

# Model Aviation

# CANADA



Published by Merison Communications



**Don't forget to renew  
your MAAC membership!**



**N'oubliez pas de renouveler  
votre adhésion au MAAC!**

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





Check us out online at...

# www.hobbyhobby.com

## HOBBY HOBBY

Proudly Canadian Since 1984

Canadian Dollars

### Navigation

- Airplanes
- R/C Helicopters
- R/C Cars & Trucks
- R/C Boats
- Specialty R/C Vehicles
- Engines
- Radio
- Simulators
- Batteries
- Chargers
- Electronic Speed Controls
- Electric Motors
- Electronics
- Tools
- Building Materials
- Adhesives
- Finishing Supplies
- Apparel
- Novelty Items
- Books
- Videos

### Information

- Home
- Contact Us
- About Us
- Store Hours
- Driving Directions
- Club Listings
- Brandlist
- Shipping FAQ

### New Products



Charge Receptacle JR-RC

## Specialists in Radio Controlled Airplanes, Helicopters, Cars & Boats.

### We are Canada's Best Stocked Hobby Shop!

Like us on Facebook | Bookmarks | Save this page

Home | Contact Us | About Us | Store Hours | Driving Directions | Club Listings | Brandlist | Shipping FAQ



Blade MCX BNF



Great Planes - GPMA1470



JR - JRP1200  
12K 2.4GHZ 4/5H W R1221



FS One with Mode 2  
Controller



# Telephone: 905-858-7978

# Toll Free Order Line: 1-800-352-9971

**Hobby Hobby**  
128 Queen Street South  
Mississauga  
Ontario L5M 1K8



### Regular 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	Closed

# HOBBY HOBBY



# HOBBY



## WHOLESALE

**BUSINESS HOURS** **OPEN HOLIDAYS**  
 (Mountain Standard Time)  
 Mon-Wed: 10 am - 6 pm Sat: 10 am - 5 pm  
 Thurs & Fri: 10 am - 9 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**

### Heli-Max

**FREE SHIPPING\***

#### AXE CX Micro

- Ready to Fly Coaxial Helicopter

- HMXE09 - \$109.99
- 10.6 in Rotor Span
- 4 Ch Radio
- Weighs only 2.65 oz
- Li-Po Battery/Charger



#### NOVUS CP - Ready to Fly

- HMXE0804 - \$244.99
- Nano-Sized Collective Pitch EP Heli
- Fully Aerobatic
- 6 Ch Programmable 2.4GHz Radio w/Digital Servos
- Li-Poly Battery & Charger
- Weighs only 2.4 oz.



#### NOVUS CX - Ready to Fly

- HMXE0803 - \$139.99
- Nano-Sized Coaxial EP Heli
- Dual Counter Rotating Blades
- 2.4GHz Radio
- Digital Servos
- Li-Poly Battery & Charger
- Weighs only 1.85 oz



#### NOVUS FP - Ready to Fly

- HMXE0802 - \$179.99
- Nano-Sized Fixed Pitch EP Heli
- Fixed Pitch Rotor Design
- Gear Driven Tail Rotor
- 2.4GHz Radio w/Digital Servos
- Li-Poly Battery & Charger
- Weighs only 1.8 oz.



### Futaba

**FREE SHIPPING\***



#### 8FG 2.4GHz FASST Radio

- 8 Ch Radio with integrated FASST Technology
- FUTK8000 - Aircraft w/R6008HS Rx
- FUTK8001 - Heli w/R6008HS Rx

**\$529.99 each**



### E-flite

**FREE SHIPPING\***

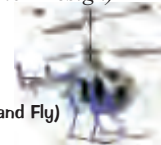
#### Blade CP Pro 2 (Ready to Fly)

- EFLH1350 - \$279.99
- Includes: - 6 Ch 2.4GHz Radio
- Direct Drive Tail Motor
- G110 Heading Lock Gyro
- Li-Poly Battery/Charger



#### Blade CX-3 (Coaxial Rotor Design)

- EFLH2000 - \$219.99
- Includes: - Heading Hold Gyro
- 5 Ch Spektrum DSM2 Radio
- Li-Po Battery/Charger
- Licensed MD 520N Scale Body



#### Blade CX-3 BNF (Bind and Fly)

- EFLH2080 - \$194.99

#### Blade 400 3D RTF

- EFLH1400 - \$529.99
- Includes: - Spektrum DX6i Radio
- AR6100e DSM2 Rx
- G110 Heading Lock Gyro
- 420H Brushless Motor
- 25 AMP ESC
- 1800mAh 11.1V Li-Po Battery



#### Blade 400 3D PNP

- EFLH1475 - \$309.99
- Add your own Tx, Rx and battery
- Includes: - Brushless Motor
- 25 Amp ESC, Servos, Gyro



#### Blade mCX

- EFLH2200 - \$144.99
- Ultra-micro Size (weighs only 1 oz)
- Coaxial Counter Rotating Blades
- 4 Ch 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger



#### Blade mCX BNF (Bind and Fly)

- EFLH2280 - \$109.99

#### Blade mSR RTF

- EFLH3000 - \$199.99
- weighs less than 1 ounce
- Includes: 4 Ch 2.4GHz Radio;
- 2-LiPo Batteries/Charger



#### Blade mSR BNF (Bind and Fly)

- EFLH3080 - \$164.99

### GREAT PLANES

MODEL MANUFACTURING COMPANY

## SIMULATORS

**FREE SHIPPING\***

#### RealFlight G4.5

GPMZ4430

**\$219.99**

Includes many new features:

- Truer than ever physics
- Preset difficulty levels
- Over 25 flying sites
- Over 70 aircraft



Pack 1  
GPMZ4111



Pack 2  
GPMZ4112



Pack 3  
GPMZ4113



Pack 4  
GPMZ4114



Pack 5  
GPMZ4115



Pack 6  
GPMZ4116

**Expansion Packs**  
**Only \$39.99 Each**

#### RealFlight Basic Simulator

GPMZ4220

**\$109.99**

Features:

- 47 Aircraft
- 6 Photofields
- 6 Ch USB Controller



**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\***.

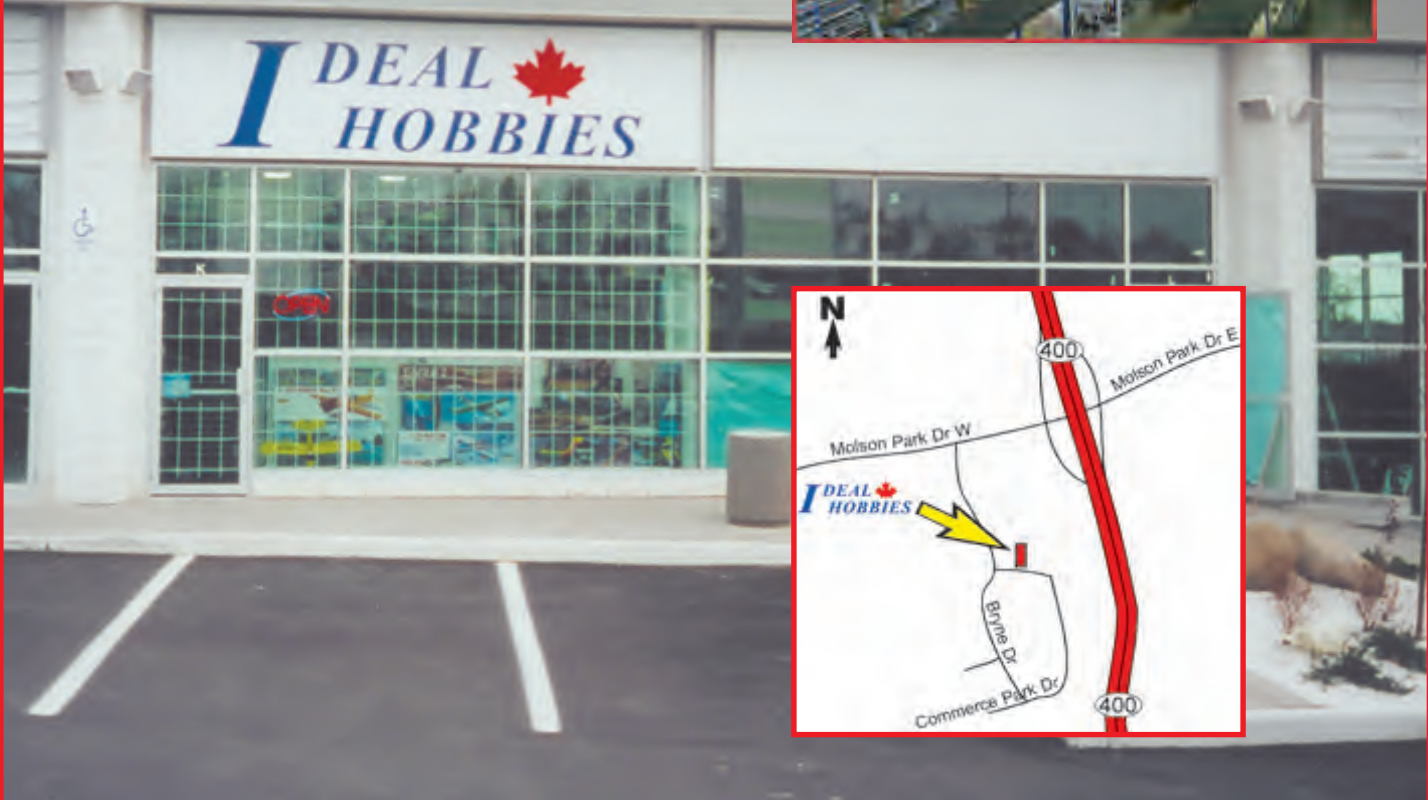
- \* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
- \* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
- \* Some size and weight restrictions apply.
- \* Insurance is extra.

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

# IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control  
Hobby Source

*Service,  
Selection,  
Price!*



## 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](http://www.idealhobbies.com)



## BUSINESS HOURS

<b>MONDAY</b>	11:00 AM - 7:00 PM
<b>TUESDAY</b>	11:00 AM - 7:00 PM
<b>WEDNESDAY</b>	11:00 AM - 7:00 PM
<b>THURSDAY</b>	11:00 AM - 8:00 PM
<b>FRIDAY</b>	11:00 AM - 8:00 PM
<b>SATURDAY</b>	10:00 AM - 5:00 PM
<b>SUNDAY</b>	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

**BC Coastal (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 Alear, 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-k@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) - maachq@on.aibn.com  
Mary Lynne McKinnon (Membership) - marylynnemaachq@on.aibn.com  
Rachel Lazaridis (Bilingual Reception) - diane\_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. Téléphonez 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

### Ad Hoc Committees (Board Appointed)

**Nationals  
Scale Aerobatics**  
Michael Clemmens 10577  
RR 2 10119 HWY 7  
Acton, ON L7J 2L8 519-  
853-5064  
mlaclemmens@cogeco.ca

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

### Advisory Groups (Board Appointed)

**Insurance Committee**  
Larry Roussele 30252  
2733 Station Rd.  
Abbotsford, BC V4X 1H3  
604-857-8929  
larryrou@shaw.ca

**UAV Committee**  
Jeremy Cartlidge 45473  
200 Rosedale  
Beaconsfield, QC H9W 2H8  
450-476-4325  
jkcrtlidge@hotmail.com

### Appointments (Board Appointed)

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

**CHAIR OF CHAIRS**  
Claude Melbourne 58082  
613-802-5000  
zd-g@maac.ca

**TRANSLATION**  
J. Des Becquets 21112  
Casier postal 408  
920, rue Marston  
Appartement 48  
L'Original (Ontario)  
K0B 1K0  
aeroplane@primus.ca

### Standing Committees (Open to all members, max 2 per zone)

**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@exculink.com  
519-650-4915

**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**  
Ken Wiersma 43689  
4088 Aberdeen Rd.  
Beamsville, ON L0R 1B6  
905-563-1648  
kwiersma@sympatico.ca

**FAI**  
Jack Humphreys 1797L  
29 Northern Hts Dr.  
Unit 1110  
Richmond Hill, ON L4B 4L8  
905-764-6502  
jack.humphreys@sympatico.ca

**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  
jmmoseley@look.ca

**GETTING & KEEPING  
FLYING FIELDS**  
Claude Melbourne 58082L  
613-342-6884  
crs3@sympatico.ca

**MUSEUM**  
Steve Woloz 7877  
5763 Mac Alear

Cote St. Luc, QC H4W2H2  
514-486-1898  
s.woloz@swaassoc.com

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

**PUBLIC RELATIONS**  
Roy Rymer 61172  
1546 8th Ave.  
St Catharines, ON L2R 6P7  
905-6850-1170  
maac@niagaracomposites.com

**R/C ELECTRIC AIRCRAFT**  
Michael Anderson 17752  
RR3 22Kingfisher Cr.  
Kempville, 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**  
Tom Russell 22036  
148 Fletcher Ave.  
Ajax, ON L1Z 1G3  
905-426-9475  
mansterrussell01@aol.com

**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 Wharcliffe Rd. S  
London ON N6J 2N7  
519-685-7002  
art2lane@rogers.com

**R/C JET**  
Wayne Beasley 52780  
23 Ritchie Way  
Sherwood Park, AB  
T8A 5T6  
780-449-1896

**R/C PRECISION  
AEROBATICS**  
Harry Ellis 21034  
RR4 - 3872 Jamieson Rd.  
Cobourg ON K9A 4J7  
905-342-2128  
harryells@canadaf3a.org

**R/C PYLON**  
Randy Smith 13141  
111 Hawkhill PI NW  
Calgary AB T3G 2V4

403-547-1086  
pylon.guy@shaw.ca

**R/C 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 Foreht 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**  
Simon Blake #20644  
159 Kane Ave.  
Toronto, ON M6M 3N4  
416-651-1325  
simon.blake@sympatico.ca

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

**WEB PAGE MONITOR  
/UPDATE**  
Peter Schaffer 44429  
1256 Heenan Place  
Kenora, ON P9N 2Y8  
807-468-7507  
pschaffer@kmts.ca



# Model Aviation CANADA



October 2009 - Vol. 40 No. 5

## Contents

President's Report	5
MAAC Application	7
MAAC Order Form	8
AZM Information	9
AZM Proxy form	10
Zone Reports	11
F3J (Sailplane) World Championship Report	32
F5D (Electric Pylon) World Championship Report	35
Committee Reports	39
The General Safety Code / Code de sécurité du MAAC	43
Renewal Notice	49
Calendar of Events	85
Hall of Fame Award	87
Student Bursary	87
Pioneer Award	88
Lifetime Achievement Award	88
Hobbyshops Canada	89
Trading Post	90
The Last Page	91



*Lou Scavone, an American who is a member of the "Canadian Beanfield Flyers" control line club, launches for Brad LaPointe in F2D combat at the Control line Nationals.  
Photo: Richard Barlow*

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 copyrighted 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 \$40 US outside of Canada.

### Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at 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  
October Issue - September 1  
December 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

This has been a busy summer. I have attended more than 20 events in six of our zones and enjoyed them all. A great many photos were taken and they can be seen on the MAAC website. Looking at these pictures will give a better idea of the proceedings than I can put into words.

Of particular note were the Victoria Air show, which raised \$25,000 for charity, due largely to the work of Maureen and Mike Scholefield; the Otterville Fun Fly, with special thanks to Gary Baker and to René and Nellie Goossens; the Victoriaville Air show in Québec, a huge success despite questionable weather; the Chatham Scale event, a great team effort as usual; the Upper Canada Fun Fly, growing every year and the Canadian Control Line Nationals, run by Chris Brownhill & Brad LaPointe.

This latter event deserves special at-

tention for the obvious efforts that have been made to recruit and involve juniors. It is hoped that other clubs and disciplines will work at attracting younger members. We, as modellers, are an aging population. Let us reverse that trend. All events attended were well organized and safely run. I wish I had space to detail them all, but this has likely been done in other columns.

During these events, I had the honour of presenting several MAAC awards for Leader Membership, Lifetime Achievement and Hall of Fame. What made this especially enjoyable was that several of these awards went to modellers that I have known, liked and admired for many years. This had to be the greatest part of the summer for me.

Bill Rollins, Ron Dodd and Steve Hughes orchestrated my visits to the two restructured zones in B.C. All the arrangements went like clockwork and my

wife and I would like to thank them, and all the B.C. modellers, for the friendly reception and great hospitality.

The ladies at our headquarters have been brightening up the office, displaying MAAC merchandise, memorabilia, and models. I was asked to appeal for attractive or famous models to hang from the ceiling. Bear in mind that this is a suspended tile ceiling, so model weights in ounces are better than these in pounds. Contact Diane Westgate if you are prepared to donate to the cause. She will be delighted to hear from you.

On page 51 of the 1953 Zaic Yearbook – a few of us do remember back that far – was a plan for a model called 'The Provincial,' designed by Torontonian Bernard Marsh. A modeller who has, with some contest success, recreated the model for Nostalgia Free Flight Power, expressed an interest in whether the de-

*continued on page 6*

## MOT DU PRÉSIDENT

**Richard Barlow**

**5744L**

MAAC President  
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

Cet été a été fort occupé. Je me suis rendu à plus de 20 événements à l'intérieur de six de nos zones et j'ai bien aimé cela. Plusieurs photos ont été prises et vous pouvez les visionner au site Web du MAAC. Si vous y jetez un coup d'œil, elles seront plus éloquentes que des mots.

Je veux souligner le Victoria Air Show qui a recueilli 25 000 \$ pour des œuvres caritatives et c'est là le travail surtout de Maureen et de Mike Scholefield; l'Otterville Fun Fly et je remercie particulièrement Gary Baker ainsi que René et Nellie Goossens; le rassemblement de Victoriaville (Québec), un énorme succès en dépit de la météo; le rassemblement de copies volantes de Chatham, un bien grand effort de groupe comme toujours; le Upper Canada Fun Fly qui grandit à chaque année ainsi que les Épreuves canadiennes de vol circulaire sous la gouverne de Chris Brownhill et Brad LaPointe.

Ce dernier événement mérite qu'on s'y attarde puisque beaucoup d'efforts ont été déployés afin d'y attirer des jeunes. On doit espérer que d'autres clubs et dis-

ciplines s'affaireront aussi à attirer les plus jeunes. Nous les modélistes avançons en âge. Renversons cette tendance. Tous les événements auxquels je me suis rendu étaient bien organisés et se sont bien déroulés. J'aimerais disposer de tout l'espace voulu afin de décrire chacun mais cela a probablement été fait dans le cadre des autres chroniques.

Au cours de ces rassemblements, j'ai eu l'honneur de présenter plusieurs prix du MAAC et memberships de Leader, d'accomplissement d'une vie et du Temple de la renommée. Ce qui a rendu ces fonctions encore plus agréables, c'est que plusieurs de ces distinctions sont allées à des modélistes que j'ai connus, aimés et admirés depuis des lustres. C'est sûrement le culminement de mon été.

Bill Rollins, Ron Dodd et Steve Hughes ont orchestré mes visites au sein des deux zones restructurées de la Colombie-Britannique. Tous ces arrangements se sont déroulés comme une horloge bien rodée et mon épouse et moi voulons remercier ces personnes ainsi que tous les modélistes britanno-colombiens de leur accueil si affable.

Les dames à notre siège se sont affairées à décorer un peu le bureau en exhibant de la marchandise qu'on peut acheter, des objets souvenirs ainsi que des maquettes. On m'a demandé de transmettre une requête afin de dénicher des maquettes attirantes ou célèbres de sorte à les pendre au plafond. Gardez en tête que notre plafond est en tuiles suspendues, si bien qu'il est préférable d'obtenir des maquettes qu'on pèse en onces et nons en livres. Communiquez avec Diane Westgate si vous pouvez faire un don. Elle sera enchantée d'entendre parler de vous.

Dans la page 51 du 1953 Zaic Yearbook – certains d'entre nous nous souvenons de cette époque – il y avait un plan d'une maquette qui s'appelait The Provincial, dessinée par le Torontois Bernard Marsh. Un modéliste qui a remporté un certain succès lors de concours a recréé la maquette dans le cadre de l'épreuve Nostalgia Free Flight Power; il a exprimé un intérêt quant à savoir si le concepteur vit toujours et si un lecteur peut l'informer de l'historique de cette maquette. Faites-le moi savoir si vous en

*suite à la page 6*



savez plus long.

À ce moment-ci de l'année, les assemblées de zone battront leur plein. Je vous encourage tous à vous rendre à la vôtre ou à y voter par procuration. Le MAAC, c'est bien plus qu'une simple assurance et ce qui se passe aux assemblées de zone constitue l'ordre du jour de l'Assemblée générale annuelle, au mois de mars. Les résolutions, recommandations, prix et mises en candidature aux divers comités, tout cela découle des assemblées de zone. Le gros du travail afin de faire fonctionner le MAAC, c'est au sein des comités que ça se déroule et c'est ici que nous avons besoin de votre appui. Deux personnes par zone peuvent donner leur nom au sein de n'importe quel comité. Si vous voulez vous retrouver à la présidence d'un comité, il faut que quelqu'un propose votre candidature. Comme je l'ai dit la dernière fois, le MAAC a besoin de bonnes personnes. Êtes-vous de ce nombre? Possédez-vous des aptitudes spéciales qui puissent renforcer notre organisme? Êtes-vous un professionnel de l'assurance, un avocat ou un expert en efficacité d'affaires, par exemple?

De temps à autres, les membres suggèrent du matériel qu'ils voudraient voir inséré dans les pages de *Model Avia-*

*tion Canada*. Plusieurs de ces suggestions sont bonnes et valides mais il vous faut retenir deux facteurs. L'éditeur de la revue doit faire paraître quantité de matériel à des fins de distribution à nos membres par le biais de l'espace rédactionnel restreint. On retrouve dans cette catégorie les avis, les procès-verbaux, les ordres du jour et ainsi de suite. C'est une exigence juridique. Parallèlement, le même éditeur doit rendre la revue aussi intéressante et aussi lisible que possible en incorporant du matériel que les lecteurs veulent lire. C'est un délicat numéro de jonglerie et Keith Morison mérite des félicitations quant à la façon dont il s'acquitte de cette tâche. Il doit se fier sur le matériel qu'il reçoit des chroniqueurs habituels mais lorsque l'espace disponible le permet et que le matériel convient, il insérera des collaborations. Des idées fraîches et de bons articles ne demandent qu'à être couchés sur papier. Si vous avez du matériel que vous aimeriez soumettre, communiquez avec l'éditeur. L'espace est restreint, si bien que vous devrez voir à ce que votre texte soit aussi condensé que possible.

Amusez pour ce qui reste de la saison et pensez toujours d'abord à la sécurité. ✈

signer is still around and whether any reader can shed more light on his background. Let me know if you can.

By now, the zone meetings will be in full swing. I urge all of you to try to attend yours in person or by proxy. There is far more to MAAC than insurance, and what happens at the AZMs forms the agenda for the Annual General Meeting of MAAC each March. Resolutions, recommendations, awards and nominations to committees all come out of the zone meetings. The real grunt work of running MAAC is often done at the committee level, so it is here that we most need support. Any two people per zone can volunteer for membership in each committee. To stand for the chair of a committee requires that you be nominated.

As I said last time, MAAC needs good people. Do you have special skills that could make our organization stronger? Are you an insurance professional, a lawyer or a business efficiency expert for example?

From time to time, members suggest material that they feel should be in our magazine, *Model Aviation Canada*. Many of these suggestions are good and valid, but two things must be borne in mind. The editor must, in a finite amount of space, print all the material that has to be distributed to our members, such as notices, minutes, agendas and so on. This is a legal requirement. At the same time, he must make the magazine as interesting and readable as possible, incorporating material that members want to see. This is a difficult juggling act, and Keith Morison is to be commended on how well he does it. He is reliant on material that he receives from regular columnists, but will print submissions from members where space allows and the material is suitable. There are fresh ideas and good articles waiting to be put on paper. If you have material to contribute, contact the editor. Space is at a premium, so keep the copy condensed as much as possible.

Enjoy what is left of the flying weather, and always put safety first. ✈



**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 C<sup>IP</sup> 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**



# MEMBERSHIP APPLICATION 2010

## DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2010

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 31/10 Sep 1/10 - Dec 31/10 Sep 15/10 - Dec 31/11 Jan 1/10 - Dec 31/12  
GST included in fees shown / La TPS est incluse dans la cotisation. GST # R127633378

**Junior Member/Membre Cadet** (Under 18 years as of Jan. 1/10 - Moins de 18 ans au 1 janvier)  
 \$10.00 (no magazine / sans la revue)  \$5.00  \$10.00 N/A  
 \$21.00 (with magazine / avec la revue)  \$10.50  \$21.00 N/A

**Open Member/Membre Régulier** (18 years or over as of Jan 1/18 ans et plus au 1er janvier)  
 Current year fees are non-refundable / Cotisation annuelle non remboursable  
 \$75.00 (includes magazine / magazine inclus)  \$37.50  \$75.00  \$203.00 (CDN residents only) (uniquement pour résident Canadien)

**Birthdate / Date de naissance:** \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Language/Langue (E/F) \_\_\_\_\_ Occupation / Emploi \_\_\_\_\_  
month/mois day/jour year/année  
 Birthdates are required for verification of member type and kept confidential / Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels  
 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 / ETATS-UNIS  OTHER   
(provide proof of 2010 AMA status) (avec preuve d'adhésion AMA pour 2010)

**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? / Comment avez-vous connu MAAC?**  Friend/Ami  Family/Famille  Club  Radio/TV  Web  
 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 / Acrobatie 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
- 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

**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)

I acknowledge that membership in the Model Aeronautics Association of Canada provides me with insurance coverage while operating my model at a registered club field or sanctioned event (in the Country in which I am participating) only.

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).

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.

**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 3 à 5 semaines pour réception du permis.

### I wish to make a donation / 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 MAAC Causes (specify) / Autre (spécifiez) \$ \_\_\_\_\_  
**Total \$ \_\_\_\_\_**

### Method of Payment / Méthode de Paiement:

VISA  Mastercard  Cheque Enclosed/Chèque Inclus

Card #: \_\_\_\_\_

Exp.: \_\_\_\_\_

### SIGNATURE:

\_\_\_\_\_ + \_\_\_\_\_ + \_\_\_\_\_ + \_\_\_\_\_ = \_\_\_\_\_  
(MEMI/COTISATION) (CONFIRM) (DONATION/DONS) (OTHER/AUTRE) (TOTAL)

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: \_\_\_\_\_







# 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
<b>Decals:</b> 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	_____
<b>Pins/Épingles:</b> 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: _____		
<b>Clothes/Vêtements:</b> T-Shirt .....	\$ 17.50	_____
_____ Large _____ XLarge _____ XXL Large		
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité) .....	\$ 15.00	_____
_____ MAAC Instructor .....	\$ 20.00	_____
<b>Misc.:</b> MAAC Crest / Écusson du MAAC .....	\$ 2.00	_____
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](http://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:** \$ \_\_\_\_\_

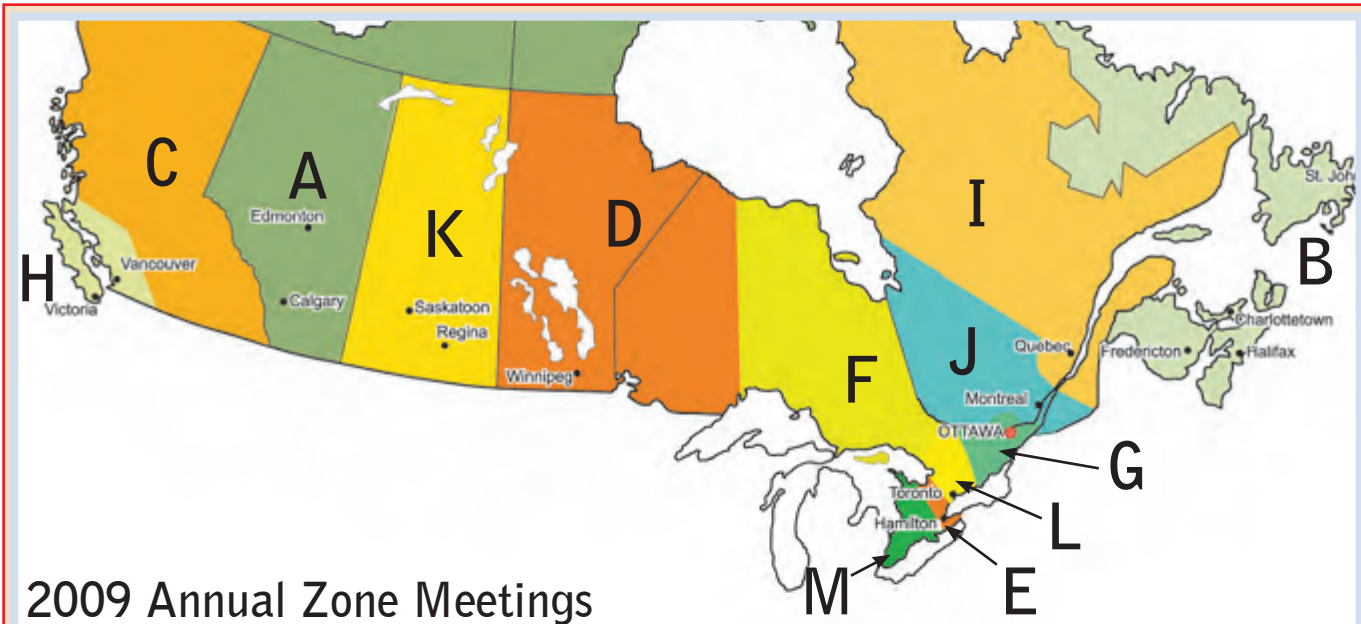
VISA  MC Card # \_\_\_\_\_ Expiry \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

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 credit, faxez au **FAX: 905-632-3304.**  
Please allow 6 to 8 weeks for delivery. Prévoir 6 à 8 semaines pour réception.



## 2009 Annual Zone Meetings

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

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

Voici bientôt revenu le temps des Assemblées annuelles au sein de chacune des zones. Ce sera l'occasion pour vous de discuter des problématiques entourant votre zone et des enjeux nationaux afin que vous puissiez contribuer comme vous l'entendez aux Modélistes aéronautiques associés du Canada. Les sujets couramment abordés, sans s'y limiter, comprennent l'établissement du quorum, le procès verbal de l'assemblée précédente, les rapports d'activités au sein de la zone, les affaires nouvelles, l'élection du directeur de zone, la mise en candidature des assistants de zone, la mise en candidature des présidents de comité (ces personnes doivent être présentes aux assemblées de zone à chaque année), les mises en candidature des membres de comité (limite de deux personnes par zone, exclusion faite du président), les nominations au Temple de la renommée du MAAC, les membres Leaders, le prix du pionnier, la bourse du MAAC ou encore les résolutions et recommandations. Rappelez-vous que le MAAC, c'est vous et que vos besoins et souhaits décident de la direction à suivre à l'organisme. Si vous ne pouvez vous présenter à l'Assemblée annuelle de la zone, un formulaire de vote par procuration est inclus de sorte à ce que quelqu'un d'autre puisse présenter vos opinions, inquiétudes ou idées en votre nom. Si vous souhaitez siéger à un comité ou oeuvrer en tant que son président, communiquez avec votre directeur de zone si vous ne pouvez être sur les lieux le jour de la rencontre, sans quoi votre nom pourrait ne pas être acheminé au Conseil d'administration. Veuillez songer sérieusement à participer à votre assemblée de zone.

**Alberta - Zone A**  
 October 18, 10:30am  
 Central Alberta Radio Fun Flyers  
 (CARFF) flying field  
 southeast of Red Deer, Alberta  
 ZD - Walt Chikmoroff  
 zd-a@maac.ca

**Atlantic - Zone B**  
 Oct 11, 2pm  
 Moncton Northeast Construction Assn  
 297 Collishaw Street  
 Moncton, NB  
 ZD - Regis Landry  
 zd-b@maac.ca

**British Columbia - Zone C**  
 September 26, 9:30 am  
 Log N' Hearth Rest.  
 Trand Canada and Centennial Dr.  
 Blind Bay, BC  
 ZD - Ron Dodd  
 zd-c@maac.ca

**Manitoba - Zone D**  
 October 25, 1:00pm  
 Western Turbo  
 325 Eagle Drive, Winnipeg  
 ZD - Jeff Esslinger  
 zd-d@maac.ca

**Middle Ontario - Zone E**  
 October 3, 10:00 am  
 Brantford Tourism Centre  
 399 Wayne Gretzky Parkway  
 Brantford, Ontario  
 ZD - Roy Rymer  
 zd-e@maac.ca

**Northern Ontario - Zone F**  
 October 17, 11:30 am  
 Trevi Restaurant and Tavern  
 1837 LaSalle Blvd. Sudbury, ON  
 ZD - Kevin McGrath  
 zd-f@maac.ca

**Ottawa Valley - Zone G**  
 October 25, 10:00 am  
 National Aviation Museum  
 Ottawa, Ontario  
 ZD - Claude Melbourne  
 zd-g@maac.ca

**BC Coastal - Zone H**  
 September 26, 11:00 AM  
 Kinsmen Hall  
 505047 Ave  
 Ladner, B.C.  
 ZD - Bill Rollins  
 zd-h@maac.ca

**Québec - Zone I**  
 October 11 10am  
 breakfast at 8:30am  
 Restaurant Normandin  
 2080 Boul. de la Rive Sud  
 St Romuald Quebec G6W 2S6  
 ZD - Richard Biron  
 zd-i@maac.ca

**St. Lawrence - Zone J**  
 24 octobre 1:30 pm  
 École de métiers de  
 l'aérospatiale de Montréal  
 5300 Rue Chaveau  
 Montréal, Québec  
 ZD - Steve Woloz  
 zd-j@maac.ca

**Saskatchewan - Zone K**  
 September 20, 1:30pm  
 Regina Windy Flyers Club field  
 Regina, SK  
 ZD - Heinz Pantel  
 zd-k@maac.ca

**Southeast Ontario - Zone L**  
 October 3, 9:30 am  
 Royal Canadian Legion  
 101 Church St.  
 Mississauga, Ontario  
 ZD - Bob Hudson  
 zd-l@maac.ca

**Southwest Ontario - Zone M**  
 October 24, 10:00am  
 St. John Ambulance  
 587 Canterbury St.  
 Woodstock, Ontario  
 ZD - Frank Klenk  
 zd-m@maac.ca



## Proxy Voting Form for Annual Zone Meeting

Open Members Only

### Formule de vote par procuration

pour l'assemblée annuelle de la Zone

Membres régulier seulement

fill out completely / complétez toutes les sections



This will allow / Ceci permet à \_\_\_\_\_ MAAC# \_\_\_\_\_

to vote on my behalf on all matters at the / de voter en mon nom sur tous les sujets discutés à

l'assemblée annuelle de la Zone \_\_\_\_\_ Annual Zone Meeting

held / tenue le \_\_\_\_\_, 2009.

name/NOM \_\_\_\_\_ MAAC# \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

## ALBERTA (A)

**Walter Chikmoroff 6320L**

Zone Director

403-946-9939

zd-a@maac.cac@maac.ca

Nous voici à la fin du mois d'août et nous nous préparons à l'Assemblée annuelle de la zone qui aura lieu le dimanche 18 octobre au club house des Central Alberta Radio Fun Flyers (CARFF). Le terrain est situé tout juste au Sud-est de Red Deer. Vous pouvez vous rendre au site Web du club au <http://www.carff.ca/location.asp> afin d'y trouver une carte géographique. Ce sera votre chance de suggérer comment votre organisme devrait être géré. Si vous pensez que quelqu'un que vous connaissez mériterait un prix, veuillez communiquer avec Don McGowan au 30 Cavanaugh Crescent à Stony Plain (Alberta) T7Z 1G3. Vous pouvez lui téléphoner au 780 963-4586 ou lui écrire un courriel au [djstnpln@shaw.ca](mailto:djstnpln@shaw.ca).

Le compte rendu suivant nous provient de Ray Shannon des Medicine Hat RCers :

### FUN-FLY À MEDECINE HAT

par Ray Shannon

"Le Fun-fly annuel des Medicine Hat RCers a eu lieu les 11 et 12 juillet et a

encore remporté tout un succès. Bien que le samedi ait été un peu venteux, les maquettes n'ont pas été clouées au sol. Le dimanche était presque parfait puisqu'un vent léger soufflait dans le sens de la piste. Plus de 25 pilotes se sont déplacés pour l'événement de deux jours.

"Notre gagnant de la plus grande distance parcourue était Travis Albert qui a apporté ses hélicoptères depuis Edmonton. Nous avons aussi souhaité la bienvenue à Claude Latulippe et à Gerry Buck, de Coaldale, qui s'est joint à nous pendant quelques rondes de combat de maquettes SPAD, ce qui plaît toujours au public. Les modélistes de Calgary Norm Buchholz et Bryce Roberts se sont rendus au camp et ont été rejoints par le frère Mark Roberts, des Taber Night Hawks.

"Le public a été nombreux cette année : environ 150 personnes ont observé les vols au cours des deux jours. Phil Heninger nous est arrivé une fois de plus de Lethbridge et il a apporté son Ultimate Bipe ainsi qu'un petit-gros Yak. Cette maquette à propulsion à essence a ébahi tant la foule que les pilotes. À

un moment donné, quatre gros biplans étaient en l'air en même temps et c'était bien beau à voir. Bob Sturgess, l'un des derniers membres fondateurs du club et qui est encore actif, a apporté son aile volante de sa propre conception le dimanche et a accompli plusieurs vols impressionnants. Andrew Shannon, âgé tout juste de six ans, a fait voler ses fusées afin d'ajouter un peu de variété au spectacle.

"Bernd Trommeshausen a remporté le prix de présence, une maquette presque prête à voler Cherokee (un kit de Hangar 9) qu'a donné Al Kramer. Fred Champagne a remporté le concours de limbo pendant qu'il faisait voler sa maquette en vol inversé et a remporté une station météo transportable, un don de Dave McGuire. Nous voudrions aussi remercier Dave parce qu'il a encore apporté son équipement photo professionnel et qu'il a pris d'excellents clichés qui paraîtront sur notre site Web afin d'en faire profiter tout le monde. Notre rassemblement a bénéficié de couverture médiatique dans le journal local et c'était une belle visibilité pour notre passe-temps.

suite à la page 31

Here we are at the end of August, preparing for the AZM that will be held on Sunday, October 18 at the Central Alberta Radio Fun Flyers (CARFF) club house. The field is located just southeast of Red Deer. You can go to the CARFF website (<http://www.carff.ca/location.asp>) for a map. This is your opportunity to make suggestions on how to run your organization. If you have anyone that you think might be in line for an award please get in touch with Don McGowan, 30 Cavanagh Cr. Stony Plain, AB T7Z 1G3, 780-963-4586 or e-mail [djstnpln@shaw.ca](mailto:djstnpln@shaw.ca).

The following report comes from Ray Shannon of the Medicine Hat RCers

## FUN FLY IN MEDICINE HAT

By Ray Shannon

"The Medicine Hat RCers' annual Fun Fly was held on July 11 and 12 was another great success. Although Saturday was a bit breezy, it did not keep many aircraft grounded. Sunday was nearly perfect with a light wind right down the main runway. Over 25 pilots came out for the two-day event.

"Our long distance winner was Travis Albert who brought his helicopters all the way from Edmonton. We also welcomed Claude Latulippe and Gerry Buck from Coaldale who joined us for a couple of rounds of SPAD combat, always a crowd favorite. Calgarians Norm Buchholz and Bryce Roberts came to camp and were joined by Bryce's brother Mark Roberts from the Taber Night Hawks.

"We had good public attendance this



Phil Heninger's Yak at the Medicine Hat Fun Fly. / Le Yak de Phil Heninger lors du Fun-fly de Medecine Hat.

year with about 150 people coming out to watch the flying over the two days. Phil Heninger joined us again from Lethbridge and brought along with his Ultimate Bipe, and a giant scale Yak. The big gas Yak wowed the crowd and fellow pilots alike. At one point, we had four large biplanes in the air at once which looked very nice. Bob Sturgess, one of the last remaining active founding members of the club brought out his scratch-built flying wing on Sunday and made several impressive flights. Andrew Shannon, age 6, flew his rockets just to add a little variety to the show.

"Bernd Trommeshauser won the draw prize a Hangar 9 Cherokee ARF donated by Al Kramer. Fred Champagne won the limbo contest while inverted and won a remote weather station donated by Dave McGuire. We would also like to thank Dave for once again bringing out his professional camera gear for some great shots which will be posted on our website for everyone to enjoy. Our event received

coverage in the local paper which was a nice bit of exposure for the hobby.

"The Medicine Hat RCers would also once again like to thank Petro Canada employees Neil Leismeister and Andy Loignon for generous cash donations to the club. This money along with other donations is allowing our club to build a maintenance and storage building on site. Thanks to everyone for coming and to all the club volunteers for helping. See everyone again next year."

The flying season is coming quickly to a close. There are still a number of fall Fun Flies and some competitions to attend before the snow flies.

Finally, if you can not attend the AZM on October 18, please sign and send in your proxy form which is on page 10 of the August issue of Model Aviation Canada. Looking forward to seeing you at the AZM. ✈



A group photo of the pilots at the Medicine Hat RCers Fun Fly. / Une photo de groupe des pilotes lors du Fun-fly du club Medecine Hat RCers.



## ATLANTIC (B)

This year has been a very busy time for me, which has not left as much time to enjoy the hobby. Thankfully, by the end of September, everything should be back to normal.

Even with my busy schedule, this summer was not the best until August came around with the good weather that allowed members to fly more often.

The Zone saw a slight decrease in numbers this year but two new clubs were opened, which is a good sign. One of the new clubs is the Halifax Electric Flyers and the other is the Westmoreland Aeromodelers Club in south-east New Brunswick. A third new club, north-east New Brunswick is getting ready for action. These new clubs will certainly help to bring up the zone membership for the future. All the best to those three new clubs in the Atlantic Zone.

In early August, the Riverside Modellers Association Club had a flying day in support of Norman Roach, organized by Mike Sebastian. Norman is a member of the club who has cancer and it was a nice gesture on the part of all modellers



*Martin Lefebvre's beautiful scratch built A-10 which flies really well./ Le magnifique A-10 de conception artisanale de Martin Lefebvre vole très bien.*

who attended in his honour and we wish him all the best.

My last club visit was the Eastern Canada Fun Fly in Edmundston, NB at the airport in Saint-Jacques. They had about 65 pilots attending despite the

fact it was cool Saturday. The weather did not stop anyone from enjoying the good flying weather and everyone made the best of the slight cool breeze straight down the runway. A full report from Paul Belzile will be in the next issue. ✈

## ATLANTIC (B)

Cette année a été très occupée pour moi et cela ne m'a pas laissé beaucoup de temps afin de m'amuser au sein de ce passe-temps. Heureusement, fin septembre, les choses devraient être revenues à la normale.

Malgré mon horaire occupé, cet été n'a pas été des meilleurs jusqu'en août, alors que la météo plus clémente a permis aux membres de faire voler leurs maquettes un peu plus souvent. La zone a vu une légère diminution de membres mais en revanche, deux nouveaux clubs ont été inaugurés, ce qui augure bien. L'un des nouveaux clubs est les Halifax Electric Flyers; l'autre, c'est le Westmoreland Aeromodelers Club, dans le Sud-Est du Nouveau-Brunswick. Un troisième nouveau club, North-East New Brunswick,



*Éric Lajoie accepts a \$600 kit as a prize from Paul Belzile and Roland Levesque. / Éric Lajoie accepte un kit d'une valeur de 600 \$ à titre de prix des mains de Paul Belzile et de Roland Levesque.*

se prépare à entrer en action. Ces nouveaux clubs aideront sûrement à mousser le nombre de membres au sein de la zone à l'avenir. Je souhaite bonne chance aux trois nouveaux clubs de la zone Atlantique.

Au début du mois d'août, le River-

side Modellers Association Club a organisé une journée de vols afin d'appuyer Norman Roach, une initiative de Mike Sebastian. Norman fait partie du club et il lutte contre le cancer. C'était un bien beau geste de la part des modélistes qui y ont pris part en son honneur et nous lui souhaitons le retour de la santé.

Ma dernière visite était au Eastern Canada Fun Fly à Edmundston (Nouveau-Brunswick). Environ 65 pilotes se sont rendus à l'aéroport de Saint-Jacques malgré le temps froid du samedi.

Cette météo n'a pas empêché quiconque de profiter d'un ciel clément pour les vols et tout le monde s'est accommodé de la brise qui soufflait dans le sens de la piste. Paul Belzile prépare un compte-rendu pour le prochain numéro. ✈

Regis Landry 10555L

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

Regis Landry 10555L

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

# BRITISH COLUMBIA (C)

**Ronald Dodd**

**57326**

Zone Director  
604-792-6814

zd-c@maac.ca

Well here we are, pretty much at the end of the flying season again... man how time flies!

By the time you read this in Zone C, you will have a new Zone Director and he will be in the midst of figuring out what he's doing, and where you are going as a zone. The last two years as your zone director has been educational, sometimes challenging, and very enlightening for me. I have enjoyed every minute of it and am proud to have served Zone C for that time.

I wish to thank you all for your support over these last years, and in particular, Doug MacMillan deserves a little extra thanks. Doug, you were a valuable source of information and guidance when I needed someone to help me through an issue, or give me information on 'procedure.' Your new Zone Director will be well advised to make use of Doug. Also thanks to Howie Cowan who was always right there to help when asked. Howie, you made it much easier for me to deal with 'constitu-

tional' issues.

During my two years as your Zone Director, I was kept busy visiting many events around the province, and was ably assisted by your Deputy zone Director, Steve Hughes. Steve working with you was a pleasure. Also, thanks to the guys who served as assistant zone directors, you were always enthusiastic and supportive. I will never forget that you guys helped in a big way to make this zone run smoothly.

Any time I went to thank one of you for your assistance, I was amazed at how you deflected the recognition for a job well done, and told me it was nothing. It was something though, it was a big part of this last two years having you to rely on.

I have met so many great people during my term, and have been blown away by the friendly demeanour that was apparent on any of my visits. I have made many friends that I would never have made if I had not been in this position,

and for that, I am truly thankful.

I intend to remain active in the MAAC organization and, hopefully, I will have been elected as Zone Director for the new BC Coastal Zone. I know that you will by now have elected a new Zone Director for Zone C and I am confident that your choice will have been a good one for your zone.

Unfortunately, I will have been unable to attend the Zone C AZM, because the meeting for Zone H was the same day. Thanks Doug for volunteering to chair the meeting, I know you'll have done an excellent job.

Until I see you at one of the events, I wish you all in Zone C the very best, and to your new Zone Director, congratulations, and if I can help you in any way, I'm only as far away as the telephone.

Best wishes to you all, and happy landings. Serving as your Zone Director has been one of the highlights of my modeling career. ✨

# COLOMBIE-BRITANNIQUE (C)

**Ronald Dodd**

**57326**

Zone Director  
604-792-6814

zd-c@maac.ca

Nous y voici : la fin de la saison de vol arrive... mince que le temps passe vite!

Au moment où vous lirez ceci au sein de la zone C, vous compterez un nouveau directeur de zone et il sera en train de convenir de ce qu'il faudra faire et de la direction que prendre la zone. Ces deux années passées à titre de directeur de zone ont été éducatives, parfois rudes mais très formatrices pour moi. Je m'y suis plu à chaque instant et je suis fier d'avoir servi la zone C.

Je veux tous vous remercier pour l'appui que vous m'avez témoigné au cours de ces années et en particulier, je remercie Doug MacMillan. Doug, vous avez été une source d'information très valable et vous m'avez guidé lorsque j'avais besoin de quelqu'un au moment de résoudre une problématique ou au moment de me refiler des renseignements relativement à la "procédure" à suivre. Votre nouveau directeur de zone ferait bien de faire appel à Doug au besoin. Merci aussi à Howie Cowan qui était toujours partant lorsque j'avais besoin de lui. Howie, vous avez facilité mon travail de décortiquage des problématiques "constitutionnelles".

Pendant mon mandat de deux ans à titre de directeur de zone, j'ai été fort occupé à rendre visite à plusieurs rassemblements en province et Steve Hughes, notre directeur de zone adjoint, m'a bien appuyé. Steve, travailler avec vous a été un plaisir. Merci aussi aux gars qui ont agi à titre d'assistants au directeur de zone; vous faisiez toujours preuve d'un enthousiasme et d'appui indéfectible. Je n'oublierai jamais le fait que vous avez contribué au fonctionnement en douceur de la zone.

À chaque fois que je voulais vous remercier pour l'aide que vous m'aviez accordée, j'ai été émerveillé de la façon par laquelle vous détourniez les feux de la rampe en disant que ce n'était rien. Pour moi, ce l'était et une grosse part de mon intégration au cours des deux dernières années, c'était de savoir que je pouvais me fier à vous.

J'ai rencontré tant de gens vraiment formidables au cours de mon mandat et je n'en reviens toujours pas de l'attitude sympathique que je voyais durant mes visites. Je me suis fait des amis que je n'aurais jamais connus si je n'avais pas

occupé ce poste et j'en suis reconnaissant.

J'ai l'intention de demeurer actif au sein de l'organisme du MAAC et avec un peu de chance, j'aurai été élu à la direction de la nouvelle zone côtière Colombie-Britannique. Je sais que vous aurez élu un nouveau directeur au sein de la zone C et j'ai bon espoir que votre choix aura été le bon pour le bien de la zone.

Malheureusement, je n'aurai pu me présenter à l'Assemblée de la zone C puisque celle de la zone H aura eu lieu le même jour. Merci Doug de vous être porté volontaire afin de présider cette dernière. Je sais bien que vous aurez effectué un boulot du tonnerre.

Jusqu'à ce que je vous aperçoive lors d'un rassemblement, je souhaite toutes sortes de bonnes choses aux membres de la zone C et à votre nouveau directeur, félicitations. Si je peux vous aider de quelque façon que ce soit, je ne suis qu'à distance d'un coup de fil.

Mes meilleurs vœux à tous et bons atterrissages. Vous servir à titre de directeur de zone, c'est là l'un des hauts points de ma carrière de modéliste. ✨





## MANITOBA/NORD-OUEST ONTARIO (D)

Jeff Esslinger

64851

Zone Director  
204-895-2615

zd-d@maac.ca

Le 3 septembre 2009 à 11 h 13... L'été débute, enfin. Où se trouvait donc cette météo lors du Gimli Model (Mud) Fest 2009?

C'était vraiment un événement incroyable. Compte tenu du temps excécrable, des conditions de boue, du peu de vols réalisés, il y avait tout de même 68 pilotes inscrits. Ces participants "mouillés" et leur famille respective ont tout de même dégusté un porc grillé de 150 livres. Ce rassemblement tout détrempé vous montre ce que représente ce passe-temps : des amitiés et des gens qui se visitent.

Le Gimli Model Fest n'était pas uniquement appuyé par les modélistes les plus endurcis mais peu importe les affiches "annulé" que nous avons posté relativement au spectacle, les spectateurs affluaient QUAND MÊME au parc ainsi que dans la boue afin d'observer le spectacle, munis d'imperméables! Snoopy et le Baron rouge ont fait de leur mieux afin d'offrir les émotions fortes. Je vous le dis, si ce n'était de la générosité de Jack Yablonski et de son entreprise (Armstrong Construction) qui s'est mis en devoir de charrier plusieurs voyages successifs de calcaire du Manitoba, j'imagine tout juste les beaux draps dans lesquels nous nous serions retrouvés auprès des 68 pilotes et des 31 propriétaires de véhicules récréatifs. Merci Jack!

L'événement a été superbement appuyé des commanditaires et pilotes. De l'information plus détaillée sera présentée aux membres lors de l'Assemblée annuelle de la zone le 25 octobre à 13 heures chez Western Turbo (325 Eagle Drive à Winnipeg, au Manitoba). Apportez vos chaises de parterre, vos maquettes de vol intérieur et vos hélicoptères.

Peter Schaffer, le directeur de zone adjoint et "L'homme d'idées" nous offre le commentaire de ce numéro :

*"Il y avait une fois une émission de télévision, à l'époque des appareils en noir et blanc, qui s'appelait The Invisible Man. Seules quelques personnes savaient que cet homme existait, ce qu'il faisait ou comment le trouver. Votre club est-il invisible au sein de votre communauté? Qui est au courant de votre club, ce qu'il fait, où il est situé ou comment communiquer avec un de ses membres? Les sociétés secrètes peuvent être utiles afin de se livrer à des activités illicites mais ce n'est certainement pas le cas d'un club qui se fie à la communauté pour survivre.*

*"Il s'agit ici d'aller bien plus loin que d'assurer une base de membres. Les clubs nécessitent la bonne volonté et l'appui du gouvernement local (les conseils municipaux), des clubs de service, des marchands locaux, des médias locaux et des autres groupes de sport et de loisirs. Mohammad s'est aperçu que la montagne ne viendrait pas à lui. Il a dû s'y rendre. La même réalité prévaut pour les modélistes. Vous ne pouvez vous asseoir au terrain de vol en vous attendant à ce que les personnes vous découvrent. Soyons francs – la plupart, si ce n'est la totalité, des clubs ne se retrouvent pas à l'écran radar du public. Il n'en tient qu'à vous de vous diriger là où le public s'assemble. Plusieurs petites communautés comptent des marchés champêtres et des foires d'automne. Les gens qui s'y rendent sont ceux que vous devez cibler à titre de membres potentiels. Ces mêmes gens ne se pressent pas au marché. Ils prennent le temps de s'arrêter et de poser des questions relativement aux photos ou aux avions qui sont exposés.*

*"Ce n'est pas dans la nature des Canadiens de nous vanter et d'y aller de toutes sortes d'exploits flamboyants. Nous – les modélistes en particulier – sommes reconnus pour nous dissimuler. Le*

*monde extérieur ne sait pas que nous existons. Cela ne nous aide pas. Je vais casser le moule et vanter ce qu'ont récemment fait les Lake of the Woods Aero Modellers afin d'améliorer leur visibilité.*

*"Nous avons procédé à des arrangements avec le coordonnateur des événements spéciaux de la Ville afin de faire en sorte que les modélistes obtiennent un peu d'espace vert afin de présenter une exposition statique sur le littoral du port le jour même du spectacle aérien de la formation acrobatique les Snowbirds. Nous avons ainsi profité de la publicité entourant l'événement, de la couverture médiatique le jour même en plus des personnes qui se sont tournées vers nous afin de nous poser quantité de questions relativement à notre passe-temps."*

*"La station locale de télévision a passé plusieurs heures à faire de la prise d'images lors de notre Float-fly. Ce segment a été diffusé à plusieurs reprises sur les stations du Nord-ouest de l'Ontario pendant plus d'un mois. Cette station télé a aussi passé une soirée complète d'hiver à tourner des images pendant l'une de nos séances de vol intérieur (le rassemblement des Vapeurs). Une fois de plus, les téléspectateurs partout sur notre territoire nous ont vus en action. Nous attendons le déluge de prix Gemini de la télévision et les contrats.*

*"Le club a exposé des maquettes en compagnie du F-86 Sabre en livrée des Golden Hawks et du Tutor lorsque ces deux appareils ont passé une journée entière à l'aéroport de Kenora dans le cadre du 100e anniversaire du vol motorisé au Canada. C'était un événement très attendu et très fréquenté des passionnés de*

*suite à la page 16*



September 3, 2009 11:13am... The start of summer, finally. Where was this weather for Gimli Model (Mud) Fest 2009?

It really was an amazing event. Considering the awful weather, muddy conditions, very minimal flying, there were still 68 registered pilots. The 150 lb hog was devoured by the somewhat damp participants and their families. The rainy event goes to show just what this hobby is really about: friendships and visiting!

Gimli Model Fest was not only supported by some of the hardest modelers around but, regardless of the 'cancelled' signs, spectators were STILL showing up to park in the mud and watch the show in their rain coats! Snoopy and the Red Baron did the best they could to give em a show. I tell ya, if it were not for the generosity of Jack Yablonski and his company Armstrong Construction hauling in truck load after truck load of good old crushed Manitoba limestone, I can only imagine the pickle we would have been in – from the 68 pilots and 31 RVers – Thanks Jack!

The event was well supported by the many sponsors and pilots. Detailed information will be presented to the membership at the Annual Zone Meeting on October 25, 1:00pm at Western Turbo's facility, 325 Eagle Drive, Winnipeg MB – bring your lawn chairs, indoor planes and helis.

Peter Schaffer, Deputy Zone Director and 'The man with the ideas' provides us this issues' commentary:

*"There once was a television show in the good old days of black and white TV called The Invisible Man. Only a select few knew that he existed, what he did or how to find him. Is your club an Invisible Club within your com-*

*munity? Who knows that your club exists, what your club does, where it is located, or how to contact a club member? Secret societies may be good for certain under-the-table activities but not for a club that relies on its surrounding community for its existence.*

*"It is about much more than building a membership base. Clubs require the good will and support of the local government (city council,) service clubs, area merchants, the local news media and other sports and hobby groups.*

*Mohammad realized the mountain would not come to him. He had to go to the mountain. The same is true for aeromodelers. One cannot sit at your airfield and expect folks to discover you. Let's face it – most, if not all clubs, are not on the general public's radar. It is up to you to go where the public congregates. Many smaller communities have farmers markets and fall fairs. The demographic that attend those venues are the ones we need to target for our new members. People are not in a hurry at the market. They take their time to stop and ask about the pictures or aircraft that are displayed.*

*"It is not in our Canadian nature to brag and show off. We, aeromodelers in particular, tend to be shy about what we do outside of our close-knit tribe. Actually, we are famous for hiding our candle under a bushel. The outside world does not know we exist. This does not serve us*

*well. I am going to break the mold and brag about what the Lake of the Woods Aero Modelers have recently done to improve their visibility.*

*"Arrangements were made with the City's Special Events Coordinator for the aeromodelers to have a static display on the green space on the city harbour front on the day of the Snowbird air show. We benefited from the pre-event advertisement, the media coverage on the day of the event, as well as the many folks who checked out our display and asked questions about the hobby.*

*The local TV station spent many hours recording our float aircraft Fun Fly event. The segment was shown numerous times on the TV stations across North-Western Ontario for over a month. The TV station also spent a winter's evening recording us at our regular indoor flying session (The gathering of Vapours.) Again, TV viewers across the North-West got to see us in action. We are waiting for the Gemini Awards and the residuals to flow in.*

*"The club displayed its aircraft with the Golden Hawk F-86 and Tutor when the aircraft spent a full day at the Kenora airport as part of Canada's 100th Anniversary of Flight celebrations. This was an extremely busy event with many keen aviation visitors. The club benefited from the media coverage of the event as well as all the folks that saw our display.*

*"The club participated with the model railroad club and the CPR retirees club in a new event in town called Transportation Days. A good cross-section of the community including the local council, the media and many summer tourists came to the event. It is like a Fun Fly without the flying. One gets to sit in lawn chairs, meet lots*  
*continued on page 31*



Caption



L'été est terminé. L'hiver s'en vient. C'est le temps de construire une maquette, les gars! J'ai eu la chance de rendre visite à quelques clubs et comme toujours, j'ai demandé qu'on me fournisse des comptes-rendus qui sachent intéresser les autres modélistes. Eh bien, en voici deux.

## HISTOIRE DE PT-19

par Rob Rittner

"Andy Fakla et Bill Foster, des Rose City Model Flyers, ont décidé de se réunir ce printemps et de ne pas seulement assembler une maquette à bougie incandescente (glow) mais de construire une maquette identique. Cette maquette, c'est le PT-19. Nos deux compères ont énormément cherché un PT-19 à l'échelle 1/4 mais à la suite d'une recherche dans Internet et avoir appelé à plusieurs endroits, ils ont découvert que cette maquette n'était plus disponible. Toutefois, ils en ont découvert une chez Skycraft Hobby de Burlington (Ontario) qui se trouvait depuis fort longtemps sur une étagère. Les deux modélistes ont instamment demandé au propriétaire de le mettre de côté et qu'ils passaient la prendre de ce pas. Une heure plus tard, les deux complices avaient leur PT-19 respectif... à l'échelle 1/4 et électrique.

"Andy a assemblé la copie volante à l'échelle 1/4 tandis que Bill a assemblé l'exemplaire électrique. La copie volante est mûe par un Saito 125 à quatre temps tandis que la maquette électrique est mûe par un moteur e-Flight de type outrunner muni d'un contrôleur de vitesse de 40 ampères et d'une pile Li-Po de 2100 Mah.

"Andy a rodé le moteur Saito en remplissant le réservoir à quatre reprises mais il attend le retour du beau temps afin de procéder au vol inaugural. Nous espérons que c'est pour bientôt."

Merci de cette histoire, Rob.

C'est avec beaucoup de fierté que je vous offre une autre histoire, cette fois au sujet de l'édition 2009 du Southern Ontario Model Airshow. Cet événement fantastique est le résultat d'efforts concertés de quatre clubs : les Stoney Creek Hawks, le Burlington RC Club, les Hamilton Flying Tigers ainsi que le Niagara Region Model Flying Club. Tous travaillaient afin de recueillir de l'argent pour le Fonds des enfants... l'aure but était de tout simplement avoir du PLAISIR! L'argent a été recueilli et oui, c'était agréable! Les avions étaient sensationnels!

C'est avec beaucoup de plaisir que je



Karl Gross with his new Stearman. Beautiful and scratch-built, 250 RCS Engine, 5 cylinder radial, 15 hp. / Karl Gross et son nouveau Stearman. Ce magnifique appareil est de construction artisanale, est mû par un RCS 250 radial à 5 cylindres d'une puissance de 15 chevaux.

vous présente notre propre porte-étendard de la zone E, Ivan Kristensen, récipiendaire d'un prix du Temple de la renommée du MAAC. Cela fait un bon bout de temps

qu'il était en titre de le recevoir et c'est un honneur tout ce qu'il y a de plus mérité. Félicitations, Ivan! ✈

Manitoba suite de la page 14  
l'aviation. Le club a profité de la couverture médiatique et encore une fois, bon nombre de personnes ont aperçu notre exposition.

"Le club s'est joint au club de trains miniatures et au club des employés à la retraite du CPR lors d'un nouvel événement qui s'appelait Transportation Days. Il se trouvait une excellente tranche de la communauté, y compris le conseil municipal, les médias et plusieurs touristes estivaux. C'est un peu comme un Fun-fly sans procéder à des vols. Nous avons réussi à nous asseoir dans nos chaises de parterre, à rencontrer des tas de gens intéressants et à déguster des sundaes absolument décadents que vendait le bar laitier, tout juste à côté. Ensuite, il n'y avait pas d'avions à réparer ou à nettoyer.

"La station locale de radio a diffusé en direct à plusieurs occasions depuis notre terrain lors des séances de vol normales. Les gens se déplacent bel et bien lorsqu'ils apprenent que nous sommes sur place. Le club profite au maximum des annonces radio gratuites à l'intention des organismes sans but lucratif que nous of-

frent la CBC et les stations locales afin de faire connaître nos rassemblements Fun-fly. Nos événements sont aussi publiés dans une revue de tourisme régionale, une publication qui est distribuée dans les hôtels et restaurants. Les gens la consultent. Le club jouit aussi d'une présence dans les pages d'un journal de loisirs qui s'appelle Amateur Sports News. Celui-ci est distribué dans le Nord de l'Ontario, de la frontière du Manitoba à celle du Québec.

"Nous ne faisons pas référence ici à des événements multimédias qui nécessitent des feux d'artifice, des estrades, des stroboscopes et une distribution de plusieurs milliers de personnes. Toutefois, ça aide d'avoir prévu votre journée au marché champêtre de sorte à ce qu'elle coïncide avec la passe à basse altitude du bombardier Lancaster du Canadian Warplane Heritage Museum, à Mount Hope (non loin de Hamilton, en Ontario).

"Allez, sautez hors du canapé, vantez-vous et montrez vos maquettes à la communauté. Sinon, votre club pourrait être relégué aux vieilleries à la façon des écrans télé en noir et blanc et à la série The Invisible Man." ✈



# MIDDLE ONTARIO (E)

Roy Rymer

61172

Zone Director  
905-685-1170



zd-e@maac.ca

Summer is done. Winter is coming. It is time to build guys! I had the opportunity to visit a few clubs and as always, I asked for reports that were of interest. Well, here are a couple.

## PT-19S

submitted by Rob Rittner

"Andy Fakla & Bill Foster of the Rose City Model Flyers decided to get together this spring and not only build a glow model but also to build an identical electric model. The model ended up being the PT-19. They searched high and low for a 1/4 scale PT-19 but found out after searching the net and calling several sources that this model had been discontinued. However, they found one at Sky-craft Hobby in Burlington, ON that had been on the shelf for a long time. They immediately informed the owner to put it aside for they would be right there. One hour later, both had their planes... 1/4 scale and electric.

"Andy put together the 1/4 scale and Bill put together the electric. The 1/4 scale is powered by a 125 Saito 4-stroke & the electric is powered by an e-flight 450 outrunner with a 40 amp esc and a 2100 ma Li-Po.

"Andy has run four tanks of fuel to break the Saito in but he is waiting for nice enough weather for the maiden flights. Soon... we all hope."

Thank you for the story, Rob.

And with great pride, I also bring another story about the 2009 Southern On-



Bill Foster and Andy Fakla with their respective PT-19s. / Bill Foster et Andy Fakla avec leur PT-19 respectif.

tario Model Airshow. This fantastic event was the concerted efforts of four clubs: the Stoney Creek Hawks, the Burlington RC Club, the Hamilton Flying Tigers and the Niagara Region Model Flying Club. All were working towards the goal of raising money for the Children's Fund... the other goal being just having some good old plain FUN! Money was raised

and yes, it was fun! The planes were awesome!

With great pleasure, I would like to introduce from our own zone E, Ivan Kristensen for his Hall of Fame achievement. It has been a long time coming and certainly well deserved. Congratulations Ivan! ✈



Diane and Ivan Kristensen and of course, our President, Richard Barlow. / Diane et Ivan Kristensen et, bien sûr, notre président Richard Barlow.



SOMA Ticket booth with Sara Hay (helper), Sara Turcotte, Miss Petite Southwest and Roy Rymer. / Le kiosque des billets lors de l'exposition SOMA, mettant en vedette Sara Hay (aide), Sara Turcotte (Miss Petite Southwest) et Roy Rymer.





Au moment où vous recevrez cette chronique, nous serons rendus à la mi-octobre et le gros de notre saison de vol sera terminé. Certains seront déjà en train de planifier le projet hivernal de construction tandis que d'autres se pencheront sur les événements de leur club pour l'année prochaine. C'est vers ce deuxième groupe de personnes dévouées que je veux placer les feux de la rampe.

Lors de la réunion du président de la zone qui s'est déroulé le 28 février, tous ont convenu que ce groupe dévoué se rencontrerait à nouveau en novembre afin de planifier les événements au sein de la zone en 2010. Le but, c'est de faire la promotion de l'interaction des clubs au sein de la zone. De juin à septembre, nous jouissons seulement de 16 fins de semaine ou de seulement 32 dates au cours desquelles organiser des événements au sein des clubs. Puisque plusieurs clubs en organisent, il devient très difficile d'attirer une foule de participants. Le plan, c'est de faire en sorte que chaque club fixe une date d'organisation d'événement qu'il voudrait faire connaître davantage que les autres rassemblements qu'il organise au cours de la saison et qu'autant de clubs que possible l'appuient en s'y rendant. Ces autres clubs bénéficieraient aussi d'autant d'appui au moment d'organiser leur propre rassemblement principal.

Je suis très excité relativement au niveau de coopération et de travail d'équipe dont l'exécutif a bénéficié grâce à tous les clubs. Si vous en avez la chance, assurez-vous de remercier l'équipe que vous avez choisie afin de représenter votre club.

La deuxième partie de ce compte-rendu est constituée d'une contribution de Mike Anderson. Beau travail, les gars. Continuez ainsi :

*"Le 24 juin 2009, Tom Hastie, Dave Penchuk et moi-même, de l'Ottawa Remote Control Club, avons passé une heure en compagnie d'élèves en cinquième et sixième années afin de parler de maquettes d'avion.*

*"Karen Le Madec enseigne à ces élèves à la W.O. Mitchell Public School de Kanata et lors des dernières semaines de l'année scolaire, elle enseigne un module sur la science du vol. Les élèves de sixième année ont appris les propriétés de l'air, l'aérodynamique, les forces agissant*



*Jon O'Reilly of the Brockville Model Aeronautics Club is patiently waiting for the 'rare' summer shower to end. / Jon O'Reilly du Brockville Model Aeronautics Club attend patiemment la fin d'une averse "rare".*

*sur un objet volant (poussée, etc.) la propulsion, les forces gravitationnelles et la loi de Bernouilli. La classe de cinquième année avait quant à elle appris les forces qui agissent sur les structures. Ms. Le Madec a communiqué avec l'ORCC afin de vérifier si nous serions intéressés à passer une heure avec ces deux groupes afin de relier de la pratique à la théorie que les élèves avaient apprise, même s'il était question d'avions réduits et non de ceux à l'échelle réelle. Tom est devenu la personne ressource auprès de Mme Le Madec et il nous a organisés.*

*"Nous nous sommes présentés devant les deux classes lors de la toute dernière journée d'école, munis de plusieurs avions et hélicoptères. Environ 60 jeunes s'étaient rassemblés sous des conifères pendant que nous trois nous sommes placés devant eux. Nous avons choisi des exemples parmi le spectre entier des machines volantes et de systèmes de motorisation. Tom Hastie a lancé le bal à l'aide de son Krill Katana de 50 cc sur lequel avait été appliquée une livrée personnalisée à la Spider Man. Il a entretenu les jeunes – avec beaucoup d'interaction – sur la façon dont fonctionnent les surfaces de contrôle (gouvernes) afin de diriger un avion et sur les fondements des profils d'aile et de la portance.*

*"Très tôt, une des filles nous a corrigé en nous rappelant que les ailerons ne font pas tourner un avion mais qu'ils*

*le penchent. Quelques minutes plus tard, l'un des jeunes nous a rappelé que les forces du principe de Bernouilli provoquaient l'élévation et nous savions dès lors que nous devions être précis – ces jeunes connaissaient leur matière.*

*"Ensuite, Dave a parlé des hélicoptères en comparant comment les ailes rotatives faisaient élever ces machines et comment les hélicoptères changeaient de direction et d'altitude. Il a aussi montré une maquette ducted fan du F-4 Phantom afin d'illustrer un mode de propulsion différent. Une fois de plus, les jeunes ont posé de bien savantes questions et Dave y a bien répondu. Lorsque l'un d'entre eux a demandé si nous ferions voler les maquettes, nous avons tour à tour expliqué pourquoi cela n'était pas possible et comment le MAAC nous conseille sur les opérations sécuritaires. Dave a fait démarquer son hélicoptère sans que celui-ci ne s'élève afin montrer comment il fonctionnait et quel en était le son.*

*"Finalement, j'ai parlé de mon planeur électrique tout moulé de course. J'ai expliqué et montré comment fonctionnent les volets et les aérofreins. J'ai aussi montré comment le moteur fait tourner l'hélice et pourquoi le planeur n'a pas besoin d'un gouvernail de direction pour tourner et pourquoi cette machine doit voler à la fois vite et bas. Nous nous sommes ensuite amusés lorsque j'ai deman-*

*suite à la page 31*



# OTTAWA VALLEY (G)

Claude Melbourne 58082

Zone Director  
613-802-5000 [zd-g@maac.ca](mailto:zd-g@maac.ca)

When you receive this article, it will be the middle of October and a large chunk of our flying season will be behind us. Some will already be planning this winter's project while others will be planning club events for the following year. It is to this second group of dedicated individuals that I would like to draw to your attention.

At our Zone President's Meeting which was held at our home on February 28 of this year, it was agreed that this group of dedicated men would reassemble in late November to plan the events for the Zone for 2010. The purpose of this is to help promote club interaction in the Zone. From June through September, we have only sixteen prime weekends or thirty two prime event dates for club events. With several clubs hosting many events, this makes it very difficult to have good turn-outs at all of the events. The plan is to have each club who would like to host an event pick one event for their club that they would like to promote over all others and have as many other clubs support these events as possible and in turn, be supported when they have their main event.

I am very excited about the level of cooperation and team work that is being shown by all the clubs at the Executive level. So when you get a chance, make sure to say thanks to the team that you choose to represent your club.

The second part of this article has been submitted by Mike Anderson. Great job men, keep up the good work:

*"On June 24th Ottawa Remote Control Club members Tom Hastie, Dave Penchuk and myself spent an hour with fifth and six graders to talk about model airplanes.*

*"Karen Le Madec teaches Grades 5 and 6 at W.O. Mitchell Public School in Kanata, Ontario and during the last few weeks of the school year she teaches a unit on flight. The Grade 6 students learned about the properties of air, aerodynamics, forces acting on a flying object (thrust, lift etc.), propulsion, gravitational force and Bernoulli's law. The Grade 5 class had learned about forces acting on structures. Ms. Le Madec contacted the ORCC to see if we'd be interested in spending an hour with the classes to make a connection between the theory they'd learned and the practical realities of flying real aircraft, even if they were miniature. Tom became*



*ORCC members, from left, Tom Hastie, Mike Anderson and Dave Penchuk gather for a picture with some of the students from W.O. Mitchell Public School. / Les membres de l'ORCC (de g. à dr.) Tom Hastie, Mike Anderson et Dave Penchuk se rassemblent avec quelques-uns des élèves de la W.O. Mitchell Public School.*

*Ms. Le Madec's prime contact and got us organized.*

*"The three of us showed up on a hot, sunny morning on the last day of school with a bunch of planes and a helicopter. Aproximately sixty kids gathered under the shade of a tiny pine forest while the three of us assembled in the sun before them. We had chosen examples from different corners of the flying spectrum and different power systems. Tom Hastie began with his 50cc Krill Katana custom-painted in a Spider Man theme. He led a very interactive topic on how control surfaces work to redirect a plane and the basics of airfoils & lift.*

*"It wasn't long into it that we got our first correction from one of the girls who correctly pointed out that the ailerons don't turn a plane, they only bank it. A couple of minutes later, one of the kids reminded us that Bernoulli forces caused lift and we all knew we had to be sharp - these kids were serious.*

*"Next, Dave talked about helicopters, comparing how rotary wings create lift and how helicopters change direction and elevation. He also showed off a ducted fan F-4 Phantom to illustrate a different propulsion mode. Once again, there were plenty of very smart questions which Dave handled expertly. When one of the kids asked if we would be flying our planes, we*

*took turns explaining why we couldn't and how MAAC gives us guidance on safe operation. Dave spooled up his heli without lifting off to show how it tilted and sounded.*

*"Finally I talked about my electric-powered, all moulded, racing glider. I explained and demonstrated how flaps and air brakes worked. I also showed how the electric motor drove the prop and why the glider didn't need a rudder to turn and how the racing glider needs to fly both fast and slow. Then we had some fun as I called for a volunteer to hold the plane as I fired up the motor. Of course, I ensured that the plane was pointed away from the kids and no one was in the propeller arc. I started with a short pulse at one-third power, then at two-thirds power. Then, the volunteer asked, with some worry in his voice, if the plane was going to pull him away. After some reassurance, he held on for a short full power pulse. Both kids and teachers were impressed and had many follow-up questions for all three of us.*

*"It was a great way to spend a sunny morning for all of us. The kids were very attentive, asked some clever questions and kept us on our toes. I'm sure each of us would gladly do it again for any similar group. Ms. Le Madec is already planning for our return next school year." ✈*





Bonjour tout le monde,

Je débute ce rapport en remerciant tous les gars et leurs femmes relativement à l'accueil que vous avez réservé à Richard et Pat Barlow cet été lors de leur visite dans l'Ouest. Ces deux visiteurs ont été très occupés pendant leur séjour grâce à Ron Dodd, Steve Hughes et moi-même puisqu'ils se sont rendus à plusieurs événements, réunions de club et rassemblements afin de rencontrer les membres du MAAC. Je n'ai reçu que des commentaires positifs après leur visite au sein de la zone, le message que je recevais sans cesse étant à quel point M. Barlow est un excellent ambassadeur pour le MAAC. Sur une note plus personnelle, sa visite dans l'Ouest me montre que nous faisons partie d'un mouvement qui en vaut la peine, que nous pouvons donner notre avis sur son fonctionnement ainsi que sur la direction qu'il emprunte. Merci Richard de la part de nous tous et merci Pat de l'endurer et de nous endurer. Je sais que vous deux vous êtes faits de nouveaux amis par ici et vous serez les bienvenus n'importe quand.

La saison de vol a été tout à fait incroyable jusqu'à maintenant puisque chaque événement inscrit à l'horaire a remporté beaucoup de succès, et nous pourrions encore faire voler nos maquettes au cours de l'automne. Je résumerai ces activités succinctement et je céderai un peu d'espace à Mike Scholefield, de la Victoria Radio Control Modelers Society (VRCMS) afin qu'il parle du Biggest Little Airshow annuel, en août dernier.

Le Port McNeill Model Flying Club a une fois de plus démontré ce qu'est l'hospitalité de l'Ouest aux cours des festivités entourant la Fête du Canada et le spectacle aérien de maquettes. Merci à Chris Smith, Bill Foote et sa charmante épouse Cassie dont la cuisine est célèbre partout sur l'Île.

Le Fly-in électrique de la VRCMS de juillet a remporté tout un succès; la participation, la météo et l'organisation (du directeur de concours Wayne Powell) étaient de première classe. La variété de maquettes électriques qu'on y trouvait était incroyable et tout le monde s'est amusé. Merci Wayne de la part de nous tous pour le travail accompli.

Le Big Bird Fly des Nanaimo Model-Airs a lui aussi remporté tout le succès voulu grâce à la participation des modélistes et à la météo. C'est un rassemblement qui n'est pas porté sur la compétition et qui permet à tout le monde de participer avec n'importe quel avion réduit. Merci à Leo Katila de la part de nous tous d'avoir une fois de plus organisé cet événement.

Le Float-fly Mid Summer Splash des Parksville District Qualicum Flyers (PDQ Flyers) au lac First en juillet a été couronné de succès. Plusieurs s'y sont rendus, la météo était superbe (quoique venteuse le samedi) mais compte tenu du fait que nous avons pu faire voler les maquettes pendant deux jours entiers sur trois, c'était vraiment chouette.

Le Fly-in électrique des PDQ Flyers s'est si bien déroulé que certains parlent déjà de le prolonger sur trois jours l'année prochaine. Bravo les gars! C'est agréable de voir du nouveau monde organiser ces rassemblements et faire preuve d'autant d'enthousiasme. Bravo et merci à Don Varnadore et à sa femme Patricia, celle-ci effectuant tout un boulot à gérer la cantine.

Je veux remercier une fois de plus le club de Victoria pour son dévouement à recueillir de l'argent pour le père Noël anonyme et la Fondation de l'Hôpital Saanich Peninsula. Les bénéfices de relations publiques qui découlent de notre participation ne peuvent qu'être positives les membres du MAAC. Il est absolument incroyable de constater qu'un club et ses membres déploient autant d'efforts afin de faire en sorte que le spectacle aérien remporte autant de succès.

Félicitations à Mike Scholefield et à Jack Price puisque ces deux modélistes ont reçu leur désignation de membre Leader. Imaginez quelle était la surprise de ces deux bonhommes lorsque le président Richard Barlow leur a remis leur certificat respectif durant le spectacle aérien, surtout si l'on apprend que ni l'un, ni l'autre ne savait qu'il avait été mis en candidature et que la cérémonie de présentation avait été l'objet d'un secret. Cet honneur remis à ces deux personnes est tout à fait mérité.

Je remercie Mike Scholefield de m'avoir offert ce compte rendu de

l'édition 2009 du Biggest Little Airshow de la VRCMS :

*"C'est ce moment de l'année : nos grands garçons et leurs jouets se déplacent à la neuvième édition du Victoria's Largest Little Air Show afin de montrer leurs magnifiques avions réduits et de les faire voler pour le public. L'objectif de ce spectacle est de récolter de l'argent pour deux œuvres caritatives très valables au sein de notre communauté : la Fondation de l'Hôpital Saanich Peninsula et Santa's Anonymous de la station CFX, qui aide surtout les familles dans le besoin à l'approche de Noël.*

*"Nous avons eu toute une participation de la part du public et la foule semble s'accroître d'année en année. Cette année, je crois que nous avons accueilli plus de 6 000 spectateurs en deux jours, la plus importante foule à ce jour et la meilleure nouvelle, c'est que nous avons recueilli plus de 28 000 \$ en deux jours pour ces deux œuvres, ce qui porte notre total à plus de 117 000 \$ en neuf ans. Notre club peut en être très fier.*

*"Ce qui rend ce spectacle tout à fait spécial, c'est que la majorité des membres du club dévoue de leur temps afin d'assurer la bonne marche du spectacle et je leur adresse un très grand merci. Je remercie aussi tous les autres membres de famille qui ont offert de leur temps quand nous en avions besoin. Nous avons souhaité la bienvenue à des pilotes qui nous arrivaient d'ailleurs sur l'Île, du continent et, une fois de plus, deux amis bien spéciaux ont apporté leurs maquettes depuis la Californie. Dave Sullivan et Kent Nogy avaient leur cinquième année de participation avec nous et nous les remercions beaucoup du temps qu'ils consacrent à cette cause en laquelle nous croyons beaucoup.*

*"Cette année a été très spéciale puisque Richard Barlow et sa charmante épouse Pat étaient parmi nous pour la fin de semaine. La présence de Richard à titre de représentant du MAAC était bien agréable puisque bien des choses se passent dans l'Est et nous étions bien heureux de le compter parmi nous. Après la fin de semaine et grâce aux jasettes que nous avons eues, j'ai eu l'impression que je connaissais Richard depuis toujours*

*suite à la page 22*



# BC COASTAL (H)

**Bill Rollins**

**27460L**

Zone Director  
250-248-5545

zd-h@maac.ca

Hello everyone.

I am going to start this report off by thanking all of you guys and your wives for the great hospitality you gave Richard and Pat Barlow this summer during their visit out West. They were kept extremely busy during their stay by Ron Dodd, Steve Hughes and myself, attending many events, club meetings and get-togethers with the membership. I have received nothing but positive comments about their visit from all over the zone, with the prominent message being what a great ambassador he is for MAAC. On a personal note, his visit out west to me shows that we are part of something worthwhile, and we do have a say in what that is and where it is going. Thank you Richard from all of us, and thank you Pat for putting up with him and us. I know you guys made many friends out here and are welcome anytime.

This has been an incredible flying season so far with every event on the schedule being a complete success, and we still have the fall to go. I'm going to have to cover them briefly and leave room for a report from Mike Scholefield on the Victoria Radio Control Modelers Society (VRCMS) Annual Biggest Little Airshow held this past August.

The Port McNeill Model Flying Club once again showed us all what Western hospitality is all about with their Annual Canada Day festivities and Model Aircraft Airshow. Thanks for the great time Chris Smith, Bill Foote and his wonderful wife Cassie, whose cooking is famous all over the Island with us flyers.

The VRCMS Annual Electric Fly-In held in July was a complete success; great turn-out, great weather and very well organized by the CD Wayne Powell. The variety of electric aircraft participating was incredible, and everyone had a great time. Thanks Wayne from all of us for such a great job.

The Nanaimo Model-Airs Big Bird Fly was also a success again with a good turn-out and incredible weather. This is a low-key event that allows everyone to participate with any aircraft. Thanks Leo Katila from all of us for organizing this event once again.

The Parksville District Qualicum Flyers (PDQ Flyers) 'Mid Summer Splash'



*This picture of the 2009 Victoria Largest Little Airshow was taken by Greg Jestico flying a specially modified model helicopter equipped with camera and video equipment. Greg owns and operates a company called Eagle-Eye Flying Cameras. / Cette photo de l'édition 2009 du Victoria's Largest Little Airshow a été prise par Greg Jestico qui pilotait une maquette d'hélicoptère modifiée afin de transporter une caméra et de l'équipement vidéo. Greg est le propriétaire d'une entreprise qui s'appelle Eagle-Eye Flying Camaras*

Float Fly held at First Lake in July was a success as well. It was well attended, had great weather (a tad breezy on Saturday) but, for the three-day event getting in two solid days of flying was just awesome.

The PDQ Flyers Annual Electric Fly-In was also a complete success with talk about expanding it to two or three days next year. Well done guys! It's nice to see new blood organizing these events and being so enthusiastic. Well done, and thanks Don Varnadore and his better half Patricia who does a great job of running the concession.

I want to thank the Victoria club, once again, for their dedication to raising money for Santa's Anonymous and the Saanich Peninsula Hospital Foundation. The spin-off benefits from doing so are nothing but positive public relations for all of us MAAC members. It is truly amazing to see a club that puts in so much effort from all its membership to make the Airshow such a success.

Congratulations to Mike Scholefield and Jack Price on receiving their Leader Membership. Imagine the surprise for Mike and Jack to be awarded their Leader Membership Certificates during the Airshow by Richard Barlow, especially when you consider neither of them knew they had been nominated and the presen-

tation ceremony was kept a secret. Very well deserved by a pair of outstanding characters.

I'd like to thank Mike Scholefield for the following report on the VRCMS 2009 Biggest Little Airshow:

*"It's that time of the year when all of our big boys and their toys come out to the Ninth Annual 'Victoria's Largest Little Air Show' to show off their beautiful planes and fly them for the public. The purpose of this show is to raise funds for two very worthy charities in our community: the Saanich Peninsula Hospital Foundation and CFAX's Santa's Anonymous, which mainly helps families in need at Christmas.*

*"We had an exceptional turn-out from the general public as the crowds seem to increase year over year. This year, I think we saw upwards of 6,000 spectators over two days which was by far our largest crowd to date and the best news of all from all of this is we raised just over \$28,000.00 over two days for the charities and that now puts our total raised to just over \$117,000.00 over nine years. This is something we as a club are very proud of.*

*"What makes this show special is that the majority of club members give of their time to make this show a suc-*

*continued on page 22*



et je dois vous admettre que je venais de me faire un nouvel ami. Je crois que nous sommes très chanceux de pouvoir compter sur Richard à titre de président du MAAC puisqu'il est un très bon ambassadeur de notre passe-temps de même qu'un très bon porte-parole du MAAC. J'aimerais bien pouvoir lui parler davantage mais je crois qu'il faudra que cela se fasse grâce au cyberspace.

"Nous avons vu évoluer une collection très disparate de maquettes : Première et Seconde Guerres mondiales, appareils civils, acrobatiques et jets. Pour les enfants, le point fort du spectacle était le vol de Snoopy juché sur sa niche, celui de la tondeuse à gazon Toro ainsi que celui du fer à repasser. Nous sommes déjà à planifier l'édition de l'année prochaine afin de souligner les dix ans de l'événement. Après neuf ans à la tête du comité organisateur, je passe le flambeau à mon bon ami Mark Byrne qui, j'en suis persuadé, assurera le succès du spectacle. De nouvelles idées et de nouveaux visages, c'est toujours bien afin de perpétuer l'intérêt du public et c'est pour cette raison que je tire ma révérence. Je serai toujours actif au sein du comité organisateur et tenterai de mon mieux d'aider Mark. J'espère vous voir au spectacle de l'année prochaine."

Je conclurai ce rapport en vous informant de deux tristes nouvelles, le décès de deux de nos amis et modélistes. Martin Nash était un fondateur de la PDQ Flyers Association et il était mon instructeur lorsque j'ai appris à piloter des maquettes télécommandées. Il adorait notre passe-temps, les P-51 Mustangs, les King Cobras et les bimoteurs, tout particulièrement le B-25 Mitchell. Marty était un artiste de renommée internationale; Charming Cheat réalisait des tours de magie et de cartes. Marty pouvait faire des choses à peine imaginables à l'aide d'un jeu de cartes Il a sillonné le monde entier afin de présenter sa magie et il a joué d'une très longue et fructueuse carrière. Le Magic Castle de Hollywood a demandé à la famille de Marty si un artiste pouvait utiliser ses cendres afin de réaliser un portrait de Marty qui sera accroché au Château en son honneur. Ses proches ont accepté tout comme ils ont exclusivement autorisé les autres magiciens du Magic Castle de reprendre les tours de magie à l'aide de cartes à jouer. Ceci fera en sorte que l'œuvre de notre ami perdurera et qu'elle ne sera jamais oubliée.

Bill Dawes s'est éteint après une longue lutte contre la maladie d'Alzheimer. Bill était un membre fondateur des Nanaimo Model-Airs et était un pilote actif jusqu'à ce que la maladie le prive de ses moyens. Bill vouait une véritable passion à la construction et au vol de copies volantes, dont plusieurs volent encore entre les mains de membres des clubs Nanaimo Model-Airs et PDQ Flyers. Il était un maître de la construction et de la finition et toutes ses maquettes volent très bien... précisément de la façon à laquelle on s'attendrait de la part de quelqu'un qui possédait autant de connaissances et de savoir-faire.

Nous nous ennuyons beaucoup de Bill et Marty. Nous transmettons nos sincères condoléances à leur famille respectivement en cette période difficile.

Eh bien, c'est à peu près tout ce que j'ai à dire pour l'instant. Au revoir. ✨

cess and to them, I say a very big thank you. I also wish to thank all the other family members who also chipped in to help where needed. We had pilots from up Island, the mainland and again two very special friends who bring their planes and travel from California to be with us. Dave Sullivan and his big Yak and Kent Nogy and his Ultra Bandit jet. This was their fifth year with us and we thank them dearly for giving of their time for the cause which we all believe in.

"This year was a very special year for us as we had Richard Barlow and his lovely wife Pat with us for the weekend. Richard's presence representing MAAC was really nice as so much happens back East that we were honoured to have him join us. By the time that the weekend was over and having had the chance to chat with Richard, I felt that I had known him for years and must admit I have gained a new friend. I think we are very lucky to have Richard as our President and he comes across as a great ambassador for the hobby and as a representative of MAAC. I wish I had more time to chin wag with him but that will now have to be done via cyberspace.

"We had a diversified fleet of aircraft from World War I, World War II, civilian, aerobatic and the jet. The highlight of the show for the Kids is Snoopy and his Dog House, The Flying Toro Lawn Mower and the Flying Iron. Planning has now started for next year's show which will be our tenth anniversary. After nine years of heading up the organizing committee, I will be passing the job to my very good friend Mark Byrne who, I am sure, will continue to make this show a success. New ideas and new people are always a good thing to keep things interesting for the general public and for this reason I am stepping down. I will still be involved on the committee doing my best to assist Mark in any way I can. Hope to see you at our show next year."

I will close this report with the sad news of the passing of two of our friends and fellow modelers. Martin Nash was a founding member of the PDQ Flyers Association and was my instructor when I was first learning to fly radio controlled models. He loved our hobby, P-51 Mustangs, King Kobras and twin-engine aircraft, especially the B-25 Mitchell. Marty was a world famous entertainer and was known as the 'Charming Cheat' as a magician and card man. Marty could do things with a deck of cards that would leave you totally bewildered and entertained. He travelled the world doing his magic with cards and had an incredible and long career. The Magic Castle of Hollywood has asked Marty's family permission to have an artist paint his ashes into a portrait of Marty, that will be hung in his honor at the Castle once completed. They have agreed to the request and have also allowed Marty's collection of card magic to be used exclusively by other Magic Castle member magicians. This will allow his work to be passed on and never forgotten.

Bill Dawes passed away after a long battle with Alzheimer's disease. Bill was a founding member of the Nanaimo Model-Airs and was an active flyer right up until he was disabled by the disease. Bill had a passion for building and flying scale aircraft, many of which are flown at both the Nanaimo Model-Airs field and the PDQ Flyers fields today. He was a great builder and finisher, his models all fly incredible, the way models do when someone with so much knowledge and craftsmanship decide to create them.

Bill and Marty will be missed by us all. Our heartfelt sympathies go out to their families in this time of mourning. Well, that's about all I have to say for now, Bye. ✨



Pilots at the 2009 Club Aéromodelisme Saguenay Fun Fly. / Des participants au Fun-fly du Club Aéromodelisme Saguenay, en août 2009.

Hello everyone.

As I am writing these few lines on August 31st, the flying season is slowly drawing to a close. Since Mother Nature was not too favourable this year, I hope you were out making the best of those nice days we had in August.

On July 4th and 5th, I attended the Festival 2009 get-together at the Victoriaville Airport, once again put together by the Club Sol-Air for a second consecutive year since the Saint-Laurent zone could not coordinate it. As usual, we were greeted in the only fashion the club knows how to do things, that is extraordinary. We had the pleasure of greeting MAAC's President Richard Barlow and his wife for both days and during which the 60th anniversary of the organization was celebrated. I also took this opportunity to hand our friend Martin Lefebvre his Leader Member certificate, an honour he greatly deserves (see photo). Thanks once again to all volunteers and participants.

On Sunday July 5th, the Club Phoenix de la Beauce was putting together a demonstration and promotion day at Beauceville's Île Ronde. Here is a brief summary from André Pépin, Secretary at this club :

*" On July 5th, members of the Club d'aéromodélisme Les Phoenix convened to Île Ronde in Beauceville during an RC Day, which the City organized. Phoenix members had been invited to present demonstration flights and members of the public were invited to try their hand at RC cars. This activity enabled the club members to present their hobby in a different context than during a Fun Fly or an exhibition at a shopping mall. Onlookers who were different than the usual*

*crowd were out and they had a bunch of questions.*

*" After receiving this invitation from the City, some club members scouted Île Ronde, which is a park located in the centre of the Chaudière river, right in downtown Beauceville. This expedition helped us determine that it was possible to present flights in this location while adhering to MAAC's Safety Code. The somewhat restricted space dictated we use only electric models as well as helicopters since these machines need less airspace. Support from the City was excellent. We were supplied with tables for static display and with electricity for our chargers. A television screen connected to an on-board camera allowed members of the public to see aerial shots of the event and to see for themselves what a First Person View (FPV) demonstration felt like. Spectators were very impressed to see the various models take to the sky and they were able to see how the hobby has progressed thanks to the electric aircraft. While weather could have been a little better, this event was deemed a success both from the Club's and the City's point of view, the City being able to highlight some of the activities it presents for their taxpayers. There is little doubt in anyone's mind that there will be a second edition of this event. You can see a video at the following link : <http://video.com/5513431>. "*

On July 11th and 12th in Montmagny, Jacques Catellier (co-CD) and myself (as CD) organized the 10th IMAC competition in the short history of this event in our province. In 1999, the very first edition was held in Montmagny thanks to eight participants, all of which were registered in the Basic class. It was a pre-

mier event to remember.

This year's competition was a great success and the chicken dinner on the grill was tasty. I extend a great big thank you to all participants who travelled in spite of the threat of some iffy weather. You can check the season's results on Penelope RC at <http://www.penelopeperc.com>.

On July 18th and 19th, I had a drive out to Saint-Laurent zone's Club CARC Lanaudière. Pierre Morel greeted us as kings and we enjoyed the weekend like king's jesters. I hope this event will be back next year.

On July 25th and 26th, I attended Québec City's Club Air Modéliste Fun Fly. Some 30 pilots were in attendance despite the bad weather throughout the weekend. Congratulations to organizers and keep up the good work.

On August 1st and 2nd, I was off again to the Saint-Laurent zone in order to attend the Asbestos club's annual Fun Fly. My hat is off to organizers for putting together such a well-run organization. A canteen, a campfire, night flying, there were all the things one would find on site. Superb. I'll see you next year.

On August 8th and 9th, I drove to the Club Aéromodélisme Saguenay's Fun Fly. My friends, what a welcome I received! For those who have never attended, this Fun Fly is one not to miss. There were all-you-eat corn and hot dogs for the pilots, some music, a campfire and an army of volunteers who only wanted to cater to all your needs... Thanks my friends, we'll be back, there, there (a popular local expression).

I will close at this point as I don't have anything else to write. I'll be back for the next issue. ✈



Bonjour à tous,

Comme je vous écris ces quelques lignes le 31 août 2009, la saison de vol tire lentement à sa fin. Dame nature n'ayant pas été très favorable pour nous cette année, j'espère que vous avez su profiter des quelques moments de beau temps que nous avons eus en août.

Les 4 et 5 juillet, je me suis rendu au Festival 2009, qui avait lieu à l'Aéroport de Victoriaville, organisé par le Club Sol-Air pour une seconde année consécutive, la zone St-Laurent n'ayant pu l'organiser. Encore une fois, nous avons été accueillis à la manière du club, c'est-à-dire extraordinaire. Le président du MAAC, Richard Barlow et son épouse nous ont fait le plaisir de leur visite pour les deux jours de l'événement qui a aussi souligné le 60e anniversaire du MAAC. J'en ai profité pour remettre à notre ami Martin Lefebvre, son attestation de "Membre Leader" qu'il a grandement mérité. (photo jointe) Merci encore à tous les bénévoles et participants.

Le dimanche 5 juillet, le Club Phoenix de la Beauce organisait une journée de démonstrations et de promotion à l'Île Ronde de Beauceville. Voici un bref rapport de André Pépin, secrétaire du club :

"Le 5 juillet dernier, les membres du Club d'aéromodélisme Les Phoenix se réunissaient sur l'Île Ronde à Beauceville dans le cadre de l'activité "Journée des téléguidés", organisée par la Ville de Beauceville. Lors de cette journée, les Phoenix étaient invités par la Ville à venir faire des démonstrations de vol d'appareils téléguidés, alors que le public était invité à essayer un parcours de voitures téléguidées. Cette activité a permis aux membres du club de présenter notre passe-temps dans un contexte différent du Fun-fly ou d'une exposition à un centre commercial. Un public différent était présent et avide de questions.

"Suite à l'invitation de la Ville à participer à cette activité, des membres du club ont tout d'abord été faire du repérage sur l'Île Ronde, qui est un parc situé sur une île au centre de la rivière Chaudière, en plein centre-ville de Beauceville. Cette visite nous a permis de déterminer que le vol était possible à cet endroit en respectant le code de sécurité du MAAC. L'espace restreint nous a encouragés à utiliser seulement des avions à moteur électrique ainsi que des hélicoptères qui demandent moins d'espace pour évoluer. L'appui de la Ville a été excellent. On nous a fourni



Martin Lefebvre receiving his Leader Member Certificate from Maac president Richard Barlow and Québec ZD Richard Biron. / Martin Lefebvre reçoit son certificat Membre Leader de Richard Barlow (président du MAAC) et Richard Biron (directeur de la zone Québec).

des tables pour les modèles statiques et de l'électricité pour alimenter les chargeurs. Une télévision, reliée à une caméra embarquée, a permis au public de voir des images aériennes de l'événement, en même temps qu'une démonstration de vol FPV (first person view). Le public présent a été très impressionné de voir les différents modèles évoluer dans les airs et a pu constater l'avancement de notre passe-temps grâce aux appareils électriques. Quoique la température aurait pu être plus clémente, l'activité a été un succès tant pour la Ville que pour le Club, qui a pu faire connaître ses activités. Nul doute que l'an prochain verra la deuxième édition de cet événement. Video à ce lien : <http://vimeo.com/5513431>."

Les 11 et 12 juillet, à Montmagny, Jacques Catellier (co-cd) et moi-même (CD) avons organisé la 10e compétition IMAC de l'histoire au niveau du Québec. En effet, en 1999, avait lieu la première rencontre IMAC à Montmagny, avec huit participants, tous dans la classe Basic. Ce fut une première mémorable.

La compétition de cette année fut encore un succès et le souper au poulet cuit sur le grill fut aussi encore succulent. Un grand merci à tous les participants qui se sont déplacés malgré la menace de mauvaise météo. Vous pouvez voir tous les résultats de la saison sur le site de Penelope RC soit <http://www.peneloperc.com>.

Les 18 et 19 juillet, j'ai fait une petite escapade dans la zone Saint-Laurent, au Club CARC Lanaudière. Pierre Morel nous

a recus comme des rois et nous avons eu du plaisir comme des fous du roi. J'espère que cet événement reviendra l'an prochain.

Les 25 et 26 juillet, je me suis rendu au Fun-fly du Club Air Modéliste de Québec. Une trentaine de pilotes ont assisté à la rencontre malgré la température très mauvaise tout le week-end. Bravo aux organisateurs, et continuez le beau travail.

Les 1 et 2 août, encore une escapade dans la zone Saint-Laurent pour assister au Fun-fly annuel du club d'Asbestos. Chapeau aux organisateurs qui ont mis sur pied une organisation impeccable. Cantine, feu de camp, vol de soir, etc..... superbe. On se revoit l'an prochain.

Les 8 et 9 août, je me suis rendu au Fun-fly du Club CARC de Trois-Rivières. Pierre Cyrenne et son équipe nous ont organisé une superbe rencontre. Souper spaghetti, vol libre, amitié et rires étaient de la partie. Bravo à tous les organisateurs et à tous les participants.

Finalement, les 15 et 16 août, je me suis rendu au Fun-fly du Club Aéromodélisme Saguenay. Mes amis, quel accueil! Pour ceux qui ne sont jamais allés à ce Fun-fly, c'est un événement à ne pas manquer. Blé d'inde et hot-dogs a volonté pour les pilotes, musique, feu de camp, et une armée de bénévoles pour répondre à nos moindres caprices... Merci mes amis, nous reviendrons, là, là. (expression populaire locale)

Je vous laisse, car plus de lignes pour vous écrire. À la prochaine parution. ✈

By Steve Woloz and Paul Burrage

## IN FULL FORM

We are pleased to announce that in spite of an unusually wet summer, the flying activities of members and clubs in the St. Lawrence zone has been very positive. We have had the pleasure of attending numerous Fun Flies, Float Flies, IMAAC competitions, corn roasts and open houses at numerous clubs including but not limited to MARS, Île Perrot, Richelieu/Sorel, Napierville and Saint-Ligori. I've included a few pictures on these pages to attest of the great degree of participation within and around our zone.

In addition, zone members have attended events hosted in other zones including Paul Burrage and Steve Woloz making the trip to the Ottawa Valley Zone Fun Fly in Smith Falls Ontario. I managed to take in the Québec Zone Fun Fly held in Victoriaville, Québec and Xavier Mouraux attended the Paradise RC Pattern Contest held in Vernon, New York.

We have begun to receive notice of Wings graduates which attests to new skills being transferred from the experienced to the newcomers. Furthermore, new clubs have been added to our roster including the Prop Nuts in Cookshire, Club d'avions téléguidés de Boucherville and another new one requesting sanction in the Repentigny region. Currently, there are 35 clubs listed on the MAAC website for the St. Lawrence zone, the highest number ever recorded for our zone. Congratulations to all.

## CPTAQ UPDATE

We have been in continuous contact with the director of the CPTAQ, Mr. Lévis Yockell, to achieve a harmonious relationship with them and avoid future conflict. Furthermore, we are working to obtain special permission to continue operation for Napierville and Marieville, the two clubs now under court order to shut down.



Young Benoît Guilbert who just earned his wings with his OS 46 powered Big Stick. / Le jeune Benoît Guilbert vient d'obtenir ses "ailes" de pilote à l'aide de son Big Stick (mû par un OS .46).



Claudio DeMinico poses with his 1/3 scale Nieuport 17 (at left) replica of that flown by French ace Lt. Maurice Boyau in 1917. At right, his 1/3 scale Nieuport 28 reproduction of the one flown by Lt W.H. Taylor of the 95th Aero Squadron in 1918. Both planes are Balsa USA kits covered with Solartex painted with custom-blended latex colors. Both planes feature detailed cockpits, working pull-cables and all of the markings and drawings are handpainted. The engines are Zenoah 62 and Fuji 64 respectively. Each plane took approximately 500 hours to complete. / Claudio DeMinico pose en compagnie de sa copie volante Nieuport 17 à l'échelle 1/3, une réplique de l'appareil à bord duquel volait l'as français le lieutenant Maurice Boyau en 1917. À droite, son Nieuport 28 à l'échelle 1/3, qui reproduit l'appareil à bord duquel volait le lieutenant W. H. Taylor, de la 95e Escadre aérienne en 1918. Les deux maquettes sont des kits de Balsa USA recouvertes de Solartex sur lesquelles des couleurs de latex spécialement mélangées ont été appliquées. Les deux avions miniatures possèdent chacun un cockpit détaillé, des câbles de gouvernes fonctionnels; toutes les cocardes et dessins sur les fuselages ont été réalisés à la main. Les moteurs sont respectivement un Zenoah 62 et un Fuji 64. Chacune des maquettes a nécessité environ 500 heures de travail.

Our approach, with the coaching of Lévis himself, is to make an exhaustive search to find a new alternate site within a 30-40 km radius and in the event that we can demonstrate by means of written letters of refusal that we cannot find a new suitable site, then this gives us the leverage to resubmit a request for special permission from the CPTAQ to operate in the present locations.

While we have no written guarantees from the CPTAQ that our request we will be accepted, Mr. Yockell has reassured us that he, personally, will follow our new submissions and that he will do all that is within his power to obtain a waiver and allow us to operate in these challenged sites. Furthermore, we wish to advise you that the Brossair club, who won its defence against the CPTAQ, has not been challenged within the legally permitted time period. This is thus another success in our defence of our flying fields. To avoid future conflicts and disappointments after the fact, we have developed a strategy of guidelines that will help new clubs wishing to set up. We strongly urge all persons wishing to establish new clubs to follow the suggestions below.

## GUIDELINES FOR THOSE WISHING TO START NEW CLUBS

As a suggestion to those persons interested to form new clubs, we wish to provide the following guidelines to maximize your chance of success and avoid disappointment after putting in a lot of effort:

- There must be a minimum of three paid-up MAAC members in a club.
- Make sure that the noise levels of the planes you intend to fly is less than 93 decibels.

continued on page 31



par Steve Woloz et  
Paul Burrage

## EN PLEINE FORME

Il nous fait plaisir de vous annoncer qu'en dépit d'un été plus humide que d'habitude, les activités de vol des membres et des clubs au sein de la zone Saint-Laurent ont été bien bonnes. Nous nous sommes rendus avec plaisir à plusieurs Fun-flies, Float-flies, compétitions IMAAC, épluchettes de maïs et à des open houses chez plusieurs clubs dont MARS, Île Perrot, Richelieu/Sorel, Napierville et Saint-Ligori. J'ai inclus quelques photos dans ces pages afin de témoigner de la grande participation autour et au sein de notre zone.

De plus, des membres de la zone ont participé à des événements qui avaient dans d'autres zones. Paul Burrage et Steve Woloz se sont rendus au Fly-in de la zone Vallée de l'Outaouais à Smith Falls (Ontario). J'ai réussi à me rendre au Fun-fly de la zone Québec à Victoriaville (Québec) tandis que Xavier Mouraux s'est rendu au concours de voltige Paradise RC à Vernon (état de New York).

Nous avons commencé à recevoir des avis de remise de diplôme d'obtention des "ailes" MAAC, ce qui prouve que de nouvelles connaissances passent maintenant des vétérans vers de nouveaux venus. De plus, de nouveaux clubs se sont ajoutés à ceux qui existent déjà, dont les Prop Nuts de Cookshire, Club d'avions téléguidés de Boucherville et un autre qui a demandé un parrainage dans la région de Repentigny. À l'heure actuelle, quelque 35 clubs sont répertoriés dans le site Web du MAAC au sein de la zone Saint-Laurent, le plus grand nombre jamais enregistré chez nous. Félicitations à tout le monde.

## CPTAQ : MISE À JOUR

Nous sommes constamment demeurés en contact avec le directeur de la CPTAQ, monsieur Lévis Yockell, afin de préserver des rapports harmonieux et d'éviter tout conflit à l'avenir. De plus, nous travaillons de sorte à obtenir une autorisation spéciale qui permettrait à Napierville et à Marieville – les deux clubs menacés d'un ordre de la Cour de cesser leurs opérations – de poursuivre leurs activités.



Robert Thibert with his Twin SPAD made of Coroplast and rain gutter material. The model is powered by two OS LA40s. Robert Thibert et son Twin SPAD, fabriqué à l'aide de Coroplast et de matériel à gouttière. Deux moteurs OS LA .40 propulsent cette maquette.

Notre approche – développée selon les conseils de monsieur Yockell en personne – est de procéder à une recherche intensive afin de trouver un emplacement de rechange à l'intérieur d'un rayon de 30 à 40 km et advenant que nous fassions la démonstration par le biais de lettres de refus que nous ne pouvons pas trouver d'emplacement convenable. Cette situation nous donnerait des munitions afin de soumettre une demande d'autorisation spéciale de la part de la CPTAQ, ce qui nous permettrait de poursuivre les vols aux deux endroits cités.

Bien que nous ne possédions aucune garantie écrite de la part de la CPTAQ que notre demande sera acceptée, monsieur Yockell nous a assuré qu'il suivra personnellement nos nouvelles demandes et qu'il fera tout en son possible afin d'obtenir un dégageant qui nous permettrait de poursuivre nos opérations à ces deux clubs. De plus, nous vous informons que le club Brossair, qui a remporté une manche contre la CPTAQ, n'a pas été l'objet d'un appel à l'intérieur de la période normale et juridiquement allouée. C'est là une victoire quant à notre défense des terrains de vol. Histoire d'éviter de prochains conflits et des déceptions, nous avons mis au point une stratégie de lignes directrices qui aideront les nouveaux clubs à s'organiser. Nous encourageons fortement toute personne voulant fonder un nouveau club de suivre les suggestions suivantes :

Lignes directrices en prévision de la fon-

dation d'un nouveau club

À titre de suggestion aux personnes voulant fonder un nouveau club, nous offrons les lignes directrices suivantes afin d'augmenter vos chances de succès et d'éviter les déceptions après y avoir consacré beaucoup de temps :

- Il doit y avoir un minimum de trois membres en règles du MAAC au sein d'un club.

- Assurez-vous que les niveaux sonores des avions que vous entendez faire voler est de moins de 93 décibels.

- Évitez d'aménager votre club là où votre trajectoire de vol passera au-dessus de routes, de domiciles et d'installations agricoles.

- Si votre club se trouve à moins de 4 km d'un club déjà existant, vous devez obtenir une permission écrite de partage des fréquences de la part du club déjà existant afin de fonder votre nouveau club.

- Ayez une entente écrite avec le propriétaire des lieux qui vous autorise à utiliser son terrain afin de faire voler des maquettes d'avion.

- Rencontrez les représentants municipaux (canton et autres) locaux, expliquez-leur les aspects positifs de votre passe-temps, gagnez leur confiance et obtenez l'autorisation de la municipalité afin d'exploiter votre club dans son secteur.

- Créez un plan de site qui correspond aux lignes directrices du MAAC en matière de sécurité.

- Lorsque vous tenterez de créer votre nouveau club dans une "zone verte" (des terres agricoles régies par la CPTAQ), assurez-vous de faire en sorte que vos installations soient de nature temporaire.

- Envoyez un exemplaire de votre plan de disposition (site) et d'autres documents d'appui à votre directeur de zone.

- En retour, nous soumettrons ce plan à la CPTAQ. Ne débutez aucun aménagement avant d'avoir reçu notre feu vert!

- Sur réception d'approbation de la part de la CPTAQ, nous vous demandons de soumettre les documents officiels d'enregistrement de club au MAAC ([http://www.maac.ca/docs/2008/2009\\_club\\_reg](http://www.maac.ca/docs/2008/2009_club_reg)

suite à la page 31

# SASKATCHEWAN (K)

Heinz Pantel

42484

Zone Director  
306-781-7400

zd-k@maac.ca

Well, this summer sure has not been the best for RC flying. Wind and rain has been the norm and calm sunny days have been few and far between. I hope everyone has had at least one or two weekends of enjoyable flying. As for me, your friendly zone director, between motors that won't start, kids that need house renovations and other 'priorities,' flying time has been very limited! Oh well, this is next year country, isn't it?

The Swift Current Swift Wings RC Flying Club's Giant Rally was held July 18 and 19. Conditions were perfect for flying on Friday but Saturday, when the actual event started, wind socks were straight out and it was late afternoon before conditions settled down enough for some participants to actually start flying. One participant, who shall remain anonymous, couldn't even get his motors running!

Saturday night, winds picked up again and my hefty stature was the only thing that kept the tent from blowing away! Sunday was much the same but despite the wind, everyone enjoyed some flying and great fellowship. The Swift Current club put on great meals and their hospitality was enjoyed by all.

Everyone was invited back for the Airshow, scheduled for August 15 and 16.



Some of the 'Giants' at the Swift Current Giant Rally. / Quelques-uns des petits-gros lors du Swift Current Giant Rally.

Unfortunately, this event was rained out, and rescheduled for August 29 and 30 when the event enjoyed beautiful weather. Approximately 20 pilots took part, flying helicopters and all sizes of airplanes. They put on a show for approximately 300 spectators who thoroughly enjoyed their skills. As always, a delicious supper was served to all participants. A helicopter display and approximately 20 draws rounded out the entertainment.

The Prairie Prop Busters from Estevan have a new field. Although it's not quite ready for flying yet, with the assistance of local businesses who donated use of their equipment and a variety of other items, Estevan flyers will soon be in the air.

Here's a basic safety checklist that everyone can use to ensure safe and enjoyable flying:

- NEVER FLY ALONE (if injury occurs, there is someone to assist you)
- Assemble aircraft, making sure all nuts and bolts are tight

- Check prop tightness
- Get radio pin if required
- Make sure someone else is at the field before you start engines. 'Never fly alone'
- Tie down aircraft or have assistance holding aircraft for starting
- Turn on aircraft, then radio
- Check flight controls
- Set choke, clear prop, turn on kill switch (if you have a gas engine)
- Start engine
- Warm up engine
- Check flight controls again
- Extend radio antenna (unless 2.4)
- Get your spotter. 'Never fly alone'
- Taxi out
- Check flight controls while taxiing
- Ensure runway is clear and take off
- Have a great flight
- Land safely, taxi in, turn off engine, turn off kill switch (if you have a gas engine)

Remember, safety is everyone's responsibility. Enjoy safe flying.

In addition, here's a checklist for pilot soundness and safety:

- Illness – do I have any symptoms?
- Medication – have I been taking prescription or over-the-counter drugs?
- Stress – am I under psychological pressure from the job, worried about finances, health problems, or family situations?
- Alcohol – have I been drinking within 8 hours? Within 24 hours?
- Fatigue – am I tired and not adequately rested?
- Eating – am I adequately nourished?

By the time you read this, we will have had our Annual Zone Meeting (September 20th). The report will be in the December issue.

Until then, safe and happy flying. ✈



The Estevan Prairie Prop Busters have a new member, Jose, who is holding one of his electric helicopters. Jose moved to our country from Venezuela. / Les Prairie Prop Busters d'Estevan comptent un nouveau membre, José, qui tient l'un de ses hélicoptères électriques. José nous est arrivé du Venezuela.



Eh bien, l'été n'a pas été le meilleur pour le vol télécommandé. Le vent et la pluie étaient à peu près toujours de la partie et les fins de semaine plus calmes ont été très rares. J'espère que tout le monde a pu se prévaloir d'au moins une ou deux fins de semaine de vols. Quant à moi, votre sympathique directeur de zone, entre les moteurs qui ne voulaient pas démarrer, les enfants qui procédaient à des rénovations de maison et d'autres "priorités", le temps disponible afin de piloter était très limité! Enfin, ce pays est synonyme de l'adage "Il y a toujours l'année prochaine", pas vrai?

Le ralliement géant du Swift Current Swif Wings RC Flying Club des 18 et 19 juillet a offert de parfaites conditions de vol le vendredi mais le samedi, lorsque les vols proprement dits ont débuté, les manches à air étaient à l'horizontale. Les conditions ne se sont améliorées que vers la fin de l'après-midi et ce n'est qu' alors que les participants ont pu entreprendre certains vols. L'un d'eux – que je ne nommerai pas – n'arrivait même pas à faire démarrer ses moteurs!

Le samedi soir, le vent a soufflé de plus belle et ma carrure était tout ce qui empêchait la tente d'être emportée! Le dimanche nous a réservé le même sort mais en dépit de ces bourrasques, tout le monde a bien apprécié la compagnie des autres modélistes. Le club de Swift Current nous a offert de bien bons repas et tous ont remarqué son hospitalité.

Tout le monde a été invité à revenir lors du spectacle aérien, prévu pour les 15 et 16 août. Malheureusement, cet événement a été contremandé par la pluie et remis aux 29 et 30 août et cette fois, le Soleil était de la partie. Environ 20 pilotes y ont pris part en faisant voler des hélicoptères et des avions de toutes sortes de dimension. Ils ont présenté un spectacle à l'intention d'environ 300 spectateurs qui ont beaucoup aimé leur habileté. Comme toujours, les participants ont eu droit à un succulent souper. Une exposition d'hélicoptères et environ 20 tirages ont complété le divertissement.

Les Prairie Prop Busters d'Estevan



The line-up at the Regina Windy Flyers Fun Fly" on July 11. / L'alignement des maquettes lors du Fun-fly du 11 juillet chez les Regina Windy Flyers.

possèdent dorénavant un nouveau terrain. Bien qu'il n'ait pas encore été tout à fait prêt, des entreprises ont fait don d'équipement et de services, si bien que les pilotes de l'endroit pourront s'en servir bientôt.

Voici une liste de contrôle bien simple dont tout le monde pourrait se servir afin de procéder à des vols agréables et sécuritaires :

- NE PILOTEZ JAMAIS SEUL (Si vous vous blessez, quelqu'un pourra vous porter secours.)
- Assemblez votre maquette en vous assurant que les boulons et écrous sont bien serrés.
- Vérifiez l'hélice afin de vous assurer qu'elle soit bien vissée en place
- Procurez-vous votre pince de fréquence (si requise)
- Assurez-vous que quelqu'un d'autre se trouve au terrain avant que vous ne fassiez démarrer le moteur. "Ne pilotez jamais seul."
- Attachez votre maquette ou demandez à quelqu'un de la tenir au moment du démarrage
- Mettez en tension (allumez) d'abord l'avion, puis l'émetteur
- Vérifiez les surfaces de contrôles (gouvernes)
- Ajustez l'étrangleur (choke), assurez le dégagement autour de l'hélice, préparez l'interrupteur de contact (sur moteurs à essence)
- Faites démarrer le moteur
- Faites réchauffer le moteur
- Vérifiez une fois de plus les surfaces de contrôle (gouvernes)
- Déployez votre antenne radio (à moins

qu'il s'agisse d'un émetteur de 2.4 GHZ)

- Accompagnez-vous de votre observateur. "Ne pilotez jamais seul."
- Faites faire le taxi à votre appareil
- Vérifiez vos surfaces de contrôle (gouvernes) durant cette étape de taxi
- Assurez-vous que la piste est dégagée et décollez
- Ayez un vol splendide
- Atterrissez en toute sécurité, déplacez (taxi) votre maquette, coupez le moteur, coupez à l'aide de l'interrupteur (si votre maquette est mûe par un moteur à essence).

Rappelez-vous que la prévention, c'est l'affaire de tout le monde. Détendez-vous en effectuant des vols sécuritaires. De plus, voici une liste de contrôle à l'endroit des pilotes :

- Maladie – ai-je des symptômes?
- Médicaments – est-ce que je prends des médicaments ou des drogues disponibles sans ordonnance?
- Stress – est-ce que je vis de la pression psychologique au travail, est-ce que mes finances me préoccupent, ai-je des problèmes de santé ou des problèmes de famille?
- Alcool – ai-je consommé de l'alcool dans les huit dernières heures? Dans les 24 dernières heures?
- Fatigue – suis-je fatigué et pas suffisamment reposé?
- Nourriture – est-ce que je me nourris convenablement?

Au moment où vous lisez ceci, nous aurons procédé à notre Assemblée annuelle de zone (le 20 septembre). Vous trouverez un compte-rendu dans le numéro de décembre. D'ici là, bons vols... en toute sécurité. ✈

# SOUTH WEST ONTARIO (M)

Frank Klenk

32001

Zone Director  
519-842-8242

zd-m@maac.ca

The Chatham Aeronauts hosted their Wings and Wheels event on July 18 and 19. The venue was the Chatham Airport and spacious it is. There is lots of room for cargo trailers, minivans, motor homes and travel trailers. For Marian and I, this is a three-day event.

Cliff Russell organized the event this year and along with the Chatham team and they did a fine job. Several pilots were in attendance and although there was a crosswind, good flights were put in and the crowd loved it. Dennis Crooks from Indiana flew a Ziroli Mustang; Carl Bachhuber from Wisconsin flew a Presidential DC-6 and a B-36 bomber. Both of these guys can fly well and Carl sure builds 'big' planes. Don Bennish and Doug Scatterday represented Robart. After a hard day of flying Saturday, we relaxed and were treated to a steak barbecue right at the field. Some of the best conversations can be had over dinner with friends.

There was a classic car show with some real beauties too. The cars all drove by and we voted on our favorite. The white T'Bird was our choice.

Saturday was very special indeed. Several awards were presented to outstanding MAAC members. Charlie Mills received the MAAC Lifetime Achievement Award and Ivan Kristensen the MAAC Hall of Fame Award. Norm McLellan was recognized and honored by the Chatham Club for his 35 plus years giving his time and talents to pro-



The Independence DC-6, Presidential aircraft. Wingspan is 180". / Le DC-6 Independence (qu'utilisait à l'époque le président des États-Unis). L'envergure est de 180 pouces. PHOTO: George Mock

mote the Chatham Aeronauts and MAAC. The Chatham Mayor also made presentations to these gentlemen. MAAC was well represented; Richard Barlow, Claude Melbourne and Roy Rymer were on hand to make presentations.

George Mock, from Windsor, was on hand taking photographs. All of his pictures of the Chatham event are online and go to <http://imageevent.com/sunparlorflyers/chatham2009> for a nice show. Thanks George! A special thanks also to Marion Smith. She is the airport manager and has supported this event for years and is present all weekend making sure everything goes smooth and it did.

Congratulations to Cliff, Norm and the Chatham Aeronauts for a great weekend!

From Tony Paladino, president of the Woodstock Radio Control Flying Club is the following report:

"Canadian Forces Sgt. Rick Sauvé visited our club this week. Several members greeted him at the field. He will receive his Sgt. commission very soon. Rick is a long-time member of the WRCFC club, even if he is now posted in Petawawa for a few years. He is going back to Afghanistan (for the third time) next April. We are all very proud to count Rick as a friend and member of our club and for serving his country so well for so many years. We all wish him a safe mission and we'll see you very soon sergeant!"

The next big event in our zone will be the LMAC swap meet. This event is 21 years old. Date is November 15 and it is held at the Canada Building at the Western Fairgrounds in London. Vendor set-up is 8 a.m. and doors open at 9 a.m. Over 120 tables were rented last year. If you're late, then I'll get all the engines! You can go to the MAAC website to find out contact details. See you there. Keep your wings level. ✈



Sgt. Steve Sauvé, holding the airplane, visited the Woodstock Club recently and renewed friendships. Steve is stationed in Petewawa and is returning to Afghanistan in the spring. / Le sergent Steve Sauvé (tenant la maquette) a rendu visite au club de Woodstock récemment afin de renouer avec des amis. Steve est basé à Petawawa et il retournera en mission en Afghanistan ce printemps.



Les Chatham Aeronauts ont organisé leur rassemblement Wings and Wheels annuel les 18 et 19 juillet. L'endroit de prédilection était le spacieux aéroport de Chatham. Il y avait amplement d'espace pour les remorques, motorisées et roulottes. Pour Marian et moi, c'est un rassemblement qui dure trois jours.

Cliff Russell a organisé l'événement cette année et grâce à l'équipe de Chatham, il a fait un travail du tonnerre. Plusieurs pilotes étaient de la partie et bien qu'un vent de travers compliquait les manœuvres, de bons vols ont été réalisés et la foule a adoré ce qu'elle voyait. Dennis Crooks, de l'Indiana, a piloté un Mustang Zirolj; Carl Bachhuber, du Wisconsin, a piloté un DC-6 aux couleurs du président américain ainsi qu'un bombardier B-36. Ces deux pilotes sont expérimentés et Carl construit de GROS avions. Bon Bennish et Doug Scatterday représentaient le fabricant de trains escamotables Robart. Après une journée ponctuée de plusieurs vols le samedi, nous nous sommes détendus et avons dégusté un souper de steak au terrain même. C'est lors de tels repas que nous avons souvent les meilleures conversations.

Il y avait un spectacle de voitures classiques qui a réuni de véritables beautés d'antan. Les voitures ont défilé devant nous et nous avons voté. Notre choix s'est arrêté sur une rutilante Thunderbird blanche.

Le samedi a été bien spécial. Plusieurs prix ont été remis à des membres extraordinaires du MAAC. Charlie Mills a reçu le Prix de l'accomplissement d'une vie du MAAC tandis que Ivan Kristensen a reçu celui du Temple de la renommée (Panthéon) du MAAC. Norm McLellan a été reconnu et honoré par ses pairs du club de Chatham pour ses plus de 35 ans de dévouement à faire la promotion des Chatham Aeronauts et du MAAC. Le maire de Chatham a aussi procédé à quelques présentations



A B-36 built by Carl Bachhuber from Wisconsin, wingspan is 180". / Un B-36 qu'a construit Carl Bachhuber du Wisconsin, avec une envergure de 180 pouces. PHOTO: George Mock

à ces personnes. Le MAAC était bien représenté; Richard Barlow, Claude Melbourne et Roy Rymer étaient de la partie afin de procéder à des présentations.

George Mock, de Windsor, était sur place et il a pris bon nombre de photos. Celles-ci se trouvent en ligne et vous pouvez les consulter en vous rendant au <http://imageevent.com/sunparlorflyers/chatham2009>. Merci George! Un gros merci aussi à Marion Smith. Elle est la gérante de l'aéroport et elle appuie ce rassemblement depuis des années et elle était sur place tout au long de la fin de semaine afin de s'assurer que tout se déroulait correctement.

Félicitations à Cliff, Norm et aux Chatham Aeronauts pour une belle fin de semaine!

Tony Paladino, président du Woodstock Radio Control Flying Club, nous a envoyé ce qui suit :

"Le sergent Rick Sauvé des Forces armées canadiennes s'est arrêté au club cette semaine. Plusieurs membres qui se trouvaient au terrain lui ont souhaité la bienvenue. Ce dernier recevra sa commission de sergent sous peu. Rick est un membre de longue date du WRCFC, bien qu'il soit basé à l'heure actuelle à la base de Petawawa pendant quelques années. Il repartira pour l'Afghanistan (pour la troisième fois) en avril prochain. Nous sommes tous très fiers de considérer Rick comme étant un ami et un membre de notre club et parce qu'il sert si bien son pays depuis de nombreuses années. Nous lui souhaitons tous une mission en toute sécurité et nous vous reverrons bientôt, sergent!"

Le prochain gros événement au sein de notre zone est le LMAC swap meet (vente-échange), qui date déjà de 21 ans. Il aura lieu le 15 novembre à l'édifice Canada des Western Fairgrounds, à London. Les intéressés pourront étaler leurs produits à compter de 8 heures et la vente ouvrira à compter de 9 heures. Plus de 120 tables ont ainsi été louées l'année dernière. Si vous êtes en retard, j'obtiens tous les moteurs! Consultez le site Web pour lire les détails. Au plaisir de vous y voir. Gardez les ailes parallèles à l'horizon. ✈



The awards presentation, from left are Ivan Kristensen, Charlie Mills, Frank Klenk, Claude Melbourne, Richard Barlow, Roy Rymer and Norm McLellan. / La cérémonie de présentation des prix. De g. à dr. : Ivan Kristensen, Charlie Mills, Frank Klenk, Claude Melbourne, Richard Barlow, Roy Rymer et Norm McLellan. PHOTO: Palmer Johnson

Alberta *suite de la page 10*

"Les Medicine Hat RCers veulent aussi remercier une fois de plus les employés Neil Leismester et Andy Loignon de la société Petro-Canada de nous avoir remis des dons généreux au club. Cet argent, de même que les autres dons, permet au club de construire un édifice qui servira à l'entretien et à l'entreposage. Merci à tout le monde de s'être déplacé et à tous les bénévoles pour leur aide. Au plaisir de revoir tout le monde l'année prochaine."

La saison de vol tire à sa fin. Il y aura encore bon nombre de Fun-flies cet automne ainsi que des concours avant que la neige n'arrive.

Enfin, si vous ne pouvez vous rendre à l'Assemblée annuelle de la zone le 18 octobre, veuillez signer et envoyer le formulaire de vote par procuration qui se trouve en page 10 du numéro d'août de Model Aviation Canada. J'ai hâte de vous y voir. ✈

Manitoba NW Ontario *From page 15 of interesting people and eat decadent sundaes from the ice cream emporium next door. There are no aircraft to fix or clean afterwards.*

"The local radio station has done a number of live broadcasts from our field during our normal flying sessions. People do come to the field when they hear that we are there. The club does take full advantage of the free radio community events announcements that are provided by CBC and the local stations to promote our Fun Fly events. Our events are also published in the area tourism magazine which is distributed to hotels and restaurants. Folks do read them. The club has regular articles in a recreational newspaper called Amateur Sports News. This paper is distributed in Northern Ontario from the Manitoba to the Québec border.

"We are not talking multi-media events that require fireworks, stages, strobe lights and casts of thousands. However, it does help when you have scheduled your day at the farmers market to coincide with the fly over and beat up by the Lancaster from the Canadian Warplane Heritage Mount Hope Museum.

"So get off the couch, brag and show off in your community. Otherwise, your club could go the way of the black and white T.V. and The Invisible Man show." ✈

Vallée de l'Outaouais *suite de la page 18*

dé à un volontaire de tenir mon appareil au moment de faire démarrer le moteur. Bien sûr, je me suis assuré que l'avion était pointé dans la direction opposée des enfants et que personne ne se trouvait dans l'arc de l'hélice. J'ai début la démonstration avec une légère application de la puissance à un tiers, ensuite à deux tiers. Le bénévole, l'inquiétude gagnant sa voix, m'a demandé si l'avion allait le soulever de terre. Après l'avoir rassuré, il a tenu bon au moment où j'appliquais toute la gomme. Les enfants et les enseignants ont été impressionnés et nous avons tous trois été bombardés de questions.

"C'était une bien belle façon de passer une matinée ensoleillée. Les enfants étaient très attentifs, ils ont posé de très bonnes questions et, comme mentionné, nous devons répondre correctement. Je suis persuadé que chacun d'entre nous répéterait l'expérience devant un groupe semblable. Mme Le Madec planifie d'ailleurs notre prochaine visite à l'école l'année prochaine." ✈

Saint-Laurent *suite de la page 26*

form.pdf) à votre directeur de zone ainsi qu'un chèque afin d'assurer le parrainage du club.

- Après réception de vos documents dûment complétés, nous les approuverons et les ferons parvenir au siège du MAAC et nous rendrons probablement au nouveau terrain afin de nous assurer qu'il réponde à toutes les lignes directrices en matière de sécurité.

## PROCHAINE ASSEMBLÉE DE ZONE

L'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent aura lieu le samedi 24 octobre 2009 à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, située au 5300 rue Chauveau à Montréal (Québec) H1N 3V7. De 9 h 30 à midi 30, nous offrirons des tournées, des expositions, un concours de popularité avec juges, une vente-échange (swap shop) ainsi que des tirages pour des prix de participation. La réunion proprement dite débutera à 13 h 30 et se terminera d'ici 15 h 30. Nous vous encourageons tous à vous y rendre. Rendez-vous au site Web du MAAC afin d'y lire des détails supplémentaires. Si vous ne pouvez vous y rendre, veuillez signer le formulaire de procuration et le remettre à un membre de votre club qui s'y rendra et qui pourra voter en votre nom. ✈

Saint-Laurent *From page 25*

- Avoid setting up a new club where your flight path is over roads, homes, agricultural installations.

- If your club is located less than 4 km from an existing club, you must obtain a written frequency sharing agreement from this pre-existing club in order to establish your new club.

- Have a written agreement from the land owner allowing you to use the land for flying model aircraft.

- Meet with the local township persons, explain the positive aspects of our hobby, win them over and obtain written permission from the township to operate your club in its region .

- Make a field plan layout conforming to MAAC safety guidelines.

- When attempting to set up your new club in a 'green zone' (farming lands governed by the CPTAQ) make sure that all field installations should be temporary in nature.

- Send a copy of your field plan layout and other support documents to your Zone Director.

- We, in turn, will submit this plan to the CPTAQ. Do not commence any site installation work until you receive our go ahead!

- Upon receiving approval from the CPTAQ, then we will advise you to submit the official MAAC Club Registration documents. [http://www.maac.ca/docs/2008/2009\\_club\\_reg\\_form.pdf](http://www.maac.ca/docs/2008/2009_club_reg_form.pdf) to your Zone Director with a cheque for club sanction.

- Upon receipt of your completed documents, we will approve and forward to MAAC head office and likely visit your new field to assure all MAAC safety guidelines are respected.

## UPCOMING ANNUAL ZONE MEETING

The St. Lawrence Zone AZM will occur Saturday, October 24, at the École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, 5300, rue Chauveau, Montréal (Québec) H1N 3V7. From 9:30 to 12:30 will feature tours, exhibits, popularity judging, swap shop and raffle purchases for worthwhile door prizes. The AZM meeting itself will commence at 1:30 and end by 3:30. We encourage all to attend. Visit the MAAC website for additional details. If you cannot attend, please sign a proxy and hand it over to those from your club who will attend and who can vote on your behalf. ✈



## 2008 F3J CANADIAN TEAM REPORT

By Kevin Hanson

Team Manager and Towman,  
2008 Canadian F3J Team

The 2008 Canadian F3J Team had a very challenging experience in Turkey. Pilots Joe Fitz-James from Port Coquitlam BC, David Webb from Abbotsford BC and Simon Thompson from Edmonton AB, each had their personal goals, which ranged from just surviving and revelling in the World Championship experience, to wanting to break into the top-50 fliers in the world. Given our traditionally strong showing at previous World Championships, there was self-imposed pressure to continue to punch above our weight, but by the time the dust had settled after 12 rounds in 5 days, we all felt that we had not achieved the overall team result that we were striving for.

The team was formed relatively late due to the length of time the selection process took to finalize. We started executing our team plan by attending the May long weekend "F3J in the Rockies" contest, hosted by the RMA club in Denver Colorado. We treated this contest as a working practice to shake out our newly formed team jitters. For further practices, Simon drove 3 times from Edmonton to the BC lower mainland only to be rained or snowed out. Meanwhile, finding 2 towmen on short notice proved to be quite a challenge given the cost to benefit equation. In the end we headed over with only one towman signed on, Paul Christensen from Qualicum Beach BC, and a plan to recruit or beg once we were on-site. In our short window for prep-time, we still managed to get some individual practice time in, and negotiated significant sponsorship from Airtronics for our radio gear and from NAN models of Romania makers of the Shadow and Explorer airframes. Uniforms were designed and delivered just in time. We got ourselves over to Istanbul with no travel incidents, minimal extra baggage fees and with our planes and equipment intact.

Once at the WC venue, we had no organizational hiccups, we were well-prepared to fly each of our slots, the pilots co-operated, spotted and called air for each other very well, and the tow-team executed strong pulls without any misfires. We were functioning well as a team, cooperating and respecting each other.



Left to right wearing the red and white shirts : Kevin, Joe, Marco, David and Simon.

The flying conditions however proved to be an extreme test for us. Predictably strong afternoon winds picked up like clockwork at 1:00 pm, and in combination with the field layout of the hanger and spectator tents and tree lines proved to be quite a handful. Our two WC newcomers David Webb and Simon Thompson made their share of rookie mistakes, but we learned fast. Unfortunately though, a serious medical condition with Joe Fitz-James, our most experienced F3J pilot, began to fully manifest itself by the end of the pre-event "Spor Yapi Cup" contest. It soon proved to be insurmountable, and Joe ultimately ended up requiring medical care in the on-field ambulance. With Joe in the ambulance for the second day in a row, I was forced to fully withdraw him from the last day of competition, and as a result our team ended up finishing last overall out of 25 teams, just slightly behind Finland who was also short a pilot. Many thanks went to the contest organizers for the excellent private medical services they provided.

On a more positive note, the Canadian Team was well received by the F3J soaring community, and many teams at the event thanked us for coming over, despite not having our stalwart world-class mentor Arend Borst. On-site, we successfully conscripted the 4th-ranked 17 year old German junior pilot Marco Arras. He was attending the WC as a spectator since he had missed the junior team by just a few points. He volunteered to fill our missing towman spot, but it soon became evident that his German team training would be of more use to us on

the flight line as the 2nd spotter, and my significant mass would be better suited on the towing end of our business! Marco's friend and ex-German WC pilot Thomas Rosner also provided some evening lessons for our pilots on how to handle the challenging field setup and ridge lift (more on this later).

Our team's spot in the hanger tents was well-tread by many visitors seeking to talk with the friendly Canadians. We helped with repairs with many teams and left a good impression on the community for our tenacity in dealing with our rookie mistakes and unfortunate medical troubles. We gained a lot of experience for our World Cup newcomers David and Simon, for whom it was the thrill of a lifetime to be able to compete with the best in the world.

### SUMMARY OF INDIVIDUAL RESULTS

#### David Webb

Dave made some quick learning's during the 2-day warm-up "Spor Yapi Cup". He improved steadily and ultimately achieved a high of 995.8 pt in round 3 of the 4-round contest. Dave ended up 134th out of 153 pilots, but strategically we were not pushing and we managed to have all planes survive unscathed to do battle in the WC, which cannot be said for some other competitor teams.

For the actual WC rounds, Dave had settled down a bit and was making better decisions on his flying. Windy round-2 proved a bit of a character builder for Dave, as he thought he was down and out



early, but bravely rejected a re-launch option and scraped out a huge save and flew out the full time for the round. This was enough for a 28th place overall in round-2! Round-4 on Day-2 also proved exciting as we launched Dave top of the pack with his high-wind ballasted Shadow out on its maiden competition flight. However, after 2 nice circles in a generous thermal it was suddenly dead stick. Some fancy multitasking was needed to prepare to re-launch with the backup plane, without losing sight of the first plane spiralling-in downwind and out of sight behind a belt of trees. Spectators managed to find our wayward aircraft which had sustained significant, but surprisingly minimal damage. Considering it thundered in with no control from full 200m launch height, we were really just expecting a pile of fibreglass, Kevlar and carbon dust. Results of the autopsy were a cold solder joint in the battery that the boomer launch must have stressed. Lesson learned.

Overall Dave achieved 5 100-point landings and another 3 95-pointers in the 12 rounds. He had two rounds where he ranked 28th overall. But the highlight of the WC rounds for our team was his 11th-round effort, where Dave missed taking the 1000pts in his group by 0.2 of a second! Too bad, we had to settle for an 11th-place overall for that round. Dave ended up placing 61st in the championship which was short of his top-50 goal, but a very respectable result for a first trip to the worlds.

#### Simon Thompson

Simon had an amazing pre-WC warm-up event, and with a bit more consistency would have scored really well. Out of the blocks he had 998.4 pts in round-1! Round-2 was not so kind, yielding less than 115 pts, but he pulled it around and by round-4 scored 990.5. Overall Simon ranked 137th out of 153, almost an identical result to Dave.

Simon's landing prowess was similar to Dave's with 5 100-pointers and 2 95-pointers out of 12 rounds. His highest round rankings were early, in rounds 1 and 2, with 48th and 47th respectively. A 51st and a couple of other 56ths were highlights later in the competition. Simon flew pretty conservatively, but as his confidence grew he was making better decisions in terms of when to try and stick it out in a thermal, and when to bail for the landing line.

One particular challenge the team had

was launching Simon during the WC. Many pop-offs were chewing up precious flight time, and precluded re-launch options in tough air situations. Compensating by erring on the side of caution would then waste precious launch height and made flying out the 10 minute time slots extremely difficult in the difficult conditions. The necessity of practicing with full-on two-man tows for proper testing of plane launch setups became painfully evident. It is just not the same as a winch launch. The value of having similar planes (and shared setups) amongst team members to simplify setups was also evident and a lesson for future teams. Throughout the evenings we continued to tweak Simon's setups and by the end of the WC I think we were close to our usual hands off rocket-launches the Canadians are known for.

Simon's cool and cautious flying style was an interesting foil to Dave's more excited and adventurous flying style. Knowing how to coach to best use each approach is a learning I have taken away from this competition.

#### Joe Fitz-James

Our WC-veteran on the team, Joe promisingly placed mid pack in the "Spor Yapi Cup", and bested everyone in his 3rd-round to take the 1000 pts. This would be the only round our team won outright while in Turkey. Joe ended up placing 87th out of 153 pilots.

By the end of the pre-event, Joe was really feeling under the weather and got off to a tough start for WC Day-1 being over-time on his first round and at the same time hitting himself in the shin with a wing on landing. The strong winds picked up by round-2 in the afternoon and Joe landed out for a zero round after having trouble negotiating the turbulence in the landing pattern coming in over the tree-line, hangar tents and spectators. Day-2 and rounds 4 through 6 were not much kinder and his very troubling and sudden lack of depth-perception was fully impacting his ability to fly competitively. Joe fared much better on Day-3 with a very respectable 955.5 and 982.4 in rounds 7 and 8, which was good for half way up in the pack for this day. A turn for the worse though, and on Day-4 Joe was barely able to fly his round 9, and was totally unable to fly round 10 for which he was assigned a zero score. On Day-5, I had to withdraw him from the competition resulting in 0 scored flights for rounds 11 and 12 as well.

Joe made significant efforts to put in as many flights as he did for us, before being forced to retire from the competition. This was testament to his strong competitive spirit, and it was very much appreciated by the team.

Paul Christensen and I were steady and strong on the tow-end of the team throughout the Spor Yapi Cup and the WC Competition. No injuries, only 1 face-plant, sore feet and blisters to report.

### OUTSTANDING ORGANIZATION BY THE TURKISH CLUB

The organizers did a great job of setting up the competition site to accommodate the needs of the spectators, contest staff and competitors. Surface transportation back and forth to the flying field was set up for a very reasonable fee, and all score keeping was done through wireless electronics, with live updates to the internet web site as the competition was progressing. It was by far the best organized F3J World Championship to date, a has set a very high bar to Jura, France to follow for 2010.

### CHALLENGING FLYING CONDITIONS

"Launch high, fly long time, land 100" – team moto

We were expecting high winds and the resultant challenges of flying a thermal far downwind and still being able to get back, and had selected our planes accordingly before leaving Canada. What was a little unexpected was the layout of the field given the prevailing winds.

The FAI F3J Thermal Duration rules stipulate that the venue is to be devoid of any terrain that could be used to generate significant ridge lift. In Turkey, there were trees planted around 3-sides of the flying site in neat uniform height rows, to be farmed for pulp. Compounding this was the positioning of the 100's of metres long continuously tented hangar just in front of and perfectly upwind of one of these tree-lines. It was an awesome setup for the teams and spectators, but this afternoon lift generator became a "get-out-of-jail card" and was routinely used by competitors to fly out the time slots. Having lost their lift they would struggle back to the tent / tree-line knowing they could then play the ridge lift, flying back and forth just few meters over the top of the tent and trees, and more often than not flying their slots out. In many





cases, half of the flying time was spent at the tree line, at low level, reminiscent of slope combat flying, waiting out the slot until the landing task was to be attempted. During one Round-2 group flight I counted 8 of 10 sailplanes all on the deck doing laps just a few metres above the top of the tent like it was a NAS-CAR oval. The Oooh's and Aaah's of the spectators proved how entertaining and fascinating the antics were, but seeing mid-air's rain planes into tree tops and tent roofs to slide off to the ground in front of your hanger spot was a bit much. "Watch out please, Watch please" loudly broadcast over the PA system was heard too often.

All this came as quite a surprise since none of us had experience flying these particular conditions. We are not permitted under MAAC safety rules to fly in that close proximity over other people, and we were nervous and not mentally prepared for this. At the first team managers briefing, the organizers emphasised that tent and tree sloping would be watched, because it was a safety hazard. It was made clear that penalties for over-flying safety areas by less than three metres would be strictly applied as per FAI rules. This was also recognized to be dif-

ficult to judge, so a local rule was instituted whereby if sailplanes came over the tent directly for a landing, then it was OK to be less than 3m. But if they were utilising the slope lift and came below the sight line from the safety corridor to the top of the trees, then they would be subject to a 100 pt penalty. We got penalized once for flying too low because we did not come in directly for our landing spot, but weaved significantly – this flight path was not by plan that was for sure!

Perhaps we were spoiled at 2004's Red Deer sod farm and 2006's Slovakia full-size glider field, but in Turkey, the flying field although cut nice and short and watered at night, was quite hard baked during the hot day, and rewarded perfect spot landings with many broken fuselages. Repair work was constantly ongoing!

During Day-2 a quick survey of the hanger tent showed only 6 teams not repairing aircraft. The carnage in the early rounds was quite astounding, especially with the juniors. Lots of lost planes, off-field landings in the trees, mid-air's over the tree line, and turbulence-inspired landing damage. From Day-2 onward, the organisers had to juggle the senior

rounds such that the juniors would run in the mornings to avoid high wind and turbulence. It was just too painful for all to watch all the juniors crashing.

The ridge lift escape card was sad for everyone, as it diminished the quality of the competition. We spent one whole evening practicing ridge soaring over the mostly empty tent, so we could better compete with some of the more versatile pilots. We definitely didn't imagine having to do this before leaving Canada.

### 2008 CANADIAN F3J TEAM

Kevin Hanson	Manager
	Tow Man
Paul Christensen	Tow Man
Joe Fitz-James	Senior Pilot
David Webb	Senior Pilot
Simon Thompson	Senior Pilot
Marco Arras	<i>German Jr. Pilot</i> Caller

### 2008 FAI-F3J WORLD CHAMPIONSHIP RESULTS

#### Team Standings Overall (25 Teams Entered)

1 - Germany	32,940.30
Benedikt Feigl, Tobias Laemmlein, Philip Kolb	
2 - Czech Rep	32,538.50
Jiri Duchan, Jaroslav Vostrel, Vitezslav Sterba	
3 - New Zealand	32,428.10
Sven Zaalberg, Les Stockley, Scott Chisholm	
25 - Canada	22,264.00
Joe Fitz-James, David Webb, Simon Thompson	

#### Individual - Finals

1 - Germany - Benedikt Feigl	4997.20
2 - Czech Rep - Jiri Duchan	4997.20
<i>(Tied with first! The preliminary placing broke the tie.)</i>	
3 - Germany - T Laemmlein	4994.30
Canada - no pilots in the fly-offs.	

#### Individual – Preliminaries (76 Pilots Entered)

1 - Germany - Benedikt Feigl	9992.7
2 - Australia - David Hobby	9984.2
3 - Germany - T Laemmlein	9982.9
61 - Canada - David Webb	9121.0
74 - Canada - Simon Thompson	7966.2
76 - Canada - Joe Fitz-James	5176.8

See <http://www.f3jturkey.com/> for full results ✪

### 2008 F3J TECHNICAL REPORT

By Senior Pilot David Webb

In order for this technical report to have any meaning to those who are not involved with radio controlled soaring a brief definition of the discipline is in order. So what is F3J?

F3J is a contest format that requires team effort, strength, speed, steady nerves and quick thinking.

Format: The original concept for F3J was developed in England. The idea behind the format was to eliminate the dependence on winches and retrievers, which are expensive and difficult to maintain a level playing field when used in a contest.

The idea was to use a standard length line (150M) and use fellow competitors to tow up your model. The format was man-on-man with 4-8 competitors in a typical flight group. The flight group working time was 10:00 with a penalty imposed for over flying the working time. The secondary task is a graduated landing circle. Pilots must land their planes within reach of this 20-meter landing line before the clock runs out or suffer a penalty.

This years F3J world cup was held in Turkey. The event location was setup perfectly with a long tent assembly offering ample room to store models and other equipment. The location offered 220 power, 12-volt batteries, internet connectivity and full time medical truck with paramedics. Every aspect of the requirements to put on an excellent contest was adhered to in minute detail. There were several TV monitors rotating respective rounds scores as well as pictures from the event itself. Sound setup was effective with loud speakers projecting all announcements and working time effectively and clearly. Viewing working time was easy and straight forward as there were large working timer clocks at both ends of the field.

#### Technical aspects of the contest

To the uninitiated, F3J might actually look a little crazy. You have a mass launch of eight or more planes and if all goes well a mass landing that can at times appear to be more lawn dart like than a controlled landing. Getting a successful round is a totally team dependant situation.

*continued on page 38*

## 2008 F5D ELECTRIC PLYON WORLD CHAMPIONSHIPS

by Roy Andrassy

2008 Canadian F5D Team Manager

On September 9, 2008, the Canadian F5D Electric Pylon Racing team of Roy Andrassy, Delbert Godon, and Peter Thannhauser, all from Calgary, Alberta, headed for Kiev, Ukraine to compete in the 2008 Electric World Championships. We were all looking forward to this trip since we had a summer of coordinated practice behind us. We all belong to the Calgary Miniature Pylon Racing Association so we practiced regularly on Sundays.

As of April this year, the FAI introduced a new watt-limiter rule for pylon and powered glider events. This rule really changed the "flavor" of electric pylon racing. Previously, the event was ruled by the most powerful and current batteries that were available to the contestants. The planes were pushed as hard as the batteries would allow thus making the battery the performance limiting variable. Now the watt limiter shuts down your motor after 1000 watt x minutes of energy have been consumed. This removes the battery as the primary performance variable. Once the prescribed amount of energy has been consumed, your motor is shut down and your plane becomes a glider.

The goal now is to have the limiter shut your motor off just as you complete your required 10 laps. The new rules also allowed the use of lithium polymer batteries, up to 5 cells in F5D, and the maximum battery weight was increased to 400 grams. An interesting twist indeed.

Once we arrived in Kiev, got through passport control/immigration, recovered all of our luggage, escaped the rental car agency, survived the 3 hour traffic jam on the way to our hotel, renegotiated our accommodations at the hotel, we called it a day and hit our small beds in our compact rooms. Some where along the line we forgot to eat and hydrate. Oh well, tomorrow would be another day!

The following morning we started our search for the flying field. Driving in a foreign country with aggressive drivers and difficult signage is always a challenge. Why do we do this? It's for the love of competition I am told.

We managed to actually find the competition site without too many detours. It was about a 20 to 25 minute trip from



Kiev F5D 2008: F5D Team Canada; Left to right: Peter Thannhauser, Roy Andrassy, Delbert Godon

the hotel to the field. The flying field of the actual competition site was quite a bit rougher than what we are used to at our own field back in Canada. The near sea level altitude of Kiev allowed us to slow our models down quite a bit before touch down so that helped to reduce damage to our models during landing. We soon discovered that a battery-limiter-motor-plane-prop set up that would give us 10 full laps of engine run back in Calgary (altitude 3800 feet) would only give us about 9.5 to 9.75 laps of performance in Kiev (altitude 100 feet). The denser air requires more energy to fly through. We reduced the propeller load on our models and we were back in business, 10 full power-on laps. We all managed to put in several practice flights to get our planes trimmed to the dense air. After a couple of minor equipment problems, we were ready for the pre-world competition more or less.

The Black Sea Cup was used to get all the course workers, equipment, and competitors tuned into what the actual World Championship Competition will be like. It helps to establish the rhythm of the true competition to follow.

As it turned out, Mother Nature handed us some tough challenges. A cold front had blown in delivering cold temperatures, wind, and mild to moderate rain. Thank goodness the contest management had shelters available for rental. We sheltered ourselves from the cold, the wind, and the rain and waited for the contest management to get the course electronics and the contest helpers organized. Over a two day period, we fought

the elements and kept our equipment working. The cold wet weather reduced our engine run times so in many instances we had to glide for one full lap in order to complete our full 10 lap course. The name of the game at this point was survival and staying warm. The tough winds and the rain made it difficult to fly and to see your airplanes at times. The contest director ended the Black Sea Cup after only two rounds because of the weather conditions. Peter came in 3rd, Roy was 6th, and Delbert was 12th.

The Black Sea Cup Awards ceremony and the opening Ceremonies for the World Championships were held outside at the flying site on Sunday Sept. 14. Once again we braved the weather to accept Peter's award and to officially open the challenge of the 2008 Electric World Championships. In addition to the usual welcoming speeches from dignitaries and FAI officials, we witnessed a hot air balloon launch and dancing by a troop of traditional Ukrainian dancers. Delbert was fortunate enough to steal a dance from one of the Ukrainian dancing bawshkas. We have a picture Delbert!!

On the following Monday morning, the Canadian team had an early registration and model inspection time allotment back at the hotel. We managed to breeze through this procedure without much turmoil. Unfortunately, the weather forecast was for continued cold, wet, and windy weather so we headed into the city to find rubber boots, warm jackets, head gear, and gloves. We pretty much found all of these amenities at a local market about five kilometers from the hotel. This gave



us an opportunity to really get a feel for some Ukrainian culture. We then headed to the field and managed to get a little practice in before the first round of competition on Tuesday. It was important to get all of our registered models trimmed and ready for all out competition.

As expected, the start of the World Championships was wet, cold, and windy. Through out the first day and all subsequent days, there were frequent rain, wind and equipment delays. The sophisticated electronic lap counting and timing equipment often failed because of the rain. All we could do was to wait for our allotted flight rounds and do the best that we could. We had to fly with significantly smaller propellers that we would use back in Canada because the dense misty air created much more drag on our aircraft which reduced our performance significantly.

Over the four days of the World Championship competition, we constantly battled the bad weather. An occasional trip to a local restaurant for lunch was a highly desired activity because it gave us a chance to eat warm traditional food and to warm up our chilled bodies. The lunch provided at the flying field was often cold and not very tasty. It was very important to keep our planes and electronics dry. A water logged airplane could result in twisted/soft wings and tail surfaces which would really upset your models flying trim. Unfortunately, Delbert's transmitter got a heavy douche of water when one of our pitting neighbors dumped the accumulated water from the roof of the rain shelters we were huddled beneath. Delbert had to switch transmitters and planes in the middle of one round which is rather unnerving to say the least.

As the rain continued through out the week, the road into and out of the flying field became increasingly difficult to navigate. The original hard packed dirt road turned into a horribly slick mud bog that 'captured' many rental vehicles through out the last few days of the contest.

On Friday morning, the last day of competition, the road proved impassable. Several vehicles took a run at the mud soaked road but they became hopelessly stuck. A local farmer had his hands full pulling

people out of the mud bog for almost the entire day. I managed to get our rental van stuck 3 times during the last two days of competition. Slick tires and deep mud does not make a good combination.

Once all the F5D competitor's vehicles were towed/pushed into the flying site, our contest director led us through our final 3 rounds of competition and called it a contest.

The ordeal was finally over. All the competitors and we as the Canadian F5D Team had survived the competition. Mother Nature had really turned the competition into a game of survival and tolerance. The F5D competitors managed to get in 12 rounds of flying during the four rain soaked days of competition (16 rounds was the original target number). The F5B (powered glider) competitors only managed to complete 3 rounds of competition during the same time frame while 8 or 9 rounds as their original target. This was very disappointing for the F5B competitors indeed.

The very low cloud ceiling/fog really limited their flying opportunities. The F5D competitors were able to flying during the low ceiling/fog conditions because we can fly at relatively low altitudes (less than 25 meters) for the whole flight.

The final results of the F5D (pylon) individual competition was as follows:

1st	Daniel Mayr AUT	657.526
2nd	Guenther Mayr AUT	686.224
3rd	Dmitry Samokhvalov RUS	706.246
4th	Roy Andrassy CAN	718.021
5th	Travis Flynn USA	734.508
6th	Daniel Kane USA	740.508
11th	Delbert Godon CAN	769.423
18th	Peter Thannhauser CAN	810.482

The F5D (pylon) team competition results were as follows:

1st	Austria	2129.438
2nd	CANADA	2297.926
3rd	Switzerland	2327.002

The final results of the F5B (glider) individual competition was as follows:

1st	Guntmar Rueb GER	2981.90
2nd	Wolf Fickenscher GER	2977.00
3rd	Remo Frattini ITA	2946.30

The final F5B team results were as follows:

1st	Austria	8282.5
2nd	USA	8079.1
3rd	France	8062.4

We packed our competition gear for the last time, congratulated our fellow competitors, and then challenged the mud bog for one last time. As luck would have it, the mud bog won and we got stuck for one last time.

The awards ceremony, prize giving, and banquet were held off site in a nice warm and dry restaurant. This was great. Delbert, Peter, and I proudly accepted our second place team award in F5D for team CANADA. Unfortunately, there were no platforms to stand on and the lighting conditions were poor for pictures. The food and the friendship from our fellow flyers were excellent. This would be our final evening together so we enjoyed ourselves for sure.

We would certainly like to thank our sponsors and team supporters for all of their contributions: Airdrie Model Airplane Society, Canadian Prairie Pylon Racing Association, Calgary Miniature Pylon Racing Association, JR Japan, H&M Racing, Mabo Amano, Draganfly Innovations Inc., and last but not least MAAC. We would also like to thank the overall contest coordinator, Victor Stomov, and the F5D contest director, Vladimir Gavrylko, for putting together a great contest under such difficult conditions. Our hats off to both of you gentleman. We hope to see everyone next time around either in Muncie, Indiana or in Italy. ✈



Our very muddy rental van after the first day of 'mud bogging.'

## TECHNICAL REPORT FOR THE 2008 F5D ELECTRIC PYLON WORLD CHAMPIONSHIPS

by Roy Andrassy

2008 Canadian F5D Team Manager

In April of 2008, FAI changed the F5D and F5B competition battery rules. Lithium polymer batteries would now be legal for use. For the F5D pylon event, a maximum of 5 cells would be allowed with a maximum weight of 400 grams. An electronic power limiter device was also introduced: the watt limiter. This electronic device is placed between the battery and motor controller. When 1000 watt times minutes of energy have been consumed, the limiter will shut down the current flow to the controller. This energy limiter levels the playing field for all of the competitors and eliminates the battery as yet another maximum power variable from your performance equation. The F5B glider event has a 1750 Watt x minute energy cut off for their event. At our last Electric World Championships in Romania 2006, all of the F5D teams used nickel metal hydride propulsion batteries. Now all of the competitors used lithium

polymer batteries as our main power propulsion source. The watt limiter is yet another piece of electronic equipment that has to be tested by the contest management to make sure that the legal values of 1000 Watt x minutes are equally maintained by all the competitors. Prior to the world championship competition, we received procedural protocols that would be used to test the competitor's limiters during the competition itself. The implementation of these protocols proved to be much more difficult than was expected by the contest management. The Swiss team manufactured a single limiter testing device that was to be used for both the F5D and F5B competitors. The lone tester turned out to be a bit of a bottle neck when multiple contestants lined up for their designated limiter tests.

There were only two sources of this new piece of technology (watt limiter) available to the competitors: the Unilogger (from Germany) and the Steve Neu Watt Limiter (from the USA). Unfortunately the Canadian team was not able to get our hands on any of the Steve Neu limiters until literally 5 weeks prior to the World Championships themselves.

This gave us very little time to install, test the limiter and fine tune our equipment to get 10 full power laps before our propulsion motors shut down. We did our homework and got the limiters and planes working well. Fortunately, our equipment did not require much modification to accept the Steve Neu limiter. In Romania I flew the D2005 F5D models with center mounted aileron servos. Because of the additional size requirements of the limiters, I was forced to use a wing with outboard mounted aileron servos. This was not much of a bother but it does outdate good equipment. Such is life in the world of FAI competition. Rule changes will always force equipment changes.

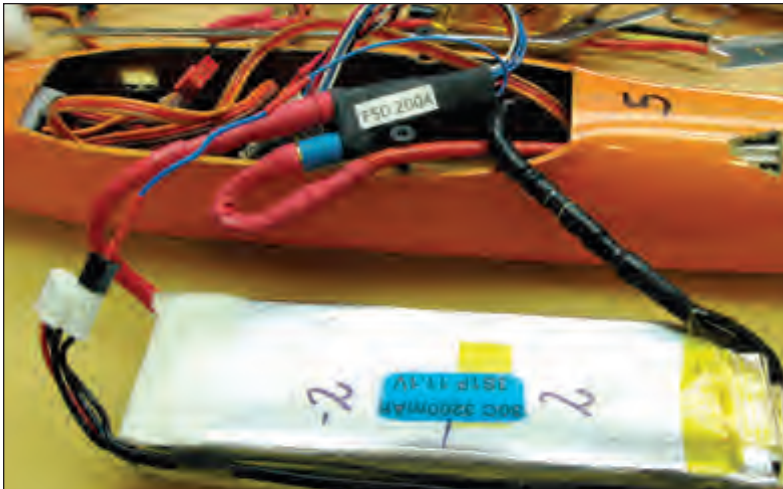
The aircraft that the Canadian F5D pylon team used primarily was the D2006 F5D model fabricated by Sergey Sobakin of Russia. These models are excellently crafted racing models made from carbon fiber, Kevlar, fiberglass and balsa. The finish is superb and the model is excellent value for your modeling dollar. F5D rules stipulate that the maximum weight loading allowable is 65 grams per square decimeter. The minimum weight of all the F5D models is 1000 grams and the D2006 maximum weight allowed is 2007 grams. Delbert also used an Austrian model called the Excite. The nose is detachable on this particular model so it gives you excellent access to al-

most all of the internal components. Delbert and I used the following power trains: Hacker FAI B40 6 turn electric motors (Kv of 5100 RPM/volt) with the Hacker 140 amp F5D controller. The propellers were 4.75 x 4.75 Cam F5D racing props (trimmed in length depending on the power requirements) or the APC 4.75 x 4.5 F5D racing props (trimmed as required). Peter used a combination of Hacker motors, Neu motors and the 125 amp Castle controllers. We all used JR servos, and 4 or 5 cell

small Nimh receiver batteries (150 MAH capacity). Peter and I used JR receivers and transmitters (Roy used a 12X 2.4 Ghz transmitter system with the AR 7000 2.4 Ghz receiver and Peter used a 9XII transmitter with a receiver on the 35 Mhz system). Delbert was using a Futaba 2.4 Ghz transmitter and Fast receiver.) Our team used three cell lithium polymer batteries as our propulsion power; brands included Polyquest 3200 MAH capacity and Thunder Power 3700 MAH capacity. Other teams tried using five cell lithium polymer power systems with motors ranging from Neu, Lehner, to Mega. Almost 50% of the competitors were using the 2.4 Ghz transmitter/receiver combinations. I believe this is certainly the way of the future for competition and also for sport model utilization as well. Delbert and I also utilized my battery warming device which is a thermostatically controller heater that warmed our lithium polymer battery packs to about 28 degrees Celsius. This helped to improve and stabilize the performance of our battery packs. Ultimately the performance of our electronic equipment depended on the successful marriage of many performance parameters including: weather conditions, battery temperature and power, propeller power absorption, flying as an individual and also performing as a team.

Our Canadian F5D team performed very well under some tough flying and competition conditions. We kept cool heads under difficult circumstances to come out ahead in the end. I am proud of our performance as the Canadian F5D team. Second place overall. Wow! That's great. Thanks once again to all of our equipment and financial sponsors.

See you at the next World Championships, wherever that may be. ✈



*A three cell lithium polymer battery hooked up to a Steve Neu Watt limiter all resting outside a D2006 F5D fuselage. All of these wires must fit inside the fuselage.*



**Launching** - Getting a great launch is almost as important as any other aspect of F3J. Launching requires a moderately fit pair of towers with reasonably high body mass. I would recommend over 200 lbs as a decent starting point for body mass for this position. Speed is also a factor. There are days when launching in no wind conditions or even down wind that a towers ability to run very fast outweighs his or her strength and mass. From this aspect, teams who have more than two towers on a respective team have the ability to make changes as required for different towing conditions. Team Canada typically prides itself as having some of the best towers delivering the best launches on the field and I am happy to say that this year Canada was once again launching quite well. This was in part due to the involvement of Kevin Hansen our team manager. Kevin has a very strong grasp on the job of launching planes. He has even gone to the trouble of welding a special launching platform that allows for more pretension and more consistent launches.

**Finding lift** - In my humble opinion, this is by far the most critical factor in the F3J contest. Without locating warm rising air most contest planes fall far short of the required 10 minutes of preliminary flight or 15 minutes of flight in final rounds. To help locate the best air for a pilot to fly in each team is allowed a caller or coach who reads the air and points out potential thermals to the pilot. Another pilot, the team captain or a specified helper on the team can fill this position. Having an experienced caller is a huge asset to any team as it doubles the team's ability to search. While the pilot makes an attempt to locate lift the caller can be watching the other planes, birds or even dust sucked up into the atmosphere as signs of strong lift. Strategies for locating lift could be a complete article in itself.

**Landing** - Another important aspect of F3J is the spot landing. Each pilot has a 10 or 15 minute working time with which to launch, thermal and land. All Landing points are removed if you land after the working time has expired. This factor can make for some very interesting last second approaches to the graduated landing circle. Pilots typically measured a successful landing by placing the nose inside the 1-meter 100-

point mark with 1/10th of a second or less to spare. It will be interesting to see how scoring is effected in the next world cup since the graduations have been reduced from 1 full meter to 20 CM with each 20 CM section representing 1 point instead of 5. This may put a stronger emphasis on landing accuracy and reduce model damage.

**Aircraft** - The primary aircrafts utilized in the world cup were the (Samba) Pike Perfects, (Vladimir models) Supra, (Jaro Muller) Espada RL/X and (Nan) Shadows/ Experience Pro and Xplorers Nan models graciously sponsored the Canadian Team with three Shadows. The winner of this years World Cup was flying a NAN Xplorer. There were many other planes present at the world cup. The mentioned list is just a few of the main choices present.

### OVERALL CONDITIONS IN TURKEY

This year's world cup was for the most part heavily influenced by two factors:

1. A strong wind that typically started around 10:30 in the morning and rising steadily to over 20 mph/ 32KMH
2. A long row of trees that were situated behind the tents.

The typical strategy for many pilots was to launch high, locate a thermal, and stay with it for as long as possible. This in principle sounds easy however when you consider that a given thermal might be moving anywhere from 15-20 MPH staying within visual range becomes a challenge in about 3 minutes. Failing to attain significant altitude meant retreating to the ridge of trees and tents and flying in the slope lift created by that structure. Many pilots made over 75% of their flight times using this tactic.

While these conditions (wind) are part of a any Thermal contest, the prevailing reliance on local slope or ridge lift did offer our pilots a new opportunity to grow and learn in very short order. I believe I walked away from this experience with a set of new skills for high wind days.

Next year's World Cup will be held in France. It should be a wonderful location and it I hope that any of you reading this will give your full consideration to trying out for a spot on the Canadian National Team. ✈

time to time, before our whole chain of clubs, to be discussed and decided on at the current meeting across the Dominion. Conclusions reached will be included in each club's minutes, which, when forwarded to headquarters, will accurately represent the true sentiments of Canadian builders with regard to the question involved.

(10) The data thus received from the clubs each month will be promptly edited and sent to 'Canadian Aviation Magazine,' which will if possible be made the official medium for Canadian Gas Model Club news.

(11) All correspondence should be mailed to the club's Toronto address – a Post Office box."

Since nothing further about this proposal by the CGMC has been found to date it is assumed that it died the death it deserved.

But the CGMC itself did not die. It continued to flourish as you have read in Jim Anderson's SAM reports in the past three issues of our magazine. Under the direction of Lillian Hockin (Secretary), her husband and sons, the club remained active during and after the war. The January 1944 issue of Air Trails reported that 29% of CGMC membership was in the R.C.A.F. and in the preceding two years (1942-43) membership had risen from 25 to 101 members. The CGMC ran the gas model events of the Canadian Nationals during the war and offered prizes for some gas model events in the wartime Eaton's Contests in Toronto and Hamilton.

After the war the club faded out of existence. An attempt was made in the early 1950s to bring it back to its earlier status but a lack of enthusiasm among modellers doomed that to failure. It remains today as a memory and a not too clearly defined one at that.

A final note. In the last issue, our President reported that perhaps George Rodgers was the designer of the MAAC crest. Sorry to say, he wasn't. George was living in London, ON at that time whereas the MAAC Bulletin stated that the winner lived on Concession St., in Hespeler, Ont. At least that is what may be indicated by the almost indecipherable text at the bottom of the Bulletin. The search continues.



In our last report we left off in 1936, in the middle of the Depression, when more makes of small gas engines for model planes were becoming available, money and jobs were scarce but modellers were buying the engines and building models for them. Newly formed model clubs were popping up all across the country but instead of calling themselves Model Airplane Clubs, they were now being named GAS MODEL CLUBS! We saw the rise of clubs such as the Vancouver Gas Model Club, the Edmonton Gas Model Club, the Calgary Gas Model Club, the Toronto Gas model Club, and so on across the country.

We have also seen that events for gas models were being included in local and regional contests for the first time and we have noted that the rules for these events usually followed the rules that were in place for similar events in the United States.

All of the Canadian model plane clubs, whether they called themselves Gas Model Clubs or Model Airplane Clubs, still came under the aegis of the Model Aircraft League of Canada (MALC) which was now under the Canadian Flying Clubs Association (CFCA). In 1933-34 the CFCA had taken over the bankrupt Aviation League of Canada which had formed and had run the MALC since 1929. Under the CFCA, the MALC no longer accepted members as it had in the past. Canadian modellers were therefore on their own or were members of local clubs. The MALC was simply the governing body which formulated the contest rules (principally those in effect for the Canadian Nationals Contest) and kept tabs on national records. It was more an advisory group than an active leader. It preferred to have the various clubs throughout Canada conduct their own activities.

To that end groups of clubs in several regions of the country had set up their own Model Aircraft Leagues which attempted to regulate the activities within their region. Some such leagues were the Vancouver M.A.L., the Edmonton M.A.L., the M.A.L. of Manitoba, the Montreal M.A.L., the Toronto M.A.L., the Southwestern Ontario M.A.L. and others, some of which were more effective than others.

These local and regional leagues followed the rules set by the MALC but often gas modellers flew under rules set by their own club. They would, however, fly by the MALC rules at the Canadian Nationals. Those rules were usually the same as those that had been set by the AMA in the U.S.A.

Apparently, some gas modellers felt that Canadian modellers should have an active national gas model association which would promote a uniform set of rules for gas models contests and would keep a set of the records achieved by the modellers. A proposal to that effect was put forth in 1936 by two Winnipeg modellers but nothing came of it. Two years later, at the banquet which followed the Canadian Nationals Contest in Toronto, another, more ambitious proposal was put to the modellers, many of whom were gas modellers from across Canada and could, therefore give an indication of how the proposal might be accepted across the country.

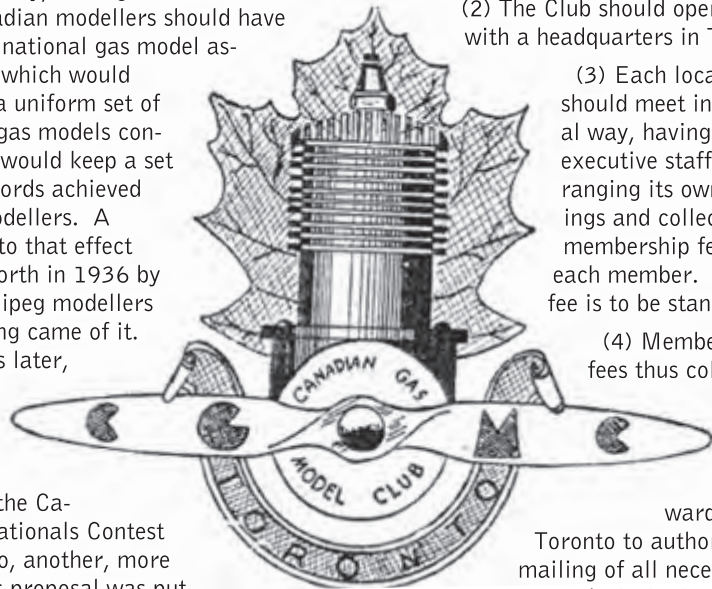
The proposal was put forth by the Canadian Gas Model Club of Toronto, a club which seems to have been formed in 1937-38 from the Toronto Gas Model Club which had been active in Toronto for a couple of years. Some of the officers of the Toronto Gas Model Club, e.g., Don Jacobs, Frank E. Lucas, etc., are listed as part of the executive of the CGMC could indicate that perhaps the TGMC had become more ambitious and changed its name to better reflect its ambitions.

The CGMC wanted to become the guiding light of gas modellers across Canada as can be seen in the following proposal which was presented to the attendees of the banquet. It is interesting to note that no mention of this presentation was made in the report of the Nationals written by Ted Booth, secretary of the MALC, in Canadian Aviation. One had to go the

Model Airplane News to find it! Do we see a hint of jealousy or censorship here?

The following is what the CGMC proposed at that banquet in 1938 as published in Model Airplane News, November 1938.

- (1) The Club should solicit the membership of only gas model builders.
- (2) The Club should operate with a headquarters in Toronto.
- (3) Each local club should meet in the usual way, having its own executive staff, arranging its own meetings and collecting its membership fees from each member. Such a fee is to be standard.
- (4) Membership fees thus collected are to be forwarded to Toronto to authorize the mailing of all necessary pins, cards, insignia and stationery to fill the club's needs; provision being made for the local club retaining a percentage of the fee to finance minor local activity.
- (5) All orders for printer's supplies, pins, etc., should be ordered in large numbers by Toronto, where dies and cuts are already owned; giving a substantial saving.
- (6) Upon receipt of the shipments of pins, cards, etc., the local secretary (or treasurer) fills out membership cards he has received and gives them to his paid members.
- (7) Club meetings will, as much as possible, be arranged so that they are held on the same date all across Canada – as in Toronto, on the first Friday of the month.
- (8) The minutes of each local club's meeting should, each month, be mailed directly after the day of the meeting, to headquarters.
- (9) Questions of national importance to gas model builders will be placed from



*continued on page 38*



Dans le dernier rapport, nous avons quitté en 1936 en plein milieu de la Dépression, alors que davantage de marques de petits moteurs devenaient disponibles auprès des modélistes; l'argent et les emplois étaient rares mais les modélistes se procuraient ces moteurs et construisaient des maquettes. Des clubs étaient créés partout au pays mais au lieu de s'appeler des clubs de maquettes d'avion, ces derniers recevaient le titre de GAS MODEL CLUB! Nous avons alors assisté à la naissance des clubs tels que le Vancouver Gas Model Club, l'Edmonton Gas Model Club, le Calgary Gas Model Club, le Toronto Gas Model Club et ainsi de suite.

Nous avons aussi constaté que les événements réunissant ces maquettes à carburant étaient inclus dans les concours locaux et régionaux pour la première fois et nous avons noté que les règlements étaient habituellement harmonisés à ceux qui régissaient des événements semblables aux États-Unis.

Tous les clubs de maquettes du Canada, qu'ils se nomment Gas Model Clubs ou Model Airplane Clubs, étaient réunis sous le parapluie de la Model Aircraft League of Canada (MALC), qui elle-même se retrouvait sous la gouverne de la Canadian Flying Clubs Association (CFCA). En 1933-1934, la CFCA avait pris la relève de l'Aviation League of Canada (en faillite) qui avait été formée et qui avait géré la MALC depuis 1929. Sous la CFCA, la MALC n'acceptait plus de nouveaux membres, comme elle l'avait pourtant fait par le passé. Les modélistes canadiens étaient donc livrés à eux-mêmes ou encore, ils devenaient membres de clubs locaux. La MALC était simplement l'entité qui formulait les règlements de concours (principalement ceux en vigueur à l'occasion des concours des Épreuves canadiennes) et maintenant des archives sur les records qui étaient établis au Canada. C'était davantage un groupe consultatif qu'un leader actif. Elle préférait voir les divers clubs au pays se livrer à leurs propres activités.

À cette fin, les groupes de clubs en plusieurs coins du pays ont tenté d'organiser leur propre ligue afin de régir les activités dans leur région. Sont nées la Vancouver Model Aircraft League, ainsi que celles d'Edmonton, du Manitoba, de Montréal, de Toronto, de Southwestern

Ontario et les autres. Certaines étaient plus efficaces que d'autres.

Ces ligues adhéraient aux règlements avancés par la MALC mais souvent, les modélistes se fiaient aux règlements que leur propre clubs avaient imaginés. Toutefois, lors des Épreuves canadiennes, tous se tournaient vers les règlements de la MALC. Ceux-ci étaient habituellement une copie de ce qu'avait rédigé l'Academy of Model Aeronautics (AMA) aux États-Unis.

Apparemment, certains modélistes munis de maquettes à carburant étaient d'avis que leurs collègues canadiens devraient se doter d'un organisme national actif qui ferait la promotion d'un ensemble de règlements à l'intention des concours de maquettes à carburant et qui préserverait les records qui seraient établis au sein de la discipline. Une proposition à cet effet a été mise de l'avant en 1936 par deux modélistes de Winnipeg mais cela n'est pas allé plus loin. Deux années plus tard, lors du banquet qui a suivi les Épreuves canadiennes à Toronto, une autre proposition plus musclée a été présentée aux modélistes présents, ceux-là mêmes qui provenaient de plusieurs coins du pays et qui pouvaient dès lors donner une indication de la façon dont serait reçue cette proposition à l'échelle du Canada.

Cette proposition a été avancée par le Canadian Gas Model Club of Toronto, un club qui semble être né en 1937-1938 à partir du Toronto Gas Model Club, lui-même ayant été actif dans cette région depuis quelques années. Quelques-uns des officiers du Toronto Gas Model Club, Don Jacob, Frank E. Lucas et d'autres sont répertoriés au sein de l'exécutif du CGMC et cela indiquerait que peut-être le TGMC était-il devenu plus ambitieux et qu'il avait changé son nom afin de mieux refléter ses ambitions?

Le CGMC voulait devenir le phare des modélistes de maquettes à carburant partout au Canada, comme on peut le constater dans la proposition qui a été présentée aux convives lors du banquet. Il est intéressant de noter que cette présentation n'a aucunement été mentionnée dans le compte-rendu qu'a rédigé Tod Booth, secrétaire de la MALC, dans le numéro de Canadian Aviation. Il a fallu

en lire le contenu dans Model Airplane News! Y aurait-il eu un peu de jalousie et de censure?

N.D.L.R. : Le texte original en anglais reprend plusieurs des éléments de charte de la nouvelle entité. Mais dans l'intérêt de l'espace disponible, je ne les ai pas traduits. S'ils vous intéressent, veuillez, dans la mesure du possible, consulter le texte original.)

Puisque rien d'autre n'a été trouvé relativement à cette proposition du CGMC jusqu'à maintenant, on peut en conclure qu'il n'y ait pas eu de suivi.

Mais le CGMC proprement dit n'est pas mort. Il a continué de prospérer, comme vous l'avez lu dans les comptes-rendus de Jim Anderson dans ses trois dernières chroniques de la Société des anciens modélistes (SAM) à même les pages de Model Aviation Canada. Sous la direction de Lilian Hockin (secrétaire), de son époux et de ses fils, le club est demeuré en activité au cours de la Seconde Guerre mondiale. Le numéro de janvier 1944 de la revue Air Trails rapportait que 29 % des membres du CGMC faisait partie de la Royal Canadian Air Force (R.C.A.F.) et qu'au cours des deux années précédentes (1942-1943), le nombre de membres était passé de 25 à 101. Le CGMC a organisé les événements mettant en vedette les maquettes à carburant au cours des Épreuves canadiennes pendant la guerre et il a offert des prix au sein de ces catégories lors des concours Eaton de la même époque à Toronto et à Hamilton.

Après la guerre, le club est disparu. Au début des années 1950, il y a eu une tentative de le ressusciter mais le manque d'enthousiasme au sein des modélistes a mis fin à ce projet. Il n'en demeure que des souvenirs pas toujours très clairs.

Une dernière note. Dans le numéro précédent de Model Airplane Canada, notre président a rapporté que peut-être était-ce George Rodgers qui avait conçu l'écusson ailé du MAAC. Il me fait de la peine de contredire notre dirigeant, mais ce n'est pas cela. George habitait London (Ontario) au moment où la publication MAAC Bulletin a indiqué que le gagnant habitait la rue Concession à Hespeler (Ontario). Tout au moins, c'est ce qu'on arrive à peine à lire en bas du Bulletin. Ainsi, la recherche se poursuit. ✈

It has been a wonderful year and many events have taken place. Even so, we are continuously looking for ways to improve MAAC's appearance and ways to promote new memberships. If you have any thoughts on a way to do this, it would give me great pleasure to exercise my position as Public Relations Chairman to further your suggestions. May I ask of each club to provide me with one idea for consideration? All suggestions are welcome and yours may be the one that better addresses our need for new faces in the association. Furthermore, as far as MAAC wear goes, let me know if there is something of interest that you would like to see in the MAAC store for purchase. The AMA, our counterpart in the U.S., has a huge website for purchasing items and maybe you would like those items available too! What do you think? Please let me know. Thanks.

With some reservation I must lead into

## DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

To receive your 2010 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Fill out the membership form on page 7 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st.

## N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

Pour faire en sorte que vous receviez votre ecuson 'early bird' 2010 votre formulaire de renouvellement du MAAC et votre cotisation doivent parvenir au siège du MAAC d'ici le 30 novembre.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 7 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de *Model Aviation Canada*, le siège du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre.



another topic.

One of our MAAC members, Ron List, has passed away this year and I am sure he will be missed. He will certainly be missed by his brother Henry. To that note, the following story from Henry was brought to my attention. So, without further ado, here is his story of Ron's dedication to model airplanes and what a wonderful part it played in his life and the people who were affected by his interest.

## IN MEMORY OF MY BROTHER, RON LIST

by Henry List

"In March of this year, the R/C modeling world lost a wonderful pilot and pretty special person in Ron List of the Guelph Gremlins. Ron had started in R/C in the early seventies starting, like a lot of people, with remote control cars and free-flight airplanes. When electronics got more advanced, he stepped up to R/C gliders and then to powered flight.

"He got me hooked on flying as well as scratch-building my own airplanes. I have never seen such a prolific builder as he was. He must have had 10-15 on

the go at once. Ron flew everything from Piper Cubs to Bearcats and Spitfires to his 'Summit' pattern ship. The last few years were devoted to electrics and helicopters.

"Ron never hesitated to help out newcomers to the sport and would often give new planes a preliminary check as well as their first flights to make sure everything was fine. I was always amazed at the knowledge he had in this hobby as well as his flying skills.

"Throughout most of his adult life, he coped as best he could with kidney disease, being on dialysis three times a week for almost 25 years before finally getting a transplant that worked. He always worked through the bad times though and seldom let it get in the way of his love for flying RC. I am privileged to have had him as my brother for almost 52 years and for me and those who knew him, I am sure he will be sorely missed.

"Soar like an eagle, Ron."

Henry, I thank you for the story. Sad but with that note, I must say he left a very thoughtful brother behind. ✈



L'année a été grandiose et plusieurs événements se sont déroulés. Malgré cela, nous cherchons toujours à améliorer l'apparence du MAAC et des façons de faire de la promotion afin d'acquiescer de nouveaux membres. Si vous avez des idées sur la façon d'y arriver, il me ferait bien plaisir de me servir de mon poste de président du Comité des relations publiques afin de donner suite à vos suggestions. Puis-je demander à chaque club de me fournir une idée pour considération future? Toutes les suggestions sont les bienvenues et la vôtre pourrait être celle qui traite le mieux de notre besoin de voir arriver de nouveaux visages au sein de l'association.

De plus, relativement aux vêtements à l'effigie du MAAC, faites-moi savoir si vous voulez voir quelque chose dans notre gamme. L'AMA, nos vis-à-vis aux États-Unis, possède un énorme site Web qui renferme quantité d'objets qu'on peut acheter et peut-être voudriez-vous voir de tels articles à vendre chez nous? Qu'en pensez-vous? Veuillez m'en informer. Merci.

Avec un peu de réserve, je dois me lancer dans cet autre sujet.

L'un de nos membres, Ron List, est

décédé cette année et je suis persuadé que plusieurs personnes s'ennuyent de lui. Ce sera certainement le cas de son frère Henry. Sur ce, l'histoire suivante qu'a rédigée Henry m'a été expédiée. Sans plus de façon, voici l'histoire du dévouement de Ron aux avions miniatures et le rôle inégalé que cela a joué dans sa vie ainsi que les personnes que cet intérêt qu'il nourrissait a touchées.

### EN MÉMOIRE DE MON FRÈRE, RON LIST

par Henry List

*"En mars cette année, l'univers des maquettes télécommandées a perdu un grand pilote et une personne très spéciale : Ron List, des Guelph Gremlins. Ron s'était lancé dans le vol télécommandé au début des années 1970 à l'aide, comme bien des gens, de voitures et de maquettes de vol libre. Lorsque l'électronique s'est améliorée, Ron s'est tourné vers les planeurs et ensuite, vers le vol motorisé.*

*"Il m'a fait découvrir le vol de même que la construction artisanale de mes propres avions. Je n'ai jamais vu un constructeur aussi prolifique. Il avait probablement de dix à 15 projets en marche en tous temps. Ron faisait vol-*

*er n'importe quoi, des Piper Cubs aux Bearcats en passant par les Spitfires et son appareil de voltige, le Summit. Ces dernières années, il s'adonnait au vol électrique et aux hélicoptères.*

*"Ron n'hésitait jamais à aider tout nouveau venu au sein de notre sport et il effectuait souvent la vérification préliminaire et le vol inaugural de nouvelles maquettes afin de s'assurer que tout fonctionnait bien. Il travaillait toujours malgré les épisodes un peu plus sombres et il ne les laissait pas empiéter sur son amour du vol télécommandé. Je suis privilégié de l'avoir eu en tant que frère pendant presque 52 ans et pour moi tout comme pour ceux qui le connaissent, je suis persuadé qu'il manque à bien des personnes.*

*"Plane comme un aigle, Ron."*

Henry, merci pour ce témoignage. C'est triste mais en lisant ce mot, je crois que Ron a laissé derrière un frère très attentionné. ✈

## 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](http://www.ontarioadhesives.ca)

### LES SPÉCIALISTES DU TÉLÉGUIDÉ



#### THE RC SPECIALISTS

Complete line of RC parts and supplies at great prices!  
Grand éventail de matériaux et de pièces d'appareils téléguidés à prix très avantageux!

Over 15,000 items in stock  
Plus de 15 000 articles en magasin.

Denise and Jean-Guy will be pleased to serve you in person, or you can always visit us online.

[www.Hobby2000Gatineau.com](http://www.Hobby2000Gatineau.com)

Denise et Jean-Guy se feront un plaisir de vous assister en personne, ou vous pouvez toujours venir nous visiter en ligne.

1095 St-Louis, Gatineau, Quebec  
(819) 568-6888 (819) 561-4774

[Hobby2000Gatineau@videotron.ca](mailto:Hobby2000Gatineau@videotron.ca)

## THE GENERAL SAFETY CODE



## CODE DE SÉCURITÉ DU MAAC

### ALL CATEGORIES

When operating any model including, but not limited to, model aircraft, model rocket, model watercraft, model vehicle or other model of a similar nature (collectively referred to as a "Model"), MAAC members shall adhere to the following:

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.

2. I shall review, understand and abide by the MAAC Safety Code, the specific rules of my special interest category and the safety rules of the flying or other site I use, all as may be amended or modified from time to time. For greater certainty, I understand that where the specific rules of a specific interest category contain easements, enhancements or other like variances from the MAAC Safety Code, such easements, enhancements or other like variances form part of the MAAC Safety Code for all activities of that special interest category, and I shall review, understand and abide by the same;

3. I shall not operate a Model in a careless, reckless and/or dangerous manner or in a manner, at a place and/or in conditions that may pose an unreasonable risk of harm, damage, injury or death to a person or persons and/or property;

4. I shall not operate a Model while under the influence of alcohol or judgement impairing drugs.

5. I shall not operate a Model carrying, or with the intent to activate, Pyrotechnic and/or explosive devices.

6. I shall not launch projectiles from the ground with the intent of damaging or destroying a model aircraft or in a manner that may pose an unreasonable risk of damage or destruction to a model aircraft;

7. I shall not operate a Model over a maximum weight of 35 kilograms including fuel & all liquids.

8. I shall not operate any model aircraft including but not limited to, model rockets, model helicopters or other models of a similar nature ("Model Aircraft"), at a man-carrying piloted aircraft airshow.

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.

10. I shall comply with any directives, policies, rules, regulations or information of any nature that may be published by MAAC from time to time in its magazine.

### TOUTES CATÉGORIES

Lorsqu'ils feront voler un modèle réduit d'avion, mais pas seulement les modèles d'avion mais incluant aussi fusée, hydravion à flotteurs, modèle de véhicule ou autre modèle du même genre (collectivement appelé modèle réduit) les membres du MAAC devront adhérer aux règlements suivants:

1. Je ne vais pas faire voler mon modèle réduit lors d'une compétition ou en présence de spectateurs avant d'avoir fait la preuve que mon modèle est en état de navigation et a effectué des essais avec succès.

2. Je vais tenir compte, comprendre et me conformer au Code de Sécurité du MAAC, aux règles précises pour ma catégorie d'intérêt et aux règles du site où je suis; toutes ces dernières peuvent être rectifiées ou amendées en tout temps. Pour une plus grande certitude, je comprends que lorsque les règles précises ou spécifiques pour ma catégorie d'intérêt contiennent des droits d'usage, des augmentations ou autres variantes du Code de Sécurité du MAAC, je devrai alors tenir compte, comprendre et me conformer à ces droits d'usage, augmentations ou autres variantes pour toutes les activités de cette catégorie d'intérêt spéciale.

3. Je ne ferai pas voler intentionnellement ou délibérément mes modèles de façon insouciant, imprudente ou dangereuse ou dans un endroit et/ou condition qui pourrait causer un risque déraisonnable qui pourrait être nocif, causé du dommage, un préjudice ou la mort d'un individu, multiple individus et /ou une propriété.

4. Je ne ferai pas voler mon modèle réduit lorsque mes facultés seront affaiblies par des boissons alcoolisées ou par des drogues qui affectent le jugement.

5. Je ne ferai pas fonctionner mon modèle réduit transportant ou avec l'intention d'activer des dispositifs explosifs.

6. Je ne lancerai pas de projectiles avec l'intention d'endommager ou détruire un modèle réduit ou d'une façon qui pourrait causer un risque déraisonnable de dommage ou de destruction d'un modèle réduit.

7. Je ne ferai pas voler un modèle réduit excédent le poids d'un maximum de 35 kilogrammes, incluant le carburant et autre liquide.

8. Je ne ferai pas voler un modèle réduit d'aéronef, notamment un modèle de fusée, d'hélicoptère, ou tout autre modèle semblable (modèle d'aéronef) lors d'une démonstration aérienne où les pilotes occupent leur appareil.

9. Je ne ferai pas voler un modèle d'avion réduit à un événement qui invite spécifiquement le public avant d'avoir fait approuvé la sanction avec le MAAC ou le corps dirigeant approprié dans le pays où l'événement aura lieu.

10. J'observerai toutes les directives, politiques et règles ainsi que tous les règlements ou renseignements de toute nature pouvant être publiés de temps à autre dans le magazine du MAAC.





Canada's largest  
R/C Distributor

## We're on the move!

To serve you better, Hiflight R/C  
is moving to an all-new retail location.  
Beginning in mid-August, visit us at:

**6711 50 Street, Edmonton**



It's live!

Visit our all-new online store  
**www.hiflightrcshopping.com**

Browse thousands of products from all of your favorite manufacturers



600 Nitro Standard Kit

ALIGN



HIFLIGHT SKU: 1000781

AGNKX0160NOA \$394.19

T-REX 250 Super Combo

ALIGN



HIFLIGHT SKU: 1000730

AGNKX019002A \$441.29

T-REX 450 PRO Kit

ALIGN



HIFLIGHT SKU: 1000774

AGNKX015073A \$420.79

T-Rex 450SE V2 Kit

ALIGN



HIFLIGHT SKU: 1000778

AGNKX015043A \$403.19

Don't forget to sign up for our mailing list for occasional special promotions, industry news, and more!

Now selling directly  
to the public at large!

**HIFLIGHT**  
RADIO CONTROL

100CC Edge 540 ARF QB

**AERO  
WORKS**



HIFLIGHT SKU: 400112

ARWA10108 \$1214.99

50CC Extra 300 ARF

**AERO  
WORKS**



HIFLIGHT SKU: 400114

ARWA10110 \$809.99

XP32002GT-S Lithium  
Battery Pack

**DUALSKY**



HIFLIGHT SKU: 440367

DUA34442 \$61.69

N61E Multi-function  
Charger

**DUALSKY**



HIFLIGHT SKU: 440396

DUA43047 \$97.59

[www.hiflightrcshopping.com](http://www.hiflightrcshopping.com)

- View product photos
- Study technical specs
- Compare features
- Build a wish list
- Check availability
- Order 24/7

New products  
added weekly!



SIG Kadet Seniorita EP ARF

**SIG**



HIFLIGHT SKU: 180270

SIGRC60ARF \$254.19

Aurora 9 2.4GHz Tx/  
Optima 9 Rx

**HITEC**



HIFLIGHT SKU: 81404

HIT191242 \$499.99

30CC DL Engine



HIFLIGHT SKU: 1430002

DLE30 \$TBA

12X 2.4GHz A/S/H  
Tx Only

**JR  
SPORT**



HIFLIGHT SKU: 842665

JRP12TX \$1187.49

Prices and availability are subject to change without notice and do not include applicable sales taxes.



Team **GREAT HOBBIES**  
Exclusive Products!

All in One - Charge/Balance/Power "Y"

Chrg/Bal Two 3S as One 6S DEA  
TGHX1002  
**\$19.99**



Chrg/Bal Two 3S as One 6S EC3  
TGHX1003  
**\$19.99**



Team Great Hobbies Charge/Balance/Power "Y" lets you cut charge time in 1/2 for dual battery models. You can now charge and balance both packs at once with a suitable charger instead of waiting for two charge cycles. Perfect for any dual battery application, they come with Ultra plug compatible connectors that match up with our TGH premium Li-po packs.



Even Lower Pricing!



Skylift Tandem RTF Electric  
TWS6600102  
**\$189.99**  
regular price: \$299.99

Hawk Army RTF Electric Coaxial  
TWS6600052  
**\$99.99**  
regular price: \$199.99

Coast Guard RTF Elec Coaxial  
TWS6600055  
**\$99.99**  
regular price: \$199.99

Team **GREAT HOBBIES**  
PREMIUM  
LITHIUM POLYMER



Why suffer with a poor quality battery just to get a Cheap Price?



Li-Po 130mAh 3.7V 15C  
mCX/mSR Vapor Sukhoi Cessna  
TGH013L1C  
**\$9.99**

Lowest price w/bulk discounts applied: **\$6.49**

Newest sizes just added. See website for full list.

TGH220L635	Li-Po 2200mAh 22.2V 35C	<b>\$129.99</b>
TGH380L835	Li-Po 3800mAh 29.6V 35C 4+4	<b>\$279.99</b>
TGH380L103	Li-Po 3800mAh 37.0V 35C (5+5)	<b>\$369.99</b>
TGH380L235	Li-Po 3800mAh 7.4V 35C	<b>\$69.99</b>
TGH380L335	Li-Po 3800mAh 11.1V 35C	<b>\$99.99</b>
TGH380L435	Li-Po 3800mAh 14.8V 35C	<b>\$129.99</b>
TGH560L330	Li-Po 5600mAh 11.1V 30C	<b>\$144.99</b>
TGH560L430	Li-Po 5600mAh 14.8V 30C	<b>\$189.99</b>
TGH560L530	Li-Po 5600mAh 18.5V 30C	<b>\$229.99</b>
TGH560L630	Li-Po 5600mAh 22.2V 30C	<b>\$274.99</b>

Get the best Team Great Hobbies 25C and 35C Premium packs at huge savings with our Quantity Discounts.

Order 2 or more of the same battery and save 15%, 4 or more of the same and save 25%, 6 or more of the same and save 35%. Want to mix and match instead? Pay full price for the most expensive battery and take 20% off all others purchased at the same time. Discounts are not retro active, batteries must be ordered on the same invoice. Please request TGHDEAL1 for Bulk or TGHDEAL2 for Mix & Match at time of order.



Our \$25,000 anniversary celebration every month! Here are just some of the ways we celebrate!

**GREAT HOBBIES**

Great Service • Great Selection

[www.greathobbies.com](http://www.greathobbies.com)

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

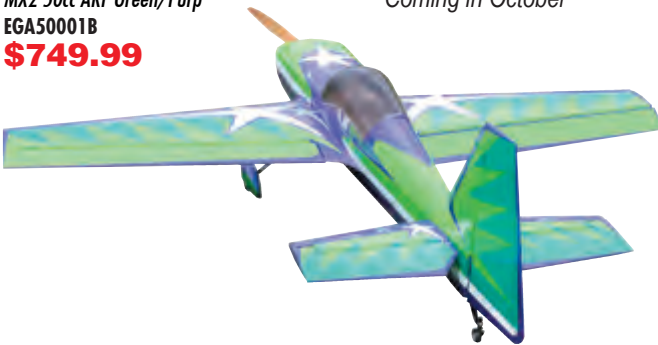
# EG AIRCRAFT

EG Aircraft is another premium product line Great Hobbies is proud to offer exclusively!

Check out the MX2 build thread and flying videos on the FlyingGiants forum. These large scale aircraft are beautiful and expertly constructed. All models feature plug-in wing and stabilisers with carbon tubes. Airfoiled carbon fiber landing gear, carbon fiber tail wheel assemblies and pre-hinged, glued control surfaces. They include top quality heavy duty hardware with titanium pushrods as well as an aluminum or carbon spinner. Factory finished in genuine UltraCote® covering. Replacement parts for all current models coming in October shipment.

**MX2 50cc ARF Green/Purp**  
EGA50001B  
**\$749.99**

Coming in October



**MX2 50cc ARF Green/White**  
EGA50001A  
**\$739.99**

Coming in October



**Raven 50cc ARF Blue/White**  
EGA50002A  
**\$759.99**

Coming in February



**Slick 540 50cc ARF Yell/Blk**  
EGA50003A  
**\$TBA**

Coming in February



Coming in April

**40% Raven 150cc ARF Blue/White**  
EGA15002A  
**\$2,099.99**



As flown by Frazer Briggs!

## 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!

celebration continues with more give aways

some of the winners so far:

# HOBBIES

election • Great Prices

\$1000	George Viertelhausen	Priddis, AB
\$1000	Thomas Nimz	Tottenham, ON
\$1000	Eileen Giesinger	Radville, SK
\$1000	Cory Rivard	Edmonton, AB
\$1000	Lukas Skulmoski	Vernon, BC
\$250	Colin Sutherland	Richmond, ON
\$250	Tegan Letang	Whitehorse, YT
\$250	Richard Collingwood	Brandon, MB
\$250	Glenn Leedham	Brookfield, NS

See our website for a complete list of winners!

## 1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Fax: 1-888-478-2580

E-mail: [mail@greathobbies.com](mailto:mail@greathobbies.com)



# Model Aviation CANADA

*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  
WALKERA



READY TO FLY OUT OF THE BOX  
STABLE TO FLY INDOORS  
STRONG ENOUGH TO FLY OUTDOORS  
4 CH TRANSMITTER WITH DIGITAL SERVO  
11.1V 800 mAh LI-POLYMER BATTERY & CHARGER INCLUDED  
ROTOR DIAMETER: 460 mm (18.11")  
WEIGHT: 410g (14.62 oz)

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**

2020J 32 Ave NE  
Calgary AB T2E 6T4



Toll Free 1-877-764-6229  
phone (403) 291-2733  
Fax (403) 291-5324

[www.pmhobbycraft.ca](http://www.pmhobbycraft.ca)





## ***DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!***

To receive your 2010 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Fill out the membership form on page 7 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st. Better yet, send in the membership form and dues by November 30th, and receive the MAAC Early Bird Crest.

## ***N'OUBLIEZ PAS DE RENOUVELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!***

Pour faire en sorte que vous receviez votre écusson 'early bird' 2010 votre formulaire de renouvellement du MAAC et votre cotisation doivent parvenir au siège du MAAC d'ici le 30 novembre.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 7 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de *Model Aviation Canada*, le siège du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre. Encore mieux, faites parvenir votre cotisation d'ici le 30 novembre et recevez votre écusson 'early bird' MAAC.





# Model Aviation CANADA

## Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 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!



	6x	1x	3x
4 pgs gloss	\$2,050	\$3,500	\$2,950
4 pgs	\$1,875	\$2,920	\$2,460
3 pgs gloss	\$1,750	\$2,750	\$2,300
3 pgs	\$1,475	\$2,290	\$1,925
2 pgs gloss	\$1,250	\$1,950	\$1,610
2 pgs	\$1,040	\$1,625	\$1,140
1 pg gloss	\$700	\$1,100	\$925
1 pg	\$585	\$735	\$660
1/2 pg	\$360	\$575	\$490
1/3 pg	\$235	\$365	\$310
1/4 pg	\$185	\$280	\$230
1/6 pg	\$125	\$200	\$160

Hobby Shops Canada \$200 for 6 issues  
(business card / listings by region)

for more information contact:  
Keith Morison 403-282-0837 or  
[editor@ModelAviation.ca](mailto:editor@ModelAviation.ca)

This issue, I will continue with the article on the series of battery tests.

This NiCad battery I used now for the test was a 4-cell 600 MAH NiCad pack. The battery is about four years old, it peaked at 5.75 VDC, I then drained 300 MAH out of it and hooked it up to my 46-sized Extra 300 that has five standard servos, and is equipped with a full-range Spektrum AR6200 receiver that has a remote receiver. I used a Hobbico digital ES voltmeter for additional measurements. I load tested the battery before testing and it was at 5 VDC. I then placed a 400 MAH load from the West Mountain radio computer battery analyzer. I simulated a flight with about 15 minutes of use and moving the sticks periodically over a 15-minute period. I stopped the test for five minutes, load tested the receiver battery and it read 4.5 VDC, just below the minimum safe flight voltage. One minute into the resumption of testing, the remote receiver started flashing at 3.8 VDC and one minute later the main receiver started flashing with a voltage of 3.7 VDC, two minutes later at 3.5 VDC, the servos quit working. Make sure you load test your batteries before your flights, it will save you a garbage bag or two.

Good links to battery information:  
<http://www.hangtimes.com/redsbattery-clinic.html>

<http://www.radicalrc.com/shop/?shop=1&cart=3012315&cat=17>. Go down the page and there is tons of information on all types of batteries.

It is important to review the binding instructions in your spread spectrum radio manual. When you first get your radio, you must bind your receiver. In particular, it is important with Spektrum receivers that the binding plug be inserted into the radio receiver battery port or with the new version receivers, into the BATT/DATA port. You will then plug your power source into any unused port on the receiver. The alternate way is to use the manufacturer's supplied switch/charge receptacle switch assembly. Binding must first be done when you first set up your model with a new Spread Spectrum receiver. It is perhaps even more important that you rebind again after you have set up your plane and before your first flight. This will ensure the fail-safe settings bring the throttle to idle. Depending on your model of radio, it may also enable the fail-safe controls to go to neutral and or the last commanded position in the event of a loss of signal. Any time you get into a menu to adjust end points, exponential, mixes, sub trims, etc., you must rebind the receiver. Merely using the trim buttons in a normal fashion has no effect on binding. Please check and review your manual on

this important item.

One of the main advantages of using the new spread spectrum radios is the advantages of noise rejection. Only the properly digitally encoded addressed signal on one of 80 random channels in the 2.4 GHZ band will enable a specific radio receiver to operate. 72 MHZ radios are more prone to picking up false signals or electrical noise, or that old problem of someone turning on their radio at the same time. A good article to read on interference can be found at [http://72.232.39.3/technical/tech\\_radio\\_1.php](http://72.232.39.3/technical/tech_radio_1.php). This article, although it was written a few years ago, contains theories that still apply to our 72 MHZ radios. It is important we use good batteries; proper installation practices receivers and frequency board practices in order to achieve safe and interference-free flying, no matter whether you are using 72 MHZ or 2.4 GHZ.

### NOTES FROM THE 2009 JOE NALL EVENT:

This year, a record number of pilots (815, last we counted) signed up at the Triple Tree Aerodrome in Woodruff, S.C. where the annual Joe Nall event is held. This year's abundance of fliers is at least partially due to the fact that there are now five flight lines. Aside from the main aerobatic flight line, 3-D and Seaplanes, they have now added an electric flight line and one for helicopters. Frequency control is maintained with a simple rule: only 2.4 GHz may be used at any flight line – the only exception being the main flight line where 72 MHZ was still allowed, but this will be the last year for that as well. Starting in 2010, all pilots must be on 2.4 GHz to fly.

As urban sprawl sometimes threatens your club's field for R/C use, MAAC has now in place an improved frequency sharing agreement. You may have to share frequencies with another club in close proximity. 2.4 GHZ Spread Spectrum-only fields are a great and viable option to eliminate frequency conflicts and or safety concerns.

See you on the flight line. ✈



**MORISON COMMUNICATIONS**

**CONTRACT PUBLISHING**

**POSTER DESIGN AND PRINTING**

**MEDIA RELATIONS**

**PHOTOGRAPHY**

**BRANDING / MARKETING**

**COMMUNICATIONS CONSULTING**

403-282-0837      Keith@MorisonCom.com



Dans ce numéro, je poursuis mon article sur les tests de piles.

Cette pile NiCad que j'ai utilisée pour le test était un ensemble de quatre éléments de 600 MAH. Cet ensemble a maintenant environ quatre ans et il a atteint son peak à 5.75 VDC. J'ai drainé 200 MAH et l'ai branché à ma maquette Extra 300 de dimension 46 qui est dotée de cinq servos standards et qui possède un récepteur Spektrum AR6200 de portée maximale, ce dernier possédant un récepteur remote. J'ai utilisé un voltmeter Hobbico numérique ES afin de procéder à la mesure de paramètres supplémentaires. J'ai soumis l'ensemble de piles à une charge avant de procéder à mon test et il affichait 5 VDC. Je l'ai ensuite soumis à une charge de 40 MAH à l'aide de l'analyseur de piles de West Mountain. J'ai simulé une séance de vol d'environ 15 minutes et j'actionnais les manettes sporadiquement au cours de cette période. J'ai interrompu le test pendant cinq minutes, j'ai testé la pile du récepteur et elle affichait 4.5 VDC, juste en deça du voltage jugé sécuritaire. Une minute après la reprise du test, le récepteur remote a commencé à clignoter à 3.8 VDC et une minute plus tard, le récepteur principal a commencé à clignoter lui aussi en affichant un voltage de 3.8 VDC et deux minutes plus tard, il avait chuté à 3.5 VDC. Les servos ont alors cessé de fonctionner. Assurez-vous de soumettre vos piles à une charge avant d'effectuer des vols, cela pourrait vous épargner un sac de poubelle ou deux.

Vous trouverez de bons renseignements sur les piles aux liens suivants : <http://www.hangtimes.com/redsbatteryclinic.html> ainsi que <http://www.radicalrc.com/shop/?shop=1&cart=3012315&cat=17>. Rendez-vous au bas de la page et vous trouverez quantité de renseignements sur tous les types de piles.

Il est important d'examiner les instructions sur l'étape de binding dans le manuel d'utilisation de votre émetteur spread spectrum. Lorsque vous faites l'acquisition de votre système, vous devez procéder à cette étape. En particulier, il est important d'insérer la prise à cet effet dans la fiche de la pile de votre récepteur ou, dans les récepteurs de la nouvelle génération, dans la fiche BATT/DATA. Vous pourrez ensuite brancher votre source d'alimentation dans toute fiche non utili-

sée de votre récepteur. Une alternative, c'est d'utiliser l'assemblage de commutateur que vous a fourni le fabricant. Vous devez procéder à l'opération de binding lorsque vous configurez votre maquette à l'aide de votre récepteur Spread Spectrum. Il est très important que vous répétiez cette étape lorsque vous avez ajusté votre maquette et que vous vous apprêtez à procéder au premier vol. Cela fera en sorte que vos ajustements antidéfaillance (fail-safe) ramèneront les gaz au ralenti. Selon le modèle d'émetteur que vous avez choisi, il se pourrait aussi que vous puissiez activer les contrôles antidéfaillance de sorte à ce qu'ils se mettent au neutre et/ou à la dernière commande que vous lui avez transmise, advenant la perte du signal radio. Aussitôt que vous entrez dans un menu afin d'ajuster l'exponentiel, les mélanges de gouvernes, l'ajustement et autres, vous devrez refaire le binding du récepteur. Si vous ajustez les boutons de trim de façon habituelle, cela n'aura aucun effet sur le binding. Veuillez vérifier et relire votre manuel relativement à ce point important.

L'un des avantages d'utiliser ces émetteurs de la nouvelle génération, c'est l'absence de "bruit". Seul le signal numérique dûment codé sur l'une des 80 voies aléatoires de la bande des 2.4 GHz permettra à un récepteur précis de fonctionner. Les émetteurs de 72 MHz ont tendance à récolter de faux signaux ou du "bruit" électrique. Ou encore, quelqu'un peut tout bonnement mettre en tension son vieil émetteur de 72 MHz sur la même fréquence que vous. Vous pouvez lire un bon article sur l'interférence au [http://72.232.39.3/technical/tech\\_radio\\_1.php](http://72.232.39.3/technical/tech_radio_1.php). Cet article, bien qu'il ait été rédigé il y a quelques années, comporte des théories qui s'appliquent encore à nos émetteurs de 72 MHz. Il est important d'utiliser de bonnes piles; il importe de bien installer les récepteurs et d'observer le tableau des fréquences (au terrain) afin de connaître des séances de vol sans interférence, que vous utilisiez la fréquence 72 MHz ou 2.4 GHz.

Un petit aperçu du rassemblement Joe Nall de 2009 :

Cette année, un nombre record de pilotes (815 au dernier décompte) se sont inscrits au Triple Tree Aerodrome de Woodruff (en Caroline du Sud), là où se déroule le rassemblement annuel Joe Nall. La quantité de pilotes présents cette année est en partie redevable au fait qu'il y a maintenant cinq lignes de vol. En plus de la ligne de vol acrobatique principale, des manœuvres 3-D et des hydravions, les organisateurs ont ajouté une ligne de vol pour maquettes électriques et l'une pour les hélicoptères. Le contrôle des fréquences est assuré grâce à un règlement très simple : seuls les émetteurs de 2.4 GHz sont admis sur la ligne de vol. La seule exception était la ligne de vol principale où des pilotes avec émetteurs de 72 MHz étaient toujours autorisés mais c'était la dernière année. À compter de 2010, tous les pilotes devront être équipés de ces nouveaux émetteurs.

L'étalement urbain menace parfois votre terrain et le MAAC a instauré une entente améliorée de partage des fréquences. Il se pourrait que vous deviez partager des fréquences avec un club qui se trouve non loin. Les terrains où les pilotes ne peuvent voler qu'à l'aide des émetteurs de 2.4 GHz s'avèrent une option aussi chouette que viable afin d'éliminer les conflits de fréquences ou toute inquiétude quant à la sécurité.

Au plaisir de vous voir sur la ligne de vol. ✈

## DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

To receive your 2010 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Fill out the membership form on page 7 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st.

## N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

Pour faire en sorte que vous receviez votre écusson "early bird" 2010 votre formulaire de renouvellement du MAAC et votre cotisation doivent parvenir au siège du MAAC d'ici le 30 novembre.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 7 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de *Model Aviation Canada*, le siège du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre.

# SAFETY

As the prime flying season winds down, I want to take a moment to give all the members, clubs, and event organizers a pat on the back. This has been a year of fewer major incidents and I am happy with the overall safety record to date. I have only heard of one confirmed and two possible incidents at the time I write this. I attribute this to the members being at a high level of safety consciousness this year. My thanks to the clubs who have made their field and events safe for all. Rules alone do not do this, it is the members who take the time and have the attitude to ensure that they are flying their models with the safety of the public and their fellow modelers in the foreground. I applaud the members who have taken the time and stuck out their necks to speak up to fellow modelers and their club executive when they see a potentially dangerous situation.

However, I am still concerned with

member self-injury and I would like to bring that issue to light with the committee and members at this time. I know of two other experienced members, besides myself, who have suffered injuries to their hands due to propeller strikes.

I had a moment of inattention and just scraped some skin from my left hand. That was a close call as the running engine propellers can do damage very quickly. The others were not as lucky and have required hospital treatment, one requiring extensive surgery to his hand. I cannot stress enough that we must be aware of the danger of that prop at all times. Both members described the incidents as a 'stupid' moment. When tuning or adjusting your engine, you must do so from the rear of the aircraft. DO NOT try to reach around from the front. DO NOT approach any running motor with a casual attitude. It is a very powerful and dangerous sharp prop that you are

Larry Fitzpatrick 11286L

Chair  
905-685-5500 tech@ont.net

working with. Always check that no one, members or spectators, is in line of your propeller arc when starting and running any engine.

Most members are using hockey gloves, or at the least work gloves, to start and tune gas and glow engines. You also cannot dismiss the new high-powered electric motors. They can now be just as damaging if they strike you or power up unintentionally.

I would like to hear from the members who have injured themselves this season. We at the safety Committee can then put together some guidelines to assist members with the best way to avoid self-injury. Send me the details of what happened and why and any suggestions as to how you would avoid it from occurring again to me. I can be reached at tech@ont.net. ✈

# SAFETY

À mesure que la saison de vol diminue, je désire féliciter tous les membres, clubs et organisateurs. Cette année, nous avons déploré moins d'accidents et je suis heureux de la feuille de route relativement aux accidents. Je n'ai entendu parler que d'un seul accident confirmé et de deux accidents possibles au moment d'écrire ces lignes. J'attribue ceci aux membres qui ont fait preuve de beaucoup de vigilance cette année. Merci aux clubs qui ont vu à ce que leur terrain et les événements qu'ils y organisaient soient sécuritaires pour tous. Les règlements à eux seuls ne font pas cela; ce sont les membres qui prennent le temps d'adopter une attitude en ce sens afin de s'assurer qu'ils font voler leurs maquettes en gardant

toujours en tête la sécurité du public et de leurs compagnons de vol. J'applaudis les membres qui ont pris le temps et qui ont osé approcher leur collègues et leur exécutif lorsqu'ils s'apercevaient d'une situation potentiellement dangereuse.

Je suis toutefois toujours inquiet à l'endroit des membres qui se blessent eux-mêmes et j'aimerais jeter un peu de lumière sur cette problématique grâce au comité et aux membres. En plus de moi-même, je connais deux autres membres expérimentés qui se sont blessés à la main avec une hélice qui tournait.

J'ai eu un moment d'inattention et un peu de peau de ma main gauche a été déchirée. Il s'en est fallu de peu puisque les hélices peuvent infliger des dommages très rapidement. Les deux autres modélistes n'ont pas eu autant de chance et ont séjourné à l'hôpital; l'un a nécessité une intervention chirurgicale à sa main. Je ne saurai trop insister sur la vigilance de tous les instants que l'on doit afficher à l'endroit de l'hélice. Les deux modélistes ont avoué qu'ils ont vécu un moment « stupide ». Lorsque vous ajustez votre moteur, faites-le depuis l'arrière de la maquette. N'ESSAYEZ PAS de rejoindre vos composantes depuis l'avant.

Larry Fitzpatrick 11286L

Chair  
905-685-5500 tech@ont.net

N'APPROCHEZ PAS un moteur en marche de façon détachée. Vous avez affaire à une hélice aussi aiguisée que dangereuse. Assurez-vous toujours que personne – membres du club ou spectateurs – ne se trouve dans l'arc de l'hélice lorsque vous faites démarrer ou tourner un moteur.

La plupart des membres utilisent des gants de hockey ou à tout le moins de gants de travail afin de faire démarrer et d'ajuster des moteurs à essence ou à bougie incandescente. Ne minimisez pas le risque afférent aux moteurs électriques très puissants. Ils peuvent causer autant de dommages si l'hélice vous frappe ou si le moteur démarre au mauvais moment.

J'aimerais entendre parler des membres qui se sont blessés au cours de cette saison de vol. Le Comité de sécurité pourra ensuite assembler des lignes directrices afin d'aider les modélistes relativement à la meilleure façon d'éviter les blessures. Envoyez-moi les détails de ce qui est arrivé et pourquoi, de même que toute suggestion sur la façon dont vous pourriez éviter qu'une telle situation se reproduise. On peut me joindre au tech@ont.net. ✈

UAV

From page 55

es. Other small aircraft are considered to be UAVs that come under Transport Canada regulation and need a Special Flight Operations Certificate (SFOC) for flight authorization. The MAAC UAV Advisory Group works with Transport Canada to safeguard our privileges, as recreational model flyers, to fly without direct Transport Canada oversight and regulation. ✈



Partout autour du globe, de plus en plus de personnes et d'entreprises imaginent des applications commerciales pour les maquettes télécommandées. Des modélistes de talent comme Maynard Hill – qui a réussi à faire traverser l'océan Atlantique à un avion réduit de 5 kg sur une distance de 1 900 km – ont montré le potentiel des rôles utilitaires que peuvent remplir de petits avions. Les militaires ont rapidement adopté de diminutifs avions électriques en mousse afin d'offrir une vue d'oiseau aux soldats.

Au Royaume-Uni, les petits avions qui pèsent moins de 7 kg sont autorisés à voler sans être assujettis à une quelconque réglementation gouvernementale. L'actuel U.K. Air Navigation Order autorise les "petits aéronefs" n'excédant pas les 20 kg à évoluer avec un minimum de contraintes. Ces avions ne nécessitent ni permission ni autorisation. Dans la plupart des cas, la seule obligation du pilote de ces aéronefs n'excédant pas les 7 kg consiste à ne pas mettre en danger les personnes ou de la propriété.

Ces dispositions de "petits aéronefs" étaient conçues à l'origine afin d'autoriser le vol de maquettes d'avion à des fins de loisir et de plaisir. Jusqu'à récemment, cela a bien fonctionné mais la tendance à l'utilisation d'aéronefs non habités à des fins non récréatives au Royaume-Uni a incité la Civil Aviation Authority à repenser ces dispositions et à entreprendre une modification de l'Air Navigation Order afin de créer de nouveaux règlements afférents aux petits aéronefs.

Une lettre de consultation a été publiée sur le site de la CAA l'année dernière. Les Britanniques étaient invités à commenter une proposition visant à modifier l'Air Navigation Order afin d'exiger que l'opérateur d'un système aérien non habité (Unmanned Aircraft System) d'un aéronef n'excédant pas les 20 kg de se doter d'une autorisation de la CAA afin de procéder à des vols si cet aéronef est équipé de façon à effectuer de la surveillance ou de l'acquisition de données. Plusieurs modélistes de loisirs ont répondu et ont fait connaître leur inquiétude de voir des activités valides de passe-temps – comme installer un appareil photo ou de l'équipement de télémétrie afin de mesurer le voltage de la pile embarquée

ou le taux de montée d'un planeur – devenir illégales à moins que le modéliste en question ne demande et obtienne une autorisation de vol de la part de la CAA.

Le gouvernement a publié un document en réponse à ces commentaires en début d'année 2009 et qui résumait les commentaires reçus. La CAA a considéré les commentaires et a plus tard divulgué une évaluation d'impact qui reconnaissait les inquiétudes des modélistes. Le paragraphe suivant, tiré de l'évaluation d'impact, indique son point de vue sur l'aéromodélisme :

*"Le vol de maquettes à des fins récréatives au Royaume-Uni est un loisir de longue date auquel se livrent plusieurs enthousiastes. Cette situation prévaut en raison de l'application légère de réglementation, de même que grâce à des rapports de travail positifs entre l'auteur de la réglementation et les associations de maquettes d'avion. Tout fardeau supplémentaire imposé à la communauté des modélistes pourrait être critiqué et aboutir à un déclin d'intérêt pour ce passe-temps. Quelques personnes pourraient décider de ne pas observer la nouvelle réglementation s'ils la percevaient comme étant disproportionnée ou non nécessaire à leurs activités. Cette proposition a été conçue de sorte à ne pas affecter les vols de maquette de façon déraisonnable."* (traduction libérale)

Toujours en réaction aux inquiétudes qu'ont formulées les modélistes de loisir, la CAA a aussi déclaré dans son évaluation d'impact :

*"Les règlements seront conçus de façon à ne pas nuire aux véritables activités de vol à des fins de loisir. Les maquettes d'avion exploitées à des fins récréatives et loin des personnes ou de la propriété d'autrui ne seront pas assujetties à la réglementation, même lorsqu'elles seront équipées (d'équipement de) surveillance ou de collecte de données."*

*"La CAA considère que dans ce contexte, les appareils de données et de télémétrie utilisés afin de surveiller les systèmes embarqués dans les maquettes d'aéronefs ne constituent pas de l'équipement de collectes de données ou de surveillance. En temps et lieu, (la directive) CAP 722 renfermera des éléments afin de guider la réglementation."*

(traduction libérale)

Cette nouvelle directive imposera une obligation légale aux modélistes de piloter en toute sécurité et en contact visuel direct. Le libellé qui est prévu à cet effet est :

(2) La personne responsable d'un petit aéronef ne pilotera pas un tel appareil à moins qu'elle soit raisonnablement satisfaite que le vol peut être accompli en toute sécurité.

(3) La personne responsable d'un petit aéronef maintiendra un contact visuel direct et sans aide avec l'aéronef suffisamment pour qu'elle puisse surveiller sa trajectoire de vol en rapport avec les autres aéronefs, les personnes, les véhicules, les vaisseaux et les structures, le tout dans le but d'éviter des collisions. (traduction libérale)

La British Model Flying Association a été impliquée dans le processus de consultation afin de prendre la parole au nom des modélistes récréatifs et afin de protéger ce passe-temps au Royaume-Uni. Nous pouvons nous attendre à ce que d'autres pays créent de nouveaux règlements à mesure que les petits aéronefs non habités (UAV en anglais) deviennent de plus en plus communs partout au monde.

Le Canada a déjà établi – du moins pour l'instant – des règlements qui protègent les vols de maquettes d'avion. Au Canada, ces maquettes sont considérées comme étant des aéronefs n'excédant pas 35 kg et qu'on fait voler à des fins récréatives à l'intérieur de la ligne de vision. D'autres aéronefs miniatures sont considérés comme étant des aéronefs non habités (UAV) qui sont soumis à la réglementation de Transports Canada et qui ont besoin d'un certificat spécialisé (Special Flight Operations Certificate, SFOC) avant de recevoir l'autorisation de voler. Le Groupe consultatif du MAAC sur les UAV travaille de concert avec Transports Canada afin de préserver nos privilèges – à titre de modélistes à des fins récréatives – afin de nous autoriser à faire voler nos appareils sans surveillance directe du ministère fédéral ou de sa réglementation. ✪

# UAV ADVISORY GROUP

**Jeremy Cartlidge**

**45473**

Chair  
450-476-4325

[jkcrtlidge@hotmail.com](mailto:jkcrtlidge@hotmail.com)

Around the world, an increasing number of individuals and companies are finding commercial uses for small remotely controlled aircraft. Talented aeromodelers, such as Maynard Hill with his 1,900-mile flight across the Atlantic Ocean by a 5-kg model airplane, have shown the potential of small aircraft to perform useful roles. The military has been quick to adopt small electric foam airplanes to give soldiers a bird's eye view of their surroundings.

In the U.K., small aircraft weighing less than 7 kg are allowed to operate without government regulation. The current U.K. Air Navigation Order permits 'small aircraft,' not exceeding 20 kg, to operate with few restrictions. For aircraft not exceeding 7 kg, there is no requirement for any permission or approval. In most cases, the only obligation on a person operating an aircraft not exceeding 7 kg is to not endanger persons or property.

These 'small aircraft' provisions were originally intended to allow the flying of model aircraft by aeromodelers for recreation and enjoyment. Until recently, this worked well but current trends in the use of small unmanned aircraft for non-recreational purposes in the U.K. have caused the Civil Aviation Authority to rethink and begin the process of amending the Air Navigation Order to introduce new regulations targeting small aircraft.

A letter of consultation was published on the CAA website last year. Britons were invited to comment on a proposal to amend the Air Navigation Order to require the operator of an Unmanned Aircraft System with an aircraft not exceeding 20 kg to obtain CAA permission before flying if the aircraft is equipped to undertake any form of surveillance or data acquisition. Many recreational modelers responded to the letter of consultation with the concern that valid hobby activities such as putting a camera on their model or equipping it with telemetry equipment to monitor battery voltage, or climb rate for a thermal soarer, would make their flying illegal unless the modeler applies for and is granted a CAA flight authorization.

The government published a comment response document at the beginning of this year that summarized the comments. The CAA considered the comments and later released an impact assessment that recognized the concerns of modelers. The following paragraph from the impact assessment indicates the CAA view of aeromodeling:

*"Recreational model flying in the U.K. is a long-established pastime enjoyed safely by many enthusiasts. This situation has been achieved by virtue of the light touch application of regulation along with a positive working relationship between the regulator and model flying as-*

*sociations. Any additional burden on the model flying community may be criticised and result in a decline in interest in the pastime. Some individuals may decide not to comply with a new regulation if they were to perceive it as disproportionate or unnecessary for their activities. The proposal has been devised so as not to affect model flying unreasonably."*

In response to concerns expressed by recreational modelers, the CAA also stated in the impact assessment:

*"The regulations will be designed to not interfere with genuine recreational flying activities. Model aircraft operated for recreational purposes away from people or property will not be subject to regulation, even when equipped for surveillance or data acquisition."*

*"The CAA considers that, in this context, data loggers and telemetry used to monitor the systems on board model aircraft do not constitute equipage for data acquisition or surveillance. Guidance for this will be included in CAP 722 in due course."*

The new regulations will impose a legal obligation on recreational modelers to fly safely and in direct visual contact. The planned wording is:

(2) The person in charge of a small aircraft shall not fly such an aircraft unless he has reasonably satisfied himself that the flight can safely be made.

(3) The person in charge of a small aircraft shall maintain direct unaided visual contact with the aircraft sufficient to monitor its flight path in relation to other aircraft, persons, vehicles, vessels and structures for the purpose of avoiding collisions.

The British Model Flying Association was involved during the consultation process to speak up for recreational flyers and to help protect the hobby in the U.K. We can expect other countries to develop new regulations as small commercial UAVs become more common around the world.

Canada has already established, for the time being, rules that protect the flying of model aircraft. Model aircraft in Canada are considered to be aircraft not exceeding 35 kg and flown in visual line of sight for recreational purposes.

*continued on page 53*

## Aurora Swap Meet

**Sunday March 14**

**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 [pbmaxwell@rogers.com](mailto:pbmaxwell@rogers.com)

**Royal Canadian Legion  
105 Industrial Parkway N**





## ÉPREUVES CANADIENNES DE VOL CIRCULAIRE

Nous aurons cligné des yeux et l'été sera derrière nous pour une autre année et malheureusement, l'hiver suivra. Les Épreuves canadiennes 2009 de vol circulaire du MAAC ne seront plus qu'un doux souvenir et bien que le pointage ne soit pas publié dans ce numéro de Model Aviation Canada en raison d'un manque de temps chez les organisateurs, l'événement a été tout un succès.

Officiellement, 30 concurrents se sont rendus à Dresden (Ontario) pour l'événement. Plusieurs sont arrivés du Sud-est et du Sud-ouest de l'Ontario mais aussi du Michigan et de l'Illinois. En tout, 54 événements ont eu lieu, ce qui signifie que l'action n'a pas ralenti pendant trois jours!

La course sport à l'aide de maquettes mûes par LA .25 a été très intéressante malgré des conditions venteuses le vendredi matin mais tous les pilotes qui se sont inscrits ont survécu sans problème.

La finale 140 tours three-up a été disputée et un junior s'est distingué. Daniel Birks, qui est presque arrivé bon premier, a mérité une deuxième place fort honorable malgré des problèmes d'alimentation en carburant!

Les épreuves de combat ont été excellentes malgré de forts vents le vendredi. De nouveaux visages se sont distingués tel que Lenny Bourel et se sont avérés de très bons concurrents. Lenny habite Orillia et s'est classé troisième lors de l'épreuve combat à 80 m/h et ce, contre des adversaires féroces. C'était probablement son deuxième ou troisième essai au sein de cette catégorie.

Le samedi était une meilleure journée et la pluie a cessé vers 11 heures. Le cercle de combat FAI a été ouvert et dix concurrents se sont livrés bataille jusqu'à tard en après-midi.

La météo a été idéale pour les copies volantes et la catégorie Jim Walker; les cercles de pelouse ont donné bien peu de problèmes aux maquettes qui volent habituellement depuis une piste pavée. Brad



*"When spars were splinters" . Brad LaPointe presents Orillia's Len Bourel with the 3rd place trophy in 80 MPH Combat at the 2009 Canadian Control Line Nationals. Note the slightly bent model! / "Lorsque les longerons étaient des attelles". Brad LaPointe présente le trophée de la troisième place à Len Bourel (d'Orillia) au sein de la catégorie du combat à 80 milles à l'heure lors des Épreuves canadiennes 2009 de vol circulaire. Notez que la maquette est légèrement tordue!*

LaPointe, le propriétaire des lieux et responsable, a effectué un boulot du tonnerre à tondre la pelouse si bien qu'elle ressemblait à un vert de golf!

Les prévisions météo du dimanche matin annonçaient de la pluie mais heureusement, cela ne s'est pas produit dans le secteur de Dresden. Le ciel était partiellement couvert et il ventait lorsque l'épreuve acrobatique a été disputée mais les concurrents des catégories Profile et FAI Stunt n'ont pas souffert trop de casse.

Le président du MAAC Richard Barlow et son épouse Pat nous ont rendu visite et ont donné un coup de main à produire le pointage les vendredi et samedi. Le dimanche, le directeur de la zone Sud-est Frank Klenk nous a aussi rendu visite et la participation de ces membres de l'exécutif du MAAC a donné un élan à la compétition!

J'adresse des remerciements tout particuliers à Brad LaPointe, John McFayden et à Dave Relf. Ils ont été le nerf de l'organisation et ont effectué un boulot du tonnerre tout au long de la fin de

semaine.

Vous pourrez consulter le tableau complet des résultats et regarder des photos dans le prochain numéro.

C'est dommage que la date de tombée pour les contributions à Model Aviation Canada et la fin du concours soient si rapprochées mais parfois, les choses arrivent ainsi! ✈





# CONTROL LINE

**Chris Brownhill**

**3797**

Chair

416-255-1289

cbrownhill@sympatico.ca

## THE MAAC CONTROL LINE NATIONALS

So, before we know it, the summer is almost over for another year and sadly, winter is not far behind. The 2009 Control Line Nationals are now nothing but a pleasant memory and although the scores will not be published in this issue, due to a lack of time by the organizers, it was indeed a successful event.

For the record, 30 entrants made their way to Dresden, Ontario for the event. They came from Southeast and Southwest Ontario, as well as from Michigan and Illinois. All in all, 54 event/entries were flown, making for non-stop action on all three days!

The LA .25 Sport race was extremely interesting in the bumpy, windy conditions of Friday morning but everyone who entered survived the racing unscathed.

The three-up 140 lap final was flown with one Junior finalist, Daniel Birks, who nearly came first, but even with some fuel system trouble still managed to get a respectable second place!

Some very excellent combat was flown despite some extremely high winds on the Friday. Some new faces emerged, such as Lenny Bourel, as very worthy competitors. Lenny hails from Orillia and managed third place in 80 MPH Combat, against some very competent flyers, in probably only his second or third try at entering the event.



*Paul Smith of Michigan, with his Jim Walker model which does an honest 100 mph with a Nelson .15 Glow combat engine. It was good enough to win First place in the Jim Walker event at the Canadian 2009 Control Line Nationals. / Paul Smith (du Michigan) avec sa maquette Jim Walker qui atteint les 100 milles à l'heure à l'aide d'un moteur Nelson .15 de combat.*

Saturday was a much nicer day once the rain ended at around 11 a.m. The FAI Combat circle opened up for business, and some ten competitors bashed it out until late into the afternoon.

The weather was ideal for the Scale and Jim Walker events, with the grass

circles providing few problem for models that are normally flown on pavement. Brad LaPointe, the field owner and grounds keeper, did a great job trimming the circles so that the grass was just like a putting green!

Sunday's local weather forecast called for rain but, fortunately, it didn't happen in the Dresden area. The skies remained partly cloudy and slightly blustery for the stunt events but all in all, the aerobats managed to finish both Profile, and FAI Stunt with a minimum of carnage.

President Richard Barlow visited us along with his wife Pat, and helped with Combat scoring on Friday and Saturday. On Sunday, the South East Zone Director Frank Klenk paid us a visit as well, and the attendance of these members of the MAAC executive certainly gave the competition a boost!

My thanks go out especially to Brad LaPointe, John McFayden, and Dave Relf. They were the backbone of the contest organization, and did a great job keeping things running on 'automatic pilot' all weekend.

You can expect a complete set of results in the next issue along with many more pictures!

It is a pity that the time between the end of the event and the magazine submission deadline was so short, but things sometimes just work out that way! ✈

## Model Aviation CANADA

	6x	1x	3x
1 pg gloss	\$700	\$885	\$785
1/2 pg	\$360	\$450	\$410
1/4 pg	\$185	\$230	\$210

## Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 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!

for more information contact:

Keith Morison 403-282-0837 or editor@ModelAviation.ca



# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

Kim Doherty

32008

Chair

9052745087

kdoherly@sympatico.ca

Les cercles concentriques dans les champs, c'est vrai! D'accord, peut-être pas réels mais si vous combinez des champs avec des cercles, que vous appliquez de la compression et que vous coupez la végétation, vous obtiendrez quelque chose qui est digne d'une piste circulaire pour maquettes de vol circulaire Brodak et, à mon humble avis, vous les dépasserez en qualité. C'était le cas lors des Épreuves canadiennes (NATS) en 2009. Ce terrain est situé si loin en campagne (au Nord de l'autoroute 401, à l'Ouest de Windsor en Ontario) que vous pouvez entendre des airs de banjo. Brad LaPointe a créé des installations comportant deux cercles qui feraient l'envie de quiconque.

Les détails des gagnants se trouvent au site [balsabeavers.ca](http://balsabeavers.ca).

Une fois de plus, Konstantine Bajaikine est devenu votre champion canadien de F3B. Les Épreuves de qualification en prévision du Championnat mondial de 2010 ont eu lieu en même temps que celles de l'équipe de F2B, formée de Konstantine Bajaikine, Geoff Higgs et Len Bourel. Félicitations à vous tous!

Pourquoi donc ne voyez-vous pas le nom de l'auteur dans ces résultats précédents? (Comme si j'avais les capacités de voir mon nom ainsi inscrit) C'est une histoire intéressante qui implique de nombreux écrasements, des avions empruntés, des séances-marathon de construction et des décisions de dernière minute menant à d'autres séances-marathon de construction et enfin, une maquette presque-prête-à-recouvrir Vector de Brodak. Eh oui, amateurs de sports, j'ai piloté un appareil qui n'a pas pris une année à construire.

Jetons un coup d'œil à la construction d'une maquette presque-prête-à-recouvrir, y compris toutes les modifications et les décisions qui ont mené au vol inaugural.

Je ne voulais rien construire et encore moins un Vector 40 mais pendant ma première véritable séance d'entraînement pour les NATS à Niagara Falls avec mon bon vieux appareil Saturn TFP, ma poignée a glissé tout doucement au moment où ma maquette se trouvait dans un coin inférieur lors d'une manœuvre. La maquette a atterri surtout à l'horizontale et peut probablement être réparée mais je ne voulais pas me retrouver à court

de temps en pleine étape de reconstruction. Que faire? J'ai vérifié les magasins de passe-temps locaux et je n'ai pas trouvé de maquette qui fasse l'affaire. Ensuite, lorsque je parlais à Pat Mackenzie, celui-ci m'a offert la maquette Vector à laquelle j'ai fait allusion. Je ne pouvais me permettre d'acheter un ensemble complet de piles pour une si petite maquette, si bien que j'ai décidé de me tourner vers le moteur PA .40 de vol circulaire.

J'ai décidé de transformer ma maquette en appareil que je puisse démonter (que c'est ironique!) dotée d'ailes en un seul morceau, un stabilisateur et une gouverne verticale démontables, de même que le cône de queue (ce dernier pour avoir accès à la tringlerie de l'élévateur). La maquette arrive chez l'acheteur avec la plupart des composantes assemblées. Les ailes avaient une courbure assez allongée dans le bord de fuite, ce à quoi j'ai remédié en appliquant environ dix livres à la section centrale et en appliquant une petite bruine d'eau sur ce bord d'attaque fautif. J'ai ajouté des tiges poussoirs en carbone et des roulements en cuivre. L'anneau du nez était collé à un angle improbable, ce qui m'a forcé à le retirer, à sabler le nez de sorte à ce qu'il devienne plat et à refaire les blocs. Le stabilisateur comportait une incidence de 5 degrés dans la mauvaise direction et se trouvait à un certain angle de la ligne du centre des ailes. Le pare-feu devait être déplacé vers l'arrière afin d'accueillir le moteur PA .40. Le stabilisateur était trop délicat, si bien que j'ai appliqué du feuillage de balsa de grain "C" 1/32 de pouce. Ceci donne un avantage : l'élévateur se trouve un peu plus protégé du vent, ce qui permettrait à la maquette de voler un peu plus droit. Le fuselage a été rescapé avant même que j'obtienne le kit et il y avait une vilaine fissure juste devant le stabilisateur. J'ai eu recours à une petite plaque de contreplaqué 1/64 de pouce afin de renforcer le fuselage. Bien que je ne dispose pas de l'espace disponible afin de vous décrire toutes les étapes de la construction en composantes démontables, je placerai les photos sur le site [Stunthanger.com](http://Stunthanger.com). J'ai aussi traité les ailes et le fuselage à des filets de contour en Epoxolite.

Je ne vous recommande pas de mener un tel projet de front en deux semaines.

Le temps n'y était plus. J'ai décidé de peindre le fuselage et de recouvrir les ailes et la queue d'Ultracote. Juste au moment où je me préparais à quitter pour Niagara Falls et à procéder à quelques séances de pratique dont j'avais beaucoup besoin, j'ai cru utile d'équilibrer la maquette. BOUM! La queue a frappé la table malgré les directives de centrage que m'avait données Randy Smith. Un moyen cas de queue trop lourde... Il aurait fallu ajouter quatre onces de poids directement sur le cône d'hélice pour atteindre l'équilibre. Que faire? Il était 13 h 30 à la veille des Épreuves de qualification. Il n'y avait véritablement qu'une solution. Retirer le moteur PA .40, couper le nez et installer un moteur PA .50, ce qui ajouterait du poids, déplacer celui-ci vers l'avant et reconstruire le nez. Voilà, c'est fait. Il était maintenant 1 h 30 du matin, la journée même des Épreuves. Je suis allé me coucher avant de me relever à 4 h 30 afin de parcourir les 300 km jusqu'au terrain.

Je suis arrivé à 8 h 00 et je me suis préparé pour un vol d'essai. En déroulant mes filins, ils se sont coincés sur la bobine lorsque l'un d'entre eux est passé sous plusieurs autres. Que faire? J'ai déroulé un autre ensemble de filins et j'étais prêt à y aller. L'avion vole en rectiligne assez bien. Il est un peu sec dans les coins et nécessite davantage de gouverne vers le haut que ce dont je dispose dans ma poignée et sur son control horn. Je crois que les volets sont un peu plus hauts par rapport à l'élévateur mais je ne peux m'en occuper pour l'instant. J'effectue certains changements avant de procéder à un autre vol d'essai. C'est mieux mais pas encore ce dont j'ai besoin. Je nettoie mes filins et m'aperçois qu'elles ont commencé à se séparer et qu'il ne me reste que deux torons. Que faire? Je n'ai plus de filins supplémentaires et j'ai besoin de câbles qui ont exactement la bonne longueur puisque je ne peux plus les ajuster depuis ma poignée. Brian Thwaites m'en prête un ensemble. "Sont-ils de la même longueur?", lui ai-je demandé. "Oui", me répond-il. J'aurais dû le savoir puisque Brian fait de l'usinage mécanique et que tout son équipement est bien fait. Je suis de retour dans la course.

Mon premier vol officiel est un peu lent

*suite à la page 84*

# CONTROL LINE AEROBATICS

Kim Doherty

32008

Chair

9052745087

kdoherly@sympatico.ca

Crop circles are real! Well, ok, maybe not real but if you combine crops with circles and apply some compressing and culling of the foliage, you end up with something not just resembling a Brodak quality flying circle but in my opinion, surpassing most of them. And so it would be for the site of the 2009 Canadian Control Line Nats. Located deep in farming country so remote (just North of the 401 west of Windsor) that you can hear the faint strains of banjo music off in the distance. Brad LaPointe put together an awesome two-circle grass control line facility that would be the envy of anyone.

The full details of who won each event are listed on [balsabeavers.ca](http://balsabeavers.ca).

Konstantine Bajaikine, once again, is your Canadian champion F2B Aerobatics pilot. The team trials for the 2010 W/Cs was held at the same time with your F2B team consisting of Konstantine Bajaikine, Geoff Higgs and Len Bourel. Congratulations to all!

So just why do you not see this author's name listed in the above results? (as if I were good enough to warrant being there in the first place) That's an interesting story involving multiple crashes, borrowed planes, endless round-the-clock building and last minute decisions leading to more round-the-clock building and last but not least, a Brodak Vector 40 ARC. Yes sports fans, I flew a plane that did not take a year to build.

So let's take a look at building an ARC including all modifications and decisions leading up to the first official flight.

I did not want to be building anything, let alone a Vector 40 ARC, but during my first real NATS training session down at the Falls with my trusty Saturn TFP, my handle slipped ever so slightly in my hand as I made an outside bottom corner. The plane hit mostly horizontal and can probably be repaired but I did not want to chance not finishing in time. So what to do? I checked the local hobby shops and could not find a suitable model. Then while talking to Pat Mackenzie, I was offered a Vector 40 ARC. I could not afford to purchase a complete set of batteries for such a small model and so I decided to use a PA .40 UL.

I decided to make the model a full take-apart (how ironic!) with one piece

wing, removable stab and elevator, and removable rudder and tail cone (for access to the elevator horn). The plane comes with the major assemblies completed. The wing had a long shallow warp in the trailing edge which was rectified by applying about ten pounds to the centre section and misting some water on to the trailing edge. I added carbon push rods and brass horn bearings. The nose ring came mounted at a crazy angle which necessitated removing it, sanding the nose flat and redoing the nose blocks. The stab had 5 degrees of incidence in the wrong direction and was at an angle to the wing centre line. The firewall had to be moved back to accommodate the PA 40 UL. The stab was too flimsy so I sheeted it with 1/32" "C" grain. This had the added advantage of putting the elevator in a bit of a wind shadow which yields smoother straight flight. The fuselage had been salvaged before I got it and was badly cracked right ahead of the stab. Some 1/64" ply was used to span the cracks and stiffen up the fuse. While I do not have the space to go into the full take-apart construction here, I will post pictures on [Stunthanger.com](http://Stunthanger.com). I also put full Epoxolite filets on the wings and fuse.

Doing all this in a couple of weeks is not recommended. There was no more time. I decided to paint the fuselage and cover the wing and tail with Ultracote. As I was getting ready to leave for Niagara Falls for the first flight and some much needed practice, I thought it might be interesting to see where the model balanced. BAM!! The tail hit the table with the balance point set as per Randy Smith's suggestion. This plane was seriously tail heavy. It would have taken four ounces applied right on the spinner to bring it into balance. What to do? It was 1:30 p.m. the day before the trials. There was really only one solution. Take the PA 40 out, cut the nose off, install a PA .51 (more weight), move it forward and rebuild the nose. Done. It was now 1:30 a.m. the day of trials. Off to bed for three hours and up at 4:30 a.m. to drive 300 kilometres to the contest site.

I arrived at 8 a.m. and went about readying for a test flight. As I rolled out my lines, they jammed on the spool with one line having gone under several others. What to do? New set of lines rolled

out and we are ready to go. The plane flew straight and level quite well. It is a bit notchy on corners and needs more up than I have set in the handle and the control horn. I think the flaps may be just a touch up to the elevators but I could not fix it right then. Make some changes and another test flight. Better, but still not what I needed. I cleaned my lines only to find the lines had frayed and I am down to two strands. What to do? I have no more lines with me and I needed lines made up exactly the same length as I have no adjustment for level in the handle. Brian Thwaites offers me a set. "Are they the same length?" I ask. "Yes" he replies. I should have known since Brian is a machinist and all of his equipment is well made. Back into the game.

My first official flight got off a bit slow but this is a PA .51 with a 12X4.25 three-blade so I am not in any danger of falling from the sky. I am, however, in danger of running out of fuel as I need to have the motor fairly leaned out to make it to the end of the pattern with six ounces of fuel. Motor quits just before the last loop of the Clover Leaf and I lose too many points. A couple of test flights and more changes. Flying better now with the right speed and I am getting the full pattern in.

Second of three official flights. If I am going to make the team, I need a full pattern and a reasonable score. Things are going better this flight but as I get to the Overhead Eights, the engine quits then relights. What? Then again and again. I think if it will just keep doing this for a few more seconds, I can get through the pattern and post a score. As I'm doing the last loop of the overheads, the engine again quits just as I head back into the wind... with a bad outcome! I guess all models end up as take-aparts at some time or another.

The moral of the story: (there has to be a moral right?): it is worth it to try as hard as you can to overcome whatever obstacles present themselves if your goal is to compete and win. I knew as soon as I cut the nose off the model to re-engine it the day before that I was in deep doo-doo! It did not matter. There is a value in competing that transcends the obvious rewards of winning. I was in the game, I had a chance. That's all you can ask. ✪



## CHAMPIONNAT MONDIAL DE VOL LIBRE – CROATIE

Le Canada était bien représenté au Championnat mondial par des équipes très bien dirigées par Norm Beattie (de la Colombie-Britannique) et ce dernier a fourni un rapport très détaillé pour inclusion dans les pages de la revue. Les conditions étaient difficiles et plusieurs modélistes ont été obligés de récupérer leur maquette dans les collines recelant de nombreux arbres. Le classement des équipes s'établit au 15e rang en F1A parmi 37 équipes, au 10e rang en F1B parmi 40 équipes et au 16e rang en F1C parmi 33 équipes. Les meilleures places canadiennes au classement ont été Peter Allnut (15e), Tony Matthew (23e) et Frank Schlacta (24e).

Il convient de noter que Peter a obtenu des max au cours de sept rondes et qu'il a poursuivi dans la deuxième ronde extended fly-off; Todor Boyadzhiev a aussi obtenu des pointages parfaits mais ne s'est pas rendu au maximum des fly-offs, ce qui l'a relégué au 31e rang, une indication du calibre très relevé des modélistes. Au sein de cette catégorie, il y avait 107 concurrents en provenance de 42 pays; 38 se sont rendus au fly-off. Quelque 20 ont réussi un chrono de cinq minutes et un seul a atteint les sept minutes. Tony a obtenu des max tout au long de l'épreuve F1B jusqu'au premier fly-off et il n'a raté l'objectif que de dix secondes. En F1C Frank a joué de malchance en manquant le temps à atteindre de dix secondes en septième ronde. Nous pourrions aussi prendre bonne note que le Canada a dépassé de très fortes équipes russes et des États-Unis, deux puissances qui dominent habituellement le classement.

Félicitations au gérant d'équipes et aux membres! Par souci d'espace et de répétition, vous trouverez un petit tableau des résultats dans la chronique originale en anglais.

## ÉPREUVES DE QUALIFICATION D'ÉQUIPE 2010

Le moment serait approprié afin de rappeler à tous les membre qui songent à tenter leur chance en prévision du Championnat mondial de 2011 que la sélection s'effectuera à l'aide des résultats combinés de la Huron Cup et de la Canada Cup, tel que le stipulait la résolution qu'a entérinée le Conseil d'administration du MAAC lors de l'Assemblée générale annuelle en 2008. La Huron Cup se déroule habituellement à la mi-juillet tandis que la Canada Cup a lieu au cours de la grande fin de semaine de la Fête du travail en septembre, en autant que la base des Forces armées canadiennes de Borden soit disponible, de l'avis d'Ottawa. Ce conseil répond aux exigences qu'un avis soit émis à l'endroit du membership pas moins de neuf mois avant une épreuve de qualification et les dates seront confirmées lorsque les réservations auront été effectuées.

## VOL LIBRE À CALGARY

L'activité reprend dans la région de Calgary, en réaction à l'enthousiasme dont a fait preuve Bernard Guest en organisant



Doug Dobbyn a dessiné ses propres plans du JN-4 Jenny, qui représente l'appareil de Roland Groome – le premier aéronef immatriculé au Canada. La maquette possède une envergure de 23 pouces et vole très bien sur trois longueurs d'élastique de 3/32 de pouce. / Doug Dobbyn drew his own plans for this Jn-4 'Jenny', representing Roland Groome's machine – the first aircraft registered in Canada. 23" span, flies extremely well on three loops of 3/32. PHOTO : Craig Limber



A YB49 flying wing built by Bernard Guest from a Vance Gilbert plan. Approximately 20 grams of rubber (12x1/8") turns a 13" prop for flights of approximately 60 seconds. Weight is 150 grams. / Une aile volante YB49 qu'a construite Bernard Guest depuis un plan de Vance Gilbert. Environ 20 grammes de caoutchouc (12 X 1/8 de pouce) font tourner une hélice de 13 pouces afin de réaliser un chrono d'environ 60 secondes. Le poids de la maquette est de 150 grammes. PHOTO : Craig Limber

des séances de vol et des activités. Craig Lumber m'a envoyé plusieurs excellentes photos et j'en choisirai pour les prochaines chroniques. Merci beaucoup de votre contribution, Craig... Je suis toujours heureux de recevoir des photos pour utilisations dans ces pages et je demande aux autres de m'envoyer des photos de leurs maquettes et d'activités qui se sont déroulées. ✈

## FREE FLIGHT WORLD CHAMPIONSHIPS CROATIA

Canada was well represented at the World Championships by strong teams ably led by Norm Beat- tie from British Columbia who has submitted a comprehensive report for publication within this maga- zine. Conditions were difficult with some extremely long retrievals into forested hills; eventual team plac- ings were 15th in F1A from a field of 37, 10 th in F1B (40) and 16 th in F1C (33). Top individual placings respectively were Peter Allnutt, 15 th, Tony Matthews, 23rd and Frank Schlacta 24 th.

It should be noted that Peter maxed through seven rounds and went on to the second extended fly- off round; Todor Boyadzhiev also had a perfect set of scores but did not make the first fly-off maximum, which dropped him to 31st, itself an indication of the overall high stand- ards of flying. In this class, there were 107 contestants from 42 countries; 38 made the fly-off, of whom 20 made five minutes and only one flew seven.

Tony maxed through in F1B to the first fly-off, which target he missed by a mere ten seconds. In F1C, Frank was unfortunate to also drop ten seconds in the sev- enth round.

It should be noted that in team results, Canada surpassed the strong teams from Russia and the United States that usually domi- nate the higher positions.

Congratulations to all Team Members and Manager!

### F1A

1. Makarov - Russia
2. Kraus - Israel
3. Titov - Russia

### F1B

1. Nichizawa - Japan
2. Hribar - Slovenia
3. Jones - USA

### F1C

1. Watson - Gt. Britain
2. Fuseev - Russia
3. Andruschenko - Ukraine



Grant Sauerberg shows his 36" Rearwin Speedster, from an Easibuilt kit. Weight is under 4 ozs., 11" prop powered by 4 x 3/16". Covering is Japanese tissue with all decals handcut from mylar trim sheet .... nice work/ Grant Sauerberg exhibe son Rearwin Speedster de 36 pouces, qu'il a construit depuis un kit Easibuilt. Le poids est sous la barre des 4 onces. L'hélice de 11 pouces tourne à l'aide de caoutchouc de 4 X 3/16 de pouce. Le recouvrement est du tissu japonais et tous les décalques ont été découpés à la main dans une feuille de mylar... Beau travail.

## TEAM TRIALS 2010

This would seem to be an opportune moment to remind all members consid- ering a place on a 2011 W/C team that

such selection will be made from the combined results of the Huron Cup and Canada Cup events, as per the motion passed by the MAAC Board at the 2008 Annual General Meeting. The Hu- ron Cup is usually flown mid-July and the Canada Cup at the Septem- ber Labour Day weekend, subject of course to dates for CFB Bor- den being agreed with Ottawa. This general advice is in accordance with the requirement that notice of intent be given to the membership no less than nine months before a Team Trials and dates will be con- firmed as and when booked.

## FREE FLIGHT IN CALGARY

Activity has picked up once again in the Calgary area in re- sponse to the enthusiasm that Ber- nard Guest has shown in organizing flying sessions and events. Craig Limber has sent me a number of excellent photos from which I will be selecting examples for these columns. Many thanks for the in- put Craig... always happy to re- ceive photos for these pages and I ask others to also send me shots of their models and activities. ✈



Cameron Ackerley prepares his F1B at the World Championships flightline. / Cameron Ackerley prépare sa maquette F1B sur la ligne de vol au cours du championnat mondial. PHOTO : Nina Slezak



Au moment où vous lirez ceci, la saison de vol à l'extérieur sera terminée pour la plupart d'entre nous et quelques-uns d'entre vous commenceront à faire voler des maquettes à l'intérieur. Ça me semble le temps tout indiqué afin de jeter un nouveau coup d'œil sur les piles à la polymère de lithium (LiPo).

## ENTREPOSAGE HIVERNAL

La meilleure pratique pour l'entreposage prolongé de LiPo est de charger ou de décharger les ensembles de piles jusqu'à environ 3.5 volts par cellule et de les garder dans un endroit sec et frais. Les réfrigérateurs conviennent... les congélateurs, non. Atteindre les 3.6 volts pour chacune des cellules implique qu'il faille utiliser un balancer. Vous n'en avez pas? Aucun tap non plus? Poursuivez cette lecture...

## LES VIEILLES LIPO, QUEL RISQUE

Il semble qu'il ait des gens qui trouvent encore des façons d'abuser des piles LiPo au point où elles s'enflamment. Cela semble particulièrement vrai des piles plus vieilles qui ne possèdent pas de balance taps. Pour quiconque ne saisit pas comment cela peut se produire, voici une explication rapide :

Au fil des cycles de charge, une ou plusieurs cellules dans un ensemble peuvent dépérir jusqu'à un voltage en-dessous de celui des autres cellules. Le voltage de repos de la cellule ou des cellules se trouve en dessus de celui de la ou des cellule(s) davantage en forme. La différence est suffisante pour que le chargeur croit que l'ensemble de piles au complet se trouve sous le seuil des 4.2 volts par cellule, si bien qu'il continue de charger les cellules. La pile au voltage élevé reçoit une surcharge au-delà de la limite cut-off de 4.2 volts. Si cela se poursuit suffisamment longtemps, il peut y avoir de la combustion. La chaleur se dégageant de cette cellule a alors tôt fait d'allumer les autres cellules de l'ensemble. Plus l'ensemble contient de cellules, plus le risque est grand.

Un déséquilibre du voltage peut faire croire à un chargeur qui ne peut équilibrer sa charge qu'il doit surcharger un ensemble de piles. Les ensembles plus anciens qui sont démunis de balance taps et les ensembles plus récents qui possèdent des balance taps mais qui sont rare-

ment utilisés courent le même risque s'ils possèdent le même nombre de cycles de charge et de décharge.

Ce déséquilibre peut aussi être causé par un dommage qui n'est pas nécessairement apparent, telle qu'une connexion entre une ou plusieurs cellules dans un ensemble, si bien que cette cellule endommagée ne se décharge pas aussi également que les autres cellules. Cela entraînera le problème de déséquilibre mentionné plus haut. Il faut bien examiner les cellules qu'on se procure à coût moindre car il se peut que les contacts entre cellules aient été mal fabriqués.

Une utilisation musclée, comme l'action de décharger à 3 volt par cellule à l'aide d'un courant de 20C, cela peut aussi entraîner un déséquilibre de voltage.

## RECOMMANDATIONS DE CHARGE

CHARGEZ TOUJOURS À L'AIDE D'UN BALANCER. Les meilleurs balancers, sécuritaires de surcroît, communiquent sans cesse avec leurs chargeurs si une cellule se fait trop charger et il fait cesser la charge avant que ne survienne un survoltage. La deuxième meilleure approche, c'est d'utiliser un balancer par lui-même comme le Blinky d'Astro Flight, afin d'équilibrer l'ensemble de piles avant et durant la recharge.

Songez à retirer de la circulation les ensembles de piles qui ne sont pas munis de balance taps ou installez-en vous-même. J'ai fait cela avec des ensembles à trois piles, bien que certains ensembles aient été confectionnés à l'aide de colle et de beaucoup de ruban interne, si bien que ça n'en vaut pas toujours la peine. Si vous y pensez pendant un instant, ces piles plus anciennes ont accompli le travail et échanger cela contre un incendie de domicile ou de voiture, ça en vaut encore moins la peine, n'est-ce pas?

Songez sérieusement à ce que vous faites lorsque vous récupérez un ensemble de piles qui a été impliqué dans un écrasement même s'il semble tout à fait normal de l'extérieur. J'ai déjà retiré l'emballage de plastique pour découvrir qu'un ensemble cachait une pile qui avait une toute petite coche à l'extrémité. J'ai vérifié tous les connecteurs et j'ai assemblé le tout et j'ai procédé à quelques cycles de décharge et de charge, toujours en utilisant un balancer. Tout semble correct

mais je vous avouerai que je ne l'ai pas encore installé dans une maquette.

Vous voulez une marge de sécurité supplémentaire? Placez les ensembles de piles en train de recharger dans un contenant à l'épreuve du feu comme les sachets de LiPo ou un quelconque dérivatif.

## SÉCURITÉ AU DÉMARRAGE

Un collègue modéliste, Lawrie Henrickson, m'a envoyé le truc suivant afin de prévenir tout démarrage indésirable en utilisant un émetteur Futaba 9C. J'ai procédé à une méthode semblable ces deux dernières années grâce à mon émetteur Multiplex EVO 9 et je vous recommande fortement de songer à une façon de programmer votre émetteur ainsi (enfin, s'il est programmable) :

"J'ai connu plusieurs démarrages soudains sur mes maquettes lorsque j'appliquais le plein régime par inadvertance au mauvais moment (par exemple, en accrochant la manette en transportant un avion). Malheureusement, l'émetteur Futaba 9C n'est pas doté d'un interrupteur (kill switch) mais après m'être informé auprès de Futaba, on m'a révélé une façon de contourner cette difficulté. Je crois que ça fonctionne aussi pour la marque Spectrum. C'est surprenant mais mon émetteur bon marché Turnigy POSSÈDE un système d'interruption! Enfin, voici ce truc :

- Sélectionnez un mélange programmable de recharge (P-Mix)
- Ajustez master = gaz (la voie 3 sur les Futaba)
- Ajustez slave = gaz (oui, nous bloquons throttle à lui-même!)
- Ajustez min mix = +100 ainsi que max mix = -100
- Placez off-set = 0 %

"J'ai programmé ce mélange à un commutateur pratique et lorsque je l'actionne, la manette des gaz passe à off sur toute sa course. Depuis que j'ai procédé à cette modification, j'ai pu dire adieu aux démarrages soudains non voulus."

## MARCHANDISE ÉLECTRIQUE EN LIGNE

Récemment, je me suis mis à penser aux endroits où les personnes achètent leur marchandise électrique et ce que

*suite à la page 84*

By the time you read this, the outdoor flying season will be all over for most of us and some of you will start flying indoors. It seems like a good time to review lithium polymer (LiPo) batteries.

## WINTER STORAGE

The best practice for long term LiPo storage is to charge or discharge the packs to around 3.6 v per cell and keep them in a cool, dry location. Refrigerators are OK, freezers are not. Getting each cell in the pack to the same 3.6V implies the use of a balancer. No balancer? No balance taps? Read on . . .

## OLD LIPOS ARE RISKY

It seems that people are still finding ways to abuse LiPo batteries enough to ignite them. This seems especially true of older LiPo cells that don't have balance taps on them. For anyone who isn't clear on how this can happen, here's a quick explanation:

Over a number of cycles, one or more cells in a pack can be depleted to a lower resting voltage than one or more other cells in the pack. The resting voltage of the low-volt cell(s) is lower than the high volt cell(s). The difference is enough to fool the charger into thinking the entire pack voltage is still below the cut-off of 4.2V per cell so it keeps on charging. Now the high volt cell gets overcharged above the 4.2V cut-off. If this continues long enough, it can trigger an ignition. The heat of the ignited cell can then ignite the remaining cells in the pack. The more cells in the charging pack, the greater the risk.

So resting voltage imbalance can fool any non-balancing charger into overcharging a pack. Older packs with no balance taps and newer packs with balance taps that are never used for balancing are just as much at risk, if they have the same number of charge/discharge cycles on them.

This imbalance can also be caused by some unseen damage to a connection between one or more cells in a pack, so that one cell does not discharge equally to the other cells which can cause the imbalance problem described above. One reason to be respectful of super-low-cost packs is the possibility of poorly made cell-to-cell connections.

Hard use, like always discharging to

3v per cell at 20C currents will also drive resting voltage imbalance.

## LIPO CHARGING RECOMMENDATIONS

ALWAYS CHARGE WITH A BALANCER. The best and safest balancers communicate with their chargers if one cell is being overcharged and stops the charge before a dangerous over-voltage condition happens. The next best approach is to use a stand-alone balancer, like the Astro Flight Blinky, to balance the pack before and/or during charging.

Consider retiring those packs without balance taps or retrofit them with balance taps. I've done this with some old 3-cell packs, but some pack construction uses glue to hold cells together and lots of internal tape, so it isn't always worth the effort. If you think about it, those older cells have done their work for you and trading a house or car fire for a few more cycles isn't really worth it, is it?

Really think about reusing a pack that's been involved in a crash, even if it looks OK from the outside. I've stripped the shrink-wrap and opened up a pack that had a small dent on one end of one cell. I checked all the connectors and re-assembled it and ran a few charge/discharge cycles through it, while balancing, of course. It checks out OK but, to be honest, I still haven't flown it.

Want some extra safety margin? Put the charging packs in a fireproof container like the LiPo sacks or their derivatives.

## MOTOR START SAFETY

Fellow modeller, Lawrie Henrickson sent me the following tip for preventing unwanted motor starts on a Futaba 9C. I've done a similar thing for years with my Multiplex EVO 9 and I highly recommend you think of a way to program your transmitter in a similar way (Assuming it's programmable, of course) :

*"I have had numerous unwanted starts with my aircraft, due to inadvertently throttling up at inopportune times (e.g. accidentally bumping the throttle stick while carrying the plane). Sadly, the Futaba 9C radio does not have a kill-switch facility, but an inquiry to Futaba yielded a work-around. I believe it works for Spectrum too. Surprisingly, my cheap Turnigy radio DOES have a kill-switch*

*system! Anyhow, here's the work around:*

- Select a spare programmable mix (P-Mix)
- Set master = throttle (channel 3 for Futaba)
- Set slave = throttle (yes, we slave throttle to itself!)
- Set min mix = +100 and max mix = -100
- Off-set = 0%

*"I assigned this mix to a handy switch, and when I flick the switch the throttle output defaults to "off" throughout the range of the throttle stick. Since I made this mod, I've said good-bye to unwanted starts."*

## BUYING ELECTRIC STUFF ONLINE

I've been thinking about where people have been buying their electric stuff lately and what it could mean to the local hobby retailer. Hong Kong's hobbyking.com is becoming to the hobby supply industry what Google has become for the Internet; pervasive and indispensable. They continue to deliver goods of ever-increasing quality at very low prices, especially LiPos. Almost everywhere I go, I see their products in planes, helis and toolboxes.

My job takes to me to cities across the country and I always try to visit a local hobby shop, just to see what's what. Generally, I haven't seen a lot of electric stuff on offer and it tends to be priced much higher than what is available online. Those shops tend to offer such a wide range of goods that they seem to do good business, plus there's always some newcomers shopping for their first radio, plane, car etc.

So it seems to me that the local hobby shops will be around for a long time to come, but the proportion of electric goods to non-electric goods on the shelves may be decreasing. I hear that some local hobby shops are now buying directly from hobbyking.com and reselling to their local market. That trend, if it develops, could change everything again.

## FUTURE COLUMNS

Working on a special project this winter? Send me some details and photos. I'm happy to share it through this column. Enjoy your autumn! ✪



J'espère que vous avez passé un bel été à faire voler vos petits-gros. Ceux d'entre nous qui habitons l'Ontario ont amplement eu l'occasion de piloter leurs engins lors d'événements de toutes sortes. Bien que la météo ait été plutôt fraîche cet été, c'était chouette pour les séances de vol et les fins de semaine pluvieuses n'ont fait qu'ajouter aux défis que devraient relever les organisateurs de rassemblement.

Je n'ai pas encore reçu de renseignements tant sur la côte Ouest que sur la côte Est si bien qu'en l'absence de tout matériel, je traiterai des rassemblements auxquels je me suis rendu.

Un contingent canadien s'est déplacé dans le Sud au début juillet afin de participer à un ralliement grandiose de l'IMAA qu'on appelle Warbirds over Delaware. Plusieurs centaines de pilotes et probablement le double de maquettes y ont convergé. Le rassemblement était bien organisé et malgré le nombre important de pilotes, il semblait toujours y avoir de l'espace à la ligne de vol, et ce, avec un minimum de temps d'attente.

Ouf, quel rassemblement de grosses maquettes... plusieurs Cubs à l'échelle 60 % se trouvaient sur place, de même que plusieurs autres tout aussi imposants. Il y avait un bombardier Convair B-36 Peacemaker d'une envergure de 18 pieds et doté de six moteurs qui étaient absolument divins lorsqu'ils tournaient au même régime. Cette maquette a d'ailleurs fait un acte de présence une semaine plus tard à l'événement Wheels and Wings de Chatham (Ontario). Je vous en parlerai tantôt. Si vous aimez les coucous de guerre, les producteurs vidéo SKS ont réalisé une vidéo du rassemblement du Delaware qui comprend ce gros bombardier.

Il y a eu un moment vraiment sensationnel pendant ce rassemblement, ce qui n'aurait pas été possible il y a un an. Pendant le spectacle de l'heure du midi, les organisateurs ont décidé de jouer le tout

pour le tout et de tenter de ravir le record des maquettes d'avions de la Première Guerre mondiale volant en formation. J'ai piloté mon Fokker DVII au sein du groupe et nous avons réussi à piloter 33 maquettes à la fois. C'était excitant, c'est moi qui vous le dis! Nous avons été en mesure de le faire uniquement parce que presque tout le monde guidait son avion par le biais d'un émetteur spread spectrum. Je ne suggère pas que vous tentiez le même coup à votre club parce que cela

possède une radio de sorte à pouvoir communiquer avec le gérant de l'aéroport et les vols doivent cesser lorsqu'un avion à l'échelle réelle se déplace. Cela fonctionne très bien et les pilotes de maquette ne sont que très peu incommodés.

Il y avait un important contingent de pilotes inscrits et les stations de vol étaient pleines tout au long de la journée. Les pilotes qui sont revenus le dimanche ont eu droit au spectacle d'un Pitts qui pratiquait ses séquences intermédiaires. Ce type communiquait avec l'équipe au sol et commentait chacune de ses manœuvres. Une exposition de voitures antiques se déroule simultanément de sorte que les spectateurs peuvent observer les maquettes tout en écoutant les bruits caractéristiques et en renouant avec ces bagnoles d'autrefois. Cliff Russell – aucun lien de famille – dirigeait le rassemblement pour la toute première fois cette année et il a accompli un boulot remarquable. Si je mentionne cela, c'est que Norm McLellan coordonnait le tout depuis une éternité et il voulait prendre une pause.

Sans qu'il le sache, une cérémonie spéciale à la fin de la journée de vol samedi lui était dédiée. C'est à ce moment que le président du MAAC (Richard Barlow) a présenté des prix à Norm McLellan, à Ivan Christensen ainsi qu'à Charles Mills (un autre modéliste et pilote très actif).

En somme, cet été a été magnifique. Je me suis rendu à plusieurs autres rassemblements dont je traiterai dans la prochaine chronique puisque j'ai besoin de matériel afin de rédiger cet hiver. Rappelez-vous de m'envoyer vos photos et vos compte-rendus relativement aux activités des petits-gros et souvenez-vous aussi de vous rendre à votre assemblée de zone. Nos directeurs de zone travaillent fort pour vous et moi et je vous assure que nous pouvons nous amuser en pratiquant ce merveilleux sport. Jusqu'à la prochaine chronique, on se verra au terrain! ✈



*A typical scene in the pits at Delaware with camouflage netting and service staff preparing the aircraft for the next sortie. / Cliché typique de l'aire des puits au Delaware avec filet en camouflage et du personnel qui prépare les avions pour la prochaine sortie.*

requiert beaucoup de discipline et de concentration de la part de chaque pilote de sorte à ce que chaque appareil réussisse à monter puis à atterrir dans dommage. L'autre aspect intéressant qui pourrait vous intéresser, c'est qu'un filet à camouflage avait été disposé pour que les avions semblent se protéger de l'ennemi. Non seulement cela avait-il un effet visuel inédit, mais les avions étaient ainsi cachés du soleil.

L'autre rassemblement auquel je me suis rendu, c'était le Wings and Wheels de Chatham (Ontario) qui se déroule annuellement à un aéroport pour avions à l'échelle réelle. Cet aéroport ferme à la circulation aérienne à l'exception d'un départ et d'un atterrissage commercial. Il s'agit d'un événement de fin de semaine mais quiconque y arrive tôt peut se servir de la piste ou de la pelouse dès le vendredi après-midi. Le directeur de concours

I hope you have had a great summer of flying your Giant Scale aircraft. Those of us who live in Ontario have had lots of opportunity to fly in a number of very enjoyable events. Although the weather has been cool this summer, it has been great for flying with a few weekend showers thrown in to give the event organizers a challenge.

I have not received any input yet on either the West coast or East coast events so in the absence of those submissions, I will cover a number of events that I have attended.

A Canadian contingent travelled south in early July to a great IMAA rally known as "Warbirds over Delaware." There were several hundred pilots and probably double that number of aircraft. The event was very well organized and despite the large number of flyers, there always seemed to be a spot on the flight line with minimal wait time.

Talk about a giant scale gathering ... they had several 60% Cubs and other very large aircraft. There was a giant 18-ft. span B-36 bomber with six engines that sounded beautiful as they all seemed to sing in harmony. This same aircraft made an appearance a week later at the Chatham Ontario 'Wheels and Wings' event. More about that later. If you love warbirds, the SKS video people have produced a terrific video of the Delaware event which includes this monster bomber.

There was a really neat moment at that event that would not have been possible even one year ago. As part of the noon time air show, they decided to try for a world record of WWI warbirds all flying at one time. I flew my Fokker DVII as part of that gaggle of planes and we achieved at least 33 aircraft in the air at one time. It was exciting to say the least! We could do this only because almost everyone was flying the new Spread Spectrum radios. I do not suggest you try this at your local club because it requires a lot of concentration and discipline on the part of each flyer to get them all up and then down without a single mishap.



Al Walker's 1/4 Scale P47 Thunderbolt at Warbirds over Delaware. The model is built from Don Smith Plans, has a 122" span and weights in a 70 lbs with fuel. This beauty is powered by a 21.5 hp Cactus Aviation 4 cylinder swinging a 32x14 prop. / Le P-47 Thunderbolt à l'échelle ¼ d'Al Walker lors du rassemblement Warbirds over Delaware. La maquette a été construite depuis des plans de Don Smith. Elle possède une envergure de 122 pouces et pèse 70 livres avec carburant. Un moteur quatre cylindres de 21,5 chevaux de Cactus Aviation (faisant tourner une hélice de 32 X 14) propulse le "Jug".

The other really interesting thing that all you giant scale warbird buffs might be interested in was the use of camouflage netting made up in such a way as to create the image of planes being hidden in a bivouac setting. This not only looked good but it also shaded the planes from the hot sun.

Another event that I attended was the Chatham Ontario Wings and Wheels event which is held annually at a full-scale airport. This airport shuts down except for one scheduled commercial arrival and departure. The event is officially two days on the weekend but everyone that can come early has a chance to fly off either the tarmac or nice grass strip on Friday afternoon. The CD has a radio to communicate with the airport manager and all flying must stop whenever a plane is coming or going. That works out very well with very few interruptions for the R/C pilots.

There was a large turn-out of registered pilots and the flight stations were full all day. The flyers who came back on Sunday were treated to a full-size Pitts practicing the full-scale intermediate sequence. He communicated with the ground crew and talked through each ma-

oeuvre as he did it. An antique car show is held in conjunction with the airplane rally so spectators can watch the planes while enjoying the sights and sounds of many antique cars and trucks.

The event was run this year for the first time by Cliff Russell (no relation) and he did an outstanding job. The only reason I mention this is because Norm McLellan had run this show forever and wanted to take a break. Unbeknownst to Norm, there was a special recognition ceremony set up for the end of the flying day on Saturday. At that time, the President of MAAC presented Norm McLellan, Ivan Christensen and Charlie Mills (another very active local builder and flyer) with special MAAC awards.

All in all, this summer has been great. I attended several other events that I will cover in my next article as I need something to write about this winter. Remember to send in your pictures and write-ups about local Giant Scale activities and remember to attend your local zone meeting. Our zone directors work hard for you and I to ensure we can enjoy this great sport. Until next time, see you at the field! ✈





Winston Curtis' Vario/Jet-Cat turbine at the K/W event. / Le Vario/Jet-Cat à turbine de Winston Curtis lors du rassemblement de Kitchener/Waterloo.

Cet été a passé tellement vite et il semble que les tendances météo en ce pays étaient inhabituelles. L'Ontario et le Québec ont reçu des déluges tandis que sur la côte Ouest, nous fracassions toutes sortes de records de chaleur! J'aime bien piloter mes hélicos mais pas lorsque le mercure se maintient dans les 30 degrés Celsius!

Mon séjour de 11 jours à Muncie à l'occasion du Championnat mondial F3A/F3C d'hélicoptères s'est aussi déroulé dans des chaleurs de 30 degrés et plus, ponctuées d'orages passagers. Félicitations à Scott Gray pour sa deuxième place. Oh la, la! Ce que c'était un concours serré...sans doute le plus serré de toute l'histoire de la discipline du F3C. Une fois la poussière retombée, le Japonais Hiroki Ito avait tout juste dépassé notre compatriote de 4,68 points sur son score total de 2 974,49. Cela représente moins d'un 16/1000 de 1 %. Le tout s'est soldé par un total de 2 974,49 pour M. Ito tandis que Scott a récolté 2 969,81! Le troisième rang est allé au jeune Suisse Ennio Graber, qui talonnait Scott de seulement 20 points, avec 2 949,98.

Par souci d'espace, vous trouverez dans le texte original en anglais le classement individuel et d'équipe.

Bill Tinsley, l'autre membre de l'équipe canadienne, a amélioré son classement individuel d'environ dix places depuis sa dernière participation en 2007. Bravo, Bill! Les équipes formées de deux membres ne peuvent tout simplement pas accumuler suffisamment de

points pour se classer avantagement. Des équipes de tandem, nous le Canada étions bons premiers. J'espère qu'en 2011, le prochain championnat mondial (il aura lieu en Italie, à 60 km de Venise) comptera une équipe canadienne de trois membres.

La fin de semaine précédant Muncie, je me suis rendu par avion à Kitchener (Ontario) afin de participer au troisième Heli Fun Fly des Kitchener/Waterloo Flying Dutchmen. En dépit de la météo – mettant en vedette quelques orages qui sont passés en cours de journée – plusieurs vols ont été réalisés. La participation a été étonnamment bonne (22 pilotes) pour un événement d'une seule journée. J'espère ardemment que mon horaire me permettra d'y retourner l'année prochaine.

Comme je l'ai mentionné dans des chroniques précédentes, je recherchais quelqu'un afin de me remplacer à la présidence de ce comité pour ce qui reste du mandat. Ce qui suit est une présentation de Rodger Williams qui a gracieusement accepté de prendre la relève. Je suis persuadé qu'il saura être un bon successeur. Je poursuivrai mes activités à titre de membre du comité afin de faciliter la transition.

"Bonjour tout le monde. J'aimerais tous vous remercier en raison de la confiance que vous m'avez témoignée et il me fait plaisir de tenter de remplacer Philippe Noël et de poursuivre l'excellent travail qu'il a accompli au cours des dernières années.

"Je vous offre quelques renseignements personnels. Je suis devenu membre du MAAC en 1973. Mon numéro est le 9587-14B (le suffixe 14B désigne les courses autour de pylônes). J'ai été le président du St. Catharines Flying Club pendant trois ans. Par la suite, j'ai été membre d'un groupe qui s'appelait le Rose City Model Flying Club à Welland (toujours en Ontario).

"Mes déplacements m'ont amené à devenir membre des Big Sky Flyers (Winnipeg), du Mississauga Flying Club, du Toronto RC Heli Club, du Club Modéliste de Sainte-Foy (maintenant connu sous le vocable Club Air Modéliste) dans la région de Québec ainsi que du Club d'aéromodélisme St-Prime (dans la région du Lac-Saint-Jean). À l'heure actuelle, je suis le président du club HéliFun Québec, basé à Saint-Jean-Chrysostôme (sur la rive Sud de Québec), qui est un club exclusivement relié aux hélicoptères.

"Mes voyages m'ont mené d'un bout à l'autre du Canada et je me suis fait de nombreux amis au cours de ces années, des amis à qui je tiens. Je pilote des hélicoptères depuis huit ans et j'aime beaucoup l'aspect mécanique du passe-temps. Je suis persuadé que vous apprendrez à me connaître à l'aide de mes chroniques à l'avenir.

"Si quelqu'un dispose de photos de Fun-flies récents, veuillez me les envoyer avec une petite description et je ferai de mon mieux afin de les faire publier dans les pages de Model Aviation Canada." ✖

# HELICOPTER

Phil Noel

14670

Chair

604-591-1867

pnoel@dccnet.com

This summer has really passed quickly and it seems the weather patterns around this country were quite out of the ordinary. Ontario and Québec were deluged with rain and out here on the West Coast, we were breaking all records for heat waves! I really like flying, but not when it is in the mid 30s.

My eleven-day stay in Muncie for the F3A/F3C World Helicopter Championships were also spent mostly in mid 30s heat, punctuated by the odd thunderstorm. Congratulations to Scott Gray on his second place showing. Man was this one very close contest, without a doubt, the closest in F3C history. After the dust finally settled, Hiroki Ito of Japan nosed past him by just 4.68 points of his 2974.49 total. That is less than a 16/1000th of 1 percent difference. It ended with a total of 2974.49 and Scott with 2969.81! Third place went to young Ennio Graber from Switzerland, behind Scott by 20 points with a total of 2949.98.

The final top 5 individual standings were:

1 - Hiroki Ito JPN	2974.490
2 - Scott Gray CAN	2969.811
3 - Ennio Graber SUI	2949.987
4 - C Youngblood USA	2922.797
5 - M Hashimoto JPN	2903.087

As for the Team championship the top three were:

- 1 – USA (Curtis Youngblood, Wayne Mann & Dwight Schilling)
- 2 – Japan (Kazuyuki Sensui, Manatu

Hashimoto & Yukihiro Dobashi)  
3 – Austria (Bernhard Egger, Andreas Kals, Wolfgang Worgas)

16 – Canada (Scott Gray, Bill Tinsley with no third member)

Bill Tinsley, the only other member of Team Canada, improved his individual standing by about ten places from the last time in 2007. Well done, Bill. With just two members, teams simply can't accumulate enough points to place very high. Of the two-member teams, we were #1. Hopefully by 2011, for the next championship in Italy (60 km from Venice), we will be able to field a three-man team.

The weekend before, I winged my way to Kitchener (Ontario) to participate in the K/W Flying Dutchmens third annual Heli Fun Fly. Despite the weather, which featured a couple of thunder showers passing through during the day, many flights were logged. They had a surprisingly good turn-out for their one-day event, with over 22 registered pilots. I certainly hope that my schedule will again allow me to attend next year.

As mentioned in one of my past columns, I was looking for a replacement as committee chair for the balance of this term. Following is an introduction by Rodger Williams who has graciously accepted to take on the chairman's duties. I am sure he will prove to be a worthy successor. I will continue on as a member of the committee to help with the transition.

*"Hi everyone, I would like to thank you all for the confidence that has been*

*instilled on me and it will be my pleasure to try and fill the shoes of Phil Noël in keeping up with the excellent job that he has done over the past years.*

*"Just to give you a little background about me, I joined MAAC in 1973. My MAAC number is 9587-14B. (The 14B is an appendix for pylon racing). I was president of the St. Catharines Flying Club for three years. Following that, I was part of a group that formed the Rose City Model Flying Club in Welland, Ontario.*

*"During my travels, I have been a member of the Big Sky Flyers in Winnipeg, the Mississauga Flying Club, the Toronto RC Heli Club, Le Club Modelistes de Sainte-Foy (currently Club Air Modéliste) in Québec City area, also Club d'aéromodélisme St-Prime located in the Lac-Saint-Jean region. Presently, I am the President of Hélicofun Québec located in St-Jean-Chrysostome, which is a club exclusive to helis.*

*"My travels have taken me across Canada from one end to the other, and I have made many friends over the years, which I treasure the most. I have been flying helicopters for the last eight years and enjoy the mechanical side of the hobby. I am sure that you will all get to know me better by my articles in the future.*

*"If anyone has any photos of some recent Fun Flies, please send them to me with a small description and I will do my best to get them in Model Aviation Canada." ✈*



Most of the pilots & their helis at the K/W event. / La plupart des pilotes et les hélicoptères lors du rassemblement d'un jour à Kitchener/Waterloo.



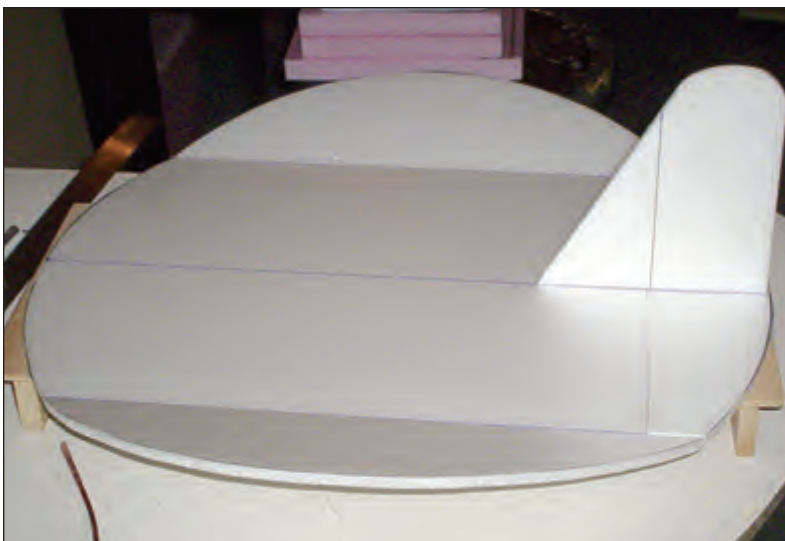
Hmmmm... here I am for the last time... again.

As you all know, I am stepping down from my position as Indoor RC Chairman come our fall AZMs and so far, I've not heard of a replacement. Too bad, indoor RC flying is a great part of our hobby and should be kept up with new blood involved. Give it lots of thought, it's needed.

Before I do finish my 'last' article, I have a hobby shop that needs a plug or two... Pacific Hobbies Inc. in B.C. have been very helpful and quick in ordering some items I needed for my

LiPo batteries. It was suggested to me to get one of these new Astro Blinkys to balance charge my LiPos. Not being one to order from other provinces in the past, I was directed to Pacific Hobbies Inc. for this item.

Five minutes after I ordered it, I got a reply from them saying the item had been shipped and to expect it within a week, or less. Yes, I know, you can get your items at a local hobby shop quicker, if they have them in stock. But let's face it, hobby shops all across Canada need our orders in order for them to give good service, quality and quick returns.. Hey, tell



Art Lane's latest, a 23" Nut Ball from Frank Weaver's design. / La plus récente maquette de Art Lane : un Nut Ball (un design de Frank Weaver), envergure de 23 pouces.

Richard Art sent ya!

Oh, by the way, I'm very pleased with this Blinky. It sure helps in making my LiPos last longer.

On looking over their website, I see a real collection of good items for the electric flyer. Check them out, you'll never regret it!

## ANOTHER PLUG FOR INDOOR ITEMS.

I see that Frank Weaver, also of B.C., has now kitted his famous NutBall foam indoor, and outdoor, electric flyer. They are a ball to fly and easy as all get out to repair should Mother Earth meet

with it unexpectedly! Drop Frank an e-mail at foamyfan@shaw.ca for more info on this honey of a foam flyer. Incidentally, I'm on my fourth one now: just can't get used to how quick this one is, particularly with my shaky fingers.

I received word from Kevin Perry of Ingersoll that he will be running the Fanshawe indoor meets this coming season, starting November 8. So far, he has five dates picked for this next season of indoor RC flying. Contact Kevin at kevinperry@rogers.com for more information.

I've said it before and I'll say it again. Your annual zone meetings are on the horizon and the Association needs your input, either in person or by proxy. No excuses, it's your club and only your input makes it work. Nuff said!

Since this article will be my last one, I want to thank all those who helped me with information and pictures of Indoor activities in the past. Without you, the articles would have been next to nothing! Good luck to all and may all your indoor flying be successful, and naturally, safe.

Final approach, turn left, land and pack it in. It's been enjoyable. ✈

# VOL INTÉRIEUR TÉLÉCOMMANDÉ

Hum... me voici pour la dernière fois... encore.

Comme vous le savez tous, je tirerai ma révérence à titre de président du comité des maquettes de vol intérieur télécommandé lorsque se dérouleront les assemblées de zone cet automne et jusqu'à maintenant, personne ne s'est offert pour me remplacer. C'est dommage parce que le vol intérieur télécommandé constitue un volet bien intéressant de notre passe-temps et que nous devrions poursuivre sur le même élan à l'aide de sang nouveau. Pensez-y, ça vaut la peine.

Avant de terminer mon "dernier" article, il y a un magasin de passe-temps qui mérite que j'en parle... Pacific Hobbies Inc., en Colombie-Britannique, a toujours été d'une aide et d'une rapidité exemplaires lorsque je commandais des piles LiPo. On m'a suggéré de me procurer un nouveau Astro Blinky afin d'effectuer des balance charges sur mes piles LiPo. Comme je n'ai pas l'habitude de commander de la marchandise en provenance des autres province, on m'a suggéré de tout de même commander cet article chez Pacific Hobbies.

Cinq minutes après l'avoir comman-

dé, je recevais un accusé de réception de cette entreprise qui me confirmait que l'Astro Blinky avait été envoyé et que je pouvais m'attendre à le recevoir d'ici une semaine ou moins. Oui, je sais, vous pouvez vous procurer vos articles plus rapidement à un magasin local de passe-temps, s'il les ont en stock. Mais soyons francs : les magasins de passe-temps partout au Canada ont besoin de vos commandes afin d'assurer du bon service, de la qualité et des retours de commande rapides. Hé là, dites à Richard qu'Art vous a envoyé!

suite à la page 84

This is being written for the October issue of Model Aviation Canada – the month when all the Zone meetings are held. For those folks in the Lower Mainland of B.C., you are now part of the brand new BC Coastal Zone, and as such, are entitled to two members on the Jet Committee. As with every zone in Canada, your Zone meeting is the place to start. With a very active population of jet flyers there, we would like to see appropriate representation on the Jet Committee.

This month's event report is contributed by Paul Dries from Coquitlam, B.C.

## PRINCETON SPRING WARM-UP

by Paul Dries

"The Spring Princeton Jet Warm-Up, from May 27th to 31st, was met with great anticipation for many who would be flying jets for the first time this season or those who simply couldn't wait to get another opportunity to burn some kerosene. This year's event was attended by several Canadian pilots including two from Alberta as well as five from the U.S. Most people brought a couple of planes each, some new and some from previous years. One pilot even showed up with two half-planes, bringing KingCat wings for a BobCat fuselage... I hope the brain cells are kept sharp for next time!

"Some pilots started arriving as early as Wednesday afternoon and the flying ran from Thursday to Sunday. The site was in prime condition and the weather cooperated with mostly blue skies but also gave us the wicked Princeton crosswinds in the afternoons. Ol' faithful blew up every day around 1 p.m. and kept



The noontime line-up at Princeton continues to be a crowd favourite, and great public relations work for the Princeton RC Jet Flyers Club which hosts both the spring and fall events. Sometimes, it is difficult to get pictures of the planes because of all the people. / L'alignement du midi à Princeton s'avère toujours un moment préféré du public et du beau travail de relations publiques pour le Princeton RC Jets Flyers Club, qui est l'hôte des rassemblements du printemps et de l'automne. Parfois, il est difficile d'obtenir des photos des appareils en raison de la foule qui se presse devant.

most of us grounded for the remainder of the day. This led to an interesting dynamic where all the pilots were showing up on the flight line before 8 a.m. and scrambling to get as many flights in as possible before noon. Sean Jansen and I managed some flights later on Friday evening in perfect conditions when the wind had died down for the day.

"The 'Boomers' showed up in their usual numbers this time all but one of them being Elans. The BobCat/KingCat crowd also showed up in numbers with no less than five aircraft in various versions. There were also two identical Reaction ARFs in the Navy paint scheme that flew a formation flight that looked great from the ground but had the pilots a little unnerved by the end of the flight. Bill Bowen from Washington State was the only pilot flying scale jets with excellent examples of an F-15 and F-22 both with Jet Cat turbines.

"In usual Princeton tradition, the lo-

cals were invited at noon on Sunday to view the aircraft lined up on the runway. The overall pilot and spectator attendance was excellent for a spring event and everyone had a great time. Unfortunately, one aircraft was lost during the event during what was otherwise a safe and well-run event. All pilots vowed to be back at for the fall wind-up, including some new attendees who made it to Princeton for the first time."

Thanks, Paul.

I was happy to see a report on Wingham Jets in the Southwest Zone column in the last issue. This took some doing as the submission deadline was the weekend of the event! I will have more on Wingham next issue, as it was one of the many highlights of what turned out to be a fabulous vacation in Ontario. ✈



Cette chronique est rédigée en prévision du numéro d'octobre de Model Aviation Canada – le mois même durant lequel ont lieu les réunions annuelles de zone. Pour les membres habitant le continent en Colombie-Britannique, vous faites maintenant partie de la zone côtière de la Colombie-Britannique et, en soi, vous avez droit à deux membres au sein du comité des jets. À l'instar de chaque zone au Canada, vous pouvez démarrer le bal à votre assemblée de zone. Puisque vous comptez une population active de pilotes de jets, nous aimerions jouir d'une bonne représentation au sein de notre comité. Paul Dries, de Coquitlam (C.-B.), nous a offert le compte-rendu de ce mois.

## RÉCHAUFFEMENT PRINTANNIER À PRINCETON

par Paul Dries

"Le Spring Princeton Jet Warm-Up, qui s'est déroulé du 27 au 31 mai, était très attendu de plusieurs pilotes qui feraient voler un jet pour la première fois cette saison ou de ceux qui ne pouvaient tout simplement plus attendre plus longtemps parce qu'ils se cherchaient une occasion de brûler du kérosène. Plusieurs pilotes canadiens se sont rendus à l'événement de cette année – dont deux de l'Alberta – de même que cinq pilotes américains. La majorité de ces personnes a apporté deux avions chacun, quelques appareils étant neufs de cette année et d'autres étant de retour. Un pilote s'est même présenté avec deux demi-avions : des ailes de KingCat et un fuselage de BobCat... J'espère que les cellules du cerveau seront plus allumées, la prochaine fois!

"Quelques pilotes sont arrivés dès le



*Paul's reward for contributing to the magazine is to have a picture of his shiny new Aviation Design Scorpion published. Even though the Scorpion looks like it is supersonic just sitting on the ground, I have seen them demonstrate some impressive low speed characteristics. / La récompense de Paul pour sa contribution à la revue : faire publier une photo de son Scorpion (d'Aviation Design). Bien qu'il ait l'air d'un appareil supersonique même lorsqu'au sol, le Scorpion exhibe de très bonnes et impressionnantes caractéristiques de vol lent.*

mercredi après-midi et les vols ont eu lieu entre le jeudi et le dimanche. Le terrain était en parfaite condition et la météo a coopéré puisque le ciel était surtout bleu mais en revanche, nous avons eu droit au satané vent de travers de Princeton pendant les après-midis. Ce vent se levait quotidiennement vers 13 heures et clouait nos appareils au sol pour le reste de la journée. Cela a donné lieu à toute une dynamique, par laquelle les pilotes se présentaient à la ligne de vol avant 8 heures et s'affairaient à exécuter le plus grand nombre de vols avant l'heure du midi. Sean Jansen et moi avons accompli quelques vols un peu plus tard le vendredi soir dans de parfaites conditions, une fois que le vent s'était apaisé.

"Les Boomers se sont présentés en grand nombre et tous à l'exception d'un seul avaient des Élans. Les fervents des BobCats/KingCats se sont aussi présentés; pas moins de cinq appareils d'une version ou l'autre étaient au rendez-vous. Il y avait aussi deux maquettes ARF Reaction en livrée identique de la marine américaine qui ont volé en formation, ce qui était époustoufflant depuis le sol mais ce qui a rendu les deux pilotes un peu nerveux en fin de démonstration. Bill Bowen (de l'État du Washington) était le seul pilote à faire voler des copies volantes; il avait apporté de rutilants F-15

et F-22, tous deux munis de turbines Jet Cat.

"Selon la tradition de Princeton, le public était invité à admirer les appareils disposés sur la piste le dimanche midi. La participation des pilotes et du public était excellente pour un événement printannier et tout le monde a beaucoup apprécié. Malheureusement, une maquette s'est écrasée au cours du rassemblement qui s'est déroulé en toute sécurité et qui était savamment organisé. Tous les pilotes ont fait remarquer qu'ils reviendraient à l'automne, y compris de nouveaux pilotes qui en étaient à leur toute première visite à Princeton."

Merci, Paul.

Il m'a fait plaisir de lire un compte-rendu des Wingham Jets dans la chronique de la zone du Sud-ouest, dans le numéro précédent de la revue. C'était tout un contrat puisque la date de tombée était la fin de semaine même au cours de laquelle se déroulait ce rassemblement! J'aurai d'autres détails relativement à Wingham dans le prochain numéro, comme c'était l'un des hauts points de mes vacances absolument fabuleuses en Ontario. ✈

The 2009 F3A World Championships have come and gone. As many of you may already know, Christophe Paysant-LeRoux has been able to regain the title of World Champion that he had lost to Quique Somenzini at the previous World Championships. There were several surprise results in the finals this year. Christophe Paysant-LeRoux's brother Benoît barely got into the finals by beating out Andrew Jesky by 2 ½ points in the semi-final to qualify in spot number 10. From here, he moved to second place and finished as vice-champion behind his brother Christophe. (The sibling rivalry should heat up now.) Tetsuo Onda finished third. The other surprising finishes left Jason Shulman in sixth and Quique Somenzini in seventh. All the top finishers were using YS glow motors and Onda had a prototype 175.

For our Canadian team, Chad Northeast had his best finish, placing in 13th spot in the preliminary rounds. The top 30 pilots go into the semi-finals. Unfortunately, Chad moved back to 16th in the semi-finals after he had some bad luck in practice and had to fly his plane slightly modified. I do think that although he went in with a positive attitude, the modification did contribute to the final result. Our other team members Dezso Vaghy and Dan Venables finished in 63rd and 80th positions, respectively.

Under FAI rules, the calculation for Team results is now based on the final placing of the competitors. Previously, it was based solely on the preliminary rounds. France, Japan and the U.S.A. finished 1, 2, 3 and Canada was 16th.

We arrived in Lisbon, Portugal on August 14th. Although the organizing officials had arranged for Customs to let the pilots in with their planes, the Portuguese customs officials decided that the pilots needed to post a bond. This held up the team members at the airport for several hours. The trip up to Pombal was quite quick with most drivers going past us traveling at speeds much higher than the posted 120 kph.

Practice started on the 15th. Although the Worlds site was still under construction, it was open to practice. The team was able to practice for three days there. This was not only unusual but a great advantage for the team members. The team was also able to practice for one day at



Above: F3A Team Canada, from left, Chad Northeast, Dezso Vaghy, Harry Ells and Dan Venables / En haut : Équipe Canada. De g. à dr. : Chad Northeast, Dezso Vaghy, Harry Ells et Dan Venables.

Right: World Champions, from left, Benoit Paysant-LeRoux, Christophe Paysant-LeRoux and Tetsuo Onda. / À droite : Les champions mondiaux. De g. à dr. : Benoît Paysant-LeRoux, Christophe Paysant-LeRoux et Tetsuo Onda.

a club field near Coimbra, an interesting strip nearly impossible to find even with a GPS. It was a small strip with a runway about ten meters wide and at least 200 meters long. The surface was made up of fine gravel smaller in size than a pea.

Another club field that we tried was near Leiria. The runway was similar in size to the one near Coimbra but it was described as carpet. It was in fact made up of black woven plastic, much the same as we would use for a tarp which commonly comes blue in colour. The carpet was nailed down and worked well. I expect that on sandy soil, it would be fast and inexpensive to set up. The other two sites that we used were actually small airports with asphalt runways.

The Worlds' site was a paved model site run by the local Pombal Municipality. For the Worlds, the runway was extended on either end to be 1,000 meters long. I think the actual construction was the easy part as the Municipality had to negotiate with 47 separate land owners in preparation for the construction.



With the move towards 2.4, radios, transmitter impounds will become a thing of the past. Only radios not on 2.4 were impounded, which was a nice change for team managers who previously had to get up early and stay late to get the radios into and out of the impound. This event had the latest starting time of any previous World Championships that I have attended. Flying started at 9 a.m. facing West in the morning. Typically, we had a two-hour break for lunch and to switch sides of the runway to fly facing East in the afternoon with a 3 p.m. start.

The site was in a valley and the wind was always interesting. The wind at ground level was not always the same direction that the planes were flying in. We learned early on to keep an eye on a smoke stack on top of the ridge to see which way the wind was blowing. This

*continued on page 72*



L'édition 2009 du Championnat mondial de F3A est maintenant reléguée au passé. Comme plusieurs d'entre vous le savez probablement déjà, Christophe Paysant-LeRoux a repris son titre de champion mondial qu'il avait perdu aux mains de Quique Somenzini lors du championnat précédent. Les résultats ont donné lieu à plusieurs surprises lors des finales, cette année. Le frère de Christophe, Benoît, s'est tout juste hissé en finale en surclassant Andrew Jesky de tout juste deux points et demie en demi-finale afin de se camper en dixième place. Il s'est ensuite hissé au deuxième rang et a terminé à titre de vice-champion aux côtés de son frère. (C'est maintenant que ça va chauffer entre frères.) Tetsuo Onda est arrivé troisième. Dans les autres finales plutôt surprenantes, Jason Shulman est arrivé en sixième place et Quique Somenzini, en septième. Les grands gagnants utilisaient tous des moteurs YS à bougie incandescente tandis que M. Onda disposait d'un prototype 175.

Du côté de notre équipe canadienne, Chad Northeast a connu sa meilleure performance avec un 13e rang lors des rondes préliminaires. Les 30 meilleurs pilotes se rendaient en demi-finale. Malheureusement, Chad s'est retrouvé au 16e rang lors de ces demi-finales après avoir eu de la malchance lors de sa pratique; il a été obligé de piloter sa maquette alors qu'elle était légèrement modifiée. Je crois que même s'il s'est dirigé vers cette étape avec une bonne attitude, cette modification a contribué au résultat final. Nos autres membres de l'équipe canadienne, Dezso Vaghy et Dan Venables ont terminé respectivement 63e et 80e.

Sous l'égide des règlements de la FAI, le calcul des résultats d'équipe est maintenant basé sur le classement final des concurrents. Auparavant, ces résultats étaient calculés selon les rondes préliminaires. La France, le Japon et les États-Unis d'Amérique sont arrivés en première, deuxième et troisième places. Le Canada était au 16e rang.

Nous sommes arrivés à Lisbonne (Portugal) le 14 août. Bien que les organisateurs aient procédé à des arrangements au préalable avec les douanes afin de laisser passer les pilotes et leurs maquettes, les autorités portugaises des

douanes ont décidé qu'il fallait verser une caution. Les membres de l'équipe ont ainsi été retenus à l'aéroport pendant plusieurs heures. Le voyage jusqu'à Pombal a été rapide; la plupart des conducteurs nous dépassaient à une vitesse sans doute plus élevée que la limite de 120 km/h.

Les vols de pratique ont débuté le 15 août. Bien que le terrain du championnat soit encore en construction, on pouvait y exécuter ces vols. Nous nous sommes entraînés sur place pendant trois jours. Non seulement était-ce inhabituel mais cela s'est avéré un avantage pour les membres de l'équipe. Nous nous sommes aussi pratiqués pendant une journée à un club près de Coimbra. C'était une piste intéressante qui était pratiquement impossible à trouver, même grâce à un GPS. C'était une petite piste large d'une dizaine de mètres par 200 mètres. Du fin gravois, plus diminutif qu'un pois, avait été répandu en guise de surface.

Nous avons aussi essayé un autre club près de Leira. La piste ressemblait à celle près de Coimbra mais on nous l'avait décrite comme étant un tapis. En fait, la surface était d'un plastique tissé, un peu comme les housses bleues que nous connaissons tous. Ce tapis était cloué au sol et le tout a bien fonctionné. J'imagine que par-dessus un sol sablonneux, ce serait une façon rapide et peu coûteuse d'aménager une piste. Les deux autres terrains que nous avons utilisés étaient de petits aéroports munis de pistes de bitume.

Le terrain du championnat mondial était un terrain pavé pour maquettes que dirigeait la Municipalité de Pombal. En prévision du championnat, la piste a été allongée aux deux extrémités afin qu'elle atteigne les 1 000 mètres. Je crois que la construction a été le volet le plus facile puisque la Municipalité a été obligée de négocier avec 47 propriétaires terriens avant même la construction.

Comme la tendance est nettement à l'emploi des émetteurs de 2.4 GHZ, les régies radio deviendront des vestiges du passé. Seuls les émetteurs qui n'étaient pas sur 2.4 GHZ étaient remis à la régie radio, ce qui a facilité la tâche des gérants d'équipe qui, anciennement, passaient de longues heures tôt le matin et tard en soirée à extraire ou à remettre

les émetteurs aux préposés. Cet événement comptait l'heure de départ la plus tardive de tous les championnats mondiaux auxquels j'ai participé. Les vols débutaient à 9 heures, vers l'Ouest, en matinée. Typiquement, nous avions une pause de deux heures pour dîner et pour changer de direction de vol de sorte à piloter en faisant face à l'Est en après-midi. Départ à 15 heures.

Le site se trouvait dans une vallée et le vent nous gardait en haleine. Au niveau du sol, le vent ne soufflait pas toujours dans la même direction que celle dans laquelle volaient les avions. Assez tôt, nous avons appris à garder un œil sur la cheminée au sommet de la crête afin de vérifier dans quelle direction soufflait le vent. C'était très important pour les stall turns et les vrilles. Habituellement, le vent au-dessus de nous soufflait de travers. Grâce aux nouveaux règlements, la direction des atterrissages ne comptait plus, si bien qu'il n'était plus important de choisir la direction dans laquelle nous devions exécuter les atterrissages et décollages.

L'événement s'est bien déroulé et était bien organisé. Les coordonnateurs de la ligne de vol étaient affables et faisaient défiler les vols à un bon rythme et la météo était magnifique. La plupart des journées ont été ponctuées d'un mercure atteignant les 25 degrés Celsius – certaines journées ont été plus chaudes – et pendant nos 18 jours au Portugal, il n'y a eu qu'un épisode de quelques grains de pluie pendant tout juste quelques minutes. ✈

*Precision Aerobatics*      *From page 71*  
was important for stall turns and spins. Usually, the wind above was a cross-wind. With the new rules, landing direction did not matter so the wind direction for landing and take-off was not important.

The event was well run and organized, the flight line coordinators were personable and kept the flights moving a very good pace, and the weather was great. Most days were in the mid-twenties with some days warmer and in the 18 days we spent in Portugal, it only sprinkled with rain for a couple of minutes once. ✈

Wow, it's been a busy year of pylon racing all over the continent. I started in Phoenix, AZ in February and will end up in Edmonton in mid-September. In between, we've been to Regina, Calgary, Saskatoon, Muncie Indiana and Shelton Washington. I guess if you don't have a job to go to, you might as well go racing!

In addition to racing on this continent, our F3D pylon team participated in the World Pylon Racing Championships in Ballenstedt, Germany. Pilots Harold Sattler, Henry Redekop and Murray Hamula attended, along with callers Lyle Baker and Richard Moldenhauer. Spouses provided moral support and cheering from the side lines. The team placed 12th out of 22 countries. Individually, Harold, Henry and Murray placed 29th, 39th, and 49th respectively out of 55 competitors. Perhaps team manager Richard Moldenhauer will submit a detailed report on the World Championships outlining the challenges that were faced by the team.

Meanwhile, trials will have been held for the F5D electric pylon racing team in Calgary on September 12th and 13th. So far, interest has been expressed by Roy Andrassy, Delbert Gordon and myself. The world-class speeds of these electron demons is well over 200 mph with a ten-lap course time now at 55 seconds and we are a year away from the Championships. The developments in electric pylon racing are truly fascinating as the envelope gets pushed further and further.

Roy and I returned from the U.S. Nationals in Muncie, Indiana. All I can say is that it was a helluva Nats for us. Roy placed second in Q40 during a fly-off for first place against A.J. Seaholm. Roy went down in true racing style fighting hard as his wing failed at pylon 1 after seven laps. For me, I was very pleased to finish 11th in the Q40 finals, which I think is my best finish at the Nats. I flew well, my birds survived, and I had a good time with all the pilots and callers.



Canada's F3D pylon racing team in Ballenstedt, Germany. Pilots (kneeling) Henry Redekop, Harold Sattler, Murray Hamula. Callers (standing) Lyle Baker and Richard Moldenhauer. F3D models are all composite construction. Wing span over 60 inches, weight five lbs, MB racing motor with full wave tuned pipe spinning seven-inch carbon fiber propeller over 30,000 rpm. Fuel is only alcohol and castor oil – 0% nitromethane. Speed over 200 mph. / L'équipe canadienne de F3D à Ballenstedt (Allemagne). Les pilotes (agenouillés, de g. à dr.) étaient Henry Redekop, Harold Sattler et Murray Hamula. Les observateurs (debout) étaient Lyle Baker et Richard Moldenhauer. Les maquettes de F3D sont entièrement de construction composite. L'envergure des ailes est de plus de 60 pouces, le poids se situe à 5 livres, le moteur est un MB muni d'un tuned pipe et l'hélice de carbone de sept pouces tourne à plus de 30 000 tours/minute. Le carburant est seulement de l'alcool et de la castor oil – il y a 0 % de nitrométhane. La vitesse atteinte dépasse les 200 milles à l'heure.

The Nats experience is as much about the friendships and good times in the pit area as it is about the racing.

Calgary held its annual pylon contest under blue skies and hot weather. It was nearly perfect for racing except for a nasty crosswind on Sunday for the Quarter 40 event.

Quickie 500 event winners were Roy Andrassy, Doug Houston and Peter Thannhauser. Roy captured fast time at 1:07. In Quarter 40, winners were Roy Andrassy, Cecil Graval and Randy Smith. Arnie Kaine and Derek Brown participated in their first official regional pylon contest. Congrats to Arnie and Derek. Hope to see you around the poles at other contests.

Saskatoon's Hub City Radio Control Club hosted its annual pylon contest and pancake breakfast. Saskatoon had the best participation of all contests this season with 14 entries in Quickie 500 and 18

in Quarter 40. The racing was fast and furious and it seemed the air was fast with many low times posted by several pilots. Quickie 500 winners were Roy Andrassy, Peter Thannhauser, and Cecil Graval. Q40 winners were Cecil Graval, Roy Andrassy, and Randy Smith. Roy turned a fast time for the day at 1:02.73.

Ted Biggs from Edmonton participated in his first Q40 race since the old days of Formula One, some fifteen years ago. Ted flew a "Q40 Trainer" donated by H&M Racing which has been passed around the racing district to get guys hooked, I mean interested, in Q40 racing. It's nice to see you out there mixing it up with the boys, Ted. It won't take long before you're down and dirty in the corners. Jack Geldarht, another old racing fossil that we dug up from Edmonton, was calling for Ted. Welcome back Jack.

That's it for this column. Winter will be on us soon. Don't waste a lap. ✈



# COURSES AUTOUR DE PYLÔNES

Randy Smith

13141

Chair  
403-547-1086

pylon.guy@shaw.ca

Wow! L'année a été tellement occupée pour les courses autour de pylônes partout sur le continent! J'ai entamé mes activités à Phoenix (Arizona) en février et je terminais le tout à Edmonton à la mi-septembre. Entre cela, nous sommes passés par Regina, Calgary, Saskatoon, Muncie (Indiana) et Shelton (état du Washington). Je crois bien que si vous ne pouvez aller travailler, il est tout aussi bien de partir faire de la course!

En plus des courses disputées sur ce continent, notre équipe canadienne de F3D a participé au Championnat mondial à Ballenstedt (Allemagne). Les pilotes Harold Settler, Henry Redekop et Murray Hamula y étaient en compagnie des observateurs Lyle Baker et Richard Moldenhauer. Les épouses ont offert de l'appui moral et des encouragements. L'équipe a terminé 12e sur 22 pays. Individuellement, Harold, Henry et Murray se sont classés 29e, 39e et 49e respectivement sur 55 concurrents. Peut-être le géant Richard Moldenhauer soumettra-t-il un rapport détaillé du Championnat mondial afin de raconter les défis auxquels l'équipe s'est butée?

Entre-temps, la discipline F5D (électrique) a été l'objet des qualifications d'équipe à Calgary les 12 et 13 septembre. Jusqu'à maintenant, Roy Andrassy, Delbert Godon et moi-même avons exprimé notre intérêt. La vitesse que peut atteindre ces démons propulsés par des électrons peut atteindre plus de 200 milles à l'heure et grâce à cela, dix tours de parcours sont effectués en 55 secondes et nous sommes encore à une année du championnat. Les avancées techniques au sein des maquettes de course sont carrément fascinantes alors que l'enveloppe (de performance) est sans cesse poussée.

Roy et moi sommes revenus des U.S. Nationals à Muncie (Indiana). Ce que je peux vous dire, c'est que ça a été toute une aventure. Roy est arrivé deuxième au sein de la catégorie Q40 pendant un fly-off contre le numéro un, A.J. Seaholm. La maquette de Roy s'est abîmée dans le feu de l'action lorsque ses ailes ont cédé au pylône 1 après sept tours. De mon côté, j'étais très satisfait de mon 11e rang au cours de la finale du Q40 et je crois que c'était ma meilleure performance aux NATS. J'ai bien piloté, mes oiseaux ont bien volé et je me suis beaucoup plu à parler aux pilotes et à leurs



Quarter 40 winners at the Hub City Radio Control Club's annual pylon contest. L. to r., race teams Cecil and James Graval (first), Roy Andrassy and Doug Houston (second), Randy Smith and Lana Costello (third). Shown here are three different Q40 designs. The models are powered by Nelson .40 racing motors spinning a 7.5" carbon fiber propeller at 24,000 rpm. The models are all-composite construction and weigh four pounds. / Les gagnants du Q40 lors du concours annuel du Hub City Radio Control Club. De g. à dr., les équipes Cecil et James Graval (première), Roy Andrassy et Doug Houston (deuxième) ainsi que Randy Smith et Lana Costello (troisième). Voici trois designs pour la course Q40. Les maquettes sont propulsées par des Nelson .40 de course qui font tourner une hélice de 7.5 pouces en fibre de carbone à 24 000 tours/minute. Les maquettes sont entièrement de construction composite et pèsent quatre livres.

observateurs. L'expérience des NATS, c'est autant une affaire d'amitiés que l'on forge et des bons moments que des courses proprement dites.

Calgary a été l'hôte d'un concours sous un ciel très bleu et du temps chaud. C'était presque parfait pour entreprendre des courses, si ce n'est qu'un vilain vent de travers soufflait le dimanche lors de l'épreuve Quarter 40.

Les gagnants de la catégorie Quickie 500 étaient Roy Andrassy, Doug Houston et Peter Thannhauser. Roy a réalisé le chrono le plus rapide à 1 :07. Au sein de l'épreuve Quarter 40, les gagnants étaient Roy Andrassy, Cecil Graval et Randy Smith (moi-même). Arnie Karine et Derek Brown ont participé à leur premier concours régional de courses autour de pylônes. Félicitations à Arnie et à Derek. J'espère vous voir autour de pylônes lors des autres concours.

Le Hub City Radio Control Club de Saskatoon a organisé son concours annuel et déjeuner aux crêpes. Ce dernier a assisté à la meilleure participation parmi tous les concours cette saison avec 14 inscriptions en Quickie 500 et 18 en

Quarter 40. Les courses étaient furieusement disputées et semblait-il que l'air était rapide puisque plusieurs pilotes ont inscrit de très bonnes performances. Les gagnants en Quickie 500 étaient Roy Andrassy, Peter Thannhauser et Cecil Graval. Les gagnants en Q40 étaient Cecil Graval, Roy Andrassy et Randy Smith (encore moi). Roy a réalisé le chrono le plus rapide de la journée à 1 :02 :73.

Ted Biggs d'Edmonton a participé à sa première course de Q40 pour la première fois depuis l'époque de la Formula One, il y a 15 ans. Ted a piloté un Q40 Trainer, un don de H&M Racing qui a été prêté au sein du district de course afin que les gars deviennent accros... euh, je veux dire intéressés à la course Q40. Il était bien agréable de vous voir au sein des gars, Ted. Avant longtemps, vous disputerez tout aussi chaudement votre place dans les coins. Jack Geldarht, un autre « fossile » de la course a été déterré depuis Edmonton et il agissait à titre d'observateur pour Ted. Bienvenue une fois de plus, Jack.

C'est tout pour cette chronique. L'hiver arrivera sous peu. Ne gaspillez pas un seul tour. ✈

The summer is gone and due to other commitments, I have only been able to attend one event, the Kawartha Lake Scale Championships, outside of those held by my own club. I am hoping to be able to acquire some nice photos so I can write it up in my next column. My intentions are to attend the Kitchener/Waterloo Flying Dutchmen Scale Rally and be able to report on that as well. With the less than ideal weather, this summer has been frustrating to say the least. I am still looking for scale articles and pictures that I can use in my columns.

On a more upbeat note, Roly Worsfold, a fellow scale committee member, has submitted this report and accompanying pictures:

"On July 17th to 19th the Vernon R/C Aero modellers Society hosted the Fifth British Columbia Scale Classic in Vernon, British Columbia, Canada. The event is a U.S. Scale Masters Qualifier in which the top 30% of the Open, Advanced, Team and Expert classes qualify to participate in the Annual Scale Masters Championships. This year the Championships, which are rotated to different locations around the U.S. each year, will be in Wenatchee, Washington which is very close to the Canadian border.

"This Scale Classic is put on by vol-



Nigel Tarvin's 1/6 scale Savoia Marchetti S.79. It sports a 138" span, and weighs 54 lbs 2ozs. It has working leading edge slats and navigation lights. / Le Savoia Marchetti S.79 à l'échelle 1/6 de Nigel Tarvin. Il possède une envergure de 138 pouces et pèse 54 livres et 2 onces. Il est doté de slats sur le bord d'attaque ainsi que des feux de navigation fonctionnels.

unteers from seven nearby clubs located in and around Grindrod, Kamloops, Kelowna, Shuswap Lake, Penticton, and Summerland in addition to the host club in Vernon. The categories flown were Expert, Team, Advanced, Open, Fun Scale 1 (novice) and 2 (experienced). Almost Ready to Fly (ARFs) were allowed in all classes except the Expert and Team categories where 'builder of the model rule' applies.

"Twenty eight pilots from around B.C., Vancouver Island, Washington and Oregon States registered for the event which started with Static judging on Friday. This year, Friday took on a sort of carnival atmosphere. Maybe it was the fact we had a caterer that day for the first time coupled with the Lester's 'travelling hobby shop' but a very happy atmosphere was present for the gathering of modellers and some very nice aircraft.

"Some pilots were out doing some practice flying and I found it unusually pleasant even though the competitive flying hadn't started. Thanks to all who were there to provide the experience.

"At 8:30 Saturday morning, we had a pilots/spotter meeting at and wheels-up shortly thereafter. There were three flight lines and two judges for each flight line. We were treated to a sunny day with three airplanes in the air most of the time... what an event!

"The event had a noon hour line-up so the public/non flyers could get a close-up look at the models and the pilots could vote for the Pilots Choice award. The winner was Nigel Tarvin from Chilliwack, BC with his beautiful Lockheed Vega.

"Saturday, we finished three rounds of flying around 4:30 p.m. with enough time to relax and socialize before the pot luck supper at the field. This made for an enjoyable evening at the field, thanks to the

continued on page 86



Pilots Choice award Winner Nigel Tarvin from Chilliwack B.C. with his scratch built, 1/4 Scale "Lockheed Vega"; engine 70cc Minarelli Twin, 24" prop., wingspan 123" / Nigel Tarvin, gagnant du choix des pilotes, de Chilliwack (C.-B.) et son Lockheed Vega de construction artisanale à l'échelle 1/4; le moteur est un bicylindre Minarelli de 70cc, il possède une hélice de 24 pouces, une envergure de 123 pouces et un poids de 37 livres.



L'été est parti et en raison d'autres engagements, je n'ai pu me rendre qu'à un seul événement – le championnat de copies volantes de Kawartha Lake – à part de ceux qui se déroulaient à mon propre club. J'espère pouvoir obtenir de belles photos afin d'en parler dans ma prochaine chronique. Mon intention, c'est de me rendre au rassemblement de copies volantes des Kitchener/Waterloo Flying Dutchmen et de pouvoir en parler. Comme la météo n'a pas toujours été favorable, l'été a été pour le moins frustrant. Je recherche toujours des articles et des photos que je puisse utiliser dans mes chroniques.

Sur une note plus positive, Roly Worsfold, un collègue au sein du comité, m'a soumis ce compte-rendu et des photos :

"Du 17 au 19 juillet, la Vernon R/C Aero Modellers Society a été l'hôte de la cinquième édition de la British Columbia Scale Classic, à Vernon (Colombie-Britannique). Cet événement en est un de qualification vers les U.S. Scale Masters, durant lesquels les meilleurs 30 % des gagnants au sein des catégories Open, Advanced, Team et Expert se qualifient afin de participer au Championnat annuel Scale Masters. Cette année, le championnat aura lieu à Wenatchee – il fait la rotation partout aux États-Unis – un endroit qui est situé très près de la frontière canadienne.

"Cette classique de copies volantes est organisée par des bénévoles de sept clubs rapprochés autour de Grindrod, Kamloops, Kelowna, Shuswap Lake, Penticton et Summerland en plus du club-hôte à Vernon. Les catégories en vedette sont Expert, Team, Advanced, Open, Fun Scale 1 (pour les novices) et 2 (pour les modélistes expérimentés). Les copies volantes presque prêtes à voler (ARF) étaient autorisées au sein de toutes les catégories à l'exception d'Expert et de Team, là même où les règlements afférents au constructeur de la maquette s'appliquent.

"Quelque 28 pilotes de la Colombie-Britannique, l'Île de Vancouver, des états du Washington et de l'Oregon se sont inscrits à l'événement qui a débuté avec le concours statique du vendredi. Cette année, ce vendredi a justement revêtu une atmosphère de



Les Isted from Vernon, B.C. & his 1/4 scale scratch-built Eindecker. Wingspan 102", weight 23lbs. Engine is a 45 gas Zenoah. Les was 1st in Open class. / es Isted de Vernon (C.-B.) et son Eindecker à l'échelle ¼ de construction artisanale. L'envergure est de 102 pouces, le poids est de 23 livres. Le moteur est un Zenoah 45 à essence. Les a terminé premier dans la catégorie Open.

carnaval. Peut-être était-ce le fait que nous avons accueilli un traiteur cette journée-là pour la toute première fois ainsi que le magasin de passe-temps ambulante de Lester. Tout le monde était de bonne humeur et il y avait de bien beaux avions miniatures.

"Quelques pilotes étaient en train de se pratiquer au terrain et j'ai trouvé que c'était très agréable, quoique les vols de compétition n'avaient pas encore débuté. Merci à tout le monde qui étaient là et qui m'ont permis de vivre cette expérience.

"À 8 h 30 le samedi matin, nous avons procédé à une réunion des pilotes et observateurs et peu après, les premières maquettes décollaient. Il y avait trois lignes de vol et deux juges par ligne. Nous avons eu droit à une journée ensoleillée et à trois avions qui volaient à la fois... quel événement!



The Judges' and pilots' line-up. / L'alignement des juges et pilotes.

"Sur l'heure du midi, les copies volantes ont été alignées sur la ligne de vol afin que le public (lire ceux qui ne pilotaient pas) puissent admirer les maquettes et que les pilotes choisissent la maquette qu'ils préféreraient dans leurs propres rangs. Le gagnant était Nigel Tarvin de Chilliwack (Colombie-Britannique) grâce à son magnifique Lockheed Vega.

"Le samedi, nous avons complété trois rondes de vol jusque vers 16 h 30. Il nous restait alors juste assez de temps pour nous détendre et de nous rencontrer avant de déguster le souper-partage au terrain. C'était une soirée bien agréable au terrain. Merci à la Vernon R/C Aeromodellers Society pour son hospitalité.

"Le dimanche nous a offert un temps splendide et nous avons entamé les vols avant 9 heures et nous avons réussi à compléter deux rondes vers 13 heures. Les prix ont été remis et nous avons mis fin à tout cela vers 14 heures.

"Un mois avant l'événement, nous avons invité tous les pilotes et juges à une séance de calibration pour les juges. Cela a permis aux juges de se calibrer et aux pilotes expérimentés tout comme les novices de faire voler une maquette devant les juges sans vivre les distractions de l'événement en direct. L'année prochaine, nous planifions organiser un concours parrainé de type Fun Scale." ✈

# R/C Scale Aerobatics

**Bob Hudson**

**9709L**

Chair

905-858-2396

[bob@rcflier.com](mailto:bob@rcflier.com)

by Isabel Deslauriers & Jim Daly

The MAAC Canadian Scale Aerobatic Nationals took place at the Stetson Flyers Model Airplane Club July 31 to August 2. The setting was just East of Ottawa which drew in pilots from Ontario, Québec, and the Northeastern U.S. We all converged on the great venue provided by the Stetson Flyers, who really went above and beyond as hosts of this event! This club also hosted the 2004 Scale Aerobatic Nationals.

Competitors started arriving at the field as early as Tuesday to set up camp and get some serious practicing (and tourism) done before the contest. By Thursday, the field was buzzing with excitement and there was electricity in the air – that is to say, we were all watching the forecast pretty closely! Fortunately, by the time we started handing out registration packages, which included personalized t-shirts sponsored by Great Hobbies, the forecast had cleared and we jumped right into the flying.

The 42 pilots who flew each got in five rounds, including one round of unknowns for the Sportsman to Unlimited classes. Two rounds of unknowns were planned, but unfortunately, the second round on Sunday was rained out. That's over 200 flights or 2,000 aerobatic manoeuvres over the weekend! And, the best part is there no crashes. Congratulations everyone for keeping it safe and above the ground!

Along with the brisk pace of the contest, there were plenty of opportunities to socialize and learn from pilots from other geographical regions. On Friday, we had a tasty steak dinner at the field prepared by the Stetson Flyers, complete with wine, baked potato, veggies, cake, and stick planes hovering over the plates to help us memorize the next day's unknown manoeuvres.

Saturday night we headed to the Hampton Inn Conference Center for the annual Scale Aerobatic Banquet. We toasted our better halves and enjoyed a great buffet. We must thank Scot Harrison for making all the arrangements. Our Scale Aerobatics Chairman gave a retrospective on the last decade of Scale Aerobatics in Canada. He presented the 2009 recipients of the 'Bob Hudson Achievement Award for Canadian Scale



*Caption*

Aerobatics' to Ray Buyukgurel and Isabel Deslauriers. For dessert, as well as the sweets, we raffled off some of the major prizes provided by our sponsors. These included a DL-100 engine (thank you DL and Azure Hobbies), Smart-Fly power systems (Smart-Fly donated \$2,000 worth of electronics to the contest), an Aeroworks plane, and a Power-Box.

On Sunday, we woke up to some rain and satellite pictures showing precipitation all around us for the whole day – so we wrapped up the contest with the awards ceremony.

The Canadian Champions for this year, from first to third respectively in each class, are: Eric Johnson, Kevin Denton and Phil Stang (Basic), Roy Meiselbach, Scot Harrison and Dave Rees (Sportsman), Isabel Deslauriers, Bryan Mailloux and Tom Hastie (Intermediate), Mike Milos, Ivan Pinzon and Ray Buyukgurel (Advanced) and Nicolas Pinzon, Steve Dionne and Dave Dietrich (Unlimited).

Many scores were extremely close, most notably in the Advanced class where less than 7 points out of a possible 7,000 separated the first three pilots. For complete score sheets for each contestant, head to [www.ScaleAerobatics-Canada.com](http://www.ScaleAerobatics-Canada.com) and select 'contest results.'

While you are there, check out pictures of the event!

The pilots' draw contained \$7,000.00 worth of prizes donated by our generous sponsors, who included: Smart-Fly, Azure Hobbies and DL, Aeroworks, Great Hobbies, Unipro, Carden Aircraft, RedPlaneArf, Emcotec, PowerSystems, Jersey Modeler, Futaba (Great Planes, E-flite (Horizon Hobby), NoLimitz (Paul Svec), Boca Bearings, Bijouterie Sebag, the MAAC Ottawa Valley zone, Sew Cool embroidery, and an anonymous pilot & friend of MAAC Scale Aerobatics who provided embroidered hats for all the pilots.

The contest came to a close with a round of applause for the Stetson Flyers and their wonderful team of volunteers – they are in a class of their own as hosts (check out <http://www.stetsonflyers.com/> for more about their club and the numerous events they hold). They received gifts which included embroidered hats, MAAC t-shirts and caps, an electric plane from E-flite donated by Horizon and a complete Futaba FAAST system donated by Great Planes.

We thank all of our faithful competitors for coming out in force for this event! You made this a great weekend, and we conclude with an open invitation

*continued on page 84*



# ACROBATIE DE COPIES VOLANTES

Bob Hudson

9709L

Chair

905-858-2396

bob@rcflier.com

par Isabel Deslauriers et Jim Daly

Les Épreuves canadiennes d'acrobatie de copies volantes du MAAC se sont déroulées au terrain des Stetson Flyers (à l'Est d'Ottawa), du 31 juillet au 2 août. Les pilotes sont arrivés de l'Ontario, du Québec ainsi que du Nord-est des États-Unis. Nous avons tous convergé vers le magnifique terrain des Stetson Flyers, des gens qui dépassé les attentes! Le club avait d'ailleurs été l'hôte du même concours canadien en 2004.

Les concurrents sont arrivés dès le mardi afin de s'installer et de pratiquer, ainsi que de faire un peu de tourisme avant le concours. Dès le jeudi, le terrain bourdonnait d'excitation et il y avait de l'électricité dans l'air – en fait, nous étions en train de surveiller le bulletin météo! Heureusement, au moment de distribuer les trousse d'inscription (qui comprenaient des t-shirts personnalisés, un don de Great Hobbies), la météo s'était améliorée et nous avons immédiatement procédé aux rondes de vol.

Les 42 pilotes qui ont effectué des vols ont réalisé cinq rondes, y compris une ronde de séquences inconnues au sein des catégories Sportsman à Unlimited. Deux rondes de séquences inconnues avaient été planifiées mais malheureusement, la deuxième ronde du dimanche a été annulée en raison de la pluie. Plus de 200 vols ou 2 000 manœuvres acrobatiques ont été accomplis au cours de la fin de semaine! La cerise sur le sundae, c'est qu'il n'y a pas eu d'écrasements. Félicitations à tout le monde pour leur souci de la sécurité!

Le rythme de la compétition était effrené mais il y avait aussi amplement d'occasions de socialiser et d'apprendre auprès de pilotes d'un peu partout. Le vendredi, nous avons eu droit à un succulent souper de steak au terrain même, qu'ont préparé nos hôtes. Tout s'y trouvait, du vin aux pommes de terre en passant par les légumes et du gâteau. Pendant ce temps, plusieurs avions miniatures en bâtonnets étaient agités tandis que plusieurs d'entre

nous étions en train de mémoriser les séquences inconnues du lendemain.

Le samedi soir, nous nous sommes dirigés vers le Hampton Inn Conference Centre à l'occasion du banquet annuel de notre discipline. Nous avons porté un toast à nos partenaires et nous avons dégusté un excellent buffet. Merci à Scot Harrison d'avoir procédé aux arrangements. Notre président du comité d'acrobatie de copies volantes nous a offert une rétrospective de la dernière décennie au Canada. Il a présenté le prix 2009 du Bob Hudson Achievement Award for Scale Aerobatics à Ray Buyukgurel et à Isabel Deslauriers. Pour dessert, en plus des mets sucrés, nous avons fait tirer les plus gros prix que nous avaient offerts nos commanditaires. Ceux-ci comprenaient un moteur DL-100 (merci au fabricant DL et à Azure Hobbies), des systèmes Smart-Fly (Smart-Fly a fait don de 2 000 \$ en électronique au concours), une maquette Aeroworks ainsi qu'une PowerBox.

Le dimanche, nous nous sommes réveillés au son de la pluie et les images satellites montraient des précipitations tout autour pour l'ensemble de la journée. Nous avons mis fin au concours et avons procédé à la cérémonie des prix.

Les champions canadiens de cette année, de la première à la troisième place respectivement, sont : Eric Johnson, Kevin Denton et Phil Stang (Basic); Roy Meiselbach, Scot Harrison et Dave Rees

(Sportsman); Isabel Deslauriers, Bryan Mailloux et Tom Hastie (Intermediate); Mike Milos, Ivan Pinzon et Ray Buyukgurel (Advanced) ainsi que Nicolas Pinzon, Steve Dionne et Dave Dietrich (Unlimited).

Plusieurs feuilles de pointage étaient extrêmement serrées, notamment au sein de la catégorie Advanced, où moins de 7 points (d'un total possible de 7 000) séparaient les trois premiers pilotes. Pour connaître la feuille de pointage de chaque concurrent, allez faire un tour du côté de [www.ScaleAerobaticsCanada.com](http://www.ScaleAerobaticsCanada.com) et sélectionnez "contest results". Lorsque vous y serez, jetez aussi un coup d'œil aux photos!

Le tirage des pilotes comprenait 7 000 \$ de marchandise qu'ont offerte nos commanditaires, qui comprenaient : Smart-Fly, Azure Hobbies et DL, Aeroworks, Great Hobbies, Unipro, Carden Aircraft, RedPlaneArf, Emcotec, PowerSystems, Jersey Modeler, Futaba (Great Planes, E-flite (Horizon Hobby), NoLimitz (Paul Svec), Boca Bearings, Bijouterie Sebag, la zone Vallée de l'Outaouais du MAAC, la broderie Sew Cool ainsi qu'un pilote anonyme et ami du comité de copies volantes acrobatiques qui a fourni des casquettes brodées à tous les pilotes.

Le concours s'est terminé avec une main d'applaudissements à l'endroit des Stetson Flyers et de sa formidable équipe – ils appartiennent à une classe à part en tant qu'hôtes (allez voir leur site au <http://www.stetsonflyers.com/> pour voir d'autres détails relativement à leur club et aux nombreux événements qu'ils organisent). Ceux-ci ont reçu de nombreux cadeaux tels des casquettes brodées, des t-shirts et des casquettes du MAAC, une maquette électriques E-flite (un don de Horizon) ainsi qu'un émetteur Futaba FASST, qu'a donné Great Planes.

Nous remercions tous nos fidèles concurrents d'être venus si nombreux! Vous avez assuré le succès de la fin de semaine et nous conclurons avec une invitation

*suite à la page 86*



Caption

Hope your summer flying season has been filled with lots of thermals and you've had fun flying your favorite model. There have been several things that need the attention of the soaring community.

The first thing concerns the F3J Team trials. Apparently the Board of Directors felt there should be a least eight months lead time to the trials. Therefore the West Coast contingent, Arend Borst, has put forth a proposal for the trials to be held in March 2010. It would give those interested in competing enough time to get their equipment ready to fly and get some much needed practice. The proposal has been sent to the Board for approval. I think that the team can rebuild and hopefully, they can give a good showing at the next W/C.

The next item of business has to do with the rule books that have languished at MAAC headquarters. It was 1995 since Neil Tinker revised the Sporting Code for sailplanes. It is imperative to review it and make changes that reflect the current contest rules this year. I would urge the committee members to speak and/or communicate to their fellow members in the sailplane community about these rules and their current usage. It is also important to add the Hand-Launch class well as any other changes that reflect the current practice. If you like to see what the FAI rules are currently, please go to [www.fai.org](http://www.fai.org) then follow the links to the rules. If you do not have access to a computer, then call MAAC and arrange for them to send out a copy of the section you wish to review. The cost of the rule book will be the responsibility of the member.

The proliferation of some many models that are available for F3B, F3J and Scale is quite unbelievable at this time. Perhaps a list of them with suppliers names and characteristics and cost would be a welcomed addition to the website. If someone would like to prepare such a



Phillip Landray's beautiful 1/4 scale ASK-13 before its maiden voyage. / Le magnifique ASK-13 à l'échelle 1/4 de Phillip Landray avant son vol inaugural.

current list, it could be put on the MAAC website.

I realize that the computer and the Internet have made it possible to get the latest news about models and equipment but it still is nice to have a copy altogether to compare and realistically trade off the features of each design.

As a club secretary, I received a letter from the BFL Canada Insurance Services Inc. It was for insurance for flying outside 'sanctioned clubs or events' fields. As the literature points out, many homeowner policies will not respond if there is an accident involving a model aircraft, as your MAAC insurance only responds when it is a sanctioned club or MAAC event. If you are interested in following up on this type of coverage, contact Anne Taylor at [ataylor@bflcanada.ca](mailto:ataylor@bflcanada.ca) or phone her at 604-669-9600 for more information.

Perhaps that slope site or site near your residence that you have been flying after diner may be worth the cost? I find it somewhat interesting that insurance companies have the initiative to go after this type of business but they do not actively go after our MAAC policy business. MAAC has to go to them! Most of the time, they make money on our policy based on the accident reports! Go figure!

The last item concerns the May issue of AMA's Model Aviation. Lee Estingoy explains the tips and tricks of Aerotow. 'Get in touch with your high-start Soaring personality.' It is funny and an entertaining read of the current state of soaring! If you can find a copy, please enjoy the article! It lists a number of aerotow events with their corresponding web sites. They are listed here for your browsing pleasure: [www.sbss.org](http://www.sbss.org), [www.cvrc-soaring.com](http://www.cvrc-soaring.com), [www.passoar.us](http://www.passoar.us), [www.jr-radios.com](http://www.jr-radios.com), and [www.sbss.rg](http://www.sbss.rg). I hope you enjoy looking at these sites.

By the way, the new MAAC website is online now. It is a work in progress and quite different from the old one. It will improve and hopefully have more information in the coming months. Please check it out for yourself. If you wish to have an article included in the website, just e-mail the article to me for review and if it is acceptable, I will pass it on to the webmaster.

Next month, we will cover the soaring activity of the summer months and hopefully show some photos as well. If you have any concerns about sailplane activity, please contact me at my e-mail or phone for further information. Just for the fun of it, please be more safety minded! ✈





## PLANEURS COPIES VOLANTES ET TÉLÉCOMMANDÉS

Stanley Shaw

2481

Chair

519-763-7111 stanley.shaw@sympatico.ca

J'espère que votre saison de vol a été remplie de plusieurs thermiques et que vous vous êtes amusé à faire voler votre maquette préférée. Plusieurs sujets méritent que la communauté des adeptes de planeurs s'y attarde.

Le premier sujet, ce sont les Épreuves de qualification d'équipe F3J. Semble-t-il que le Conseil des directeurs souhaitaient qu'il faudrait au moins huit mois de préparatifs avant que l'épreuve n'ait lieu. Le contingent de la côte Ouest, Arend Borst, a présenté une soumission voulant que l'épreuve ait lieu en mars 2010. Ceci donnerait suffisamment de temps aux intéressés pour préparer leur équipement et se pratiquer. Cette proposition a été envoyée au Conseil d'administration à des fins de considération. Je crois que l'équipe peut se rebâtir et avec un peu de chance, ses futurs membres feront bonne figure au championnat mondial.

Le prochain sujet, c'est celui des livrets de règlements qui récoltent la poussière au siège du MAAC. C'est en 1995 que Neil Tinker a révisé le Code sportif pour planeurs. Il est impératif de le réexaminer et d'apporter les changements qui reflètent les règlements en vigueur cette année. J'encourage les membres du comité à parler et à communiquer avec leurs confrères au sein de la communauté des planeurs relativement à ces règlements et à leur utilisation actuelle. Il est aussi important d'ajouter la catégorie des lancer-main de même que tout changement qui font écho à la pratique actuelle. Si voulez jeter un coup d'œil aux règlements FAI en vigueur, veuillez vous rendre au [www.fai.org](http://www.fai.org) et suivez les liens jusqu'aux règlements. Si vous n'avez pas accès à un ordinateur, appelez le MAAC et arrangez-vous de sorte à ce qu'un exemplaire de la section que vous voulez examiner vous soit envoyée. Le coût du livret des règlements incombera au membre requérant.

La prolifération des maquettes de F3B, F3J et de copies volantes est tout à fait incroyable. Peut-être y aurait-il lieu de préparer une liste des fournisseurs, des caractéristiques des maquettes offertes et du coût de sorte à l'ajouter au site Web? Si quelqu'un offre une telle liste, je pourrais la faire ajouter en ligne.



Phillip Landray's beautiful 1/4 scale ASK-13 before its maiden voyage. / Le magnifique ASK-13 à l'échelle 1/4 de Phillip Landray avant son vol inaugural.

Je sais bien que l'ordinateur et Internet font en sorte qu'on puisse obtenir les plus récents développements afférents aux maquettes et à l'équipement, mais il est chouette d'avoir un exemplaire d'une telle liste afin de comparer les avantages et désavantages de chaque design.

À titre de secrétaire de mon club, j'ai reçu une lettre de BFL Canada Insurance Services Inc. Elle traitait des vols effectués à l'extérieur d'un environnement de club à charte ou d'événements parrainés. Comme le souligne cette documentation, plusieurs polices résidentielles ne réagiront pas si un accident impliquant une maquette se produit, tandis que le MAAC ne réagit que si l'accident est survenu chez un club reconnu ou pendant un événement qu'il parraine. Si vous voulez en savoir plus long, communiquez avec Anne Taylor au [ataylor@bflcanada.ca](mailto:ataylor@bflcanada.ca) ou téléphonez-lui au 604 669-9600.

Peut-être le site de vol de pente ou le terrain non loin de chez vous et où vous êtes allé après le souper vaudrait-il le coût de vous protéger? Je trouve intéressant que les entreprises d'assurance fassent preuve d'initiative afin de récolter cette occasion d'affaires mais qu'elles ne soient pas intéressées à offrir au MAAC de la protection normale. Le MAAC doit plutôt leur courir après! La plupart du temps, ces entreprises font de l'argent

grâce à notre politique et selon nos rapports d'accident. Trouvez l'erreur!

Le dernier point à traiter, c'est la parution du numéro de mai de la revue américaine Model Aviation. Lee Estingoy explique les rudiments et les conseils afférents au remorquage aérien, Get in touch with your high-start Soaring personality. C'est un texte humoristique et divertissant sur l'état du vol à voile! Si vous pouvez en trouver un exemplaire, je sais que vous prendrez plaisir à lire l'article. Celui-ci renferme les dates de rassemblements de remorquage aérien ainsi que leurs coordonnées de site Web. On les retrouve ici :

[www.sbss.org](http://www.sbss.org); [www.cvcrcsoaring.com](http://www.cvcrcsoaring.com); [www.passoar.us](http://www.passoar.us); [www.jrradios.com](http://www.jrradios.com); ainsi que [www.sbss.rg](http://www.sbss.rg). J'espère que vous aimerez bien ce que vous y verrez.

En passant, le nouveau site Web du MAAC est maintenant en ligne. C'est un travail toujours en cours et il diffère beaucoup de l'ancien. Il sera amélioré et devrait comporter davantage d'information au cours des prochains mois. Allez y jeter un coup d'œil. Si vous voulez offrir un article, envoyez-moi le par courriel et je vérifierai s'il est acceptable. Dans l'affirmative, je l'enverrai au webmestre.

*suite à la page 86*



# RC SPORT FLYER

**Bruce Dealhoy 22555**

Chair  
905-841-103 bdealhoy@sympatico.ca

Summer is ending and the flying season is starting to meld into the winter building season. People are returning to the familiar haunts: club meetings, the workshop to work on the winter's projects and repairs, and the on-line forums to brag about their successes and commiserate over the over the not-so-successful flights. Of course, there's the on-going discussion from the 'lone eagle' pilots who think that joining a club and MAAC are just not worth the time and effort.

I'm attaching a short article from fellow committee member William Thorne, that goes a long way to laying out the basic reasons why people should consider joining a club. Of course, in this magazine, it might seem like we're preaching to the converted. However, many people have a hard time in making the case when talking to 'lone eagles' and this article should be a help.

Have fun this winter and watch where you put your X-Acto knives. Don't use the excuse "I've got nine more..."

## WHY JOIN A CLUB AND MAAC?

by William Thorne

*"I feel those who are not members of a club or MAAC and fly alone are missing out on a great number of advantages and*

*are exposing themselves and others to serious harm.*

*"Camaraderie - The club, whether at the monthly meeting or at the flying field, is where to meet new people and old friends with common interests and pursuits. Flying model aircraft is the theme, flying model aircraft is the interest and occasionally, world problems are often solved. It's not only safe but comforting to have someone to fly with.*

*"Flying facilities - Having a safe place to fly is paramount in our hobby. An area that controls spectators is important. Just check the old films of modelers flying free-flight before the Second World War on the Net. It's funny and potentially dangerous as pilots launch their planes and the spectators scramble to get out of the way. Flying in a public park or school yard may be convenient, but most towns, cities and school boards have by-laws about not flying in public areas, which also come with monetary fines.*

*"Safety - It's nice to have a safe place to prepare, start, fly and sometimes repair or rebuild your aircraft. The field is set up in a sanctioned manner so that everyone has positive experiences. MAAC not only offers the insurance policy but verifies that the flying field is safe for all.*

*"Visiting other fields - Going to Fun Flies, competitions or going as a guest and knowing that there will be no other problems other than weather and your flying ability is comforting. Having a standard set of basic rules, problems are kept to minimum.*

*"Information - It is stated that if history is not studied, then one will be destined to repeat the same mistakes. There is a lot of history at a club about flying model aircraft. There is a ton of information available from members that can be quite expensive and frustrating when learned on your own time. Tips about building, glues, wood, sources of materials, engines, fuels, radios, flying and lots and lots of other things are freely given.*

*"A good place to be - I find just being at the field is a place to get away from the daily grind. The field I fly at, the Ajax RC Model Club, is out in the country. On the way home from work, I'll stop by just to unwind. Conditions may not be right to fly, but that doesn't matter. Just to sit, remember the aerial adventures, listening to the frogs and birds singing away, puts me in a better frame mind to go home in."✈*

# PILOTES SPORTIFS

**Bruce Dealhoy 22555**

Chair  
905-841-103 bdealhoy@sympatico.ca

L'été s'achève et la saison de vol passe à la saison de construction. Les gens retournent aux activités qu'ils connaissent bien : les réunions de club, l'atelier afin de travailler sur le prochain projet ou afin de procéder aux réparations et les forums de discussion en ligne afin de se vanter des succès rencontrés et de se plaindre des vols qui ne se sont pas bien passés. Bien sûr, la discussion se poursuit relativement aux pilotes aigles solitaires qui pensent que se joindre à un club et au MAAC ne valent pas la peine et l'effort.

J'attache cet article d'un collègue de comité, William Thorne, qui explique en long et en large les raisons pour lesquelles les gens devraient songer à faire partie d'un club. Bien sûr, dans cette revue, on pourrait croire que nous prêchons aux gens déjà convertis. Toutefois, plusieurs personnes ont bien de la

difficulté à faire valoir des arguments de vente auprès des aigles solitaires. Cet article devrait vous aider.

Amusez-vous cet été et surveillez où vous déposez vos couteaux X-Acto. N'ayez pas recours à l'excuse "J'en ai neuf autres ».

## POURQUOI FAIRE PARTIE D'UN CLUB ET DU MAAC?

par William Thorne

*"Je crois que les personnes qui ne sont pas membres d'un club ou du MAAC et qui pilotent en solitaire manquent plusieurs avantages et qu'ils s'exposent (et les autres) à des blessures.*

*"Camaraderie - Le club, qu'il s'agisse de la réunion mensuelle ou du rassemblement au terrain, c'est l'endroit où les gens et les vieux amis avec intérêts communs se regroupent. Le thème, c'est les*

*maquettes et le vol de maquettes offre l'intérêt et occasionnellement, on résout même les problèmes du monde. Ce n'est pas seulement sécuritaire mais aussi réconfortant d'avoir quelqu'un avec qui voler.*

*"Installations de vol - Posséder un lieu sécuritaire où faire voler ses avions, c'est très important pour notre passe-temps. Une aire de vol qui puisse contrôler les spectateurs, c'est important. Vous n'avez qu'à jeter un coup d'œil sur les vieux films de modélistes de l'avant-guerre dans Internet. C'est drôle et potentiellement dangereux alors que les pilotes lancent leurs avions et on voit les spectateurs se tasser afin de ne pas se faire frapper. Faire voler un avion dans un parc ou une cour d'école, ça peut être pratique mais la plupart des localités, villes et conseils scolaires possèdent des*  
*suite à la page 86*



## ENCORE DU PLAISIR!

“More darn fun!”, c’était un commentaire qu’on lisait régulièrement dans la chronique de John Pond sur le vol libre d’appareils de types Old Timer dans la regrettée revue Model Builder. Je ne pourrais mieux décrire ce qu’on ressent en manipulant des maquettes à saveur antique qui sont assemblées en balsa. J’ai bien peur que cette chronique soit plus brève car je ne disposais pas de beaucoup de temps pour la rédiger à partir du moment où j’ai appris que je devenais votre nouveau président de comité.

En premier lieu, je remercie Jim Anderson du travail qu’il a abattu à titre de président, un poste qu’il a accepté il y a plusieurs années. Il s’est beaucoup dévoué afin de maintenir le mouvement SAM à l’avant-plan, entre autres en devenant directeur de concours au rassemblement annuel Great Grape Gathering. Les efforts qu’il y a investis ont fait en sorte que le GGG est devenu l’un des événements Old Timer les plus importants dans l’Est du pays. En deuxième lieu, je remercie toutes les personnes qui ont appuyé ma candidature. J’ai une grande peinture à remplacer, si bien que je ferai de mon mieux!

Je crois bien qu’il faudrait que je parle un peu de moi. Je suis un concurrent de maquettes motorisées de vol libre depuis belle lurette et je me suis mesuré à des collègues à de nombreuses reprises au sein d’à peu près toutes les catégories SAM, Nostalgia et modernes. Je touche un peu aux planeurs et j’assemble présentement ma première maquette à propulsion élastique depuis environ 20 ans (je dis toujours cela aux gens – je crois bien qu’il faudra un jour que je la termine!) Parallèlement, je tente d’assembler une maquette motorisée FAI afin de rejoindre le groupe qui fait voler les siennes au camp Borden des Forces armées canadiennes (et que je réussisse à ajuster des maquettes à moteur à allumage tant bien que mal... chut, pas un mot!).

Je suis journaliste de profession et j’ai habité plusieurs endroits au Canada en raison de déménagements en rapport avec les emplois que j’ai occupés. Au fil des années, j’ai été membre des Edmonton Model Aeroneers, des groupes SAM 52 à Calgary, SAM 69 à Winnipeg et à l’heure actuelle, je suis membre du Toronto Free Flight Group ainsi que de la Western New

York Free Flight Society. J’adore construire et faire voler des maquettes motorisées aux vieux moteurs à allumage (ignition) et m’amuser avec eux (au grand déplaisir de mes voisins du centre-ville torontois!).

J’aurais besoin d’aide afin de traiter de l’aspect télécommandé au sein du mouvement. J’aimerais bien assembler une maquette 1/2A Texaco afin de la faire voler au sein du chapitre SAM 54 ici dans le Sud de l’Ontario, quoique Roy Bourke me dit que ses membres possèdent plusieurs maquettes à propulsion électrique, ces jours-ci.

## L’ÉTAT DU MOUVEMENT SAM

C’est probablement une bonne idée de vérifier l’état dans lequel se trouve l’activité de la Société des anciens modélistes au Canada aujourd’hui. J’aurai aimé communiquer avec les divers chapitres SAM avant de rédiger cette chronique mais la date de tombée était un peu trop serrée.

Selon le site Web du SAM, huit chapitres SAM sont toujours actifs au Canada : SAM 107 à Edmonton, SAM 52 à Calgary, SAM 69 à Winnipeg, SAM 1616 dans la région des Grands-Lacs, SAM 110 au Nord du lac Supérieur, SAM 54 dans le Sud de l’Ontario, SAM 89 dans le Sud-ouest de l’Ontario et SAM 86 dans l’Est de l’Ontario.

De ceux-ci, je crois que quatre s’adonnent au vol libre (les chapitres SAM 107, 52, 69 et 86) tandis que les autres font voler des maquettes télécommandées. Bien sûr, les adeptes du vol télécommandé passeront souvent de l’autre côté de la clôture puisqu’il arrive qu’ils fassent voler des maquettes à propulsion élastique, particulièrement les maquettes de la variété des Flying Aces. Ainsi, au premier coup d’œil, il semble que l’activité au sein du SAM se porte assez bien, même si nous luttons un peu parce que ses adeptes vieillissent et que nous devons recruter de nouveaux membres.

## ACTIVITÉS À CALGARY

En parlant d’activité, j’ai reçu un beau courriel de Bernard Guest, le président du Calgary Model Airplane Club (CMAC, SAM 52). Il essaie de mousser l’activité et il s’y prend de la bonne façon.

Le chapitre SAM 52 accueillera en octobre la première compétition réunissant

des maquettes SAM, Flying Aces et de vol libre. Au cours des 14 années que j’ai passées à Emdonton, nous nous déplaçons souvent à Calgary afin de participer aux concours de vol libre du CMAC dans un des plus beaux champs de foin qu’il m’ait été donné d’admirer. Communiquez avec Bernard au [bguest@ucalgary.ca](mailto:bguest@ucalgary.ca) afin de connaître les dates et autres renseignements pertinents. Alors, mes anciens compagnons de vol au club d’Edmonton, c’est le temps de renouer avec vos camarades de vol libre à Calgary!

L’expression consacrée « Construisez-le et ils viendront » revêt tout son sens. La clé d’une activité accrue, c’est de former un club, d’organiser des réunions régulières et, plus que tout, de trouver un terrain de vol. Les activités du mouvement SAM ont beaucoup souffert dans le Sud de l’Ontario en raison de l’absence d’un endroit où voler. C’est démoralisant de terminer une maquette de ne pas pouvoir en faire l’essai.

S’il se trouve des gens qui pensent de la même façon, faites-moi signe. Si nous pouvions réunir des personnes, nous pourrions commencer à nous réunir régulièrement et entreprendre des recherches afin de dénicher un terrain de vol que nous pourrions utiliser à tout le moins pour des vols d’essai.

## RETOURNEZ CE SEGMENT

Voici un conseil technique à l’intention de quiconque travaille présentement sur un moteur à allumage (ignition) : si vous y installez de nouveaux segments de piston et que vous vous apercevez que vous n’avez pas de compression, vous pourriez améliorer votre sort en retournant un ou les deux segments.

Récemment, je n’avais pas de compression dans un moteur Brown Junior et je me suis souvenu que les segments de piston des moteurs de moto et d’automobile sont habituellement marqués d’une mention « top » (dessus). J’ai retourné le segment et comme par miracle, j’ai obtenu de la compression, si minime soit-elle!

Sur ce, je crois que je peux déposer mon stylo. Il me ferait plaisir de recevoir des photos, comptes-rendus, conseils techniques et autres afin que j’en fasse bon usage dans cette chronique et que je reçoive tout bonnement des renseignements. On peut me joindre au 416 651-1325 ou par courriel au [simon.blake@sympatico.ca](mailto:simon.blake@sympatico.ca)

## MORE DARN FUN!

'More darn fun!' was a regular comment on Old Timer free flight modeling in John Pond's column in the much-missed Model Builder magazine. I can't think of a better way to describe messing around with vintage airplanes made of good old balsa wood.

I'm afraid this column is going to be somewhat short as the time between when I learned that I was going to be your new SAM chairman and the deadline was pretty brief.

First off, I want to thank Jim Anderson for the good work he has done as SAM chairman since taking on the job several years back. He has done much to keep SAM at the forefront, not least by being contest director for the annual Great Grape Gathering. His efforts have made this event one of the premier Old Timer contests in the East, for many years. I would also like to thank all those who supported me for SAM chairman. I have big shoes to fill, so I will do my best!

I guess I should say a bit about myself. I am a longtime gas model free flight competitor, competing in virtually all SAM, Nostalgia and modern classes. I dabble in gliders and am currently building my first rubber model in about 20 years. (I keep telling people that – I guess I am going to have to get it done!) At the same time, I am trying to get an FAI power model together to fly with the FAI bunch at Camp Borden (and trim ignition models on the sly... shh!).

I am a journalist by profession and have lived across this country as a result of various job moves. Over the years, I have been a member of the Edmonton Model Aeroneers, SAM 52 in Calgary, SAM 69 in Winnipeg and today, I am a member of the Toronto Free Flight Group and the Western New York Free Flight Society. I love building and flying ignition gas models and messing with ignition engines (to the displeasure of my downtown Toronto neighbours!).

I will need some help covering the RC side of things. I am thinking about putting together a ½ A Texaco model so I



The new SAM Chairman fiddles with his nostalgia gas Eureka at the Empire State Championships in Geneseo, N.Y. / Le nouveau président du Comité SAM ajuste sa maquette Nostalgia à carburant Eureka lors des Empire State Championships à Geneseo (état de New York). PHOTO : Cynthia Sherwood

can fly with SAM 54 here in Southern Ontario, although Roy Bourke tells me they are doing a lot of electric these days.

## THE STATE OF SAM

It's probably a good idea to take a look at the state of SAM activity in Canada today. I had hoped to get in touch with the different SAM chapters prior to writing this column, but the deadline came a little too quickly.

According to the SAM website, there are currently eight active SAM chapters in Canada: SAM 107, Edmonton; SAM 52, Calgary; SAM 69, Winnipeg; SAM 1616, Great Lakes; SAM 110, North of Superior; SAM 54, Southern Ontario; SAM 89, Southwestern Ontario and SAM 86, Eastern Ontario.

Of those, I believe four are free flight (SAM 107, 52, 69 and 86) with the remainder being primarily R/C. Of course, there is always some crossover as many of those involved in R/C also fly rubber models, particularly of the Flying Aces variety.

So, on the surface, it seems as though SAM activity is pretty healthy, although we all struggle as people get older and we need to recruit new members.

## CALGARY ACTIVITIES

Speaking of which, I received a nice e-mail from Bernard Guest, president of the Calgary Model Airplane Club

(CMAC, SAM 52). He's trying to drum up more activity there and he's going about it the right way.

SAM 52 will host its first joint SAM, Flying Aces and free flight competition in October. In the 14 years I lived in Edmonton, we traveled down to Calgary many times to compete in CMAC free flight competitions on the most beautiful hay field I have ever seen. Contact Bernard at bguest@ucalgary.ca for dates and other info. And, my former Edmonton club mates, it's time to get re-acquainted with your Calgary comrades in free flight!

The old saying 'build it and they will come' is so true. The key to getting more activity is to form a club, hold regular meetings and above all, find a flying field. Free flight SAM activity has really suffered in Southern Ontario lately for want of a place to fly. It's demoralizing to finish a model and not be able to go out and test it.

So if there are any like-minded people out there, drop me a line. If we can get a few people together, we can start meeting on a regular basis and start the search for a field we can use for, at the very least, test flying.

## FLIP THE RING

Here's a tech tip for anyone working on ignition engines: If you install new rings and find you have absolutely no compression, things may improve if you flip one or both of the rings over.

I had a no compression experience with a Brown Junior recently and it dawned on me that rings for motorcycle and car engines are usually marked 'top'. So I flipped the ring and, sure enough, I had some compression, if not a lot!

And with that, I think it's time to put down my pen. I would be grateful for any photos, reports, tech tips, etc. that I can use in the column, or just input in general.

I can be reached at (416) 651-1352 or simon.blake@sympatico.ca. ✈





*Vol circulaire acrobatique* suite de la page 58

mais j'ai sur mon avion un PA .51 muni d'une hélice trois pales de 12X4.25, si bien qu'il y a peu de chance que la maquette tombe du ciel. Toutefois, je m'inquiète de manquer de carburant et je dois ajuster le mélange air-carburant afin d'accomplir ma séquence avec six onces de carburant. Le moteur cale avant le dernier looping de la figure Clover Leaf et je perds trop de points. D'autres vols d'essai et d'autres ajustements. La maquette vole mieux à la vitesse voulue et je réussis mes séquences.

Me voici rendu au deuxième de trois vols officiels. Si je veux me placer au sein de l'équipe, je dois pouvoir réaliser une séquence complète et afficher un pointage raisonnable. Les choses se passent mieux mais au moment d'exécuter les Overhead Eights, le moteur cale et reprend. Hein? Encore et encore. Je pense alors que si la maquette peut te-

nir bon quelques secondes de plus, je compléterai ma séquence et j'obtiendrai un pointage. Au moment de réaliser le dernier looping, mon moteur a calé une fois de plus et a lâché pour de bon par vent de front... Quelle mauvaise passe! Je crois bien que toutes les maquettes redeviennent des morceaux détachés à un moment ou l'autre.

La morale de l'histoire (il doit en avoir une, non?) : cela vaut la peine d'essayer aussi fort que vous le pouvez et de franchir les obstacles si vous entendez livrer bataille et gagner. Aussitôt que j'ai tranché le nez de la maquette et d'y poser un nouveau moteur la veille, je savais que je me retrouvais dans de beaux draps! Cela ne fait rien. On retient beaucoup de valeur à être concurrent et cela dépasse toute récompense que procure la victoire. J'étais dans le coup et j'avais une chance de l'emporter. C'est tout ce qu'on peut demander. ✈

*Électriques* suite de la page 62

cela pourrait signifier pour le détaillant local conventionnel d'articles de passe-temps. Le commerce en ligne hobbyking.com, situé à Hong Kong, est en train de devenir pour le commerce de passe-temps ce que Google est devenu pour Internet; insidieux et indispensable. Ces spécialistes chinois livrent de la marchandise dont la qualité s'améliore à des prix très bas, surtout les LiPo. Presque partout où je passe, je vois leurs produits dans des avions, des hélicoptères et des boîtes à outils.

Mon emploi m'amène en des villes partout au pays et j'essaie toujours de rendre visite à un magasin local de passe-temps, ne serait-ce que pour voir ce qu'il offre. Généralement, je n'ai pas aperçu beaucoup de matériel électrique et ce que j'ai vu a tendance à être plus dispendieux que ce qui est disponible en ligne. Ces magasins ont tendance à offrir une grande sélection et ils semblent

brasser beaucoup d'affaires. Il se trouve aussi toujours de nouveaux venus qui recherchent leur premier émetteur ou avion.

Il me semble donc que les magasins locaux de passe-temps demeureront en affaires pendant encore un bon moment mais que la proportion de produits électriques par rapport aux produits conventionnels pourrait diminuer. J'ai entendu dire que les magasins locaux de passe-temps achètent maintenant directement de hobbyking.com et qu'ils revendent ces produits à leur clientèle locale. Si elle se développe, cette tendance changera la donne une fois de plus.

## PROCHAINES CHRONIQUES

Vous travaillez sur un projet bien spécial cet hiver? Envoyez-moi des détails et des photos. Il me fera plaisir de partager cela par l'entremise de cette chronique. Appréciez votre automne! ✈

*Vol intérieur télécommandé*

suite de la page 68

En passant, je suis très satisfait de ce Blinky. Mes piles LiPo durent beaucoup plus longtemps.

J'ai jeté un coup d'œil à leur site Web et j'ai vu toute une collection d'articles pour les adeptes du vol électrique. Allez faire un tour; je ne pense pas que vous le regretterez!

Une autre plogue pour des articles de vol intérieur.

J'ai constaté que Frank Weaver (aussi de la Colombie-Britannique), a réalisé une version kit de son célèbre foamie de vol intérieur et extérieur NutBall. Ces appareils électriques sont très chouettes à faire voler et ils sont faciles à réparer s'ils rencontrent le sol accidentellement. Envoyez un courriel à Frank au foamyfan@shaw.ca afin d'en savoir plus long sur cette bien belle maquette. Incidemment, j'en suis rendu à ma quatrième : je ne peux m'habituer à sa vitesse, surtout compte tenu des tremblements dans mes doigts.

J'ai appris que Kevin Perry (d'Ingersoll en Ontario) va coordonner les rassemblements de vol intérieur la saison prochaine à compter du 8 novembre. Jusqu'à maintenant, il a sélectionné cinq dates de rencontre. Communiquez avec lui au kevinperry@rogers.com afin d'en savoir plus long.

Je l'ai dit auparavant et je le répète. Vos réunions de zone pointent déjà à l'horizon et votre Association nationale a besoin de vos réactions, que ce soit en personne ou par procuration. Il n'y a pas d'excuses : c'est votre club et seuls vos commentaires peuvent en assurer le fonctionnement. J'en ai suffisamment dit!

Puisque cette chronique sera ma dernière, je remercie tous ceux qui m'ont aidé par le passé à l'aide d'information et de photos relativement aux activités de vol intérieur. Sans vous, les articles auraient été bien minces! Bonne chance à tout le monde et puissent vos vols intérieurs être réalisés avec succès et bien sûr, en toute sécurité.

Approche finale, virez à gauche et rangez votre équipement. Ça m'a fait plaisir de contribuer. ✈

*Scale Aerobatics* From page 77  
to all MAAC members.

The 42 pilots who flew ranged from keen first-timers to seasoned world-class flyers. Scale Aerobatics is open to everyone and there is nothing to keep you away from it. Whichever airplane you are flying, whatever your skill level, if you can do a roll, a loop and a straight (or almost straight!) line, there's a whole side of the hobby that's awaiting if you're willing to give it a shot.

Check out [www.ScaleAerobaticsCanada.com](http://www.ScaleAerobaticsCanada.com) for step-by-step instructions to the Basic Sequence and a contest schedule. You will discover a community of pilots who are ready to help you. There's plenty of reasons to get into it, from improving your flying skills to discovering a new aspect to the hobby you love, but the bottom line is – it's fun!!!

Thank you everyone from your Contest Directors, Isabel Deslauriers & Jim Daly. ✈



# 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

October 3, 2009 - Fun Fly - Barnstorm-er Airport - Fall Fun Fly - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289 - rbrosins@telus.net - Fall Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club at Barnstormer Airport N/C

October 17, 2009 - Display - Olds College Alumni Centre - Annual Auction - Roger Hall - (403) 507-2404 - hallrd@telusplanet.net - October 17, 2009: The Didsbury R/C Fun Flyers will be holding their \Annual Fall Auction\ at the Olds College Alumni Centre, Olds, Ab. Doors open at 10:00 am . Auction starts at 12:00 noon. Door prizes and concessiion. More information at www.drccf.net or contact Roger Hall at (403) 507-2404

January 1, 2010 - Fun Fly - Barnstormer Airport - Polar Fun Fly - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289 - rbrosins@telus.net - Polar Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club 24th Annual - Weather matters not. Noon to 4 PM

### ATLANTIC - B

July 17, 2010 - Competition - MAST field in Truro, NS - 3rd Annual Atlantic Scale Aerobatics Challenge - Mark Ramsay - 506-750-1234 - marcrams@hotmai.com - July 17th and 18th - Once again taking place at the MAST field in Truro, (<http://www3.ns.sympatico.ca/mast>) this 2 day scale aerobatic contest will build upon last year's event. As always, we welcome any and all pilots who want to come out and have a good time especially those who have never flown scale aerobatics before. The basic class is the perfect no-stress opportunity to have fun and get started in scale aerobatics. As always, any aircraft is eligible for basic, even your trainer! All classes from Basic to Unlimited will be flown including Unknowns. Prizes for all registered pilots will be awarded. Registration fee will be \$10 to help cover costs. Pilots must be at the field by 8:00 am and ready to fly at 9:00 am. A BBQ will be up and running for both days for any who are

interested. Sound testing as per the 2009-2010 scale aerobatics competition regulations will be followed at CD's discretion. Proof of MAAC or AMA membership is required - no exceptions. For more information, please email Mark at marcrams@hotmai.com or visit the following sites: <http://www.lobstercove.ca> <http://www.scaleaerobaticscanada.ca>

### BRITISH COLUMBIA - C

May 22, 2010 - Fun Fly - Black Water - Prince George Aeromodelers Annual Fathers Day Fun Fly - Don Reeves - 250-613-0151 - zoo\_fool@telus.net - Come Join us again this year May 21, 22, 23rd at our Black Water site for some great flying and good fun. There will be games of skill and dinner at the field saturday night. Free camping on site (no services) Prizes for pilots. Contact Don Reeves at 250-613-0151 or Email at zoo\_fool@telus.net

### MANITOBA N/W ONTARIO - D

#### MIDDLE - E

October 3, 2009 - Display - Niagara Christian College, Fort Erie, ON - 33rd Annual Heritage Days - display - Tom Barnes - 905-994-6797 - - The Rose City Model Flyers of Wainfleet, ON will be hosting a display at the 33rd Annual Niagara Christian College Heritage Days along the Niagara Parkway, in the Town of Fort Erie. Beautiful location along the upper Niagara River with many displays, bands, food, craft show, and activities for the kids.

#### NORTHERN - F

#### OTTAWA VALLEY - G

October 10, 2009 - Fun Fly - ORCC Drummond Field - ORCC Fall Fun Fly - Michael Toner - 613-297-4902 - mdscentist61@yahoo.ca - The Ottawa Remote Control Club will be hosting our Fall Fun Fly on Saturday October 10 2009. Admission is free to all. Proof of valid MAAC or AMA membership is required to fly. A lunch will be available for \$5.00 for anyone who is interested.

All are invited to come out and enjoy a day of flying.

October 11, 2009 - Competition - MATS Field - MATS 2m2c Round 5 - Mark Gervais - - mark.gervais@sympatico.ca - This is round 5 of MATS competition league. This is a thermal duration competition. Sailplanes with a maximum span of 2 meters and controlled by 2 channels are the only type admitted.

August 21, 2010 - Fun Fly - Kingston Radio Control Modellers flying field - 23rd Annual Kingston IMAA Giant Rally - Dave Penchuk - - dave.penchuk@sympatico.ca - August 21-22, 2010 - 23rd 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 1/4 scale. IMAA sanctioned and IMAA rules apply. Must be current member of MAAC or AMA. Contact: Dave Penchuk, cell: (613) 795-6076, Email: dave.penchuk@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.giantscalecanada.com>

August 20, 2011 - Fun Fly - Kingston Radio Control Modellers flying field - 24th Annual Kingston IMAA Giant Rally - Dave Penchuk - - dave.penchuk@sympatico.ca - August 20-21, 2011 - 24th 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 mono-



# CALENDAR OF EVENTS



planes, 60" for biplanes or ¼ scale. IMAA sanctioned and IMAA rules apply. Must be current member of MAAC or AMA. Contact: Dave Penchuk, cell: (613) 795-6076, Email: dave.penchuk@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.giantscalecanada.com>

## PACIFIC - H

October 3, 2009 - Fun Fly - PDQ Flyers' field - Fall wrap up - Bruce Berry - (250) 468-5249 - [bberry@shaw.ca](mailto:bberry@shaw.ca) - PDQ Flyers' Fall wrap up Fun Fly on Saturday October 3rd, 2009 at our PDQ's Flying Field in Nanoose Bay, BC.

## QUEBEC - I

### ST. LAURENT - J

## SASKATCHEWAN - K

## SOUTH EAST - L

October 3, 2009 - Fun Fly - Sibbald Point Provincial Park - Keswick Fall Float Fly - Cecil \Woody\ Wood - 905-889-2238 - [woody10@rogers.com](mailto:woody10@rogers.com) - Keswick Model Aircraft Club Fall Float Fly. October 3rd at the Sibbald Point Provincial Park, Keswick, Ontario. If it will still float, and still fly, bring it to our season wind-up. Terrific flying site, great food, great friends. No contest, no prizes, just a fun fly. Cecil \Woody\ Wood, 905-889-2238 or [woody10@rogers.com](mailto:woody10@rogers.com)

## SOUTH WEST - M

November 15, 2009 - Swap Shop - Canada Building - Western Fair Grounds - London Model Aircraft Club Swap Meet - Joe Denis - 226-663-6680 - [joedennis69@rogers.com](mailto:joedennis69@rogers.com) - 21st. Annual London Model Aircraft Club Swap Meet, Sunday, November 15th. 9:00 A.M. - 2:00 P.M. Entry fee \$5.00, children under 12 - free, tables \$20.00. Last year over 130 tables were rented, so book early. Aircraft, cars, helicopters, boats for sale. Contact Joe Dennis at 226-663-6680, or go to [www.lmac.on.ca](http://www.lmac.on.ca) for details.

## Pilotes sportifs

suite de la page 81

*régléments qui interdisent le vol en des lieux publics qui sont assujettis à des contraventions.*

*"Sécurité – C'est bien d'avoir un endroit sécuritaire où l'on puisse préparer, faire démarrer, faire voler et parfois réparer ou reconstruire vos maquettes. Le terrain est disposé de façon à ce que tout le monde en vive une bonne expérience. Le MAAC n'offre pas seulement la protection d'assurance mais il s'assure aussi que le terrain soit sécuritaire pour tout le monde.*

*"Visiter d'autres clubs – Se rendre à des Fun-flies, des concours ou y aller à titre d'invité en sachant que le seul problème, ce seront la météo et vos aptitudes de vol, voilà qui est réconfortant. Puisque les règlements sont homogènes, les problèmes sont minimisés.*

*"Information – Plusieurs ont déjà affirmé que si on n'étudie pas l'histoire, on ris-*

*que de répéter les même erreurs. Un club renferme beaucoup d'histoire relativement au vol de maquettes. Les membres eux-mêmes en ont beaucoup à offrir et cela peut vous éviter d'apprendre à la dure. Ils vous offriront gratuitement quantité de conseils de construction, de colle, de bois à choisir, de sources où vous procurer des matériaux, des moteurs, du carburant, des émetteurs ou sur le vol.*

*"Un bon endroit où se retrouver – Je m'aperçois que tout juste se retrouver un club, c'est là un bon endroit où on oublie les tracas quotidiens. Le terrain à partir duquel je pilote, l'Ajax RC Model Club, se trouve en campagne. En revenant du travail, je m'y arrête afin de décompresser. Les conditions de vol ne sont pas toujours idéales mais cela importe peu. Je me sens d'attaque pour rentrer chez moi tout à fait reposé après m'être assis pour me rappeler mes escapades aériennes et avoir écouté les grenouilles et les oiseaux. » ✈*

## Acrobatie

suite de la page 78

ouverte à tous les membres du MAAC qui voudraient essayer notre discipline.

Les 42 pilotes comprenaient ceux dont l'habileté allait des débutants enthousiastes aux vétérans agueris de la scène mondiale. L'acrobatie à l'aide de copies volantes s'adresse à tout le monde et rien ne vous empêche d'essayer. Peu importe la maquette que vous pilotez ou quel que soit votre niveau d'habileté, si vous pouvez effectuer un tonneau, un looping et du vol rectiligne (ou presque droit!), il y a là une dimension insoupçonnée qui ne demande que vous tentiez votre chance.

Vérifiez le lien [www.ScaleAerobaticsCanada.com](http://www.ScaleAerobaticsCanada.com) afin d'y lire des instructions sur la séquence Basic ainsi qu'une séquence de concours. Vous y découvrirez une communauté de pilotes qui sont bien prêts à vous aider. Il y a bien des raisons d'y entrer, que ce soit parce que vous voulez améliorer vos aptitudes de pilotage ou que vous vouliez découvrir un nouveau volet de ce passe-temps que vous adorez. Le mot de la fin, cependant, c'est que c'est agréable!

Merci à tout le monde de la part des directeurs de concours Isabel Deslauriers et Jim Daly. ✈

## Planeurs

suite de la page 80

Dans la prochaine chronique, je parlerai de l'activité de maquettes de planeurs au cours de l'été et je pourrai peut-être y inclure des photos. Si vous nourrissez quelque inquiétude que ce soit relativement aux planeurs télécommandés, veuillez communiquer avec moi par courriel ou par téléphone afin d'en savoir plus long. Et tandis que vous y êtes, gardez la sécurité! ✈

## R/C Scale

From page 75

*Vernon R/C Aeromodellers Society's hospitality.*

*"Sunday provided us with more great weather and we started flying before 9 a.m. completing two rounds of flying by 1 p.m. Awards were handed out and we wrapped up just before two.*

*"A month before the event, we had an invitation for all flyers and judges to participate in a 'Judges Calibration' session. This allowed the judges to calibrate themselves and experienced/novice flyers to try their hand at flying in front of judges without the distraction of a full-blown event. Next year, we are planning a sanctioned Fun Scale event." ✈*



# Hall of Fame

Warren Hitchcox #565	1991	Mike Thomas #1964	1996	Cliff Swartz #1498	2003
Ken Groves #875	1991	Reg Dunning #2	1996	Ron Chapman #2097	2003
Branson St. John #12282	1991	Bruce Lester #3	1996	Chris Brownhill #3797	2004
Gerald Shaw #4477	1991	Wilf St. John #5	1996	Jean Chevalier #5004L	2004
John Bortnak #825	1991	Roy Dolson #11	1996	Donald Paquette #2125L	2005
Frank Rutland #521	1992	H. R. Screaton #12	1996	Laddie Mikulasko #7216L	2005
Jack McGillivray #1025	1993	Jim W. Graves #13	1996	Allan Baker #354L	2006
Paul Durant	1994	Val Ure #714	1997	Louis Lebel #13641L	2006
Lillian Hockin #7	1994	Dave Henshaw #226	1998	Don W. McTaggart #3952L	2007
Ben Webb #8	1994	Jack Luck	1999	Andrew Lennon #6912	2007
Frederick Stull #9	1994	Harry Barnard #7233	2000	Andrew Coholic #26287L	2008
Lavalle Walter #1	1994	Ray Gareau #369	2001	Roy Bourke #204L	2008
Robert Moore #6	1994	George Ens #1289L	2001	Jack Humphreys #1797L	2009
Doug P. Collis #10	1994	John Marett #651	2001	Ivan Kristensen #5619L	2009
Robb Webb	1994	Brenton Reusch #1331	2002	Ivan Pettigrew #19374	2009
Donald G. Prentice #5359	1995	T. Gerard McHale #7146	2003		

## MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

### Critères du prix

- Un individu qui a démontré du succès à obtenir et à avancer les fins et les objectifs du MAAC comme décrit dans la constitution et sans limiter la généralité de ce qui est susdit, ce qui suit:
  - à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique; et/ou
  - à démontrer des qualités de chef dans le champ du modélisme aéronautique; et/ou
  - à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique à un niveau national.
- Le récipiendaire doit être, ou avoir été, un membre du M.A.A.C. pour au moins dix (10) années consécutives.
- Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
- La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
- Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

## NOMINATIONS FOR HALL OF FAME Criteria for Award

- An individual who has demonstrated achievement with regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
  - to foster, enhance, assist in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
  - to demonstrate leadership in the field of model aeronautics; and/or
  - to give guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
- The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years.
- Selection committee (consisting of the President, Public Relations Chairman, Archives Chairman and/or a MAAC member who has been an active member for thirty (30) years) should give consideration to a candidates lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

## \$1,500 BURSARY / BOURSE de \$1,500

A bursary in the amount of \$1,500 will be awarded to a student enrolled in a post-secondary aviation training course at a recognized Aviation College in Canada. Selection by a panel of aviation industry judges will be based on resumes submitted by M.A.A.C. members, providing confirmation of such enrollment, post-marked or faxed prior to February 1, 2010. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments by school officials, high school or college, references from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; other hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and references from MAAC members and/or clubs. These are the things the selection committee is using to determine who they select for the bursary awards.

Une bourse de \$ 1,500 sera offerte à un étudiant inscrit dans un cours d'aviation post-secondaire dans un collège aéronautique reconnu au Canada. La sélection sera faite par un jury de personnalités de l'industrie de l'aviation et sera basée sur les demandes soumises par les membres du M.A.A.C. qui pourront confirmer l'adhésion au collège, avec un cachet de la poste ou une télécopie avant le 1er février 2010. Les demandes gagnantes incluront une lettre de présentation du candidat, commentaires des autorités scolaires, écoles secondaires ou collèges, références d'employeurs, etc., sous forme d'un curriculum vitae. Des informations détaillées sur toutes les activités à l'intérieur de l'aéromodélisme et/ou du club devront être incluses dans le résumé; vos succès scolaires; participation avec des groupes/activités communautaires; d'autre hobby; votre intérêt continue avec les activités du MAAC; votre intérêt à poursuivre vos plans et aspirations dans l'industrie de l'aviation et des références des membres/clubs du MAAC. Ceux-ci sont les critères sur lesquelles le comité de sélection déterminera les récipiendaires des bourses.

**MAAC - Unit 9, 5100 South Service Rd., Burlington ON  
L7L 6A5 Tel. (905) 632-9808 Fax. (905) 632-3304**





# Pioneer Award

Ray Hunter 2003  
John Hamilton Parkin 2004  
John T. Dilly 2004

Robert E. Milligan 2004  
Roy P. Nelder 2004  
Cliff Boyer 116L 2007

Hal Lorimer 892L 2008  
Cecil Wood 41520L 2009

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

### Critères pour le prix

- Un individu / organisation / compagnie qui a démontré du succès à faire avancer le modélisme aéronautique au Canada avant 1949:
  - à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique
  - à démontrer des qualités de chef en modélisme aéronautique
  - à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique à un niveau national.
- Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
- La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
- Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

## NOMINATIONS FOR MODEL AVIATION PIONEERS OF CANADA AWARD

### Criteria for Award

- An individual/organization/company that had demonstrated achievement with regard to furthering Model Aviation in Canada prior to 1949:
  - who fostered, enhanced, assisted in and developed scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
  - who demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and/or
  - who gave guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
- Selection committee (consisting of the president, public relations chairman, archives chairman and/or a M.A.A.C. member who has been an active member for 30 years) should give consideration to a candidate's lifetime achievements in modeling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modeling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.



# Lifetime Achievement Award

Ross Melhuish 1992L 2009

Charlie Mills 3798L 2009

Lloyd Shales 230L 2009

## CRITÈRES POUR LE PRIX DE L'ACCOMPLISSEMENT

### Critères du prix

- Un individu qui a démontré du succès à obtenir et à avancer les fins et les objectifs du MAAC comme décrit dans la constitution et sans limiter la généralité de ce qui est susdit, ce qui suit:
  - à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique; et/ou
  - à démontrer des qualités de chef dans le champ du modélisme aéronautique; et/ou
  - à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique.
- Le récipiendaire doit être, ou avoir été, un membre du M.A.A.C. pour au moins dix (10) années consécutives. Dans des circonstances normales, le nombre d'année requise pour recevoir le prix de l'accomplissement serait d'un minimum de 35 ans. Ces 35 années n'ont pas besoin d'être sans interruption.**
- Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
- La date limite pour la réception des mises en candidature est le premier (1er) novembre.
- Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

## NOMINATIONS FOR LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD

### Criteria for Award

- An individual who has demonstrated achievement with regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
  - to foster, enhance, assist in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
  - to demonstrate leadership in the field of model aeronautics; and/or
  - to give guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics.
- The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years. Under normal circumstances the minimum number of years required to be awarded Lifetime Achievement would be 35 years. Those 35 years do not necessarily have to be continuous.**
- Selection committee (consisting of the President, Public Relations Chairman, Archives Chairman and/or a MAAC member who has been an active member for thirty (30) years) should give consideration to a candidates lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

# 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

**Great Hobbies**  
17 Glen Stewart Drive  
Stratford, PEI 800-839-3262  
5144 - 75th Street  
Edmonton, AB 800-839-3262  
greathobbies.com

**HiFlight R/C Ltd.**  
5503 82 Ave  
Edmonton, AB 877-986-9430  
hiflightrc.com

**LEADING EDGE HOBBIES**

699 Gardiners Rd  
Kingston, ON K7M 3Y4  
toll free 866-389-4878  
www.leadingedgehobbies.com

Visit Ontario's Largest  
Full Line Hobby Store  
For All Your Hobby Needs!

**ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT**

Radio Controlled Model Aircraft Supplies

Box 6 Phyllis Blackwell  
Bawlf, Alberta Phone (780) 373-3953  
OB 0J0 Fax (780) 373-2522

**Hobby Hobby**  
128 Queen St. South  
Mississauga, ON 905-858-7978  
hobbyhobby.com

**MODEL LAND LTD**

Specializing in Radio Control  
• Planes • Boats • Cars • Helicopters  
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3  
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260  
Website: www.modelland.com  
Email: info@modelland.com

**Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.**  
1560 Main St.  
Winnipeg, MB 866-248-0352  
cellardwellerhobby.com

Classified website for hobby

**HOBBY Classified.com**

Buy! Sell! Trade!  
FOR HOBBYIST ONLY

Post free ads at <http://hobbyclassified.com>

**ontarioadhesives**

Exclusive  
Canadian Distributor for

**DELUXE Materials**

www.OntarioAdhesives.ca

**Don Wilson**  
**Superior Balsa Wood**

BC White Spruce  
36" - 48" lengths  
in 2, 3, 4 and 6" widths

Stick wood 36" and 48" lengths  
Spruce 36, 48, 60 and 72" lengths

For quote email your list to Don.  
lcdw@sympatico.ca

For complete price sheet  
email or phone Don  
(905) 945-5647

116 Main Street East  
Grimsby, Ontario L3M 1N8

**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.holdenrchoobby.com

**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

**Eliminator-RC Hobby Supply**  
11 MacDonald Ave.  
Winnipeg, MB 204-947-2865  
eliminator-rc.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](http://www.idealhobbies.com)

**Redline Hobby Ltd.**

Fine Products and  
Superior Service

308 McDonald St., Regina SK S4N 6P6  
Ph. (306) 721-4322 Fax (306) 721-3443  
Email: redlinehobby@SaskTel.net

**Flight Pack**

Tired of ARFs? Want Kits?  
On Site Vinyl Graphics Cutting  
CAD, CNC Cutting & Building Tables  
Want more info??

Call: (905)296-7665 or  
e-mail: flightpack@primus.ca

**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



# 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:** Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. (905) 632-4479

**FOR SALE:** Top Flite 1/5 P51D Mustang, RTF, \$900.00, RCAF 1/5 Chipmunk, RTF, \$500.00 Details at <http://www.upaero.com/forsale.html> Contact Ken Kalynuk [ken@upaero.com](mailto:ken@upaero.com)

**FOR SALE:** 1/4 SCALE Aeronca Champ, 9' wing, fabric covered, Quadra 35,pits muffler, 18" prop. Wing servos included. \$400, Vince 416 771-2919

**WANTED:** blue prints and plans for MIDWEST AT-6 Kit #177 A Sport-Scale Military Trainer. [scalisi@rogers.com](mailto:scalisi@rogers.com)

**FOR SALE:** Selling fifty year collection of RC. Most everything except old timer. Send me an email with your needs. [maac16324@shaw.ca](mailto:maac16324@shaw.ca)

**FOR SALE:** Fiat G55A Centauro, 86", retract 2 tanks, needs OS 160, Reciever, Battery. (see 'The Last Page' MAC Mag February 2004) c/w drawings and books. \$350. Tony 519-537-7780

**FOR SALE:** astro motors, 2 - 25's 6 Turn, 1/4" shaft, \$50 each. FAI 15 6 Turn, 5/32" shaft, \$35. FAI 05, 1/8" shaft, \$25. Shipping Extra. [larryt@vaxxine.com](mailto:larryt@vaxxine.com)

**WANTED:** Plans, partial kit or complete kit for the Great Planes Trainer 60 (not the PT60). (306)627-3787 or [dforness@sasktel.net](mailto: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](mailto:ninocampana@shaw.ca). 705-253-2737 Sault Ste Marie, ON

**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:** Airtronics Infinity 600 transmitter (sailplane) with a variety of RF modules, Airtronics receivers, will need new batteries. Best offer. Keith 403-282-0837 (Calgary)

**FOR SALE:** World Models Midget Mustang ARF kit, built for slope soaring, easily converted back to glow or electric. 60" span. best offer Keith 403-282-0837 (Calgary)

**FOR SALE:** Tiger Shark .46 ABC engine new in box, never used. best offer Keith 403-282-0837 (Calgary)

## DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

To receive your 2010 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Fill out the membership form on page 7 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st. Better yet, send in the membership form and dues by November 30th, and receive the MAAC Early Bird Crest.

## N'OUBLIEZ PAS DE RENOUVELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

Pour faire en sorte que vous receviez votre écusson 'early bird' 2010 votre formulaire de renouvellement du MAAC et votre cotisation doivent parvenir au siège du MAAC d'ici le 30 novembre.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 7 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de *Model Aviation Canada*, le siège du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre. Encore mieux, faites parvenir votre cotisation d'ici le 30 novembre et recevez votre écusson 'early bird' MAAC.

# 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!



### 2009 Advertising Rates

	6x	1x	3x
1 pg gloss	\$700	\$885	\$785
1/2 pg	\$360	\$450	\$410
1/3 pg	\$235	\$300	\$265
1/4 pg	\$185	\$230	\$210
1/6 pg	\$125	\$200	\$160

Keith Morison - 403-282-0837  
[editor@ModelAviation.ca](mailto:editor@ModelAviation.ca)



# THE LAST PAGE



Caption





# HOBBY



## WHOLESALE

**BUSINESS HOURS** **OPEN HOLIDAYS**  
 (Mountain Standard Time)  
 Mon-Wed: 10 am - 6 pm Sat: 10 am - 5 pm  
 Thurs & Fri: 10 am - 9 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**



**FREE SHIPPING\***

### SERVOS

**FREE SHIPPING\***

HS-35	Feather Ultra	\$ TBA
HS-45HB	Premium Feather	\$ 18.50
HS-50	Super Sub Micro	\$ 17.99
HS-55	Sub Micro	\$ 12.50
HS-56HB	Sub Micro Karbonite	\$ 24.50
HS-65HB	Mighty Feather	\$ 24.50
HS-65MG	Mighty Feather	\$ 33.99
HS-75BB	Retract	\$ 30.99
HS-77BB	Low Profile	\$ 26.99
HS-85MG	Mighty Micro	\$ 31.99
HS-85BB	Mighty Micro	\$ 22.50
HS-81	Sub Micro	\$ 14.99
HS-82MG	Micro Metal Gear	\$ 20.99
HS-82HD	Micro	\$ 17.50
HS-125MG	Thin Wing	\$ 33.50
HS-225BB	Mighty Mini	\$ 19.99
HS-225MG	Mighty Mini	\$ 26.99
HS-311	Standard	\$ 9.99
HS-425BB	Deluxe BB Standard	\$ 15.50
HS-485BB	Deluxe HD BB	\$ 16.50
HS-625MG	Deluxe High Speed BB	\$ 34.99
HS-635HB	High Torque Dual BB	\$ 23.99
HS-645MG	Deluxe High Torque BB	\$ 34.50
HS-755BB	1/4 Scale Bearing Karbonite	\$ 27.99
HS-765HB	Sail Arm	\$ 39.50
HS-785HB	Sail Winch	\$ 49.99
HS-805BB	Mega 1/4 Scale	\$ 37.50
HS-965MG	Super Speed	\$ 66.50
HS-985MG	Super Torque	\$ 66.50

### DIGITAL SERVOS

HS-5055MG	Digital Sub Micro	\$ 24.50
HS-5056MG	Digital Micro	\$ 37.99
HS-5065MG	Digital Micro	\$ 40.50
HSG-5083MG	Digital Micro Gyro	\$ 46.99
HS-5085MG	Digital Mighty Micro	\$ 41.99
HS-5125MG	Digital Wing	\$ 54.50
HS-5245MG	Mini High Torque	\$ 42.99
HS-5485HB	Digital Sport	\$ 21.99
HS-5625MG	Digital Super Speed	\$ 54.99
HS-5645MG	Digital Super Torque	\$ 54.99
HS-5745MG	Digital 1/4 Scale	\$ 69.50
HS-6635HB	Karbonite Digital	\$ 45.99
HS-6965HB	Digital Coreless	\$ 78.99
HS-6975HB	Digital Coreless	\$ 78.99
HS-7940TH	High Speed Ti Gear	\$ 133.99
HS-7950TH	Mega Torque Ti Gear	\$ 133.99
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 111.99
HS-7965MG	V2 High Speed	\$ 84.99
HS-7966	Karbonite V2 High Speed	\$ 78.99
HS-7975	Karbonite V2 High Speed	\$ 78.99
HS-7985MG	V2 High Torque	\$ 86.50

**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.)

### SERVO PROGRAMMERS

**FREE SHIPPING\***

HFP-20 Digital Servo Programmer/Tester [44430]	HFP-21 PC Programmer for Digital Servos [44440]	HPP-21 Plus PC/Field Programmer for Digital Servos [44460]
\$ 144.99	\$ 25.99	\$ 47.99

### 2.4GHz RADIOS

**FREE SHIPPING\***

#### Aurora 9 2.4GHz

191240 - \$ 569.99	
- Standard Version	
- Aurora 9 Ch Tx <b>NEW</b>	
- Optima 9 Ch Rx	
191242 - \$ 499.99	
- 4-HS5485 Servos (Digital)	
- 2.4GHz Tx/Rx Combo	
- Aurora 9 Ch Tx <b>NEW</b>	
191244 - \$ 449.99	
- 2.4GHz Tx/Rx Combo	
- Aurora 9 Ch Tx <b>NEW</b>	
- Optima 7 Ch Rx	

#### Optic 6 2.4GHz

158241 - \$ 254.99	
- Standard 2.4GHz	
- Optima 7 Ch Rx	
- 4-HS 325HB Servos	
158242 - \$ 209.99	
- 2.4GHz Tx/7 Ch Rx	
- Optima 7 Ch Rx	
- 2.4GHz Tx	
158243 - \$ 249.99	
- 2.4GHz Tx/2-7 Ch Rx	
- 2-Optima 7 Ch Rx	
- 2.4GHz Tx	

#### Spectra 2.4GHz Conversions

29411 - \$ 99.99	
- Spectra 2.4GHz Module	
- Optima 6 Ch Rx	
29412 - \$ 109.99	
- Spectra 2.4GHz Module	
- Optima 7 Ch Rx	
29415 - \$ 149.99	
- Spectra 2.4GHz Module	
- Optima 9 Ch Rx	

### FLIGHT PACKS

**FREE SHIPPING\***

All crystals are only \$ 7.99 with purchase of flight pack.

#### ELECTRIC HELI PACK PRO

4-HS 65HB Micro Servos  
 Mini-6S 6 Ch Rx  
 HIT25585 **\$ 114.99**

#### ELECTRIC HELI PACK

4-HS56HB Servos  
 1-Micro05S Rx  
 Works with all radios  
 HIT25581 **\$ 129.99**

#### MICRO 05 PACK

3-HS55 Servos  
 1-Micro05S Rx  
 Works with all radios  
 HIT25555 **\$ 52.99**

#### MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos  
 Mini 6S 6 Ch FM  
 Auto-Shift Rx  
 HIT28881 **\$ 61.99**

#### MINI MICRO PACK

3 HS-55 Servos  
 1 Mini 6S Rx  
 HIT28855 **\$ 59.99**

#### NEUTRON MICRO PACK

3 HS-81 Micro Servos  
 1 Neutron 6 Ch Dual  
 Conversion Rx  
 HIT28955 **\$ 79.99**

#### NEUTRON MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos  
 Neutron 6 Ch FM Dual  
 Conversion IPD Rx  
 HIT28981 **\$ 79.99**

#### ECONOMY PACK

4 HS-322 Servos  
 1 Mini 6 Rx  
 HIT28832 **\$ 86.99**

#### UNIVERSAL PACK II

4 HS-425BB  
 Deluxe Servos  
 Supreme II S 8 Ch FM  
 Auto-Shift Rx Rechargeable  
 Rx Battery & Switch  
 Harness w/Charge Plug  
 HIT23942 **\$ 103.99**

### RECEIVERS

**FREE SHIPPING\***

Available for any radio

#### FREEDOM 9S

9 Ch Syn. Dual Conversion Auto Shift **\$ 53.99**

#### FUSION 9

9 Ch Syn. Aircraft Rx **\$ 67.50**

#### MICRO 05S

5 Ch FM Rx **\$ 20.50**

#### MINI 6S

6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx **\$ 21.99**

#### NEUTRON 6S

6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx **\$ 39.99**

#### OPTIMA 6

6 Ch 2.4GHz Rx HIT28410 **\$ 47.99**

#### OPTIMA 7

7 Ch 2.4GHz Rx HIT28414 **\$ 66.99**

#### OPTIMA 9

9 Ch 2.4GHz Rx HIT28425 **\$ 91.99**

#### SUPREME IIS

8 Ch Auto Shift Select **\$ 36.50**

**No PST.**

Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

**SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!**



<b>P L Y W O O  B A L S A</b>	<b>24" LONG</b>		<b>48" LONG</b>	
	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>36" LONG</b>		<b>48" LONG</b>	
	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 FLUTE**  
**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 RECEIVERS** **FREE SHIPPING\***

- AR6000**  
SPM6000 - \$ 54.99  
- Only weighs 7 grams  
- 2.4 GHz only
- AR6110**  
SPMAR6110 - Top Pins  
SPMAR6110E - End Pins  
- DSM2 6 Ch Rx  
- Weights less than 3.5 g  
**\$ 54.99 each**
- AR6200**  
SPM6200 - \$ 89.99  
- DSM2 6 Ch Rx  
- Ultralite only 10 grams  
- Dual Link
- AR6250 6 Ch Carbon Fuse**  
SPMAR6250 - \$ 89.99  
- DSM2 6 Ch Rx  
- Weights 4 grams
- AR6300**  
SPM6300 - \$ 54.99  
- DSM2 6 Ch Rx  
- Weights only 2 grams
- AR7000 7 Ch**  
SPM6070 - \$ 109.99  
- DSM2 Technology  
- Works with DX-7 only  
- Full range for use in any aircraft
- AR7100 7 Ch Heli**  
SPMAR7100 - \$ 164.99
- AR500**  
SPMAR500 - \$ 65.99  
- 5 Ch Receiver
- AR7100R 7 Ch Heli**  
SPMAR7100R - \$ 244.99  
- Includes Rev Limiter
- AR7600**  
SPMAR7600 - \$ 144.99  
- DSM2 Technology  
- 7 Ch Highspeed Rx
- AR9000**  
SPMAR9000 - \$ 186.99  
- DSM2 Technology
- AR9100**  
SPMAR9100 - \$ 244.99  
- DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver  
- Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale
- Remote**  
SPM9545 - \$ 36.99

**RADIOS**

- Dx5e Radio**  
SPM5500 - \$ 109.99  
- Basic 5 Ch 2.4GHz DSM2 Radio  
- AR500 Full Range Receiver  
- Delta Wing Mixing; - HI/LO Rates  
**Dx5e Transmitter only - \$ 74.99**
- DX6i Radio**  
SPM6600 - \$ 219.99  
- Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio  
- Airplane and Heli Programming  
- 6 Channels; - 10 Model-Memory  
- AR6200 Receiver  
**Dx6i Transmitter only - \$ 164.99**
- DX6i Microlite Radio**  
SPM6620 - \$ 239.99  
Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio  
- 6 Channels/10 Model-Memory  
- Air and Heli Programming  
- AR100 6 Ch Microlite Receiver  
- 4-DSP75 Servos  
**NEW**
- DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio**  
**\$ 389.99 each**  
SPM2710 - Sport Flyer  
SPM2712 - Sport Heli  
- First full-range 2.4 GHz Radio for all aircraft types  
- 20 Model-Memory  
- Airplane/Heli Software  
- 4-DS21 Digital Servos  
- AR7000 Receiver  
**Dx6i Transmitter only - \$ 254.99**
- DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio MicroLite**  
**\$ 379.99 each**  
SPM2720 - MicroLite Air  
SPM2722 - MicroLite Heli  
- 3-S285 Servos  
- 1-AR6100 Receiver
- Digital Servo Programmer**  
SPMDSP - \$ 28.99  
- Servo Reversing  
- High-Speed Input  
- Three-Point and Dead Band Programming  
**DSP60**  
SPMDSP60 - \$ 21.50  
- Sub Micro; - 6.0 g Digital Servo  
**DSP75**  
SPMDSP75 - \$ 19.99  
- Sub Micro; - 7.5 g Digital Servo
- Deluxe Transmitter Case**  
SPM6701 - \$ 74.99  
- Custom fit for deluxe radios
- AR6300 Nanolite Flight Pack**  
SPM6300F - \$ 109.99  
- AR6300 Rx; - 4-DSP60J Servos

- 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** **FREE SHIPPING\***

**Equinox Cell Balancer \$ 39.99**  
 [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 - \$ 79.99**  
 [GREAT PLANES] GPMM3152  
 \* D/C Peak Charger

**Triton 2 EQ - \$ 229.99**  
 [GREAT PLANES] GPMM3156  
 Charger, Cycler, Balancer  
 \* Charge up to 6S LiPo up to 24 cells NiCd/NiMH  
 \* Charge up to 8.0 Amps

**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

**ZAP** **ADHESIVES** **FREE SHIPPING\***

**CA Deal**  
 Buy 3 - 2oz bottles for \$ 29.97 (\$ 9.99 each).  
 Available in thin, medium, thick  
 [Reg. price \$ 11.99 each]

**GREAT PLANES**  
**Pro Epoxy (9oz)**  
**\$ 11.99 each or 3 for \$29.97**

6 min. (GPMR6045)	45 min. (GPMR6048)
30 min. (GPMR6047)	Finishing Resin (GPMR6049)

**BOB SMITH CA GLUE** **FREE SHIPPING\***

**CA Deal**  
 Buy 3 - 2oz bottles for \$ 19.99 (\$ 6.66 each).  
 Available in thin, medium, thick

**EON LITHIUM BATTERIES**  
**Now 50% Longer Life**  
**10% Higher Discharge Rates**

**FlightPower** **FREE SHIPPING\***

**EON LITE**

350 mAh 2S 7.4V	\$ 22.50
350 mAh 3S 11.1V	\$ 33.50
820 mAh 2S 7.4V	\$ 30.50
820 mAh 3S 11.1V	\$ 44.99
1350 mAh 2S 7.4V	\$ 39.50
1350 mAh 3S 11.1V	\$ 59.99
1600 mAh 2S 7.4V	\$ 43.99
1600 mAh 3S 11.1V	\$ 64.99
2100 mAh 2S 7.4V	\$ 54.99
2100 mAh 3S 11.1V	\$ 82.50

**EON 28**

400 mAh 2S 7.4V	\$ 29.99
400 mAh 3S 11.1V	\$ 43.99
800 mAh 2S 7.4V	\$ 35.99
800 mAh 3S 11.1V	\$ 52.99
1500 mAh 2S 7.4V	\$ 48.99
1500 mAh 3S 11.1V	\$ 73.99
1800 mAh 2S 7.4V	\$ 52.99
1800 mAh 3S 11.1V	\$ 77.99
2190 mAh 2S 7.4V	\$ 67.99
2190 mAh 3S 11.1V	\$ 99.99

**Futaba** **FREE SHIPPING\***

- 6EX 2.4GHz**  
FUTK6900 - \$ 239.99  
- 6 Ch Computerized Radio  
- R617 6 Ch Rx;  
- 6 Model Memory  
FUTK6901 - \$ 269.99  
- R617FS 6 Ch Rx  
- 4-S3004 Servos
- 10CAG/10CHG Fasst**  
- 10 Ch Radio now with integrated 2.4GHz  
- Incl: R6014HS Rx  
FUTK9255-Aircraft  
FUTK9256-Heli  
**\$ 739.99 each**
- 10C 2.4GHz Fasst**  
- 10 Ch Computerized Radio  
- Incl: R6014FS Rxr  
FUTK9250-Aircraft  
FUTK9251-Heli  
**\$ 689.99 each**
- 7C 2.4GHz Fasst**  
- 7 Ch Computerized Radio  
- Incl: R617FS Rx & 4-S3152 Servos  
FUTK7000-Aircraft  
FUTK7001-Heli  
**\$ 379.99 each**
- Remote**  
-Tx & R617FS Rx  
FUTK7004-Aircraft  
FUTK7005-Heli  
**\$ 314.99 each**

**12FG 2.4GHz Fasst**

- R6014FS Rx  
- 1700mAh Tx Battery  
- 1500mAh Rx Battery  
FUTK9275-Aircraft  
FUTK9276-Heli  
**\$ 929.99 each**
- 12Z 2.4GHz Fasst**  
FUTK9300 - \$ 1799.99  
- 12 Ch Computerized Radio  
- Incl: R6014FS Rx
- 14MZ 2.4GHz Fasst**  
FUTK9400 - \$ 2749.99  
- 14 Ch Computerized Radio  
- Incl: R6014FS Rx

**RECEIVERS**

Fasst R6004FF	[FUTL7624]	\$ 62.99
Fasst R608FS	[FUTL7638]	\$ 159.99
Fasst R6014FS	[FUTL7644]	\$ 229.99
Fasst R617FS	[FUTL7627]	\$ 114.99



# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



- Length: 39.4 in
- Wingspan: 43.5 in
- Flying Weight: 35.3 oz
- Radio Requirements: 4 ch w/rx (for PNP)
- ESC(incl): EFL 30A Switch-Mode BEC BL
- Recommended Battery: 11.1v 3S 1800-2200mAh



Messerschmitt Bf-109G PNP - BNF

PKZ4975 (pnp) **\$191.99** PKZ4980 (bnf) **\$255.99**



- Length: 47 in
- Wingspan: 54 in
- Weight: 6.5 - 7lb
- Radio Requirements: 4 ch
- Servo Requirements: 4 or 5
- Suitable for glow power or outrunner brushless electric



Shoestring .46/EP Sport ARF

GPM1328 **\$212.99**



- Length: 14.3 in
- Wingspan: 15.8 in
- Flying Weight: 1.22 oz
- Motor (included): 8.5mm Brushed
- Radio (included): ParkZone 2.4 GHz
- Flight Battery (included): 3.7v 120 mAh Li-Po



Ultra Micro P-51 RTF

PKZ3600 **\$139.99**



- Length: 39 in
- Wingspan: 48 in
- Weight: 2.75 - 3 lb
- Radio Requirements: 4 ch
- Servo Requirements: 3
- Speed Control & Battery Requirements: 45A Brushless & 11.1V LiPo



Super Sportster BL EP ARF

GPM1161 **\$105.99**



- Minimum System Requirements:
- Windows XP, Vista, or Windows 7
  - Intel Pentium 1GHz or equivalent
  - 512 MB RAM
  - DVD Drive
  - 3D Accelerated Video Card with full Direct X 9 support and 32 MB of dedicated video memory



RealFlight Basic w/USB Mode 2

GPMZ4220 **\$105.99**



- Displacement: 0.55 cu in
- Bore: 0.91"
- Practical RPM: 2,000 - 17,000 RPM
- Weight: 14.39 oz
- Same mounting bolt pattern as the 50SX-Hyper



OS 55HZ-H Hyper Heli Ring/40L

OSM55HZN **\$319.99**



- Eight proportional channels and two switched channels
- New slim shape that is more comfortable to hold
- Pre-defined mixes for easy programming
- 128x64 backlit LCD screen offers adjustable contrast for easy viewing in any light condition
- Accepts a 32MB - 2GB SD memory card (not included) for software updates and almost unlimited aircraft memories

Air or Heli 8ch 2.4GHz FASST w/R6008H



FUT8FGA or FUT8FGH **\$509.99**



- Length: 36.5 in
- Wingspan: 44 in
- Flying Weight: 25 - 28 oz
- Radio: 4 ch 2.4 GHz (HOBA0705 only)
- ESC(incl): SuperTigre 20A
- Battery: 11.1v 3S 1250mAh Li-Po



Mini NexStar EP RxR or RTF 2.4GHz

HOBA0700 (RxR) **\$202.99** HOBA0705 (RTF) **\$287.99**

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!

(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, 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