.

K. Saskatchewan Zone

Saskatchewan Zone:

All of the province of Saskatchewan

L. Southeast Zone - Ontario

South-East Ontario Zone:

The western border between the South-East Ontario Zone and the Middle Ontario Zone goes up highway 25 to Acton then a straight line north to Giants Tomb Island in Georgian Bay then a straight line to Mattawa on the border of Ontario and Quebec. The eastern border between the South-East Ontario Zone and the Ottawa Valley Zone is a straight line from Colborne north to Mackay.

M. Southwest Zone – Ontario

South-West Ontario Zone:

The eastern border between the South-West Ontario Zone and the Middle Ontario Zone is a straight line north from Clear Creek through Woodford, Ontario. The western border is the border of the United States of America, to the north from Cape Rich to the main channel between Manitoulin Island and the mainland west of the United States of America border,

Rationale: To consolidate and update to current practices. (Ottawa)

18. Be it resolved that the Policy Manual be revised

From:

National Zones

MAAC National Zones Defined:

8. H. Pacific Zone:

All of Vancouver Island including the islands west of the Georgia Strait.

To:

8. H. British Columbia Coastal Zone:

All of Vancouver Island including the islands west of the Georgia Strait and also including the portion of the British Columbia mainland enclosed by a line drawn from Port Hardy across to and including Pemberton then to and including Hope and then south to the United States of America border.

Furthermore:

Be it resolved that the Annual Zone Meeting of the British Columbia Coastal Zone shall alternate yearly between Vancouver Island and that portion of the British Columbia Coastal Zone on the mainland of British Columbia.

Furthermore:

Be it resolved that if the British Columbia Coastal Zone, zone director resides on Vancouver Island then the deputy zone director shall reside on the mainland portion. Alternately if the zone director resides on the mainland portion of the zone then the deputy zone director shall reside on Vancouver Island

Bill Rollins, Leo Katila. Pacific

ETHICS

19. Policy Manual:

Be it resolved that the following updates be made to the current Policy Manual.

4. Change

Code of Ethics

Committee Chairmen, Members of the Board of Directors, Members of the Executive and the Officers of the Corporation, are expected to sign and abide by the Associations Code of Ethics.

Rationale: Drop Committee Chairman

POLICY

20. Insert

Method of revising this document

The Policies of the Corporation may be repealed, amended or added to by a majority of the directors at a meeting of the board of directors and sanctioned by an affirmative vote of at least fifty-one percent (51%) of the members at a meeting duly called for the purpose of considering the said policy.

Rationale: Added to spell out the required process. (Ottawa)

21. Insert

Interpretation

In this Policy Manual of the Corporation hereafter, unless the context otherwise requires, words importing the singular number or the masculine gender shall include the plural number or the feminine gender, as the case may be, and vice versa, and references to persons shall include firms and corporations.

Rationale: Required for clarity and definition. (Ottawa)

22. Insert the following

Update the organization of the policy manual into logical sections and number the document accordingly.

Rationale: This is required to bring order to the document. (Ottawa)

MEMBERSHIP

23. Remove

Membership Suspension

The Board of Directors shall have the right to suspend any membership.

Rationale: This is stated in the by-laws and is not required here. (Ottawa)

24. Remove

Leader Member

Leader Membership may be granted by the Board of Directors upon recommendation by a Zone Meeting. The Leader Member must be an open member of the Association for a minimum of ten (10) years and one who has demonstrated leadership in model organizations or in scientific research and/or outstanding performance in the field of model aeronautics. All current and future Leader Members will be recognized for their contributions to M.A.A.C. by means of a suitable certificate of achievement signed by the President of M.A.A.C. Leader Members shall have the right to display an "L" after the registration number.

Rationale: Already contained in the by-laws. (Ottawa)

CLUBS

25. Revise

Club Affiliate Member (Charter Club Member)
From:

- (i) Must be an association of five (5) or more

individuals each of whom is a M.A.A.C. member and who have, as an objective, the purpose and objectives of M.A.A.C.

To:

- (i) Must be an association of three (3) or more individuals each of whom is a M.A.A.C. open member and who have, as an objective, the purpose and objectives of M.A.A.C.

Rationale: This is more in keeping with the actual practice since some outlying clubs are very small in numbers. (Ottawa)

26. Revise

Club Affiliate Member (Charter Club Member)
From:

- (ii) Has been accepted by the appropriate zone director of M.A.A.C. as a Club Affiliate Member (Charter Club Member).

To:

- (ii) Has been accepted by the appropriate zone director of M.A.A.C. and the M.A.A.C. board of directors as a Club Affiliate Member (Charter Club Member).

Rationale: To specify that the Board is the final authority on the establishment of any club. (Ottawa)

DISCLOSURE

27. Insert

The President shall:

- (ix) Upon election, the President shall sign the disclosure statement included as part of the MAAC Board of Directors Code of Ethics and submit it to the MAAC office, MAAC executive committee, and retain a copy for himself.

Rationale: It is remotely possible that the president attains office through an appointment outside of the regular routine and has not previously signed this document. (Ottawa)

ZONE DIRECTOR

28. Revise

The Zone Director Shall:

From:

- (b) Call an Annual Zone Meeting in each year for the purpose of electing a Director for the ensuing year. Should the Director be elected to the position of the president, become incapacitated or removed from office for any reason, the President shall call an election for a new zone director.

To:

- (b) Call an Annual Zone Meeting in each year for the purpose of electing a Director for the ensuing year. Should the Director be elected to the position of the president, become incapacitated or removed from office for any reason, the deputy zone director shall immediately assume the office of zone director. The new zone director may call an election for a new deputy zone director.

Rationale: Update the process to make the succession through the assistant zone director rather than the president. (Ottawa)

29. Insert

The Zone Director Shall:

- (m) Upon election, the zone director shall sign the disclosure statement included as part of the MAAC Board of Directors Code of Ethics and submit it to the MAAC office, MAAC

(b) Convoquer une Assemblée annuelle de zone à chaque année dans le but d'élire un directeur pour l'année d'ensuite. Si le directeur était élu au poste de président, s'il était invalidé ou démis de son poste pour quelque raison que ce soit, le président devra déclencher une élection afin d'élire un nouveau directeur de zone.

À :

(b) Convoquer une Assemblée annuelle de zone à chaque année dans le but d'élire un directeur pour l'année d'ensuite. Si le directeur était élu au poste de président, s'il était invalidé ou démis de son poste pour quelque raison que ce soit, le directeur adjoint de la zone devra immédiatement prendre la relève à titre de directeur de zone. Le nouveau directeur de zone pourra déclencher une élection afin d'élire un nouveau directeur adjoint.

Raisonnement : Effectuer une mise à jour du procédé afin de réaliser la succession par le biais du directeur adjoint de la zone plutôt que par le biais du président. (OTTAWA)

29. Insérer

Le directeur de zone devra :

(m) Après l'élection, le directeur de zone devra signer la déclaration de dévoilement incluse et faisant partie du Code d'éthique du conseil d'administration du MAAC et la soumettre au siège du MAAC, au comité exécutif du MAAC et garder un exemplaire pour lui-même.

Raisonnement : Cette déclaration n'est pas incluse dans le document actuel et cela l'« aligne » avec les pratiques courantes déjà approuvées. (OTTAWA)

DIRECTEUR ADJOINT DE ZONE

30. Qu'il soit résolu que les dispositions suivantes soient ajoutées au manuel des politiques: Élection des directeurs adjoints de zone

1. Chacune des zones nationales devra, tel qu'indiqué dans la section (2), élire au sein de ses membres un directeur adjoint de la zone qui sera en poste pendant un mandat de deux ans.

2. L'élection du directeur adjoint de la zone aura lieu lors des Assemblées annuelles de zone suivantes : zones A, C, E, G, I, K et M devront procéder (à cette élection) lors des années paires tandis que les autres zones (B, D, F, H, J et L) devront procéder (à cette élection) lors des années impaires.

Raisonnement : Cela « alignera » les mandats du directeur de zone et de son adjoint. COMITÉ DE LA CHARTE (CONSTITUTION)

FRÉQUENCES RADIO

31. Qu'il soit résolu que ce qui suit soit ajouté au manuel des politiques :

Si un club membre affilié qui possède déjà un terrain de vol devait, pour quelque raison que ce soit, perdre l'accès à son terrain ou ne pouvoir continuer de l'utiliser, les droits de parrainement (endossement) des membres pour les environs, tel que décrit dans la section 4.1 (6), demeureront en vigueur pour une durée d'une année à moins que de ces droits ne soient abandonnés plus tôt. Un directeur de zone qui se penche sur une autre demande de par-

rainage (endossement) pour un coin voisin pourrait, au moment d'accorder son parrainage, considérer l'effet qu'aurait le groupe qui existait (plus ancien) sur une relocalisation à l'extrémité de leur zone parrainée.

Proposé par Don McGowan/appuyé de Bob Davis ALBERTA

SÉCURITÉ

32. Qu'il soit résolu d'ajouter ce qui suit au manuel des politiques :

Un club membre affilié qui soumet sa demande d'enregistrement pour son terrain de vol devra, s'il est en conflit avec un terrain de vol déjà existant ou qu'il se trouve dans une zone protégée par un parrainage (endossement), tel que décrit dans le Code de sécurité du MAAC (PRÉCISER QUELLE SECTION EN CAUSE), devra inclure une entente de partage de fréquences dans sa demande. Toute demande qui entre en conflit avec cette politique sera sommairement rejetée.

Si le requérant ne peut conclure une entente à l'amiable de partage des fréquences, le directeur de zone pourra alors imposer une telle entente, ce que devront respecter les deux parties en cause.

Raisonnement : Cela met l'accent sur le nouveau groupe, de façon à ce qu'il frappe une entente avec le club membre déjà affilié sans que quiconque (MAAC) soit impliqué dans des négociations à l'exception de ce qui a été noté. Une case pourrait être insérée à cet effet au formulaire d'enregistrement de club afin de montrer que cette problématique a été résolue. ALBERTA

RECOMMANDATIONS

ADHÉSION

1. Qu'il soit recommandé que chaque club puisse acheter une adhésion séparée à l'intention de la boîte-école (buddy box), de sorte à ce que l'instructeur puisse utiliser ce dispositif pour offrir jusqu'à six (6) vols d'introduction (mais pas davantage) à un membre potentiel, de sorte à ce que cette personne puisse se familiariser avec le vol de maquettes télécommandées, un volet de notre passe-temps.

À l'heure actuelle, les instructeurs ne peuvent offrir qu'un seul vol à chaque personne. Par décision unanime, la zone Atlantique a pensé que ce serait une façon positive d'accueillir de nouveaux membres potentiels au sein de nos clubs et de notre organisme. Petit à-côté, ce serait une source de revenu supplémentaire pour le MAAC. Cette résolution n'entend pas remplacer le règlement actuel mais vise à le compléter, de sorte à ce que chaque club dispose de la liberté d'acheter une telle adhésion pour la boîte-école, s'il le désire.

Bill Babineau/Tommy Wilson. (Atlantique)

2. Qu'il soit recommandé qu'une liste des membres en règle du MAAC soit disponible au site Web du MAAC. Aux fins de protection des renseignements personnels, la liste ne devrait comprendre que le nom du membre, son district, son numéro de membre et la date de la fin de son adhésion.

Raisonnement : Cela aiderait les directeurs de concours et d'autres rassemblements, de même que les dirigeants d'un club, à vérifier si les membres sont en règle pour les besoins de la protection d'assurance.

Brian Wattie/Rolly Siemonsen. (Ottawa)

SÉCURITÉ

3. Qu'il soit recommandé que le comité de sécurité du MAAC rédige et mette à jour au besoin toute ligne directrice afférente à la sécurité générale au sein de tous les volets généraux de notre passe-temps des maquettes télécommandées.

En plus de ces lignes directrices de portée générale, d'autres lignes directrices portant précisément sur les disciplines de notre passe-temps seront rédigées, par exemple, le vol circulaire, les planeurs, les maquettes électriques, les petits-gros, la course autour de pylônes, l'astromodélisme et ainsi de suite. Ces lignes directrices afférentes aux diverses disciplines seront rédigées et mises à jour par le comité directement concerné.

Toutes les lignes directrices, tant générales que spécifiques aux disciplines, seront assujetties à l'approbation du conseil d'administration.

Raisonnement : Nous pensons que, par exemple, s'il n'y a pas d'adeptes de la course autour de pylônes au sein du comité de sécurité, il sera alors plus difficile d'élaborer des lignes directrices en matière de sécurité pour cette discipline. En faisant en sorte que chaque discipline élabore les lignes directrices qui lui est propre, le résultat final, c'est que les lignes directrices seront d'autant plus détaillées et adaptées.

Rod McRae, (C.-B.)

4. Qu'il soit recommandé que les rapports d'accident soient préparés et rapportés de sorte à ce que tous les membres puissent en prendre connaissance et apprendre des erreurs commises.

Raisonnement : Les associations industrielles et de métiers publient régulièrement les résultats d'enquêtes portant sur des accidents de sorte à ce que de telles situations soient identifiées et que les gestes correctifs ou de prévention soient apportés. De la même façon, notre association peut apprendre des leçons des accidents qui se produisent à nos terrains et autres lieux de rassemblement. Peter Cousins/John Goddard (Nord Ontario)

5. Qu'il soit recommandé que le MAAC se dote d'un code de sécurité et d'une liste de vérification du même type de ce qui est utilisé chez les petits-gros (Giant Scale), et ce, pour toutes les catégories de maquettes télécommandées lors de rassemblements parrainés (endossés). Ceci comprendrait le même nombre minimal de vols aux commandes de cette maquette, un observateur qui fait équipe avec chaque pilote ainsi qu'une inspection de sécurité de la maquette.

Raisonnement : Ce «parrainement» d'événement devient de plus en plus sérieux en raison des implications de sécurité et de responsabilité du MAAC. On ne peut plus penser que ce parrainement sert uniquement à faire paraître un événement à venir dans les pages de la revue Model Aviation Canada. Se doter de codes de sécurité et d'inspection fera en sorte que

executive committee, and retain a copy for himself.

Rationale: This statement is not included in the present document and this aligns it with current practices already approved. (Ottawa)

DEPUTY ZONE DIRECTOR

30. Be it resolved that the following be added to the Policy Manual: Election of Deputy Zone Directors

1. Each of the National Organization Zones shall at the annual Zone meeting indicated in section (2) elect from its members a Deputy Zone Director who shall serve for a two year term.

2. Election of the Deputy Zone Director shall occur at the following annual Zone meetings: Zones A, C, E, G, I, K and M shall be in even numbered calendar years and the remaining zones (B, D, F, H, J and L) shall be in odd numbered calendar years.

Rationale: This will bring the terms of the Zone Director and Deputy Zone Director into alignment. (Constitution Committee)

RADIO FREQUENCIES

31. Be it resolved to add the following to the Policy Manual:

Should a club affiliated member which has a pre-existing flying site, for any reason whatsoever, lose access to, or be unable to continue using such site, the members sanction rights for the surrounding area as described in Section 4.1 (6) of the MAAC Safety Code shall remain in effect for a period of one year unless such rights are sooner abandoned. A zone director considering another sanction application for a neighbouring area may consider the effect of the pre-existing group locating a new site at the outer edge of their sanction protected zone in granting such sanction.

Don McGowan/seconded by Bob Davis (Alberta)

SAFETY

32. Be it resolved to add the following to the Policy Manual:

A club affiliate member applying for registration of a flying site shall, if in conflict with an existing flying site or sanctioned protected zone, as described in the MAAC Safety Code, shall include with such application an approved frequency sharing agreement. Any application in conflict with this policy shall be summarily rejected. If the applicant cannot reach an agreeable frequency sharing agreement then the zone director may impose a frequency sharing agreement which shall be binding on both parties.

Rationale: This puts the onus on the new group to come to an agreement with the existing sanctioned club affiliate member without anyone else (MAAC) being involved with negotiations except as noted. A checkbox on the field registration form could be included to show that if a conflict exists, it has been dealt with. Don McGowan/seconded by Vince Mulhall (Alberta)

RECOMMENDATIONS

MEMBERSHIP

1. Be it recommended that each club could purchase one separate membership for their Club's Buddy-Box for the Club's Instructor to permit said Buddy-Box to be used up to but no more than six (6) flights for a potential member for him or her to get a real feel for the R/C side of our hobby.

As it stands now, we as an Instructor can only give one flight to each person. So it was decided by anonymous decision of the Atlantic Zone that this would be a positive solution in bringing new potential members to our clubs and our organization.

As a side note, it would also be extra revenue potential for MAAC.

This motion is not intended to replace the existing rule, but rather as an addition to it, so each club can have the freedom to purchase said membership on their Buddy-Box if they so choose.

Bill Babineau/Tommy Wilson. (Atlantic)

MEMBERSHIP

2. Be it recommended that a listing of current MAAC members be made available on the MAAC web site. For privacy of information purposes, the list would be restricted to the member's name, MAAC district, MAAC number and membership expiry date.

Rationale: This would aid contest and event directors, as well as club officials to verify MAAC membership at events and for insurance purposes. Brian Wattie/Rolly Siemonsen. (Ottawa)

SAFETY

3. Be it recommended that the MAAC Safety Committee author and update as necessary any General Safety Guidelines which affect all general aspects of the R/C hobby. Added to the General Safety Guidelines will be Discipline Specific Safety Guidelines for each major discipline of the hobby, e.g. control line, sailplanes, electric, giant scale, pylon racing, rockets and so on.

These Discipline Specific Safety Guidelines will be authored and updated by the specific committee involved.

All Safety Guidelines, both General and Discipline Specific will be subject to approval of the Board of Directors.

Rationale: It is felt that if, for example, there are no pylon racers on the Safety Committee, then developing appropriate Safety Guidelines for pylon racing will be difficult and not timely. By having each discipline develop appropriate Safety Guidelines for their SIG, the end result will be a much more comprehensive set of Safety Guidelines. Rod McRae, (B.C.)

4. Be it recommended that accident reports be prepared and reported so that all members may review those reports and learn from the mistakes.

Rationale: Industry and trade associations regularly publish the results of investigations into accidents so that similar situations are identified and corrective or preventative action can be taken. Similarly, lessons can be learned within our association upon review of accidents occurring at our fields and venues. Peter Cousins/John Goddard (N. Ontario)

5. It is recommended that MAAC require a safety code and checklist the same as that used for Giant Scale for all categories of outdoor radio controlled sanctioned events. This would include the same required number of minimum flights on the model, a spotter with each pilot and a safety inspection on the model.

Rationale: The "sanctioning" of an event is becoming increasingly serious with safety and liability implications for MAAC. It can no longer be viewed just as a means of getting an ad in the MAAC magazine. Having a requirement for safety codes and inspections will go a long way to ensure sanctioned events are conducted in the safe and organized manner. This recommendation would be easy to adopt as it has been proven effective by the Giant Scale group for many years now, and would be a consistent safety policy applied to all models mentioned at a sanctioned event regardless of size. This policy does not exclude any models from entering a sanctioned event, nor does it require that the modeler conform to a specific technology, or incur any additional expenditure. David Penchuk/Brent Norman. (Ottawa)

6. Be it recommended that all pilots at model demonstrations have a safety spotter next to them.

Duncan Campbell/Don Forness (Saskatchewan)

7. It is recommended that gas powered airplanes be equipped with an additional radio-operated ignition disabling device, (kill switch).

Heinz Pantel/Duncan Campbell (Saskatchewan)

8. It is recommended that the safety committee make recommendations for restraining devices for large aircraft.

Don Forness/Grant Johnson (Saskatchewan)

9. Be it recommended that that MAAC provide all members of the MAAC Safety Committee with copies of every accident report (and follow up investigation report if any) as soon as possible.

(Manitoba)

10. Be it recommended that for purposes of confidentiality, such reports may have the personal names of individuals involved and the name of the club excised before transmittal to the Safety Committee.

(Manitoba)

11. Be it recommended that the members of the MAAC Safety Committee be required to maintain complete confidentiality of all such reports, and keep all details within the Safety Committee. (Manitoba)

12. Be it recommended that the MAAC Safety Committee internally thoroughly review and discuss such accidents with a view to making appropriate recommendations that may include any or all of the following:

- Modifications to the MAAC Safety Code;
- Modifications to the pilot educational program (which may be a MAAC national program or a club program);
- Modifications to conditions applied to MAAC sanctioned events.

Charles Sparrow/Tom Whitburn (Manitoba)

13. Be it recommended that the MAAC execu-

les événements parrainés se déroulent en toute sécurité et de façon ordonnée. Cette recommandation devrait être aisément adoptée puisque les adeptes des petits-gros ont perfectionné cette méthode de fonctionnement depuis plusieurs années maintenant; cette politique de sécurité serait appliquée à toutes les maquettes mentionnées à tout événement parrainé, indépendamment de leur dimension. Cette politique n'empêche aucunement les autres maquettes d'être inscrites à un rassemblement parrainé, pas plus qu'elle n'exige que le modéliste se conforme à une technologie précise ou qu'il ait à déboursier davantage. David Penchuk/Brent Norman. (Ottawa)

6. Qu'il soit recommandé que tous les pilotes qui se produisent à une démonstration de maquettes aient un observateur à côté d'eux.

Duncan Campbell/Don Forness (Saskatchewan)

7. Qu'il soit recommandé que les maquettes à essence soient équipées d'un dispositif radio supplémentaire d'interruption de l'allumage (kill switch).

Heinz Pantel/Duncan Campbell (Saskatchewan)

8. Il est recommandé que le comité de sécurité recommande l'utilisation d'un dispositif de retenue pour les grosses maquettes.

Don Forness/Grant Johnson (Saskatchewan)

9. Qu'il soit recommandé que le MAAC fournisse des copies de chaque rapport d'accident (ainsi que les rapports de suivi, le cas échéant) à tous les membres du comité de sécurité le plus tôt possible.

(Manitoba)

10. Qu'il soit recommandé qu'au nom de la confidentialité, de tels rapports soient transmis au comité de sécurité après avoir caché le nom de la personne en cause et du club.

(Manitoba)

11. Qu'il soit recommandé que les membres du comité de sécurité préservent l'entière confidentialité de tels rapports et que les détails ne circulent qu'au sein dudit comité.

(Manitoba)

12. Qu'il soit recommandé que le comité de sécurité du MAAC examine en profondeur et à l'interne et qu'il discute de tels accidents avec l'intention de formuler les recommandations appropriées qui pourraient inclure n'importe quel des paramètres suivants (ou tous) :

- modifications au code de sécurité du MAAC;
- modifications au programme de formation du pilote (qu'il s'agisse du programme national du MAAC ou du programme d'un club);
- modifications aux conditions prévalant lors des événements parrainés du MAAC.

Charles Sparrow/Tom Whitburn (Manitoba)

13. Qu'il soit recommandé que l'exécutif du MAAC publie les détails afférents de tous les accidents et réclamations (sans que les noms apparaissent) dans les pages de la revue Model Aviation Canada avant l'Assemblée générale annuelle du MAAC, dans l'intérêt de la sécurité et de la prévention.

Chris Brownhill/Jim McIntyre (Sud-est)

14. Qu'il soit recommandé qu'immédiatement après un incident touchant à la sécurité, les directeurs de zone, le comité de sécurité ainsi que le comité des assurances soient informés des détails pertinents, dans l'intérêt de la sécurité et de la prévention.

Roy Bourke/Dennis Dubois (Sud-est)

15. Qu'il soit recommandé que dans l'affirmation « Ce règlement n'empêche pas l'ajustement des maquettes de vol libre » soit ajoutée à l'article 1 du code de sécurité. 1. Je ne ferai pas voler une maquette lors d'une compétition ou en présence de spectateurs jusqu'à ce qu'on en ait établi sa navigabilité et son fonctionnement sécuritaire à l'aide d'un vol d'essai réussi.

Raisonnement : Il est habituellement nécessaire d'utiliser un emplacement propre à la compétition afin de procéder à de premiers ajustements et je ne me souviens pas que cela ait été un problème. Il y a toujours une certaine quantité d'ajustement et de contre-vérification lors de n'importe quel rassemblement de maquettes de vol libre. Sans un tel emplacement, la majorité des maquettes ne voleraient jamais puisque les lieux propices au vol et à la pratique ne sont pas très disponibles. Jim Mosely/Chris Brownhill (Sud-est)

16. Il est recommandé d'ajouter ce qui suit au Code de sécurité du MAAC, sous la section (9), TOUTES CATÉGORIES. La section devrait être reformulée;

De :

9. Je ne ferai voler aucune maquette d'avion à quelque événement que ce soit auquel est précisément invité le public à participer sans le parrainage (l'endossement) du MAAC ou de l'organisme gouvernant approprié du pays où a lieu l'événement. (traduction libérale)
À :

9. Je ne ferai voler aucune maquette d'avion à quelque événement que ce soit auquel est précisément invité le public à participer sans le parrainage (l'endossement) du MAAC ou de l'organisme gouvernant approprié du pays où a lieu l'événement. Un tel parrainage sera aussi requis si l'événement ou les activités en question doivent avoir lieu à un endroit où le public pourra venir, y compris les spectateurs qui seront présents afin d'évaluer cette activité en prévision de s'y divertir éventuellement en étant spectateur ou participant.

(Alberta)

RELATIONS PUBLIQUES

17. Qu'il soit recommandé que du financement soit alloué au compte du comité des relations publiques afin d'entreprendre la préparation d'une remorque de promotion de l'adhésion.

Raisonnement : L'objectif de ce véhicule sera de présenter les activités et les avantages de l'adhésion au sein du MAAC aux membres prospectifs. Il sera équipé d'un (ou des) appareil(s) DVD, d'un (ou des) simulateur(s) et d'un espace d'exposition des maquettes.

Il sera gardé dans un endroit central en Ontario et sera disponible pour les besoins des directeurs de zone, des directeurs de concours et officiels de clubs

affiliés. Il serait utilisé lors d'expositions dans des centres commerciaux, lors de spectacles et de démonstrations aériennes, lors des compétitions et de tels rassemblements auxquels se rend le public.

Nous nous attendons à ce que la vente d'espace publicitaire sur et dans le véhicule aide à payer l'investissement initial et les coûts d'opération subséquents. Un budget sera présenté au conseil d'administration du MAAC à temps pour qu'il soit l'objet de discussions lors de l'Assemblée générale annuelle du MAAC de 2009.

Ce qu'il faudra considérer relativement à cette recommandation, ce sont : la logistique, la responsabilité pour l'entretien, où il sera basé, son entreposage lorsqu'il ne se trouvera pas à sa base, les problématiques d'assurance relativement aux véhicules privés qui la tireront et d'autres points de discussion. En général, on considérerait que l'idée était irréalisable. Nous pensons aussi que davantage d'effort devrait être déployé afin de retenir les membres actuels plutôt que d'en attirer de nouveaux. Richard Fahey (Milieu)

18. Qu'il soit recommandé que les magasins de passe-temps reçoivent des dépliants officiels du MAAC. Le directeur de zone pourrait en assurer la distribution. Ce serait aussi une bonne idée de fournir un présentoir de plastique.

Tony Paladino/Bill Fry (Sud-ouest)

COMITÉS

19. Qu'il soit recommandé que le nom du comité des maquettes électriques télécommandées soit changé à comité d'avions électriques.

Mike Anderson/Richard Barlow (Ottawa)

20. Qu'il soit recommandé que le manuel des politiques du MAAC, daté du 19 mars 2006, page 7, sous la rubrique du comité électrique, soit révisé pour se lire comme suit :

Le comité électrique est la ressource du MAAC pour les problématiques liées aux avions miniatures propulsés par électricité.

Raisonnement : La version actuelle du manuel des politiques du MAAC ne cite aucun objectif. (Ottawa)

21. Qu'il soit recommandé que le comité du (spectre) radio clarifie l'utilisation de la fonction « fail safe » sur toutes les marques d'émetteur. (Ce serait bien d'inclure) un article dans Model Aviation Canada afin d'en expliquer l'installation appropriée ainsi que pour quantifier le risque d'utiliser cette fonction « fail safe ».

Jeff Squire/Bryan Hewitt (Sud-ouest)

LIVRETS DE RÈGLEMENTS

22. Qu'il soit recommandé que les maquettes de planeur lancés par catapulte à l'extérieur soient ajoutées au livret de règlements pour le vol libre.

Raisonnement : Les planeurs lancés par catapulte à l'extérieur ne figurent pas présentement à titre de catégorie dans le livret des règlements de vol libre du MAAC. (Ottawa)

23. Qu'il soit recommandé que l'ensemble de règlements de l'épreuve de catapulte de planeurs lancés à l'extérieur (épreuve 142) de

tive publish pertinent details of all accidents and claims with out names in Model Aviation Canada before the Annual General Meeting of MAAC with an emphasis on safety and prevention.

Chris Brownhill/Jim McIntyre (South East)

14. Be it recommended that immediately following a safety incident, Zone Directors, the Safety Committee and the Insurance Committee be advised of pertinent details of the safety incident in the interest of safety and prevention.

Roy Bourke/Dennis Dubois (South East)

15. Be it recommended that the phrase, "This rule does not preclude the trimming of free flight models." Be added to Item 1 of the Safety Code, 1. I shall not operate a model in competition or in the presence of spectators until it has been proven airworthy and/or safely operational by a previous successful test.

Rationale: It is usually necessary to use a competition site to do some initial trimming and I have no recollection of this ever being a particular problem. There is always a certain degree of trimming and rechecking at any free flight event. Without such, a majority would never get to fly at all with the lack of availability of suitable flying sites on which to trim and practice. Jim Mosely/Chris Brownhill (South East)

16. It is recommended to add the following to The MAAC Safety Code under ALL CATAGORIES Section (9). The section would be reworded;

From:

9. I shall not operate any Model Aircraft at any event that specifically invites the general public to attend without an approved sanction from M.A.A.C. or the appropriate governing body for the country in which the event is being flown.

To:

9. I shall not operate any Model Aircraft at any event that specifically invites the general public to attend without an approved sanction from M.A.A.C. or the appropriate governing body for the country in which the event is being flown. Such sanction shall also be required if the event or activities in question are to take place in or on a facility to which the public have right of access including spectators present to evaluate the activity for possible future enjoyment as a spectator or participant.

(Alberta)

PUBLIC RELATIONS

17. Be it recommended that seed money funds be allotted to the Public Relations Committee's account to initiate the preparation of a membership promotion trailer

Rationale: The purpose of this vehicle will be to introduce prospective members to the activities and advantages of MAAC membership. It will be equipped with DVD Player(s), flight simulator(s) and space for display of models.

It will be kept at a central location in Ontario and available to Zone Directors, Contest Directors and affiliate Club Officials. It would be used at Mall shows, Air shows, Flying demonstrations, Competitions and the like where the public is in attendance.

Expectations are that the sale of advertising space on and in the vehicle will assist in retiring the initial investment and subsequent operating costs. A budget will be presented to the MAAC Board of Directors in time for discussion at the 2009 MAAC Annual General Meeting.

Points to be considered for this recommendation are: logistics, maintenance responsibility, location of home base, storage when not at home base, insurance issues with private vehicles towing a commercial trailer and other points of discussion. In general the idea was considered unworkable.

It was also felt that more effort should be made to keep existing members rather than attract new ones. Richard Fahey (Middle)

18. Be it recommended that Hobby Stores be provided with MAAC official brochures. This could be distributed through the zone director. A plastic stand to keep it neat is also a good idea.

Tony Paladino/Bill Fry (Southwest)

COMMITTEES

19. Be it recommended that the name of the Radio Controlled Electric Aircraft committee be changed to Electric Aircraft Committee.

Mike Anderson/Richard Barlow (Ottawa)

20. Be it recommended that the MAAC Policy Manual, dated March 19, 2006, page 7, under the heading of Electric Committee be revised to read as follows:

The Electric committee is MAAC's resource for issues related to electrically propelled model aircraft.

Rationale: No objective is stated in the current version of the MAAC Policy Manual. (Ottawa)

21. Be it recommended that the radio committee clarify the use of fail safe on all radio brands. An article in MAC for proper setup and to quantify the risk of using fail safe. Jeff Squire/Bryan Hewitt (Southwest)

RULE BOOKS

22. Be it recommended that Outdoor Catapult Launch Glider (CLG) be added to the free flight rulebook.

Rationale: Outdoor Catapult Launch Glider is not currently a category in the MAAC Free Flight rulebook. (Ottawa)

23. Be it recommended that the Academy of Model Aeronautics (AMA) outdoor catapult launch glider event (event 142) rule set be adopted for inclusion in the MAAC free flight rule book with appropriate changes to match the layout and language of the MAAC free flight rule book.

Proposed wording follows:

Outdoor Catapult Launch Glider

1. Applicability: all pertinent MAAC regulations and the general free flight rules shall be applicable, except as specified below.

2. General: An Outdoor Catapult Launched glider is powered by the energy of stretched elastic bands as further defined below.

3. Characteristics:

3.1 The glider shall have a rigid wing. Auto surfaces, folders, sliders, Rogallo wings and the like are prohibited.

3.2 The glider shall have a maximum weight of 1.5 ounces.

4. Launching: Launching shall be by means of a hand-held catapult as described below. During launching, the contestant must hold the catapult in one hand and release the model from the other hand.

4.1 A hand-held catapult is composed of a dowel not exceeding six (6) inches in length and a two-strand loop of ¼ inch flat model airplane rubber (FAI, Pirelli, etc.) made from a piece that is eighteen (18) inches long to form a loop that is nine (9) inches long. One end of the rubber loop shall be attached to one end of the dowel.

4.2 The hand-held catapult is to be provided by the contestant but is subject to approval by the contest director. More than one (1) hand-held catapult may be used in any given contest.

5. Number of Models: Each contestant shall be allowed a maximum of three (3) models in this event. He /she may use any or all to complete the flights. The three models may be of different design.

6. Official flight: All flights are official flights, regardless of duration. Unofficial flights are not recognized. Flights during which any part is dropped shall be declared an official flight with zero (0) time.

7. Flight Maximum: Two (2) minutes.

8. Number of Flights: Each contestant shall be allowed a total of six (6) official flights except in cases where the total of the highest three (3) of not more than six (6) official flights equals six (6) minutes. When a three (3) flight total of six (6) minutes has been scored (whether or not all six (6) flights have been made) a series of flyoff flights having maximum flight duration of two (2) minutes shall be permitted. Flyoffs shall continue until the contestant fails to achieve the two (2) minute maximum duration limit.

9. Scoring of Flights: Scoring time shall be the total elapsed time of the best three (3) of not more than six (6) official flights plus that of qualified additional flights. Flight duration shall be scored in seconds with all fractions of seconds to be dropped. Individual flights of more than two (2) minutes shall be recorded as two (2) minutes.

Rationale: The current AMA rule set for this category is mature and had been used as the foundation for provisional CLG club competitions in the Pacific zone and has proven suitable for this class. Additionally as the US is a close neighbor it is common for modelers from either side of the Canada/US border to travel to and compete out of country and adopting the same basic rules will promote such activity. (Ottawa)

Rationale: The current AMA rule set for this category is mature and had been used as the foundation for provisional CLG club competitions in the Pacific zone and has proven suitable for this class. Additionally as the US is a close neighbor it is common for modelers from either side of the Canada/US border to travel to and compete out of country and adopting the same basic rules will promote such activity. (Ottawa)

CLUBS

24. It is recommended that MAAC clubs be allowed to register for multiple years at a time.

Rationale: This will allow clubs to register sanctioned events ahead of time. Currently HQ cannot accept a sanction event request unless the club is currently sanctioned. Brian Wattie/Rolly Siemonson (Ottawa)

continued on page 27

l'Academy of Model Aeronautics (AMA) soit adopté pour inclusion dans le livret de règlements de vol libre du MAAC avec les changements appropriés afin d'agencer la disposition (graphique) et le langage du livret de règlement de vol libre du MAAC.

Raisonnement : L'ensemble actuel de règlements de l'AMA pour cette catégorie est à point et a été utilisé comme base à l'occasion de compétitions au sein des clubs de planeurs lancés par catapulte au sein de la zone Pacifique et cet ensemble s'est avéré convenable pour cette catégorie. De plus, puisque les États-Unis sont de proches voisins, il arrive fréquemment que les modélistes d'un côté ou l'autre de la frontière canado-américaine la traversent afin de participer à des compétitions; l'adoption des mêmes règlements fondamentaux fera la promotion d'une telle activité.

Nous proposons le libellé suivant :

Planeurs lancés par catapulte à l'extérieur

1. *Applicabilité : tous les règlements du MAAC pertinents et les règlements généraux de vol libre s'appliqueront à l'exception de ce qui est précisé ci-après.*

2. *Généralités : Un planeur lancé par catapulte à l'extérieur est mû par l'énergie d'élastiques tendus tel que défini ci-après.*

3. *Caractéristiques :*

3.1 *Le planeur possédera une aile rigide. Il est interdit d'avoir recours à des surfaces automatisées, qui se plient, qui glissent, de type Rogallo et autres.*

3.2 *Le planeur aura un poids maximal de 1,5 once.*

4. *Lancement : Le lancement se fera à l'aide d'une catapulte que l'on tient par la main, tel que décrite ci-après. Pendant le lancement, le concurrent doit tenir la catapulte dans une main et lâcher la maquette de l'autre.*

4.1 *Une catapulte tenue à la main est composée d'un gougeon n'excédant pas une longueur de six (6) pouces et muni d'une boucle de deux épaisseurs d'élastique plat d'un quart de pouce (FAI, Pirelli, etc.) façonnée d'une pièce de dix-huit (18) pouces qui forme une boucle de neuf (9) pouces. Une extrémité de cette boucle de caoutchouc sera attachée à une extrémité du gougeon.*

4.2 *Le concurrent fournira la catapulte tenue à la main mais (celle-ci) sera assujettie à l'approbation du directeur de concours. On peut se servir de plus d'une (1) catapulte tenue à la main lors de tout concours.*

5. *Nombre de maquettes : Chaque concurrent aura droit à un maximum de trois (3) maquettes lors de cet événement. Il pourra toutes les utiliser afin de compléter les vols. Les trois maquettes peuvent être d'un design différent.*

6. *Vol officiel : Tous les vols sont officiels, sans égard à la durée. Les vols non officiels ne sont pas reconnus. Si toute composante se détache au cours d'un vol, ce vol sera déclaré officiel mais avec un chrono de zéro (0).*

7. *Temps maximal du vol : Deux (2) minutes.*

8. *Nombre de vols : Chaque concurrent aura droit à un total de six (6) vols officiels advenant un cas où le total des trois (3) meilleurs des meilleurs six (6) vols totaux équivalent à six (6) minutes. Lorsque le total de trois (3) vols de six (6) minutes aura été atteint (que les six (6) vols aient eu lieu ou non), une série d'épreuves fly-off d'une durée maximale de deux (2) minutes sera autorisée. Ces fly-offs se poursuivront jusqu'à ce que le concurrent n'atteigne plus la limite de durée maximale de deux (2) minutes.*

9. *Pointage des vols : Les chronos servant au pointage seront le temps total écoulé des trois (3) meilleurs vols – et pas plus de six (6) – en plus des vols supplémentaires de qualification. Le temps de vol sera comptabilisé en secondes, en abandonnant toute fraction de seconde. Les vols individuels de plus de deux (2) minutes seront consignés comme étant des vols de deux (2) minutes.*

La résolution a été appuyée par Gord Weatherall. Adoptée (Ottawa)

CLUBS

24. Il est recommandé que les clubs du MAAC soient autorisés à s'inscrire pour plusieurs années à la fois.

Raisonnement : Cela permettra aux clubs d'enregistrer leurs événements par-rainés à l'avance. À l'heure actuelle, le siège (du MAAC) ne peut accepter une requête d'événement à parrainer à moins que le club ne soit lui-même présentement parrainé. Brian Wattie/Rolly Siemonsen (Ottawa)

ASSURANCE

25. Qu'il soit recommandé que le comité des assurances divulgue quelques renseignements portant sur les accidents aux membres du MAAC. Il s'agirait d'une idée générique de ce qui s'est passé afin d'aider les clubs à corriger leurs mauvaises habitudes. Il s'agirait de

suite à la page 26

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA PROPOSED 2009 BUDGET

	INCOME		
	2008 Budget	Actual	2009
Membership	759000	748216	757000
Supplies	7500	9215	7500
Ltd. Edition Sales	0	0	0
Mac Mag	0	103	0
Misc.	250	234	250
Field Registration	8000	7523	8000
Advertising Revenue	0	0	0
Term Deposit Interest	10943	15635	2864
Nationals	0	0	0
Contributions	0	845	0
Levy	0	0	0
2002 W/C Goods	0	0	0
W/C Income	0	0	0
Postage	650	651	650
Confirmations	5000	7188	6000
SUB TOTAL	791343	789610	782264
Contingency	-10000	-10000	0
Operational Reserve			
(1 year op cost over 10 years)	-65000	-65000	-27000
Cost of Sales			
(69.5% of Supplies)	-7000	-8870	-7000
TOTAL INCOME:	709343	705740	748264
	EXPENDITURES		
Office			
Building	20100	20994	20900
Museum	0	0	0
Staff	111900	106470	116400
Equip.	15000	3255	9000
Postage	50000	48294	53000
Prof. Fees	32000	20651	26500
Printing/Publishing	103000	112944	113000
PR/Advertising	20500	14335	20000
Other	25600	30163	26600
Insurance	124611	125535	128900
FAI	43740	43754	45940
W/C Host Training	0	0	0
W/C Host Fund	0	0	0
Radio Advisory Board	8250	9018	8750
AGM	35000	41876	40000
Zone Directors	48000	36985	48000
Zone Promotions	25000	15899	25000
Executive Committee	17000	7162	10000
President	12000	12226	12000
Nationals	500	700	500
Committees	14100	7050	13700
Special Projects	0	0	30000
Anniversary	0	0	0
Office Review	0	0	0
TOTAL EXPENSES	706301	657311	748190
SURPLUS/(DEFICIT)	3042	48429	74
Depreciation		-12699	
Equip. Purchase			
Dedicated Acct Contributions & Interest		9394	
Dedicated Expenditures		-11408	
Operational Reserve		75000	
NET INCOME/LOSS		108716	

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA
AUDITED FINANCIAL STATEMENTS
31 DECEMBER 2008
AUDITORS' REPORT

To: The Members, Model Aeronautics Association of Canada

We have audited the accompanying statement of financial position of Model Aeronautics Association of Canada as at 31 December 2008 and the related statements of operations and members' equity and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Model Aeronautics Association of Canada's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of Model Aeronautics Association of Canada as of 31 December 2008 and the results of its operations and the changes in its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

15 January 2009
 Beckett Lowden Read,
 LLP Chartered Accountants, Licensed Public Accountants
 Waterdown, Ontario

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
AS AT 31 DECEMBER 2008

	2008	2007
ASSETS		
CURRENT		
Cash, note 6	\$ 352,522	\$ 454,876
Term deposits, note 6	698,769	475,679
Accounts receivable	213	32
Interest receivable	19,762	13,567
Inventory	40,442	39,491
Prepaid expenses	133,108	9,892
FAI Travel Fund Account (note 2)	<u>18,325</u>	<u>4,563</u>
	\$1,263,141	\$ 998,100
BUILDING AND EQUIPMENT (note 3)	<u>131,695</u>	<u>136,467</u>
	\$1,394,836	\$1,134,567
LIABILITIES		
CURRENT		
Accounts payable and accrued liabilities, note 4	\$ 167,349	\$ 39,260
FAI - Travel Fund Account, note 2	18,325	4,563
Deferred membership fees	<u>345,400</u>	<u>336,367</u>
	\$ 531,074	\$ 380,190
LONG TERM		
Deferred membership fees	<u>134,726</u>	<u>134,057</u>
	\$ 665,800	\$ 514,247
MEMBERS' EQUITY		
Invested in building and equipment	131,695	136,467
Restricted equity, note 6	329,030	303,670
Unrestricted equity	268,311	180,183
	<u>729,036</u>	<u>620,320</u>
	\$1,394,836	\$1,134,567

STATEMENT OF OPERATIONS AND MEMBERS' EQUITY
FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2008

	2008	2007
REVENUE		
Membership fees	\$ 748,215	\$ 725,516
Sales	9,449	7,643
Interest income	15,635	15,043
Nationals	0	2,897
Field registrations, charters and sanctions	7,523	9,752
Contributions	8,683	11,338
Contributions and interest to Dedicated Funds	9,394	32,433
Advertising and magazine	<u>103</u>	<u>87</u>
	799,002	804,709
EXPENSES		
Amortization	12,699	12,387
Annual general meeting	41,876	24,753
Committees, schedule	8,111	10,740
Cost of sales	8,869	7,145
Executive committee	7,162	21,827
Expenditures from Dedicated Funds	11,408	8,062
FAI, schedule	43,754	44,175
Head office, schedule	234,998	223,676
Insurance, schedule	125,725	128,411
Nationals	700	3,712
President	12,226	12,000
Publication	130,065	111,933
Special projects	-	2,362
Zone directors	<u>52,693</u>	<u>44,866</u>
	690,286	656,049
NET INCOME FOR THE YEAR	108,716	148,660
Members' equity, beginning of year	<u>620,320</u>	<u>471,660</u>
MEMBERS' EQUITY, END OF YEAR	\$ 729,036	\$ 620,320

STATEMENT OF CASH FLOWS
FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2008

	2008	2007
CASH GENERATED (USED) BY OPERATING ACTIVITIES		
Net income for the year	\$ 108,716	\$ 148,660
Non-cash expense - amortization	<u>12,699</u>	<u>12,387</u>
	121,415	161,047
Changes in non-cash working capital items		
Accounts receivable	(181)	2,948
Interest receivable	(6,195)	351
Inventory	(951)	1,815
Prepaid expenses	(123,216)	431
Accounts payable and accrued liabilities	128,089	5,031
Deferred membership fees	<u>9,702</u>	<u>21,502</u>
	128,663	193,125
INVESTING ACTIVITIES		
Purchase of equipment	<u>(7,927)</u>	<u>(918)</u>
Change in cash position	120,736	192,207
Cash position, beginning of year	<u>930,555</u>	<u>738,348</u>
CASH POSITION, END OF YEAR	\$ 1,051,291	\$ 930,555
COMPONENTS OF CASH AND EQUIVALENT		
Cash	\$ 352,522	\$ 454,876
Term deposits	<u>698,769</u>	<u>475,679</u>
	\$ 1,051,291	\$ 930,555

**NOTES TO THE
FINANCIAL STATEMENTS
31 DECEMBER 2008**

The Company was incorporated without share capital under the laws of the Dominion of Canada in June, 1949 to foster the advancement of model aeronautics on a national basis.

1. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(a) Inventory

Inventory is valued at the lower of cost and net realizable value, with cost determined on a first-in, first-out basis.

(b) Building and Equipment

Building and equipment acquisitions are initially recorded at cost. Amortization is calculated using the following annual rates:

Building	5% diminishing balance basis
Museum equip	5% diminishing balance basis
Office furniture and equipmeny	straight line basis over 5 years
Computer equipment	straight line basis over 5 years

(c) Revenue Recognition

Membership fees are reported as revenue in the calendar year to which they apply. Fees received in advance are reported as deferred membership fees and included in liabilities.

(d) Income Taxes

No provision for income taxes is required as the association is exempt from income taxes under Section 149(1)(l) of the Canadian Income Tax Act.

(e) Accounting Estimates

The preparation of these financial statements requires the use of estimates and assumptions that affect the amounts reported and disclosed in the financial statements and accompanying notes. Actual results may vary from these estimates.

2. FAI - TRAVEL FUND ACCOUNT

The association budgeted for 2008 to contribute \$2 per open member to the Federation Aeronautique Internationale - Trust Fund Account to offset member costs of international competitions. The following is a summary of the fund:

	2008	2007
Balance, beginning of year	\$ 4,563	\$ 5,586
Donations	916	771
Open membership fees	<u>25,000</u>	<u>25,590</u>
	30,479	31,947
Less: Travel costs	<u>12,154</u>	<u>27,384</u>
BALANCE, END OF YEAR	\$ 18,325	\$ 4,563

3. BUILDING AND EQUIPMENT

	2008		2007	
	Cost	Accumulated Amortization	Cost	Accumulated Amortization
Building	270,049	157,135	270,049	151,192
Museum equipment	12,069	5,981	12,069	5,661
Office furn. and equip	45,219	34,311	37,292	29,416
Computer equipment	<u>35,470</u>	<u>33,685</u>	<u>35,470</u>	<u>32,144</u>
	362,807	231,112	354,880	218,413
Cost less accumulated amortization	\$131,695		\$136,467	

4. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

	2008	2007
Trade accounts	\$ 146,883	\$ 12,941
Employee payroll deductions	2,174	1,836
Goods and services tax	9,405	13,269
Sales tax	387	214
Audit accrual	6,000	6,000
Accrued insurance deductible	<u>2,500</u>	<u>5,000</u>
	\$ 167,349	\$ 39,260

5. LEGAL MATTERS

The Association is one of the named defendants in litigation arising from an accidental collision between a model airplane and a spectator at a club field in June, 2004. The statement of claim requests damages of \$4,000,000 plus costs and interest.

The Association believes that it has adequate insurance coverage to protect it from any financial costs arising from this litigation and so no amount has been accrued as an expense in these financial statements.

There are 2 accidents involving Association members that were not settled as at 31 December 2008, both have statements of claim filed. The Association believes that it has adequate insurance coverage to protect it from any additional costs. The insurance deductible cost has been charged to insurance expense .

6. RESTRICTED EQUITY

The association periodically receives funds which the donor has designated to be used for a specific purpose. In addition, the Association has internally dedicated some funds for specific use.

	2008	2007
Archives	\$ 918	\$ 866
Books	996	450
Competition	5,306	4,110
Contingency	170,463	153,365
F3J entrance fees	4,223	5,854
Flying field protection fund	1,949	-
Insurance deductible	47,374	46,397
Manitoba zone Gimli contests	6,785	3,404
Museum	26,936	24,041
Nationals	19,087	18,236
Ottawa Valley Fun Fly	964	-
Public relations	3,847	8,112
Special projects	12,363	11,847
World championships host fund	25,921	25,222
Youth	<u>1,898</u>	<u>1,766</u>
	\$ 329,030	\$ 303,670

The restricted equity is funded as follows:

	2008	2007
Cash	\$ 54,423	\$ 59,909
Term deposits	<u>274,607</u>	<u>243,761</u>
	\$ 329,030	\$ 303,670

7. FINANCIAL INSTRUMENTS

The Association's financial instruments consist of cash, accounts receivable, term deposits and accounts payable. It is management's opinion that the Association is not exposed to significant interest rate or credit risk arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximate their carrying values.

suite de la page 24

décrire ce qu'il ne faudra pas faire à l'avenir. Nous plaçons l'accent sur la leçon que l'on apprendra de l'accident. Nous recommandons que ces leçons soient publiées dans Model Aviation Canada en deça d'une année après l'accident.

Jeff Suuire/Bill Richards (Sud-ouest)

BOURSE

26. Qu'il soit recommandé que la bourse étudiante soit augmentée à 1 500 \$.

Proposé par Bryan Hewitt/Tony Paladino (Sud-ouest)

MODEL AVIATION CANADA

27. Qu'il soit recommandé que les membres obtiennent le choix et l'option de recevoir soit un exemplaire en français seulement, soit un exemplaire en anglais seulement de Model

Aviation Canada. La pratique actuelle de la revue bilingue cessera.

Peter Schaffer/Frank Deeley (Manitoba)

28. Qu'il soit recommandé que les membres obtiennent le choix et l'option d'avoir accès à une version en ligne de Model Aviation Canada ou qu'ils continuent d'en obtenir une version papier.

Peter Schaffer/Frank Deeley (Manitoba) ✈

SCHEDULE

EXPENSES FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2008

	2008	2007
COMMITTEES		
Archives Committee	\$ 1,438	\$ 2,000
Other committee expenses	<u>6,673</u>	<u>8,740</u>
	\$ 8,111	\$ 10,740
FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE		
Aero Club of Canada	\$ 16,554	\$ 16,585
CIAM	2,200	2,000
FAI Travel	<u>25,000</u>	<u>25,590</u>
	\$ 43,754	\$ 44,175
HEAD OFFICE		
Credit card charges	\$ 13,692	\$ 11,173
Equipment maintenance	6,822	8,873
Maintenance, fees and utilities	20,994	15,959
Office and general	40,424	33,957
Professional fees	7,650	7,421
Public relations	25,472	23,295
Salaries and benefits	105,410	108,836
Stationery and printing	<u>14,534</u>	<u>14,162</u>
	\$ 234,998	223,676
INSURANCE		
Building and equipment	\$ 1,777	\$ 1,943
Directors and officers	1,891	1,870
Errors and omissions	1,344	4,541
Group travel	1,497	1,417
Members	<u>119,216</u>	<u>118,640</u>
	\$ 125,725	\$ 128,411

From page 23

INSURANCE

25. Be it recommended that the insurance committee release some information to MAAC members about accidents. Just a generic idea of what happened to assist clubs in correcting their bad habits. Describe what not to do in the future. The emphasis is in lessons learned from the accident. Recommended that lessons learned from accidents be published in MAC within 1 year of accident.

Jeff Suuire/Bill Richards (Southwest)

BURSARY

26. Be it recommended that the student bursary be increased to \$1500.00.

Moved by Bryan Hewitt/Tony Paladino (Southwest)

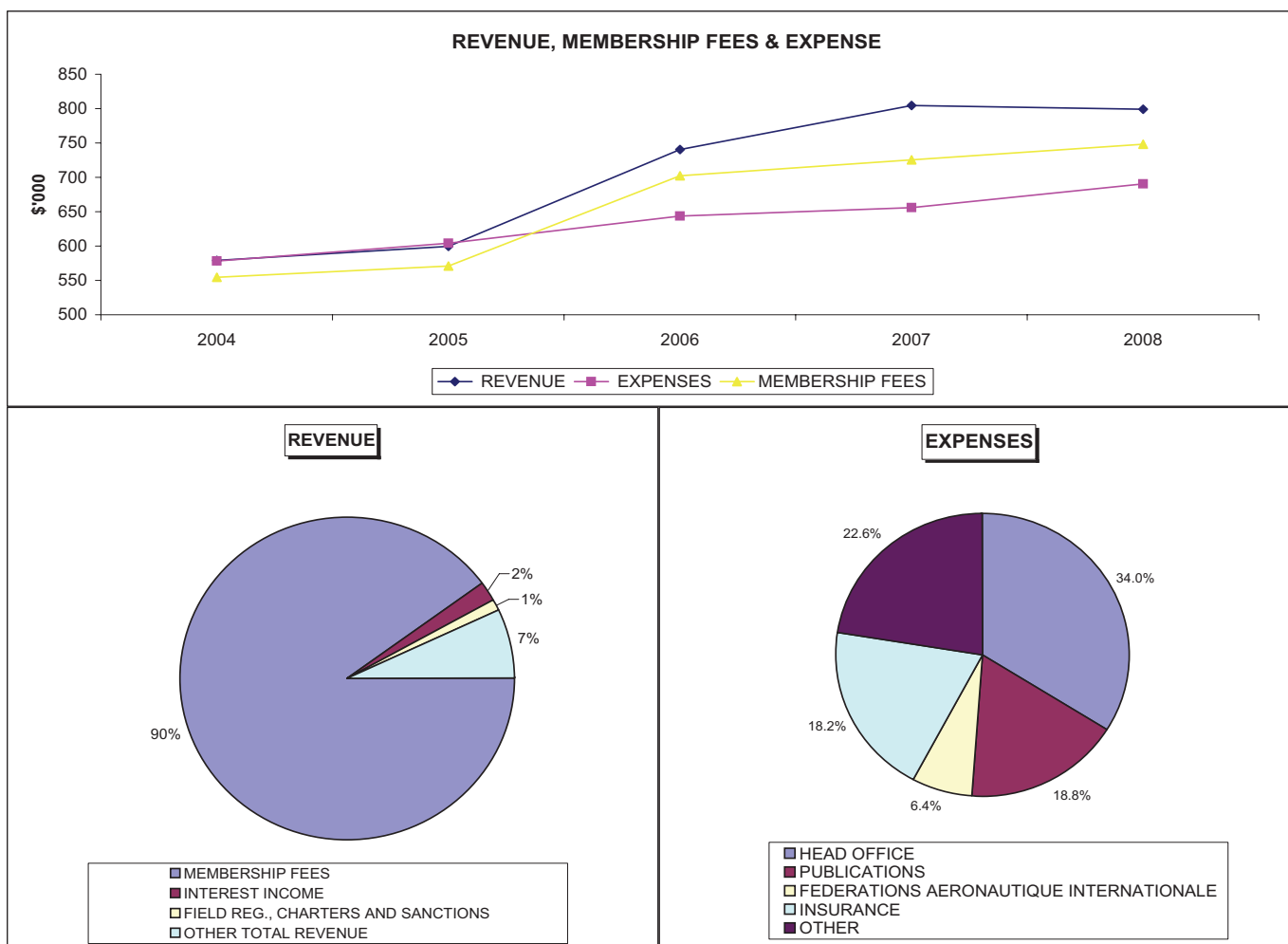
MODEL AVIATION CANADA

27. Be it recommended that the members be given the choice and option of receiving either a French only or English only MAAC magazine. The current practice of producing a bilingual magazine will cease.

Peter Schaffer/Frank Deeley (Manitoba)

28. Be it recommended that the members be given the choice and option of accessing an online version or to continue to receive a hard copy version of the MAAC Magazine

Peter Schaffer/Frank Deeley (Manitoba)



ALBERTA (A)

Walter Chikmoroff 6320L

Zone Director
403-946-9939 zd-a@maac.cac@maac.ca

J'écris cette chronique le jour de l'An et la météo n'est tout simplement pas assez belle pour que je me déplace à Rocky Mountain House à l'occasion du Fun-fly. Cependant, je suis persuadé que quelques modélistes auront bravé les éléments afin d'assurer le succès de ce rassemblement. Les renouvellements de club entrent à vive allure. Si le vôtre ne s'est pas encore inscrit en 2009, ils ne pourront pas non plus enregistrer un événement.

Avec un peu de chance, l'année 2009 sera aussi réussie que 2008. Compte tenu de l'économie chancelante, il se pourrait que les clubs locaux vivent une année de rêve parce que les modélistes n'iront pas à des concours et Fun-flies éloignés.

Le vol intérieur bat son plein à Edmonton et à Calgary. Pendant que nous nous amusons à l'intérieur en hiver, n'oublions pas que c'est aussi un moment opportun pour effectuer de l'entretien préventif sur nos maquettes d'avion, d'hélicoptère, nos émetteurs et autres accessoires. Il faut procéder à cet entretien afin de garantir une saison sécuritaire en 2009. Nous tenons souvent pour acquis que notre équipement fonctionnera sans défaillir : je fais référence aux piles et au commutateur on/off. Quelle était la dernière fois que vous les avez remplacés? Soyons proactifs relativement à la sécurité cette année et faisons en sorte que nous n'ayons pas à déplorer un accident.

Ce qui suit me provient de Reg Collins, un voyageur snowbird qui s'est dirigé vers le Sud, à Mesa (Arizona) en effectuant un détour par Las Vegas :

"Nous avons emprunté l'autoroute I15 avec notre motorisée. Le premier terrain d'avions télécommandés auquel nous nous



A few flyers at the Calgary Indoor group's event. Back row , from left: Walt Chikmoroff, Murray Hamula, Robert Eaton, Jeff Boyd, Delbert Godon, Ryan Hk, John Geleta . Front Row, from left: Ken Burton, Gord Gilchrist, Trevor Boyd, Doug Howard, Cory Howard. / Quelques-uns des pilotes de vol intérieur à Calgary. Dans la rangée arrière, de g. à dr. : Walt Chikmoroff, Murray Hamula, Robert Eaton, Jeff Boyd, Delbert Godon, Ryan Hk et John Geleta. Dans la rangée avant, dans l'ordre habituel : Ken Burton, Gord Gilchrist, Trevor Boyd, Doug Howard et Cory Howard.

sommes arrêtés était celui de Mesquite (Nevada). J'ai parlé à quelques gars sur place et j'ai appris que Mesquite ne compte même pas un magasin de passe-temps! Nous nous sommes ensuite dirigés vers Las Vegas pendant trois jours. Nous nous sommes rendus au terrain Bennett, près du stade Sam Boyd. Il est très beau. Pendant que ma femme faisait des emplettes, je me suis rendu à un magasin de passe-temps qui s'appelle Twice Hobbies. Ce commerce regorge de maquettes neuves et usagées et c'est un arrêt incontournable si vous passez à Las Vegas.

"Nous avons repris la route à destination de Phoenix (Arizona). Lorsque je me retrouve dans le Sud, je fais voler des maquettes à la piste de 800 pieds pavée des Arizona Model Aviators, située à Usery Park à Mesa. Maintenant que nous sommes arrivés, j'ai bien hâte de passer plusieurs mois à faire voler des maquettes. Au plaisir de vous voir ce printemps."

Ce compte-rendu, lui, a été soumis par Roger Ganley :

"Un autre Float-fly des MOFFA

(Mostly Old Float Fliers Association) a remporté beaucoup de succès (et a été sécuritaire) au barrage de Paddle River, du 24 au 27 juillet. Quelques pilotes sont arrivés dès le lundi. En tout, 20 pilotes se sont inscrits à l'occasion de cette première édition à avoir été organisée en plein milieu de l'été. Cette fois, nous avons stationné nos véhicules récréatifs à l'extrémité Sud du barrage. En boni, nous avons utilisé nos véhicules pour transporter nos maquettes jusqu'au rivage.

suite à la page 29



Don Millar from Edmonton with his Piper Cub at the MOFFA Float Fly. / Don Millar, d'Edmonton, et son Piper Cub lors du Float-fly du MOFFA.

ALBERTA (A)

Walter Chikmoroff 6320L

Zone Director
403-946-9939

zd-a@maac.cac@maac.ca

As I'm writing this report on New Year's Day, the weather was just not that great for a trip to Rocky Mountain House for their Fun Fly. I'm sure that there are some hardy souls who will brave the weather and make the event a success. Club renewals are coming in fast. If your club is not registered for 2009, they can not register an event until they do so.

Hopefully, 2009 will be as successful as 2008. With the economic downturn, this should be turned into a banner year for local contests and Fun Fly events.

Indoor flying is full swing in Edmonton and in Calgary. While we are enjoying the fun that can be had indoors during the winter, let's not forget that this is also the time when we have to do preventive maintenance on our airplanes, helicopters, radios and other accessories. This maintenance is needed to ensure we have a safe and fun flying season in 2009. There are many things that we take for granted with our equipment such as batteries and switch harness. When was the last time we replaced them? Let's be proactive about SAFETY this year and make it an accident-free year.

The following is from Reg Collings, a

Alberta *suite de la page 28*
Un imposant abri mobile a été érigé à côté de la régie radio, ce qui nous a fourni un peu de répit du soleil.

"Nous avons passé les soirées autour d'un feu de camp à échanger des mensonges et à regarder la Station orbitale internationale nous passer au-dessus. La photo qui accompagne ce texte montre Don Millar, d'Edmonton, et de son Piper Cub. Merci à Doug, Jean-Guy, Gord et Len d'avoir organisé le site d'hydravions. Le dernier Float-fly du MOFFA en 2008 devait avoir lieu à la base d'hydravions de Clear Lake, le 19 septembre. Au plaisir de vous y retrouver!" ✈



Steve Penner and his Byron P-40. It has a 82" span, fiberglass fuse and foam wings and is powered by a SACHS 2.2. Steve bought the plane partially built and missing a lot of parts. After four years, he finally got in in the air and says after a first flight that didn't go so well that it is the toughest plane he's ever seen. The model is a collector's plane now as the kit is out of production. / Steve Penner et son P-40, un produit de Byron. Il possède une envergure de 82 pouces, son fuselage est de fibre de verre et les ailes, de styromousse, le tout mû par un SACHS 2,2. Steve a fait l'acquisition de la maquette partiellement assemblée et plusieurs composantes manquaient à l'appel. Après un labeur de quatre ans, il a réussi à lui faire prendre la voie des airs et après un vol inaugural qui ne s'est pas tellement bien déroulé, il a rapporté que c'est l'avion le plus robuste qu'il ait piloté. Cette maquette est maintenant un article de collection puisque le kit n'est plus disponible depuis belle lurette.

snowbird travelling south to Mesa AZ, via Las Vegas:

"Down the I15 we go in our motor home. The first RC field we stopped at was Mesquite NV. Talked to a couple of guys there and found out that they do not even have a hobby shop in Mesquite! Then we headed off to Las Vegas for three days. We visited Bennett Field near Sam Boyd Stadium. It is a very nice flying field. While my wife was shopping, I went to a hobby store called Twice Hobbies. The store is full of new and used models and is a must-see while in Vegas.

"We then headed to Phoenix, AZ. When I am down South, I fly at the Arizona Model Aviators' 800 foot paved strip in Usery Park, Mesa, AZ. Now that we're here, I'm looking forward to several months of good flying. See you all in the spring."

This report was submitted by Roger Ganley:

"Another successful (and safe) 'MOFFA' (Mostly Old Float Fliers Associa-

tion) Float Fly was held at the Paddle River Dam July 24 to 27. Some fliers arrived as early as Monday. A total of 20 pilots registered for the first MOFFA Float Fly to be held in mid-summer. This time, we parked our RVs at the southern end of the dam. An added bonus was that we were able to use our vehicles to haul our airplanes to the waterfront. A large portable shelter was erected next to the transmitter impound, which provided welcome relief from the ever-present sun.

"Evenings were spent in front of the campfire swapping lies and watching the International Space Station pass overhead. The attached picture is that of Don Millar from Edmonton with his Piper Cub. Many thanks to Doug, Jean-Guy, Gord, and Len for setting up the float site. MOFFA's final Float Fly of 2008 was to take place at the Clear Lake float base on September 19 to 21. See you there!" ✈

ATLANTIC (B)

Regis Landry - 10555L

Zone Director
506-727-5225 - zd-b@maac.ca

Hello everyone.

Again, it's that time of the year when most of us are working on new projects for next summer or even doing some repairs, courtesy of last summer's mishaps. Most of us probably don't do much outside winter flying now since the indoor electric planes or helicopters are becoming more popular.

I will probably do some outside flying later in February when the days are getting longer and a bit warmer. I have an eight-foot wingspan Beaver on skis and powered by a Zenoah 20 that should be lots of fun on fresh snow.

As I am writing this, I have received registration papers for about half of the clubs in our zone and I hope to receive the balance of the other clubs shortly. As you all know, it is required by January 1, especially when you, the clubs, are hav-



Cato Hansen's Revolver is a fast and great flyer. The Great Planes product has a 59 in. span and is powered by a Saito .62 four stroke. / Le Revolver de Cato Hansen est un avion à la fois rapide et très performant. Ce produit de Great Planes possède une envergure de 59 pouces et est mû par un quatre-temps Saito .62.

ing activities like indoor flying or mall shows. It's good to be covered and not worry about it.

The Annual General Meeting will be held in Sydney, Nova Scotia at the Delta Hotel on March 29. Everyone who can should plan to attend and have a vote on

the items to be decided during the meeting. March 27 and 28 are the executive meeting days and if anyone who wants to observe these proceedings, he/she is welcome to attend.

See you at the AGM or at the next Fun Fly. ✈

ATLANTIC (B)

Regis Landry

10555L

Zone Director
506-727-5225
zd-b@maac.ca

Bonjour tout le monde,

Une fois de plus, c'est le temps de l'année où la plupart d'entre nous travaillons à de nouveaux projets en prévision de l'été prochain ou encore, nous procédons à des réparations en raison des petits accidents de l'été dernier. La plupart d'entre nous ne faisons pas beaucoup voler d'avions en hiver, d'autant plus que les avions et hélicoptères électriques deviennent de plus en plus populaires.

Je procéderai probablement à quelques vols à l'extérieur plus tard au mois de février lorsque les journées commenceront à allonger et à se réchauffer. Je possède un Beaver d'une envergure de huit pieds sur des skis et mû par un Zenoah 20, ce qui devrait être bien agréable à faire voler sur de la neige fraîchement

tombée.

Au moment où je vous écris, j'ai reçu la documentation de renouvellement d'environ la moitié des clubs au sein de notre zone et j'espère recevoir le reste sous peu. Comme vous le savez tous, il faut avoir renouvelé au 1er janvier, surtout lorsque vous, les clubs, préparez des activités de vol intérieur ou des expositions dans les centres commerciaux. C'est toujours mieux d'être protégé et de ne pas avoir à s'en inquiéter.

L'Assemblée générale annuelle aura lieu à Sydney (Nouvelle-Écosse) à l'Hôtel Delta, le 29 mars. Si vous le pouvez, vous devriez participer et pouvoir donner votre avis de vive voix sur les sujets à l'ordre du jour. Les 27 et 28 mars sont réservés aux réunions de l'exécutif et qui-

conque veut observer le déroulement peut le faire. Nous vous souhaiterons la bienvenue.

Au plaisir de vous voir à l'AGA ou au prochain Fun-fly. ✈

Morison

COMMUNICATIONS

PUBLISHING
MEDIA RELATIONS
PHOTOGRAPHY

BRANDING / MARKETING

403-282-0837

Keith@MorisonCom.com

BRITISH COLUMBIA (C)

Ronald Dodd

57326

Zone Director
604-792-6814

zd-c@maac.ca

Although you will be reading this in February, I am in the middle of a January snow storm while I write this. We have snow up to our noones here in B.C. and those of us who haven't left the country for warmer climate are busily trying to figure out the logistics of skis.

There is a lot of indoor flying going on in this part of the zone lately, and we are blessed with having a huge facility at our disposal, and we have members here who are very willing to do the necessary work to make sure it's available at every chance. Thanks to those who are so involved in the hobby that they set up these flying sessions for the whole bunch of us. We appreciate it very much, thank you.

Just a reminder that if you forgot to renew your MAAC membership, now is a good time to get it done so you are ready for the new season. Speaking of which, being ready that is, this is

a good time to check and cycle all your receiver and transmitter batteries. We seem to forget that these sometimes become unuseable over the winter, and a receiver or transmitter failure because of poor batteries is not only embarrassing, but possibly dangerous. It's the old ounce of prevention is worth a pound of cure thingy. It's not worth losing a very expensive model because the receiver battery isn't up to snuff.

I guess a lot of you are well into your winter project or new model for the coming summer.

I would definitely like to hear about what is being built around the province, so if you would be kind enough to send a picture along to rdodd@sutton.com with some information about your model, I would like to include it in one of the bi-monthly columns.

This winter, I'm not building anything myself, and I'm already regretting the decision in some ways, but han-

gar space and time has been lacking lately, so a total overhaul of a couple of the old workhorses will be my project for the winter. First in line is my Fokker DVIII....this is one of my favourite WWI models, and it will likely be the one that travels with me this coming season as I visit as many events as I can manage. Other than the usual year-end rush for field insurance renewals, there was not a lot happening in the lower mainland part of the zone this December. The interior part is well into the indoor season by now and likely looking at the start of flying at the field again. I am looking forward to getting out and renewing old acquaintances, and flying with friends around the province; the winter seems to be dragging on forever.

It looks like we will again have a busy season going to sanctioned events, and one that's a really good one to start the year with is the pattern primer at the Mission Wings field. If you can manage it, this is a great weekend to get your birds trimmed out and flying properly. They have some very accomplished pilots there to help you set up your model, and even though you may not fly precision aerobatics, the wealth of information you get at this event makes it well worth the effort of attending. Couple that with the great bunch of guys and the free lunch they supply, you will not regret attending it ...The date to mark this event on your calendar is April 18 and 19.

Other events that are definitely worth attending are the Grindrod winter Fun Fly February 22 at the Grindrod field.... there's supposed to be snow, so I guess skis will be in order, but it sounds like fun.

March 28, the High Country Flyers will be hosting an indoor electric festival in Kamloops...check the MAAC website for directions.

That's about it for this month, so until next time, keep the wheels on the underside when you land, fly safely, and most important, have fun. ✈



ADVANCERC Hobbies
RC Helicopter Specialist
Home of Align T-Rex, Hirobo & JR Helicopters
Good Price & Good Service



www.advance-rc.com

[email:advancerc@gmail.com](mailto:advancerc@gmail.com)



RealFlight G4



OS Engines



Futaba Radio



Futaba Servos



Triton 2 DC Charger



FlightPower Li-Po Battery

B200 - 8555 Woodbine Ave., Markham, Ontario, L3R 4X9

Tel: 905 946 8088

COLOMBIE-BRITANNIQUE (C)

Ronald Dodd

57326

Zone Director
604-792-6814

zd-c@maac.ca

Bien que vous soyez en train de lire ce qui suit en février, je vis à l'heure d'une tempête de la mi-janvier au moment où je rédige cette chronique. Nous avons beaucoup de neige ici en Colombie-Britannique et plusieurs d'entre nous qui ne sommes pas partis vers un climat plus chaud sommes en train de refaire connaissance avec les skis.

Il se déroule beaucoup d'activité de vol intérieur dans cette région de la zone dernièrement et nous avons la chance de compter sur de vastes installations, tout comme nous sommes chanceux de pouvoir nous fier à des membres très dévoués qui sont prêts à effectuer tout le travail nécessaire afin de faire en sorte que les installations sont souvent disponibles. Merci à ceux qui s'engagent si résolument au sein du passe-temps qu'ils n'hésitent pas à coordonner ces séances de vol pour que nous puissions en bénéficier. Merci; nous l'apprécions beaucoup.

Je vous rappelle de ne pas oublier de renouveler votre adhésion au MAAC; c'est le moment opportun de le faire puisque vous serez ainsi fin prêt pour la prochaine saison. Tandis que je m'y attarde, ce serait le temps idéal de vérifier vos piles embarquées et d'émettre et de leur faire un cycle ou deux. Nous semblons oublier que ces composantes défont parfois au cours de l'hiver qu'une telle défaillance au terrain de vol n'est pas seulement embarrassante mais potentiellement dangereuse. Retour au vieil adage : une once de prévention vaut une livre de médicaments... ou quelque chose comme ça. Ça ne vaut pas la peine de perdre une maquette dispendieuse parce que la pile du récepteur n'était pas à point.

Je pense que plusieurs d'entre vous avez entamé votre projet hivernal en prévision de l'été.

J'aimerais bien entendre parler de ce qui se construit dans la province. Si vous aviez l'obligeance de m'envoyer une photo et des renseignements relativement à votre maquette au rdodd@sutton.com, j'aimerais bien in-

serer cette information au sein de l'un de mes chroniques.

Cet hiver, je ne construis pas quelque chose et, d'une certaine façon, je regrette déjà cette décision. Mais mon espace de "hangar" laisse à désirer dernièrement, si bien que je vais me concentrer à remettre en état quelques vieux appareils très utiles. Le premier en ligne, ce sera mon Fokker DVIII... l'une de mes copies volantes préférées du premier conflit mondial, et celle que j'apporterai avec moi au cours de mes déplacements la saison prochaine aux rassemblements auxquels j'aurai le temps de me rendre. Exception faite du brouhaha afin de renouveler la protection d'assurance des terrains de vol, bien peu d'activité a caractérisé le mois de décembre dans l'intérieur du continent. Les modélistes de notre région s'impliquent beaucoup au sein du vol intérieur et revoient de vieilles connaissances ou encore, ils ont la chance d'en retrouver ailleurs dans la province. L'été semble s'étirer inutilement.

Semble-t-il que nous connaîtrons une saison très active encore cette année au chapitre des événements parrainés et l'un d'entre eux, ce sera l'excellent rassemblement préparatoire à la voltige du club Mission Wings. Si vous pouvez vous y rendre, c'est une bien bonne fin de semaine pour ajuster vos maquettes et vos techniques de pilotage. Plusieurs pilotes chevronnés se trouvent normalement sur place et ils peuvent vous aider à organiser votre maquette. Même si vous ne livrez pas à de l'acrobatie de précision, cela vaut la peine de participer, ne serait-ce que pour la mine de renseignements que vous y récolterez. De plus, ce groupe sensationnel de gars et le dîner gratuit qu'ils offrent feront en sorte que vous ne regretterez pas vous être déplacé... À inscrire sur le calendrier : les 18 et 19 avril.

D'autres rassemblements valent la peine qu'on s'y rende, dont le Fun-fly hivernal de Grindrod, le 22 février... il y aura apparemment de la neige, alors je crois bien qu'il vous faudra munir votre maquette de skis. Mais ce devrait être amusant.

Le 28 mars, les High Country Flyers seront les hôtes d'un festival de maquettes électriques à Kamloops. Consultez le site Web du MAAC afin de retenir les directions pour vous y rendre.

C'est tout pour cette fois-ci. D'ici la prochaine chronique, maintenez les roues vers le bas lorsque vous atterrirez, pilotez en toute sécurité et surtout, amusez-vous. ✈

"An Awesome Experience"

RENO AIR RACES AND EVERGREEN AVIATION & SPACE MUSEUM

Sept 15-22, 2009

- 8 Days Motorcoach Transportation
 - 3 Nights Shilo Inn, Salem, OR (incl. Breakfast)
 - Full Day at Evergreen Museum (includes both museums and Imax theatre)
 - 4 Nights Circus Circus Hotel, Reno, NV
 - Shuttle Service to the Races
 - Side trip to Lake Tahoe / Carson City Virginia City
 - Farewell Wine & Cheese Party
 - Originates in Kamloops*
- with pick-ups in Merritt, Hope, Chilliwack & Abbotsford
- *special motel rate w/free parking in Kamloops and Abbotsford
- All for \$ 679 CAD (pp-dbl) no taxes \$ 669 trpl. \$ 1009 single (based on 50 passengers-spouses welcome cancellation & medical ins. available)

To secure YOUR seat send a \$50 Refundable Deposit by June 1st to
SUN FUN TOURS
#101- 929 Laval Crescent
Kamloops, BC V2C 5P4
1-877-786-3860

for info contact tour directors
John and Bernice Swallow
1-250-260-1836
banjos@shaw.ca

This commentary is prepared by Peter Schaffer. He is President of the Lake of the Woods Aero Modelers, Deputy Zone Director of the Manitoba Northwestern Ontario, MAAC Website Chairman:

MAAC MEMBERSHIP A REALITY CHECK

"What the heck are rabbit ears anyway? We want to avoid having a question asked in the same vein about MAAC and aeromodelling in the not-so-distant future.

"The purpose of this column is to examine the trends in membership recruitment and retention. In particular, this is a draft discussion as to the rationale why individuals join, stay and leave the sport of aeromodelling.

"The driving factors fall within three inter-related categories: (1) where the individual is on their life track, (2) the opportunity to participate (a place to fly) (3) a passion or interest in aviation.

"Neither MAAC, nor its members, are immune from the tsunami of rapid changes in the cultural, social, financial or physical environment in the world that we operate in. The reality is that the membership in MAAC has declined by 957 members or 8 % since 2001, while Canada's population increased by 3.3 million or 11% in the same timeframe.

"MAAC is celebrating its 60th anniversary in 2009. The world that the members live in has greatly changed since MAAC's inception. The nature of the individual, Canadian lifestyle, expectation and priorities has also evolved as people have moved from a rural/village setting to high-density big city lifestyles. The population of Canada has grown from 13.6 million 60 years ago to 33.5 million in 2008. Much of this growth is concentrated in large urban cities or near large urban cities. Eighty-one percent of the population resides in larger urban centers in 2008. The median age of the population continues to climb because of the influx of the baby boom generation. Seniors (65 and older) will outnumber children by 2015.

"There has been a steady decline from 2001 to 2008 in the number of new members that MAAC has recruited. In 2001, there were 2,148 new members. In 2008 the number has fallen to 1532. Thus our recruitment has fallen by 28%.

"MAAC is losing members faster that it is recruiting new members. There are two questions:

(1) Why are we losing existing members, be they new members or long term members? (2) Why are we unable to recruit new members at a rate that keeps pace with the population growth rate of Canada?

"A survey was done several years ago to find out why folks were not renewing their membership. The most common reasons were age, finances and the hobby wasn't what they thought it would be.

"Recreational opportunities and activities are shaped by the geography and environment that people live in. In particular, the most important elements are the time and space required and the distance between the user's residence and the sports field/facility or in our case, to the airfield. Cities are designed to deliver recreational activities in concentrated areas i.e. ball diamonds, skating rinks, swimming pools.

"The author of this paper is using the City of Kenora, population 15,000 to illustrate the points under discussion. The messages and conclusions are valid for larger centers. The aeromodeler's airfield is located outside of the city limits. The soccer field is within a residential area. The airfield is located on leased property. The soccer field is owned by the association. The footprint of the area required for aeromodelling is 20 times larger than the soccer complex. Aeromodelling is a niche sport, much like hunting. Neither takes place within the urban environment, although indoor flying and park flying are the exception in our sport. The number of hunters and the number of days spent hunting have been in steep decline since 1970. The peak year for aeromodelling was 1993 when MAAC had 13,188 members.

"The Lake of the Woods Aero Modelers has 32 members. The Kenora Soccer Association has a membership has 750 Junior members, 200 adult males and 100 adult females. The Kenora Aero Modelers have one junior member. There were 1,545 Junior MAAC members in 1993. In contrast, there were only 763 junior members in 2008. This is a drop of 782 Juniors or a loss of 51% of our members in that category. The Kenora

Soccer Association will soon have more junior members in this community than MAAC will have in Canada in its entirety.

"It is relatively easy for a young person to travel from a residence to the soccer field. The only way for a young person to get to the airfield is to be driven there by a parent, grandparent or club member. All airfields are located outside the cities' developed zone. The distance to the airfield and the volume of traffic on the road also impacts on the senior members. Many become reluctant to drive on congested multi-lane roads. Driving back from the airfield in reduced light conditions adds another level of complexity that the older driver wants to avoid.

"The internet, computers, computer games, video and the cell phone has greatly changed what people do, and how they interact with each other. Many parents in large urban centers prefer that their children stay within the safety of their home and be entertained with the interactive and passive electronic technology. Aircraft were very much a part in the opening up of North America from 1920-1950. We saw small aircraft with lone pilots spraying crops, fighting fires, and carrying passengers to mining camps. The glamour of aviation was promoted in novels and film in both world wars. Flying was a means of escape for the farm boys and those stuck in small towns. Those days are also gone. Very few of the new immigrants coming to Canada have any connection with aviation. The reality is that the pool of folks with a connection or interest to aviation is getting smaller all the time.

"Very few of the junior members become full members on their 18th birthday. Their time and effort is increasingly focused on finding part-time work, continuing their education, graduating first from high school and then from a post-secondary education institution, starting and building a career, building a relationship with a significant other, acquiring a home, starting and nurturing a family of their own. Their focus is on their family, their children's activities and their career. Modeling is generally set aside in that time period.

"The vast majority of members restarts or begins their aeromodelling activities after the children have graduated from

continued on page 35

L'essai qui suit a été rédigé par Peter Schaffer. Il est le président du club Lake of the Woods Aero Modelers, directeur adjoint de la zone Manitoba/Nord-Ouest Ontario ainsi que le président du comité du site Web du MAAC :

L'ADHÉSION DU MAAC UN COUP D'ŒIL RÉALISTE

"Des oreilles de lapin, qu'est-ce que cela? Nous voulons faire en sorte qu'une question de cette même teneur ne soit posée relativement au MAAC et à l'aéromodélisme dans un avenir pas si lointain.

"L'objectif de cette chronique est d'examiner les tendances au sein du recrutement du membership et la rétention des membres. En particulier, c'est une discussion quant au raisonnement des raisons pour lesquelles les gens s'inscrivent au MAAC, pourquoi ils y demeurent et pourquoi ils délaissent l'aéromodélisme.

"Les facteurs dominants peuvent être configurés en trois catégories interreliées : (1) où se trouve l'individu dans son cheminement de vie (2) l'occasion de participer (lire : un endroit où il puisse faire voler ses maquettes) (3) une passion ou un intérêt pour l'aviation.

"Ni le MAAC ni ses membres ne sont à l'abri du véritable Tsunami que constituent les changements dans l'environnement culturel, social, financier ou physique au sein duquel nous évoluons tous. La réalité, c'est que l'adhésion au MAAC a diminué de 957 membres, ou 8 %, depuis 2001, tandis que la population du Canada s'est accrue de 3,3 millions, ou 11 %, durant cette même période.

"Le MAAC célèbre son 60e anniversaire en 2009. L'univers au sein duquel les membres vivent a changé considérablement depuis la naissance du MAAC. La nature des gens, le style de vie canadien, les attentes et les priorités ont aussi évolué à mesure que la population quittait leur environnement rural ou de village pour s'établir dans les grands centres, là où le style de vie est justement celui qui est propre aux centres à densité élevée. La population du Canada s'est accrue de 13,6 millions il y a 60 ans à 33,5 millions en 2008. La grande part de cette croissance s'est concentrée dans les grands centres ou près de ces centres. Quelque 81 % de la population canadienne réside dans de grands centres en 2008. L'âge moyen de la population grimpe toujours, compte tenu de la génération des Baby Boom-

ers. Les gens âgés (65 ans et plus) auront dépassé la population des plus jeunes en 2015.

"Entre 2001 et 2008, le nombre de nouveaux membres au sein du MAAC n'a cessé de décliner. En 2001, nous comptons 2 148 nouveaux membres. En 2008, ce nombre a diminué à 1 532, ce qui signifie que notre recrutement s'est affaibli de 28 %.

"Le MAAC perd ses membres plus rapidement qu'il n'arrive à en recruter. Deux questions se posent :

"(1) Pourquoi perdons-nous nos membres actuels, qu'ils soient nouveaux ou des membres de longue date? (2) Pourquoi ne sommes-nous pas capables de recruter de nouveaux membres à un rythme qui s'apparente à la croissance de la population au Canada?"

"Il y a plusieurs années, un sondage a été mené auprès des membres afin d'apprendre pourquoi les membres ne renouvelaient pas leur adhésion (au MAAC). Les raisons qui revenaient le plus souvent étaient l'âge, les finances personnelles et que ce passe-temps n'était pas tout à fait l'idée que s'en étaient faite les modélistes.

"Les occasions et les activités de loisirs sont forgées par la géographie et l'environnement au sein desquels les gens vivent. En particulier, les éléments les plus importants, ce sont l'espace et le temps que requièrent ainsi que la distance qui séparent la résidence de l'utilisateur du terrain de sport/terrain général; dans notre cas, il s'agit du terrain de vol. Les villes sont conçues afin d'offrir des activités de loisirs en des lieux concentrés tels les terrains de baseball, les patinoires ou les piscines.

"L'auteur de ces lignes utilisera la Ville de Kenora (Nord-ouest ontarien), comptant une population de 15 000 personnes afin d'illustrer ses propos. Les messages et les conclusions auxquels j'arrive s'appliquent aux villes plus importantes. Le terrain de vol pour les modélistes se trouve à l'extérieur des limites de la ville. Le terrain de soccer se trouve dans un quartier résidentiel. Le terrain de vol est situé sur une propriété que les membres louent. Le terrain de soccer est la propriété de l'association. La superficie requise pour faire voler des maquettes est 20 fois plus grande que ne l'est celle du complexe de soccer. L'aéromodélisme est un sport spécialisé qui fait penser à la chasse. Ni un ni l'autre n'est pratiqué dans un environnement urbain, bien que le

vol intérieur et les Park Flyers pourraient constituer l'exception à cette règle. Le nombre de chasseurs et le nombre de jours passés à pratiquer la chasse ont diminué de façon importante depuis 1970. L'année record au chapitre de l'aéromodélisme a été 1993, alors que le MAAC comptait 13 188 membres.

"Le club Lake of the Woods Aero Modelers compte 32 membres. L'association de soccer de Kenora compte 750 membres juniors, 200 hommes adultes et 100 femmes adultes. Les Kenora Aero Modelers comptent seulement un membre junior. En 1993, le MAAC comptait 1 545 membres juniors. Par comparaison, en 2008, il n'en comptait plus que 763. C'est une diminution de 782 membres juniors, une perte de 51 % au sein de cette catégorie. L'Association de soccer de Kenora comptera bientôt davantage de membres juniors dans sa communauté que de membres juniors au sein du MAAC à l'échelle du pays.

"Il est relativement facile pour un jeune de se déplacer d'une résidence au terrain de soccer. La seule façon de pouvoir se déplacer au terrain de vol d'un club d'aéromodélisme, c'est si un parent, un grand-parent ou un autre membre du club l'y accompagne. Tous les terrains de vol se trouvent à l'extérieur de la zone de développement des villes. La distance pour se rendre au terrain de vol et le volume de circulation automobile sur la route a aussi un impact sur les membres âgés du MAAC. Plusieurs hésitent désormais à conduire sur des autoroutes à voies multiples qui, de surcroît, sont congestionnées. Ajoutons la complexité de revenir du terrain en début de soirée; si la vision de nos aînés a baissé, ils se passeront d'effectuer le déplacement.

"Internet, les ordinateurs, les jeux vidéo, les vidéoclips et le téléphone cellulaire ont énormément changé les habitudes des gens et comment ils interagissent. Plusieurs parents dans les grands centres urbains préféreront que leurs enfants demeurent bien en sécurité à la maison et qu'ils se divertissent à l'aide de toute cette technologie passive ou active. Les avions ont beaucoup servi à ouvrir l'Amérique du Nord entre 1920 et 1950. Nous pouvions apercevoir des pilotes à bord de leur avion en train d'épandre quelque chose, combattre les incendies de forêt et transporter des passagers jusqu'à un quelconque camp minier éloigné. L'aviation faisait glamour et les romans et films portant sur les deux

suite à la page 35

Manitoba

suite de la page 34

conflits mondiaux en faisaient beaucoup la promotion. Voler constituait un moyen d'évasion pour les garçons ayant grandi sur la ferme et pour ceux qui cherchaient à sortir de leur petit village. Cette époque-là est révolue. Bien peu d'immigrants au Canada possèdent un quelconque rapport avec l'aviation. La réalité, c'est que le bassin de personnes ayant une connection ou un intérêt pour l'aviation diminue sans cesse.

"Bien peu des membres juniors du MAAC deviennent des membres libres lorsqu'ils atteignent leurs 18 ans. Ils consacrent de plus en plus du temps et leur énergie à trouver un emploi à temps partiel, à poursuivre leur éducation, à être diplômé d'abord du secondaire et ensuite du postsecondaire pour ensuite entamer une carrière, entretenir une relation avec une personne importante dans leur vie, à faire l'acquisition d'une maison et ensuite fonder leur propre famille. Ils placent la priorité sur leur famille, les activités de leur(s) enfant(s) et sur leur carrière. Ils mettent généralement de côté l'aéromodélisme au cours de ces années.

"La grande majorité des membres reprennent ou entament carrément leurs activités en aéromodélisme après que les enfants aient franchi le cap des études postsecondaires. Ces adultes ont dorénavant le temps de penser à leurs propres activités de loisirs. Ils créent aussi la base de ce qui pourrait devenir le lot de leurs activités au cours de leur retraite. Ce sont ces gens-là que le MAAC doit cibler à titre de nouveaux membres. Ils disposent maintenant du temps libre et de l'argent afin de faire quelque chose qui leur plaise.

"Les grands centres urbains et les villes-satellites qui appuient ces grands centres doivent traiter de problématiques

suite à la page 80

Manitoba

From page 33

post-secondary educational activities. The empty nester now has time to pursue leisure activities. They are also building toward their retirement activities. These are the folks MAAC needs to target as new members. They now have the time and the money to do something for themselves.

"The large urban centers and the satellite cities that support those larger centers have their unique issues. Many folks commute long distances to and from work in major urban areas. There is very little time for leisure activities. The day-to-day life demands of the commute, work and family leave very little time for leisure activities like aeromodeling. One would think that logic would dictate that the number of people participating in aeromodeling, would be increasing at a rapid rate in the large urban zones, because the majority of the increase in population in Canada, as well as the movement of people from the hinterland to the heart land, occur in those zones. The reality is the opposite.

"Health-related issues become a major factor for folks in their late 50s. Even though they may be healthy, their time is increasingly devoted to looking after an aging parent or spouse with long-term health issues. Many senior members lose their interest in life or their hobbies with the death of a long-term companion. Other members cease flying because their eyesight has failed, or their eye-hand coordination abilities have declined. Senior club members, who no longer are MAAC members, may continue to come to the airfield to enjoy the company of their friends, even though their flying days have ended.

"The era of general aviation excitement, adventure and mystique are over. Commercial airliners have the glamour of a Greyhound bus. Very few people look up when an aircraft flies by now. No one rushes to the farmer's field to see what just landed. Even the launch of the space shuttle has become old hat and routine. General aviation, single engine aircraft have basically disappeared. The number of young people that belong to the Royal Canadian Air Cadets has greatly declined over the years and many air cadet squadrons have disappeared. MAAC members do not volunteer to help with the air cadets. Our connection to them is mostly lip service or on paper. None of this bodes well for the future of aeromodeling.

"In the final analysis, it all comes down to access to an airfield, the opportunity and means to participate and demographics. It's all about tomorrow. Yesterday and today are just history.

"Complacency and failure to adapt to social, economic and technology changes have been the main causes of demise of many organizations. It is not about what you were, or are; it is about what you need to be now and in the future. The reality is that MAAC would not exist without the local clubs and that the local clubs cannot exist without a national umbrella organization. What happens at the club level affects the local membership. What does, or does not happen at the national level, affects the relationship or relevance of the national organization to its members. Each group has its own set of responsibilities and challenges.

"Action is not optional – it is essential. For every problem, there is a solution. It should be quite clear to everyone that we require a different action plan. The existing one is not working anymore. The question now is – What do we do?"

Thank you Peter, very good points. ✈

Eliminator RC
HOBBY SUPPLY

WE SHIP ANYWHERE

WWW.ELIMINATOR-RC.COM
SHOP.ELIMINATOR-RC.COM
11 MACDONALD AVE
WINNIPEG, MANITOBA
1-800-870-6346
PH.204-947-2865

HUGE IN-STOCK INVENTORY

RC PLANES

RC HELICOPTERS

RC BOATS

RC TRUCKS & CARS

NITRO & ELECTRIC

VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)

Claude Melbourne 58082

Zone Director
613-802-5000

zd-g@maac.ca

Une fois de plus, une autre année vient d'être entamée et à ce moment-ci, plusieurs d'entre nous nous affairons à assembler notre nouvelle création en prévision de la prochaine saison de vol. Nous passerons plusieurs heures à travailler amoureusement sur cette maquette et nous rêvons aux chaudes soirées estivales au terrain de vol en train de converser avec nos amis. Pour quelques-uns d'entre nous, je suis persuadé que plusieurs vols d'essai se feront dans notre imagination alors que cet avion se trouve toujours sur le banc d'atelier.

Puis-je vous suggérer que lors d'une belle et douce (en termes relatifs) journée d'hiver, vous vous aventurez à l'extérieur afin de prendre un bol d'air? Le vol hivernal peut être sensationnel si vous le faites correctement. La première chose à considérer, c'est de s'habiller chaudement en plusieurs couches de vêtements et de porter un chapeau chaud ou une tuque. Si vous portez un foulard, souvenez-vous de l'enfiler dans votre manteau de sorte à ce qu'il ne dépasse pas, ce qui serait dangereux. Il vous faudrait des lunettes de soleil, aussi. Il est important de choisir ce que vous chausserez parce que passer deux heures dans la neige sans beaucoup marcher peut refroidir vos pieds assez rapidement. Souvenez-vous aussi que vous n'êtes pas une carte de mode : vous devez demeurer au chaud afin de vous amuser à l'extérieur.

Autre considération : votre carburant humain. Je ne pense pas au carburant conventionnel qui va vous refroidir les doigts mais bien à quelques sandwiches ou biscuits ainsi qu'à un thermos de chocolat chaud, de soupe ou de café, ce qui vous aidera beaucoup à vous réchauffer.

Les Cornwall Aeromodellers préparent un repas de chili une fois par mois en hiver et après en avoir pris un bol, vous pourrez vous tenir debout dans la neige en pieds de bas pendant dix minutes afin de piloter votre maquette et vous penserez que vous vous trouvez dans le Sud.

La prochaine chose à considérer, c'est votre maquette ainsi que l'équipement connexe. Quelques gars font décoller leur avion muni de flotteurs d'une surface en-



A Kondor Models Product Citabria with a DA50 heading down the runway for take-off. / Un Citabria (Kondor Model Products) muni d'un DA50 qui dévale la piste au décollage.

neigée. Je n'ai pas encore eu la chance de voir ça mais on me dit que cette technique fonctionne à merveille et c'est ce qui compte. Ce que j'ai vu et ce que je fais moi-même, c'est de faire voler une maquette à l'aide de skis et c'est très agréable. J'ai aussi vu des installations qui ne sont pas très fonctionnelles. Si vous avez déjà entendu l'affirmation que "la dimension, ça n'a pas d'importance", eh bien, ces gens mentaient. Si vous faites décoller une maquette depuis la glace ou la neige, la dimension des skis importera moins mais si vous faites voler votre appareil depuis de la neige poudreusement fraîchement tombée d'une profondeur de six pouces ou plus, vous devez "chausser" votre maquette convenablement. J'ai souvent vu des modélistes de-

voir récupérer leur avion qui avait calé dans la neige folle. L'un des avions que je possède est un Citabria (de Kondor Model Products) mû par un Desert Aircraft DA 50cc. L'avion pèse 14 livres et convient merveilleusement au vol sur skis. Ces derniers ont une largeur de 5,75 pouces et une longueur de 24 pouces. Cela procure à ma maquette suffisamment de "flottaison" pour qu'elle ne s'embourbe pas dans la neige. Je ne crois pas que ce serait agréable de franchir quelques centaines de verges à travers deux pieds de neige en transportant une maquette de 14 livres.

La prochaine chose à considérer, c'est de vous assurer que vos skis ne pivoteront pas à la verticale en vol. Il y a plusieurs

suite à la page 81



Picture showing the torsion bar set-up on a .40 size Twist that belongs to Jon O'Reilly of the Brockville Model Aeronautics Club. / Photo montrant l'installation (cette fois, de barres de torsion) sur un Twist .40 qui appartient à Jon O'Reilly, du Brockville Model Aeronautics Club.

OTTAWA VALLEY (G)

Claude Melbourne 58082

Zone Director
613-802-5000

MAAC logo
zd-g@maac.ca

Once again, another year has started and by now, many of us are hard at work shaping and forming next season's ship. We will be spending hours crafting our new pride and joy and dreaming of warm summer evenings at the field with our friends. For some of us, I am sure that there will be many test flights that are all in our imagination while sitting at the work bench.

Well, may I suggest that on a calm sunny warm (relatively speaking) winter's day that you venture out and enjoy some fresh air. Winter flying can be a blast if you do it right. The first thing to consider is to dress warm, wear multiple layers of clothing and a warm hat or toque. If you wear a scarf remember to keep it tucked inside your jacket as it could be a safety hazard, sunglasses are also required. Footwear is an important consideration as standing for a couple of hours outside in the snow without a lot of walking can get cool on the feet. Remember this is not a fashion statement, this about you staying warm in order to enjoy the great outdoors.

Another consideration is your personal fuel. No high octane stuff that just makes you cold. A few sandwiches or cookies and a thermos of hot chocolate, soup or coffee will go a long way to help to keep you warm.

The Cornwall Aeromodellers put on a



Claude Melbourne dressed for the cold weather putting his KMP Citabria with a DA50 together ready for some fun in the great outdoors. / Claude Melbourne convenablement vêtu pour affronter le temps froid et assemblant son Citabria avant de s'amuser.

chili fly once a month in the winter and after a bowl of their chili, you can stand in the snow in your sock feet for ten minutes and fly a plane and think that you are way south of the border.

The next thing to think about is your plane and equipment. Some guys fly with floats off the snow. I have yet to see this so I can't say how it works, but I am told that it works and that's what is impor-

tant. I have seen, and done, a lot of flying from skis and really enjoy it. I have seen some poor set-ups as well. If you have ever heard that 'size doesn't matter,' well they lied. If you are flying off of ice, size is not an issue but if you would like to fly from some fresh fallen powder snow that is six inches or more deep, put some big boots on that puppy. Too often, I've seen guys having to trudge through the snow to fetch a plane that has sunk in the powder. One of the planes that I have on skis is a Kondor Models Product Citabria with a DA 50cc engine. This plane weighs in at around 14 pounds and is great on skis. The skis are 5.75 inches wide and 24 inches long. This gives me enough floatation that I don't get stuck or bogged down. Carrying a fourteen pound plane through two feet of snow a few hundred yards would not be fun.

The next major issue is to make sure that your skis can not flip up or down in flight. There are many different ways of accomplishing this, one is the use of springs and shock cords. The idea being that the spring will allow the ski to pivot up and down on the ground but will hold it steady in the air the shock cord controls the amount of travel. The torsion bar system does the same, it allows the ski to pivot on the ground but hold it firm

continued on page 81



Picture showing the spring and shock cord set-up on a Kadet LT 40 that belongs to Ross Thomson of the Brockville Model Aeronautics Club. / Photo montrant l'installation (ressort et corde élastique) sur un Kadet LT 40 appartenant à Ross Thomson, du Brockville Model Aeronautics Club.



J'espère que vous avez passé un temps des Fêtes formidable et je vous souhaite toutes sortes de belles choses en cette nouvelle année. Ce numéro de Model Aviation Canada renferme des renseignements détaillés relativement aux recommandations et résolutions qui seront abordées lors de la prochaine Assemblée générale annuelle du MAAC, à la fin du mois de mars. Si vous avez quelque préoccupation ou quelque suggestion que ce soit après les avoir lues, veuillez m'en faire part.

Les PDQ Flyers seront les hôtes d'un Float-fly d'un jour le dimanche 3 mai 2009 au terrain d'Old Mill, à First Lake. C'est le même endroit qu'ont utilisé les Nanaimo Modelairs au cours de leur Float-fly du printemps, ainsi que les PDQ Flyers, au cours de quelques éditions de leur Mid Summer Splash. Nous planifions aussi possiblement un Float-fly vers la mi-juillet. Nous attendons l'approbation des hôtes qui possèdent un camp à First Lake. Veuillez vous rendre au site Web des PDQ Flyers, au www.pdqflyers.com afin d'y lire les détails et d'apprendre quelle est la direction à prendre pour vous rendre à ces Float-flies.

Les PDQ Flyers tentent de se procurer et de développer un emplacement permanent où ils présenteraient leur Float-fly et ils lorgnent du côté de First Lake. Nous en sommes aux pourparlers initiaux en compagnie de la forestière Timberwest. Nous avons trouvé un emplacement qui ferait amplement l'affaire sur les lieux d'un ancien atelier, un endroit qui se trouve non loin du terrain des Nanaimo Modelairs, sur Nanaimo Lakes Roads. Ce que nous souhaitons faire, c'est que ce nouvel emplacement soit disponible les vendredis pour tous les membres du MAAC. Cela n'empièterait pas sur le club de Nanaimo puisque les membres se servent de ce terrain les fins de semaine. Les Modelairs ont gracieusement accepté ce plan, en principe. Il y aura beaucoup de travail à faire aboutir afin de transformer les lieux et nous ferons appel à tout le monde qui voudra bien nous donner un coup de main. Si vous avez des idées ou que vous voulez mettre l'épaule à la roue, veuillez communiquer avec moi lorsqu'il vous sera possible de le faire.



Brian Coolican's beautiful Stinson Reliant at the PDQ Flyers Nanoose field. / Le rutilant Stinson Reliant de Brian Coolican, au terrain de vol des PDQ Flyers à Nanoose.

Si vous organisez un événement et que vous voudriez un coup de pouce financier, veuillez m'en informer puisque nous avons un budget de promotion et je peux affecter une certaine somme à des projets. Annuellement, je m'engage à contribuer au Joel Clarkson Memorial Scale Event et au Cowichan Lake Float Fly; il y a encore de l'argent, mais souvenez-vous que cet argent part vite.

La maquette Hansa Brandenburg C-1 dont nous vous parlons dans le cadre de cette chronique a été construite par Ray McDougall, de la Victoria Radio Controlled Modelers Society (VRCMS). Ray a monté un magnifique site Web grâce auquel il montre ses nouveaux projets et ceux qu'il a terminés, en divers stages de construction. Vous trouverez le site Web en question à l'adresse suivante : www.members.shaw.ca/mcdougall.imports/. Ici, vous trouverez des renseignements détaillés sur le Brandenburg de Ray, sur son L-21B (Cub), sur son Brown B2 Miss Los Angelis ainsi que sur son dernier-né, un Fieseler 162 Storch, et bien d'autres encore. Ray nous a offert quelques détails relativement à la construction de son simili-moteur, photographié pour les besoins de cette chronique :

"Ce faux moteur a été construit de façon artisanale surtout à l'aide de pièces qui traînaient dans mon atelier. Les cylindres ont été coulés dans de la résine grâce à un système de moule en caou-

tchouc, les arbres et les bougies ont été réalisées de la même façon. Les capots-moteurs supérieur et inférieur ont été façonnés à l'aide de fibre de verre. Ils ont ensuite été enduits de peinture Humbrol avant d'être soumis à une couche de peinture protectrice claire automobile. La plaque avant du moteur a été réalisée en gravant (par procédé photo) une plaque de cuivre. La soupape d'alimentation en carburant, le commutateur d'allumage par bougie et le réceptacle pour recharger la pile sont montés sous une petite écrouille dans le capot-moteur supérieur... un aimant referme le tout. Les feuilles de contreplaqué sont de 1/16 de pouce à l'avant et de 1/32 à l'arrière. Je les ai teintes afin qu'elles se confondent avec ma documentation et j'ai appliqué un enduit. Les portières latérales possèdent des pentures qui font en sorte qu'elles demeurent ouvertes en vol afin de refroidir le moteur."

J'ai passé plusieurs heures à admirer les maquettes de Ray, tant lors d'expositions statiques que sur son site Web et je peux vous assurer que son savoir-faire et son souci du détail sont absolument incroyables. Merci, Ray. Jetez un coup d'œil à son site Web et soyez prêt à demeurer incrédules.

Eh bien, c'est à peu près tout pour l'instant. J'espère vous voir au cours de l'été à l'un des rassemblements ou à l'une de vos réunions de club. ✈

PACIFIC (H)

Bill Rollins

27460L

Zone Director
250-248-5545



zd-h@maac.ca

I hope you all had a wonderful Holiday season and I wish you all the best for the New Year. This issue of Model Aviation Canada has detailed information on the Recommendations and Resolutions that will be voted on at the upcoming MAAC Annual General Meeting at the end of March. If you have any concerns or insights with any of these, please contact me.

The PDQ Flyers will be hosting a one-day Float Fly to be held on Sunday May 3, 2009 at the Old Mill Site on First Lake. This is the same venue that has been used for both the Nanaimo Modelairs Spring Float Fly and for the PDQ Flyers "Mid Summer Splash" Float Fly in previous years. We are also tentatively planning a Float Fly for mid-July; we're just waiting for approval from the camp hosts at First Lake. Please visit www.pdqflyers.com for details and directions for these Float Flies as they become available.

The PDQ Flyers are trying to secure and develop a permanent Float Fly site which will, if successful, be located at First Lake. We are in preliminary talks with the Timberwest logging company. We have found a very suitable location by the old shop site, which is very close to the Nanaimo Modelairs flying field on Nanaimo Lakes Road. The plan is to have the site available for use on Fridays for all MAAC members. This will not interfere with the Nanaimo Club as they use their field on weekends. The Modelairs have graciously approved of the plan in principle. There will be quite a bit of development work needed to make the site useable and we will be looking



Ray McDougall's beautiful Hansa Brandenburg C-1 getting ready for the maiden flight at VRCMS Michell Park. From right are Dave Staples, Bob Stovel and Ray McDougall. / Le magnifique Hansa Brandenburg C-1 de Ray McDougall, prêt à effectuer son vol inaugural au Michell Park des VRCMS. De g. à dr. : Dave Staples, Bob Stovel et Ray McDougall

for as much help as possible. If you have any ideas and or are willing to help out, please contact me at your convenience.

If you are organizing an event and would like some financial help, please let me know as we have a promotional budget that I can allocate some funding from. Every year, I commit to the Joel Clarkson Memorial Scale event and the Cowichan Lake Float Fly; there is funding still available, but remember it goes very quickly.

The Hansa Brandenburg C-1 aircraft featured in this report was built by Ray McDougall from the Victoria Radio Controlled Modelers Society (VRCMS). Ray

has built a wonderful website that shows both his completed projects and new projects in various stages of completion. The website can be found by going to this link: www.members.shaw.ca/mcdougall.imports/. Here, you will find detailed information on Ray's Brandenburg, his L-21B (Cub), his Brown B2 Miss Los Angelis and his latest project the Fieseler 162 Storch, as well as many others. Ray has provided us with details for the Brandenburg's dummy engine construction, pictured in this report:

"The dummy engine is scratch-built mostly from bits and pieces found around the shop. The cylinders were cast in resin

continued on page 40

QUÉBEC (I)

Bonjour à tous,

Premièrement, j'aimerais profiter de cette occasion pour souhaiter à tous les membres de la zone Québec et à leurs proches, une très belle année 2009. Que cette nouvelle année soit remplie de bonheur et d'amour, et surtout, une excellente santé. Naturellement, je vous souhaite aussi une très belle année d'aéromodélisme.

Quand vous lirez ces quelques lignes, nous serons rendus à quelques semaines de l'Assemblée générale annuelle de MAAC. Cette année, l'assemblée aura lieu à Sydney, en Nouvelle-Ecosse. Je m'y rendrai encore cette année afin de représenter les membres de la zone Québec. Chaque année, l'assemblée est une expérience très enrichissante car elle permet aux directeurs de zone de partout

au pays d'échanger leurs expériences et leurs problèmes qu'ils vivent dans leurs zones respectives, et d'essayer ainsi de trouver des solutions à ces problèmes.

J'aurais ici un petit message à passer à tous les présidents de clubs de la zone Québec. Lorsque vous organisez une activité, soit un Fun Fly, une exposition, une compétition, pourriez-vous me faire parvenir par courriel un bref compte rendu de cette activité avec quelques photos? Ainsi, vous pourrez profiter de l'espace alloué à tous dans les pages de mon rapport de zone, ainsi que sur le site web du MAAC. Je vous remercie à l'avance de votre collaboration.

Encore une fois, n'oubliez pas que les clubs doivent avoir renouvelé leur inscription afin de pouvoir insérer une annonce d'événement dans la revue, et aussi

Richard Biron 40356

Zone Director 418-248-2918 zd-i@maac.ca

d'enregistrer un événement pour qu'il soit sanctionné par votre association.

Concernant la menace de la CPTAQ, je n'ai pas plus de développement à ce moment-ci. Je sais que plusieurs personnes ont fait parvenir des courriels et lettres aux divers ministres et personnes politiques concernés afin de leur manifester leurs craintes face à la menace de cet organisme. Ceci est un début. Il faut cependant continuer à améliorer les relations de nos clubs avec les municipalités et surtout, avec les personnes résidant à proximité de nos sites de vol.

Je vous laisse à vos constructions et préparatifs pour la saison de vol 2009 qui s'en vient à grands pas.

Au plaisir de se revoir sur les pistes. ✈

QUÉBEC (I)

Hello everyone.

First off, I would like to take this opportunity to wish Happy New Year to all Québec zone members and their loved ones. I hope this year will be filled with happiness, love and most of all, health. Naturally, I hope you will also experience a very productive modelling and flying year.

When you'll be reading this column, we will be but a few weeks shy of MAAC's Annual General Meeting. This year, the AGM is set to take place in Sydney, Nova Scotia. I will be attending again in order to represent the Québec zone members. Each year, the AGM holds a wealth of things to learn as it enables zone directors from all over the country to exchange on their experiences and problems within their respective zone. Together, we can try to solve these problems.

I would like to convey a little message to all club presidents within the Québec zone. When you organize an event, be it a Fun Fly, an exhibition, a competition or other, could you send me electronically a summary of this event along with a couple of photos? Thus, you will be able to use this column space which is offered to everyone, as well as in the MAAC

website. I thank you in advance for your collaboration.

Once again, do not forget that clubs must have renewed their registration in order to include an event posting in the pages of our magazine, as well as having their events sanctioned by your association.

Concerning the CPTAQ (Commission de protection des terres agricoles du Québec) threat, I do not have any further developments at this time. I do know many people have forwarded e-mails and letters to various ministers and political

figures in order to express their concerns over how this organization is threatened. This is a start. We must continue to improve relations between our clubs and municipalities and even more so between ourselves and those residents living near our flying sites.

I will let you go back to your construction projects and to your preparations for the 2009 flying season, which is fast approaching.

I look forward to seeing you on the runway. ✈

Pacific From page 39
using a rubber mould system, the rocker arms and spark plugs were done the same way. The upper and lower cowlings were laid up from moulds in fiberglass. The cowlings were finally spray painted with Humbrol silver and clear-coated with automotive clear coat. The engine front plate was made by photo-engraving onto a brass plate. The fueling valve, spark ignition switch and charge jack are mounted under the little hatch in the top cowl... a magnet holds it closed. Sheeting at the front end is 1/16" ply and the rearward sheeting 1/32". It is stained to match the documentation

and finished with spar varnish. The side doors are hinged to stay open during flight to assist with engine cooling. "

I have spent many delightful hours viewing Ray's models both at static displays and at his website, the workmanship and detail are incredible. Thank you Ray. Check out his website and be prepared to awestruck by the craftsman's detail.

Well that's about all I have to say for now, hope to see you all sometime this summer at one of the events or at one of your club meetings. ✈

SAINT-LAURENT (J)

Steve Woloz

7877

Zone Director
514-944-8241

zd-j@maac.ca

By Paul Burrage : Deputy Zone Director and Steve Woloz: Zone Director

CPTAQ NEWS UPDATE

Our zone is now in the midst of a major struggle to determine the optimum means to reverse the CPTAQ onslaught. Four fields have been ordered to shut down and we do not know where it may end. We have lost the second round at the Appeal Tribunal (TAQ). Our last option is to go to Superior Court. We estimate that this could result in professional fees ranging from \$25,000 to \$50,000 and we simply do not have these resources. Thus our alternate approach, in this eleventh hour, is to flood the politicians with e-mails and letters asking for their intervention, starting with our Premier, Jean Charest. Please read the message placed below and follow up by writing to the suggested officials.

by Jean and Diane Chevalier:

"We are asking for your assistance in our attempt to contact the Premier Jean Charest and some other Ministers of the Quebec Government. As you know, our club has lost its flying field due to the CPTAQ action. This is because we are using this field for purposes other than agriculture. The CPTAQ (Commission de la protection des territoires agricoles du Québec) is responsible for this unfair action. Club Lafayette of Marieville, QC, went to the Tribunal d'appel du Québec (TAQ) to win back its rights to use farm fields for their activities without any success and finally lost its trial and almost gave up with this approach. Three other clubs (Club Bross'Air, Club d'Alma and Club de St-Thimothée) are targeted by the CPTAQ and could eventually lose. We presume that the CPTAQ will eventually force all other clubs off their sites as well.

"We need to increase public awareness about this, and most of all, we need to inform our Premier and some other Ministers about this situation. This hobby is not only well known as a family and friendship-oriented activity practiced by persons of every age, but also is a very good way of promoting the aeronautic industries. We are like a farm for them to possibly recruit future employees.

"For those reasons, we need your help

to reach our Ministers by sending these e-mails or letters written in your own words to inform them of our concerns. We need e-mails or letters to be sent from as many individuals as possible and not only modelers. So we ask everyone, of every club, or persons they know (family, friends, known contacts and so on), from Québec, and all other provinces of Canada and even American modelers to send an e-mail or a letter. When they get so many of these on their desks or in their mail, maybe they will finally meet with us so we can explain our case. We deserve the right to be heard. To write to the Premier, use this link. We are suggesting two ways to contact him: by regular mail or by e-mail and feel free to use both, if you wish.

*<http://www.premier.gouv.qc.ca/premier-ministre/nous-joindre/nous-joindre.shtml>
(An English version is also available if you punch English at the top of the webpage)*

By mail :

**M. Jean Charest,
Premier Ministre**
Édifice Honoré-Mercier, 3e étage
835, boulevard René-Lévesque Est
Québec, QC G1A 1B4

Here are the addresses of the four ministers which MUST also be contacted.

**Madame Nathalie Normandeau,
Vice Premier:**
ministre@mamr.gouv.qc.ca

**Madame Michelle Courchesne,
Minister for Education, Sports
and Family**
edimestre.mfa@mfa.gouv.qc.ca.

**Madame Marguerite Blais
Major Minister, Responsible for
the Elderly**
m.blais@aines.gouv.qc.ca.

**Monsieur Tony Tomass
Minister responsible for the Family:**
ttomassi-lafo@assnat.qc.ca

In your mail to our ministers, please provide this contact information:

**M. Jean Chevalier
président du Club Modéliste Montérégie
Napierville**
450-246-4543

**M. Steve Woloz
MAAC Director for St-Lawrence Zone:**
514-944-8241

**M. Paul Burrage
MAAC Assistant Director
for St-Lawrence Zone**
514-646-0536

"We encourage you to visit the St Lawrence Zone news section and read the numerous bulletins posted in the latter part of December 2008 in order to get a feeling of the intensity of our battle. A special thanks to Richard Biron, Zone Director for the Quebec region, for his most impressive article placed on the St Lawrence Zone section of the MAAC Website."

CLUBS REGISTERED TO DATE

Six clubs have renewed to date. To ensure your field is insured now, since some clubs fly year round, please renew immediately. Please note that if your landowner requires a special proof of insurance, there will be an additional \$25.00 charge to your club for this certificate.

UPCOMING EVENTS: MARCH 22, 2009

What is a modeler to do in the dead of winter ? For many of us, it's either building or repairing season. For others, indoor flight is an attractive solution as many gyms are available and as radio equipment becomes smaller. The bravest will be out there in the cold with their ski-equipped planes as they can use frozen surfaces as a runway.

It's also the right time of the year for exhibitions and auctions and swap shops. It's a good way to promote our hobby to the population or to sell those items which take up too much space in your workshop. As for getting involved, it's not only up to clubs and their executive to do so ; all MAAC members must take part. Your attendance at all events is essential if your hobby is to survive and prosper. These exhibitions allow you to meet members of the public and the prospective pilots are able to gather all information they need without feeling they are imposing on someone. You'll also derive much satisfaction out of meeting with your friends and remembering last season's exploits. ✈

ST. LAURENT (J)

Steve Woloz

7877

Zone Director
514-944-8241

zd-j@maac.ca

par Paul Burrage (directeur adjoint de zone) et Steve Woloz (directeur de zone)

LA CPTAQ : UNE MISE À JOUR

Notre zone est plongée dans une lutte majeure afin de déterminer la meilleure façon de renverser l'attaque de la Commission de protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ). Quatre terrains ont reçu l'ordre de cesser leurs activités et nous ne savons pas où cela va s'arrêter. Nous avons perdu la deuxième ronde du Tribunal d'appel du Québec. Notre dernière option, c'est de nous rendre jusqu'à la Cour supérieure. Nous estimons que cela pourrait se traduire par des honoraires juridiques d'entre 25 000 \$ et 50 000 \$ et nous n'avons tout simplement pas ces ressources. D'où notre approche alternative, à commencer par notre premier ministre, Jean Charest. Veuillez lire le message qui suit et y donner suite en écrivant aux personnalités suggérées.

Par Jean et Diane Chevalier :

"Nous vous demandons votre aide afin d'arriver à communiquer avec le premier ministre Jean Charest et quelques-uns des ministres du gouvernement du Québec. Comme vous le savez, notre club a perdu son terrain de vol en raison de la décision de la CPTAQ. C'est parce

que nous nous servons de notre terrain à d'autres fins que pour l'agriculture. La CPTAQ est responsable d'avoir posé ce geste injuste. Le Club Lafayette de Marieville s'est rendu jusqu'au Tribunal d'appel du Québec afin de recouvrer le droit d'utiliser des terres agricoles pour ses besoins, sans succès. Il a perdu sa cause et a pratiquement abandonné cette approche. Trois autres clubs (Club Bross'Air, le Club d'Alma et le Club de Saint-Thimothée) se trouvent aussi dans la mire de la CPTAQ et ils pourraient perdre. Nous nous attendons à ce que la CPTAQ force éventuellement tous les clubs hors de leur terrain.

"Nous devons sensibiliser la population par rapport à ceci et surtout, nous devons en informer notre premier ministre et d'autres ministres de la situation. Ce passe-temps n'est pas seulement réputé à titre d'activité qui rassemble familles et amis qui partagent la même passion, peu importe leur âge; c'est aussi une excellente façon de faire la promotion des industries de l'aéronautique. Nous sommes un peu le terrain de recrutement afin qu'ils retiennent de futurs employés.

"Pour ces raisons, nous aimerions compter sur vous afin de transmettre le message à nos ministres en leur envoyant des courriels ou des lettres qui, en vos

propres mots, les informeront de vos inquiétudes. Nous avons besoin d'autant de personnes que possible, de tous les clubs et de toutes vos connaissances (famille, amis, connaissances dans le milieu) du Québec, de toutes les provinces du Canada et même des modélistes américains. Lorsqu'ils recevront autant de lettres sur leur pupitre ou dans leur boîte de réception, peut-être accepteront-ils de nous rencontrer afin que nous leur expliquions notre cas. Nous méritons le droit de nous faire entendre. Pour écrire au premier ministre, utilisez le lien qui suit. Nous vous suggérons deux façons de le joindre : par courrier ordinaire ou par courriel. Sentez-vous bien à l'aise d'utiliser les deux méthodes, si vous le désirez.

"<http://www.premier.gouv.qc.ca/premier-ministre/nous-joindre/nous-joindre.shtml>

Par la poste :

Monsieur Jean Charest
premier ministre
Édifice Honoré-Mercier, 3e étage
835, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1A 1B4

Voici les adresses courriels de quatre Ministres concernés qui DOIVENT aussi être joints:

Madame Nathalie Normandeau
Vice-première ministre
ministre@mamr.gouv.qc.ca

Madame Michelle Courchesne
Ministre de l'Éducation,
du Loisir et du Sport
edimestre.mfa@mfa.gouv.qc.ca

Madame Marguerite Blais
Ministre responsable des Aînés
m.blais@aines.gouv.qc.ca.

Monsieur Tony Tomassi
Ministre de la Famille
ttomassi-lafo@assnat.qc.ca

"Dans votre message transmis aux ministres, veuillez mentionner de communiquer avec:

M. Jean Chevalier
président du Club Modéliste Montérégie
Napierville, Qc. 450.246.4543

Monsieur Steve Woloz
Directeur de la zone St-Laurent :
514.944.8241

Monsieur Paul Burrage

suite à la page 82





Canada's largest R/C distributor
 now selling directly to the public!
 Visit our all-new online store at www.hiflightrc.com

Giant Scale Aerobatic 3D ARFs from Dietrich Performance Are you ready?



50CC Extra 260 \$841.59
 75CC Extra 260 \$1124.49
 150CC Slick Edge 540 ... \$2256.09



We stock them all!

Visit www.hiflightrc.com for more information

Don't forget to sign up for our mailing list at www.hiflightrc.com for occasional special promotions, industry news, and more!

Visit our all-new online store at
hiflightrc.com

Email:
mail@hiflightrc.com

Call us toll-free across Canada
1-877-986-9430

Edmonton Local: 780-485-2003
 Fax: 780-485-2103

Visit our retail store at
5503 82 Ave
 Edmonton, Alberta, Canada

Hours of operation: (Mountain Standard Time) Mon-Tues-Weds-Fri: 10-6 PM Thursday: 10-8 PM Saturday: 10-5 PM Sunday/Holidays: Closed

HIFLIGHT

RADIO CONTROL

Canada's largest
R/C Distributor

Now stocking!
JR
SPORT

HiTEC

We stock it all!



JR Radios & Accessories

Check our new online store, call, or visit in person for current pricing and availability.



- HS-425BB..... \$15.59
- HS-7955TB..... \$99.99
- HS-475BB..... \$16.29
- HS-645MG..... \$34.99
- HS-7985MG... \$85.08



All your favourite products now available direct!



SIG

Looking for SIG planes, kits, hardware, wood, dope, or other products? Look no further.



We stock it.

SPEKTRUM

Now stocking!

Check our new online store, call or visit in person for current pricing and availability.



AERO WORKS

Great shipping rates!

We stock them all.

Check our new online store, call, or visit in person for current pricing and availability.



Don't forget to sign up for our mailing list at www.hiflightrc.com for occasional special promotions, industry news, and more!

Visit our all-new online store at
hiflightrc.com

Email:
mail@hiflightrc.com

Call us toll-free across Canada
1-877-986-9430

Edmonton Local: 780-485-2003
Fax: 780-485-2103

Now selling directly
to the public at large!



Early bird fuel specials

Act soon! Offer ends March 14, 2009.



Mix and match XP Fuel and Morgan Fuel and we'll drop ship the order directly to you or your club. Optionally pick up your order from our warehouse. Call for a quote and save!

XP Fuel also on sale now to your favorite dealer. Contact your local dealer for details.



Futaba

Now stocking!



Check our new online store, call, or visit in person for current pricing and availability.



Visit our all-new online store at www.hiflightrc.com!



Desert Aircraft

Check our new online store, call, or visit in person for current pricing and availability.



Check our new online store, call, or visit in person for current pricing and availability.



HANGAR 9

Check our new online store, call, or visit in person for current pricing and availability.



Prices and availability are subject to change without notice and do not include applicable sales taxes.

Visit our retail store at
5503 82 Ave
Edmonton, Alberta, Canada

Hours of operation:
(Mountain Standard Time)
Mon-Tues-Weds-Fri: 10-6 PM
Thursday: 10-8 PM
Saturday: 10-5 PM
Sunday/Holidays: Closed



Dealer Inquiries Welcome!

Proud sponsors
of RCTV
on the OLN



Team GREAT HOBBIES

Li-Po 110mAh 3.7V Blade mCX TGH011L1C
\$14.99

Dual Micro Li-Po AC Charger TGHDMLC
\$24.99

Team GREAT HOBBIES

Helicopter Tool Set TGHHTS
\$49.99

Ball Link Sizing Tool (single) TGHBLST
\$16.99

Aluminum Swash Plate Leveling Tool TGHSPLT
\$19.99

SPE ENGINES

MLD-28 28cc Gas Eng W/Muff/Ign

SPEMLD28
\$319.99

- Two Year In House Great Hobbies Warranty on Engine.
- Perfect power plant for any 1.20 to 1.50 size glow aircraft
- Includes muffler, electronic ignition, machined stand off mounts and shielded spark plug wire

Displacement: 28cc • Carb.: Walbro Pump
Weight: 2.3lbs • Range: 1,500 - 9,000 rpm

5% Automatic Shipping Allowance to All MAAC Members*

For the life of this issue we are applying 5% of the shipped total of goods towards the freight charges of your order. This applies to orders of any size as well as back orders. No limits!* Just make sure your MAAC number is on file with us to qualify.

*Excludes any product drop shipped direct to consumer from our suppliers. This offer is subject to change or cancellation without notice

GREAT H

Great Service • Great Sel

Celebrating 25 Ye

It's hard to believe, but February 28, 2009 will mark We'll be celebrating from that day through to the end invite those of you within driving distance of our store cake and lots of in-store specials. For those that can't of opportunities planned for you to help us celebrate Stay tuned to our website for all the details.



GH AIR

87" Yak 55 50cc ARF Orange GHA50002A
\$649.99

Great Hobbies continues to search the global markets to bring you top quality, unique and affordable hobby items.

Introducing Great Hobbies Air, part of our Air, Land and Sea program of products that will be sourced from various high quality manufacturers. Our first selection of products are 26cc and 50cc ARF Aircraft made to complement our popular SPE and DL engine lines.

Many of these products will be of a limited quantity release. So if you see something you, like order it now while supplies last. Check our website often for exciting new additions.

www.greathobbies.com

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

HOBBIES

t Selection • Great Prices

Years in Business!

will mark our 25th anniversary as a business.
 to the end of the year. To kick off the celebrations we
 our stores to join us on February 28th for coffee and
 hat can't make it that day, don't worry. We have lots
 celebrate throughout the year.



Thank You!



80" Extra 330 50cc ARF Red/Blu
GHA50001A
\$619.99



70" Extra 260 26cc ARF Yel/Whi
GHA26001A
\$349.99



68" YAKS4 26cc ARF Red/Whi
GHA26002B
\$364.99

E-News!

If you haven't already signed up for our E-News, be sure to do it right away. We are now sending them out on a regular basis with specials only E-News subscribers will see. Don't miss out!

GREAT HOBBIES

Trans-Mitt

The Great Hobbies Trans-Mitt is the perfect companion for cold weather flying! No more cold fingers while flying!



GHPMITT
\$49.99



Skylife Tandem
RTF Electric

- The Worlds First RTF tandem rotor RC helicopter!
- Incredible scale detail with outstanding flight stability
- Factory-assembled Ready-To-Fly R/C heli with EVERYTHING included
- Factory checked and test-flown
- So stable - it almost hovers by itself!
- 8 spare main rotor blades plus 8 AA alkaline batteries for transmitter included



TWS6600102
\$199.99

(Limited time only. Compare at 229.99 U.S.)

GREAT HOBBIES



3-Cell Li-Po Voltage Alarm
GHP3CVA
\$14.99

2-Cell Li-Po Voltage Alarm GHP2CVA
\$14.99



6 Cell Digital Battery Meter
GHP6CDBM
\$14.99



Great Hobbies Price Guarantee

Great Hobbies' policy is that you will receive the best price for any product currently available in the Canadian marketplace. We will price match any currently nationally advertised price on any product. The pricing for the competing product must be in the public domain, accurate, and verifiable, and the product new-in-box and in stock with the advertising competitor at the time of purchase.

Price and availability subject to change without notice, and due to continuing volatility of the Canadian dollar, prices may fluctuate.

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Fax: 1-888-478-2580

E-mail: mail@greathobbies.com

Model Aviation CANADA *maac*

*Let Everyone
Know!*

*MAAC Clubs are
eligible for a 40%
discount on regular
advertising rates
when promoting
their events!*

*for more information contact:
Keith Morison 403-282-0837
editor@ModelAviation.ca*

PARKER MODEL LTD.
IMPORTING HIGH QUALITY R.C. EQUIPMENT SINCE 1989

SUITE 296-701 ROSSLAND ROAD EAST
WHITBY, ONTARIO, CANADA
L1N 9K3
WEB SITE: WWW.PARKERMODEL.COM
E-MAIL: PARKERMODEL@ROGERS.COM

FOAM SHEETS
CARBON RODS
ELECTRIC AIRPLANES
ELECTRIC HELICOPTERS
ALUMINUM SPINNERS
LI-PO BATTERIES
CHARGERS
BRUSHLESS MOTORS
SPEED CONTROLLERS
R/C SETS
GYROS
EXTENSION CORDS
SWITCHES & WIRES
SERVOS
PROPELLORS

GWS
E-SKY
PARK-N-POWER
ST MODEL
DUALSKY
MT MOTOR
OTTER
BLUE BIRD
TELEBEE
SONIX
APOGEE
G-T CHARGER
MAXX

WHOLESALE ONLY
NEW DEALERS WELCOME

Over 50 Years of FUN !! **1-877-PMHOBBY**





*Many quality products from
These and other Manufacturers:*





















New website! - Thousands of products now on-line

www.pmhobbycraft.ca

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4




Toll Free 1-877-764-6229
phone (403) 291-2733
Fax (403) 291-5324

2009 Canadian Control Line Nationals



AT **The Bean Field**

Dresden, Ontario
August 21, 22 & 23



sanctioned

FRI AUG 21 (Sport Race start time 8:30 a.m.)

LA .25 Sport Race, 80MPH Combat, Jim Walker



SAT AUG 22 (F2D Combat start time 8:30 a.m.)

FAI F2D Combat, C/L Sport Scale, Profile Scale



SUN AUG 23 (F2B Stunt start time 8:30 a.m.)

FAI F2B Stunt*, Profile Stunt, F2B Team Trials*



Rain Date for F2B Trials T.B.D.

for more details: info@balsabeavers.ca web: www.balsabeavers.ca

Location: 30167 Esterville Rd., Dresden, Ontario

Contact: Brad LaPointe 519-683-4087 e-mail: bradlf2d@ciaces.com



DRESDEN, ONTARIO

NATS SITE COORDINATES
 N 42° 37.533' W 082° 08.639'
 EAC 30167 Esterville Rd.

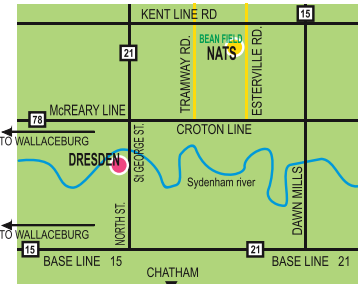
HOTELS: WALLACEBURG
OAKS INN - 80 McNaughton Ave. 1-888-627-1433
www.oaksinnhotel.com

DAYS INN - 76 McNaughton Ave. 1-519-627-0781
 These are the only hotels in Wallaceburg but are the closest to Dresden

HOTELS: CHATHAM
TRAVEL LODGE - 555 Bloomfield Rd
 1-519-436-1200

Many more hotels in Chatham try the phone directory or online search.

GOOGLE MAPS.COM for directions to nearby Chatham and other cities.



Hosted by: The Balsa Beavers MFC and the Bean Field Flyers
 CD's: Combat - Brad LaPointe. Other events: Chris Brownhill
 MAAC Rules. Balsa Beavers rules for LA .25 Sport Race see website.

SITE DETAILS: 2 cut grass circles with 1 nearby combat practice pitch.
 Basic camping space available, with toilets, barbecue and picnic facility.
 No running water or electricity.

Pre-Registration/RSVP

Open: \$25.00 (\$U.S. or CAN) registration fee includes 1 event. \$5 per extra event to a maximum of \$35.00. Junior: Jr. competitors free of charge!!!

Name (First & last): _____

Address: _____

MAAC or AMA#: _____ Open _____ Jr _____ (X)

Phone # _____

e-mail (please use caps) _____

Please Pre-Register and **bring cash to the field** in U.S. or Canadian funds. Do not mail payment.
 Bring your up to date 2009 MAAC or AMA insurance cards with you. **NO CARD, NO ENTRY!!!**

EVENTS ENTERED (x): LA 25 SPORT RACE _____ 80MPH COMBAT _____ JIM WALKER _____ F2D COMBAT _____
 SPORT SCALE _____ PROFILE SCALE _____ F2B PRECISION AEROBATICS (STUNT) _____ PROFILE STUNT _____
 CANADIAN F2B TEAM TRIALS (EXTRA \$25.00 - Canadian citizens only) _____

Mail pre-reg/RSVP to: CD Chris Brownhill, 63 Savona Dr. Toronto ON, M8W 4V2 Ph: 416-255-1289 e-mail: cbrownhill@sympatico.ca

CRC

Canadian Rally Championship

Championnat des Rallyes Canadiens



See It All...

2009 Schedule

February 6,7 février

May 29, 30 mai

June 26, 27 juin

September 11,12 septembre

October 2,3 octobre

November 20,21 novembre

Rallye Perce Neige
Rocky Mountain Rally
Rallye Baie des Chaleurs
Rallye Defi
Pacific Forest Rally
Bancroft Rally of the Tall Pines

Revoyez tout...

le championnat 2009

Maniwaki, Québec
Calgary, Alberta
New Richmond, Québec
Ste-Agathe, Québec
Merritt, British Columbia
Bancroft, Ontario



SUBARU

YOKOHAMA

Photo: Andrew Harvey/Flatovercrest.com

SASKATCHEWAN (K)

Heinz Pantel

42484

Zone Director
306-781-7400

zd-k@maac.ca

Hi folks, Happy New Year, welcome to 2009! I hope that Santa was good to you all and brought some good toys! Indoor flying is well under way and the Saskatoon, Regina and Swift Current clubs are very active this year. As of yet, there has not been any winter flying that I know of.

This year is very exciting. We are having the Arthur York Model Contest. If you have a plane that was used in Canada and it needs a paint job, this may be the time to give it a facelift and enter it in the contest. Lets try to make this a successful event. Here is a recap.

Fifty years ago, the Royal Canadian Air Force sponsored the biggest model aircraft contest ever staged in Canada. The contest was announced in November 1958 and entries were closed on March 31, 1959. The winning models became the property of the RCAF and each served as a contribution to a stirring chapter of Air Force history. Personnel were employed full-time sending out plans of the eight historic aircraft chosen for the contest.

The Hub City Radio Control Club is attempting to better that event with the Arthur York Centennial Model Aircraft Contest and with the help of model aircraft enthusiasts from all across Canada. Although judging of entries for the main portion of the contest is unfortunately limited to folks who are able to attend the Saskatchewan Provincial Fun Fly to be held in May 2009, each of the four categories, Open, Youth, Plastic Models and ARFs has a virtual entry (or what was once called a postal contest). This means that modellers from all across Canada and the world, for that matter, can send in entries and compete via the Internet or by mail.

This is how it works:



Heinz Pantel # 42484 getting ready to balance his DC-3. The kit is from Nick Zaroli, engines are Zenoah 38s and weight is 55 lbs. The plane will be repainted to Canadian colors. Has it flown yet? Well, sort of. / Heinz Pantel (MAAC 42484) se prépare à équilibrer son DC-3 construit à partir du kit de Nick Zirolì. Les moteurs sont des Zenoah 38 et la maquette pèse 55 livres. M. Pantel lui appliquera une livrée canadienne. Cet avion a-t-il volé? On pourrait dire que oui.

- The model can be of any aircraft that the modeller can show it had anything to do with Canadian aviation history and it qualifies even if it only landed on Canadian soil.

- You can build a subject specifically for the contest or use a plane that you already have.

- Send two photos of the model along with the historical documentation or evidence of its connection with Canadian aviation history.

That's all there is to it. Prizes will be sent to the winner in each category. Regrettably, we can't offer the same level of prize that the RCAF provided the winners 50 years ago. For example, seventeen-year-old Bruce Pearson from Toronto edged out more than 500 young Canadian modellers to capture the top prize with his Curtiss HS2L flying boat (it took him almost 600 hours to build). Along with the 14 other major prize winners in the 14 categories, Pearson flew

to Europe by RCAF deHavilland Comet jetliner to spend two weeks at NATO Air Division and a week-end in London as the guest of the RCAF!

Come on Canada, let's make the Arthur York Centennial Model Aircraft Contest a truly national affair! For more detailed information, please go to www.hcrcc.org or e-mail Orv Olm at oolm@shaw.ca.

We are also having another large event in Saskatoon. The SHAG will again be held May 1, 2009. If you are a helicopter enthusiast, this will be an event worth seeing. Check the MAAC event site for other events that will be going on in Saskatchewan. I will be trying to get out to as many events as time permits.

If there is anything I can help with, please feel free to call, e-mail or write and I will do my best to assist you or find someone who can. ✈

SASKATCHEWAN (K)

Heinz Pantel

42484

Zone Director
306-781-7400

zd-k@maac.ca

Bonjour les amis, Bonne année et bienvenue à l'année 2009. J'espère que le père Noël a été bien bon pour vous tous et qu'il vous a apporté de nouveaux jouets! Le vol intérieur compte plusieurs adeptes cette année au sein des clubs de Saskatoon, Regina et Swift Current. Au moment où je vous écris, personne ne m'a avisé du début de séances de vol hivernal.

Cette année est très excitante. Le concours de maquettes Arthur York est organisé. Si vous comptez dans votre écurie un avion qui a été utilisé au Canada et qu'il a besoin d'une nouvelle livrée, ce pourrait être l'occasion toute désignée pour lui refaire une beauté et pour l'inscrire au concours. Essayons de couronner ce concours de tout le succès qu'il mérite. En voici un résumé historique.

Il y a 50 ans, la Royal Canadian Air Force a parrainé le plus important concours de copies volantes au Canada. Le concours a été annoncé en novembre 1958 et les intéressés avaient jusqu'au 31 mars 1959 pour s'y inscrire. Les maquettes gagnantes sont devenues la propriété de la RCAF et ont été un moyen d'illustrer tout un pan de l'histoire des forces aériennes. Du personnel a été employé à temps complet afin d'envoyer des jeux de plans afin que les modélistes puissent réaliser l'un des huit designs retenus.

Le Hub City Radio Control Club tente de faire mieux encore grâce au Arthur York Centennial Model Aircraft Contest et grâce aux modélistes enthousiastes du Canada entier. Bien que les juges de la portion principale du concours ne pourront qu'effectuer leur travail auprès des maquettes dont les propriétaires pourront se rendre au Fun-fly provincial de la Saskatchewan, prévu pour le mois de mai 2009, chacune des quatre catégories (li-



Indoor Flying event at the Regina Sportsplex Field house. Pictured are some of the pilots who ventured out for a enjoyable evening of indoor flying and socializing. Members are from the Regina Windy Flyers and guests. / Séance de vol intérieur au field house du Sportsplex de Regina. Voici quelques-uns des pilotes qui se sont déplacés pour une bien belle soirée de vol et de camaraderie. Ces personnes sont des membres des Regina Windy Flyers et des invités.

bre, jeunesse, maquettes de plastique et ARF) compte une portion d'inscriptions virtuelles – ou ce qui s'appelait anciennement un concours postal. Ceci signifie que des modélistes de partout au Canada et de par le monde pourront inscrire une maquette par le biais d'Internet ou par la poste habituelle.

Voici comment le tout fonctionnera :

- La maquette doit reproduire un aéronef pour lequel un modéliste doit prouver qu'il a été associé à l'histoire de l'aviation au Canada; sont admissibles même les appareils qui n'auraient fait qu'atterrir en sol canadien.
- Vous pouvez construire un aéronef précisément pour les fins du concours ou encore, vous pouvez avoir recours à une maquette que vous possédez déjà.
- Envoyez deux photos de cette copie volante ainsi que de la documentation historique ou une preuve de son lien avec l'histoire de l'aviation au Canada.

C'est tout. Les prix seront envoyés au gagnant de chaque catégorie. Malheureusement, nous ne pouvons offrir des prix ayant la même teneur de ce que la RCAF a remis aux gagnants, il y a un demi-siècle. Par exemple, le Torontois Bruce Pearson, âgé de 17 ans, a devancé plus de 500 jeunes modélistes au pays pour ravir la première place grâce à son hydravion Curtiss HS-2L (il a consacré

presque 600 heures à son projet). De concert avec les 14 autres gagnants au sein des 14 catégories, M. Pearson s'est envolé pour l'Europe à bord d'un réacteur de Havilland Comet de la RCAF afin de passer deux semaines à la Division de l'air de l'OTAN et a passé une fin de semaine à Londres à titre d'invité particulier de la RCAF!

Allez hop, Canada, faisons en sorte que le concours Arthur York devienne un phénomène national! Pour davantage de renseignements, veuillez vous rendre au www.hcrcc.org ou envoyez un courriel à Orv.Olm@shaw.ca.

Nous préparons aussi un rassemblement d'envergure à Saskatoon. Le SHAG aura encore lieu, cette fois le 1er mai 2009. Si vous êtes un amateur d'hélicoptères, c'est un événement que vous ne voudrez pas manquer. Vérifiez la section des événements à venir au sein du site Web du MAAC afin d'y lire les détails de ce qui se passera en Saskatchewan. Je tenterai de me rendre à plusieurs d'entre eux, selon le temps libre dont je disposerai.

Si je peux vous aider avec quoi que ce soit, sentez-vous bien à l'aise de m'appeler, de m'envoyer un courriel ou de m'écrire et je tenterai de mon mieux de vous aider ou de vous trouver quelqu'un qui peut le faire. ✈

On November 23, I was invited to the Onslaught over Ontario. This is radio control combat at its finest. The event was held by the Cobble Hills Fighter Group and the event director was Dave Fallowfield.

The 'Onslaught' was a riot! There had to be at least 20 pilots and a lot of planes. The day was cold and clear but the winds were calm. WWI was flown first, followed by WWII. A hot lunch was served up followed by dessert. Hot coffee hit the spot and staved off the cold.

The day concluded with a debriefing and handing out the wood. Cobble Hills took the top three spots! What's up with that, Dave? I was amazed at what can be accomplished with coroplast. The planes looked very scale. The last time I had a mid-air, a bunch of us almost cried, but not these guys! Mid-air had everyone cheering and hooting! The pit area was very organized. Every pilot had a stand, on which to put the plane, radio and flight box on. No kneeling in the snow here. Safety first too, as all wore helmets.

Many thanks to Ted Banks, the Cobble Hills Fighter Group, and Dave Fallowfield for the invitation. What a great day I had!

What would be your recipe for a fun summer full of flying? O.K., time's up. So here's my recipe.

Let's break things down to bite size. I need a place to fly and since I have a strong dislike for flying by myself I need an event to attend. Next up, I need planes. Simple recipe eh?

First, I look at events I attended last year. I ask myself, which ones would I attend again? Of course which ones have I never attended? The events section of our magazine is a big help here. I make up



Onslaught over Ontario at Cobble Hills, WWI planes in the pit area. / Le combat Onslaught over Ontario, à Cobble Hills. Ces maquettes rappelant la Première Guerre mondiale se trouvent dans les puits. PHOTO: Ben Hindmarsh

a list and map out the dates. Now some events may require travel or even a motel, but don't rule them out! That's what flying buddies are for, call them up, and stir up some enthusiasm. Two guys sharing costs can make it happen, and it's a lot more fun.

Next, I need planes. Well, that's not an issue, I've got lots. Whether you have one or 12, what is the one thing that can take away the fun? Issues with the plane. That's right, issues. It can all be categorized as reliability. Is my plane reliable? What problems did I have last year? Are these problems rectified? There is nothing more frustrating than arriving at the field, all your buddies are flying and giggling like school girls, and you are cranking away on 'old reliable' and it won't start. Right about this time, I start thinking bad words.

Winter is the time to sort out these issues. First is the fuel system. Replace all the lines, inside the tank too, and the tank stopper. Clean out the tank. Make sure the tank is firmly secured when you're done.

Second, check all your servo mountings.

Are pushrods intact? If any parts are worn, replace them. Check all wiring for abrasive wear. Are all connectors clean? To be safe, use some electrical contact cleaner and clean them.

Third, you need to cycle the batteries. Not all guys have a cyclor so, again, call on a buddy. Actually our local hobby shop will cycle your batteries for you. If you can't remember the last time you replaced the battery switches, then you better replace these too.

Fourth, check engine mounting hardware. Is the muffler tight? Make sure the cowl and canopy bolts are not stripped and repair as necessary. The landing gear needs attention too. Mounting bolts tight? Replace any worn tires and make sure they won't fall off in flight! Last but not least, is the prop tight? Of course when you arrive at the field, a range test is in order.

Now you know what goes through my head in the winter. What about yours? If you have any hints, tips or just good info I need you to pass it on, so we can share.

As always, keep your wings level. ✈

Le 23 novembre dernier, on m'a invité au combat aérien Onslaught over Ontario. C'est un affrontement de copies volantes télécommandées à son meilleur. Le club Cobble Hills Fighter Group en était l'hôte et le directeur de concours était Dave Fallowfield.

Ce combat était amusant! Il y avait au moins 20 pilotes et plusieurs maquettes. La journée était froide mais dégagée et les vents étaient légers. Les copies volantes rappelant la Première Guerre mondiale ont volé en premier et celles de la Seconde Guerre mondiale ont suivi. Un dîner chaud et un dessert ont été servis sur place. Les pilotes ont beaucoup apprécié le café bien chaud et les a aidés à affronter le froid.

La journée s'est terminée avec le debriefing et la remise des trophées. Des pilotes de Cobble Hills ont ravi les trois premières places! Eh là, Dave, comment cela est-il possible? J'ai été estomaqué de constater les maquettes que l'on peut réaliser avec du Coroplast. Elles avaient un air très authentique. La dernière fois que j'ai vécu une collision aérienne, plusieurs d'entre nous avons pratiquement pleuré, mais pas ces durs-à-cuire! Tout le monde criait avec excitation lorsque des avions se frappaient! L'aire des puits était très bien organisée. Chaque pilote s'était muni d'un stand afin d'y déposer son avion et sa boîte de bol. Personne ne s'est agenouillé dans la neige. La sécurité était observée puisque tout le monde portait un casque dur.

Merci beaucoup à Ted Banks, au Cobble Hills Fighter Group et à Dave Fallowfield pour m'y avoir invité. Quelle belle journée j'ai passée!

Et quelle serait votre recette pour une belle journée estivale de vol? D'accord, vous donnez votre langue au chat? Voici ma propre recette.

En premier lieu, décortiquons les pro-



Onslaught over Ontario at Cobble Hills, WWI planes lined up and ready to go. / Le combat Onslaught over Ontario, à Cobble Hills. Les maquettes de la Première Guerre mondiale sont prêtes à y aller! PHOTO: Ben Hindmarsh

blématiques en morceaux dont nous pouvons traiter. J'ai besoin d'un lieu où faire voler mes maquettes et comme je n'aime pas piloter tout seul, j'ai envie de me rendre à un rassemblement. En deuxième lieu, j'ai besoin d'une ou de plusieurs maquettes. La recette est simple, non?

J'ai jeté un coup d'œil aux rassemblements auxquels je me suis rendu l'été dernier. Je me suis demandé auxquels je retournerais. Et bien, sûr, à quel rassemblement ne me suis-je jamais rendu? La section des événements à venir qui est publiée dans notre revue m'aide beaucoup. Je dresse une liste de ceux qui m'intéressent et je calcule les dates. Quelques-uns de ces rassemblements peuvent nécessiter que je m'y déplace et que je réserve une chambre de motel mais il

ne faut pas rejeter ces rassemblements du revers de la main! C'est pour ça que nous avons des compagnons de vol : vous les appelez et mousez leur présence à l'aide de votre enthousiasme. Deux gars qui se partagent les coûts, voilà qui rend soudainement la chose possible et on s'y amuse bien plus.

Ensuite, j'ai besoin d'avions. Ce n'est pas un problème : j'en ai plusieurs. Que vous en ayez un ou 12, qu'est-ce qui peut vous priver de tout plaisir? Des problèmes sur l'avion, oui, des problèmes. On appelle ça de la fiabilité. Mon avion l'est-il? À quels problèmes me suis-je buté l'année dernière? Les ai-je réglés? Il n'y a rien de plus frustrant que d'arriver au terrain de vol, de constater que tous vos copains font voler leur avion et qu'ils s'amusez follement tandis que vous tentez toujours de faire démarrer votre moteur "fi-able", sans succès. C'est au cours de tels moments que je me mets à penser à des mots pas tellement gentils.

L'hiver, c'est le moment tout indiqué pour régler ces problèmes. Pensez d'abord au système d'alimentation en carburant. Remplacez toutes les conduites souples, à l'intérieur du réservoir aussi, ainsi que le stopper à l'intérieur du réservoir. Nettoyez le réservoir. Lorsque vous le remettez en place, assurez-vous qu'il est bien fixé.

Vérifiez vos points d'attache des servos. Les tiges poussoirs sont-elles intactes? Si des composantes sont usées, remplacez-les. Vérifiez les fils afin d'y déceler des marques d'abrasion. Les connecteurs sont-ils nets? Pour mettre toutes les chances de votre côté, utilisez un peu de nettoyant pour composantes électriques.

Vous devrez faire quelques cycles de

suite à la page 59



A new year has begun and if it wasn't for this year's Early Bird Crest I would have considered 2009 as just another series of days, weeks and months like all those of the past. The appearance of the crest, however, made me realize that 2009 was a special year, possibly more special than one would imagine. That thought sent me scurrying to the archives files and my own files to find justification for this statement.

I found that other anniversaries fall in 2009 and that a 19 – 9 date brings up 1909, 1939, 1949 (MAAC, of course) and 1989, the year when the MAAC Archives was established.

1909

Yes, the Silver Dart, piloted by J.A.D. McCurdy, did make the first recorded powered flight in Canada on February 28th of that year but the year was also important to the modelling community. Model building and flying was developing well in Europe and in North America and was being reported and then a new source for communication about models and modelling appeared.

Flight, An Illustrated Weekly Journal, began publication in January of 1909 and from the start it published notes, letters, advertisements, and drawings of 2- and 3-view drawings of aircraft and of models, devices for models, and notes of model clubs and their activities. *Flight* is a valuable source of information of what was happening in England in the early years and, incidentally, for some news of model activities in the United States.

Flight published letters from modellers in which they described their models, asked for advice and for power sources, covering material and other materials which a modeller would need. Building materials were fairly readily available as were many accessories such as propeller shafts, wheels, ball bearing thrust washers, strip wood of many sizes, and rubber strip. On the other hand, suitable light weight power sources, other than rubber, were hard to find.

However, that did not deter modellers who were experimenting with almost every type of power you could imagine. There were reports of gas powered models, steam powered ones, also on the use of electric motors, clockwork motors, compressed air and rockets. Modellers

even attempted to use coiled springs similar to those in roller window blinds and one modeller reported that he had tried the works of a gramophone on two of his models and got a good deal of power from it! It appears that all forms of power were tried, all but the ducted fan!

In addition to all of the supplies and plans and the model kits that were available, there were finished models for sale, i.e., the R.T.F. models which have been available almost since day 1 of the hobby. Even the Wright Brothers were not immune to their attraction in their pre-powered flight years.

The RTF models brought about the introduction of what was a form of the 'builder of the model' rule by some clubs in England. When it was noted that at some contests the winners of the events were flying 'bought' models while those that flew their own creations fared less at least one club, and possibly others, ran separate events for original creations and for the bought models. Of course, that has changed in these times when both types of models compete together and the entrant takes his/her chances.

Books on the hobby were also available. One such was "Model Flying Machines, Their Design and Construction" by W.G. Aston. Similar books were to follow in succeeding years and the practice continues to the present day.

There must have been modellers in Canada at this time even though there seems to have been little supply base for the necessary materials. It is quite possible that most of the supplies needed were obtained from the United States with lesser amounts coming from England. However, there must have been active modellers. Why else would there be a model plane contest scheduled for June of 1910 in Montréal?

As you know, that contest was won by John H. Parkin who, twenty years later was a staunch supporter of modellers and helped set up the Model Aircraft League of Canada (MALC) in 1928 as the Junior Branch of the Aviation League of Canada. He also took an active role in its later affairs.

1939

Canadians made their best showing to date in the Wakefield International Model Aeroplane Contest with Fred Bower

(Toronto) taking 2nd place, Lavalle Walter (Windsor) (later MAAC's first president) placing 7th and Ted Booth (Ottawa) in 10th place. It was to be many years before a Canadian modeller did as well in the Wakefield Contests.

1989

The MAAC Archives were established and with the assistance and donations of material by many of our members, it is thriving and steadily enlarging.

If you would like to learn more about the early years of aeromodelling as well as what has been happening to the present, there are several sources I can suggest. I have already mentioned the letters, notes, diagrams, etc. in *Flight Magazine*. One source of that journal that I know of is the National Aeronautical Library in Ottawa. They have a complete set of this journal which is well worth investigating. Another source is Frank Anderson's recent series of histories of North American Model Aviation.

The series starts with: *An Encyclopedia of the Pioneer Age of Model Airplanes*. Fun History from Hensen & Stringfellow – 1835 to the *Flights of Ray Arden* – 1910, published in 2008. It is comprised of excerpts from 'The Story of the Model Airplane' by Louis H. Hertz. From there you can enter the modern era through Frank's series entitled: *An Encyclopedia of the Golden Age of Model Airplanes* Volume 1 - 1907 – 1935, and continue through Volume 2, 1935 - 1941, Vol. 3, 1941 - 1949 (Vol.4 which will bring the story up to date is under preparation).

These books are made up of clearly produced reproductions of catalogues, articles and advertisements from the aviation magazines and model magazines of the day.

Some other books which will give you an insight into the very early days of North American model aviation are *The Boys' Book of Model Airplanes* by Francis A. Collins (1910) and his *The Second Book of Model Airplanes* (1911) which illustrate and discuss the many types of models that were being built and flown in the United States. They provide information on where and how the models were flown and offers some comparisons of U.S. models' performance with that of

continued on page 57



Une nouvelle année vient de commencer et si ce n'était de l'écusson de renouvellement hâtif (que le MAAC envoie aux membres), je pourrais avoir pensé que 2009 n'était qu'une autre série de jours, semaines et mois et qu'ils ressemblent au passé. Cet écusson a fait en sorte que je me sois rendu compte que 2009 est une année spéciale et bien plus qu'on pourrait le penser. Je me suis hâté d'aller voir les archives du MAAC ainsi que les miennes afin de me donner raison.

Je me suis aperçu que d'autres anniversaires pouvaient être célébrés en 2009 et qu'une date frappée de 19_9 me fait penser à 1909, 1939, 1949 (la fondation du MAAC, bien sûr) et 1989, l'année même durant laquelle ont été créées les archives du MAAC.

1909

Oui, le Silver Dart, avec J.A.D. McCurdy aux commandes, a réalisé le premier vol connu d'un plus lourd que l'air au Canada, le 28 février cette année-là. Mais cette année était aussi importante au sein de la communauté de l'aéromodélisme. Cette activité ainsi que les vols de maquette allaient déjà bon train en Europe et en Amérique du Nord comme en font foi certains rapports. Et puis, un nouveau moyen de communication ayant trait aux maquettes est apparu.

Flight, An Illustrated Weekly Journal, a été publié à compter de janvier 1909 et dès le début, il a publié des notes, lettres, réclames publicitaires et dessins (diagrammes deux-vues et trois-vues) d'avions à l'échelle réelle et de maquettes, de gadgets pour les maquettes ainsi que des notes provenant de clubs d'aéromodélisme et ayant trait à leurs activités. *Flight* est une précieuse source de renseignements relativement à ce qui se déroulait en Angleterre dans les premiers balbutiements de l'aéromodélisme et, incidemment, relativement à des nouvelles qui arrivaient des États-Unis.

Flight a publié des lettres de modélistes qui décrivaient leurs maquettes, qui demandaient des conseils (notamment pour les sources de motorisation), qui demandaient quel recouvrement ou matériel de construction ils pouvaient utiliser. Ces matériaux étaient assez disponibles, tout comme les accessoires comme les arbres d'hélice, les roues, les rondelles à billes de poussée, les baguettes de bois en di-

mensions variées ainsi que des lanières de caoutchouc. Par ailleurs, les sources légères de motorisation – outre le caoutchouc – étaient difficilement trouvables.

Toutefois, cela n'a pas découragé les modélistes expérimentateurs d'essayer presque toutes les sources imaginables. Il y a déjà eu des rapports de maquettes mûes à essence, à la vapeur, à moteur électrique, à horlogerie, à l'air comprimé et même à la fusée. Les modélistes ont même essayé de mettre au point un moteur à ressort (comme ce que l'on retrouve dans les mécanismes de stores) et un modéliste a même rapporté qu'il avait essayé les produits d'un gramophone sur deux maquettes et qu'il en avait extrait beaucoup de puissance! Semble-t-il qu'à peu près tout a été essayé, à l'exception de ce que l'on connaît aujourd'hui comme étant les ducted fans!

En plus des matériaux, des plans et des kits qu'on commençait à retrouver, des maquettes prêtes à voler étaient à vendre (les Ready-to-Fly, R.T.F., en anglais), même que plusieurs étaient déjà fabriquées au tout début de l'aéromodélisme. Même les frères Wright n'ont su résister à leur charme avant que leur Flyer motorisé ne vole.

Les maquettes prêtes à voler ont entraîné la rédaction d'un règlement au sein de clubs en Angleterre qui stipulait que le modéliste devait aussi avoir construit sa maquette. Certains avaient déjà remarqué que lors des concours, les gagnants étaient ceux qui s'étaient procurés de telles maquettes tandis que les concepteurs d'avions miniatures affichaient des résultats bien moins encourageants. Au moins un club, possiblement d'autres, a commencé à organiser des concours séparés selon si la maquette était de construction artisanale ou commerciale. Bien sûr, cela a changé puisque aujourd'hui, les deux types de maquettes sont réunies à nouveau et le concurrent tente sa chance au même titre que les autres.

Des livres sur notre passe-temps ont aussi fait leur apparition. L'un d'entre eux était *Model Flying Machines, Their Design and Construction*, par W.G. Aston. D'autres livres allaient suivre jusqu'à ce jour.

Il se trouvait certainement des modélistes au Canada à cette époque, bien que les matériaux de construction aient probablement été plus difficiles à trouver. Il

est fort possible que ces matériaux aient été achetés aux États-Unis et en quantité moindre, de l'Angleterre. Toutefois, les modélistes ont sûrement été actifs chez nous. Pourquoi y aurait-il eu un concours prévu à Montréal en juin 1910?

Comme vous le savez, John H. Parkin a remporté ce concours, le modéliste même qui deviendrait un allié incontournable 20 ans plus tard et qui a aidé à créer la Model Aircraft League of Canada (MALC) en 1928, la succursale junior si l'on veut de l'Aviation League of Canada. Par la suite, M. Parkin s'est beaucoup occupé de son fonctionnement.

1939

Les Canadiens ont affiché les meilleurs résultats (même à ce jour) lors du Wakefield International Model Aeroplane Contest. Fred Bower (Toronto) a ravi la deuxième place; Lavalle Walter (Windsor, Ontario, et plus tard président du MAAC) s'est classé septième tandis que Ted Booth (Ottawa) est arrivé en dixième place. Il s'écoulerait bien des années avant qu'un modéliste canadienne se classe aussi avantageusement aux concours Wakefield.

1989

Les archives du MAAC ont été créées et grâce à l'aide et aux dons de documents de la part de plusieurs de nos membres, elles ne cessent de croître.

Si vous voulez en savoir plus long relativement aux premières années de l'aéromodélisme de même que ce qui s'est passé depuis, je peux vous suggérer plusieurs sources. Je vous ai déjà mentionné les lettres, notes et diagrammes dans la revue *Flight Magazine*. Je sais que vous pouvez retrouver cette revue aux Archives aéronautiques nationales à Ottawa. Les employés possèdent un jeu complet de ce journal et cela vaut la peine de s'y rendre. Une autre source est la récente série historique qu'a concoctée Frank Anderson relativement à l'aéromodélisme en Amérique du Nord.

Cette série commence par : *An Encyclopedia of the Pioneer Age of Model Airplanes. Fun History from Hensen & Stringfellow – 1835 to the Flights of Ray Arden – 1910*, publiée en 2008. Elle consiste en l'article *The Story of the Model Airplane*, par Louis H. Hertz. Vous pouvez ensuite entrer dans l'ère moderne

suite à la page 57

I hope that your holiday wishes came true. By the time you read this, we should be into the heart of the winter flying season. Lots of fields and waterways become tempting flying sites closer to home with the opportunity to often take off and land into wind regardless of its direction.

Have you taken the time to consider the impact of your presence there? Are there houses nearby? In the still cold air of winter, sound can sometimes travel farther than in summer. Let's not irritate the neighbours.

Club fields are vital to our flying and should be protected. It takes a lot of hard work to find and then develop a suitable site and with the continual encroachment of development, any club wants the longest duration at any one site possible.

This may be the time to look at your club's noise policies and if necessary, take a pro-active approach to noise management. Should problems arise, your enforced noise policy will show the authorities that the club is acting responsibly and is taking noise issues seriously.

I would also like to develop a list of clubs which have established noise limits, what they are, and how they are working out. This info would be of assistance to clubs that request some help to either solve a noise problem or put themselves in a pro-active position.

A short e-mail is all it takes! 'Till next time – Quiet does it! ✈

J'espère que vos souhaits du temps des Fêtes se sont réalisés. Au moment où vous lirez cette chronique, nous serons rendus en plein cœur de la saison de vol hivernal. Plusieurs champs et cours d'eau deviennent alors des pistes de vol bien tentantes parce qu'ils sont situés plus près du domicile, en plus de pouvoir faire décoller son avion dans le vent, peu importe sa direction.

Avez-vous pris le temps de songer à l'impact qu'aurait votre présence à cet endroit? Des maisons se trouvent-elles non loin? Lorsque l'air est aussi frais qu'en hiver, le son voyage beaucoup plus loin que durant l'été. N'irritons pas les voisins.

Les terrains de nos clubs sont vitaux et devraient être protégés. Beaucoup de travail est nécessaire afin de trouver et de préparer ces lieux et avec l'approche des projets domiciliaires, n'importe quel club de maquettes voudra préserver le sien le plus longtemps possible.

Ce pourrait être le temps de jeter un coup d'œil aux politiques de votre club en matière de bruit. Si cela s'avère nécessaire, adoptez une approche proactive à la gestion du bruit. Si des problèmes surgissent, votre politique montrera aux autorités que votre club est responsable puisqu'il a pris les problématiques de bruit au sérieux.

J'aimerais aussi monter une liste des clubs qui ont établi des limites sonores, ce que ces limites sont et comment le tout fonctionne au quotidien. Ces renseignements devraient pouvoir aider les clubs qui nous demandent de l'aide à résoudre un problème de bruit ou qui veulent se positionner de façon proactive. Vous n'aurez qu'à m'envoyer un petit courriel! D'ici la prochaine chronique, faites voler vos maquettes... silencieusement! ✈

Archives From page 55
similar models in England.

Another book which is worth looking at because it shows the lengths to which modellers went to build model planes which had no hope of flying is *Model Aeroplanes & Airships and Kites a The Boy's Own "How to Make" Books*, edited by A. L. Haydon, "Editor of the *Boy's Own Paper*". The last book to mention is a good survey of model building, with plans, full-size aircraft and the uses of aircraft in peace and war. It is *Harper's Aircraft Book* by A. H. Verill, Harper & Brothers Publications, New York, 1913. It is quite a good book for its day. Our copy is an enlarged photocopy of the original. We are still looking for an original copy at a price we can afford.

Copies of all these books are in the Archives but since we are not set up to lend them out to our members, they can be read only at the office. ✈

Archives
grâce à la série que Frank a intitulée : *An Encopledia of the Golden Age of Model Airplanes, volume 1 – 1907-1935* et qui se poursuit par la publication des volumes 2, 1935-1941, volume 3 1941-1949 et volume 4 (qui nous amène jusqu'à aujourd'hui et qui est encore en préparation).

Ces livres reproduisent clairement des catalogues, articles et annonces publicitaires des revues d'aviation et d'aéromodélisme de ces époques.

D'autres livres vous donneront un aperçu des premiers balbutiements de l'aéromodélisme en Amérique du Nord : *The Boys' Book of Model Airplanes* par Francis A. Collins (1910) ainsi que *The Second Book of Model Airplanes* (1911), qui illustre et discute des types de maquettes qui étaient construites et qu'on faisait voler aux Etats-Unis. Ces ouvrages nous renseignent sur où et comment on faisait voler ces maquettes et offrent des comparaisons entre la performance de maquettes issues des États-Unis et celle de maquettes semblables qui étaient assemblées outre-Atlantique en Angleterre.

Un autre ouvrage vaut la peine qu'on

s'y attarde parce qu'il montre jusqu'où pouvaient aller les modélistes qui cherchaient par tous les moyens de créer des machines volantes qui finissaient par ne pas voler du tout. Il s'agit de *Model Aeroplanes & Airships and Kites : The Boy's Own "How to Make" Books*, édité par A. L. Haydon, "Editor of the *Boy's Own Paper*". Le dernier livre que je pourrais vous mentionner constitue un bon éventail de l'aéromodélisme, il contient des plans, des renseignements ayant trait aux avions à l'échelle réelle et sur l'utilisation des avions en temps de paix comme en temps de guerre. Il s'agit de *Harper's Aircraft Book*, de A.H. Verill, Harper & Brothers Publications, New York, 1913. C'était un livre chouette, pour son époque. Notre exemplaire est en fait une photocopie élargie de l'ouvrage original. Nous cherchons toujours un exemplaire original que nous pourrions nous procurer à un prix que nous pouvons nous payer.

Des exemplaires de tous ces livres se trouvent aux archives du MAAC mais comme nous n'avons pas créé de mode de prêt, nos membres doivent se rendre au siège de l'organisme pour les lire. ✈

Cette chronique sera ma dernière aux membres en ma qualité de président du comité des relations publiques. Au cours des années 2006 à 2009 de mon plus récent mandat, l'accent a été placé ailleurs, partant de la notion de présenter la meilleure image qui soit au public à un rôle plus pointu de gérant de la mise en marché. Nous sommes maintenant en train d'accomplir les tâches suivantes :

1. Vendre une adhésion à qui-conque exprime un intérêt envers l'aéromodélisme – amateurs de Park Flyers, spectateurs aux rassemblements aériens, visiteurs de musées d'aviation, etc.
2. Préparer de la littérature promotionnelle qui puisse être distribué à ces lieux de rassemblement névralgiques.
3. Maintenir l'inventaire des articles du siège du MAAC qui aide les membres à s'identifier en tant que promoteurs du MAAC et à montrer leur fierté de prendre part à notre passe-temps et sport; et
4. Fournir aux détaillants de passe-temps le matériel de promotion servant à forger des liens avec les gens qui montrent un intérêt initial pour notre passe-temps – ce qui leur rapporte autant à eux qu'au MAAC.

Si vous n'avez pas jeté un coup d'œil aux articles offerts depuis le siège du MAAC ces derniers temps, je vous encourage à examiner les pages de Model Aviation Canada et d'en commander certains. Les clubs en particulier peuvent y gagner en utilisant ces objets afin de promouvoir l'adhésion au sein de leurs membres. Tout ceci émane de l'observation qu'a faite le comité exécutif du MAAC à l'effet que le nombre de membres a plafonné depuis plusieurs années. La croissance a été bien lente et puisque les clubs affiliés du MAAC et que notre organisme fonctionnent grâce aux membres qui en font partie, il nous fallait des outils afin de stimuler cette croissance.

Demandons-nous alors : quels outils sont à notre disposition? Notre dépliant Sky's the Limit désormais familier est disponible dans les deux langues depuis un an. Assurez-vous que votre club en possède plusieurs exemplaires en prévision des expositions dans les centres commerciaux, à des spectacles aériens

ou aux démonstrations. C'est aussi une bonne idée d'avoir sous la main et d'y distribuer des anciens numéros de Model Aviation Canada. Demandez au siège du MAAC de vous en envoyer ou récoltez les exemplaires des membres au sein de votre club. Mieux vaut les utiliser que de les envoyer au recyclage!

Histoire d'encourager les adeptes des Park Flyers à franchir la prochaine étape, nous avons une bonne quantité de collants "Park Flyer Purchaser" à l'intention des magasins de passe-temps. Ces collants vous arrivent en lot de 50 exemplaires et vous pouvez les affixer aux avions, aux boîtes ou aux reçus de caisse lorsque les détaillants réfèrent des modélistes de Park Flyers à des clubs locaux ou au MAAC. Vendez-leur une maquette de Park Flyer et avec un peu d'encouragement, ces modélistes débutants vous reviendront afin de se procurer des produits plus avancés, ces produits qui sont le fer de lance de votre chiffre d'affaires.

À l'intention des membres qui sont fiers d'appartenir à notre mouvement, nous offrons des autocollants pour pare-chocs et des collants en vinyle reproduisant les "ailes" du MAAC. Ces objets entament leur lot de conversations passionnantes et permettent aux membres de faire la promotion de notre passe-temps, ce qui nous rapporte en bout de ligne. Les autocollants pour pare-chocs sont disponibles au coût de 5 \$ tandis que les autocollants des "ailes" sont offerts à des prix abordables selon la dimension voulue.

N'oubliez pas d'examiner tous les autres produits qu'offre le MAAC et qui sont répertoriés à l'arrière de votre formulaire de renouvellement d'adhésion : décalques, épinglettes, vêtements, casquettes et autres objets reliés à notre passe-temps. Avis aux clubs : notre plus récent ajout aux articles de promotion, c'est un DVD qui présente la grande variété d'intérêts spécialisés au sein du MAAC et auxquels peuvent s'inscrire des membres potentiels. Grâce aux lecteurs de DVD portables, il vous est dorénavant possible de transporter ce matériel afin de le présenter à des groupes scolaires, troupes de scouts, cadets et clubs de service. On peut se le procurer gratuitement auprès du siège du MAAC.

Chaque club affilié devrait en avoir un! En anglais et en français, de surcroît! Les clubs devraient aussi examiner la composition de leurs membres afin de voir si l'un d'entre eux s'apprête à entreprendre une carrière dans l'aéronautique en s'inscrivant à une formation postsecondaire. Assurez-vous que cette personne ou que ces personnes fassent une demande de bourse auprès du MAAC, ce qui pourrait les aider à payer leurs études!

Les activités à explorer au sein du comité des relations publiques abondent. Depuis un moment, certains ont suggéré de mettre en service une remorque promotionnelle qui remplacerait notre kiosque du MAAC qui compte 30 années et qui a besoin d'être remplacé.

Histoire de donner un coup de main au nouveau comité, j'ai accepté de mettre mes dossiers à leur disposition (dans deux mallettes); ce matériel se trouvera à la bibliothèque du MAAC. J'y ai accumulé 13 années en poste, de 1989 à 1999 et de 2006 à 2009. Je suis persuadé que le personnel du MAAC sera bien heureux de vous envoyer des copies d'un dossier en particulier dont voudra traiter votre nouveau comité.

Je jette un regard vers les activités de relations publiques au cours des 20 dernières années et je m'aperçois que ça a été à la fois un défi et un plaisir de servir notre organisme au sein du comité et à la présidence. J'ai pris ma retraite aux ventes en ingénierie en 1992 et ces heures que j'ai consacrées aux relations publiques m'ont gardé alerte et m'ont justement offert ma part de défis. J'espère que votre nouveau président et que son comité verront les projets à accomplir du même œil. J'aimerais remercier les membres du comité qui m'ont prodigué de sages conseils au cours des années, Tony Paladino et Keith McGrath en particulier.

Je vous souhaite d'excellents vols au sein de la confrérie de nos clubs affiliés et sous la protection des Modélistes aéronautiques associés du Canada! ✈

This will be my final report to the membership as your Public Relations Chairman. During the 2006-2009 years of my latest tenure, the focus has somewhat shifted from 'presenting the corporate image to the public in the best possible light' to a position more like 'marketing manager'. We are now in the business of:

1. Selling memberships to anyone showing an interest in model aviation – park flyers, air show attendees, air museum visitors, etc...;
2. Having hand-out items available for these interface points;
3. Maintaining inventories of goods from headquarters that help members identify themselves as MAAC promoters and show their pride of participation in

Sud-ouest

suite de la page 54

vos piles. Comme ce n'est pas tout le monde qui possède un tel appareil de charge, faites appel à un ami. Notre magasin de passe-temps local en possède un et se fait un plaisir de vérifier les piles. Et puis, si vous ne vous souvenez pas de la dernière fois que vous avez remplacé les commutateurs "on/off", peut-être feriez-vous mieux de le faire maintenant.

Vérifiez le matériel de fixation de votre moteur. Votre silencieux est-il solidement ancré? Assurez-vous que votre capot-moteur et que les boulons du canopy ne soient pas endommagés et réparez le tout, le cas échéant. Jetez aussi un coup d'œil au train d'atterrissage. Les boulons de fixation sont-ils encore suffisamment serrés? Remplacez tous pneu usé et assurez-vous que l'un d'entre eux ne vous quittera pas en vol! Enfin, votre hélice est-elle bien serrée en place? Bien sûr, lorsque vous arriverez au terrain de vol, procédez à un test de la portée (range).

Vous connaissez maintenant ce qui me trotte dans la tête au cours de l'hiver. Qu'en est-il de votre côté? Si vous avez quelque conseil ou renseignement pertinent à offrir, j'aimerais que vous m'en fassiez part, de sorte à ce que je puisse partager ces idées.

Comme toujours, maintenez vos ailes parallèles à l'horizon. ✈

our great hobby-sport; and

4. Providing hobby dealers with promotional materials to take advantage of the contract with people showing initial interest in the hobby – of value to them as well as MAAC.

5. If you haven't perused the list of supplies available to us from stock at MAAC Headquarters lately, please have a look in our Model Aviation Canada, and order some for your own use. Clubs in particular can gain by using these items to promote club memberships.

All of this arises from the Executive Committee's observation of an essentially flat membership total over the past several years. Growth has been very slow and since both the MAAC chartered clubs and the organization are membership driven, tools are needed to stimulate growth.

We ask: what sort of things are available as tools? Our familiar 'Sky's the Limit' brochure has been available for a year in bilingual form. Make sure your club has a good supply for mall shows, air shows, and demonstrations. It's a good idea to have back issues of Model Aviation Canada on hand for these shows – ask H.Q. for a supply, or pool your members' copies rather than put them out for paper recycling!

To encourage Park Flyers to take the next step, we have good supplies of 'Park Flyer Purchaser' stickers for hobby dealers. These come in packs of 50s and can be attached to airplanes, boxes, or register slips when dealers refer park flyers to local clubs as well as MAAC. Sell them a Park Flyer and with encouragement, you'll see them come back for the more advanced products that are the real staples of your business.

For members who are proud of their hobby affiliation, we have bumper stickers and vinyl based MAAC 'wings.' These are conversation starters, enabling our members to promote the expansion of the hobby, which is good for all of us. Bumper stickers are \$5 and wing decals are modestly priced in many sizes.

Don't forget all the other supplies offered by MAAC listed on the back of your membership application forms: decals, pins, clothes and caps, and many

other hobby-related items.

For clubs, our latest addition to the line of promotional items is a DVD on the spectrum of various interest groups available to prospective members of MAAC. Portable DVD players have made this form of instruction for schools, scout troupes, cadet organizations, and service clubs available to accompany show and tell visits to these groups. These are free for the asking from MAAC H.Q. and every chartered club should have one! English or French!

Clubs should also examine their rosters to see if any of their members are pursuing aviation-related careers by taking post-secondary training in these careers – make sure they apply for the MAAC bursaries to help finance their training!

There are still many activities for the new Public Relations Committee to pursue. The idea of a "promotional trailer" has been suggested to replace the portable 'MAAC Booth' which has been available for 30 years, and is now aging and in need of replacement.

To assist the new Committee, your retiring Chair has made available his files (in two transfer cases) to be held in the MAAC Library, accumulated over the thirteen years of his experience on the job, 1989-99 and 2006-09. I'm sure H.Q. Staff would be pleased to forward copies of any particular file your new committee would like to refer to by subject.

As I look back on the PR activities in the past 20 years, I realize that it has been a challenge and a pleasure to have served our organization in the PR Chair and on the Committee. Having retired from my career in engineering sales in 1992, this service has kept me alert and challenged. I hope our incoming Chair and committee will see the project in the same light.

I would like to thank those members of my committee who provided input and sage advice over the past years, particularly Tony Paladino and Kevin McGrath.

I wish you all happy flying in the fellowship of our chartered clubs and the protection and guidance of the Model Aeronautics Association of Canada! ✈

Eh bien les amis, nous voici arrivés à la fin d'une autre bonne année et nous ne pouvons qu'espérer que ce qui nous attend sera presque aussi bon!

Notre équipe de vol de combat F2D a connu beaucoup de succès lors du dernier Championnat mondial de vol circulaire. La météo a aussi été clémente lors de la plupart de nos concours et l'enthousiasme, du moins dans l'Est du pays et pour l'instant, ne semble pas vouloir diminuer.

Ce que l'avenir réserve toutefois à la catégorie d'intérêt que représente le vol circulaire, cela ne tient qu'à nous. Organiser des concours requiert beaucoup d'aide. Les directeurs de concours, les juges, les chronométreurs et les organisateurs de concours sont tous des bénévoles qui font de leur mieux pour que les événements se déroulent correctement. En dépit de ce que certaines personnes pensent, aucun organisme gouvernemental ne nous aide à effectuer ce travail, pas plus qu'on ne paie les dépenses des concurrents canadiens qui sont capables de se mesurer à d'autres sur la scène internationale, ceux-là mêmes qui augmentent de beaucoup le prestige de notre pays.

Alors donc, si vous n'aimez pas particulièrement ce que vous offre votre club local, il n'en revient qu'à vous de donner un coup de main et d'offrir une contribution constructive. Si vous voulez vous plaindre sans pour autant investir un peu de temps afin de faire la promotion de notre activité, vous ne récolterez que ce que vous semez!

Il serait aussi bien agréable de compter des clubs actifs qui organisent encore des activités. Envoyez-moi des renseignements relativement à vos activités de sorte à ce que j'en informe les adeptes par le biais de cette chronique. Il est possible que d'autres modélistes dans votre région et qui font aussi voler des maquettes de vol circulaire viennent faire un tour à votre club. Plusieurs personnes m'ont aussi demandé de préparer une liste des clubs de vol circulaire qui



Ted Smietana of Mississauga with a control line trainer built by his group of juniors during Saturday morning sessions. Powered by a O.S. LA.25 it is a stable flyer, with rugged knock apart construction! / Ted Smietana, de Mississauga, et une maquette d'entraînement qu'a construite son groupe de jeunes lors des séances de construction du samedi. Cette maquette mûe par un O.S. LA .25 est stable et compte un assemblage robuste qui peut se détacher en cas de mauvais atterrissage!

sont actifs au Canada. Peut-être pourriez-vous y contribuer en m'envoyant le lieu de votre club, les coordonnées de quelques personnes-clés ainsi que votre adresse de courriel?

En passant, mon adresse courriel en vigueur est le cbrownhill@sympatico.ca au cas où ce renseignement est erroné dans le répertoire des présidents de comité et des directeurs de zone qui apparaît au début de Model Aviation Canada.

Épreuves nationales 2009 de vol circulaire

Le Balsa Beavers Model Flying Club, en grande partie grâce à la collaboration de Brad Lapointe, a décidé de proposer à l'exécutif du MAAC qu'on nous autorise

à organiser des Épreuves canadiennes au terrain des Bean Field Flyers, à Dresden (Ontario). Les dates proposées sont du 22 au 24 août 2009 et on pourrait possiblement y retrouver les catégories suivantes : Jim Walker, LA .25 Sport Race, FAI Combat (F2D), 80 MPH Combat, Profile Scale, Sport Scale, Profile Stunt ainsi que FAI Stunt (F2B).

Le terrain est excellent et il compte deux cercles de gazon magnifiquement entretenu (une gracieuseté de Brad Lapointe!), un endroit où préparer un barbecue ainsi que des terrains de campint (sans service). On peut loger et manger localement à Wallaceburg ou Chatham; ainsi, vous pourriez avoir davantage de choix quant au logement, mais vous devrez voyager légèrement plus longtemps afin de revenir sur place.

Les règlements seront assouplis lors des épreuves de copies volantes relativement au diamètre des roues puisque les avions décolleront d'une surface gazonnée. Mais on m'a promis que ce ne serait pas un problème puisque la pelouse sera coupée de façon à ressembler à un vert de golf. Il se pourrait

aussi que nous organisions les Épreuves de qualification d'équipe de vol circulaire acrobatique FAI au même endroit; nous consulterons encore le président des maquettes de vol circulaire acrobatique afin de confirmer si ce terrain convient à une telle mission.

Cela fait une bonne mèche que nous avons organisé un concours d'envergure depuis une surface gazonnée, mais il y a 40 ans, c'était tout ce qu'il y avait de plus naturel et peut-être serait-il amusant de goûter à cette formule toute naturelle de cette belle époque. Nous aurons certainement d'autres renseignements à vous transmettre dans la chronique d'avril. Demeurez aux aguets! ✈

Well friends, we have come to the end of another good year, and we can only hope that what comes to us in the next is at least half as good!

We have had good success at the last Control Line World Championships with the F2D Combat Team doing extremely well. We have had good weather for most of our contests, and enthusiasm, at least in the Eastern part of the country seems undiminished, at least for the present!

What the future brings for the Control Line interest category is, however, largely up to us. It requires a lot of help to run large contests. The contest directors, judges, time keepers, and contest organizers are all volunteers who do their best to see that their events come out well. Despite what some people think, there are no government organizations to assist us in this work, and no large subsidies for international flyers who do so much for our country's prestige abroad.

So, if what you are getting from your local modeling club is not entirely to your liking, it is up to you to help out, and provide meaningful and constructive input. If you want to complain and gripe, but not contribute much in the way of time to promote our activity, then you only get what you reap!

It would be also helpful to have active clubs which are still running events. Send me some information on your activities so it can appear in this column, and possibly allow other folks in your area who are also Ukie flyers to become acquainted with your group.

I also have been requested to provide a list of active Control Line clubs in Canada by several individuals, so maybe you could oblige by advising me of your club's location, contact names and telephone numbers, and your e-mail address



A Sterling Ringmaster built by Brian Thwaites of Waterloo, Ontario, powered by O.S. LA.25. This is the best finished Ringmaster that I have seen in many years – the Old Timers will remember when this kit first came out in the early 1950s! / Un Ringmaster (de Sterling) qu'a construit Brian Thwaites de Waterloo (Ontario) et mûe par un O.S. LA .25. C'est là le plus bel exemplaire du Ringmaster que j'aie vu depuis des lunes! – les Old Timers se souviendront de la sortie de ce kit, au début des années 1950!

whenever you get a moment.

By the way, my current email address is cbrownhill@sympatico.ca in case it appears incorrectly in the directory of chairmen and zone directors in the front of the magazine.

2009 CONTROL LINE NATIONALS

The Balsa Beavers Model Flying Club, because of significant cooperation from Brad Lapointe, has decided to propose to the MAAC executive that we be allowed to run a Control Line Nationals at the Bean Field Flyers site in Dresden, Ontario. The dates proposed are August 22, 23, 24, 2009, with the following tentative list of events to be run: Jim Walker, LA .25 Sport Race, FAI Combat (F2D), 80 MPH Combat, Profile Scale, Sport Scale, Profile Stunt and FAI Stunt (F2B).

The field is an excellent facility with two circles of manicured grass (courtesy of Brad Lapointe!), barbecue facilities, and some free camping will be available,

but without any facilities such as water or power. There is accommodation and restaurant food available locally in either nearby Wallaceburg, or in Chatham, which might offer a wider selection, but would be a little longer drive to the field.

Some leniency will be allowed in the Scale events on wheel sizes due to the grass surface, but this, I am assured, should be no great problem with the grass being cut to putting green standards. We might also entertain holding the FAI Control Line Aerobatics Team Trials there, with some further consultation being required with the Control Line Aerobatics chairman to confirm the suitability of the site for this purpose.

It has been a long time since we have held a major contest on grass circles, but 40 years ago this was the norm, and maybe it would be fun to go back to nature to get the flavour again of those halcyon days. We will certainly have more information on this in the April column, so stay tuned! ✨

ÉPREUVES DE QUALIFICATION

Les épreuves de qualification d'équipe, qui ont eu lieu à la base de Borden (Ontario) en septembre, ont fait en sorte que trois équipes se sont qualifiées et toutes devraient être de bons concurrents en Croatie cet été et je suis persuadé que vous leur souhaitez tous bonne chance lors de ce championnat mondial. Les membres sont :

F1A : Peter Allnut, Chris Lenartowicz, Jiri Horak et Todor Boiadjiev (ce dernier, en réserve)

F1B : Cameron Ackerley, Ladislav Horak, Tony Mathews et Doug Rowsell (ce dernier, en réserve)

F1C : Eric Condon, Rostislav Pecherski, Frank Schlachta, Yury Shvedenkov (ce dernier, en réserve)

AJUSTER UN SPITFIRE À PROPULSION ÉLASTIQUE

Par Hugh Sirrs

"Peut-être aviez-vous déjà entendu parler, comme moi, des modélistes qui se sont plaints des difficultés d'ajuster une maquette de Spitfire pour le vol rectiligne. Ces doléances, y compris les miennes, comprennent habituellement des résultats insatisfaisants, de la déception, l'étonnement, la perte de patience et une grande frustration quant aux appareils Spitfires en général. J'ai connu toutes ces émotions jusqu'à ce que j'aie une idée et à partir de ce moment, les choses se sont améliorées.

"La vitesse était une caractéristique notable de l'avion à l'échelle réelle, alors j'ai réussi – après beaucoup d'essais – à soutirer davantage de vitesse de mon Spitfire. J'en ai construit trois exemplaires depuis les mêmes plans avant que l'un d'eux n'arrive à voler convenablement. Une fonction doit être absolument réglée avec d'obtenir de bons résultats à l'aide d'une maquette qui vole plus vite : il faut ajuster avec précision l'angle de l'arbre de l'hélice relativement l'axe central du fuselage.

"Ma première maquette qui a bien réussi a été ajustée en insérant environ quatre degrés entre l'angle d'incidence positif des ailes et l'angle d'incidence

négalif du stabilisateur. Parallèlement, j'ai équilibré la maquette au point recommandé (+/- 1/3 de la distance depuis le bord d'attaque des ailes). Afin d'atteindre l'équilibre, j'ai utilisé de la poussière de plomb que j'ai inséré dans une ouverture donnant sur une petite boîte de ballast dans le nez de la maquette et que je fermais à l'aide d'un petit bouchon de mousse. L'arbre de l'hélice a été inséré dans un tube de laiton de 3/32 de pouce auquel a été collé un bloc ajustable en balsa d'un demi-pouce à une distance de 5/8 de pouce d'un panneau amovible de contreplaqué. (Voir diagramme). Ce bloc ajustable est un outil qui alloue les ajustements décrits plus haut. L'hélice de 6,5 pouces, quant à elle, a été façonnée à l'aide de balsa avec un P/D = 1,5 et une largeur de pale de 1,25 pouce.

"Pour arriver à augmenter la vitesse de vol, j'ai remonté le moteur élastique à 800 tours, ce qui a donné une force de couple d'environ 3 onces, ce qui est beaucoup de puissance pour une maquette qui ne pèse que légèrement plus d'une once, prête à voler. D'autres modélistes auraient déterminé que plusieurs maquettes demeurent en l'air si la poussée de l'hélice équivaut à +/- ¼ du poids de ladite maquette. Cette généralisation semble correcte, si ce n'est que cette puissance ne suffit qu'à maintenir la maquette en vol de croisière. La puissance supplémentaire à laquelle je faisais allusion est nécessaire si l'on veut que la maquette s'élève d'elle-même dans les airs.

"Par une journée calme et si elle est bien ajustée, votre maquette devrait maintenant planer aisément et rapidement si elle est munie de la bonne dimension de caoutchouc et que l'hélice tourne librement. Si ce n'est pas le cas, ajoutez ou retirez du poids du nez jusqu'à ce que vous ayez corrigé la situation. Remontez ensuite l'élastique, disons à 50 tours, afin de voir ce qui se produira. Si votre maquette grimpe pour aussitôt décrocher, ajustez l'hélice en appliquant du downtrust et reprenez votre vol, toujours en remontant de 50 tours l'élastique. Si votre maquette vole maintenant en vol rectiligne et

qu'elle tente d'exécuter un léger virage vers la gauche, remontez l'élastique à 75 tours après avoir accru le down-thrust de l'hélice, si la maquette veut encore grimper. Vous ne voulez pas toutefois trop en ajouter de sorte que la maquette pique du nez, mais tout juste suffisamment pour qu'elle vole en palier. À mesure que vous augmentez la puissance de l'élastique en le remontant, le couple augmentera aussi, ce qui affectera la maquette sur le plan longitudinal, ce qui le fera perdre de l'altitude. Afin de remédier à ceci, ajustez le sidethrust de l'hélice vers la droite jusqu'à ce que le virage excessif en tonneau ait été atténué à votre goût et que la maquette, en vol motorisé, maintienne un vol en palier. Augmentez le nombre de tours jusqu'à ce que vous ayez remonté l'élastique aux ¾ de sa capacité, disons à 800 tours ou plus, et corrigez chaque vol de la façon décrite plus haut jusqu'à ce que la maquette ait atteint une trajectoire de vol rectiligne mais en cercle assez large à l'aide d'une légère tendance à virer.

"Voici maintenant venu le temps d'ajuster la trajectoire de vol pour que la maquette grimpe légèrement. Vous pouvez y arriver en réduisant le down-thrust de l'hélice en plusieurs petits essais. Ces ajustements finaux doivent être très minimes parce que chacun fera grimper de façon marquée votre maquette.

"Mon propre Spitfire a été ajusté de façon à ce qu'il grimpe par temps calme à un angle d'environ 5 degrés pendant la portion motorisée et lors de la transition, il établira un long vol plané stable et circulaire qui se termine par un atterrissage tout en douceur. J'imagine que l'angle de montée pourrait être accru considérablement et il se peut que je l'ajuste à nouveau à l'avenir, mais pour l'instant, je suis satisfait de la performance de ma maquette.

"Puisque ce procédé d'ajustement a fonctionné pour moi, je crois que si vous vous armez d'un peu de patience, il vous sera tout aussi utile. Bonne chance." ✈

TEAM TRIALS

The Trials, held at Base Borden, Ontario, in September brought forth three teams which should be strong contenders in Croatia this summer and I am sure we all wish them luck as they represent Canada at this World Championships. Members are:

F1A: Peter Allnutt, Chris Lenartowicz, Jiri Horak, Todor Boiadjiev (reserve)

F1B: Cameron Ackerley, Ladislav Horak, Tony Mathews, Doug Rowselle (reserve)

F1C: Eric Condon, Rostislav Pecherski, Frank Schlachta, Yury Shvedenkov (reserve)

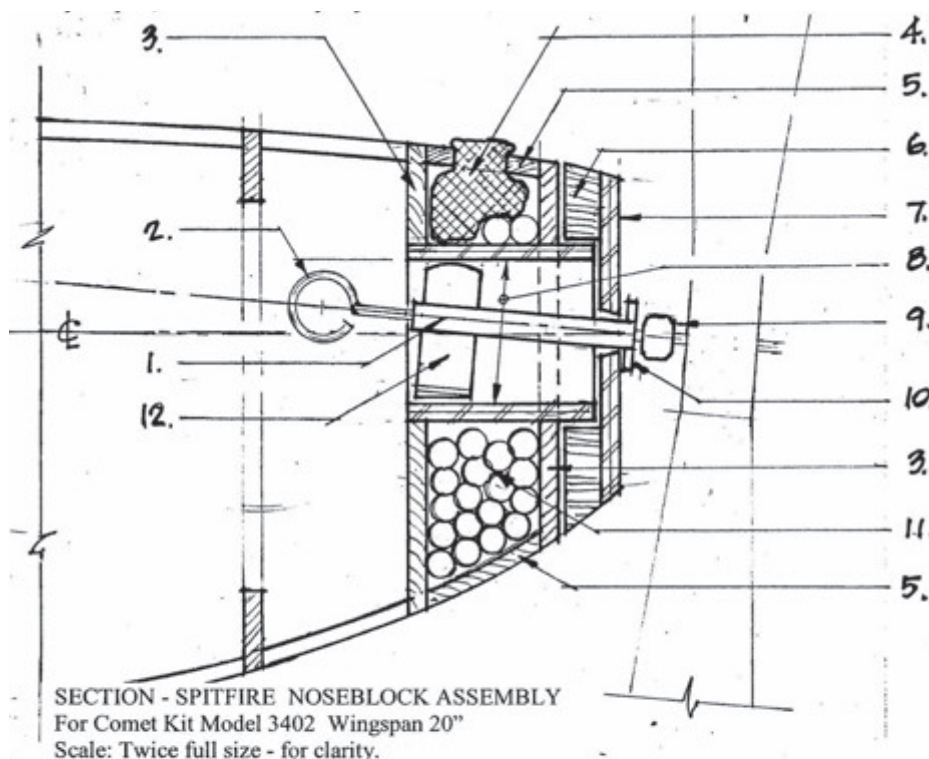
TRIMMING A FREE FLIGHT RUBBER POWER SPITFIRE

by Hugh Sirrs

"Perhaps you have heard, as I have, numerous complaints that a Spitfire model aircraft is difficult to trim for flight. The complaints, mine included, generally include unsatisfactory results, disappointment, bewilderment, loss of patience and overall frustration with Spitfires in general. I had experienced all of those things until one day an idea struck me and things began to improve.

"Speed was one notable characteristic of this full-sized aircraft, so I successfully managed, through trial and error, to induce more speed into my Spitfire. I have built three of them from the same plans before one finally began to perform properly. There is one main function that must be completed properly before attaining good results from a higher speed model and that is to precisely adjust the propeller drive-shaft angles relative to the central axis of the fuselage.

"My first successful model was trimmed with approximately four degrees' difference between positive wing and negative stabilizer angles of incidence. Likewise, it was balanced at the recommended balance point, +/- 1/3 the distance from the leading edge of the wing. To achieve balance, I used lead birdshot which was dropped through a small opening in the top of a ballast box built into the nose of the fuselage and closed with a foam plastic plug stuffed



SECTION - SPITFIRE NOSEBLOCK ASSEMBLY
For Comet Kit Model 3402 Wingspan 20"
Scale: Twice full size - for clarity.

- | | |
|---|--|
| 1. 3/32" diameter brass tube | 2. .030" diameter propeller shaft |
| 3. 1/16" full sheet bulkhead - fitted to tube | 4. foam plastic ballast plug |
| 5. 1/16" balsa sheeting between all stringers | 6. 1/8" hard balsa blocking. |
| 7. 1/16" plywood panel | 8. 1/16" plywood tube. - 1/2" square |
| 9. glass bearing bead | 9. washer - solder to brass tube |
| 11. lead birdshot (in ballast box) | 12. 1/2" sq. balsa adjustment block (shimmed and sanded for angle) |

into the opening. The propeller drive shaft was run through a 3/32" diameter brass tube to which a 1/2" square balsa adjustment block was cemented 5/8" from the stationary but removable front plywood panel. (see sketch) This adjustment block provides the tool for making the precise adjustments mentioned above. The 6.25" propeller is made from balsa with P/D = 1.5 and blade width of 1.25".

"In order to increase the flight speed, I used a rubber motor wound to 800 turns producing approximately 3 inch/ounces of torque which is a lot of power for a model that weighs slightly over 1 ounce fully loaded. Apparently, it has been determined by others that many models will remain airborne with propeller thrust equivalent to +/- 1/4 of the models weight. This generalization seems to be correct, however, that amount of power appears to be only enough for cruising.

The extra power previously mentioned is required to lift the model into the air.

"On a calm day your model, if trimmed and true as above, should now glide smoothly and fairly quickly with the appropriate rubber motor and free-wheeling prop. If not, add or remove nose weight until it does. Now try some turns on the motor, say 50, to see what happens. If it climbs and stalls, provide down-thrust to the propeller and try the flight again using 50 turns as before. If it now flies level and with a slight left roll, try it again with 75 turns increasing the prop down-thrust if it climbs; not so much that the model starts to dive, but just enough to let it fly level. As the power increases in the rubber motor, so too does the torque which will roll the craft too much longitudinally causing it to lose altitude. To counteract this, adjust the

continued on page 66

SYSTÈMES DE MOTORISATION (DEUXIÈME PARTIE)

Dans le numéro de décembre 2008, j'ai terminé mon propos en évoquant l'idée que les piles et les moteurs devraient être considérés ensemble lorsque vous sélectionnez votre système de motorisation. Vous souhaitez qu'un moteur fonctionne dans sa plage de puissance optimale et vous voudrez vous munir de l'ensemble de piles le plus léger et qu'il vous offre encore le rendement et la durée que vous souhaitez.

NOMBRE D'ÉLÉMENTS (PILES)

Les fabricants de moteurs dressent habituellement la liste des paramètres de leurs moteurs, des paramètres qui comprennent la plage optimale de voltage ou de nombre d'éléments (piles) ainsi que le courant maximal disponible.

En décembre, j'avais écrit que des trois constantes en motorisation, la formule kV (tours/minutes/volt), IO (le courant libre de toute charge) et Rm (la résistance du moteur), c'est le kV qui influence le rendement du moteur de la façon la plus significative.

Le voltage idéal (nombre d'éléments) de tout moteur est celui qui fait en sorte que le moteur tourne à la vitesse voulue. Pour les applications de vol sportif, là où la poussée importe davantage que la vitesse, la vitesse de l'hélice sera probablement aux environs de 10 000 à 12 000 tours/minute. Un moteur à prise directe (direct drive) doté d'un kV de 1 000 tours/minute/volt nécessitera trois piles LiPo afin de faire tourner un moteur à 10 000 ou 12 000 tours/minute. (Utilisez quatre volts par élément LiPo afin de simplifier votre calcul.)

Pour les maquettes nécessitant beaucoup plus de vitesse, les maquettes de course autour de pylônes par exemple, il se pourrait que vous ayez besoin d'une vitesse d'hélice frisant les 30 000 tours/minute. Ce que nous voudrions dans cette application, c'est de moteurs à prise directe qui possèdent un kV se rapprochant des 2 000 à 3 000 tours/minute/volt afin de vous rapprocher des trois ou quatre éléments LiPo.

Si vous avez besoin d'une performance extrême, comme les planeurs de course électriques, vous pouvez avoir recours à des engrenages de réduction afin de

faire tourner un moteur à près de 50 000 tours/minute tandis que votre hélice ne tourne qu'à 7 500 tours/minute. Ces moteurs possèdent un kV de presque 5 000 tours/minute/volt.

En général, plus votre maquette est grande, moins sensible sera-t-elle au poids que représente un élément (une pile) supplémentaire ou deux, si bien que si vous augmentez le nombre de piles, vous obtiendrez davantage d'efficacité. Les maquettes de vol intérieur sont très sensibles au nombre de piles utilisées, ce qui fait que leur nombre kV est plus élevé parce que l'appareil est mû par une ou deux piles. La sélection de l'hélice et de la boîte de réduction est une autre paire de manches qui a été très bien décrite dans du matériel que l'on retrouve en ligne, alors je ne m'y attarderai pas.

Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il faut sélectionner le nombre d'éléments (voltage) qui feront tourner l'hélice (ou arbre du moteur) aussi vite qu'il ne le faut pour votre application particulière. Ce choix maximisera toujours l'efficacité et livrera le plus grand nombre de watts en provenance de votre batterie vers votre hélice. Cela signifiera aussi que votre motorisation soutiendra moins de courant. Résultat : vous pourrez utiliser des éléments de moindre capacité afin de réduire le poids. Alors, si un fabricant vous affirme que le moteur convient mieux à une batterie de trois à cinq éléments, tentez de sélectionner un ensemble de cinq éléments. Cependant, si transporter cinq piles à bord de votre avion ou de votre hélicoptère s'avère tout simplement trop lourd, sélectionnez plutôt un moteur qui est conçu pour trois ou quatre éléments (piles).

CAPACITÉ ET DURÉE DE LA BATTERIE

Lorsque le courant pleins gaz au sol approche du courant maximal précisé pour votre moteur, vous pouvez être assuré que vous ferez fonctionner votre moteur entre le courant à efficacité optimale lorsque vous appliquerez partiellement les gaz et au courant maximal si cette fois, vous appliquez les gaz à fond. En l'air, le moteur soutiendra environ les 4/5 du courant maximal que vous avez atteint au sol. Alors, nous aurions intérêt à sélectionner une capacité de batterie qui corresponde aux 4/5 de la cote de courant maximal du moteur.

Pour le pilote sportif ou acrobatique typique, cela signifie que votre avion pourra voler pendant de huit à dix minutes à un régime qui oscille entre la mi-course et les pleins gaz. Les maquettes de course autour de pylônes ou les planeurs de course, eux, ne requièrent parfois qu'une seule minute d'application de la puissance en mouvements saccadés mais puissants (pleins gaz). Jetons un coup d'œil à un vol typique de dix minutes au cours duquel vous appliquez la puissance de plusieurs façons.

Vous voudrez toujours qu'au terme de votre vol, votre maquette dispose de suffisamment de puissance pour effectuer un autre circuit afin de parfaire l'approche finale. Vous voudrez aussi prolonger l'espérance de vie de votre batterie en ne dépassant pas les 3/4 de sa capacité cotée. En boni, votre temps de recharge rétrécira à environ 45 minutes.

Pour les vols pleins gaz de 1/10 d'heure (6 minutes), vous aurez besoin d'une batterie qui convient à un courant de 10C. Pour un vol de 1/8 d'heure (sept minutes et demie), vous aurez besoin d'une batterie de 8C, et ainsi de suite. Je ne dispose pas de suffisamment d'espace pour comprendre les cotes de "C" dans le cadre de la chronique de ce mois-ci, aussi vais-je vous demander de vous tourner vers les ressources en ligne dont je vous ai parlé dans ma chronique de décembre dernier.

La durée la plus courte se produira à l'application du courant continu maximal (coté de votre batterie – pour la plupart des piles LiPo modernes, cela se situe à 20C. Le temps de vol à pleins gaz sera de 1/20 d'heure (seulement trois minutes). Puisque cette sélection de motorisation sera très légère, il y a de fortes chances que vous appliquiez moins de puissance, ce qui prolongera votre temps de vol. Personnellement, j'ai tendance à calculer mes ensembles de batterie (sur le plan de la capacité) selon un courant de de 12C (1/12 d'heure à plein régime), même si j'achète des batteries cotées à 25C ou davantage.

Finalement, nous devons augmenter la capacité sélectionnée par 1/3 afin de faire en sorte que nous ne consommions pas plus des 3/4 de la capacité de nos piles lors de notre vol de dix minutes avec application très variée des gaz. Voici un ex-

suite à la page 80

POWER SYSTEMS PART 2

In the December issue, I left off with the idea that batteries and motors should be considered together when selecting an electric power system. You will want a motor to operate in its optimal power range and you will want the lightest battery pack that can still give you the performance and duration you want.

BATTERY CELL COUNTS

Motor manufacturers generally list specs for their motors that include the optimal voltage range or cell count and an operating plus maximum current.

In December I wrote that of the three motor constants, kV (RPM/Volt), I₀ (no-load current) and R_m (motor resistance), kV has the biggest influence on motor performance.

The ideal voltage (cell count) for any motor is that which spins the motor at the speed you want. For typical sport applications where thrust is more important than speed, propeller speed will probably be around 10 to 12 thousand RPM. A direct-drive motor with kV = 1000 RPM/volt will need three LiPo cells to spin that motor from 10 to 12 thousand RPM. (Use four volts per LiPo cell for simplified calculations)

For high speed applications like pylon racers, you may be wanting propeller speeds closer to 30,000 RPM. Here we'd be looking for direct-drive motors with a kV closer to two or three thousand RPM/volt to get close to our target range with three or four LiPo cells.

For extreme performance, like electric racing gliders, we can use gear reductions to spin a motor close to 50,000 RPM while only turning the prop at 7500 RPM. These motors have kVs close to 5000 RPM/v.

In general, the larger the model, the less sensitive it will be to the weight of an extra cell or two, so going with the highest cell count will get you the highest efficiency. Indoor models are very sensitive to cell count so their motors tend to have higher kVs to run on one or two cells. Propeller selection and gear reduction is a whole other subject, well described in online resources like rcgroups.com so I won't be covering it here.

The key point is to select the number

of cells (voltage) that will spin the prop (or motor output shaft) as fast as practical for the application. This choice will always maximise efficiency and deliver the most watts from your battery to your prop. It will also mean drawing less current which means lower capacity cells for less weight. So, if a motor manufacturer says that a motor is best suited for 3 to 5 LiPo cell packs, try to select the 5 cell pack for your application; but if carrying 5 cells in your plane or heli will mean too much weight, select a similar sized motor that is designed for 3 to 4 cells instead.

BATTERY CAPACITY AND DURATION

When the full throttle current on the ground is close to the motor's maximum rated current, then you can be sure that you will be operating between the peak efficiency current at some partial throttle setting and the maximum power current at full throttle. In the air, the motor will be drawing about 4/5 of the full throttle current on the ground. So we should be selecting a battery capacity that corresponds to 4/5 of the motor's maximum current rating.

For the typical sport or aerobatics flyer, you'll be doing 8 to 10 minute flights at throttle settings between half-ish and full. For electric racing or limited motor run gliders, you may only need one minute of motor run time applied in short bursts of intense, full throttle power. Let's look at the typical ten-minute mixed throttle flight.

You'll want enough capacity left at the end of the flight to go around for a better landing approach. Plus, you'll want to preserve the life of your pack by not using more than about 3/4 of its rated capacity. This also has the side benefit of shortening recharge times to about 3/4 of an hour.

For full throttle flights of 1/10 hour (6 minutes), we need a battery sized for 10C currents. For 1/8 hour (7.5 minutes) we need an 8C battery and so on. I don't have the space to get into understanding "C" ratings in this month's column so please refer to the online resources I gave in the December column.

The shortest duration will happen at the battery pack's maximum rated continuous current, which for most LiPos today is 20C. Our full-throttle flight times

will be 1/20 hour or only 3 minutes. Since this selection will give us the lightest possible set-up, the chances are very good we'll be flying at much lower throttle settings most of the time for a longer overall flight time. Personally, I've tended to size my packs (capacity-wise) based on 12C currents (1/12 hour at full throttle), even though I may be buying packs rated at 25C or higher.

Finally, we need to increase the selected capacity by 1/3 to ensure we don't consume more than 3/4 of the capacity in our ideal ten-minute mixed-throttle flight. Let's do an example to illustrate this concept.

The Hacker A30 10XL is popular for "40-sized" aerobatic planes. It's rated for 3 to 5 cell LiPo packs with maximum current of 42A. First, we assume that in the air, the motor will be propped to draw 4/5 of 42A, the motor's maximum rated current, which is ~34A.

Maximum performance case: assume our battery pack can deliver 20C currents continuously. Our battery capacity will have to be 34A x 1/20 hr = 1.7 Ah or 1,700 mAh. Next, we add 1/3 to the capacity so we never consume more than 3/4 capacity in flight for a final selection of 2,300 mAh.

With our 2,300 mAh selection, we'll be consuming 3/4 of that capacity (1,700 mAh) in a flight. At full throttle, we could fly for 1/20 hour (3 minutes) pulling 20C current (34A) out of the pack. But we'll only be flying at full throttle in short bursts, so our overall flight times are longer.

Maximum duration case: let's assume the ideal sport flight will average 1/2 throttle for 10 minutes (1/6 hour) which will be the equivalent of full throttle for 1/12 hour. Our battery capacity will have to be 34A x 1/12 hr = 2.8 Ah or 2,800 mAh. Next, we add 1/3 to the capacity so we never consume more than 3/4 capacity in flight for a final selection of 3,800 mAh.

Hopefully, you now see why motor and battery selections must be done together to get the optimal flight performance. The mission is to find the best combination of low flying weight, flight duration and performance. First, select a motor

continued on page 81

R/C FLOAT PLANE / HYDRAVIONS

Gordon Olson

55749

Chair
807-543-2760

gordolson@voyageur.ca

Ladies and Gentlemen,

I hope you all got what you wanted for Christmas and that I'll be getting some photos of your new projects to help flesh out this column.

Due to the size of this edition with all the information regarding the AGM, and the fact that not much in the way of Float flying is happening in most of the country, I am keeping this article short. I did receive some information and pictures from Laddie Mikulasko about his scratch-built Seawind which I would like to share. Laddie writes:

"My SEAWIND is an all-balsa scale model I built from my own plans. The model has a 70" wingspan. The flying weight is 7 lbs. It is powered by an AXI 4120/18 motor with 6S-6000mA Thunder Power batteries and Castle Creation speed controller. The wings plug in and the landing gear is removable. The model handles the water very well. The takeoffs



are straightforward (The wing tips do not dig in)."

I'm sure a nitro engine could be mounted in this beautiful craft if one wanted to. Thanks Laddie.

Until next time, keep the wings in the air, and the floats in the water, or in many cases at this time of the year, in the snow. ✈

R/C FLOAT PLANE / HYDRAVIONS

Gordon Olson

55749

Chair
807-543-2760

gordolson@voyageur.ca

Mesdames et Messieurs,

J'espère que vous avez reçu tout ce que vous vouliez pour Noël et que je recevrai éventuellement des photos de vos nouveaux projets ailés afin de garnir cette chronique.

En raison du nombre de pages que comporte ce numéro de Model Aviation Canada – la documentation afférente à l'Assemblée générale annuelle oblige – et compte tenu qu'il ne se passe pas grand chose durant la saison morte au chapitre des hydravions dans une grande partie du Canada, j'écourte cette chronique. J'ai

toutefois reçu des renseignements et des photos de la part de Laddie Mikulasko, qui nous présente son Seawind de construction artisanale. Je partage ces renseignements avec vous. Laddie écrit :

"Mon SEAWIND est une copie volante tout balsa que j'ai construite à l'aide de mes propres plans. Cet appareil possède une envergure de 70 pouces. Le poids prêt à voler est de sept (7) livres. Un moteur AXI 4120/18 le propulse et les piles sont des Thunder Power 6S-6000 mAh tandis que le contrôleur de vitesse est un produit Castle Creations. Les

ailles s'imbriquent dans le fuselage et je peux détacher le train d'atterrissage. La maquette se comporte très bien sur l'eau. Les décollages sont aisément accomplis (et les saumons d'aile ne s'enfoncent pas dans l'eau)."

Je suis persuadé que si quelqu'un le voulait, il pourrait installer un moteur conventionnel à bord de ce magnifique avion. Merci Laddie.

D'ici ma prochaine chronique, maintenez les ailes vers le haut et les flotteurs dans l'eau – ou comme c'est le cas à ce temps-ci de l'année – sur la neige. ✈

Free Flight

From page 63

prop side-thrust to the right until the excessive roll has been reduced satisfactorily and the model, under power, maintains a horizontal flight path. Continue increasing the number of turns until the rubber motor has received almost 3/4 maximum turns, say 800 or more, correcting each flight as above so that the model has achieved a big, circular, horizontal flight exhibiting a slight roll

throughout the flight.

"Now it is time to introduce a climbing attitude to the flight path. Do this by reducing the propeller down-thrust a little at a time. These final adjustments must be quite fine because each one will provide a noticeable increase in the climbing attitude of the model.

"My own model has been adjusted so that it climbs in still air at approximately 5 degrees during the power burst,

then it levels off for a beautiful, long, stable, circular flight that ends with a gentle landing. I suspect that this climb angle could be increased considerably and I may experiment with it in the future, but for now I am satisfied with the model's performance.

"Because this trimming process worked for me I believe that, with a little patience on your part, it will work for you just as well. Good luck." ✈

Wintertime... a great time for all those indoor RC sites to keep the flyers' fingers nimble. Finally, our Fanshawe indoor program got off the ground on Sunday November 9. A fair showing of flyers turned out, including our SW Zone director, Frank Klenk. (The clacking flyer, we call him.)

The most popular model seems to be the 3-D types, with helis coming second. The new E-Flite micro Blade was a big hit and from information I've received, this is a very popular heli, inexpensive when you have your own Spectrum transmitter, and not that much more with the transmitter in the kit. By kit, I mean you just open the box, insert the battery (after you have charged it, of course), and go fly. This thing practically flies itself. Our guru heli expert, Kevin Perry, says this thing can be put in the air, transmitter set down, do some chattrin with fellow flyers, then, pick up the Tx, and you're still hovering exactly in the same spot you left it. Not exactly a safe thing to do, but just to prove how docile this heli is, it's claimed it can be done.

A guest from Germany, Dominic Gloss, was flying with us. His plane is a special 3-D he dreamed up while flying over from Germany. All scratch-built, UHU Pro adhesive used extensively and it flies perfectly! Dominic is a member of the DMAC and has flown this type of plane for several years, along with his main passion, gliders.

At one point in the afternoon, he and Bryan Mailloux, of the Tillsonburg club, flew together, side by side, well, at a 5' spacing, hovering and other aerobatics in the hall. They put on quite the demonstration. (Thanks to the new Spectrum radios!) Another indoor model is the new Vapor from Park Zone. This model has to be the lightest thing since helium!



A group shot of the LIFT flyers on November 9, 2008. / Une photo de groupe des pilotes du LIFT, le 9 novembre 2008.

Stew Meyers gave a good report on this in the November issue of Flying Models.

I've seen several of these fly, both in small halls and the larger ones, and they are perfect for the new flyer as well as for the old experts. The model can be flown very slow, or faster for loops, etc., which doesn't seem to hurt it at all. A little flexing of the wings is seen, but with the construction of fibre rods and clear Mylar, they withstand the rigors of quick manoeuvres. Weight of this micro flyer is reported at 15.5 grams. Try to get something that light with balsa!

An invitation was extended for me to attend the CAMI indoor RC Flyers evening, Saturday November 29 in Ingersoll. This hall is the Union Hall for the CAMI workers and Kevin Perry has set up a small indoor club for interested parties in his area. It's not a big hall, 40' X 70' with a 25' ceiling, but plenty big enough for the micro models flown by their members. They have a pit area, just off the actual flying area, divided by a strong curtain. Good area for pit work and hangar chat with the others. Flyers came from London, Tillsonburg, and the Ingersoll area. Twelve flyers came out bringing seven Vapor models, and

five micro Blade helis among the range of aircraft. A few 3-D models were there and Greg Pavit brought his newly finished Twinfire, powered by two RimFire motors. Naturally, I forgot to ask which ones, but with all the excitement of seeing all these models fly, I just couldn't help myself in the memory department. Must be something to do with old age and so many flyers. It was an enjoyable evening, and thanks to Kevin Perry for the invite. Hey, Frank Klenk, we missed you!

NEW STUFF

A new motor has been found by Frank Weaver of B.C. It's the new Durasky XM2812CA-27 and from Frank's report, they are the next best thing to the AXI motor. Two models are available, the regular outrunner and one with a built-in ESC. Prices range from \$39.00 for the standard one and \$59.00 for the one with the built-in ESC. Bearings are tops. Check out www.2dogrc.com for more information.

Well, with this being February, we've only got a couple more months for indoor activities, then, it's back outside for more summer fun, so, in the meantime, fly mostly left, slowly, and enjoy! ✈

VOL INTÉRIEUR TÉLÉCOMMANDÉ

Art Lane

18441L

Chair

(519) 685-7002

art2lane@rogers.com

L'hiver... c'est un bien beau temps de l'année pour tous ces adeptes du vol intérieur télécommandé qui pratiquent les doigts à l'un ou l'autre des endroits réservés à cet effet. Finalement, notre programme de vol intérieur au Collège Fanshawe a démarré le dimanche 9 novembre. Un bon groupe de pilote s'est présenté, y compris le directeur de la zone du Sud-ouest, Frank Klenk. (Nous l'appelons le pilote qui jase.)

Les maquettes les plus populaires semblent être celles permettant le vol 3-D, tandis que les hélicoptères ravissent sûrement la deuxième position. Le nouveau Blade micro d'E-Flite a été très populaire et d'après les renseignements que j'ai reçus, c'est un hélicoptère très populaire et qui est peu dispendieux si vous possédez déjà votre propre émetteur Spektrum; et ce n'est guère plus dispendieux même lorsque vous obtenez le kit qui comprend justement cet émetteur. Par kit, je fais référence au fait que vous n'avez qu'à ouvrir la boîte, insérer la pile (après l'avoir chargée, bien sûr) et allez faire voler votre nouvelle acquisition. Ce bidule vole presque par lui-même. Notre gourou, Kevin Perry, soutient que vous pouvez faire décoller cet hélicoptère, déposer votre émetteur sur le sol, discuter un peu avec vos amis, reprendre l'émetteur sans que l'hélicoptère n'ait modifié sa trajectoire. Ce n'est pas nécessairement quelque chose de très sécuritaire mais cela atteste de la docilité de cette maquette.

Un invité en provenance de l'Allemagne, Dominic Gloss, était de la partie. Son avion est un appareil spécial de 3-D auquel il a songé en franchissant l'Atlantique. Son appareil est de construction artisanale et il a employé la colle UHU Pro et cet avion vole à la perfection! Dominic est un membre du DMAC et pilote ce type d'appareil depuis des années; sa passion demeure les planeurs.

À un moment donné au cours de l'après-midi, Dominic et Bryan Mailloux (ce dernier, du club de Tillsonburg) ont fait voler leur maquette ensemble, côte à côte avec un espacement de tout juste cinq pieds. Ils ont fait du surplace et d'autres manœuvres dans la salle. Ils nous ont offert toute une prestation (merci aux nouveaux émetteurs Spektrum!). Une autre maquette de vol intérieur vient de faire son entrée sur le marché. Il s'agit du Vapor, de Park Zone. Cette maquette est presque aussi légère que l'hélium! Stew Meyers en a fait un bon compte-rendu dans le numéro de novembre dernier de Flying Models.

J'ai vu plusieurs Vapor voler tant dans de petits locaux que dans de plus grands et ils s'avèrent parfaits pour tout nouveau pilote ainsi que pour les vétérans. On peut faire voler cet avion très lentement ou un peu plus vite en prévision des loopings et rien ne semble le gêner. On constate que les ailes plient un peu mais cette construction à base de tiges de carbone et de Mylar transparent fait en sorte que l'appareil peut encaisser des manœuvres soudaines. On me dit que le poids de cette micro maquette est de 15,5 grammes. Essayez donc de construire quelque chose d'aussi léger avec du balsa!

On m'a invité à me rendre à la soirée du vol intérieur des CAMI, le samedi 29 novembre à Ingersoll (Ontario). Cette salle est le hall syndical des travailleurs de la CAMI et Kevin Perry a créé un petit club d'adeptes du vol intérieur pour les intéressés dans son coin. Ce n'est pas un bien grand hall (40

pieds par 70 pieds, avec un plafond de 25 pieds) mais il est suffisamment grand pour que les pilotes de micro maquettes s'en donnent à cœur joie. On compte une aire des puits non loin du secteur de vol et un rideau solide sépare les deux endroits. L'aire des puits est propice aux travaux de dernière minute et à la jasette. Des pilotes sont arrivés de London, Tillsonburg et d'Ingersoll. Quelque 12 pilotes sont arrivés et ont sorti leurs sept Vapors, cinq micro hélicoptères Blade et quelques autres maquettes. Quelques maquettes de vol 3-D étaient de la partie et Greg Pavit a apporté son Twinfire nouvellement terminé, que propulsent deux moteurs RimFire. Naturellement, j'ai oublié de demander quels moteurs RimFire, mais j'étais trop excité de voir toutes ces maquettes voler et ma mémoire a fait défaut. Ça doit avoir rapport avec l'âge et les nombreux pilotes sur place. C'était une soirée agréable et merci à Kevin Perry de m'y avoir invité. Hé, Frank Klenk, nous nous sommes ennuyés de vous!

DU NOUVEAU

Frank Weaver (de la Colombie-Britannique) a trouvé un nouveau moteur. Il s'agit du Durasky XM2812CA-27 et d'après le compte-rendu de Frank, ces produits sont presque aussi bons que les AXI. Deux modèles sont disponibles, le régulier de type outrunner et l'autre avec contrôleur de vitesse intégré. Les prix varient de 39,00 \$ (moteur standard) à 59,00 \$ (celui doté du contrôleur de vitesse intégré). Les roulements sont sensationnels. Vous pouvez en vérifier les caractéristiques en ligne au

suite à la page 69

Sunrise RC

1213154 St., Edmonton AB T5W 3N4
1-800-463-6033
local 471-4400 fax 1-800-463-6033



Check out our Website
for Specials
www.SunriseRC.com

JETS

Wayne Beasley 52780

Chair
780-449-1896 f16flier@yahoo.ca

An exciting growth area of our hobby is Electric Ducted Fans, known as EDFs.

The advances in motors, fans and batteries – particularly in the larger sizes – will offer a viable alternative power source for jets. At this point, there is no cost savings to be had at the upper end, but it does provide a shallow pathway where people can get into jets at a more economical level, and work their way up the ladder if they choose. Some of the smaller foamy ducted fans are an absolute blast to fly, and can get your heart rate up with a much smaller outlay of cash than turbines. The exciting news is that this technology works for big jets too!

This month we hear from George Garlock reporting on a super-sized electric ducted fan jet:

"Blair Howkins, a member of the Guelph Gremlins, is the proud owner and flyer of a beautiful and large EDF F-18. In mid-October at the Wingham, ON, airport I was on hand to see Blair fly with Sandro Novatelli, Dan Droppo and Angus McDonald. Blair said he had several long telephone conversations with Larry Wolfe, who had just developed his new high-powered propulsion system. Larry knew of no other who was flying his system, and appreciated the fact that Blair would test fly and report. There were a few glitches during the development, but the final product is flawless.

"The aircraft is the big Yellow Air-

Vol intérieur télécommandé suite de la page 68
www.2dogrc.com.

Eh bien, comme nous sommes rendus au mois de février, il ne reste plus que deux ou trois mois à la saison de vol intérieur avant que nous ne nous dirigeons encore à l'extérieur afin de nous amuser. Entre-temps, pilotez surtout vers la gauche, lentement... et amusez-vous! ✈



Blair Howkins and his beautiful Yellow Aircraft F-18. / Blair Howkins et son magnifique F-18, de Yellow Aircraft Photo: George Garlock

craft twin F-18 hornet (101" long) which weighs 39 lbs all up. It has two 6-volt redundant flight packs and is controlled by a JR 12x radio. The fans are E-TUR-BAX from Jet Hangar Hobbies. The F-18 has two twelve-cell systems – Predator 6000 MaH at 50 volts. Each fan

unit pulls 105 amps at 50 volts so 5200 watts. Each fan unit spins at 40,000 rpm, delivering 17 pounds of thrust. Blair reports that it flies great off pavement."

What a great Canadian accomplishment! ✈

ontarioadhesives



Exclusive Canadian Distributor for



Tired of sneezing? Runny nose? Allergic reactions to CA?
TRY SUPER 'PHATIC!



- No fumes or vapours to irritate eyes, nose or sinuses
- Very thin, excellent wicking action into wood
- Lighter than CA (loses 50% of its weight as it dries)
- Does not bond to skin, washes off with soap and water
- Has greater elasticity than CA, doesn't dry brittle
- Once dry, it's sandable and waterproof
- Sets up in approximately 20 minutes, full strength in 2 hours
- Bonds wood, plastic, and foam
- Produces tougher joints than CA

Available at: Action Hobbies, Kingsville, Ontario, Pinnacle Hobby, Markham, Ontario, Hobbies & Beyond, Lindsay, Ontario, Lakefield Hobbies, Lakefield, Ontario, Hover Haven, Chatham, Ontario, and Leading Edge Hobbies, Kingston, Ontario

We are actively seeking more hobby stores to serve you better!

Come visit us at: www.ontarioadhesives.ca

MODEL AVIATION CANADA

FEBRUARY 2009

69

Un secteur des jets connaît une croissance très excitante – ce sont les jets électriques, ces Electric Ducted Fans (ou EDF). Les percées technologiques en motorisation, les fans et en piles – particulièrement à l'endroit des maquettes plus grosses – font en sorte que cette motorisation électrique devient attrayante pour les jets. À ce point-ci, un modéliste ne réalisera pas d'économies sur le plan monétaire lorsqu'on parle des maquettes très techniquement avancées, mais le sentier est un peu plus praticable pour les modélistes qui veulent entrer à moindre coût dans l'univers des jets, pour ensuite monter en niveau de perfectionnement, s'ils le désirent. Les petites maquettes ducted fan de type foamy sont désopilantes à faire voler et vous pourrez ainsi accélérer votre rythme cardiaque avec moins d'argent que si vous passiez du côté des turbines. Ce qui est excitant, c'est que cette technologie fonctionne aussi pour les jets plus gros!

Ce mois-ci, je vous offre un compte-rendu de George Garlock, qui nous parle d'un très gros projet de jet électrique :

"Blair Howkins, un membre des Guelph Gremlins, est le fier propriétaire et pilote d'un magnifique et imposant F-18 EDF. À l'aéroport de Wingham (Ontario) à la mi-octobre, j'étais sur place en compagnie de Sandro Novatelli, de Dan Droppo et d'Angus McDonald afin d'observer Blair piloter son appareil. Blair nous a raconté qu'il avait eu plusieurs conversations téléphoniques avec Larry Wolfe, qui vient de mettre au point ce puissant système de motorisation. Larry ne connaissait personne d'autre qui avait piloté une maquette muni de son système, aussi a-t-il apprécié que Blair effectuerait un vol d'essai pour ensuite lui livrer ses impressions. Il y a eu quelques pépines en cours de conception mais le produit final est sans reproches.

"La maquette est le gros kit de Yellow Aircraft du F-18 bimoteur (une longueur



Blair Howkin's Yellow Aircraft F-18 powered by two E-Turbax fans. / Le F-18 (un kit de Yellow Aircraft) de Blair Howkin, mû par deux fans E-Turbax. PHOTO : George Garlock



From left: Blair Howkins, Angus McDonald, Dan Droppo and Sandro Novatelli after a satisfactory windy day's flying. / De g. à dr. : Blair Howkins, Angus McDonald, Dan Droppo et Sandro Novatelli après un vol satisfaisant, malgré un vent prononcé. Photo: George Garlock

de fuselage de 101 pouces) et elle pèse 39 livres, prête à voler. Elle est dotée de deux systèmes flight packs embarqués et redondants de 6 volts et une télécommande JR 12x actionne les servos. Les fans, eux, sont des E-TURBAX de Jet Hangar Hobbies. Le F-18 possède deux systèmes de 12 éléments – des Predator de 6 000 mAh cotés à 50 volts. Chaque

fan livre 105 ampères à 50 volts, ce qui donne 5 200 watts. Chaque unité fan tourne à 40 000 tours/minute, ce qui donne 17 livres de poussée. Blair nous rapporte que son appareil vole à merveille en décollant d'une surface pavée."

Quel bel accomplissement canadien! ✈

R/C SCALE

First column of the New Year and I would like to mention that the AGM is coming up. This issue will have the items of business to be decided at the AGM so if you cannot attend, let your zone director know your opinions. If you want to vote on the issues, you can do this by proxy. This is your chance to get involved and make your views known.

I am looking forward, hopefully, to an improved economy for everyone as well as an improvement in the weather we had here in Ontario for 2009.

Last column, I asked if there were any interested groups who wished to bid on the F4C Team Trials (RC Scale). The trials have been awarded to the Kawartha Lakes Radio Control Club. Congratulations. This is held in conjunction with their annual Kawartha Classic Scale but

will be a separate event both in static and flying scoring. Below is a copy of the announcement found elsewhere in the magazine.

F4C (RC SCALE) TEAM TRIALS

To be held August 21 to 23, 2009 in conjunction with the Kawartha Scale Classic at the Kawartha Lakes Radio Control Flying Club.
www.kawarthaclassicscale.com/

Successful candidates will represent Canada at the FAI 2010 World Championships in Poland. Competition rules can be viewed at ftp://www.fai.org/sporting_code/sc4/sc4_f4_scale_09.pdf

Registration and information for the team trials contact the CD Peter Conquergood or the RC Scale Chairman Dennis Pratt. Registration cut off date for

Dennis Pratt 52272

Chair
519-966-0296 denpratt@cogeco.ca

the team trials is August 8, 2009.

Contest Director: Peter Conquergood
info@kawarthaclassicscale.com

RC Scale Chairman: Dennis Pratt
denpratt@cogeco.ca

As was the case last year, I am hoping for input from you. Pictures and articles pertaining to scale and scale events would be appreciated. I like to think this is your column and this is your chance to contribute to the magazine.

If you have any questions or concerns, please don't hesitate to contact me by phone or e-mail as found on the MAAC web site and as published in Model Aviation Canada. ✈

COPIES VOLANTES

C'est la première chronique de la Nouvelle année et j'aimerais vous mentionner que l'Assemblée générale annuelle s'en vient. Ce numéro de la revue comporte tous les documents afférent aux affaires qui seront traitées à l'AGA alors si vous ne pouvez vous y rendre, faites connaître votre opinion à votre directeur de zone. Si vous voulez voter sur les sujets, vous pouvez le faire par vote de procuration. C'est votre chance de vous impliquer et de faire connaître votre point de vue.

J'ai bien hâte d'assister à une relance de l'économie en plus d'une amélioration de la météo que nous avons eue ici en Ontario jusqu'à maintenant en 2009.

Dans ma plus récente chronique, je vous ai demandé si des groupes étaient intéressés de placer leur nom afin d'accueillir les Épreuves de qualification d'équipe de F4C (copies volantes télécommandées). Celles-ci ont été confiées au Kawartha Lakes Radio Control Club. Félicitations. Ces épreuves auront lieu en même temps que leur rassemblement annuel Kawartha Classic Scale mais ce sera un événement séparé, tant au pointage statique que lors de la portion du pointage en vol. (Par souci d'espace, vous trouverez une rubrique portant sur cet événement ailleurs dans ce numéro de

la revue.)

Comme c'était le cas l'année dernière, j'espère recevoir du matériel de votre part. Les photos et articles ayant trait à des copies volantes et à des concours ou rassemblements de copies volantes seraient grandement appréciées. J'aime croire que c'est votre espace de chro-

nique et que vous pourrez ainsi contribuer à la revue.

Si vous avez quelque question ou inquiétude que ce soit, n'hésitez pas à communiquer avec moi par téléphone ou par courriel aux coordonnées inscrites au site Web et publiées dans les pages de Model Aviation Canada. ✈

F4C (RC Scale) Team Trials

To be held August 21 to 23, 2009 in conjunction with the Kawartha Scale Classic at the Kawartha Lakes Radio Control Flying Club. <http://www.kawarthaclassicscale.com/>

Successful candidates will represent Canada at the FAI 2010 World Championships in Poland

Competition rules can be viewed at ftp://www.fai.org/sporting_code/sc4/sc4_f4_scale_09.pdf

Registration and information for the team trials contact the CD Peter Conquergood or the RC Scale Chairman Dennis Pratt.

Registration cut off date for the team trials is August 8 2009.

Contest Director: Peter Conquergood info@kawarthaclassicscale.com
RC Scale Chairman: Dennis Pratt denpratt@cogeco.ca

RC PYLON

RC pylon racing activity continues to be strong in Western Canada and continues to be nearly non-existent East of Saskatchewan. I did receive an encouraging e-mail in the fall of 2008 where a club in Ontario was looking at organizing friendly club pylon races using Parkzone Strykers.

With the ever-increasing popularity of indoor flying, interest has been growing in fun two-pole racing of indoor foam flyers. It seems anything with a motor attached eventually ends up being raced.

As for committee business this year, MAAC sent a pylon team to Kiev, Ukraine for the F5D electric RC pylon racing World Championships. Our Canadian team placed second out of eight participating countries. This is the first time Canada as a team has finished on the podium in any form of international pylon racing. A national fast time record was awarded to Roy Andrassy of Calgary, Alberta for his ten lap time of 67.9 seconds set at the F5D electric pylon World Championships in Kiev, Ukraine.

In September 2008, team trials were held in Regina, SK to qualify a team to fly in the F3D (internal combustion) RC pylon World Championships to be held in Berlin, Germany in 2009. Three MAAC members qualified for the team. The qualifying pilots are Murray Hamula, Harold Sattler, and Henry Redekop. The team manager is Mabo Amano.

Personal commitments to my family and career have kept me from actively updating the MAAC RC Pylon rule book and the MAAC race procedure guide. However, I continue to log suggestions for improvement from many of the active pylon racers that I speak with during competitions. My objective is to encourage seamless trans-border participation in pylon competitions with the USA so we are pretty well in keeping with the AMA rules in the USA and the NMPRA special interest group. I remain active in competitions in Phoenix, Arizona and at the US Nats in Muncie, Indiana.

Committee members remain active and in touch with me while our committee expenses submitted to MAAC were zero.

Randy Smith

13141

Chair

403-547-1086

pylon.guy@shaw.ca

Any small expenses for telephone and postage are absorbed by me personally. I have submitted interesting and informative articles to Model Aviation Canada for each and every issue of the magazine and the feedback has been positive with regard to written content, photographs, and regularity of submissions. I think the presence of pylon racing in Model Aviation Canada is an important aspect of the committee and of my role as Chairman. If nothing else, I believe I have increased the visibility of RC pylon racing through this important communication media in our organization.

2009 plans for the committee include updating the rule book and race procedure guide as well as re-visiting the Open Electric rules that were created a couple of years back. Advancements in Lithium battery technology require the rules with respect to battery limitations to be revisited.

There were no recommendations forwarded to the RC Pylon Committee from any of the area zone meetings. ★

COURSES AUTOUR DE PYLÔNES

L'activité au sein du giron des courses de maquettes télécommandées autour de pylônes demeure très marquée dans l'Ouest canadien et pratiquement invisible à l'Est de la Saskatchewan. J'ai reçu un courriel encourageant à l'automne 2008, selon quoi un club de l'Ontario songeait à organiser des courses amicales à l'aide de petits Strykers, de Park Zone.

Puisque l'intérêt pour le vol intérieur n'en démord pas, quelques personnes font maintenant la promotion de courses autour de deux pôles à l'intérieur à l'aide de petites maquettes en mousse. Semble-t-il que presque n'importe quel appareil muni d'un moteur à l'avant sera éventuellement soumis à de la course.

Quant aux affaires du comité cette année, le MAAC a envoyé une délégation à Kiev (Ukraine) à l'occasion du Championnat mondial de maquettes télécommandées électriques de F5D. Notre équipe canadienne a terminé en deuxième place sur un groupe de huit pays. C'est la première fois que le Canada a gravi

le podium des médailles à titre d'équipe en quelque épreuve internationale que ce soit au chapitre de la course autour de pylônes. Un record canadien a été attribué à Roy Andrassy de Calgary (Alberta) lors de ce championnat : son parcours de dix tours a été accompli en 67,9 secondes.

En septembre 2008, des épreuves de qualification d'équipe ont eu lieu à Regina (Saskatchewan) en prévision de choisir une équipe qui saura nous représenter au Championnat mondial de courses autour de pylônes F3D (moteurs à combustion) à Berlin (Allemagne), en 2009. Trois membres du MAAC font dorénavant partie de la délégation : Murray Hamula, Harold Sattler et Henry Redekop. Le gérant d'équipe est Mabo Amano.

Des engagements familiaux et ma carrière m'ont empêché de mettre à jour le livret de règlements du MAAC de la course autour de pylônes ainsi que le guide de procédures du MAAC. Toute-

Randy Smith

13141

Chair

403-547-1086

pylon.guy@shaw.ca

fois, je continue d'inscrire les suggestions pour toute amélioration qui me parviennent de la part de pilotes actifs. Mon objectif, c'est d'encourager une participation transfrontalière, sans problème, lors des compétitions de course autour de pylônes en compagnie des États-Unis. Nous sommes à niveau avec les règlements de l'AMA américaine et avec le groupe d'intérêt de la NMPRA. Je suis toujours actif au sein des compétitions à Phoenix (Arizona) et lors des NATS américains à Muncie (Indiana).

Les membres du comité demeurent actifs et gardent contact avec moi et nous n'avons soumise aucune dépense au MAAC. J'ai personnellement absorbé toutes les petites dépenses reliées aux appels téléphoniques et à la poste. J'ai soumis des articles intéressants et informatifs à Model Aviation Canada à toutes les parutions et la rétroaction des pilotes a été très positive relativement à mes choix éditoriaux, aux photographies et à

suite à la page 81

The "Onslaught Over Ontario" which originated in Oakville and eventually migrated to Toronto, was hosted this year at the Cobble Hills Combat airfield under the supervision of Contest Director Dave 'Crosscheck' Fallowfield of the Humber Valley Hawks. The idea is to hold this 'traveling circus' at a different location every year and provide the opportunity to involve other RC clubs who have expressed an interest in WWI and WWII RC combat competition.



After several weekends of bitter rainstorms and blizzards, the last Sunday in November turned out to be a bright sunny day with light winds – and about two feet of fresh snow to get around in. 'Boss Hogg' Alan Cole came to the rescue with a gigantic John Deere Tractor to blow out the laneway, clear off the parking lot and scoop out a primitive take-off strip for our WW I ski planes. Meanwhile, Johnny Gough grabbed a snow blower and cleared a network of trenches which were soon lined up along both sides with WWI fighter planes – from the cozy clubhouse to the pits.

After the 'Onslaught', most aircraft were still in one piece. / Même après l'Onslaught, la plupart des maquettes étaient intactes.

WWI take-offs were challenging but hilarious and when the planes were finally airborne, and the combat turned into a free-for-all with lots of laughs and scoring by the honour system.

WWII combat was more strictly organized but camaraderie and good sportsmanship prevailed and everyone went home happy. First place in WWII went to 'Ice Man' Jeff Truemer. Bob Milne of Ingersoll took second place while 'Rocky' Jeff Decaulwe finished in third. 'Viper' Bobby Charchanko wound up with the dreaded Worst Mid-Air trophy.

I take this opportunity to thank SW Zone Director Frank Klenk and CD Dave Fallowfield who donated prizes. The pilots were eternally grateful to Brenda Cole and Marlene Banks who donated a couple of piping hot chili pots and dinner rolls. For a list of WWI and WWII corro combat short kits available, contact Johnny Gough at cv58dvr@yahoo.com and join in the fun.

May good sportsmanship prevail – 'till we meet in the sky. ✈

SW Zone director Frank Klenk and Johnny Migiver Holmes. Le directeur de la zone du Sud-ouest, Frank Klenk, en compagnie de Johnny Migiver Holmes.





Rob Smith of the Humber Valley Hawks loves his Albatross. / Rob Smith des Humber Valley Hawks adore son Albatross.

La confrontation Onslaught Over Ontario, qui a connu ses débuts à Oakville a émigré cette fois à Toronto, a été accueillie cette année au terrain de Cobble Hills sous la supervision du directeur de concours Dave Crosscheck Fallowfield, des Humber Valley Hawks. L'idée est de déplacer ce cirque ambulante à un nouvel emplacement annuellement de sorte à impliquer d'autres clubs de maquettes télécommandées qui ont exprimé de l'intérêt envers les copies volantes d'appareils de combat des Première et Seconde Guerres mondiales.

Après avoir connu plusieurs fins de semaine d'averses de pluie et de tempêtes, le dernier dimanche de novembre a été ensoleillé sous des vents légers – en plus de nous gâter avec deux pieds de neige fraîche. Boss Hogg Alan Cole est arrivé à la rescousse avec son tracteur John Deere et a dégagé l'entrée au terrain, le terrain de stationnement ainsi qu'une piste primitive pour nos maquettes de la Première

Guerre mondiale montée sur des skis. Entre-temps, Johnny Gough a empoigné une souffleuse et nous a dégagé des tranchées qui ont aussitôt été garnies de ces maquettes sur les deux côtés – du clubhouse bien chaud à l'aire des puits.

Les décollages de maquettes rappelant la Première Guerre mondiale ont été un défi mais c'était hilarant et lorsque tous ces appareils ont finalement pris la voie des airs, le combat a pris des airs de chacun-pour-soi; bien des rires ont retenti tandis que les pilotes prenaient en note fidèlement leur pointage.

Le combat des copies volantes rappelant la Seconde Guerre mondiale était mieux organisé mais la camaraderie et l'esprit sportif étaient au rendez-vous et tout le monde est retourné chez lui heureux. Au sein de cette catégorie, la première place est allée à ICE MAN Jeff Truemner. Bob Milne (d'Ingersoll) a ravi la deuxième place tandis que Rocky

Jeff Decaulwe est arrivé bon troisième. Viper Bobby Charchanko a quant à lui reçu le redouté trophée de la pire collision aérienne.

Je remercie le directeur de la zone Sud-ouest Frank Klenk et le directeur de concours Dave Fallowfield qui ont offert des prix. Les pilotes étaient éternellement reconnaissants envers Brenda Cole et Marlene Bank qui leur ont offert deux casseroles de chili très chauds et de petits pains. Si vous voulez obtenir une liste des short kits de Coroplast de copies volantes d'appareils des Première et Seconde Guerres mondiales, veuillez communiquer avec Johnny Gough au cv58dvr@yahoo.com et joignez-vous au groupe afin de vous amuser.

Que l'esprit sportif l'emporte – jusqu'à ce que nous nous rencontrions dans le ciel. ★

R/C AND SCALE SAILPLANE

Stanley Shaw

2481

Chair
519-763-7111

stanley.shaw@sympatico.ca

Now that winter is upon us with a good dose of snow and foul weather, it is time to reflect on the year.

For many, indoor flying has started in earnest. I hope that Santa brought you something to get in the air! On the other hand, some of you have bought new models for next season. The Canadian Model Aerotow Society (CMAS) members in Ontario have been busy putting together five-meter Alpinas and some have purchased ASK-18 semi-kits to build over the winter season. No doubt we will see some other models that, together with the forementioned, will bring new excitement and thrills in 2009.

One of my favorites models has been the Schweizer SGS-2-33 trainer that has been the workhorse for the Royal Canadian Air Cadets. Jacques Des Becquets, MAAC's esteemed translation guru, has finally achieved his goal of building and flying a 2-33. Let him tell his story with the love affair with the 2-33.

AT LONG LAST... A SCHWEIZER 2-33!

by Jacques Des Becquets

"In 1985, I spent a few Saturdays getting acquainted with the Schweizer SGS 2-33 at the Gatineau Gliding Club, the very type which is very prominent in Royal Canadian Air Cadet circles throughout the country. CF-YLJ was sold the next year to the Air Cadets. Incidentally, I learned just a few months ago it had suffered an "oops landing" in 2006, to coin a commanding officer's expression and that it would undergo a rebuild. In 2001, while working in New Brunswick, I decided to design my own two-meter size 2-33 in order to reproduce Charlie Foxtrot Yankee Lima Juliet as a slope soarer, using a Jedelsky airfoil; the Super Turkey (RC Modeler, February 1978) served as my inspiration. Upon my return to Eastern Ontario, I met up again with a bunch of die-hard aerotow devotees. I thought: "What if I was to have a second set of wings, this time in white foam, with ailerons?"

"My mentor Gudmund Thompson performed his magic with his programmable foam cutting machine and voilà! A new

Jacques' rendition of the popular Schweizer SGS 2-33. The full-size C-GCLD was flying in Alberta in 2001. Does anyone know if it is still active? A little detailing is fun. Note the starboard instructor's door, the landing skid and the pitot tube. / La version de Jacques du populaire SGS 2-33. L'appareil C-GCLD à l'échelle réelle volait en Alberta en 2001. Quelqu'un sait-il s'il vole toujours?

Il est agréable d'ajouter des détails. Notez la porte de l'instructeur à tribord, le patin d'atterrissage et le tube pitot.

set of wings! By the time the Arnprior Aerotow (Northwest of Ottawa) rolled around in September 2005, I was set to go. CF-YLJ flew, but it had the glide ratio of a brick. Darn, back to the drawing board...

"To complement a full album of photos and diagrams I had collected on the 2-33, I would often browse through the internet. I heard about Tom Martin RC, who had begun to manufacture kits of the Schweizer sailplane line. Upon

speaking to him over the phone one day, he confirmed he had both an EPP and a built-up pre-production kit for my beloved 2-33, albeit in two-meter size (76-inch wingspan). I was willing to give it a go.

"Then, I learned of a certain Ed Berris, who runs Sky King RC Products, presently relocating to Colorado. Mr. Berris has purchased most of Dave's Air-

continued on page 82



Maintenant que nous vivons au rythme de l'hiveret que nous ayons reçu bien de la neige et du mauvais temps, nous pouvons penser à l'année.

Pour plusieurs modélistes, le vol intérieur bat son plein. J'espère que le père Noël vous a apporté de quoi faire voler! De l'autre côté, quelques-uns d'entre vous avez déjà acheté une maquette en prévision de la saison prochaine. Des membres ontariens de la Canadian Model Aero Tow Society (CMAS) s'affairent à assembler des Alpina de cinq mètres et quelques-uns ont acheté des semi-kits d'ASK-18 afin de les assembler, ces mois-ci. Nous verrons sans doute d'autres maquettes prendre la voie des airs en 2009.

L'un de mes planeurs préférés est le Schweizer 2-33 et cet appareil a assuré le gros de la formation au sein des Cadets de l'air du Canada. Jacques Des Becquets, le gouru de la traduction au sein du MAAC, a finalement réussi à construire et à faire voler un 2033. Je lui laisse le soin de vous raconter son histoire d'amour avec le 2-33.

ENFIN... UN SCHWEIZER 2-33!

par Jacques Des Becquets

"En 1985, j'ai passé quelques samedis à me familiariser au Schweizer SGS 2-33 au Gatineau Gliding Club, le type même de planeur que l'on retrouve souvent chez les Cadets de l'air du Canada partout au pays. CF-YLJ a été vendu l'année suivante aux Cadets de l'air. Incidemment, j'ai récemment appris qu'il avait eu un "oops landing" en 2006, pour reprendre l'expression d'un commandant et qu'il serait remis en état de vol. En 2001, pendant que je travaillais au Nouveau-Brunswick, j'ai décidé de concevoir mon propre 2-33 de deux mètres afin de reproduire Charlie Foxtrot Yankee Lima Juliet pour le vol de pente, muni d'un profil d'aile Jedelsky; mon inspiration, c'était le Super Turkey (revue RC Modeler, février 1978). En revenant dans l'Est ontarien, j'ai repris contact avec mes amis férus d'aéromodélisme. Je me suis dit : "Et si je me munissais d'une deuxième jeu d'ailes, cette fois en styromousse blanche et muni d'ailerons?" Mon mentor Gudmund Thompson a réalisé cet exploit à l'aide de sa machine à découper programmable et voilà! De

nouvelles ailes! Au moment de l'édition 2005 du rassemblement de remorquage aérien à Arnprior (au nord-ouest d'Ottawa), j'étais prêt. CF-YLJ a volé... avec la finesse d'une brique. Zut, retour à la planche à dessin.

"Histoire d'ajouter à mon album de photos et de diagrammes que j'ai collectionnés sur le 2-33, j'effectuais souvent de la recherche dans Internet. J'ai entendu parler de Tom Martin RC, qui avait commencé à offrir des kits de la gamme des Schweizers. En lui parlant au téléphone un jour, il m'a confirmé qu'il possédait des kits de mousse EPP et de construction conventionnelle du 2-33, quoique en dimension de deux mètres (envergure de 76 pouces). J'étais prêt à essayer cela.

Puis, j'en entendu parler d'un certain Ed Berris de Sky King RC Products, qui est présentement à se relocaliser au Colorado. M. Berris a acheté la plupart des designs de Dave's Aircraft Works (DAW). Avant que le Californien Dave Sanders ne quitte le milieu, il m'avait personnellement avoué qu'il planchait sur un design du 2-33, un jumeau si l'on veut au Schleicher Ka-6 de trois mètres qu'il avait réalisé et qui avait remporté beaucoup de succès. Fin 2007, j'ai correspondu électroniquement avec M. Berris. Il m'a écrit qu'il avait produit un kit "préproduction" du 2-33 mais que pour les instructions et certaines composantes, "il n'en tient qu'à vous". J'ai mordu à l'appât : à la mi-décembre, j'ai commandé mon kit et j'ai attendu. Il est arrivé le 8 janvier 2008.

"Heureusement pour moi, j'avais assemblé un Schweizer 1-26 DAW de deux mètres et j'avais acheté un P-51 Mustang usagé d'un ami à Beauport (près de Québec), si bien que je connaissais cette méthode d'assemblage. Toutefois, je vous mentirais si je vous disais de penser qu'un kit EPP, c'est comme un prêt-à-voler (communément appelé ARF). Les composantes majeures ont été découpées au fil chaud, certes, mais il vous faut encore couper, revoir la forme et poncer ces maquettes. Conçus à l'origine pour le vol de pente et le combat, ces foamies doivent être renforcés de ruban à fibre de verre avant de les recouvrir de pellicule thermorétractable.

"Le 30 septembre 2008, j'ai appor-

té mon 2-33 de 117 pouces à la séance Bring and Brag du Stetson Flyers Model Airplane Club, dans la région d'Ottawa. Bien que je n'aie pas encore terminé l'installation radio ou équilibré le centre de gravité de l'appareil, j'aime bien le produit final. Le vrai test, ce sera de voir comment il vole. J'ai bien hâte de passer à cette étape, probablement vers mai ou juin 2009.

"Est-ce que cela valait la peine d'y travailler 100 heures (peut-être plutôt 200) afin de modifier le design? Certainement! Si vous considérez vous lancer dans le domaine du remorquage aérien ou du vol de pente, ma foi, songez au foamie 2-33 une fois que Sky King aura repris ses activités au début 2009. Tout au long de ce projet, plusieurs personnes m'ont donné un coup de main. Merci beaucoup à Gudmund Thompson et aux autres membres de CMAS pour l'inspiration, à Richard Robichaud et surtout à l'Albertain Javier Sarango qui m'avait envoyé les photos du véritable C-GCLD en 2001. Il me ferait plaisir de répondre à vos questions relativement à cette maquette de chez Sky King RC Products. Mon adresse courriel se trouve dans les premières pages de Model Aviation Canada.

"C'est un foamie, oui, mais je suis persuadé qu'il volera à la façon d'un 2-33!"

Merci Jacques pour cet article informatif et intéressant.

Attention aux membres du comité. Faites-moi parvenir vos nouvelles et avis d'événements à venir pour votre région en 2009. Il m'importe beaucoup d'avoir votre rétroaction. Au revoir. ✈

Pilotes sportifs

suite de la page 77

questions tenaces : qui sommes-nous et comment pouvons-nous aider les membres? Cela n'aide pas que les membres du comité émanent de la même zone. Comme c'est la première année que nous disposons d'un comité complet, nous devrions avoir comme objectif de trouver notre niche. Pour ce faire, nous aurons aussi besoin de votre rétroaction. Comment pouvons-nous vous aider? Comme je l'ai dit à ma femme : "Je ne suis pas capable de télépathie." Sans vos commentaires, nous ne faisons que crier dans le vide. ✈

RC SPORT FLYER

Bruce Dealhoy 22555

Chair
905-841-103 bdealhoy@sympatico.ca

Well, Christmas has come and gone. As has snow, rain wind and just about anything else that Mother Nature could throw at us. Of course, I'm saying this about the GTA here in Ontario but this year, it can apply to just about anywhere North of the US border.

I got an ARF kit for Christmas, one that says "two hours and you're flying!" One of the guys who heard of my getting the kit asked me how long until it came back in a garbage bag. You'd think that I was the inventor of the "Figure-9" or something.

The model is a SAPAC SAAB JAS-39 EDF RTF. Compared to most EDFs, this one's a biggie: 59 inches long with a 35 inch wingspan (88 cm). Considering the level of detail and finish, I'm almost tempted to enter this one in this year's Scale Nationals as Sportsman. However, I've got another project lined up for that.

I guess that this is typical of most of us – we don't care what people think – we build, we fly, we crash, we repair, we fly it again, we hang around in hobby shops and coffee bars.

Judging by the level of niceness on the on-line forums, the usual post-Christmas flame-festival and proof of the existence of cabin fever has not yet set in. I'm avoiding it this year by having about a half-dozen projects that need to be finished. Plus a massive list of honey-do projects that have been piling up for



Ten hours into the construction of a 'two hour' build SAAB / Dix heures consacrées jusqu'à maintenant au SAAB "construit en deux heures".

years, it seems.

This has been the first full year of the RC Sport Flyer committee and the committee still has been unable to address the burning questions of who we are and how we can help the membership. Having all of the committee drawn from a single zone doesn't help. With this being the

first year having a full slate of committee members, finding our niche should be the objective for the year. For that we'll also need your input. How can we help you? As I tell my wife, 'I'm not a telepath.' Without your input, we're simply shouting into the wind. ✈

PILOTES SPORTIFS

Bruce Dealhoy 22555

Chair
905-841-103 bdealhoy@sympatico.ca

Eh bien, Noël est passé. De même que le neige, la pluie, le vent et tout ce que dame Nature a pu nous envoyer. Bien sûr, je vous raconte cela depuis mon chez-moi dans le Grand Toronto (en Ontario) mais cette année, je crains que cela puisse s'appliquer à peu près n'importe où au Nord de la frontière américaine.

J'ai reçu un kit ARF (presque prêt à voler) pour Noël, celui-là même qui stipule que cette maquette sera prête à voler en deux heures! L'un des gars qui a appris que j'avais reçu ce kit m'a demandé combien il s'écoulerait de temps jusqu'à ce qu'il revienne dans un sac à poubelle. On pourrait penser que j'ai inventé

l'acrobatie Figure 9.

La maquette est un SAPAC SAAB JAS-39 à propulsion par fan électrique (EDF). Comparé à la plupart des maquettes EDF, celle-ci est imposante : longueur de 59 pouces et envergure de 35 pouces (88 cm). Compte tenu du niveau de détail et de finition, je serais tenté de l'inscrire aux Épreuves canadiennes de copies volantes au sein de la catégorie Sportsman. Toutefois, je prépare un autre projet de construction pour cela. Je crois bien que c'est typique de la plupart d'entre nous – nous nous foutons de ce que pensent les gens – nous construisons, nous faisons écraser nos maquettes, nous les réparons et nous les faisons voler une

fois de plus. Nous nous tenons aussi dans les magasins de passe-temps et dans les lieux où on vend du café.

À en juger par le niveau de civilité dans les forums de discussion en ligne, les insultes d'après-Noël et les indices de cabin fever ne se sont pas encore manifestés. Je m'en tiens loin cette année en m'attaquant à une demi-douzaine de projets aéronautiques que je dois terminer. Semble-t-il aussi que bien des projets que m'avait demandés ma femme s'empilent.

Le comité des pilotes sportifs compte maintenant une année complète et nous n'avons pas encore réussi à traiter des

suite à la page 76

Ma requête dans le dernier numéro de la revue pour obtenir des renseignements relativement au Canadian Gas Model Club a entraîné quelques réponses intéressantes.

L'une d'entre elles était une conversation très intéressante avec Tom Mullarky. Il m'a dit que le club a été fondé en 1937, plusieurs années avant la fondation du MAAC. L'un des piliers était Lillian Hawkins qui a œuvré pendant 11 ans à titre de secrétaire, entre 1939 et 1950.

Encore plus intéressant, "Ma Hawkins" était l'une des sept personnes fondatrices du MAAC et a gardé son numéro d'adhésion du Canadian Gas Model Club, le 7, lorsque le MAAC a débuté.

J'ai aussi reçu cette note de la fille de Tom :

"Mon père Tom Mullarky vous a parlé au téléphone hier soir relativement à son adhésion au sein du Canadian Gas Model Club de Toronto. J'insère une photo de lui, prise lorsqu'il avait 16 ans en 1941, vêtu d'un gilet arborant le logo du CGMC. Il a remporté le concours cette année-là à l'aide d'un Comet Sail Plane qu'avait dessiné Carl Goldberg. Cette maquette possédait une envergure de six pieds et demie et plus de 1 00 pièces devaient être assemblées pour le terminer. Mon père aura 84 ans le 11 février et construit toujours des maquettes, en plus de les faire voler. Vous pouvez bien l'imaginer, il possède une imposante collection d'avions, tant anciens que nouveaux."

Voici un courriel que j'ai reçu de Cec Wood :

"Bonjour, Jim,

"J'étais membre du CGMC au cours de la période 1939-1941 et j'étais très actif au sein de la compétition. Mon numéro était E-60 et vous trouverez ci-joint une photo de moi en compagnie d'une maquette de ma propre conception, le SKY BOOGIE, qui a remporté le concours Eaton en 1942. Vous pouvez apercevoir le numéro CGMC E-60 sur l'aile. Ce concours est ce qui se rapprochait le plus d'un concours pancanadien. À l'heure ac-



Tom Mullarky at age 16 with his contest-winning Comet Sailplane in 1941 and Tom Mullarky today, still an active modeller / Tom Mullarky âgé de 16 ans avec son Comet Sail Plane, qui a remporté un concours en 1941 et Tom Mullarky aujourd'hui, toujours actif.

tuelle, j'ai épinglé l'un des décalques du CGMC à mon mur, tout juste devant moi dans mon bureau.

"J'habitais Toronto Nord à l'époque, aussi ne pouvais-je aisément me rendre davantage au centre de Toronto, si bien que je n'ai pas pu participer aux activités du club. Les chefs de file étaient Vern Anthony, Ray Hunter et une autre personne dont je ne me souviens plus du nom. Le groupe qui connaissait le plus de succès était celui de la famille Hawkins. Gord Hawkins et son frère cadet Brian remportaient plusieurs concours. Ces garçons et leurs amis étaient très actifs et leur mère, "Ma Hawkins", veillait sur eux.

"Il y avait un petit groupe de modélistes dans mon secteur qui comptait Russ Tombs, Graham Ackerly, Frank Loates et moi-même. Nous avions beaucoup de plaisir ensemble à la moindre occasion et nous nous rassemblions à Armour Heights, tout juste au Nord-ouest de l'avenue Wilson et du chemin Avenue ainsi qu'à Pierce Park, non loin d'Eglinton et de la promenade Oriole. Le Canadian Gas Model Club a été réactivé en 1946 et j'en ai fait partie à nou-

veau et on m'a assigné le numéro 41. En 1947-1948, j'ai quitté l'aéromodélisme afin d'entreprendre une carrière d'ingénieur mais je m'y suis intéressé une fois de plus au cours des années 1980.

"Je possède encore ma carte de membre, datée du 31 décembre 1988, que j'ai aussi épinglée à mon mur. Toutefois, on ne m'a jamais averti d'une quelconque activité alors je ne sais pas ce qu'il est advenu du club. Le temps et la mémoire étant ce qu'ils sont, je termine là-dessus."

Ceux d'entre vous qui vivez ou qui viviez dans cette région devriez communiquer avec ces deux anciens modélistes.

Finalement, ceci pourrait être ma dernière chronique, dépendamment du moment où le nouveau président du comité SAM prendra la relève. Je tiens à assurer que je possède encore quelques affaires dans mes dossiers qui pourraient alimenter de prochaines chroniques. J'aimerais aussi continuer de contribuer. L'un des objets dans mes dossiers, c'est une lettre et des photographies de Dennis Osbourne, de Greenwood (Colombie-Britannique). ✈

My request to get information on the Canadian Gas Model Club in the last issue brought some interesting replies.

One was an interesting conversation with Tom Mullarky. He told me the club was founded in 1937, many years before MAAC began. A driving force behind the club was Lillian Hawkins who served eleven years as secretary from 1939 to 1950.

Of even more interest is the fact that "Ma Hawkins" was one of seven founding members of MAAC, and kept her CGMC membership number, number seven, when MAAC began.

And I also received this note from Tom's daughter:

"My dad, Tom Mullarky, spoke to you on the phone last night regarding his membership in the Canadian Gas Model Club in Toronto. I am attaching a picture of him taken when he was 16 years old in 1941, wearing the CGMC logo on his shirt. He won the contest that year flying the 'Comet Sail Plane' which was designed by Carl Goldberg. It had a 6 1/2 foot wingspan and had over 1,000 parts. He will be 84 on February 11th and still builds and flies model airplanes. As you can imagine, he has quite a collection of planes, both old and new."

Here is an e-mail as received from Cec Wood:

"Hello Jim,

"I was a member of CGMC in the 1939 - 41 period and was very active in competitive model airplanes. My number was E-60 and attached is a photo of me with my original design "SKY BOOGIE" which won the 1942 Eaton's contest. The CGMC E-60 number is shown on the wing. This contest was as close as we came to a Canadian Nationals. At present, I have one of the CGMC decals



Cec Wood set a new Canadian Record in Moffett at the Eaton contest in 1941: 23 minutes and 47 seconds. / Cec Wood a établi un nouveau record Moffett lors du concours Eaton en 1941 : 23 minutes et 47 secondes.

pinned to the wall in front of me in my home office.

"I lived in North Toronto then so I did not have easy access to the main Toronto area and so, I was never active in the club activities. The main figures in the club were Vern Anthony, Ray Hunter, and one other person whose name I don't remember. The most successful group were the Hawkins Family. Gord Hawkins and his younger brother Brian won a great many contests. These boys plus a circle of friends were very active and were looked after by their mother "Ma Hawkins."

"I had a small group of modellers in my area that consisted of Russ Tombs, Graham Ackerly, Frank Loates and myself. We had a great time flying together at every opportunity generally at Armour Heights just NW of Wilson Ave and Avenue Rd. and in Pierce Park at Eglinton and Oriole Pkwy. The CGMC had been resurrected in 1946 and I rejoined and

was assigned the number 41. In 1947-8, I dropped out of modelling to pursue an engineering career but became interested again in the late 80s.

"I still have the membership card dated 31 Dec 88 also pinned to my wall. However I never was advised of any club activity so I don't know what happened to it. Time and memory being what it is, that's about all for now."

Those of you who live, or used to live in the area should take the opportunity to get in touch with these two vintage modellers.

And finally, this may well be my last column, depending on when the new SAM Chairman takes over. I want to assure the new Chairman that I have a few things in my files that may be useful for future columns. I would also like to remain a contributor. One thing in my file is a letter with photographs from Dennis Osbourne in Greenwood B.C. ✈

uniques. Plusieurs résidents franchissent une distance considérable pour se rendre et revenir du travail. Ils disposent de bien peu de temps pour pratiquer des activités de loisir. Les aléas au quotidien de l'aller-retour, du travail et de la famille leur laisse bien peu de temps pour des activités comme l'aéromodélisme. On pourrait penser – logique pourrait dicter – que le nombre de personnes pratiquant l'aéromodélisme s'accroîtrait rapidement dans les grands centres urbains en raison de l'augmentation de la population au Canada, en plus du mouvement de résidents de l'intérieur vers l'extérieur. La réalité est tout à fait le contraire.

"Pour les gens à la fin de la cinquantaine, les problèmes de santé deviennent un facteur déterminant. Même s'ils sont en santé, ils doivent consacrer de plus en plus de temps à s'occuper d'un parent âgé ou de la santé de leur compagne/compagnon, qui, lui/elle, doit affronter des maladies à longue échéance. Plusieurs membres âgés perdent peu à peu leur intérêt pour la vie ou pour leurs passe-temps au moment où décède leur compagne/compagnon de longue date. D'autres membres cessent de faire voler des maquettes parce que leur vision défaille ou que leurs aptitudes de coordination de la main et de l'œil ont diminué. Les membres âgés au sein de club d'aéromodélisme ne sont parfois plus membres du MAAC mais poursuivent leur petite visite au terrain de vol afin de revoir leurs copains, même s'ils ne font plus voler d'avions.

"L'ère de l'excitation, de l'aventure et d'un soupçon de mystique qui entourait l'aviation commerciale est révolue. Les avions de ligne ont autant de panache qu'un autocar Greyhound. Bien peu de personnes lèvent les yeux vers le ciel maintenant lorsqu'un avion passe au-dessus d'eux. Personne ne se précipite vers le terrain de l'agriculteur pour voir quel aéronef vient d'atterrir. Même le lancement de la navette spatiale, c'est de la routine. L'aviation et les avions monomoteurs ont essentiellement disparu. Le nombre de jeunes gens au sein des Cadets de l'air a beaucoup diminué au cours des années et plusieurs escadrons ont disparu. Les membres du MAAC ne se portent pas volontaires afin de donner un coup de main aux Cadets de l'air. Notre rapport avec eux est plutôt circonstanciel ou sur papier. Cela n'augure rien de bien pour l'avenir de l'aéromodélisme.

"En analyse finale, tout cela revient à l'accès à un terrain de vol, à l'occasion et les moyens de participer (à notre passe-temps) et à la démographie. Nous parlons de demain. Hier et aujourd'hui sont relégués à l'histoire.

"Le laissez-faire et l'inaptitude à s'adapter aux changements sociaux, économiques et technologiques ont constitué la principale cause de la disparition de plusieurs organismes. Il ne s'agit pas de ce que vous étiez ou êtes toujours; il s'agit de ce que vous devez être aujourd'hui et à l'avenir. La réalité, c'est que le MAAC n'existerait pas sans les clubs locaux et que les clubs locaux ne peuvent exister dans un organisme parapluie national. Ce qui se passe au niveau du club a une incidence sur l'adhésion locale. Ce qui se passe – ou ne se passe pas – au niveau national affecte le rapport de l'organisme national ou sa pertinence auprès de ses membres. Chaque groupe doit répondre à son propre ensemble de responsabilités et de défis.

"Agir n'est pas une option – c'est essentiel. Pour chaque problème, il y a une solution. Il devrait être évident aux yeux de tout le monde que nous avons besoin d'un plan d'action différent. Le plan actuel ne fonctionne plus. La question : que devons-nous faire?"

Merci Peter. Ce sont de bons points de discussion. ✈

emple afin d'illustrer ce concept.

Le moteur Hacker A30 10XL est populaire auprès des modélistes qui veulent motoriser des avions acrobatiques d'une cylindrée de .40, si elles étaient mues par un moteur conventionnel. Ce moteur est coté à de trois à cinq éléments LiPo avec courant maximal de 42A. En premier lieu, nous nous attendons à ce qu'en l'air, le moteur soit sollicité aux 4/5 de sa capacité de 42A (courant maximal coté), ce qui donnera environ 34A.

Hypothèse de la performance maximale : dites-vous que votre ensemble peut livrer un courant continu de 20C. La capacité de la batterie devra être de $34A \times 1/20 \text{ d'heure} = 1,7 \text{ Ah}$ ou 1 700 mAh. Ensuite, ajoutons 1/3 à cette capacité de sorte à ce que nous n'utilisions jamais plus des 3/4 de la capacité en vol, ce qui donnerait une sélection finale de 2 300 mAh.

Maintenant que nous avons sélectionné ces 2 300 mAh, nous utiliserons les 3/4 de cette capacité (1 700 mAh) lors d'un vol. Si nous appliquons le plein régime, nous pourrions faire voler la maquette pendant 1/20 d'heure (trois minutes) en extrayant un courant de 20C (34A) de la batterie. Mais vous n'appliquerez le plein régime qu'à certains moments, si bien que vous augmenterez le temps de vol de votre maquette.

Hypothèse du temps de vol maximal : assumons que le vol sportif idéal sera de dix minutes à mi-régime, ce qui est l'équivalent d'un vol à plein régime pendant 1/12 d'heure. La capacité de la batterie devra être de $34A \times 1/12 \text{ d'heure} = 2,8 \text{ Ah}$ ou 2 800 mAh. Ensuite, vous appliquerez 1/3 à cette capacité, de sorte à ce que vous n'utilisiez jamais plus des 3/4 de la capacité (de la batterie) en vol, ce qui donnerait une sélection finale de 3 800 mAh.

Avec un peu de chance, vous voyez maintenant pourquoi la sélection du moteur et des piles doit être effectuée ensemble afin d'obtenir un rendement de vol optimal. La mission, c'est de trouver la meilleure combinaison qui sache allier un poids prêt à voler très léger, à une durée du vol ainsi qu'une bonne performance. En premier lieu, sélectionnez un moteur qui a été conçu pour le nombre d'éléments (piles) qui saura faire tourner l'hélice (ou l'arbre) aussi vite qu'il est pratique de le faire en fonction de votre application. En deuxième lieu, sélectionnez la capacité de votre batterie ainsi qu'une cote de courant qui vous donnera une durée de vol acceptable, le tout au courant coté maximal du moteur. Si cette combinaison ne donne pas les résultats escomptés, jetez donc un coup d'œil à un moteur qui puisse livrer la même vitesse d'arbre d'hélice à l'aide de moins d'éléments (piles) ou qui livre un courant maximal moins élevé... ou les deux.

NOUVELLES PERCÉES

Recherchez-vous avidement une quelconque indication que la production de piles LiPo de qualité est en train de s'imposer? MaxAmps offre maintenant une garantie de trois ans ou de 300 cycles. Si votre ensemble de piles (la batterie) défaille au cours de votre deuxième année d'utilisation, vous pourrez le remplacer à 33 % du coût d'une batterie comparable. Au cours de votre troisième année, si votre batterie défaille, vous pourrez la remplacer à 66 % du coût de remplacement. Je n'ai encore trouvé personne d'autre qui offre ce genre de garantie. ✈

Electric

suite de la page 65

designed for the number of cells that will spin the prop (or motor output shaft) as fast as practical for the application. Then select a battery capacity and current rating that gives an acceptable duration at the motor's maximum rated current. If this combination doesn't work for you, then look at a different motor that delivers the same shaft speed on fewer cells or has a lower maximum rated current or both.

NEW DEVELOPMENTS

Are you looking for a sign that consistent quality LiPo production is becoming the norm? Max-Amps is now offering a three-year or 300-cycle performance warranty. If the pack fails in the second year, you can replace it at 33% of the cost of a new equal pack and in the third year, at 66% of the replacement cost. I haven't found anyone else offering this kind of warranty though. ✈

Courses autour de pylônes

suite de la page 72

ma ponctualité. Je crois que la présence du comité à même les pages de Model Aviation Canada est importante et cela fait partie de mon rôle de président. Si rien d'autre n'en découle, j'ai augmenté la visibilité de la course de maquettes télécommandées autour de pylônes par le biais de cet outil de communication si important à notre organisme.

Les plans pour le comité en 2009 comprennent la mise à jour du livret de règlements et du guide des procédures de course ainsi que de revoir les règlements afférents aux maquettes de vol électrique libre qui ont été mis au point, il y a quelques brèves années. Les avancées en matière de technologie des piles au lithium nécessitent que les règlements qui stipulent les limites des piles soient examinées une fois de plus.

Aucune recommandation n'a été formulée à l'intention du comité des maquettes télécommandées de course autour de pylônes lors des assemblées annuelles des zones. ✈

Vallée de l'Ottawa

suite de la page 36

façons de faire en sorte que cela ne se produise pas, l'une d'entre elles étant de vous servir de ressorts et de corde élastique (bungee). Le ressort permettra au ski de pivoter vers le haut ou le bas au sol mais il le retiendra en position lorsque l'avion volera. Le bungee, lui, contrôle le débattement du ski. Vous pouvez obtenir le même résultat avec un système de barres de torsion; le ski pivotera au sol mais il sera fermement retenu lorsque l'avion volera. Lors du premier vol d'essai, soyez au courant qu'il se pourrait que vous ayez à ajuster votre émetteur de sorte à ce que votre avion vole sans que vous ayez à corriger sa trajectoire (sans mains sur les manettes, quoi).

Si vous pilotez des maquettes électriques en hiver, gardez vos piles au chaud dans vos poches jusqu'à ce que vous soyez prêt à voler parce qu'elle ne sont pas aussi performantes sous l'effet du froid. Si vous faites voler un avion muni d'un moteur conventionnel à bougie incandescente (glow), placez quelques gouttes de carburant à briquet dans le carburateur, ce qui le fera démarrer plus aisément. Une fois qu'il ronronnera, gardez votre glow driver sur la bougie pendant une minute ou deux, le temps que le moteur se réchauffe. Si vous faites voler une maquette munie d'un moteur à essence conventionnel, vous n'y verrez aucune différence; vous n'aurez qu'à faire démarrer le moteur et voilà, vous serez prêt. Enfin et surtout, attachez votre avion, parce qu'une surface de neige ou de glace facilite de beaucoup le déplacement d'une maquette. Comme toujours, faites voler votre (vos) maquette(s) en compagnie d'un ami.

En terminant, je vous demande de renouveler votre adhésion au MAAC afin l'Assemblée générale annuelle de l'organisme en mars, de sorte à ce que notre zone dispose du nombre approprié de bulletins de vote. ✈

Ottawa Valley

From page 37

in the air. On the first test flight, be aware that with skis, you may need to adjust the trim for the plane to fly hands off.

If you fly electrics, keep your batteries warm by keeping them in your pocket until you are ready to fly as they don't perform as well when cold. If you fly glow a few drops of lighter fluid down the carburetor makes them much easier to start and once they start, leave the glow driver on for a minute or two and let them warm up. If you fly gas, no difference, just start and go. Last but not least, restrain your plane, the snow and ice is slippery and it doesn't take much for them to move.

As always, fly with a buddy.

In closing, I will ask that you make sure to renew your MAAC membership before the March AGM so that our Zone will have the voting numbers that it should. ✈



Advertise in Model Aviation Canada

and get your message out to our 12,000+ members!

With **Colour** now available on every page you can request placement where YOU want it.

This cost effective display advertising is available for as low as \$125 per issue.

Full Page ads start from only \$585!

Clubs enjoy a 40% discount for event advertisements.

for more information contact:

Keith Morison 403-282-0837 editor@ModelAviation.ca

Sailplane

From page 75

craft Works (DAW) designs. Before Californian Dave Sanders left the kit business, he had personally told me a 2-33 prototype was in the works as a stablemate to the very successful Schleicher Ka-6 three-meter ship. In late 2007, I e-mailed Mr. Berris on a few occasions. He wrote back, stating he could produce a "pre-production" 2-33 semi-kit, but that "you're on your own" as far as instructions and some of the components went. I bit the bullet : by mid-December, I mailed a money order and eagerly waited. It arrived on January 8th, 2008

"Luckily for me, I had assembled a DAW two-meter Schweizer 1-26 and I had bought a well-used P-51 Mustang sloper from a friend in the Québec City area, so I was familiar with this building process. Nevertheless, it would be unwise to think of an EPP kit as an ARF. The big components may be hot-wire cut, but it certainly doesn't dispense you of cutting, shaping, sanding and taping these models. Originally designed for the slope and combat, these foamies require taping as a way of reinforcing them before you actually cover them.

"On September 30, 2008, I brought my 117-inch 2-33 to the 'Bring and Brag' session of the Stetson Flyers Model Airplane Club, in the Ottawa area. Despite not having quite completed the radio installation nor having performed the all-important C of G balancing, I still like the end product. The true test lies in how it will fly. I can hardly wait for this part, most likely in May or June 2009.

"Were the 100 hours (perhaps closer to 200) worth this modification effort? You bet! If anyone is considering getting into the realm of aerotowing or slope soaring, by all means, go for the three-meter 2-33 foamie when Sky King resumes production, in early 2009. Throughout this project, a host of people were very supportive. Many thanks to Gudmund Thompson and the rest of the Canadian Model Aerotow Society (CMAS) members for the inspiration, Richard Robichaud and especially to Albertan Javier Sarango for sending me the exquisite full-size C-GCLD photos in 2001. I would be very pleased to answer any questions on the Sky King RC Products Schweizer 2-33. My e-mail address is found in the first few pages of Model Aviation Canada.

"It's a foamie, yes, but I'm sure it will fly like a 2-33 should!"

Thanks Jacques for your informative and interesting article.

Attention committee members, please forward news and events for your area for 2009. Your feedback is very important. Cheers. ✈

St. Laurent

suite de la page 42

assistant-directeur de la zone St-Laurent

514.646.0536

"Nous vous encourageons à vous rendre dans la section des nouvelles de la zone Saint-Laurent et d'y lire les nombreux bulletins que nous avons postés en deuxième moitié de décembre 2008 afin d'avoir une idée de l'intensité du combat que nous menons. Nous adressons un merci très particulier à Richard Biron (directeur de la zone Québec) pour l'article très impressionnant qu'il a placé dans la section de la zone Saint-Laurent du site Web du MAAC."

CLUBS EN RÈGLE JUSQU'À MAINTENANT

Six clubs ont renouvelé leur adhésion jusqu'à maintenant. Pour vous assurer que votre terrain est assuré dès maintenant, puisque certains sont actifs tout au long de l'année, veuillez renouveler tout de suite. Veuillez aussi prendre note que si votre propriétaire requiert une preuve d'assurance, le MAAC doit facturer 25 \$ de plus au club afin de préparer ce certificat.

ÉVÉNEMENTS À VENIR 22 MARS 2009

Quoi faire en pleine saison d'hiver? Pour plusieurs d'entre nous, c'est la période de construction ou de remise en bon état de nos aéronefs. Pour d'autres il y a le vol intérieur qui se pratique de plus en plus dans les gymnases grâce à l'évolution continue dans le domaine des piles et de la miniaturisation et pour les plus endurcis, ils vont munir leurs avions de skis et utiliser les surfaces gelées comme piste de décollage.

C'est également une période propice aux expositions et ventes-échanges. C'est un moyen efficace de promouvoir notre hobby au sein de la population ou de vendre vos articles qui encombrant votre atelier. Ce ne sont pas seulement les clubs et leursexécutif qui doivent s'impliquer mais vous tous, les membres du MAAC. Votre présence lors de tous les événements sont essentiel à la réussite ainsi qu'à la survie de votre loisir. Lors des expositions, cela nous permet d'être plus près de la population et permet aux futurs pilotes de trouver toute l'information sans se sentir déranger. Vous éprouverez aussi un grand plaisir à rencontrer vos amis et à vous remémorer les anecdotes de la saison dernière. ✈

Aurora Swap Meet

Sunday March 8

9:00 to 2:00

Admission \$5

Juniors under 18 free

Vendors

8' Table + Vendors Pass \$20

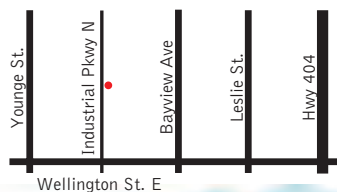
6' Table + Vendors Pass \$15

**Cheque or money order made out payable to:
Aurora Model Aircraft Club**

Contact

Peter Maxwell 39 Catherine Ave. Aurora, ON L4G 1K4
905-727-6637 pmaxwell@aic.on.ca

**Royal Canadian Legion
105 Industrial Parkway N**



HOBBYSHOPS CANADA

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



actionhobby.ca
ACTION HOBBY CANADA LTD.

R/C Planes, Boats, Cars, Helicopters
Diecast - Plastic Kits - Rockets - Kites

Doug & Donette Hyslip

A-7012 Ogden Road SE Store: 403 236-5098
Calgary Alberta Orders: 1 866 415-5098
Canada T2C 1B4 info@actionhobby.ca

**ALBERTA'S
LITTLEST
AIRPORT**

Radio Controlled Model Aircraft Supplies

Box 6 Phyllis Blackwell
Bawlf, Alberta Phone (780) 373-3953
0B 0J0 Fax (780) 373-2522

Advance RC
200 - 8555 Woodbine Ave.
Markham, ON 905-943-8088
advance-rc.com

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St.
Winnipeg, MB 866-248-0352
cellardwellerhobby.com

Eliminator-RC Hobby Supply
11 MacDonald Ave.
Winnipeg, MB 204-947-2865
eliminator-rc.com

Great Hobbies
17 Glen Stewart Drive
Stratford, PEI 800-839-3262
5144 - 75th Street
Edmonton, AB 800-839-3262
greathobbies.com

IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON
1-705-725-9965 1-705-725-6289
Phone Fax
1-800-799-2484
Toll Free Order Line

www.idealhobbies.com

HiFlight R/C Ltd.
5503 82 Ave
Edmonton, AB 877-986-9430
hiflightrc.com

Hobby Hobby
128 Queen St. South
Mississauga, ON 877-986-9430
hobbyhobby.com

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com

**HOLDEN R.C.
HOBBY HANGAR**

TUE. & THURS. 6PM - 10PM SAT. 10AM - 6PM
PH.780-688-3959 FX.780-688-3364 Email:horchoha@telusplanet.net
BOX 126, HOLDEN AB. T0B-2C0 49224 RGE RD 160
1-866-888-3959 www.holdenrchooby.com

**LEADING EDGE
HOBBIES**

Hwy 401 699 Gardiners Rd
Hwy #2 Kingston, ON K7M 3Y4
Gardiners Rd toll free 866-389-4878
Progress Ave. www.leadingedgehobbies.com

We are at the corner
of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!

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

ontarioadhesives

Exclusive
Canadian Distributor for

**DELUXE
Materials**

www.OntarioAdhesives.ca

Parker Model Ltd.
296, 701 Rossland Rd. E., Whitby ON
www.parkermodel.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229

Redline Hobby Ltd.

Fine Products and
Superior Service

308 McDonald St., Regina S4N 6P6
Ph. (306) 721-4322 Fax (306) 721-3443
Email: redlinehobby@SaskTel.net

St-Jean Téléguidé

Division de Gestion Magnan Morrissette Inc.

Benoit Magnan
Carole Morrissette

450 347-9436
514 833-4093
bmagnan@sympatico.ca
Hangar 27, aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, QC J3B 7B5

Sunrise R/C
12131, 54 St. 800-463-6033
Edmonton AB
SunriseRC.com

**Model Aviation
CANADA**

HOBBYSHOPS CANADA

The Hobbyshops Canada section of Model Aviation Canada is a business card and listing of Canadian retailers, manufacturers and distributors.

Visibility in this section provides a regular presence in a space that new people to the hobby go to search out businesses in Canada.

Contract advertisers receive a free line ad in this section but the value of upgrading to a business card ad should not be overlooked.

At just \$200 for the year it is possibly some of the best value in advertising space around. You can double your impact with a double size spot for just \$375 a year!

FOR MORE INFORMATION CONTACT:

KEITH MORISON
PUBLISHER/EDITOR
MODEL AVIATION CANADA

403-282-0837
EDITOR@MODELAVIATION.CA

CALENDAR OF EVENTS



A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY what you wish to appear in the magazine. The club's registration for the current year must be paid for any events to be listed. Contact the office if you have any questions regarding the content of your listing. / Si vous désirez que votre épreuve soit publiée ici, veuillez remplir un formulaire d'autorisation pour compétition et le faire signer et approuver par le Directeur de Zone. Le tout doit être soumis trois (3) mois à l'avance. Le paiement pour l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

ALBERTA - A

May 2 - Display - CARFF ANNUAL AUCTION SALE - Sylvan Lake Community Center - Central Alberta Radio Fun Flyers (CARFF) - Plan to attend CARFF's annual action on Saturday May 2nd. This is the largest model aircraft auction in western Canada, drawing people and aircraft from the four western Provinces. Doors open at 9:00AM for consignment with sale starting at 11:00AM. FOR MORE INFORMATION AND DETAILS SEE CARFF WEBSITE AT carff.ca - Wayne Hutmacher - 403-342-2801 - whutmacher@shaw.ca

June 6 - Competition - Alberat IMAC Kickoff - Meridian Model Flyers (Kelly Field) - Meridian Model Flyers - Meridian Model Flyers presents the first Alberta IMAC event of the 2008 season. This is a Scale Aerobatics/IMAC contest. This is a 1 day season kickoff event, Saturday June 6. Start time is 8am sharp. Classes are restricted to Basic, Sportsman and Intermediate. Unknowns will handed out Saturday morning and flown in the last round. Fee is \$20. Fireside BBQ after the event. All flyers with MAAC membership and spectators are welcome. Kelly Field is located in Stony Plain Alberta: From Edmonton, travel West on highway 16A You will travel through Spruce Grove and in to Stony Plain Turn Right onto Park Dr (Tim Hortons on corner) Turn Left at 3-way stop and then Right on to Golf Course Rd Kelly Field is about 1km down the road at the top of the hill For further details contact Chris Hammond 780 444 3619 ; nitroracer@shaw.ca - Chris Hammond - 7804443619 - nitroracer@shaw.ca

June 26 - Fun Fly - Western Canada Largest Canada Day Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - Elk Point R/C Flyers - FUN FLY-Western Canada Largest Canada Day Fun Fly Elk Point Remote Control Flyers welcome you to the annual Canada Day Fun Fly! NO Pilot Registration Fees NO

Camping Fees On Site food concession Tribute to all past R/C Flyers Bring a plane and come and see what the Buzz is all about in Elk Point! Ph 780-724-2635 Ron or 780-724-4457 Jody email jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 1-780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

June 27 - Fun Fly - Alberta's Littlest Airport Annual Fun Fly - Alberta's Littlest Airport - Camrose Modellers Association - Alberta's Littlest Airport 30th Annual Fun Fly. June 27 & 28. Pilot registration \$10.00, camping \$20.00. Come and join us for our 30th year of welcoming modellers to our field. - Reg Blackwell - 780-373-3843 -

July 3 - Fun Fly - Western Canada Float Fly Classic - Stoney Lake - Elk Point R/C Flyers - FUN FLY- Western Canada Float Fly Classic in its 17th annual Year. Elk Point Remote Control Flyers welcome you to come see what float flying is all about. Stoney Lake Flying site. Prebook for camping early! It fills up fast! Ph 780-724-2635 Ron or 780-724-4457 Jody email jlecopoy@telus.net Stoney Lake Campground booking 780-724-2381 - Ron Lesyk - 1-780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

July 18 - Fun Fly - Tofield Miniature Aircraft Association Funfly - Tofield Airport - Tofield Miniature Aircraft Association - TOFIELD MINIATURE AIRCRAFT AOCIATION FUNFLY: July 18 & 19th. Located at the Town of Tofield Airport, 30 minutes East of Edmonton on Highway 14. Airport closed to full scale traffic for a fun weekend of model aircraft flying. Open to all MAAC members. Open to the public. All types of models are welcome, no landing fee. Concession available on Saturday mid day. Barbeque Saturday evening. Camping and charging facilities are available on site. For more information; Len Kreiser @ (780)467-6943 or f082@fountaintire.com. Bruce Bender @ (780)473-3719 or bwbender@shaw.ca. - Bruce Bender - (780)473-3719 -

bwbender@shaw.ca

July 25 - Competition - CMPRA Q500/Q40 Pylon Race - CMPRA Indus Site - CMPRA - CMPRA Pylon Race, Jul 25-26. Sat/Sun Q500/Q40 resp at Indus Field. 50\$ entry fee per event, includes lunches, prizes to 3rd place. Contact Randy Smith pylon. guy@shaw.ca or 403-547-1086. - Randy Smith - 403-547-1086 - pylon. guy@shaw.ca

August 22 - Fun Fly - Annual Corn Roast - Alberta's Littlest Airport - Camrose Modellers Association - Camrose Modellers Association Annual Corn Roast, August 22. Pilot registration \$10.00 - Frank Blonke - 780-672-7692 - blonke@telusplanet.net

August 28 - Fun Fly - Elk Point Fall (Fallout) Corn Roast and Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - Elk Point R/C Flyers - FUN FLY- Elk Point Remote Control Flyers welcomes you to the 3rd annual Fall (Fallout) Corn Roast and Fun Fly! Tribute to all past R/C Pilots No Pilot Fees No camping Fees Bring your own steak and you are welcome to bring a Potluck dish for all! Come see the Elk Point Field! Ph Ron 780-724-2635 or Jody 78-724-4457 email jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 1-780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

September 12 - Competition - Alberta IMAC Finals - Capital City Flyers Field - Capital City Flyers - Alberta IMAC Provincial Finals Hosted by the Capital City Flyers in Edmonton September 12-13 2009 Cap off a great Alberta IMAC (Scale Aerobatics) season with us. There are contests in Stony Plain, Calgary, Lethbridge and Edmonton this summer! We are running a provincial points series and this will be the event where we crown our 2009 champions! All classes will be flown except freestyle Pilots Meeting 8:30am Sound testing at CD's discretion (cans and 3-blades strongly recommended) Dry camping available on-site Concession on-site \$20 contest fee; free for first time Basic

CALENDAR OF EVENTS



Pilots Further information: Chris Hammond nitroracer@shaw.ca 780 444 3619 www.capitalcityflyers.com - Chris Hammond - 780 444 3619 - nitroracer@shaw.ca

September 18 - Fun Fly - Dogfight over Benalto - Gary Hillman Field - Stettler Aero Modelers - Dogfight over Benalto From North Hwy 2 (QEII) West on Hwy 11 to Sylvan Lake turn-off (Secondary 781) South 5 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand Road (between Range road 24 & 25) and then south 1/4 mi to flying field and campground. From South Hwy 2 (QEII) west on Hwy 54 at Innisfail to Secondary 781, north 6 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand road, south 1/4 mile to flying and camping. (no services at campground, just good fellowship) - Howard Fenske - 403-742-3092 - rohofen@telus.net

ATLANTIC - B

BRITISH COLUMBIA - C

February 22 - Fun Fly - GRINDROD AIRFORCE WINTER FUN FLY - GRINDROD FLYING SITE - GRINDROD AIRFORCE - GRINDROD AIRFORCE WINTER FUN FLY. GRINDROD FLYING FIELD, MONK RD GRINDROD FEBRUARY 22-2009 CHILI-HOT DOGS-COFFEE-HEATED CLUB HOUSE OUTSIDE FIRE PIT. LOTS OF SNOW-GREAT HOSPITALITY BRING SOMETHING TO FLY - Cyril Bens - cymar@cablelan.net

March 28 - Fun Fly - Thompson Okanagan Electric Indoor Festival - Tournament Capitol Center Kamloops - High Country Flyers - The Thompson Okanagan area clubs are hosting the first annual Thompson Okanagan Indoor Electric Festival to be held in Kamloops at the New Tournament Capitol Center on the Thompson Rivers University Campus. This 62,000 sq ft facility has a 40 ft ceiling. Competition aerobatics will be featured as well as a fun fly area will be operating. Watch the competition and then go fly. A Vendors row will also be set up for your purchasing needs. Landing fee will be \$10.00 per pilot, Prize draws, 50/50 draws, will be held. Watch for more info on this website or at www.highcountryflyers.com.

homestead.com Contact Norm Bryson at 250-573-4989, nhbryson@telus.net for more info. - Norm Bryson - 250-573-4989 - nhbryson@telus.net

April 18 - Fun Fly - Mission Pattern Primer - Mission Wings Field - Mission Wings - 2009 Pattern Primer. Mission Wings field April 18 and 19 2009 starts at 10 AM each day. No entry fee, and lunch is provided.. Come on out and get some trimming help, instructions and information about pattern flying...You don't need to have a pattern plane, to participate, bring what ever you generally fly, and have fun learning with us...we provide some very knowledgeable people to help you . - Simon Durkin - 604-339-9655 - simondurk@shaw.ca

May 16 - Competition - Dave Armstrong Memorial - RCFCBC - RCFCBC - Come out to the annual Dave Armstrong Memorial Precision Aerobatics competition. This event will provide lunch, muffins and coffee for breakfast, lots of pilots,, competition and comaradrie for all. Watch out for possible prizes and guests. Dry camping is available on site. - Scott Esplen - 604-583-4518 - scottee@dccnet.com

May 16 - Fun Fly - Prince George Aeromodelers Fun Fly - Black Water Flying site - Prince George Aeromodelers - Come join us again this year at our Black Water Site for some great flying and good fun. There will be games of skill. Dinner at the feild Saturday night. Free camping on site (no services.)Prizes will be handed out to piolets. - Don Reeves - 250 613 0151 - zoo_fool@telus.net

May 30 - Competition - B,C, Coastal Challenge - RCFCBC - RCFCBC - B,C Coastal Challenge May 30 & 31 2009..IMAC-Scale Aerobatics. All classes will be flown Basic through Unlimited, 4 minute Free-Style Saturday afternoon. Seniors class 60 years and older. Pilots meeting 9am sharp both days. Go to www.rcfcbc.com for directions. BBQ lunch both days,Lots of dry camping (no hook-ups). Special Chinese food Dinner on Saturday night. Please Pre-Register on www.Imacnw.com *This makes planning a whole lot easier, for Contest Director. All points awarded go towards

the Northwest Regionals.(*Must Register + \$20.00 at www.mini-iac.com if you want to accumulate points in the Northwest Region.) Jerry Ruschein-ski jr_lawnman@hotmail.com 604 532 5810 - Peter Butschek - 604 888 2159 - daddiekat@shaw.ca

May 30 - Fun Fly - SHUSWAP SPRING EVENT - SANDY POINT CAMPGROUND - GRINDROD AIRFORCE - SHUSWAP SPRING FLOAT FLY 9 days of float flying on one of BC's best lakes. This is the 33rd year for this the longest float event in BC. Retrieval boat \Resque 1 \ will be available from Sat. May30 to June 7.-Registration and frequency control will start on Friday 5th for the weekend main event. flyer camping discounts will apply for the duration of the event only. contact Trevor by email-norsworthy@sunlite.ca or Jack Lake- elake@telus.net for further info and to be included in future mailings REMEMBER THE CAMPGROUND DOES NOT ACCEPT DOGS - Trevor Norsworthy - 250-832-5250 - norsworthy@sunlite.ca

June 21 - Fun Fly - Houston Fun fly - Houston airport - B.V.R.C. Flyers - Paved Runway, Onsite camping, Saturday night dinner, and breakfast Sunday morning provided.. June 19 through 21 2009 - Ted Dean - 250-847-9102 -

July 4 - Fun Fly - 4th of July Electric Fun Fly - Radio Control Flying Club of BC - Radio Control Flying Club of BC - Fraser Valley 4th of July Electric Fun Fly - Fun for the whole family at RCFCBC (Lando Field). Our aim is to make this THE PREMIER ELECTRIC FUN FLY EVENT in the lower mainland. Come early, stay late, fly all day (and nite flying too)! Demo's, prizes, 50/50 raffle, and other neat stuff to entertain the whole family. No registration or fees - just support whatever you feel led to, and have a great time with family and friends. Contact Brant by email at: hapirocks@shaw.ca or Michael at: mclange@telus.net for further info. Lots of Dry Camping available. Check out www.rcfcbc.com for directions to our awesome site. - Brant Gladstone - 604-536-3567 - hapirocks@shaw.ca

July 4 - Fun Fly - 13th Annual High Country Flyers Big Bird - Morrison

MODEL AVIATION CANADA

FEBRUARY 2009

CALENDAR OF EVENTS



Field Logan Lake - High Country Flyers - The 13th Annual High Country Flyers 'Big Bird' event, Kamloops BC. July 4-5. Registration 8:00am, Flying 9:00am-3:00pm. No landing fees. Dry camping for registered pilots. 750 foot grass runway. Concession on site. Saturday night 'Pot-Luck' barbeque. Pilot Prizes. Location: Morrison Field - take Hwy #5 (Coquihalla) 3 hours north of Vancouver, exit 336 - travel 6km towards Logan Lake - field on your left. Open flying after 3:00pm. Contact Norm Bryson, 5769 Dallas Drive, Kamloops BC V2C 4X3, 250-573-4989, nhbryson@telus.net. Website: www.highcountryflyers.homestead.com - Norm Bryson - 250-573-4989 - nhbryson@telus.net

July 25 - Competition - Pattern in the Valley - Fraser Valley R/C Flyers Fairfield field - Fraser Valley R/C Flyers - Pattern in the Valley July 25th 26th 09. Pilots meeting at 9:30, wheels up at 10:00. All classes to be flown. \$25.00 registration fee, coffee, muffins and lunch will be provided. First time pattern contestants free. Good chance to see what it is all about and free to boot. For more pattern info go to (<http://members.shaw.ca/patternwestnews/>) This will be held at the Fraser Valley R/C Flyers club, Fairfield, field, Chilliwack.. Dry camping at the field, motels nearby in Chilliwack. Co CDed by Brad Baigent and Hartley Hughson. Contact Brad 604 999 9220, bbaigent@stella-jones.com or Hartley 604 885 5085, hhughson@dccnet.com - Hartley Hughson - 604 885 5085 - hhughson@dccnet.com

August 1 - Fun Fly - Houston Fun Fly - Burns Lake - Bulkley Valley R.C. Flyers - To Sink It Float Fly at Burns Lake On Site Camping...Contact Dave Hopper 250-692-3035 for driving instructions to site. - Dave Hopper - daverh@telus.net

August 1 - Fun Fly - Chilliwack Heli Funfly - Fraser valley Rc flyers Field - Fraser Valley RC Flyers - Welcome to first Annual Chilliwack Heli Fun Fly . All heli pilots big and small are welcome to come and rip it up . There is camping available so those of who whom live some distance away have a place to stay .There will be all day

open flying with a few skill testing games in the mix. We will have prizes and a good time so come on out and have some fun . Cheers and good flying George Martin - George Martin - 604-825-2942 - ptahobbies@telus.net

MANITOBA N/W ONTARIO - D

June 6 - Fun Fly - Rabbit Lake Float-fly - Garrow Park in Kenora, Ontario - Lake of the Woods Aero Modelers - Join us for two days of Float Flying at one of the best sites in central Canada and if you are interested, a \$ 15.00 steak supper on Sat. Night. For more information, contact Gord Olson by phone 807-543-2760, or e-mail gordolson@voyageur.ca For a map, check out site on the MAAC Website - Gord Olson - 807-543-2760 - gordolson@voyageur.ca

June 7 - Fun Fly - Saints RC Model Airplane Club - Saints RC Flying Field - Saints RC Model Airplane Club - Saints Annual Fun Fly - Date June 7 located at Filmore Road & Claude Boye Road. Food & Drinks available - Pilot prizes. Silent auction and prize draw - 4 acre grassfield in impeccable condition. Contact for event: Dont Mott (204) 339-6022 or Ed Tinkler (204) 668-1707 tinkler5@mts.net - Don Mott & Ed Tinkler - (204) 339-6022 - tinkler5@mts.net

July 18 - Fun Fly - Rainy River Internationals Fun Fly - Rainy River Intl RC Club - Rainy River Intl RC Club - Rainy River International welcomes you to our 2009 Fun Fly. July 18th and 19th. Plenty of room for dry camping at the field. Hotels available in town, book early - they fill up FAST. Your \$15.00 entry fee includes the best fish fry you'll ever have. Not only fish, but great baking too. Come join the many pilots from Winnipeg, Steinbach, Portage La Prairie, Kenora, Dryden, Thunderbay, Mankato, Bemidji, Minneapolis. Any inquiries, contact Bill Hagarty 807-852-3251 - Bill Hagarty - 807-852-3251 - whagarty@aol.com

MIDDLE - E

March 13 - Display - Brant Flyers Inc. Mall Display - Lynden Park Mall, Brantford, Ontario - Brant Flyers Inc. - Brant Flyers annual mall show. Friday March 13 and 14. On display dur-

ing Mall hours. Lynden Park Mall, Wayne Gretzky Blvd, Brantford, ON. - Edward J Smith - 519 756 7690 - aviatd@sympatico.ca

June 13 - Fun Fly - Christie Conservation Float Fly - Christie Conservation Area Park - Burlington R/C Modelers club - June 13-14 - Burlington R/C club will host Annual Float Fly at the Christie Conservation Area Park. The park is located on #5 highway, west of #6 highway. Watch for signs. The flying is from 10 AM to 4PM both days. For more information, call Laddie Mikulasko at (905) 628 2749 or the Park at (905) 628 3060. - Laddie Mikulasko - 905 628 2749 - lmikulasko@cogeco.ca

June 20 - Fun Fly - FATHER'S DAY SCALE RALLY - BAYVIEW PARK - Burlington Radio Control Modellers - SCALE RALLY AND FUN FLY. Burlington Radio Control Modellers will host our third annual Scale Rally. Saturday, June 20th. From 0900 to 1500. Open to any scale aircraft. Jets welcome. No landing fee. Food, Fun and Fellowship. Registration from 8:00am - fly all day... Buddy box flights for spectators. Noon Demos. Contact Al Race at 905/637-0739 and/or email: allan.lesley@cogeco.ca - Al Race - 905/637-0739 - allan.lesley@cogeco.ca

NORTHERN - F

June 6 - Fun Fly - Eighth annual fun fly - Club Field - Timmins Golden Hawks - June 06,2009 Rain Date June 07. Timmins Golden Hawks 8th annual fun fly. Refreshments available. Dinner for Pilots Available on Saturday evening. Prizes Fun and Safety are the priorities for this event. Contact Ron Roy at 705 262 0111 Or ronljroy@ntl.sympatico.ca - Ron Roy - 705 262 0111 - ronljroy@ntl.sympatico.ca

July 18 - Fun Fly - TARMAC fun fly - Club Field - TARMAC - Enjoy good friends and fine food. A swap table will be provided. Spectators welcome. - Same - 705 969 6424 - nadeaud@nt.net

OTTAWA VALLEY - G

February 21 - Fun Fly - ORCC Winter Fun Fly - ORCC Drummond Field - Ottawa Remote Control Club - On Satur-

CALENDAR OF EVENTS



- day February 21 2009 the Ottawa Remote Control Club will be holding our Winter Fun Fly event at Drummond Field. Admission will be \$10.00 per person which will include a lunch. So get your winter flier ready with your skis and come out to enjoy the day! Even if you aren't flying, come anyway and enjoy a bowl of hot delicious chili. - Michael Toner - 613-297-4902 - mdscentist61@yahoo.ca
- March 7 - Fun Fly - 2009 Annual Winter Fun Fly - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers welcomes you to the annual Winter Fun Fly. All aircraft types are welcome for a fun filled day of flying and a way to welcome the spring. No landing fee will be assessed; however, a valid MAAC membership is mandatory. - Daniel Marcotte - 613-830-3861 - stetsonflyers@gmail.com
- May 2 - Display - 2009 Stetson Flyers Mall Show - Place d'Orleans Shopping Centre - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers will be out in force at the Place d'Orleans Shopping Centre with a static display. Members will bring their planes for display and spend time in the booth to talk to the public about our hobby. This show is designed to raise awareness about our club and to attract new members for 2009. - Daniel Marcotte - 613-830-3861 - stetsonflyers@gmail.com
- June 6 - Fun Fly - Algonquin Aeromodellers Annual Fun Fly - Schenk Savage Field, Pembroke - Algonquin Aeromodellers - June 6 - Fun Fly - The Algonquin Aeromodellers are hosting the annual Fun Fly. Join us at the Schenk Savage field for flying and camaraderie. There will be a barbeque and prize presentations after the flying. Free camping on site. (No services.) Tom Savage - 613-735-2240 - Tom Savage - (613) 735-2240 - tsavage@nrtc.net
- June 6 - Fun Fly - 2009 Ed Rae Memorial Fun Fly - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers welcomes you to the annual Ed Rae Memorial fun fly. All winter you worked on it, now come and showcase it! All aircraft types are welcome for a fun filled day of flying at our magnificent field. No landing fee will be assessed; however, a valid MAAC membership is mandatory. Limited camping is available (no hook-ups), and on site canteen will be available for food and soft drinks. - Hal MacDonald - - vicepresident@stetsonflyers.com
- June 13 - Competition - Ottawa IMAC Contest - ORCC Drummond Field - Ottawa Radio Control Club - June 13,14 - Ottawa IMAC Contest - Ottawa ON - Ottawa Remote Control Club IMAC Contest - all classes Basic through Unlimited, IMAC rules, pilot judged, awards for all classes, pre-registration desired. Nightflying Saturday night at the field. Contact Tom at vicepresident@ottawarcclub.ca or Dave at dave_rees@hotmail.com for more info. \$30 entry fee includes pilot draws and other extras, payable Saturday morning before event, reduced rates for IMAC members and pilots 18 yrs and under. Limited camping available, no hook-ups. For directions and more visit <http://www.engsoc.org/~thastie/> - Dave Rees or Tom Hastie - - dave_rees@hotmail.com
- June 13 - Fun Fly - 2009 Ed Rae Memorial Fun Fly - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers welcomes you to the annual Ed Rae Memorial fun fly. All winter you worked on it, now come and showcase it! All aircraft types are welcome for a fun filled day of flying at our magnificent field. No landing fee will be assessed; however, a valid MAAC membership is mandatory. Limited camping is available (no hook-ups), and on site canteen will be available for food and soft drinks. - Hal MacDonald - - vicepresident@stetsonflyers.com
- June 13 - Fun Fly - 10th Annual Ottawa Electric Fun-Fly - Rideau R/C Flyers Club - Rideau R/C Flyers Club - The Rideau R/C Flyers Club is hosting the 10th annual regional electric fun-fly on June 13, which brings out modelers from throughout our zone and beyond. The club field features a newly extended paved runway to suit all types of electric models, from powered gliders to ducted fans. Door prizes donated by sponsors will be available to registered pilots (\$5 fee). A pancake breakfast and barbeque lunch will be provided for a modest fee as well.
- Rain date June 14. - Pierre Audette - - pfaudette@videotron.ca
- June 27 - Fun Fly - Zone Float Fly - Guindon Park in Cornwall, ON - Cornwall Aero Modellers - Cornwall Aero Modellers The Cornwall Aero Modellers Club will be hosting the Ottawa Valley Zone Float Fly on June 27th. Food and beverages will be available. A club trainer on floats will be available with an instructor for newcomers to float flying. Registration fee will be \$10.00 with proof of MAAC or AMA membership. For more info please visit our WEB site at: <http://www.cornwallaeromodellers.ca> - Karl Kingston - 613-938-9573 - belanger.roger@sympatico.ca
- June 27 - Fun Fly - Zone Float Fly - Guindon Park in Cornwall, ON - Cornwall Aero Modellers - Cornwall Aero Modellers The Cornwall Aero Modellers Club will be hosting the Ottawa Valley Zone Float Fly on June 27th. Food and beverages will be available. A club trainer on floats will be available with an instructor for newcomers to float flying. Registration fee will be \$10.00 with proof of MAAC or AMA membership. For more info please visit our WEB site at: <http://www.cornwallaeromodellers.ca> - Karl Kingston - 613-938-9573 - belanger.roger@sympatico.ca
- June 27 - Fun Fly - 2009 Classic and Warbirds Fun Fly - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers will host a Classic and War Birds event. All flyers with MAAC membership are welcome. This is intended to be a fun event and any size of Classic and RC Military Aircraft are welcome. Landing fee is \$10.00 some great prizes will be awarded to the registered pilots. Limited camping available (no hook-ups) and on site food concession. - Don Glandon - - don.glandon@hotmail.com
- July 18 - Fun Fly - The Dynamic Hobbies SMALL Event - Rideau RC Flyers flying field - The Rideau RC Flyers - The Dynamic Hobbies SMALL Event hosted by the Rideau RC Flyers Saturday 18th Rain date Sunday 19th The Dynamic Hobbies SMALL event is all about having FUN! - SMALL is for models with up to a maximum engine

CALENDAR OF EVENTS



size of .28 2-stroke or .30 4-stroke engine. All Electric models should try to be near - equal size or power (ie be in the spirit of SMALL) Open flying from 9AM-4PM Registration includes lunch 10\$ - Get in on the Gigantic multi-prized raffle at 2pm. - All Sponsorship and donations are most welcomed. Bring stuff for Flea Market! - Please check our event web site for updates throughout the year. <http://www3.sympatico.ca/k.d.park/SM07.html> <http://www.rideauflyers.com> - Ken Park - 613 823-1933 - ken_park_99@yahoo.com

August 8 - Fun Fly - Night Fun Fly - Rideau RC Flyers - Rideau RC Flyers - Please join us on the evening of Saturday, August 8 as the Rideau RC Flyers host the second annual night flying event. Only self-illuminated, electric-powered, slow-flyer aircraft & electric helicopters will be permitted to fly. The Event Director has the right to refuse an unsuitable aircraft to fly. Proof of MAAC membership and \$5 will get you registered. Pilots briefing is at 7:45 pm. A nearly full moon rises at 9:11 pm and the sun sets at 8:21 pm. Supper served after 6 pm. Visit www.rideauflyers.com for map to field. Special Awards. Please contact Mike Anderson (mike_anderson@xplornet.com or 613 258 5817) for more information. If you are considering camping on our site, please contact Mike before the event. - Mike Anderson - 613 258 5817 - mike_anderson@xplornet.com

August 8 - Fun Fly - Annual Fun Fly - Cornwall Aero Modellers field - Cornwall Aero Modellers Club - Cornwall Aero Modellers Club will be hosting it's annual Fun Fly on August 8th at our field in Cornwall. Join us for a fun filled day, loopy contests and lots of prizes. Canteen will be available with food and drinks. There are no registration fee. All you need to get in the air is MAAC or AMA proof of membership. Visit our WEB site for more information - Roger Bélanger - (613) 931-9524 - belanger.roger@sympatico.ca

August 15 - Fun Fly - 2009 Annual Stetson Flyers Heli Fun Fly - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers will

once again host a Heli only event and all flyers with MAAC membership are welcome. Dust off your heli and come out for one of the best days of the summer. This event is for all skill levels, so whether you've just acquired your first heli or need to show off your latest baby, come on out. Limited camping available (no-hook-ups) and on site food concession. - Scott Clarke - helifunfly@rcaviator.com

August 22 - Fun Fly - 22nd Annual Kingston IMAA Giant Rally - Kingston Radio Control Modellers flying field - Kingston Radio Control Modellers - August 22-23 - 22nd Annual Kingston IMAA Giant Rally. Hosted by the Kingston Radio Control Modellers and IMAA Chapter 217. Registration at 8:00 am and flying from 9:00 - 5:00pm on both days. No landing fee for IMAA members, \$10.00 for non members. 400 ft grass runway. Limited camping, no hookups. Concession, Kingston style Saturday night feast. Raffles and door prizes. Rule 80" wingspan for monoplanes, 60" for biplanes or 3/4 scale. IMAA sanctioned and IMAA rules apply. Must be current member of MAAC or AMA. Contact: Dave Penchuk, cell: (613) 795-6076, Email: davepenchuk@sympatico.ca or Rolly Siemonsen, home: (613) 389-3631, cell (613) 572-3631 Email: rollys@sympatico.ca Directions: <http://www.krcm.org/map.pdf> Website: <http://www.giantscale-canada.com> - Dave Penchuk - davepenchuk@sympatico.ca

September 12 - Fun Fly - Arnprior Aero-Tow - Arnprior RC Club Field - Arnprior RC Club - The Greater Ottawa Aero-Tow group will host its ninth annual aero-tow fun fly at the Arnprior RC field on 12 and 13 September 2009. Flying will begin at 09:00 each day, weather permitting, but talking about aero-towing will begin much earlier, rain or shine. While this is a pretty informal get-together, current MAAC or AMA membership is required. Spectators are also encouraged to drop by to chat, take some pictures or just hang out. Coffee, a great lunch, and plenty of water will be provided for a registration fee of \$10.00 and Saturday evening will feature a

no-host dinner in a local restaurant - where more talking about flying (and other things) can take place. The Arnprior RC field is located a half-hour west of Ottawa, Ontario, Canada and features a 750 foot-long grass runway with plenty of surrounding bailout area. The field and the local tugs easily handle 5-meter sailplanes. - Gudmund Thompson - 613 852-0648 - gudmund@sympatico.ca

September 12 - Fun Fly - Stetson Flyers Annual Giant Scale Rally - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Please join us again this year for a weekend of giant scale fun featuring a roast pig dinner. MAAC or AMA is required and all aircraft must be IMAA legal. Camping is available onsite (no hookups). Flight line opens at 9am and a landing fee of \$5 will be charged. - Scott Clarke - giantscale@rcaviator.ca

September 26 - Fun Fly - 2009 New Flyers Fun Fly - Stetson Flyers Air Field - Stetson Flyers Model Airplane Club - Stetson Flyers welcomes all the new flyers who participated in the 2009 Stetson Flyers Wings program. Even if you did not get your wings, you are welcome to fly with one of the instructors attending the event. It will be also be a chance to thank our instructors who devoted most of their Tuesday nights for us. All aircraft types are welcome for a fun filled day of flying at our magnificent field. Access to our field will be restricted to new flyers only. Prizes are included in the landing fee of \$5.00. An onsite canteen will be available for food and soft drinks. - Daniel Marcotte - stetsonflyers@gmail.com Pacific - H

QUEBEC - I

ST. LAURENT - J

March 22 - Display - Static Display ; Sale - 2020 Rue Borduas St Julie - Modeliste Anti Gravite St Julie - roch.fournelle@videotron.ca Le Club St Julie organise pour la deuxième année consécutive une exposition statique incluant une vente échange ainsi que la présence des commercant locaux pour la zone St-Laurent. Nous espérons avoir une grande diversité d'appareil. Des prix du public seront remis dans différente catégorie; modèle électrique,

CALENDAR OF EVENTS



réplique d'avion de guerre, des modèles à l'échelle plus grand que 30%, etc.. C'est un événement à ne pas manquer de visiter. L'organisateur a contacté est Roch Fournelle 514-831-3305 roch.fournelle@videotron.ca - Roch Fournelle - 514-831 3305 - roch.fournelle@videotron.ca

August 1 - Fun Fly - Festival aérien - Piste du Club Aéromodèles Asbestos - Club Aéromodèles Asbestos - Le Club Aéromodèles Asbestos organise son fun fly annuel les 1 et 2 août 2009. Un service de restauration sera sur place. Camping disponible sans service sur le site. Il est possible d'arriver le vendredi. Très belle piste gazonnée, dans un environnement paisible. Entrée gratuite. Party sous le chapiteau samedi soir. Bienvenue à tous les pilotes (jets, avions, hélicoptères), on vous attend en grand nombre. Pour indications routières, consulter notre site internet : www.angelfire.com/pq/asbestosaeromodels/accueil.html Position GPS de la piste : 45,735N 71,970W Pour information s'adresser à Richard Cloutier au 819 879-2633 ou Serge Auger au 819 878-3253. - Serge Auger - (819) 878-3253 -

SASKATCHEWAN - K

February 6 - Fun Fly - Indoor Electric Fun Fly - Ramada Golf Dome - Hub City Radio Control Club - The Hub City Radio Control Club in Saskatoon will hold an Indoor Electric Fun Fly. February 6 8:00pm - 9:45pm Location: The Golf Dome - 806 Idylwyld Drive North, Saskatoon. Registration Fee: \$10.00/pilot. Maximum sizes of craft as follows: *Helicopters: 450 size max *Planes: 250 watts max Contact: Greg Lock glock57@shaw.ca - Greg Lock - 306-343-8445 - glock57@shaw.ca

May 1 - Fun Fly - S.H.A.G. 2009 - Hub City RC Club field - HCRCC - Plan to attend the 5th annual Saskatoon Heli Annual Gathering otherwise known as SHAG 2009. This event will be held on the May 1 / 2 / 3rd weekend, at the HCRCC field. This is a non-competitive event geared towards promoting our hobby, friendship, and fun. This is a great event for newcomers to the R/C helicopter hobby, to learn, get assistance, or just see a wide variety of

equipment and talent. Last year we had 50 pilots in attendance and we hope the 5th anniversary will be even bigger. Talent is by no means a requirement. We encourage those just starting, or those that have been out of flying for a while, to pack up your heli and head to SHAG '09. There will be experienced pilots onsite to help you with setup, tips on hovering, forward flight, and more. Whether you fly nitro birds, or electrics, there will be something for you at SHAG. We hope to see you there! - Kevin Bates - hcrcc@shaw.ca

SOUTH EAST - L

February 7 - Fun Fly - RC MODELERS OF AJAX FUN FLY - Nevada Bob's Golf Dome - RC MODELERS OF AJAX - RC MODELERS OF AJAX FUN FLY AT Nevada Bob's Golf Dome Saturday February 7 Event flying starts @ 9:00 PM To 12:00PM Categories from Beginner to Expert - Milton Toledo - 647-887-2862 - msteks@rogers.com

March 1 - Swap Shop - Whitby Aeromodellers Show and Sale - Heydenshore Pavillion - Whitby Aeromodellers - March 1 - HEYDENSORE SALE & Annual Swap Meet - held again in the Heydenshore Pavillion in Whitby Ontario between 9:00 a.m. & 2:00 p.m.; The Whitby Aeromodellers welcome you to get in on this premiere event. Just come east of Toronto on hwy 401 to the Brock Street exit in Whitby, take Brock St. south to Lake Ontario, and the Heydenshore pavilion is on the right at 589 Water St. - easy parking! There'll be lots of bargains for sale as well as cut rate prices available from several commercial Hobby Shops in attendance. Admission is \$4, kids 15 & under are free with hourly draws for door prizes for those paying admission as well as a grand prize draw at the end to those buying raffle tickets. Vendors Tables are available at \$20 each - they go fast so get your reservations in early - contact John Alford at 905-721-2131 or email at John_alford@rogers.com. - Bob Byrnes - 416-208-7174 - ebyrnes@rogers.com

March 8 - Swap Shop - Keswick Swap Meet - Mount Albert Lions Hall -

Keswick Model Aircraft Club - Keswick Model Aircraft Club 2nd Annual Swap Meet. Mount Albert Lions Hall, 5057 Mount Albert Road, Keswick, Ontario. Sunday March 8th 2009, 9am. R/C Aircraft, Helicopters, Cars & Boats, new and used equipment. Food and beverages available. \$4.00, children 12 and under free. For tabl reservations & info contact Len Abbot 905.775.8117 or Derek Pheaton 705.437.2789 email sunbury-1@rogers.com - Derek Pheaton - 705.437.2789 - sunbury-1@rogers.com

June 6 - Fun Fly - Huronia Radio Control Club - HRCC Flying Field - Huronia Radio Control Club - Come to our 2009 Huronia Radio Control Club Fun Fly, June 6th at 10am. At the HRCC field. On the south side of 10th line, about ½ km east of the town of Stroud, Ontario. No fee for spectators and a \$5 landing fee for pilots includes a hot dog and a pop. See you there! - Hector Wismayer - (705) 487-0776 - hewismayer@rogers.com

August 21 - Competition - Kawartha Classic Scale - Kawartha Lakes Flyers Field - Kawartha Lakes Radio Control Flying Club Inc. - Aug 21-23. RC Scale Contest. Kawartha Classic Scale Contest; Southeast Ontario Zone Scale Championship; Eastern Canada Qualifier for the United States Scale Masters; and the US Top Gun Qualifier. All-in-one great event, hosted by the Kawartha Lakes R/C Flyers. Contest categories will be Fun Scale, Sportscale, Standoff, Expert and Team Scale. There will be a separate Southeast Ontario Zone Championship Award. See the MAAC website for Scale rules. MAAC/AMA membership required. Pre-registration is encouraged. Visit our web page at www.kawarthaclassicscale.com for more information on location, registration, rules, and accommodation. Static Judging - Friday. Flying starts Saturday and Sunday at 9:00 a.m. Pre-Registration Fee is \$45.00 until Aug 8th, which includes 2 lunches. Registration after Aug 8th will be \$50.00. An on-site dinner is planned for Saturday. A concession booth will be operated. On-site, non-serviced camping is allowed. The Kawartha Lakes Fly-

CALENDAR OF EVENTS



ers field is located about 4Km east of Lindsay (Hwy 36) at 571 Pigeon Lake Road (County Road 17). For more information, contact Peter Conquergood at (705)738-6349, or e-mail: info@kavarthaclassicscale.com - Peter Conquergood - 705-738-6349 - info@kawarthaclassicscale.com

SOUTH WEST - M

February 8 - Fun Fly - Lift Indoor R/C Funfly - Fanshawe College, Gym 3, J Building - Forest City Flyers - Continuing indoor r/c flying for 2009. Dates are Feb 8 09, March 15 09, April 5 09. Sundays 1 to 3 pm. J building, gym 3, Fanshawe College, Fanshawe Blvd. Contact Art Lane, 519-685-7002, art2lane@rogers.com - Art Lane - 519-685-7002 - art2lane@rogers.com

February 14 - Fun Fly - Snow Fly - Forest Lakeside Flyers Club Field - Forest Lakeside Flyers - Saturday February 14 - Forest Lakeside Flyers annual 'Snow Fly' at their Club field. West of Hwy # 21, on Proof Line Road, approximately 4 km north of Forest, Ontario. Heated shelter and free coffee and chili lunch for all MAAC members. Flying 10:00 am until 1:00 pm. Contact Stuart Schroeder (519) 344-1253 - Stuart Schroeder - (519) 344-1253 - ssschro@ebtech.net

March 15 - Fun Fly - Lift Indoor R/C Funfly - Fanshawe College, Gym 3, J Building - Forest City Flyers - Continuing r/c indoor flying for 2009. Dates are March 15 and April 5 09. Sundays 1 to 3 pm. J building, gym 3, Fanshawe College, Fanshawe Blvd. Contact Art Lane 519-685-7002. art2lane@rogers.com - Art Lane - 519-685-7002 - art2lane@rogers.com

April 5 - Fun Fly - Lift Indoor r/c Funfly - Fanshawe College, Gym 3, J Building - Forest City Flyers - Continuing indoor r/c flying for 09. Date is April 5 09. Sunday 1 to 3 pm. J building, gym 3, Fanshawe College, Fanshawe

Bldv, London. Contact Art Lane, 519-685-7002. art2lane@rogers.com - Art Lane - 519-685-7002 - art2lane@rogers.com

May 9 - Air Show/Demo - Trainer Days - WRCFC Field - Woodstock RC Flying Club - Come and try RC flying. Club supplied planes and instructors. No charge. Children must be accompanied by an adult, age restriction will be at the instructors discretion. See website for more info www.woodstockrcflyingclub.ca - Steve Raper - 519 539 8454 -

May 31 - Fun Fly - Fun Fly Forest Lakeside Flyers - Forest Lakeside Flyers Club Field - Forest Lakeside Flyers - Sunday, May 31 - Forest Lakeside Flyers Annual Fun Fly at their Proof Line Club field, west of Hwy # 21, approximately 4 km north of Forest, Ontario. Refreshments available. No events. No entry fee, great flying site. Contact Stuart Schroeder (519) 344-1253 - Stuart Schroeder - (519) 344-1253 - ssschro@ebtech.net

June 13 - Air Show/Demo - Trainer Days - WRCFC Field - Woodstock RC Club - Come and try RC flying. Club supplied planes and instructors. No charge. Children must be accompanied by an adult, age restriction will be at the instructors discretion. See website for more info www.woodstockrcflyingclub.ca - Steve Raper - 519 539 8454 -

June 19 - Fun Fly - Wingham Jets - TBA - MAITLAND VALLEY RC FLYERS - 1st annual Wingham Jets, located 1 mile east of Wingham at the beautiful Richard W. LeVan airport. 75' by 4000', Friday for pilots only for preflights and maidens, Saturday 10-4 and Sunday 10-3. Times may be adjusted for attendance and weather. - Angus McDonald - 519-291-1960 ext 229 or 519-292-9597 - angusmc@golden.net

June 28 - Fun Fly - Stratford Model Club Funfly - Matthison Field - Stratford Model Club - Come to one of the easiest fields to fly at in the Southwest zone. Prizes for all participants as well as great food and fun. - same - flykuhl@cyg.net

July 11 - Fun Fly - 18th Annual Scale Rally - Forest Lakeside Flyers Club Field - Forest Lakeside Flyers - Saturday July 11 (rain date: Sunday July 12) Forest Lakeside Flyers 18th annual 'Scale Rally' at their club field, west of Hwy # 21 on Proof Line Road, approximately 4 km north of Forest, Ontario. Refreshments available. Great flying Site. Lots of visitors. Flying from 9:00 am until 4:00 pm - Stuart Schroeder - (519) 344-1253 - ssschro@ebtech.net

July 12 - Fun Fly - Mac Rowe Memorial FunFly - WRCFC Field - Woodstock RC Flying Club - July 12 2009 10:00 - 3:00 All types of planes helis welcome. Food booth, pilot draws. Come and enjoy a day of flying. No rain date. Visit our website for more information. www.woodstockrcflyingclub.ca - Steve Raper - 519 539-8454 -

OAKVILLE MILTON FLYING CLUB



Toronto West Swap Meet

Sunday March. 1, 2009

9 am - 12 noon

Units 13-14, 785 Pacific Road, Oakville, ON

Come one, come all

to the annual Toronto West Swap Meet hosted by the Oakville Model Flying Club.

ENTRY
\$4.00

The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wycroft Road and is south of the Q.E.W. between Bronte Road and Third Line. You are invited to look up our web site at www.omfc.org for a map and further directions.

Rental for vendors is \$10 per table.

Please register with Erik Genzer at:

erik.genzer@sheridanc.on.ca Tel. 905-607-9675

SEE YOU THERE!

TRADING POST

Submit Trading Post ads to:
Box 61061 Calgary AB T2N 3P9
or TradingPost@ModelAviation.ca



Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Plans, partial kit or complete kit for the Great Planes Trainer 60 (not the PT60).
(306)627-3787 or dforness@sasktel.net

FOR SALE: brand new, completely built ready to fly model aircraft. Variety of types. 204-728-2345

FOR SALE: Quarter scale NOB Dave Boddington kit of 1912 Blackburn Monoplane. For experienced modelers only. Will fly elegantly with a .60 two-stroke engine but much better with a larger four-stroke. \$335. ninocampana@shaw.ca. 705-253-2737 Sault Ste Marie, ON

WANTED: Old radio equipment for R/C planes to be restored & flown at Vintage R/C Society meets. Single channel or reed radios, including transmitters, receivers, servos or actuators. Contact Bob Gardner, 2201 O'Dette Rd., Peterborough ON K9K 2L4 Ph. 705-749-3512 email: boberos@canada.com

FOR SALE: Scale, RC. Complete-a-Pac kit Gloster Gladiator 56"

W/S \$200. Gord 705 739 3621 Barrie

FOR SALE: 1/5 scale Waco F-6 completely built (modified PICA kit.) 905-822-4421

FOR SALE: Top Flite 1/7 scale Mustang and Thunderbolt, NIB. 905-822-4421

FOR SALE: NIB kits. Planes in flying condition including engines, servos etc. For complete list and details: langissimon@globetrotter.net

FOR SALE: 28% Extra 330, 96" span, mint condition, c/w 60cc Gas motor, electronic ignition, with or without HD servos. Bob 705-292-6100

FOR SALE: Enya R120-4C with muffler. Boxed, and recently test run. \$275 (306) 373-5361

WANTED: Harvard KIB approx 7' W.S. Contact Bruce 519 426-0772 or e mail at bruzflo@amtelecom.net

WANTED: Nexstar left wing panel (port side) Don Arthur, Tillsonburg, 519-842-4374

FOR SALE: 1/3 Scale Sopwith Pup. Excelent flying condition. \$1000 with G62 engine or \$700 without - OBO. Will consider a trade for a WWII plane. 905-768-9364 (Hagersville, ON)

FOR SALE - Procter Jenny complete kit, NIB, all the extras r_fleming66@hotmail.com. St. Thomas, ON

WANTED: Any condition, parts or whole engines of the Old Gotham Hobby Deezil 0.12 diesel engine. Contact David Crocker at crockerdh@aol.com

FOR SALE: o.s.ff 240 four cylinder horizontally opposed, 4-stroke cycle, air cooled, glow ignition, condition new asking 1000\$ neg. 450-443-0095 or robertdemers01@videotron.ca

WANTED: maloney 100 engine for parts phone 905 6812720 email nicplace@hotmail.com call nick

FOR SALE: Enya R120-4C with muffler Boxed, and recently test run. \$275.00 Tel: (306) - 373 - 5361

Serving Modellers since 1972

CELLAR DWELLER HOBBY SUPPLY LTD.

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

- Over 100 years of combined modelling experience
- Full-line hobby shop
- Winnipeg's modelling experts for over 30 years

CHECK OUT SOME OF THE NEW AND EXCITING PRODUCTS COMING OUT THIS SUMMER!!

Eflite BLADE CP RTF ELECTRIC MICRO HELICOPTER

CCPM AND COLLECTIVE HEAD COMPLETELY READY TO FLY
TOLL-FREE ORDER LINE
1-866-248-0352
(204) 589-2037
www.CellarDwellerHobby.com

Model Aviation CANADA

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to our members!

With **Colour** now available on every page you can request placement where YOU want your ad to be seen!

This cost effective display advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$585!

for more information contact:
Keith Morison - 403-282-0837
editor@ModelAviation.ca

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESale

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**



BUSINESS HOURS
(Mountain Standard Time)
Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm

6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton, Alberta T6H 2H8
Tel: 780-434-3648
Fax: 780-434-3660
Toll-Free: 1-877-363-3648
www.hobbywholesale.com

PLANES * CARS * TRUCKS * BOATS * HELICOPTERS * RADIOS * MODELS * TRAINS * ROCKETS * KITES



FREE SHIPPING*

SERVO

FREE SHIPPING*

HS-35	Feather Ultra	\$ TBA
HS-45HB	Premium Feather	\$ 20.99
HS-50	Super Sub Micro	\$ 20.50
HS-55	Sub Micro	\$ 12.99
HS-56HB	Sub Micro Karbonite	\$ 25.50
HS-65HB	Mighty Feather	\$ 25.50
HS-65MG	Mighty Feather	\$ 38.99
HS-75BB	Retract	\$ 31.99
HS-77BB	Low Profile	\$ 27.99
HS-85MG	Mighty Micro	\$ 32.50
HS-85BB	Mighty Micro	\$ 22.99
HS-81	Sub Micro	\$ 15.50
HS-82MG	Micro Metal Gear	\$ 23.99
HS-82HD	Micro (Due Jan 09)	\$ 16.99
HS-125MG	Thin Wing	\$ 34.99
HS-225BB	Mighty Mini	\$ 19.99
HS-225MG	Mighty Mini	\$ 27.99
HS-311	Standard	\$ 10.50
HS-422	Deluxe Standard	\$ 12.99
HS-425BB	Deluxe BB Standard	\$ 15.49
HS-475BB	Deluxe HD BB	\$ 16.50
HS-625MG	Deluxe High Speed BB	\$ 34.99
HS-635HB	High Torque Dual BB	\$ 26.99
HS-645MG	Deluxe High Torque BB	\$ 34.99
HS-755BB	1/4 Scale Bearing Karbonite	\$ 27.99
HS-765HB	Sail Arm	\$ 39.99
HS-785HB	Sail Winch	\$ 49.99
HS-805BB	Mega 1/4 Scale	\$ 37.99
HS-965MG	Super Speed	\$ 67.99
HS-985MG	Super Torque	\$ 67.99

DIGITAL SERVOS

HS-5055MG	Digital Sub Micro	\$ 23.99
HS-5056MG	Digital Micro	\$ 37.99
HS-5065MG	Digital Micro	\$ 41.99
HSG-5083MG	Digital Micro Gyro	\$ 52.99
HS-5085MG	Digital Mighty Micro	\$ 42.99
HS-5125MG	Digital Wing	\$ 56.50
HS-5245MG	Mini High Torque	\$ 43.99
HS-5475HB	Digital Sport	\$ 31.99
HS-5625MG	Digital Super Speed	\$ 55.99
HS-5645MG	Digital Super Torque	\$ 55.99
HS-5745MG	Digital 1/4 Scale	\$ 69.99
HS-5965MG	Digital Super Speed	\$ 83.99
HS-5985MG	Digital Super Torque	\$ 83.99
HS-6635HB	Karbonite Digital	\$ 46.99
HS-6965HB	Digital Coreless	\$ 79.99
HS-6975HB	Digital Coreless	\$ 79.99
HS-7940TG	High Speed Ti Gear	\$ TBA
HS-7950TG	Mega Torque Ti Gear	\$ TBA
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 121.99
HS-7965MG	V2 High Speed	\$ 95.50
HS-7966	Karbonite V2 High Speed	\$ 88.50
HS-7975	Karbonite V2 High Speed	\$ 88.50
HS-7985MG	V2 High Torque	\$ 95.50

NOTE: MG: Metal Gears; BB: Ball Bearings;
HD: Heavy Duty; TG: Titanium Gears

* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
* Some size and weight restrictions apply.
* Insurance is extra.

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)

Save 10% off all items priced \$ 450.00 or less. See Page 1 for details.

RADIOS

FREE SHIPPING*

ECLIPSE 7



171721 **Airplane Version FM** \$ 254.99
4 HS-422 Servos, 8 Ch, Supreme Receiver, 600mAh Receiver, Battery, Standard switch

171724 **TX only w/Spectra Module FM** \$ 209.99
Eclipse transmitter with Spectra Synthesizer Module, TX Nicads and Overnight wall charger

LASER 4



156721 **Laser 4 Standard System** \$ 134.99
Supreme 8 Ch, Receiver, 4 HS-300 Servos, 600mAh Transmitter Nicads, 600mAh Receiver Battery, A/C Overnight Wall Charger

156724 **Laser 4 Micro System** \$ 114.99
72MHz Transmitter with Micro05S 5 Ch Receiver, 2-HS-55 Servos, Switch Harness, Full Nicad System, Charger

OPTIC 6



158721 **Standard Version** \$ 214.99
6 Ch, 4 HS-325HB Servos, Supreme Receiver, 600mAh Receiver Battery, Charger Switch

158722 **TX only w/Spectra Module** \$ 179.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module

158723 **TX w/Spectra Supreme Rx** \$ 194.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module, Supreme Receiver

158724 **QPCM Version** \$ 274.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, QPCM Receiver, 4 HS-325HB Servos

158725 **QPCM TX/RX** \$ 249.99
6 Ch, TX w/QPCM Receiver

OPTIC 6 SPORT

159721 **Standard Version** \$ 174.99
4 HS-325 Servos/Sup Rx

159723 **Electric Version** \$ 179.99
3 HS-81 Servos/6S Rx

159725 **Micro Version** \$ 174.99
3 HS-55 Servos/05S Rx

FLIGHT PACKS

FREE SHIPPING*

All crystals are only \$ 9.99 with purchase of flight pack.

ELECTRIC HELI PACK PRO

4-HS 65HB Micro Servos \$ 139.99
Mini-6S 6 Ch Rx
HIT255853

ELECTRIC HELI PACK

4-HS56HB Servos \$ 119.99
1-Micro05S Rx
Works with all radios
HIT25581

MICRO 05 PACK

3-HS55 Servos \$ 60.99
1-Micro05S Rx
Works with all radios
HIT25555

MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos \$ 72.99
Mini 6S 6 Ch FM
Auto-Shift Rx
HIT28881

MINI MICRO PACK

3 HS-55 Servos \$ 69.99
1 Mini 6S Rx
HIT28855

NEUTRON MICRO PACK

3 HS-55 Servos \$ 89.99
1 Neutron 6 Ch Dual
Conversion Rx
HIT28955

NEUTRON MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos \$ 89.99
Neutron 6 Ch FM Dual
Conversion IPD Rx
HIT28981

ECONOMY PACK

4 HS-322 Servos \$ 91.99
1 Mini 6 Rx
HIT28832

UNIVERSAL PACK II

4 HS-425BB \$ 109.99
Deluxe Servos
Supreme II S 8 Ch FM
Auto-Shift Rx Rechargeable
Rx Battery & Switch
Harness w/Charge Plug
HIT23942

RECEIVERS

FREE SHIPPING*

Available for any radio

FREEDOM 9S 9 Ch Syn. Dual Conversion Auto Shift \$ 64.99

FUSION 9 9 Ch Syn. Aircraft Rx \$ 104.99

HPD-07RH 7 Ch QPCM Aircraft Rx \$ 109.99

MICRO 05S 5 Ch FM Rx \$ 22.99

MINI 6S 6 Ch FM Single Conversion Rx \$ 22.99

NEUTRON 6S 6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx \$ 41.99

SUPREME IIS 8 Ch Auto Shift Select \$ 39.99

No PST.

Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!

**P
L
Y
W
O
O
D**

	24" LONG	48" LONG
1/64"x12"	\$ 11.99	\$ 19.99
1/32"x12"	\$ 7.99	\$ 13.99
1/16"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
3/32"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
1/8"x12"	\$ 11.99	\$ 21.99
3/16"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99
1/4"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99

**B
A
L
S
A**

	36" LONG	48" LONG
1/16"x3"	10/ \$ 9.99	10/ \$12.99
3/32"x3"	10/ \$10.99	10/ \$13.99
1/8"x3"	10/ \$11.99	10/ \$15.99
3/16"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/4"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/16"x4"	10/ \$13.99	10/ \$17.99
3/32"x4"	10/ \$14.99	10/ \$21.99
1/8"x4"	10/ \$15.99	10/ \$22.99
3/16"x4"	5/ \$ 9.99	5/ \$13.99
1/4"x4"	5/ \$11.99	5/ \$14.99

FREE SHIPPING* (See Page 1 for details.)

HOBBY WHOLESale
is very determined to give you, the consumer, the best possible deal on all our products. We guarantee to cheerfully meet or beat any of our competitor's advertised prices. Plus, we will continue to offer **FREE SHIPPING*** and all club members that are registered with us a **2% REBATE** to their club.

LEADS & WIRES

FREE SHIPPING*

**22 GAUGE H.D. WIRE/
GOLD PINS**

STD SWITCH	\$ 8.99
6" EXT	\$ 4.49
12" EXT	\$ 4.49
18" EXT	\$ 4.99
24" EXT	\$ 4.99
36" EXT	\$ 5.49
Y ADAPTER/12"	\$ 6.99
Others - Please Call	

TOP FLITE
MONOKOTE
STANDARD COLORS
Mix or match any standard colors and SAVE!
5 or more - \$ 69.99
(\$ 13.99 each)
[Reg. \$16.99 each]
FREE SHIPPING

SPEKTRUM
FREE SHIPPING*

AR6000 Receiver

SPM6000 - \$ 59.99
- Works with DX-6/DX-7 Radio
- Only weighs 7 grams
- 2.4 GHz only

AR6100 Receiver

SPM6100 (6 Ch) - \$ 59.99
- Works with DX-7 only
- Weighs only 3.5 grams
- DSM2 Technology

AR6200 Receiver

SPM6200 - \$ 94.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Ultralite only 10 grams
- Dual Link

AR6300 Receiver

SPM6300 - \$ 74.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs only 2 grams

AR7000 7 Ch Receiver

SPM6070 - \$ 119.99
- DSM2 Technology
- Works with DX-7 only
- Full range for use in any aircraft

AR7100 7 Ch Heli Receiver

SPMAR7100 - \$ 179.99

AR500

SPMAR500 - \$ 69.99
- 5 Ch Receiver

AR7100R 7 Ch Heli Receiver

SPMAR7100R - \$ 254.99
- Includes Rev Limiter

AR9000 Receiver

SPMAR9000 - \$ 194.99
- DSM2 Technology

AR9100 Receiver

SPMAR9100 - \$ 254.99
- DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver
- Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale

Remote Receiver

SPM9545 - \$ 36.99

DX5e Radio

SPM5500 - \$ 119.99
- Basic 5 Ch 2.4GHz DSM2 Radio
- AR500 Full Range Receiver
- Delta Wing Mixing
- HI/LO Rates

DX6i Radio

SPM6600 - \$ 229.99
- Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
- Airplane and Heli Programming
- 6 Channels
- 10 Model-Memory
- AR6200 Receiver

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio

SPM2710 - Sport Flyer
SPM2712 - Sport Heli
- First full-range 2.4 GHz Radio for all aircraft types
- 20 Model-Memory
- Airplane/Heli Software
- 4-DS821 Digital Servos
- AR7000 Receiver

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio MicroLite

SPM2720 - MicroLite Air
SPM2722 - MicroLite Heli
- 3-S285 Servos
- 1-AR6100 Receiver

Digital Servo Programmer

SPMDSP - \$ 31.99
- Servo Reversing
- High-Speed Input
- Three-Point and Dead Band Programming
DSP60
SPMDSP60 - \$ 27.99
- Sub Micro
- 6.0 g Digital Servo
DSP75
SPMDSP75 - \$ 25.99
- Sub Micro
- 7.5 g Digital Servo

Deluxe Transmitter Case

SPM6701 - \$ 74.99
- Custom fit for deluxe radios

AR6300 Nanolite Flight Pack

SPM6300F - \$ 154.99
- AR6300 Rx
- 4-DSP60J Servos

12FG 2.4 GHz Fasst

- R6014FS Receiver
- 1700mAh Tx Battery
- 1500mAh Rx Battery
FUTK9275 Aircraft
FUTK9276 Heli
- \$ 1199.99 each

12Z 2.4 GHz Fasst

- 12 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx
FUTK9300 - \$ 1799.99

14MZ 2.4 GHz Fasst

- 14 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx
FUTK9400 - \$ 2749.99

RECEIVERS

Fasst R6004FF

FUTL7624 - \$ 62.99
* 4 Ch 2.4GHz Micro Rx; * Only 0.13 oz

Fasst R608FS

FUTL7638 - \$ 159.99

Fasst R6014FS

FUTL7644 - \$ 229.99

Fasst R617FS

FUTL7627 - \$ 114.99

4.8V - 700mAh - \$ 16.99
6.0V - 700mAh - \$ 19.99
4.8V - 1100mAh - \$ 27.99
6.0V - 1100mAh - \$ 31.99
4.8V - 2700mAh - \$ 29.99
6.0V - 2700mAh - \$ 34.99

SANYO Battery Packs
9.6 Tx Packs (Flat or Square Available)

700mAh - \$ 34.99
1100mAh - \$ 44.99
2700mAh - \$ 49.99

CHARGERS

Polycharge 4 - \$ 119.99

[ELECTRIFLY] GPMM3015
* Charge 4 Li-Poly's at once
* 1-4 cells; * DC only

Equinox Cell Balancer - \$ 42.99

[GREAT PLANES] GPMM3160
* Provides a safe platform for charging
* Regulates voltage from 2-5 Cell LiPo Packs
* Can be used with a LiPo compatible charger

Triton Junior - \$ 89.99

[GREAT PLANES] GPMM3152
D/C Peak Charger

Triton EQ - \$ 149.99

[GREAT PLANES] GPMM3155
AC/DC Charger w/Balancer/LCD

* Built in Balancing for 1-6S LiPo, Li-Ion, or LiFe Cells
* Charge 1-14 Cell NiMH, NiCd Batteries
* Charge rate from 100mA to 5 Amps (1C for Lithium)

TP610C - \$ 149.99

[THUNDER POWER] THP610
ALL-IN-ONE-CHARGER
Charger, Discharger w/Balancer

* 1 to 14 cells NiCd/NiMH
* 1 to 6 cells Li-Ion/LiPo/A123
* 0.25 to 10.0 Amps

ADHESIVES

FREE SHIPPING*

CA Deal

Buy 3 - 2oz bottles
for \$ 29.97
(\$ 9.99 each)

Available in thin,
medium, thick
[Reg. price \$ 12.99 each]

Pro Epoxy (9oz)
\$ 12.99 each or 3 for \$ 29.97

6 min. 45 min.
(GPMR6045) (GPMR6048)

30 min. Finishing Resin
(GPMR6047) (GPMR6049)



THUNDER POWER

LITHIUM BATTERIES

FREE SHIPPING*

730mAh 2C

THP7302SJPL - \$ 32.99

730mAh 3C

THP7303SJPL - \$ 44.99

910mAh 2C 7.4V

THP9102SJPL - \$ 37.99

910mAh 3C 7.4V

THP9103SJPL - \$ 51.99

1320mAh 2C 7.4V

THP13202SJPL - \$ 39.99

1320mAh 3C 11.1V

THP13203SPL - \$ 54.99

2100mAh 2C 7.4V

THP21002SPL - \$ 54.99

2100mAh 3C 11.1V

THP21003SPL - \$ 73.99

2200mAh 2C 7.4V

THP22002SXV - \$ 71.99

2200mAh 3C 11.1V

THP22003SXV - \$ 75.99

FlightPower

EVO 25

1200 mAh 35 11.1V [FPWP0313] - \$ 59.99
1500 mAh 35 11.1V [FPWP0317] - \$ 68.99
1800 mAh 35 11.1V [FPWP0321] - \$ 74.99
2170 mAh 35 11.1V [FPWP0327] - \$ 93.99

EVO LITE

350 mAh 35 11.1V [FPWP0105] - \$ 30.99
800 mAh 25 7.4V [FPWP0108] - \$ 27.99
800 mAh 35 11.1V [FPWP0109] - \$ 40.99
1320 mAh 35 11.1V [FPWP0113] - \$ 55.99
2100 mAh 35 11.1V [FPWP0117] - \$ 76.99

Futaba

(Advanced Spread Spectrum Technology)
* Full Range 2.4 GHz System

6EX 2.4GHZ

* 6 Ch Computerized Radio
* R606FS 6 Ch Rx
* 6 Model Memory
FUTK6900 - \$ 249.99

7C 2.4 GHz Fasst

* 7 Ch Computerized Radio
* Incl: R617FS Receiver & 4-S3152 Servos
FUTK7000 Aircraft
FUTK7001 Heli

\$ 409.99 each
* Tx & R617FS Receiver
FUTK7004 Aircraft
FUTK7005 Heli

10C 2.4GHz Fasst

Includes:
- 10C 10-channel Transmitter
- R6014, 14 Ch Receiver
FUTK9250 - Aircraft
FUTK9251 - Heli
\$ 689.99 each



RECEIVERS

Fasst R6004FF

FUTL7624 - \$ 62.99
* 4 Ch 2.4GHz Micro Rx; * Only 0.13 oz

Fasst R608FS

FUTL7638 - \$ 159.99

Fasst R6014FS

FUTL7644 - \$ 229.99

Fasst R617FS

FUTL7627 - \$ 114.99



LINEA MANAGER

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

GHAIR

KT 3D Fresh EP Kit 30" 7.6oz

- Length: 33 in • Wingspan: 30.4 in
- Flying Weight: 6.3 - 7.6 oz
- Prop: 9-6 Slow Flyer
- Power System: A20-34S or 2204/54 Brushless Outrunner
- ESC Requirements: 10A Brushless
- Servo Requirements: 3.6-5g Micro Servo
- Battery Requirements: 2-cell 7.4V 420-500mAh Li-Po



GHAPF001
\$69.99

GHAIR

KT 3D Trker EP Kit 35" 10.5oz

- Length: 34.8 in • Wingspan: 35.4 in
- Flying Weight: 9.2 - 10.8 oz
- Prop: 10-4.7 Slow Flyer
- Power System: A20-30M or 2208/34 Brushless Outrunner
- ESC Requirements: 18A Brushless
- Servo Requirements: 4-8g Micro Servo
- Battery Requirements: 2-cell 7.4V 800-1000mAh Li-Po



GHAPF002
\$89.99

GHAIR

FW-35A Lightning EPDF 64mm RTF

- Length: 700mm • Wingspan: 590mm
- Flying Weight: 400g
- EDF Diameter 64mm
- Radio (included): 4 channel
- ESC (Included): 24A Brushless
- Motor (Included): 3900KV Brushless
- Battery & Charger (Included): Li-Po 1100mAh



GHAPF003
\$239.99

GHAIR

T-38 Talon ThunderBird EPDF 64mm RTF

- Length: 900mm • Wingspan: 650mm
- Flying Weight: 620g
- EDF Diameter 64mm
- Radio (included): 4 channel
- ESC (Included): 30A Brushless
- Motor (Included): 4300KV Brushless
- Battery & Charger (Included): Li-Po 1800 mAh



GHAPF004
\$249.99



Great Hobbies Exclusive! Large Scale 3D ARFs

EG Aircraft working in cooperation with Ohio Model Products, introduce the all new Yak SP-55M and Extra 300L. Known for world class profile and sport aircraft designs, OMP chief designer Mike Pilkenton and EG Aircraft designers created these all new giant scale aircraft to fly not only precise IMAC sequences but hold nothing back when it comes to all out 3D performance. Exhaustive research and development coupled with the high quality construction and hardware in an EG Aircraft means great results for radio control pilots of all types. Later this summer EG Aircraft will introduce

Due Summer 2009



Giles MX2 50cc ARF Green
EGA50001A
\$TBA

Due Spring 2009



33% Yak SP-55M 100cc ARF Yellow
EGA10002A
\$1139.99*



Due Spring 2009
33% Extra 300L 100cc ARF Red
EGA10001A
\$1139.99*

***Pre-Order price only!**
(\$1299.99 for orders placed after March 15th!)

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Visit us online!

We have the World's most
extensive hobby shop web site!

Customer Service Department
New Extended Hours;
Heures de service a la clientèle
prolongé

(Atlantic Time)

9AM to Midnight Monday through Thursday
9AM to 9PM Friday
9AM to 8PM Saturday
2PM to 8PM Sunday



Prices do not include applicable taxes.
No handling fees! only GST, shipping,
and insurance charges apply!
PEI residents also add 10% PST.
NS, NB & Nfld residents just
add 13% HST.

1-888-478-2580
FAX ORDER LINE

Secure on-line ordering with searchable catalog

Technical Assistance Hours;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, Thurs, and Fri.
9AM to 9PM Thursday
9AM to 5PM Saturday

Heures Assistance Technique;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, and Fri.
12PM to 9PM Thursday