

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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

Hobby Hobby

HOBBY



WHOLESALE

BUSINESS HOURS

(Mountain Standard Time)

Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm

HOLIDAY HOURS (DEC 2-26)

Mon-Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 5 pm
Dec 24: 11 am - 4 pm
Dec 25: Closed
Dec 26: 10 am - 5 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*

Blade CP Pro 2 (Ready to Fly)

EFLH1350 - **\$ 264.99**
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 - **\$ 209.99**
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 - **\$ 174.99**

Blade 400 3D RTF

EFLH1400 - **\$ 499.99**
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 - **\$ 324.99**
Add your own Tx, Rx and battery
Includes: - Brushless Motor
- 25 Amp ESC, Servos, Gyro



Blade mCX

EFLH2200 - **\$ 126.99**
- 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 - **\$ 94.99**

Blade mSR RTF

EFLH3000 - **\$ 189.99**
- weighs less than 1 ounce
Includes: 4 Ch 2.4GHz Radio;
2-LiPo Batteries/Charger



Blade mSR BNF (Bind and Fly)

EFLH3080 - **\$ 157.99**

Happy Holidays

Heli-Max

FREE SHIPPING*

AXE CX Micro - Ready to Fly Coaxial Heli

HMXE09 - **\$ 104.99**
- 10.6 in Rotor Span
- 4 Ch Radio
- Weighs only 2.65 oz
- Li-Po Battery/Charger



NOVUS CP - Ready to Fly

HMXE0804 - **\$ 229.99**
- 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 - **\$ 129.99**
- 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 - **\$ 169.99**
- 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.



PHOENIX

Phoenix R/C Simulator

RTM2SR5500 - **\$ 184.99**

Includes:
- USB Interface
- Over 100 aircraft including popular JR, E-flite, Hanger 9 and Parkzone
- a genuine Spektrum DX5 transmitter
- 17 photographic flying sites



SIMULATORS

FREE SHIPPING*

RealFlight G5

GPMZ4440
\$ 209.99



Includes: - Over 75 Aircraft
- Elite Interlink Controller
- 32 Flying Fields



RealFlight G4.5

GPMZ4430
\$ 189.99

Includes free G5 upgrade disc
- 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
\$ 36.99 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.

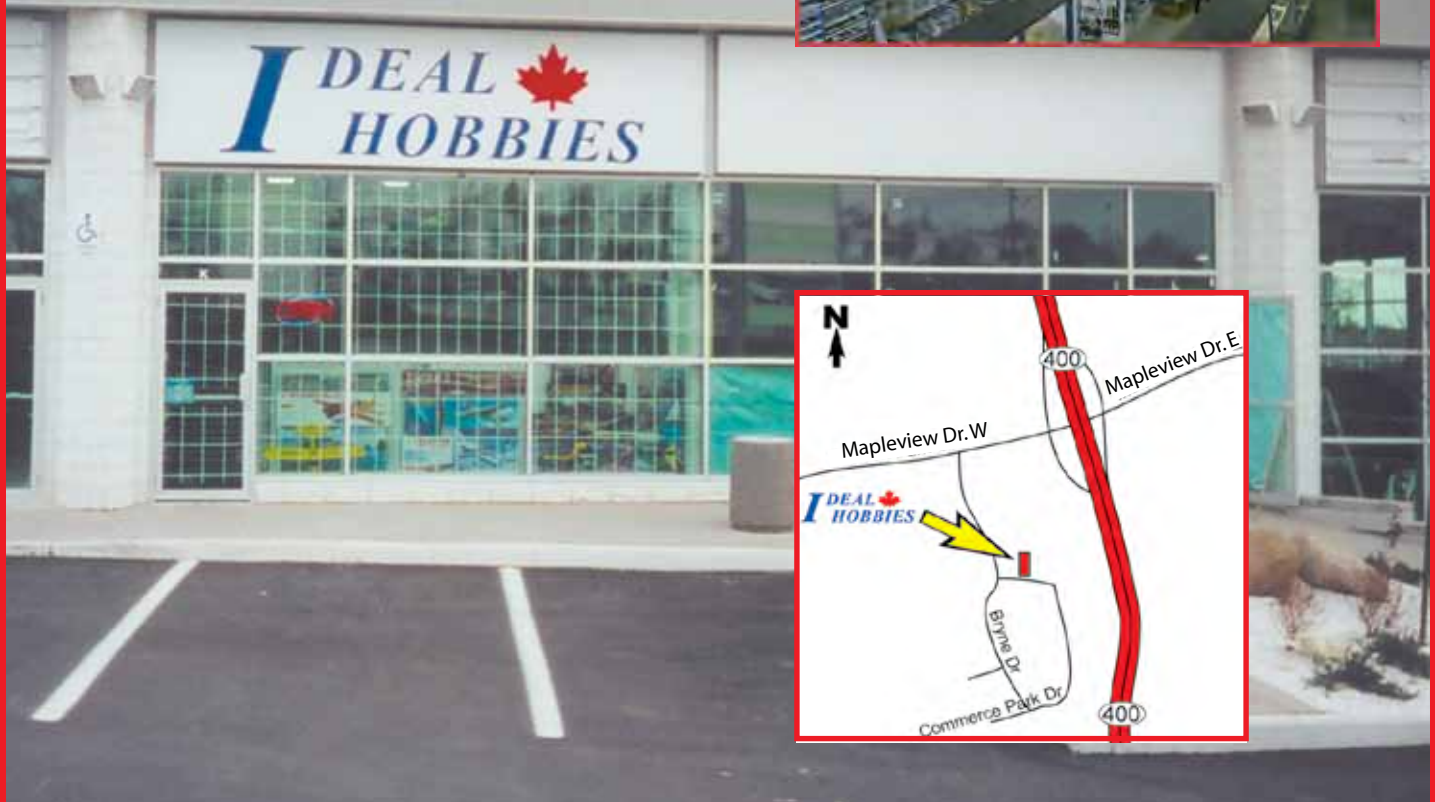
* Insurance is extra.

(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



BUSINESS HOURS

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



Model Aeronautics Association of Canada

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

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

EXECUTIVE COMMITTEE

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

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A) - Walter Chikmoroff 6320L

PO BOX 1245, Crossfield, AB T0M 0S0
403-946-9939 - zd-a@maac.ca

Atlantic (B) - Regis Landry 10555L

11665 Hwy 11, Pokemouche, NB E8P 1J4
506-727-5225 - zd-b@maac.ca
www.maacatlanticzone.ca

British Columbia (C) - Ronald Dodd 5732E

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 6117Z

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 5808Z

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 4035E

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 4248A

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 Cartledge 45473
200 Rosedale
Beaconsfield, QC H9W 2H8
450-476-4325
jkcartledge@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 5808Z
613-802-5000
zd-g@maac.ca

TRANSLATION

J. Des Becquets 2111Z
Casier postal 408
920, rue Marston
Appartement 48
L'Original (Ontario)
K0B 1K0
aeroplan@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@execulink.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 LOR 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 Crt.
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
jjmoseley@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 6117Z
1546 8th Ave.
St Catharines, ON L2R 6P7
905-6850-1170
maac@niagaracomposites.com

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Michael Anderson 1775Z
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 POX 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 Wharncliffe 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 Ells 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
AGM Notice	9
Zone Reports	10
A Quick Look at the FAI	34
Committee Reports	36
Control Line Nationals	48
Calendar of Events	85
Calendaar of Events	87
Donations from Members	88
Hobbyshops Canada	89
Trading Post	90
The Last Page	91

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.



Donovan Dow of Ottawa and his "Lama" scale helicopter. Jadkowski turbine powered, with over \$26,000.00 invested and about twenty successful flights so far.
Photo: Richard Barlow



PRESIDENT'S REPORT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

Looking back on the year, I do so with mixed feelings. As Charles Dickens wrote in the book *A Tale of Two Cities*, it was the best of times; it was the worst of times.

I have recently lost several good modelling friends and am aware of three more whose medical prognoses are not good. As we age, and I am no spring chicken myself, we have to learn to cope with the loss of friends as it begins to happen with alarming frequency. What we need to do is to ensure that we make as many friends, and as few enemies, as possible.

Aeromodelling is an excellent breeding ground for friendships but all too frequently, petty squabbles and politics enter the picture and we lose sight of why we engage in our hobby at all. This is the Christmas season. Look up some old friends that you have not contacted lately and, if there are bad feelings in some re-

lationships, try to bury the hatchet. I am as guilty as anyone of annoying or upsetting people, so I will start the ball rolling by saying that I wish every MAAC member, without exception, a happy and peaceful Christmas.

IAs is usually the case, my appeal for information on Berne Marsh produced results. From Lloyd Shales comes that he was a club mate of Berne's in the Canadian Gas Model Club and that Berne, with MAAC #99 must have joined in the first year. Lloyd has more information and pictures. I will forward any questions to him.

Ivan Pettigrew was inducted into MAAC's Hall of Fame this summer. At the induction, I was able to give him a recent copy of a Norwegian modelling magazine featuring one of Ivan's famous flying boat designs. Photos of Ivan holding the magazine were taken at his induction and sent to Norway. Subsequently these

pictures were featured in a full-page colour spread in the new edition. It is heartwarming to see a man of Ivan's caliber get the extra recognition. Pictures of this, and other events are on the MAAC website.

There are major upgrades going on in the office with regard to computer hardware and software. Some very talented volunteers have been giving of their time and expertise to arrange these changes and the office will gain in efficiency as a result of their efforts. It should also be noted that we have an excellent office staff. Linda, Diane, Mary Lynne and Rachel keep MAAC running smoothly and happily. Thanks ladies.

Whilst at the Control Line Nationals, it occurred to me that the Balsa Beavers Club, which sponsored this contest along with many others, has only had two presidents (to the best of my knowledge) in its 52 years existence. One has to express

continued on page 6

MOT DU PRÉSIDENT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

Lorsque je pense à l'année qui vient de s'écouler, j'ai des sentiments partagés. Comme Charles Dickens l'a écrit dans son ouvrage *A Tale of Two Cities*, c'était la belle époque; c'était la pire époque.

J'ai récemment perdu plusieurs bons amis modélistes et on m'a informé que trois autres ont reçu un très mauvais pronostic. À mesure que nous vieillissons – et je ne suis plus un jeune débutant – nous devons apprendre à composer avec la perte d'amis et cela se produit de plus en plus fréquemment. Ce que nous devons faire, c'est de nous faire autant d'amis et aussi peu d'ennemis que possible.

L'aéromodélisme est un terrain fertile de ce type d'amitié mais souvent, des guerres intestinales et la politique s'en mêlent et nous perdons de vue pourquoi nous nous adonnons à notre passe-temps. C'est le temps des Fêtes. Reprenez contact avec les vieux amis que vous n'avez pas vus ces derniers temps et s'il y a eu quelque conflit que ce soit, tentez d'enterrer la hache de guerre. Je suis tout aussi coupable que les autres à contrarier des gens et je partirai le bal

en vous déclarant que je souhaite un joyeux et paisible Noël à chaque membre du MAAC, et ce, sans exception.

Comme c'est habituellement le cas, mon appel à tous afin d'obtenir des renseignements sur Berne Marsh a donné des résultats. Lloyd Shales m'apprend qu'il était un collègue de club de Berne au sein du Canadian Gas Model Club et que Berne, avec son numéro de MAAC 99, doit s'être inscrit dès la première année. Lloyd possède d'autres renseignements et des photos. Je lui ferai parvenir toute question que vous pourriez avoir.

Ivan Pettigrew a été intronisé au Temple de la renommée du MAAC au cours de l'été. Lors de la cérémonie, je lui ai remis un exemplaire d'une revue norvégienne d'aéromodélisme qui mettait en vedette l'un de ses célèbres designs d'hydravion de type flying boat. Quelqu'un a pris des photos au moment où Ivan tenait la revue et celles-ci ont été expédiées en Norvège. Subséquemment, ces photos étaient en vedette sur dans une page en couleurs dans un numéro de ladite revue. Ça m'a fait chaud au cœur de constater qu'un homme du calibre

d'Ivan recevait cette reconnaissance supplémentaire. Des photos de l'événement – et bien d'autres – ont été affichées en ligne au site Web du MAAC.

Le siège de l'organisme vit à l'heure de grandes transformations, surtout au chapitre du matériel informatique. Des bénévoles bien talentueux ont offert de leur temps et de leurs connaissances afin de procéder à ces changements et le bureau gagnera certainement en efficacité. Je note aussi que nous jouissons d'un personnel hors-pair. Linda, Diane, Mary Lynne et Rachel font en sorte que le MAAC roule rondement. Merci, mesdames.

Pendant que je me trouvais aux Épreuves canadiennes (NATS) de vol circulaire, je me suis aperçu que le commanditaire, le Balsa Beavers Club, n'avait eu (selon mes souvenirs) que deux présidents tout au long de ses 52 ans d'existence. On ne peut qu'être admiratif devant le dévouement et la ténacité dont ont fait preuve Ross Melhuish, le président fondateur, et Chris Browhill, le président actuel. Depuis, j'ai appris que Ken

suite à la page 6

Starkey dirige le Montreal Radio Control Club depuis 27 ans. Bravo à vous trois.

Il était intéressant de lire l'article qu'a rédigé le président du Comité consultatif des aéronefs non habités (l'acronyme UAV en anglais), Jeremy Cartlidge, pour le numéro d'octobre. Il n'est pas du mandat du MAAC de couvrir les UAV mais nous devons demeurer au fait des développements qui surviennent dans ce secteur et qui pourraient nous affecter à l'avenir. Jeremy et son groupe sont les chiens de garde et ils font de l'excellent travail à protéger nos intérêts et à nous informer.

Jacques Des Becquets est l'homme qui traduit les textes pour cette publication bilingue. Il est fiable, efficace et accomplit son travail d'un numéro à l'autre avec un minimum d'embûches. Nous devrions tous être reconnaissants à son endroit. Il n'est sûrement pas la seule personne au sein du MAAC qui soit suffisamment articulée et instruite dans les deux langues et il a très besoin d'un coup de main. Se trouve-

t-il quelqu'un qui puisse l'aider? Nous ne voulons pas que Jacques s'épuise!

À la suite des récentes réunions de zone, le nouveau Conseil d'administration a été formé. Nous souhaitons la bienvenue à Steve Hughes et à Clair Murray et nous remercions beaucoup les directeurs de zone sortants, Bill Rollins et Bob Hudson.

Ainsi, cette année était sous le signe de la dichotomie. La meilleure époque, c'était au moment de visiter les clubs et les rassemblements à travers le pays et de constater la façon harmonieuse par laquelle l'exécutif a contribué à la bonne marche au quotidien du MAAC. Les séances de vol, les nouveaux amis que je me suis fait et ceux que j'ai retrouvés, voilà ce qui m'a procuré beaucoup de plaisir. La pire époque, c'était de perdre des amis proches. J'espère que là où ils sont allés, le balsa soit toujours de calibre « concours » et que les moteurs démarrent au premier tour.

Passez un Noël absolument merveilleux et un Nouvel an mémorable. ✈

admiration for the dedication and tenacity shown by Ross Melhuish, the founding president, and Chris Brownhill, the current one. I have since heard that Ken Starkey has run the Montreal Radio Control Club for 27 years. Well done to all three of you.

It was interesting to read the article in the October issue written by Jeremy Cartlidge, Chairman of the UAV advisory group. MAAC does not cover UAVs in its mandate, but we have to be very aware of developments in that area that might affect us in the future. Jeremy and his group are the watchdogs, and doing an excellent job of protecting our interests and keeping us informed.

Jacques Des Becquets is the man who does the translations for this bilingual publication. He is reliable, efficient and does the work issue after issue with little fuss. We should all be grateful to him. He cannot be the only person in MAAC who is articulate and literate in both languages, and he badly needs some help. Is there anyone out there who could help? We do not want Jacques to burn out!

Following the recent zone meetings, the new Board of Directors is now in place. A warm welcome is offered to Steve Hughes and Clair Murray with sincere thanks to departing ZDs, Bill Rollins and Bob Hudson.

So, this year presented a dichotomy of feelings. The best of times were the visits to clubs and events throughout the country and the harmonious way in which the current Executive has helped with the everyday running of MAAC. The flying enjoyed, the new friends made and the old ones revisited were a real source of joy. The worst of times was the loss of some close friends. I trust that where they went, the balsa is all of a consistent contest grade and the engines start at the first flip.

Have a wonderful Christmas and a memorable New Year. ✈

\$1,500 BURSARY

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.

BOURSE de \$1,500

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 inclueront 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



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 _____

Member Type / Type d'adhésion

Open Member/Membre Régulier (18 years or over as of Jan 1/10 / 18 ans et plus au 1 janvier)
 Jan 1 - Dec 31/10 \$75.00 (with magazine / avec la revue)
 Sep 1/10 - Dec 31/10 \$37.50
 Sep 15/10 - Dec 31/11 \$75.00
 Jan 1/10 - Dec 31/12 \$203.00 (CDN residents only) (uniquement pour résident Canadien)

Junior Member/Membre Cadet (Under 18 years as of Jan. 1/10 / Moins de 18 ans au 1 janvier)
 Jan 1 - Dec 31/10 \$10.00 (no magazine / sans la revue)
 Sep 1/10 - Dec 31/10 \$5.00
 Sep 15/10 - Dec 31/11 \$10.00
 Jan 1/10 - Dec 31/12 N/A
 (with magazine / avec la revue) \$21.00 \$10.50 \$21.00 N/A

GST included in fees shown / La TPS est incluse dans la cotisation. GST # R127633378
 Current year fees are non-refundable. The rights of membership shall terminate on Dec. 31st of the year printed on the membership card unless otherwise terminated in accordance with the constitution/bylaws or policies of the organization. Cotisation annuelle non remboursable. Les droits d'adhésion se terminent le 31 décembre de l'année imprimée sur la carte de membre à moins que le contrat soit résilié pour des raisons de constitution/règlements ou directives de l'association.

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 AMA number to verify status) (Numéro d'adhésion du AMA pour vérification)

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

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

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

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

Interest Category / Catégories d'intérêts

- (please check all that apply / cochez les cases appropriées):
- Sport (just for fun/juste pour le plaisir)
 - R/C Float Plane / Hydravion à flotteurs R/C Helicopter / Hélicoptère
 - R/C Precision Aerobatics / Acrobatie de précision
 - R/C Scale Aerobatics / 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

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: _____

(MEM/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: _____

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.

Je reconnais que mon adhésion au MAAC me fournit une couverture d'assurance seulement lorsque j'opère mon modèle télécommandé à un club enregistré ou un événement sanctionné (dans le pays où je participe).

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

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

SIGNATURE: _____ DATE: _____

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

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



General Order Form / Bon de Commande Générale

PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIREMENT



Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____
Street Apt. #

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

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

	Quantity/é	TOTAL
Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit	\$ 0.65	_____
Wings/Ailes –Medium/Moyenne	\$ 0.70	_____
Wings/Ailes –Large/Grande	\$ 0.75	_____
All three/Toutes les trois	\$ 2.00	_____
Tri-colour/Cercle MAAC tricolore	\$ 1.50	_____
Bumper Sticker / Autocollant pour pare-choc	\$ 5.00	_____
Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre	\$ 4.00	_____
Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique	\$ 2.00	_____
Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité)	\$ 2.50	_____
_____ Pattern Pilot _____ Engine Collector _____ Speed Pilot _____ Combat Pilot _____ Sport Pilot _____ I Fly R/C		
_____ Soaring Pilot _____ Free Flight Pilot _____ R/C Widow _____ Pylon Racer _____ Stunt Pilot _____ Model Wife		
_____ Scale Pilot _____ Old Timer Pilot _____ Chief Mechanic _____ Quarter Scaler _____ Chopper Pilot _____ Rat Racer		
Namebadge / Insigne de nom (Namebadge orders may take up to 12 weeks to process) (specify name and club or location as it should appear - nom, club et/ou location)	\$ 7.00	_____
Nom: _____ Club/Location: _____		
Clothes/Vêtements: T-Shirt	\$ 17.50	_____
_____ Large _____ XLarge _____ XXXLarge		
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité)	\$ 15.00	_____
_____ MAAC Instructor	\$ 20.00	_____
Misc.: 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/ Médallions (specify Qty/ quantité)	\$ 6.00	_____
_____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze		
Rule Books/livre de règlements (specify quantities/ quantité)	\$ 5.00	_____
_____ R/C Scale _____ R/C Car _____ R/C Helicopter _____ R/C Soaring _____ R/C Precision Aerobatics		
_____ R/C Pylon _____ Free Flight _____ Control Line _____ Indoor _____ Scale Aerobatics		
_____ Electric _____ Jets _____ Scale Sailplane _____ Rockets _____ Giant Aircraft		
MAAC Flag/ drapeau	\$ 30.00	_____
10K Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur)	\$ 275.00	_____

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

Subtotal/Sous-total \$ _____

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

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

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

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

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

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

VISA MC Card # _____ Expiry _____/_____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

Model Aeronautics Association of Canada / Modélistes Aéronautiques Associés du Canada
5100 South Service Road, Unit 9, Burlington, ON, L7L 6A5

If paying by credit card, form may be faxed to / Si paiement est par carte de credit, faxez au **FAX: 905-632-3304.**
Please allow 6 to 8 weeks for delivery. / Prévoir 6 à 8 semaines pour réception.

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 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.



The Annual General Meeting L'Assemblée Générale Annuelle

Sunday March 21, 2010

le dimanche, 21 mars, 2010

1:00 PM / 13h

White Oaks Resort & Spa

253 Taylor Rd. S4

Niagara-on-the-Lake, ON

905-668-2550

(Toll Free)

800-263-5766

whiteoaksresort.com

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, March 18, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (Friday & Saturday, March 19 and 20, 9 am - 5 pm)

Les membres sont les bienvenus s'ils veulent observer le déroulement de la réunion du comité exécutif (jeudi le 18 mars, 9h à 17h) et la réunion du conseil d'administration (vendredi et samedi le 27 et 28 mars, 9h à 17h)



**Serving Modellers
since 1972**

**CELLAR DWELLER
HOBBY SUPPLY LTD.**

1569 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

- Over 100 years of combined modelling experience
- Full-line hobby shop
- Winnipeg's modelling experts for over 30 years

**CHECK OUT SOME OF THE NEW AND EXCITING
PRODUCTS COMING OUT THIS SUMMER!!**

Eflite

**BLADE CP RTF ELECTRIC
MICRO HELICOPTER**



**CCPM AND COLLECTIVE HEAD COMPLETELY READY TO FLY
TOLL-FREE ORDER LINE**

1-866-248-0352

(204) 589-2037

www.CellarDwellerHobby.com



From left, Ray Brosinsky, Bill Kronen, Scott Nelson, Will Vohs, Brad Cleland, Don Reitsman, Peter Dyck, George Kemper, Bill Cuerrier and Wade Thomas at the Chinook Winds Fun Fly. / De g. à dr. : Ray Brosinsky, Bill Kronen, Scott Nelson, Will Vohs, Brad Cleland, Don Reitsman, Peter Dyck, George Kemper, Buill Cuerrier et Wade Thomas lors du Fun-fly du Club Chinook Winds.

Eh bien, nous voici une fois de plus sur la sempiternelle boîte à savon.

L'Assemblée annuelle de la zone s'est très bien déroulée puisqu'il n'y a aucun changement au sein de l'équipe de la zone A; Don McGowan est de retour à titre d'adjoint pour le prochain mandat. Avant de vous présenter le compte-rendu que j'ai soumis aux membres lors de cette assemblée, je voulais partager avec vous quelque chose qu'on a porté à mon attention. Cela porte sur la SÉCURITÉ et sur le vol électrique.

J'ai reçu des photos d'un incident au cours duquel un modéliste a vécu l'écrasement de sa maquette pour ensuite rapporter l'épave à l'aire des puits. Après un tout petit moment, la maquette a été la proie des flammes. Ceci montre que le potentiel d'incendie est très réel et que nous devons être très prudents après l'écrasement d'une maquette et vérifier l'état de la pile qui a pu être endommagée. Si tout a l'air correct, c'est une bonne idée de retirer la pile le plus tôt possible et de la placer dans un endroit qui contiendra le foyer d'incendie – s'il devait y en avoir un – et qui ne causera pas d'autres dommages.

Cet incident s'est produit en raison d'une pile au Li-Po mais j'ai déjà vu des dommages reliés à la chaleur qu'avaient causés des piles NiCad et NiMh, après un écrasement d'avion. Je demande donc aux clubs d'exercer de la prudence et de prévoir des endroits où ils disposeront des contenants qui pourraient limiter les ravages d'un incendie. Quelques-uns de nos terrains de vol se trouvent en des lieux très secs et un incendie d'herbes hautes aurait tôt fait d'échapper à tout contrôle, ce qui endommagerait le terrain et les environs.

Nous avons entamé notre « deuxième » saison de vol puisque le vol intérieur a débuté en plusieurs endroits au sein de la zone. Comme toujours, j'ai bien hâte d'entendre parler de vous grâce à des comptes-rendus d'activité et des photos munies de petites vignettes contenant le nom des modélistes et de leurs maquettes.

Je vous parle maintenant d'histoire. Le Calgary Model Airplane Club (sanction 1) a été formé en 1949 et c'est agréable de constater que ce groupe reprend ses activités. Vous pouvez jeter un coup d'œil à son site Web au <http://web.me.com/tecnite/CMAC/CMAC.html> afin de voir

quelles sont ses activités.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE ZONE À L'ASSEMBLÉE DE ZONE

par Walt Chikmoroff

« J'aimerais remercier les membres qui se sont avancés afin de donner un coup de main bénévole afin de faire progresser cet organisme. Je parle du directeur de zone adjoint, des assistants au directeur de zone, des collaborateurs, des articles qui sont apparus dans Model Aviation Canada ainsi que des membres qui oeuvrent au sein des divers comités. Votre travail est véritablement apprécié.

« Les statistiques d'adhésion au sein de la zone sont de 104 membres junior, 1 295 membres réguliers et de 244 aînés, pour un total de 1 641 membres. Ces nombres se maintiennent en raison des Old Timers qui reviennent et des nouveaux membres en provenance des adeptes des Park Flyers et des petits hélicoptères électriques. En 2009, on compte 52 clubs au sein de la zone, comparative-ment à 44 en 2008.

« Des activités parrainées se sont déroulées à presque toutes les semaines cette saison. Je crois que ce bilan est re-
suite à la page 16

Well, here we are once again on your soap box.

The AZM went very well, there is no change in the ZONE A team as Don McGowan is back as deputy for the next term. Before I get into the report that I presented to the AZM, I wanted to share something that has come to my attention. It is to do with SAFETY and electric flying.

I received some pictures from an incident where a modeler had a crash and brought the wreckage back to the pit area. After a short period of time, the model burst into flames. This points out the fact that there is a very real potential for fire to happen and we need to be very careful after a crash and make sure we check very carefully to see if the battery is damaged. Even if everything looks O.K., it is a good idea to remove the batteries from the model as soon as possible and to put them in an area where, if a fire does break out, that it is contained and will not cause further damage.

This incident happened with Li-Po batteries but I have seen NiCad and NiMh cells also cause heat damage as a result of a crash. So a word of caution to clubs to consider having areas or containers that can be used to contain a fire. Some of our fields are in very dry areas and a grass fire could get out of control, causing damage to the field and surrounding area.

We are into our second season of flying. Indoor has started in many locations in the zone. As always, I am looking forward to hearing from you with reports of activity and pictures with small captions, names of the people and the models.

For a bit of living history, the Calgary Model Airplane Club, sanction number 1, was formed in 1949 and it is nice to see activity from that group once again. Have a look at their website to see what they are up to, these days. <http://web.me.com/tectonite/CMAC/CMAC.html>



ZONE DIRECTOR'S REPORT TO THE AZM BY WALT CHIKMOROFF

"I would like to thank those members who took a step forward and volunteered their time to make this organization work. These are the Deputy Zone Director, assistant Zone Directors, contributors to the zone, Model Aviation Canada magazine articles and those members who serve on the various committees. Your work has really been appreciated.

"The Membership stats for the Zone this year are 104 juniors, 1,295 open and 244 senior members for a total of 1,641 members. Holding of the membership numbers has come from Old Timers returning and new memberships that are coming are due to the Park Fliers and small electric helicopter pilots. There are 52 clubs for 2009, up from 44 clubs in 2008.

"There has been sanctioned activities almost every weekend this season. I believe it's due to the need to have all events sponsored by clubs.

"This zone has a number of modelers who have competed at World Championships and at international contests. Both the pylon racing team that went to Germany and the Pattern Team that went to Portugal included members we can call our own.

"There are some changes to the safety rules which have been added. Most

of what were the safety rules are now guidelines with just 10 items as the Safety Rules. These were printed in the October issue of Model Aviation Canada.

"The field situation in Quebec is moving along very slowly. They have settled with the government to allow flying for one club and are working on several others at this time. MAAC would like to thank all individuals, clubs that made donations to the Fund. Thanks again.

"I am looking forward to working for and with you for another year."

CHINOOK WINDS RC CLUB FUN FLY by Fred Ismailian

"If you organize it they will come!

"The weather was cooperative. The crowds were rambunctious. The crashes were minimal. The Fun Fly was a tremendous success!

"About 20 pilots in total with about ten guests made their way out to the fields of High River County and the home of the Chinook Winds RC Flying Club. Each member brought at least two planes, some were for flying and some were for show (spares?).

"Food and soft drinks were plentiful and were just what was needed to hit the spot. The highlight of the event was the challenge of bursting the helium-filled balloons or, at least, cutting their strings. Strong winds made this challenging with some near-crashes, nerve-wrecking and finger-biting situations. But it sure made for great spectator sport.

"The Fun Fly was a great time for all to socialize and witness many of the members demonstrating their flying skills. We even had a show-stopping moment when a member enhanced the show by generating smoke during his flying manoeuvres. I'm sure we attracted a few new members with that alone!

"Many thanks to those who made all the arrangements and master-minded this great event." ✈

Hello everyone.

As we are getting ready to end the summer flying season and start the winter season, many of us are flying indoors and also looking at the new project for the building season. Even if the weather did not cooperate very well, mostly in the first part of this past flying season, the second part was much better and has left us with a desire for more time in the air.

The last events that I attended were the IMAC event in Hillsborough (NB) and the last Fun Fly of the year at the Wings of Wellington R/C Aircraft Club fields. The IMAC event hosted at least 12 participants and it was a great event that ran over two days. The Fun Fly featured a free Oktoberfest lunch for participants and overall, it was well worth the trip. Over 35 pilots participated and it was a great fun day to be had by all.

By the time this magazine is out, it's already the time to get your clubs registered before the end of the year simply because you are not covered from January 1st, 2010 until your registration has been processed. Most clubs have winter indoor flying or exhibitions and your events cannot be sanctioned until your

club is in good standing order.

The Atlantic Zone Meeting went very well and I want to thank those who could make it, even if it was a holiday weekend. Also thank you to all the zone members for your support as I am in for two years this time and the same for the Deputy ZD Louis Lebel.

Paul Belzile, the president of Les Ailes du Madawaska, has sent in this report on the Eastern Canada Fun Fly:

"The Eastern Canada Fun-Fly, organized by the Les Ailes du Madawaska Club, was held last August 28, 29 and 30th at the Edmundston Airport. Over 65 pilots participated in the event despite a weather that was less than ideal. Despite this weather, over 1,700 spectators came to admire the beautiful models and appreciate the pilots' ability.

"Once again, we had the chance to welcome pilots from Eastern Canada and a few from the United States. The fast and impressive flights of the jets and also the 3D and scale plane acrobatics continue to impress the crowd. The realism of the scale helicopters and the prowess of the 3D pilots also caught the attention of young and old.

"We had many people helping us with the many tasks needed to make such an event happen. The Air Cadets from the Edmundston 313 Squadron have helped greatly at the entry points and with the parking. Security and on-site first aid services were provided by Les Ratisseurs et Sauveteurs du Nord-Ouest. It is much appreciated and we want to thank everybody!

"We certainly want to thank the pilots for coming to our Fun Fly. Without you, the event would not be the same. The comradeship and the new friendships developed during a weekend like this are unforgettable.

"We would like to invite you to our 2010 Fun-Fly to be held August 27, 28 and 29, 2010 at the Edmundston Airport. We take this opportunity to wish you a happy holiday and a wonderful construction season."

Thanks for the report Paul!

I wish a Merry Christmas and Happy New Year to all members and families and friends... See you in the New Year.



Bonjour tout le monde.

À mesure que nous nous apprêtons à mettre fin à la saison de vol à l'extérieur et d'entreprendre la saison hivernale, plusieurs d'entre nous pilotons des maquettes de vol intérieur et nous contemplons déjà ce nouveau projet de construction. Même si la météo n'a pas tellement coopéré dans la première moitié de l'été, la deuxième moitié était meilleure et cela nous a donné le goût de passer davantage de temps à faire évoluer nos maquettes.

Les derniers rassemblements auxquels je me suis rendu, c'était celui de l'IMAC à Hillsborough (Nouveau-Brunswick) et le dernier Fun-fly de l'année au terrain du Wings of Wellington R/C Aircraft Club. Le concours IMAC a réuni au moins 12 participants et il s'est déroulé sur deux jours. Le Fun-fly comptait aussi un repas de l'Oktoberfest et ça a valu le détour. Plus de 35 pilotes ont participé

et tout le monde s'est bien amusé.

Au moment où cette revue se rendra chez vous, il sera déjà temps d'inscrire vos clubs avant la fin de l'année, tout simplement parce que vous ne serez plus protégé à compter du 1^{er} janvier 2010, du moins, jusqu'à ce que la demande de votre club ait été traitée. La plupart des clubs organise des séances de vol intérieur ou des expositions et ces événements ne pourront être parrainés jusqu'à ce que votre club soit en règle.

L'Assemblée annuelle de la zone Atlantique s'est très bien déroulée et je remercie ceux qui s'y sont rendus, même si elle avait lieu pendant une grande fin de semaine. Merci à tous les membres pour votre appui puisque je suis reconduit en poste pour un mandat de deux ans cette fois; c'est la même situation pour mon adjoint, Louis Lebel.

Paul Belzile, le président du Club Les

Ailes du Madawaska, m'a envoyé ce qui suit relativement à l'Eastern Canada Fun Fly :

« Le Fun-Fly de l'Est du Canada organisé par le Club Les Ailes du Madawaska, avait lieu les 28-29-30 août à l'aéroport d'Edmundston. Plus de 65 pilotes ont participé à notre événement malgré une température pas très idéale. Malgré cela, plus de 1 700 spectateurs sont venus admirer les magnifiques maquettes et voir l'habileté des pilotes.

« Encore une fois cette année, nous avons eu la chance d'accueillir les pilotes de l'Est du Canada et quelques-uns des États-Unis. Les vols rapides et impressionnants des jets et les acrobaties des avions 3D et des copies volantes ont encore une fois émerveillé la foule. Le réalisme des hélicoptères copies volantes et les prouesses des pilotes des 3D ont impressionné les jeunes et moins jeunes.

suite à la page 19

Already December, it's just not possible. My first column as your new Zone Director; I must say I am very pleased to be in this position for what I hope will be a long time!

My goal is to maintain what we have and encourage/support growth within our sport. The recent boundary change within BC will allow us to better concentrate on exactly that. It will allow us to focus not only on the clubs but also on the individual members. As new ideas get put into motion, your input will be asked for. A lot of the time, we have relied on your club contact to share MAAC information. We count on them as the lifeline between MAAC and the clubs and the members; this is a great task to ask of them and it does not go unappreciated.

A primary goal is to deliver messages directly to you the members while utilizing the club contacts for 'business' concerns. The idea of a MAAC Zone C website is one that I am quite fond of. It will be an inexpensive approach aiding in the completion of a bridge that will assist in the flow of communication, to receive ideas and concerns, to inform myself as your Zone Director intentions of participation. It will allow you to inform neighbouring clubs of events. Clubs throughout our zone will have the opportunity to display each club's information with its own single page website. Links to important news that is shown on our MAAC website and much more. To visit the site will be up to you, registration will be encouraged throughout the zone. If you or someone you know would like to participate in the developing of this website, please contact me.

Many of us proudly display the MAAC wings decal on our vehicle. When I attended the 2007 Annual General Meeting, it was a MAAC wings decal that came to my rescue. During the trip back to the hotel, I had asked the driver to make a quick stop. After what I thought was a detailed path in my memory, I had exited the wrong door from what can only be described as a building that had too many; after retracing my steps, I again exited the building and again nothing was familiar. A quick walk in what I thought was the right direction proved beneficial; a MAAC wings decal shining in the rain. Look forward to a 'Proud Member of



Proud MAAC members sporting their Canadian flags at the U.S. Scale Masters in Wenatchee. Les Isted (right) a qualified pilot with his Eindecker in the open class standing with enthusiastic scale pilot Bernie Lutes. / Ces fiers membres du MAAC exhibent leur drapeau canadien lors des U.S. Scale Masters à Wenatchee. Les Isted (à dr.) est un pilote qui s'est qualifié grâce à son Eindecker (catégorie open) en compagnie d'un pilote enthousiaste des copies volantes, Bernie Lutes.

Zone C' decal in the near future.

I have really enjoyed witnessing the dedication from our organization we call MAAC; I am equally impressed with the support and dedication of your new Deputy Zone Director and Assistant Zone Directors. Included with the boundary change comes some housekeeping. I am happy to report that Les Koeneman of Lester's Hobbies is our Deputy Zone Director. Les has been a dedicated modeller for years and he is a definite asset to us all. Assistant Zone Director Bob Fowler has been volunteering his efforts for years and I am happy to report that Bob will be staying with us as the Thompson-Okanagan Assistant Zone Director. Rod McRae is another dedicated member that has not only volunteered to stay on as the South Okanagan Assistant Zone Director he is also a leading member of the Electrics Committee. Assistant Zone Director Dennis Raymond is our AZD in the North West. Saying a farewell to us are Elden Linden of the Central Northeast and Bill Irvine of the Cariboo/Chilcotin area. Their efforts over the years have been phenomenal they will be missed!

When I first sat down to write the column, my intentions were to focus on a

year in review. I see my fingers have taken over and I have little room left. After some thought, I have come to the conclusion that this is the beginning for us, we will work on a year in review this time next year. In the meantime, I would like to leave you with a condensed version of a letter from our MAAC President read at our recent Zone Meeting:

"To the modellers in all parts of British Columbia, I want to say a sincere thanks for the warmth and kindness shown to me and my wife this past summer. Spectacular scenery, some of the best flying sites in the country and the SLAM Fun Fly are etched in my memory.

"I wish you the best of luck with your zone meeting and with your activities in the future.

*Sincerely,
Richard"*

Wishing you all a Very Merry Christmas and a Happy New Year. May your hearts be filled with life, your lungs be free of CA and your 2010 flying season start with a new plane!

Enjoy the indoor flying and winter building. ✈

Pas possible : déjà décembre! C'est ma première chronique à titre de votre nouveau directeur de zone et je dois dire que je suis heureux de me retrouver en poste et pour longtemps, j'espère!

Mon but, c'est de maintenir nos acquis et d'encourager la croissance au sein de notre sport. Les récents changements de frontière à l'intérieur de la Colombie-Britannique nous permettront de concentrer là-dessus. Nous pourrons nous concentrer non seulement sur les clubs mais aussi sur les membres à titre personnel. À mesure que les nouvelles idées sont appliquées, nous vous demanderons vos commentaires. Souvent, nous sommes fiés à votre personne ressource au sein de votre club afin de partager les renseignements du MAAC. Nous comptons sur leur fiabilité puisqu'ils sont la ligne de vie entre l'organisme et les clubs et les membres. Nous en demandons beaucoup mais leur dévouement est remarqué et apprécié.

Le but premier, c'est de livrer des messages directement à vous, les membres tout en utilisant les personnes ressources des clubs pour les « affaires » du MAAC. L'idée d'un site Web au sein de la zone C, j'y tiens beaucoup. Ce sera une approche peu dispendieuse qui facilitera la communication, qui nous permettra de recevoir les idées et les préoccupations et, à titre de directeur de zone, je pourrai vous informer de mes intentions de participer à tel ou tel événement. Vous pourrez informer les clubs voisins des événements qui s'en viennent. Les clubs partout au sein de la zone auront la chance d'afficher leurs renseignements grâce à une page chacun. Vous verrez aussi des liens vers les nouvelles importantes du site Web du MAAC et bien d'autres caractéristiques. Si vous-même aimeriez – ou quelqu'un que vous connaissez – participer au développement de ce site, veuillez communiquer avec moi.

Plusieurs d'entre nous exhibons fièrement l'autocollant des « ailes » du MAAC sur notre véhicule. Lorsque je me suis



Tom Newfield received this cake on his birthday 'constructed' by his sister Lori. The cake was a real hit as was the Revelstoke Fun Fly. / Tom Newfield a reçu un gâteau d'anniversaire que lui a construit sa sœur Lori. Ce dessert a été fort apprécié lors du Fun-fly de Revelstoke.

rendu à l'Assemblée générale annuelle en 2007, c'était justement un tel autocollant qui est venu à ma rescousse. En retournant à l'hôtel, j'ai demandé au conducteur de faire un bref arrêt. Je croyais avoir bien mémorisé le trajet que j'avais emprunté et je suis sorti par la mauvaise porte d'un édifice qui en comportait trop! Après être revenu sur mes pas, je suis sorti par une autre porte, sans pour autant reconnaître les lieux. Lorsque j'ai finalement emprunté le trajet que je croyais être le bon, j'ai aperçu le décalque du MAAC qui luisait dans la pluie. Vous pouvez vous attendre à voir un autocollant « Proud Member of Zone C » (fier membre de la zone C) être disponible dans un avenir rapproché.

J'ai bien aimé être témoin du dévouement de la part du MAAC. J'ai été tout aussi impressionné de l'appui et du dévouement dont ont fait preuve le nouveau directeur adjoint et les assistants de la zone. Nous avons dû traiter de sujets internes avec le changement des frontières. Il me fait plaisir de vous faire part de la nouvelle selon laquelle Les Koeneman de Lester's Hobbies est devenu le directeur adjoint de la zone. Les est un modéliste depuis bon nombre d'années et il est un véritable atout. L'assistant Bob Fowler se dévoue depuis plusieurs années et il me fait plaisir de vous dire qu'il demeurera auprès de nous à titre d'assistant dans la zone Thompson-Okanagan. Rod McRae, un autre assistant,

s'est offert afin de demeurer auprès de la zone South Okanagan et il est aussi un membre influent du Comité des maquettes électriques. L'assistant Dennis Raymond devient l'assistant dans le Nord-ouest. Elden Linden (Centre Nord-est) et Bill Irvine (Cariboo/Chilcotin) tirent leur révérence. Leurs efforts prodigieux au cours des dernières années font en sorte qu'ils seront difficilement remplacés!

Lorsque je me suis assis au début afin de rédiger cette chronique, j'avais l'intention de traiter de l'année qui vient de s'écouler. Je constate maintenant que mes doigts ont été trop occupés et qu'il ne

me reste plus beaucoup d'espace. Après y avoir songé un peu, j'en ai conclu que puisqu'il s'agit d'un nouveau départ pour nous, nous préparons un examen de l'année à ce moment-ci l'année prochaine. Entre-temps, je vous laisse avec une version condensée d'une lettre que m'a envoyée le président du MAAC et que nous avons lue lors de la récente Assemblée annuelle de la zone :

« Aux modélistes de tous les secteurs de la Colombie-Britannique, je désire vous remercier sincèrement pour votre accueil touchant et votre gentillesse dont vous avez fait preuve à l'endroit de ma femme et moi, l'été dernier. Le panorama spectaculaire, quelques-uns des meilleurs terrains de vol au pays et le Fun-fly du SLAM, voilà ce dont ma mémoire s'est imprégnée.

« Je vous souhaite bonne chance lors de votre assemblée de zone et pour vos activités à l'avenir.

Sincèrement,
Richard »

Je vous souhaite un Joyeux Noël et une Bonne année. Que vos cœurs soient emplis de vie, que vos poumons ne respirent pas les émanations de la cyanoacrylate et que votre saison 2010 débute avec un nouvel avion!

Amusez-vous lors des séances de vol intérieur et de construction. ✈

We had a great turn-out for the Annual Zone Meeting. If you have never been to a Zone Meeting before, it is at these meetings where direction of the organization can be brought to the forefront and where rules and regulation changes can be initiated. I trust having the meeting at my shop was satisfactory, and yes Bill, we'll turn the heat on next time. There were 40 members present with 62 proxies. We covered a range of topics. Continued support of Gimli Model Fest as the official Zone Fun Fly and Airshow was expressed.

I am flattered that the membership shall allow me to serve another term. I'm happy to say that Peter Schaffer has been returned as Deputy Zone Director. Assistant Zone Directors for this term: Tom Whitburn, Dennis Saydak, Marc Sharpe, Tom Skoropad and Bill Brisson. Thank you Ed Voth for your service as Assistant Zone Director, now retired.

Have you had a chance to browse the new website? www.maac.ca. Once you have created yourself an account, which is easy, you can then register your events online. This really speeds up the process and gives you more control.

Peter Schaffer, Deputy Zone Director and man of great words, provides us this issue's commentary:

"Aeromodelers are not restricted by lack of imaginative or innovative thinking. A case in point: recently, I had the dis-

tinct privilege of visiting an aeromodeler's design, testing and building facility. The first checkpoint along the palm tree-lined path to the plant, a.k.a. 'the lab,' was a big German Sheppard named King. No passwords required here – just a cookie or two. The entrance to the building is ringed with powerful flood lights and multiple cameras.

"The lab' was an absolute sterile clean environment. The facilities warehouse system and building area was meticulously organized – a typical builder's shop (not my shop). Visitors are required to wear a hairnet (even if you are bald), a white smock, to run their shoes over a machine that scrubs the bottom of the shoes as well as to walk on a sticky pad that is impregnated with anti-static enzymes and bacterial countermeasures prior to entering 'the lab.' I would be remiss if I failed to mention the DNA/CA sample I had to provide, the oath of secrecy I had to swear too on a stack of Model Aviation Canada magazines and the fact that no cameras were allowed in "the lab".

"It is up to the reader to decide if the following is indeed a fact, a plausible story or an urban myth. A new coroplast combat aircraft appropriately named the Terminator was being tested in a wind tunnel. The aircraft is designed to take advantage of advanced technology, building methods and materials which will exponentially enhance the dog fighting maneuvers of rolls, split – split Ss and loops. I think it is fair to say that the prototype aircraft must fly at very high speeds because it was fitted with ceramic tiles to dissipate heat. Solar panels were embedded in the tiles to keep the onboard battery system fully charged at all times. Thus, the flight duration of this aircraft will exceed the bladder capacity/endurance of the opposing pilot.

"This aircraft has Harrier-style thrust vectoring nozzles driven by hydrogen power engines. The aircraft will perform like a wrestler on steroids. Carbon fibre is used in the leading edge of the wing for additional strength when the ramming technique is employed. There are breaking bars on windscreen, on the leading edge of the landing gear and cable safety wire between top of canopy and top of tail to act as a deflector. This aircraft will penetrate anything. It has a typical fighter paint job so an opponent cannot tell top from bottom.

"The aircraft is equipped with a unique feature. Imagine a Canada Arm device that can dart out with the speed of a frog's tongue. A new range of radical weapons has been developed to fit on the business end of the arm. First off, there is a set of serrated jaws that can grasp the opponent while a carbide saw cuts its victim into chunks. The arm is capable of firing a Spiderman's net over its opponent and bring the victim back in one piece. The other innovations will remain a surprise until the NW guys meet their Manitoba brethren in the next round of good natured inter-zone competition.

"So get off the couch, put your imagination and ingenuity to work and build the new and improved flying machine in your 'lab.'" ✈

La participation a été très bonne lors de l'Assemblée annuelle de la zone. Si vous n'y êtes jamais allé, c'est lors de ces réunions que les membres peuvent se concentrer sur la direction à donner à notre organisme et c'est là où des modifications aux règles et règlements peuvent être apportées. J'ai bon espoir que la tenue de cette assemblée à mon commerce convenait à tout le monde... et oui, Bill, j'ajusterai la température de la pièce, la prochaine fois. En tout, 40 membres étaient présents avec en mains 62 votes par procuration. Nous avons traité de plusieurs sujets. Les membres ont exprimé leur appui envers le Gimli Model Fest à titre de Fun-fly et de spectacle aérien officiels au sein de la zone.

Je suis particulièrement flatté que les membres m'aient nommé une fois de plus directeur de la zone pour un autre mandat. Je suis heureux de vous annoncer que Peter Schaffer a aussi été reconfirmé dans ses fonctions de directeur adjoint au sein de la zone. Quant aux assistants, ce sont les personnes suivantes : Tom Whitburn, Dennis Saydak, Marc Sharpe, Tom Skoropad et Bill Brisson. Merci à Ed Voth pour les services que vous nous avez

rendus dans ce rôle et bonne retraite.

Avez-vous eu la chance de jeter un coup d'œil à notre nouveau site Web? (www.maac.ca) Une fois que vous aurez créé votre compte – ce qui est facile – vous pourrez inscrire vos événements à venir en ligne. Ceci accélère de beaucoup le processus et vous donne davantage de contrôle. Peter Schaffer, notre directeur de zone adjoint et un homme de grands mots, nous offre le commentaire qui suit pour ce numéro :

« L'imagination et l'esprit d'innovation ne font pas défaut chez les aéromodélistes. Un exemple : récemment, j'ai eu l'illustre privilège de me rendre au laboratoire de mise au point et d'essai d'un autre modéliste. Le premier point de contrôle à franchir après m'être frayé un chemin entre des palmier jusqu'à ces lieux, c'est-à-dire le laboratoire, c'était un berger allemand nommé King. Je n'ai eu recours à aucun mot de passe – je lui ai simplement offert une couple de biscuits pour chiens. L'entrée de l'édifice est parsemée de gros projecteurs et de caméras de surveillance.

« Le laboratoire est un environnement absolument stérile. Les lieux sont mé-

ticuleusement entretenus – un atelier typique de constructeur (pas le mien). Les visiteurs doivent porter un filet sur la tête (même si vous êtes chauve), un sarau blanc, ils doivent passer leurs pieds sur une machine à frotter les semelles et doivent marcher sur une plaque adhésive dotée d'enzymes qui emprisonnent les substances nocives avant même qu'ils n'entrent au labo. Je m'en voudrais d'omettre le fait qu'il a fallu que je laisse un échantillon d'ADN et qu'il a fallu que je récite au serment me liant au secret absolu, cette étape en posant la main sur une pile de revues Model Aviation Canada et que je ne pouvais apporter un appareil photo sous aucun prétexte.

« Il appartient à mon lecteur de décider si mon histoire est plausible ou s'il s'agit d'une légende urbaine. Un nouveau design de coroplast, le Terminator, se trouvait dans la soufflerie. Cette maquette jouit des plus importantes avancées technologiques en matière de construction et de matériaux, ce qui améliorera grandement sa manoeuvrabilité. Je crois que je peux dire que ce prototype doit voler à des vitesses élevées parce qu'il était muni de tuiles en céramique

suite à la page 28

Alberta suite de la page 10
devable à la nécessité de faire parrainer tous les événements par un club.

« Cette zone compte plusieurs modélistes qui ont participé à des championnats mondiaux et à des concours internationaux. L'équipe de course autour de pylônes qui est allée en Allemagne et l'équipe de voltige qui est allée au Portugal comptaient dans ses rangs quelques-uns des nôtres.

« Des changements ont été ajoutés aux règlements de sécurité. Ce qui constituait jusqu'à récemment les règlements de sécurité sont maintenant des lignes directrices et seulement dix articles font maintenant office de règlements de sécurité. Ceux-ci ont été publiés dans le numéro d'octobre de la revue Model Aviation Canada.

« La situation des terrains de vol au Québec progresse très lentement. La zone s'est entendue avec le gouvernement afin que les vols soient autorisés à un club et travaillent à rétablir les vols

à plusieurs autres. Le MAAC remercie les membres et clubs qui ont transmis un don au Fonds de sauvegarde. Merci une fois de plus.

« J'ai hâte de travailler avec et pour vous pendant une autre année. »

FUN-FLY DU CHINOOK WINDS RC CLUB

par Fred Ismailian

« Si vous l'organisez, ils viendront!

« La météo a coopéré. La foule était nombreuse et animée. Peu d'écrasements se sont produits. Le Fun-fly a remporté beaucoup de succès!

« Environ 20 pilotes au total et dix invités se sont rendus au terrain situé dans le comté de High River, le chef-lieu du Chinook Winds RC Flying Club. Chaque membre a apporté au moins deux avions; quelques-uns ont servi aux séances de vol, d'autres étaient à des fins d'exposition (des maquettes de rechange?).

« La nourriture et les boissons gazeu-

ses étaient disponibles à profusion et tous les ont bien appréciés. Le point fort de la rencontre, c'était le défi de faire éclater des ballons gonflés à l'hélium ou au moins, de couper la ficelle. Des vents forts ont rendu la tâche passablement plus difficile et certains avions se sont presque écrasés tandis que les pilotes s'en rongeaient les ongles et étaient tendus. Les spectateurs, eux, ont beaucoup apprécié.

« Le Fun-fly a offert du temps à tous les participants de faire connaissance et une occasion de voir les prouesses de chacun en vol. Nous avons même eu droit à un moment à en couper le souffle lorsqu'un membre a ajouté à son spectacle en déclenchant un panache de fumée pendant les manoeuvres de sa maquette. Je suis persuadé que nous avons attiré quelques nouveaux membres uniquement en raison de cette démonstration!

« Merci à toutes les personnes qui ont procédé aux arrangements et qui ont été les maîtres d'œuvre de ce magnifique événement. » ✈

A Happy Holiday season to everyone and may we all have a healthy and safe 2010.

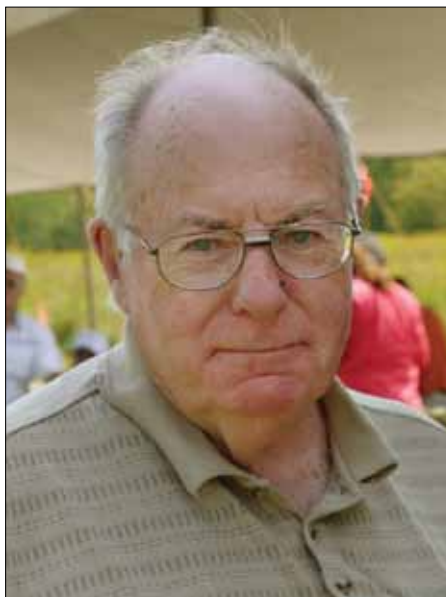
Our zone meeting was successful and well attended. The minutes are on the MAAC website and any questions or observations are welcome. The zone business was concluded efficiently and some new communication ideas came forward which have been implemented. John Pearson was the happy winner of the door prize, a new 2.4 Ghz Futaba six-channel radio.

Northern Ontario has a rich and lengthy aviation history which continues to unfold to this day. It is not surprising that our sport/hobby has existed in much the same way. Progress of any kind usually comes about mainly due to the efforts and leadership of small groups or individuals and so, we are going to start a series in this column to recognize some of the pioneers who, to a great extent, can take the credit for the healthy state of aeromodeling in our zone. There are a number of these individuals who fit the mold, so with no particular bias, we have chosen Wayne Quirt 4504L as the first to honor.

Wayne, a founding member of the Nipissing MAC, has been in the hobby/sport for over 60 years. The club received its MAAC charter in 1967, and Wayne still has the original document. He credits his brother, a WW II vet, for getting him started in aeromodeling.

Wayne had flown free flight and control line, and then launched in to radio control with a Lorenz system in 1951, followed by a Babcock single escapement set-up, then reeds and finally digital proportional. Many of these original radios still sit in his workshop today.

The biggest aircraft Wayne has ever built was a full-size Jodel F-11 with a 90-hp Continental engine. Wayne



Wayne Quirt MAAC 4504L

sat in the pilot's seat of that aircraft for several years.

Wayne took on a project with the club to build a 1/4 scale DH60 for Transport Canada to hang in the Terminal Building of Jack Garland airport. This is an exact replica of the first aircraft to land at the Airport in 1928. He was contacted by the North Bay Museum to build a system of aircraft that the children could control. A total of 22 of these aircraft can still be seen at the North Bay Museum



Gaston Boissonneault with his "Blue Foamie" / Gaston Boissonneault et son Blue Foamie.

Experience? Wayne has likely done it all and seen it all. He has served as MAAC Zone Director and has filled most of his club's executive jobs including President several times, and has led many projects to promote aeromodeling. He also pioneered building relationships between aero clubs and local and regional government which has led to his club's semi-permanent Cranberry Field location.

Wayne is an experimenter too, at one time working on aero projects such as bird control at airports with alarms mounted on model aircraft. Wayne's expertise, experience, knowledge, support, leadership and friendship continue to be shared with all of us in our zone, and we owe him a very sincere thank you for his efforts.

INDOOR RC

Arguably the fastest growing interest group, particularly where winters are long, is Indoor R/C. Virtually all the clubs in our zone have or are starting indoor programs this season. There are a number of individuals leaders helping this happen and two of them stand out.

First is Gaston Boissonneault, MAAC 42053, President of the Greater Sudbury Modellers and the man who designed the Blue Foamy. He has led, and funded, several building clinics on a regular basis.

He is a regular flyer himself and although much of his time has been spent lately with the featherweight models he is also a leading jet and turbine builder and flyer and ceaseless promoter of aeromodeling generally.

With limited space available for this column, very detailed information on the Blue Foamy can be found on the RC Canada website contained in the Indoor forum. This thread is currently running 52 pages and is still counting!

continued on page 19

Je souhaite un merveilleux temps des Fêtes à tout le monde et que nous passions tous une bonne année 2010 en toute sécurité.

La réunion de la zone a remporté beaucoup de succès et a été très courue. Le procès-verbal a été affiché sur le site Web du MAAC et je répondrai à toute question et recevrai tout commentaire. Les affaires de la zone ont été menées efficacement et de nouvelles idées pour les communications ont non seulement été avancées mais elles ont été mises en œuvre. John Pearson est devenu l'heureux gagnant du prix de présence, un nouvel émetteur Futaba de 2.4 GHz.

Le Nord de l'Ontario possède une histoire riche en péripéties aéronautiques et ça se poursuit en cette ère moderne. Il n'est pas surprenant que notre sport/passe-temps ait existé à peu près en parallèle. Le progrès de quelque forme que ce soit survient habituellement surtout grâce aux efforts et au leadership de petits groupes ou de personnes et conséquemment, nous allons lancer une série au sein de cette chronique afin de reconnaître les pionniers à qui revient en grande partie le crédit de la bonne santé de l'aéromodélisme au sein de la zone. Plusieurs personnes entrent dans ce moule et ainsi, sans faire preuve d'un quelconque parti pris, nous avons choisi Wayne Quirt (MAAC 4504L) à titre de premier récipiendaire de cet honneur.

Wayne, un fondateur du Nipissing Model Airplane Club, s'implique au sein de notre passe-temps/sport depuis plus de 60 ans. Le club a reçu sa charte du MAAC en 1967 et Wayne possède encore le document original. Il doit ses débuts en aéromodélisme à son frère, un vétéran de la Seconde Guerre mondiale.

Wayne s'est adonné au vol libre, au vol circulaire pour ensuite se lancer dans le vol télécommandé à l'aide d'un système Lorenz en 1951. Ont suivi le système Babcock single escapement, ensuite les reeds pour finir avec le proportionnel. Plusieurs de ces systèmes antiques se trouvent encore dans son atelier.

Le plus gros appareil que Wayne ait construit, c'était un Jodel F-11 à l'échelle réelle, mû par un Continental de 90 chevaux. Wayne a pris place dans le siège du pilote pendant de nombreuses années.



"Hurricane" by Christian Moes / Le Hurricane de Christian Moes.

Wayne a accepté de mener un projet avec le club afin de reproduire un DH60 à l'échelle 1/4 pour le compte de Transports Canada afin qu'il soit suspendu au plafond de l'aérogare de l'Aéroport Jack Garland. Il s'agit d'une réplique exacte du premier aéronef à avoir atterri à l'aéroport en 1928. Le Musée de North Bay a communiqué avec lui afin qu'il construise un système d'avions que les enfants pourraient contrôler. Au total, 22 tels avions sont toujours en montre au Musée de North Bay.

Expérience? Wayne a probablement tout fait et tout vu. Il a agi en tant que directeur de la zone pour le compte du MAAC en plus de servir à plusieurs postes au sein de l'exécutif du club – y

compris à la présidence – à de nombreuses reprises et a souvent dirigé des projets afin de faire la promotion de l'aéromodélisme. Il a aussi lancé plusieurs partenariats entre les clubs aéronautiques et le gouvernement des ordres local et régional, ce qui a valu au club des installations à demi-permanentes au terrain de Cranberry.

Wayne est aussi un « patenteur » et a travaillé à une certaine époque à des projets aéronautiques qui visaient à éloigner les oiseaux des pistes des aéroports à l'aide de systèmes d'alerte stridents montés à bord de maquettes. L'expertise, l'expérience, les connaissances, l'appui, le leadership et les amitiés sont des qualités que Wayne partage avec nous tous

suite à la page 19



Buzzard by Christain Moes. / Le Buzzard de Christian Moes.

au sein de la zone et nous lui devons un très grand merci pour tous les efforts qu'il a déployés.

VOL INTÉRIEUR TÉLÉCOMMANDÉ

Le groupe d'intérêt qui connaît la croissance la plus fulgurante, surtout là où les hivers sont longs, c'est le vol intérieur télécommandé. Presque tous les clubs au sein de la zone possèdent ou lancent un programme de vol intérieur cette saison. Plusieurs modélistes se font les leaders de cette vague et deux d'entre eux se sont démarqués.

Le premier, c'est Gaston Boissonneault (MAAC 42053), le président des Greater Sudbury Modellers et l'homme qui a conçu le Blue Foamy. Il a dirigé et financé plusieurs ateliers de construction, et ce, de façon assez fréquente. Il pilote régulièrement lui-même et bien qu'il soit en train de dévouer beaucoup de temps à des maquettes très légères, il est aussi un constructeur et pilote accompli de jets à turbine et ne cesse de faire la promotion de l'aéromodélisme.

Comme l'espace est limité pour cette chronique, vous trouverez des renseignements détaillés sur le Blue Foamy au site Web RC-Canada, à l'intérieur du forum portant sur le vol intérieur. Ce fil de discussion comporte déjà 52 pages et ça se poursuit!

Christian Moes (MAAC 7077) est aussi très actif et fait beaucoup de promotion dans la région de Sault-Sainte-Marie. Christian est un constructeur et pilote enthousiaste et nourrit un intérêt véritable pour les copies volantes, ainsi que pour l'utilisation du domaine du vol intérieur afin de faire la promotion de l'aéromodélisme auprès des jeunes.

Voici une description que nous a faite Christian sur deux de ses projets actuels :

« Cette saison, nous avons hâte de faire voler des micro-maquettes télécommandées à l'intérieur. Celles-ci comprennent une réplique du Old Timer Buzzard Bombshell et une presque copie volante du Hawker Hurricane. Le Buzzard, doté d'une envergure de 45 mm, possède un fuselage de profil en balsa, une voilure en Depron, un émetteur à trois voies et un moteur réducté provenant d'un Ember (de Parkzone). Cet appareil ne pèse que 21 grammes, est muni d'une pile Li-Po de 70 mAh. Il devrait très bien flotter en l'air.

« Le Hurricane a recours à une structure classique en bâtonnets et tissu, d'après un design d'Earl Stahl. La finition a été réalisée grâce à deux minces couches d'enduit au nitrate et d'un saupoudrage d'acrylique Tamiya pour ajouter de la couleur. Doté d'une envergure de 50 mm et pesant 47 grammes, le Hurricane est un peu plus gros et plus lourd que le Sukhoi de Parkzone, d'où proviennent son système de télécommande à cinq voies et son moteur réducté. Toutefois, puisque sa surface alaire est plus importante et que son profil d'aile est plus épais, le Hurricane vole très bien et est moins nerveux que le Sukhoi. »

Enfin, au nom des Cambrian Radio Control Flyers, nous adressons un merci sincère à Sharon Goddard pour le généreux don qu'elle a fait du Extra de 50cc de son défunt mari Jean, une maquette qu'il n'a jamais eu la chance de construire. Le kit a été l'objet d'un tirage à l'intérieur du club et le gagnant – dont le nom a été annoncé lors de l'Assemblée annuelle de la zone – est Glen Lundrigan, de Markham (dans le Sud de l'Ontario).

C'est tout pour ce numéro. Merci à notre directeur adjoint de la zone, Ron Roy, pour ses commentaires et son aide à rédiger la chronique, ce mois-ci. ✈

Also very active and promoting indoor flying is Christian Moes, MAAC 7077, in the Sault-Sainte-Marie area. Christian is an enthusiastic builder and flyer with a real interest in scale models and also in the use of the indoor scene to promote aeromodelling with young people.

Following is an outline from Christian on two of his current projects:

"This season we are looking forward to flying some micro r/c aircraft indoors. These include an Old Timer replica Buzzard Bombshell and a semi-scale Hawker Hurricane. The 45-mm span Buzzard has a simple profile balsa fuselage, Depron flying surfaces, three channel radio and a geared motor taken from a Parkzone Ember. At only 21 grams, with 70 mAh Li-Po, this one is a floater.

"The Hurricane employs classic stick and tissue construction and is based on a design by Earl Stahl. It is finished with two thin coats of nitrate dope and a mist of Tamiya acrylic for color. At 50-mm wingspan and a flying weight of 47 grams, the Hurricane is a little larger and heavier than the Parkzone Sukhoi, which is the source of its five-channel R/C system and geared motor. However, with its additional wing area and thicker airfoil, the Hurricane performs quite well and is less twitchy on the controls than the Sukhoi."

Lastly on behalf of the Cambrian Radio Control Flyers a sincere thank you goes to Sharon Goddard for the gracious gift of her husband John's 50cc Extra which he never got a chance to build. The model was raffled by the club and the winner, who was announced at our Annual Zone Meeting, was Glen Lundrigan from Markham, Ontario.

That's it for this issue. Thanks to our Deputy zone director Ron Roy for his input and help in doing the column this month. ✈

« Plusieurs personnes nous ont aidé avec toutes les tâches qu'un tel événement apporte. L'Escadron 313 des Cadets de l'air d'Edmundston nous ont grandement aidé avec les guichets d'entrée et le stationnement des spectateurs. La sécurité et les premiers soins sur les lieux ont été offerts par les Ratisseurs et Sauveteurs du Nord-Ouest. Un gros merci à tous!

« Un gros merci aussi aux pilotes qui se sont déplacés pour participer à notre Fun-fly. Sans vous, l'événement ne serait pas le même. La camaraderie et les nouvelles amitiés qui se développent durant une fin de semaine comme celle-là sont inoubliables.

« Nous voulons aussi vous inviter à notre Fun-fly 2010 qui aura lieu les 27-28-29 août 2010 au même endroit, soit l'aéroport d'Edmundston. Nous profitons de l'occasion pour vous souhaiter un joyeux temps des Fêtes et une merveilleuse saison de construction. »

Merci pour ce compte-rendu, Paul !

Je souhaite un Joyeux Noël et une Bonne année à tous les membres, leur famille respective et aux amis... Au plaisir de vous revoir dans la nouvelle année. ✈

Ce qui suit est un petit compte-rendu de l'Assemblée annuelle de la zone en 2009 à l'intention de ceux qui n'y ont pu se déplacer.

Quelques-uns des modélistes qui se sont présentés sont retournés à la maison avec de l'argent tandis qu'un chanceux a remporté un Escapade (un kit ARF de Great Planes), un don de notre cher Fred Zufelt, de Dynamic Hobbies. Pendant la rencontre, j'ai dit aux membres que le premier membre à donner un billet de 20 \$ à ma femme Tina – qui se trouvait au fond de l'amphithéâtre – le perdait mais qu'au moins, il remporterait un prix. Ce premier, c'était Fred Zufelt. Il recevra une adhésion gratuite au MAAC pendant une année. Cette adhésion n'était pas tout à fait gratuite en ce qu'il a remis son billet à Tina; ni lui ni moi ne reverrons ce billet de monnaie.

Remarques d'ouverture : Claude Melbourne (MAAC 58082L) a appelé l'assemblée à l'ordre à 13 h 15 dans l'amphithéâtre de la brousse au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa. Claude a remercié les membres qui ont pris le temps de se présenter à la réunion de la zone G. Il a présidé le président du MAAC Richard Barlow, le directeur de zone adjoint David Asquini, Hal MacDonald (secrétaire) et les assistants de zone Rolly Siemonsen et Karl Kingston. Un merci tout particulier est de mise à l'endroit de Gerry Nadon, qui a rendu possible cette rencontre au Musée.

Établissement du quorum : 41 votes étaient requis afin de constituer le quorum. Le sergent d'état-major Brian Wattie l'a déclaré, compte tenu des 75 membres inscrits et de 24 votes par procuration, pour un total de 99 votes.

Approbation du procès-verbal de 2008 : un exemplaire du procès-verbal est posté au site Web du MAAC depuis un an. Lou MacDonald a proposé que le procès-verbal de 2008 soit accepté. Approuvé de Karl Kingston. ADOPTÉ.



Randy Connolly of Brockville joined MAAC and The Brockville MAC at the end of August and is already on his third model. The model pictured is a control line profile "Shoestring", but Randy chose to paint it in a Wasp colour scheme. / Randy Connolly s'est joint au MAAC et au Brockville Model Airplane Club à la fin août et a déjà terminé sa troisième maquette. La photo montre un Shoestring profil pour le vol circulaire pour lequel Randy a décidé de lui donner une allure de guêpe.

Affaires découlant du procès-verbal – aucune

Rapport du directeur de la zone :

Une fois de plus, notre zone a été une véritable ruche d'activité en 2009. L'été de Claude a été fort occupé au sein de la zone G. Jusqu'à maintenant, aucune réclamation d'accident n'a été logée chez nous. De grâce, faites en sorte que rien n'arrive lors des séances de vol intérieur.

Le Fun-fly de la zone a remporté beaucoup de succès cette année et nous avons recueilli 2 000 \$ pour le Shriners' Sick Kids Hospital. Cela a donné lieu à de très bonnes relations publiques. Quelque 98 pilotes se sont inscrits à l'événement.

La réunion de planification des présidents de club aura lieu au domicile de Claude le samedi 12 décembre 2009 à 10 heures. Le mandat proposé : établir l'horaire des rassemblements afin d'éviter tout conflit d'événement organisé simultanément par divers clubs. Si

le président d'un club ne peut assister à la rencontre, il faudrait autoriser un membre attiré du club à le remplacer. Un courriel sera envoyé à tous les présidents de club.

Nous espérons pouvoir dresser la liste de tous les événements/rassemblements au sein de la Vallée de l'Outaouais en 2010. L'idée, c'est de faire la promotion de la participation interclub. Les clubs qui ne se sont pas inscrits auprès du MAAC pour 2010 ne pourront inscrire leurs événements de 2010. Veuillez aussi noter que quelques-uns des rassemblements prévus pour 2010 ont été publiés par erreur dans Model Aviation Canada sans pour autant avoir été parrainés.

Les Stetson Flyers ont accueilli le concours IMAC 2009 du 31 juillet au 2 août 2009. La zone G compte quelques champions locaux. Par souci d'espace et de répétition, veuillez consulter la liste du classement (par catégories) dans le texte original en anglais.

Rapports de club : Plusieurs clubs ont modernisé leur terrain et leurs installations. La majorité rapporte d'ailleurs que le nombre de membres a augmenté cette année.

Présentations spéciales :

Claude Melbourne a présenté un certificat spécial et encadré à Hal MacDonald au nom de la zone pour tous les efforts qu'il a déployés cette année.

Dave Asquini a reçu un certificat de Leader pour le service distingué qu'il a offert à ses camarades modélistes.

Plusieurs nouveaux pilotes étaient présents et ils ont reçu leur certificat d'obtention de leurs « ailes » ainsi qu'une casquette du MAAC. Une fois de plus et par souci d'espace et de répétition, veuillez consulter le texte original en anglais afin de lire le nom des récipiendaires et leur club d'appartenance. ✈

This is a short recap of our 2009 AZM for those who were not able to attend.

Some of those who attended went home with some cash while one lucky person won a Great Planes Escapade ARF donated by our one and only Fred Zufelt from Dynamic Hobbies. During the meeting, I said to the members present that the first person to give my wife Tina, who was standing at the back of the room, a twenty dollar bill would first of all not get it back but would win a prize. The first person was Fred Zufelt. Fred will receive a one-year membership to MAAC. This membership is not free as Fred gave Tina a twenty dollar bill that neither of us will ever see again.

Opening Remarks:

Meeting opened by Claude Melbourne (58082L) at 1:15 p.m., in the Bush Theatre at the National Aviation Museum, Ottawa. Claude thanked all those who took time to attend this year's zone "G" AZM. He introduced MAAC's President, Richard Barlow, the Deputy Zone Director David Asquini, Hal MacDonald (Secretary) and Assistant Zone Directors Rolly Siemonsen and Karl Kingston. Special thanks to Gerry Nadon who arranged for the Zone meeting to be held at the Aviation Museum.

Establish Quorum:

Forty-one votes required for a quorum. Quorum was declared by Sergeant at Arms Brian Wattie with 75 signed-in members and 24 proxies for a total of 99 votes.

Approval of 2008 Minutes:

A copy of the 2008 minutes has been on the MAAC website for the past year. Lou MacDonald moved to accept the 2008 minutes, seconded by Karl Kingston. - Carried

Business arising from minutes: Nil

Zone Director's Report:

Once again, our zone has been a hive of activity for 2009. Claude has had a very full and busy summer in Zone "G". To date Zone "G" has had no insurable claims this season. Please do not let anything happen with our indoor venues.



Fred Zufelt presenting Brian Cheadle with the Great Planes Escapade ARF that was donated by Dynamic Hobbies. / Fred Zufelt (propriétaire de Dynamic Hobbies) a présenté un kit de l'Escapade à Brian Cheadle.

The Zone Fun Fly was a very successful event this year and we were able to raise \$2 000.00 for the Shriners' Sick Kids Hospital. This generated some very positive PR. Ninety-eight registered pilots attended the event.

Presidents Planning Meeting will be held at Claude Melbourne's home on Saturday December 12, 2009 at 10 a.m. Proposed mandate: to establish event scheduling so as to avoid conflicts with different clubs for the same event/date. If a President cannot attend, one club member authorized to represent club business may attend. An e-mail will be sent out to all the club presidents.

It is hoped that all the club events/meets for the Ottawa Valley can be scheduled for 2010. The idea is to promote inter-club attendance. Clubs not registered with MAAC for 2010 cannot register 2010 events. Please note there are a few events that got printed in error for 2010, prior to the events being sanctioned.

IMAC 2009 was hosted by the Stetson Flyers (July 31- August 2, 2009).

A few local Champions... Zone "G"

Standings were as follows:

BASIC

- 1st place - Eric Johnson (Zone G)
- 2nd place - Kevin Denton (Zone G)
- 3rd place - Glen Lundrigan

SPORTSMAN

- 1st place - Scot Harrison (Zone G)
- 2nd place - David Reese (Zone G)
- 3rd place - Roy Meiselbach

INTERMEDIATE

- 1st place - Isabel Deslauriers
- 2nd place - Bryan Mailloux
- 3rd place - Tom Hastie (Zone G)

Club Reports:

A large number of clubs have upgraded their flying fields and facilities. The majority of the clubs reporting show a significant increase in membership this year.

Special Presentations:

Hal MacDonald was presented with a framed certificate of appreciation by Claude Melbourne on behalf of the Zone for all the efforts he has put forth this year.

Dave Asquini was presented with a Leader Membership certificate for outstanding service to his fellow modelers.

continued on page 29

Bonjour depuis la resplendissante Colombie-Britannique.

C'est ma première chronique de mon premier mandat à titre de premier directeur de la nouvelle zone côtière de la Colombie-Britannique. En premier lieu, je remercie tout le monde pour l'appui qu'on m'a témoigné. Je tenterai de mon mieux de vous servir comme vous le méritez.

Eh bien, nous avons été témoins de bien des premières, cette saison. J'ai effectué ma première visite à Victoria pour le spectacle aérien de maquettes. Je vous recommande fortement d'y aller. Il y avait de tout, des jets capables d'atteindre 200 m/h aux copies volantes de la Première Guerre mondiale. J'y ai passé trois jours complets en compagnie de Richard (Barlow) et de son épouse Pat et laissez-moi vous dire que c'est un événement très bien organisé. Il y avait au moins trois maquettes en l'air en tout temps et aucun temps mort. Les gars qui se sont occupés de la « tour de contrôle » avaient soigneusement préparé les affaires. Cette année, ce spectacle a récolté plus de 20 000 \$ pour des œuvres caritatives locales. Beau travail, les gars! Ce sont des clubs comme celui-ci qui donnent une belle réputation à la fraternité du modélisme. Je ne manquerai plus ce rassemblement.

Une autre première, c'était ma participation au Fly-in de maquettes électriques au club de Victoria, plus tôt cet été. La météo était parfaite, exception faite d'un léger vent de travers sur la piste, mais cela n'a pas empêché les pilotes de s'amuser. Victoria jouit d'une piste vraiment bien aménagée et ces gars-là font des pieds et des mains afin de vous mettre à l'aise. Merci pour la belle fin de semaine, Victoria!

Je me suis rendu à mon tout premier rassemblement de copies volantes au terrain des PDQ Flyers à Parksville. Bien qu'il ventait trop, cela n'a pas diminué l'enthousiasme. Les organisateurs ont vu arriver beaucoup de monde et nous avons profité de deux journées complètes de saine camaraderie, de vols de hangar, nous avons échangé bien des histoires à dormir debout et nous avons été témoins de quantité de beaux vols.

Sur le continent, je me suis rendu à plusieurs événements et si j'oublie de mentionner votre club, c'est seulement parce que les rassemblements vraiment

sympa étaient trop nombreux et que j'en ai oubliés.

Je me suis rendu au rassemblement des copies volantes du Club Mission Wings cet été en compagnie du président Richard Barlow et nous lui avons remis la télécommande de mon Tiger Moth. Bien qu'il se trouvait à un terrain qu'il ne connaissait pas et qu'il était un peu nerveux de provoquer un accident avec la maquette de quelqu'un d'autre, il s'est très bien débrouillé. Tout le monde a été impressionné. Ensuite, nous l'avons fait piloter mon Unique afin qu'il s'amuse dans le domaine du vol 3D et il est retourné chez lui avec sa nouvelle maquette. J'espère que vous aurez autant de plaisir avec la vôtre que moi, Richard! Merci à Jeff et au Club Mission Wings d'avoir organisé un événement sensationnel.

Nous nous sommes aussi rendus au rassemblement des copies volantes de planeurs cet été et nous y avons vu des machines soigneusement construites. Cet événement avait lieu la même fin de semaine que le Fly-in de copies volantes chez le Club Mission Wings, si bien que je n'ai pu être de la partie au sein des planeurs que pendant un seul après-midi. Même s'il s'agissait d'une visite très rapide, je me suis follement amusé le temps que j'y étais. En août, il y a eu le Fly-in des maquettes électriques à Chilliwack et nous avons accueilli 45 pilotes de tout partout du Nord-ouest pacifique. La météo était parfaite et l'étang pour hydravions a beaucoup été utilisé, le matin. Rendus au dimanche soir, nous étions morts de fatigue à force d'avoir fait voler nos avions et c'est le cœur lourd que nous nous sommes dit au revoir jusqu'à l'année prochaine. Le mois de mai s'en vient très vite et j'ai déjà commencé mon projet secret, que je dévoilerai en mai.

Les Fraser Valley RC Flyers ont vu l'un de leurs fondateurs, Ivan Pettigrew, recevoir son Prix du Temple de la renommée du MAAC des mains de Richard Barlow pendant que ce dernier effectuait une visite en Colombie-Britannique. Félicitations Ivan, c'est un prix tout à fait mérité.

RESTRICTIONS DE VOL POUR LES JO

Les Jeux olympiques d'hiver auront lieu par ici en février et on m'a averti que pendant leur tenue, aucun vol ne sera autorisé en deça d'un rayon de 30 milles

nautiques de l'Aéroport international de Vancouver. Jetez un coup d'œil aux nouvelles de la zone au site Web du MAAC afin d'y lire d'autres détails. Assurez-vous de vérifier où se trouve votre club; vous pourriez avoir la surprise d'apprendre que vous êtes affecté.

AUTRE PREMIÈRE

Hal Norrish a récemment réalisé le premier vol de son nouveau C-130 Hercules. La maquette est dotée d'une envergure de 96 pouces et est mûe par quatre moteurs électriques (piles au lithium, je crois). Je l'ai vu voler l'autre dimanche et je dois dire que c'est une maquette très impressionnante en l'air.

ET UNE AUTRE PREMIÈRE

Bill Rollins, mon nouvel adjoint au sein de la zone, est passé par notre terrain de vol afin de participer à une épreuve de voltige Pattern in the Valley. C'est triste mais il n'a pas gagné. Quelqu'un d'autre a joué de chance et lui a soutiré la victoire... par environ un million de points. Nous étions très contents de l'accueillir ainsi que sa famille pendant quelques jours.

ENCORE UNE PREMIÈRE

Peu avant l'assemblée de la zone, je me suis rendu au cercle de vol circulaire des BC Aces à Clayburn, près d'Abbotsford. Mon intention était d'y passer une petite demi-heure avant de poursuivre ma route vers un autre événement mais ces gars-là étaient d'une telle gentillesse que j'y ai passé toute la journée. J'ai décidé qu'il n'y avait pas de raison pour laquelle des maquettes de vol circulaire ne pouvaient pas être électriques et je l'ai mentionné à l'un des membres. Il pensait que ce serait quelque chose d'intéressant à essayer.

En fait, il n'a tout simplement pas ri trop fort et il m'a chargé d'un projet. Deux semaines plus tard, je suis arrivé au terrain avec ma bonne vieille boîte de piles et une maquette télécommandée que j'ai converti au vol circulaire. Nous avons réalisé encore une première... le premier vol d'une maquette électrique à ce terrain. Bien qu'il s'agisse d'une maquette pour la formation, le PT-19 a volé suffisamment bien pour que personne ne laisse échapper un commentaire désobligeant. Et il y a maintenant deux membres qui veulent tenter leur grande entrée dans le

suite à la page 24

Hello from Beautiful BC.

This is the first column of my first term as the first elected Zone Director of the new BC Coastal Zone. So I would firstly like to thank everyone for your support. I will do my best to serve you as your Zone Director in the manner you deserve.

Well, we made quite a few firsts this season. I made my first visit to the Victoria model air show. This is an event I would highly recommend that you go to. There was every conceivable kind of model flying there, from 200 m.p.h. jets, to WW1 scale models. I was able to be there for three full days, with Richard and Pat (Barlow), and I'll tell you this is a fantastically well-run event. There were at least three planes in the air all the time and no dead air space. The guys who manned the 'control tower' really had their act together. This year, the show raised over \$20,000 for local charities. Great job guys! It's clubs like this that bring the modeling fraternity a good name. I will not miss this event again.

Another first was my participation in the Victoria model club's electric Fly In early in the summer. The weather was perfect, except for a light crosswind over the runway, but it certainly didn't affect the great time we all had. Victoria has a nicely laid out, very tidy field, and the fellows there go out of their way to make you feel welcome. Thanks for a great weekend, Victoria.

I was able to attend my first scale event at PDQ Flyers field in Parksville. Although it was too windy to haul rocks in a gravel truck at times, it certainly didn't dampen the spirit. They had a great turn-out and we had two days of camaraderie, some hangar flying, swapped a lot of lies, and witnessed some great flying.

On the mainland side, I attended many events and if I leave out your club here, it's only because there were so many great events I attended that I just plain forgot.

I was at the Mission Wings Scale event this summer with President Richard Barlow and we put him on the sticks of my Tiger Moth. Although he was in an unfamiliar location, and a little nervous that he might have a mishap with



Hal Norrish's C-130 / Le C-130 Hercules de Hal Norrish.

someone else's model, he did really well. Everyone was suitably impressed. Next, we had him fly my Unique for some 3D fun, and he went home with a new model. Hope you have as much fun with yours as I do with mine, Richard! Thank you Jeff and Mission Wings for a great event.

We also caught the Scale sailplane event this summer and saw some wonderfully built models. This event was run on the same weekend as the Mission Wings scale Fly In so we were only able to attend the one afternoon. Even though it was a quick visit, we enjoyed every minute of it. August saw the Chilliwack Electric Fly In and we had 45 registered pilots from all across the Pacific Northwest. The weather was perfect, and the float pond was well used in the mornings. By Sunday evening, most people were 'flown out' and we sadly said goodbye for another year. May is coming up quickly, and I have already started my 'secret project' which will be unveiled at the May event in 2010.

The Fraser Valley RC Flyers had one of its founding members, Ivan Pettigrew, receive his MAAC Hall of Fame Award from Richard Barlow, who personally presented it to him while he was out here on a visit to BC. Congratulations Ivan, this was well deserved.

OLYMPIC FLIGHT RESTRICTIONS

The winter Olympics will be held here

in February, and I have been notified that during the event, there will be no flying allowed within a 30 nautical mile radius of Vancouver International Airport. Please keep an eye on the Zone news on the MAAC web page for further details. Be sure to check the location of your club as you may be surprised at how this affects you.

ANOTHER FIRST

Hal Norrish recently made the first flight with his new C130 Hercules. This model is 96" span, and is powered by four electric motors, running on, I believe, four lithium batteries. I saw it fly Sunday last, and I have to say it is an impressive model in the air.

AND ANOTHER FIRST

We had Bill Rollins, our new deputy Zone Director, over to our field to participate in the Pattern in the Valley precision aerobatics event. Sadly, he didn't win. Somebody else got lucky and edged him out of first place by about a million points. We were really happy to have him and family at the field for a few days of fun.

YET ANOTHER FIRST

Shortly before the Annual Zone Meeting, I was able to visit the BC Aces control line circle at Clayburn, near Abbotsford. My intent was to be there a half-hour or so, and continue on an

continued on page 25



Club Phoenix Fun Fly organizers and volunteers, with Sébastien Lajoie and Richard Biron / Les organisateurs et des bénévoles du Fun-fly du Club Phoenix en compagnie de Sébastien Lajoie et Richard Biron. Photo: André Pepin)

Bonjour chers membres de la zone Québec,

Eh! oui, une autre année qui se termine. Dans mon cas, la fin a été plus difficile avec le décès de mon père en octobre, suite à une longue maladie. J'aimerais remercier personnellement tous les amis modélistes qui ont communiqué avec moi pour m'appuyer moralement. Ce fut très apprécié.

Sur une note plus joyeuse, mais quel party cette année au Fun-fly du Club Phoenix en Beauce! Exceptionnellement cette année, je suis arrivé en Beauce jeudi midi. Il y avait déjà environ dix campeurs installés sur le site pour la longue fin de semaine de la Fête du travail. Au total, il y avait près de 40 campeurs. Je crois que dame nature avait à se faire pardonner pour la mauvaise température de cet été et c'est pourquoi nous avons eu quatre jours de beau temps. Près de 100 pilotes ont participé à cette dernière rencontre de la zone Québec en 2009. Nous avons eu une fin de semaine remplie de démonstrations et de vol libre qui ont plu à tous, pilotes et public. Martin Charbonneau et ses jets à turbine nous a donné des démos à couper le souffle. Martin Lefebvre avec son A-10 a double turbines a effectué des vols d'un réalisme irréprochable. Daniel Grandmaison et ses énormes hélicoptères, Michel Renaud

et le Waco propulsé par un superbe moteur radial avec un son des plus réalistes. Alain Dulac et sa bande avec le superbe C-130 Hercules dont le son de ses quatre moteurs nous a fait vibrer. Et que dire de notre Sébastien Lajoie national qui a impressionné les quelque 2 000 personnes du public avec ses manœuvres qui défient la gravité. Chaque soir a été agrémenté du traditionnel et gigantesque feu de camp. La fin de semaine s'est déroulée sans accident. Bravo aux organisateurs et à tous les bénévoles et merci à tous les participants.

Mais je crois que le paroxysme de la fin de semaine a été atteint le lundi matin, lorsque plusieurs pilotes ont réussi à passer leurs « ailes de tapis ». Il s'agissait de réussir à piloter convenablement une petite machine volante très sommairement construite pour être difficile à piloter (LOL). Une dizaine de pilotes présents ont réussi, dont votre humble serviteur.

Malgré la mauvaise météo en général au cours de l'été, les clubs au sein de la zone ont travaillé énormément pour organiser tous les événements de la saison et je tiens personnellement à féliciter tous les organisateurs, bénévoles et membres de leurs familles pour leur implication à promouvoir notre merveilleux hobby. Sans vous tous, celui-ci ne serait pas le

même. Merci.

Lors de l'Assemblée annuelle de la zone, tenue le 11 octobre, 16 membres de la zone étaient présents, dont quatre présidents de clubs. Il est dommage que les autres présidents n'aient pas été présents à cette assemblée. Je relance l'invitation pour l'an prochain. Messieurs les présidents, faites-vous un devoir d'assister à « votre » assemblée de zone. Votre présence est très importante.

Pour terminer, à l'occasion de Noël et du Nouvel an, j'aimerais offrir mes meilleurs vœux de santé et de bonheur et d'amour à tous les modélistes du Canada, principalement à ceux de la zone Québec et à toutes leurs familles. ✈

CB – zone côtière suite de la page 22
domaine de la motorisation électrique.

Au moment où vous lirez ceci, nous serons en décembre et presque rendus à Noël, si bien que pour ma dernière première, j'aimerais être le premier à vous souhaiter (ainsi qu'à votre famille) un Joyeux Noël et une Bonne année tout en bonheur, santé, sécurité et prospérité.

Enfin, jusqu'à ce que je vous voie à nouveau au terrain de vol, passez une belle saison hivernale et amusez-vous avec vos maquettes... en toute sécurité. ✈

Hello dear members of the Québec zone,

Well, another year is coming to a close. In my case, this one was more difficult since my father died after a long illness in October. I would like to personally thank all modelling friend who contacted me to offer moral support. It was greatly appreciated.

On a more positive note, what a party Beauce's Club Phoenix had with its Fun Fly! Exceptionally this year, I arrive in the Beauce region on the Thursday, around noon. Some ten campers had already set up for the Labour Day long weekend. In all, there must have been 40 campers for that weekend. I think Mother Nature had a lot of apologizing to do after the weird weather we had this summer and this is why we had four days of absolute gorgeous weather. Almost 100 pilots took part in this last get-together of the Québec zone in 2009. The whole weekend was filled with demonstrations and open flying which appealed to all, pilots as well as the public. Martin Charbonneau gave some breathtaking demonstrations with his turbine jets. Martin Lefebvre and his double-turbine A-10 made some very realistic flights. Daniel Grandmaison and his giant helicopters was there, as was Michel Renaud and his superb radial-powered Waco which had a very realistic sound. Alain Dulac and his crew were out with their superb C-130 Hercules and the sound of those four engines humming was enjoyable for all we modellers. I must not forget our national Sébastien Lajoie who



Daniel Grandmaison and his 1/4 scale Vario Lama helicopter / Daniel Grandmaison et son hélicoptère Lama (de Vario) à l'échelle un quart. Photo: André Pepin

wowed the 2,000 spectators with his gravity-defying manoeuvres. Each evening was highlighted by the traditional and huge bonfire. The weekend proceeded without a single accident. Congratulations to the organizers and to the volunteers and thank you to all participants.

I think the highlight of the weekend must have been on the Monday morning when many pilots were able to obtain their carpet wings. Each pilot had to properly fly a little flying machine which

was hastily put together and which proved a challenge to fly (LOL). About ten pilots managed this feat, yours truly included.

Despite the bad weather this summer, clubs throughout the zone worked very hard to organize events and I would like to personally thank all organizers, volunteers and members of their family for their involvement in promoting this wonderful hobby. Without you all, this passion of ours would not be the same. Thank you.

During the AZM on October 11th, 2009, 16 members from the zone were present (four of which were club presidents). It is too bad other presidents were not in attendance. I am extending the same invitation for next year. Presidents, make it a duty to attend YOUR zone meeting. Your attendance is very important.

In closing, since we are in the middle of the Christmas and New Year time of the year, let me extend my best wishes for health and happiness to all modellers in Canada, especially those in the Québec zone and to their families. ✨

BC Coastal

From page 23

other event, but these guys were so welcoming that I ended up spending the entire day with. I decided that there's no reason that control line models couldn't be electric, so I mentioned it to one of the members present. He thought it would be a neat idea to try.

Actually, he just didn't laugh too hard so it gave me a project to embark on. Two weeks later, I arrived at the field with my trusty box of batteries, and a model I had converted from RC to control line. And we pulled off another first... the first flight of an electrically powered control line model at that field.

Although it was a trainer-type model, the PT19 flew well enough that there were no snickers in the background and there are two members who were interested enough to start the journey into electric land.

By the time you are reading this, it will be December, and close to Christmas, so for my last first, I would like to be the first to wish you and your families a Merry Christmas, and a happy safe, healthy and prosperous New Year.

And lastly, until I see you at the field again, have a great winter season and have fun flying, but firstly, do it safely.

✨

La zone Saint-Laurent a été le théâtre de plusieurs rassemblements agréables. Dans ce numéro, nous nous concentrons sur l'Assemblée annuelle de la zone qui s'est déroulée le 24 octobre à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal. Merci à Yves Pilon de nous avoir autorisé une fois de plus de nous servir de ces excellentes installations! Il y avait passablement de monde à l'assemblée : environ 75 membres présents et environ 25 votes par procuration. Un merci particulier est lancé à Diane Chevalier, Richard Barlow et Claude Melbourne puisqu'ils se sont occupés du bureau des inscriptions. Merci à Bob Forest pour les photos. Veuillez aller à la section de la zone Saint-Laurent en ligne, à « news » et cliquez sur le lien mentionné ici afin de visionner les photos prises cette journée-là :

http://picasaweb.google.ca/bforest6/StLawranceMAACAZMMeetingOct242009?authkey=Gv1sRgCI345bnR_rqLLA#

SÉANCES TECHNIQUES

Cette année, nous avons inauguré des séances techniques à l'assemblée : les circuits électroniques simples (qu'a donnée Éric Girard) et la finition et le recouvrement des maquettes (par Paul Burrage). Plusieurs personnes y ont pris part et les ont appréciées. Ce sera une nouvelle tendance pour les prochaines réunions annuelles. Nous explorerons d'autres sujets, dont la réduction du bruit et la programmation des émetteurs de 2.4 GHz.



Steve Woloz, Zone Director, and Paul Burrage, Deputy Zone Director, with Dwight MacDonald, the winner of the grand prize donated by Saint-Jean Téléguide. / Steve Woloz (directeur de zone) et Paul Burrage (directeur adjoint) en compagnie de Dwight MacDonald, le gagnant du grand prix, une maquette presque prête à voler dont a fait don Saint-Jean Téléguide.

LES DIPLÔMÉS ET LEURS « AILES »

Il y a eu sept nouveaux pilotes diplômés et un modéliste qui est devenu instructeur : voir le tableau plus bas.

Mises en candidature – membres Leaders

Les personnes suivantes ont été mises en candidature :

Denis Péloquin, Steve Woloz et Paul Burrage

Dons des commanditaires de société :

Nous sommes reconnaissants des cadeaux que nous ont offerts les comman-

itaires suivants :

École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, Great Hobbies, Reno Dépôt, Pete's Models, Paul's Extreme Graphics, Saint-Jean Téléguide, Swagelok, Steve Woloz Associates Inc.

Grâce aux cadeaux qu'ils ont offerts et grâce à Ken Starkey qui a vendu des billets de tirage, nous avons recueilli environ 1 000 \$. Cette somme deviendra un don à une œuvre caritative et le reste re-

suite à la page 29



Paul Burrage has the full attention of his class on Model finishing and covering. / Paul Burrage enseigne les méthodes de finition et de recouvrement à un public attentif.



Robert Lamoureux, right, closing a deal with a happy MAAC member at the flea market. / Robert Lamoureux (à droite) conclut la bonne affaire avec un membre du MAAC heureux lors du marché aux puces.

The Saint-Laurent zone has continued to hold many fun-filled and enjoyable events. For this issue, we will concentrate on the AZM held October 24th, 2009 at the École des métiers de l'aérospatiale de Montréal. Thanks to Yves Pilon for permitting us to use this excellent facility once again! The meeting was well attended with approximately 75 MAAC members present and approximately 75 proxies. A special thanks to Diane Chevalier, Richard Barlow and Claude Melbourne who manned the registration desk. Thank you to Bob Forest, for the pics. Please go to the Saint-Laurent zone news and click on the hyperlink below to see pictures of the AZM day. http://picasaweb.google.ca/bforest6/StLawranceMAACAZMMeetingOct242009?authkey=Gv1sRgCI345bnR_rqLLA#

TECH SESSIONS

For this year, we introduced tech sessions at the AZM, Simple Electronic Circuits, presented by Éric Girard and Model Finishing and Covering led by Paul Burrage. They were well attended and appreciated. This will set a new trend for future AZM meetings. Further subjects to explore are noise reduction and 2.4 GHz radio programming.



Éric Girard giving his course on simple electronic circuits. / Éric Girard enseigne les rudiments des circuits électroniques simples.

WINGS GRADUATES

There were seven new wings + one instructor graduates: see chart below

Nominations for Leader Members:

The following persons were nominated for Leader Members

Denis Péloquin, Steve Woloz and Paul Burrage

Gifts from Corporate Sponsors:

We are most grateful for gifts received from the following corporate sponsors:

École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, Great Hobbies, Reno Dépôt, Pete's Models, Paul's Extreme Graphics, Saint-Jean Téléguide, Swagelok, Steve Woloz Associates Inc.



Alex Gaudreault with his first-place People's Choice model. / Alex Gaudreault et sa maquette sacrée « choix du public ».

Thanks to their numerous gifts donated, and with the able assistance of Ken Starkey selling raffle tickets, we were able to raise approximately \$ 1,000. This sum will go to a charitable donation and the balance will go back to MAAC earmarked for the 'Save our Fields' Fund.

ELECTION RESULTS

Steve Woloz and Paul Burrage were re-elected by acclamation for two-year terms as Zone Director and Deputy zone director respectively. Steve then appointed the following persons as assistant zone directors, all of who accepted:

Jean Chevalier, Bob Forest, Éric Girard, André Frenette, Ken Starkey, Pierre Lusignan

Going forward our main objectives will be safety and recruitment. ✈

Mes meilleurs souhaits pour le temps des Fêtes à tout le monde et à leur famille... J'espère que le père Noël vous apportera de nombreux jouets, préférablement de la variété qu'on fait voler.

Notre Assemblée annuelle de zone s'est déroulée le 20 septembre au clubhouse des Regina Windy Flyers. Quelque 24 membres, y compris ceux qui étaient présents et ceux qui avaient apporté des votes par procuration, étaient de la partie, ce qui signifie que nous avons atteint notre quorum de 15. Félicitations au directeur adjoint de la zone, Duncan Campbell (MAAC 11516L), qui a été reconduit à son poste par acclamation.

Quelqu'un a proposé d'organiser un spectacle aérien provincial qui pourrait être organisé en rotation aux trois ans chez les clubs intéressés. Il y a eu de la discussion relativement à cette proposition et les clubs intéressés pourraient communiquer avec votre directeur de zone sympathique (moi). Il y a eu un tirage d'une adhésion d'une année au MAAC – félicitations à Derek Kanak (MAAC 71756) des Regina Windy Flyers, le gagnant pour l'année 2010. Si vous voulez être admissible au tirage, vous devez participer à la réunion... qui sera le gagnant l'année prochaine?

Il faut toujours s'occuper des gens qui rendent possible nos activités de vol, ce qui assure la survie du passe-temps à plus longue échéance.



Récemment, Duncan Campbell (directeur de zone adjoint) a présenté une plaque à Bob Richardt au nom du Saskatoon Hub City Radio Control Club pendant une soirée de remise de prix. La famille de Bob loue le ter-

rain de vol au club et entretient beaucoup d'intérêt pour l'aéromodélisme depuis plus de 33 ans.

J'ai le regret de vous informer du décès de Ken Fletcher (MAAC 37331) le 26 septembre dernier. Nous transmettons nos condoléances à la femme de Ken, Joan, ainsi qu'à sa famille.

Un Float-fly a été organisé du samedi 5 septembre au lundi 7 septembre au barrage Fairview, près de Rosetown. Ce rassemblement était organisé par Grant Johnson (MAAC 46466) et Craig Ekstrand (MAAC 67884), des Rosetown Prairie Flyers. Les pilotes sont arrivés de Swift Current, de Macklin, de Saskatoon et des environs du barrage Fairview. Les hôtes ont été merveilleux et l'accent était placé sur les vols et l'esprit de camaraderie. L'enthousiasme et la gentillesse du club-hôte a fait en sorte qu'il faudra y retourner en 2010.

RAPPEL à tous les clubs : votre inscription s'en vient à grands pas... veuillez me faire parvenir votre demande de renouvellement pour 2010.

Enfin, j'espère que tout le monde passera un temps des Fêtes en toute sécurité et rempli de bons moments et j'ai hâte de visiter d'autres clubs au cours de la prochaine année. ✈

Manitoba/Nord-ouest On. suite de la page 16 afin de dissiper la chaleur. Des panneaux solaires étaient imbriqués dans ces mêmes tuiles afin de recharger les systèmes de bord. Ainsi, l'autonomie de cet appareil dépassera la capacité ou l'endurance de la vessie de tout pilote adversaire.

« Cette maquette est dotée de tuyères orientables à la façon du Harrier; un moteur à hydrogène fournit la puissance. Cet appareil se comportera comme un lutteur ayant ingurgité des stéroïdes anabolisants. De la fibre de carbone a été employée afin de mouler le bord d'attaque des ailes afin de fournir la solidité nécessaire lorsque viendra le moment de piquer sur l'adversaire. Le pare-brise et le bord d'attaque du train d'atterrissage sont munis de barres et

des câbles reliant le dessus du canopy et le dessus de l'empennage afin d'agir comme déflecteurs. Cet avion pénétrera n'importe quoi. Elle est peinte en livrée de combat, si bien qu'un adversaire ne pourra distinguer le dessous du dessus.

« La maquette est équipée d'une fonction unique. Imaginez un bras télémanipulateur canadien qui peut se déployer à la vitesse de la langue d'une grenouille. Une nouvelle gamme d'armes radicales a été mise au point pour installation au bout du bras. En premier lieu, des pinces acérées peuvent empoigner l'adversaire tandis qu'une scie peut ensuite le découper. Ce bras pourra aussi déployer un filet à la façon de Spiderman sur son adversaire et le ramener à la base en un morceau. Les autres innovations demeureront une surprise jusqu'à ce que les

gars du Nord-ouest Ontario affrontent leurs confrères du Manitoba lors de la prochaine ronde de compétition inter-zone.

« Remuez-vous du divan, utilisez votre imagination et votre ingéniosité et construisez cette machine améliorée dans votre propre laboratoire. » ✈

South East Ontario From page 31 of events and visibility of MAAC in the zone. To accomplish these initiatives, an informal meeting of club presidents is in the beginning stage of planning. It should provide useful input for the upcoming MAAC Annual General Meeting in 2010.

In the meantime, enjoy the building season and, as always, fly responsibly. ✈

Season's Greetings to everyone and your families... I hope Santa brings you lots of toys, preferably the flying kind.

Our annual Zone Meeting was held September 20th at the Regina Windy Flyers clubhouse. Twenty-four members, including those present and proxies, ensured a quorum of 15 was established. Congratulations to Deputy Zone Director Duncan Campbell (11516L) who was reinstated by acclamation.

A Provincial Model Air Show has been proposed and is to be hosted on a three-year rotation among all interested clubs. Discussion of this proposal is encouraged and interested clubs are asked to contact your friendly Zone Director. A draw was held for a 'free' one-year MAAC membership – congratulations to Derek Kanak (71756) of the Regina Windy Flyers who is the lucky recipient for the 2010 membership. You must be in attendance at the AZM to be eligible for the draw... who will be the lucky one next year?

Making sure that you look after the people that make it possible for you to fly is really important to keeping the hobby alive for the long term. Recently, Duncan Campbell, Deputy Zone Director, presented a plaque to landowner Bob Richardt on behalf of the Saskatoon Hub City Radio Control Club at their Awards Night. Bob's family has leased the flying



Float flying at Fairview Dam. / Des vols d'hydravion au barrage de Fairview. Photo: Lyle Mudd

field to the Hub City club and maintained an active interest in the sport of model aviation over 33 years.

We are sorry to announce the passing of Ken Fletcher (37331) on September 26th. Our condolences are extended to Ken's wife Joan and family.

A Float Fly was held Saturday, Sunday and Monday, September 5th to 7th at Fairview Dam near Rosetown. The Float Fly was organized and run by Grant Johnson (46466) and Craig Ekstrand (67884) of the Rosetown Prairie Flyers. There were flyers from Swift Current,

Macklin, Saskatoon and the Fairview Dam locality. The hosts were wonderful and the focus was on flying and good fellowship. The host club's enthusiasm and kindness have made this event a must for 2010.

REMINDER for all clubs: club registration is around the corner ...please submit your renewals for 2010.

In closing, I hope everyone has a wonderful and safe holiday season, and I'm looking forward to visiting more clubs in the coming year. ✈

Ottawa Valley

From page 21

The graduates who were present at the AZM received a framed wings certificate document as well as a MAAC hat. The names are as follows:

Kingston Radio Control Modelers
John Nolan, Brad Wooldridge, Brandon Edmonds, James Murdoch

Brockville Model Aeronautics Club
Sean Price, Nick Shelaga

Ottawa Radio Control Club

Power Wings:

Andrew Lumley, Brian MacKay, Todd McCullough, Rowan Lynds

Heli Wings:

Eddie Mon, Joe Kuo

Brighton Hawks

William Casson, Gino Le Coche, Terry Cox, Troy Chudzik, David Czulo, Peter Cuzlo

Rideau RC Flyers
Rob McLeod

Cornwall Aeromodellers
Terry Cooper, John Curran, Rick Besner, Stéphane Claude

Stetsons Flyers RC Club
Emmanuel Brière, Richard Dalpe, Christien Glandon, Isabelle Hébert, Yves Rivet, Gary Robertson, Steven Tessier

Algonquin Aeromodellers
Jeff Mallette, Myles Mallette, Dave Pépin, Robert Graham, Paul Petrie, Stefan Boyle, Colin Winsor ✈

St. Laurent

suite de la page 26

tournera à un compte spécial du MAAC, le fonds afin de préserver les terrains de vol.

RÉSULTATS D'ÉLECTION

Steve Woloz et Paul Burrage ont été réélus pour des mandats de deux ans à titre de directeur de zone et de directeur adjoint, respectivement. Steve a ensuite nommé les personnes suivantes à titre d'adjoints et tous ont accepté :

Jean Chevalier, Bob Forest, Éric Girard, André Frenette, Ken Starkey, Pierre Lusignan.

Si on se tourne vers l'avenir, nos objectifs deviendront la sécurité et le recrutement. ✈

Les mois d'août et de septembre 2009 débordaient de rassemblements au sein de la zone Sud-est. Pas moins de 13 événements étaient planifiés et se sont déroulés sans problèmes. Tous les événements parrainés n'ont déploré aucun incident de sécurité; ça en dit long sur la bonne planification des organisateurs et sur le savoir-faire des pilotes qui participaient à l'un ou l'autre de ces rassemblements. Tout aussi important, chaque événement a offert plusieurs occasions afin de se faire des amis, de s'amuser et de procéder à des vols.

Le George From Memorial War Bird Fly-In a eu lieu le 15 août, cette année. C'est un événement annuel qui attire des modélistes amateurs des coucous de guerre de tout partout dans la zone du Sud-est et d'ailleurs. Le terrain-hôte est situé en campagne près du pittoresque village de Claremont et il est absolument parfait. Le coordonnateur de cette année, Doug Martin, et son équipe ont réussi tout un tour de force. De l'aire de stationnement aux stations de pilotage, tout était impeccable. La météo était excellente... temps chaud et ensoleillé avec une brise en provenance du Sud. Le seul élément qui était plus grand que la piste, c'était l'endroit au-dessus duquel on pouvait voler. Un seul mot peut décrire cet événement... fantastique. Surveillez le calendrier des événements dans la revue Model Aviation Canada ainsi que le site Web du MAAC afin d'apprendre quelle sera la date du rassemblement l'année prochaine.

Doug Anderson, directeur adjoint de la zone, a soumis le compte-rendu que voici relativement à un autre événement couronné de succès au sein de la zone :

« Le 19 septembre, le septième raliement annuel et Fun-fly de copies volantes de Long-Sault s'est déroulé pendant probablement la meilleure journée de toute son histoire. Le temps était dégagé et plus frais; le mercure a monté jusqu'à 22 degrés sur l'heure du midi et il n'y a pas eu le moindre souffle de vent tout au



Gathered at the 2009 George From Memorial Warbird Fly-In are, from left, Tom Russell (R/C Giant Scale Chairman), Doug Martin (event coordinator), Clair Murray (then Deputy South East Zone Director). / Ces pilotes étaient réunis lors de l'édition 2009 du George From Memorial Warbird Fly-In. De g. à dr. : Tom Russell (président du Comité des petits-gros), Doug Martin (coordonnateur de l'événement) et Clair Murray (jusqu'alors directeur de zone adjoint).

long de la journée! En tout, 28 pilotes se sont inscrits et au moins 20 autres ont observé l'action ou ont prêté main-forte. Dix clubs étaient représentés par au moins un modélistes. Ces clubs étaient ceux d'Ajax, de Kawartha Lakes, de Lake Scugog, d'Oakwood, d'Oshawa, de Seaton Valley, de Toronto, de Whitby, de Young's Point et de Long-Sault. Environ 80 maquettes de toutes les dimensions étaient disposées au terrain et les copies volantes et semi-copies volantes étaient plus nombreuses que par le passé, peut-être en raison du temps au beau fixe. Des photos ont été affichées au site Web du club de Long-Sault, au www.Isflyers.com.

« Malgré le contexte économique difficile, notre liste allongée de commanditaires et de prix est une tradition qui a été respectée. Le grand prix, c'était un émetteur 2.4 GHz, un don d'Airtronics. Al Cordy, l'un de nos modélistes vétérans, l'a remporté. Félicitations, Al!

« Les autres gros prix étaient un simulateur de vol RealFlight (génération 4.5) (un don de Great Planes), une maquette ARF de l'Islander de GWS (un don de Parker Models) et un simulateur FMS E-Sky Simulator (un don de Flying Stuff Hobbies). Bien que la liste est trop longue pour que nous la parcourions en quelques lignes, nous remercions tous les

commanditaires qui nous ont aidés. Nous sommes un petit club et un événement de cette ampleur serait impossible à organiser sans votre aide. Un merci tout particulier est transmis à Bob Hudson, directeur de la zone, ainsi qu'à l'équipe du MAAC pour leur appui soutenu. »

Plus récemment, l'Assemblée annuelle de la zone a eu lieu le 3 octobre à Mississauga (Ontario). Les membres présents ont bien aimé la première partie (informelle) de la rencontre ainsi que le segment Show and Tell, qui comprenait une gamme de maquettes, d'un Formosa de GWS de 400 grammes destiné à la course à un Yak géant et acrobatique à moteur à essence.

Après un léger dîner, Bob Hudson a présidé la réunion et est passé à travers les résolutions et recommandations. Avant qu'il ne passe aux élections, Bob a résumé ses quatre ans à la barre de la zone et il a indiqué que le temps était propice à effectuer un changement. On m'a mis en candidature et les membres m'ont acclamé à l'unanimité à titre de directeur de zone pour un mandat de deux ans. Bob Hudson a ensuite été mis en candidature pour le poste d'adjoint, ce qu'il est devenu.

Que se passe-t-il dans la zone?

L'avenir s'annonce bien. Avec Bob à bord à titre d'adjoint, personne ne doute d'une bonne période de transition et que le travail se poursuivra dans quelques secteurs de prédilection, dont la sécurité lors des séances de vol, le calendrier d'événements ainsi que la visibilité du MAAC au sein de la zone. Afin de mener ces initiatives à terme, nous sommes à planifier une rencontre informelle des présidents de club. Cela devrait nous donner des renseignements utiles en prévision de l'Assemblée générale de la zone en 2010.

Entre-temps, amusez-vous pendant la saison de construction et, comme toujours, pilotez de façon responsable. ✈

The months of August and September 2009 were jam-packed with events in the South East Zone. No fewer than 13 events were planned and completed successfully. All of the sanctioned events were free from unsafe incidents, a tribute to the thoughtful planning of the event organizers and the responsible skills of the R/C pilots in attendance. Equally important, each event provided many opportunities for camaraderie, fun and flying.

The George From Memorial Warbird Fly-In was held on August 15 this year. It's an annual event that attracts modellers of scale warbirds from all over the MAAC South East Zone and beyond. Located in a rural setting near the scenic village of Claremont, Ontario, the venue is absolutely perfect. This year's event coordinator Doug Martin and his team pulled it off in a major way. From the parking area to the pilot stations, everything was impeccable. The weather was also excellent... hot and sunny with a breeze from the south. The only thing bigger than the runway was the over-fly area. One word describes this event... terrific. Watch the Calendar of Events in Model Aviation Canada and the MAAC website for this outstanding event next year.

Doug Anderson, Assistant Zone Director submitted the following report of another wonderful event in the South East Zone:

"On September 19, the Seventh Annual Long-Sault Flyers Scale Rally and Fun Fly enjoyed perhaps the best flying day we have ever had. Clear and cool, warming to 22 degrees Celsius by noon and no wind all day long! A total of 28 flyers registered to fly and there were at least another 20 that came out just to watch



Gordon Weekes' giant Tiger Moth in flight. / Le Tiger Moth géant de Gordon Weekes en vol.

or to help out with running the event. Ten clubs were represented by one or more registered flyers. They came from Ajax, Kawartha Lakes, Lake Scugog, Oakwood, Oshawa, Seaton Valley, Toronto, Whitby, Young's Point, and Long-Sault. There were approximately 80 models of all sizes on the field with more scale and semi-scale than at past events, perhaps because of the ideal weather conditions. Photos are posted on the Long-Sault website at www.lsflayers.com.

"In spite of the economic times, our traditional long list of sponsors and prizes was upheld. The grand prize was a complete 2.4 GHz radio system donated by Airtronics. It was won this year by Al Cordy, one of our most senior modellers. Congratulations Al!"

"Other major prizes included a Generation 4.5 RealFlight Simulator donated by Great Planes, a GWS Islander

ARF from Parker Models and an FMS E-Sky Simulator donated by Flying Stuff Hobbies. Although the list is too long to mention here, we thank all sponsors who helped us out. We are a small club and an event of this size would be impossible without your kind assistance. Special thanks go out to Bob Hudson, Zone Director and the MAAC team for their ongoing support of this event."

More recently, the Annual Zone Meeting was held on October 3 in Mississauga, Ontario. The members in attendance enjoyed the informal first part of the meeting and a Show and Tell segment which included a range of models from a 400-gram electric powered GWS Formosa intended for racing to a gas-fuelled giant scale aerobatic Yak. After a light catered lunch, Bob Hudson chaired the meeting and worked through the resolutions and recommendations. Before Bob conducted the election, he briefly reviewed his four years as Zone Director and indicated that it was time for a change. I was nominated and acclaimed as the Zone Director for a two-year term. Bob Hudson was then nominated and acclaimed as Deputy Zone Director.

What's up for the South East Zone?

The future is very positive. With Bob Hudson as Deputy Zone Director, there is no question about a smooth period of transition and then continued work in the areas of R/C flight safety, the calendar

continued on page 28



Participants at the 2009 Long-Sault Scale Rally line up for a photo. / Quelques-uns des participants à l'édition 2009 du ralliement de Long-Sault font la file, le temps de cette photo.

Une saison très active de vol est passée à l'histoire.

Je me suis rendu chez les Owen Sound Barnstormers le 4 juillet à l'occasion de leur Fun-fly. Il ventait beaucoup et les pilotes se sont butés à un vent de travers assez solide. Les organisateurs ont vu arriver plusieurs spectateurs et les pilotes ont apporté une belle gamme de maquettes, les avions électriques étaient nombreux. J'ai rendu visite à Ken Robinson et au reste de l'exécutif de ce club. Plusieurs vols ont été accomplis et les pilotes ont maîtrisé ce vent de travers en toute sécurité. Songez à inscrire ce club à votre itinéraire de vacances car on vous met à l'aise immédiatement. En passant, les bénévoles aux casseroles m'ont servi les meilleures frites et hamburgers que j'aie jamais dégustés.

Fin juillet, Marian et moi avons roulé sur 600 km en sept heures afin de traiter d'affaires du MAAC et de rejoindre un vieil ami. C'est lors d'une splendide journée d'été à bord du bateau de Bryan Hewitt que j'ai revêtu mon gilet du MAAC par-dessus mon costume de bain et que j'ai présenté le prix Leader à Bryan. Ce dernier est le directeur sortant de la zone et il a toujours travaillé d'arrache-pied afin de réunir tous les intervenants. Beau travail, mon ami! Nous avons admiré de magnifiques couchers de Soleil, un paysage époustoufflant, de délicieuses barbecues et bien sûr, les produits de la vigne. L'année prochaine, nous projetons apporter une maquette d'hydravion.

Tony Paladino, président du Club de Woodstock, m'a fait parvenir le compte-rendu suivant :

« Le jeudi 9 juillet, le Comité des relations publiques du MAAC a organisé une exposition de maquettes au camp d'été Singing Brook Farm à Beachville (Ontario). Quelque 40 enfants se trouvaient sur place. Le DVD du MAAC, All About Us, a été très utile puisque nous ne pouvions faire voler une maquette au camp. Les enfants âgés de 6 à 16 ans se sont emparés des exemplaires de Model Aviation Canada, des vieilles revues d'aéromodélisme et de dépliants du MAAC. Les plus vieux ont vraiment aimé recevoir les kits du Cub.

« Mon Fokker Eindecker, d'une enver-

gure de 80 pouces, a été exposé et a été l'objet de plusieurs cris d'admiration. »

Merci pour cet effort de promotion, Tony, auprès de la génération plus jeune.

Notre Assemblée annuelle de zone s'est déroulée le 24 octobre et la participation a été décevante. Pour ceux d'entre vous qui êtes venus, la rencontre a été bonne et nous avons rapidement traité des dossiers. J'ai nommé deux nouveaux assistants au sein de la zone : Peter Doupnik et Bryan Mailloux. Peter est une véritable mine de renseignements relativement aux turbines et il verra à tous les rassemblements de jets dans la zone. Bryan Mailloux est un pilote chevronné de l'IMAC et pilote régulièrement des copies volantes de combat depuis Cobble Hills. Il s'occupera des médias et de la jeunesse au sein de la zone.

Nous pensons que pour que les clubs remportent davantage de succès lors de leurs Fun-flies, ils devront travailler plus étroitement avec les médias locaux, les politiciens et la communauté. Plusieurs personnes des environs ne savent pas toujours que les clubs existent et lorsque l'un d'entre eux fait don de recettes à une œuvre caritative locale, nous ne pouvons qu'en bénéficier. Bryan travaillera de concert avec les clubs à cet effet. Une couverture médiatique accrue devrait, en retour, susciter de l'intérêt de la part des jeunes. Du moins, tel est notre plan.

Nous sommes à échauffer des plans en prévision de l'Assemblée annuelle de la zone en 2010 et nous voulons y incorporer un Fun-fly de maquettes électriques de vol intérieur. Demeurez aux aguets.

J'achète des avions depuis plus de 30 ans et je ne suis toujours pas certain pourquoi Marian me laisse faire. Peut-être s'agit-il du fait que je me comporte en véritable gamin qui vient de recevoir un nouveau

jouet. Peut-être l'ai-je eue à l'usure mais je ne le crois pas vraiment. Lorsque je me plaignais qu'un tel moteur ne faisait pas l'affaire sur une telle maquette, je crois qu'elle était désolée pour moi, si bien qu'elle m'achetait un nouveau moteur. Bien sûr, j'ai repris mes airs de petit gamin. Nous devons tous exprimer notre reconnaissance à l'endroit de nos femmes qui nous endurent, nous les garçons et leurs jouets.

Dans ce numéro, vous apercevrez une annonce de convocation à une réunion spéciale de la zone Sud-ouest. Le but, c'est d'élire un directeur de zone adjoint. Veuillez me faire parvenir votre bulletin de vote par procuration.

La fin de l'année approche à grands pas, tout comme Noël et j'espère que vous passerez un merveilleux temps des Fêtes avec plusieurs nouveaux jouets, et Bonne Année! Rappelez-vous de ne pas prendre la volant si vous avez bu. Gardez vos ailes parallèles à l'horizon. ✈

Notice Special Southwest Zone Meeting Date: January 23rd, 2010

Place: Kelsey's Restaurant in Woodstock
Highway 59 North of 401
1 block past Tim Horton's on right

Time: 11:00AM

- 11:00 AM, registration and proxy count
- 11:30 AM, call to order, introductions
- establish a quorum
- nominations for Deputy Zone Director
- adjournment
- lunch

Avis Réunion spéciale de la zone Sud-ouest Date : 23 janvier 2010

Endroit : Restaurant Kelsey's à Woodstock
autoroute 59, au Nord de la 401
à un bloc après Tim Hortons, sur la droite)

Heure: 11 heures

- 11 heures : inscription et comptage des votes par procuration
- 11 h 30 : appel à l'ordre et présentation
- établissement du quorum
- mises en candidatures pour le poste de directeur de zone adjoint
- ajournement
- dîner

A very busy summer of flying is in the books.

I traveled to the Owen Sound Barnstormers on July 4th for their Fun Fly. It was a windy day with a strong crosswind. They had many spectators and a nice variety of aircraft with electrics being very prominent. I visited with Ken Robinson and the rest of the club executive. Many flights were put in and the pilots putting on the show handled the crosswinds safely. Consider spending some vacation time in the area and drop in for some flying, you will feel welcomed. By the way, the crew doing the cooking served the best french fries and burgers I've come across.

At the end of July, Marian and I traveled 600 km and seven hours to tend to MAAC business and meet up with a good friend. On a beautiful summer's day on Bryan Hewitt's boat, I donned my MAAC shirt over my swim gear and presented Bryan with his Leader Award. Bryan is the Past Zone Director and did a lot of hard work to really pull the zone together. Great job buddy! We enjoyed beautiful sunsets, stunning scenery, delicious barbecues and of course, the local grape. Next year we're bringing a floatplane.

From the desk of Tony Paladino, President of the Woodstock Club, comes this report ...



Tony Paladino attended the Singing Brook Farm Summer Camp in Beachville. / Tony Paladino s'est rendu au camp d'été de Singing Brook Farm à Beachville.

"On Thursday July 9, the MAAC Public Relations Committee set up a demonstration of model airplanes at the Singing Brook Farm Summer Camp in Beachville, Ontario. Forty kids were at the camp. The Maac DVD 'All About Us' was very useful as no flying was permitted at the camp. The kids, 6 to 16 years old, welcomed Model Aviation Canada magazines, old modeling magazines and MAAC brochures. The Cub Kits were a real hit with the older kids.

"My 80" W.S. Fokker Eindecker was shown and much admired."

Thank you Tony for your efforts to promote model aviation to the younger generation.

Our Zone Meeting was held on October 24th and attendance was disappointing. For those of you who did attend, we had a good meeting and we got through the business quickly. I have appointed two new Zone Assistants, Peter Doupnik and Bryan Mailloux. Peter has a wealth of knowledge with turbines so he will be looking after all jet events in the zone. Bryan Mailloux is an accomplished IMAC pilot and is a regular combat pilot out at Cobble Hills. He will be looking after Media and Youth in the zone.

We feel that in order for clubs to be even more successful with their Fun Flies, they need to work closer with local media, politicians and community. Many locals do not know our clubs even exist

and when a club decides to donate to a local charity, only good can come from it. Bryan will work with clubs in this respect. Extra media coverage should, in turn, spark interest from youth. At least that's our plan.

We are making plans for the 2010 AZM and want to incorporate an indoor Electric Fun Fly. Stay tuned.

I've been buying planes now for over 30 years and I'm not quite sure why Marian lets me. Perhaps it's because I act like a little kid with a new toy. Maybe I have worn her down, but I don't think so. When I lamented about a certain engine on a certain plane and its lack of performance, I think she felt sorry for me, so she bought me a new one. Of course, the little kid came out right away. We all need to show gratitude to our wives for putting up with us boys and our toys.

In this issue, you will see a Special Southwest Zone Meeting Announcement. The purpose of the meeting is to elect a Deputy Zone Director. Please send me your proxy.

The end of the year is fast approaching, as is Christmas, and I hope you all have a good holiday season, with lots of toys, and a Happy New Year. Remember not to drink and drive. Keep your wings level. ✪

DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

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 RENOUVELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

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.

A QUICK LOOK AT THE FAI

F.A.I

Fédération Aéronautique
Internationale

The World Air Sports Federation

HISTORY

The Fédération Aéronautique Internationale, FAI - The World Air Sports Federation, was founded in 1905. It is a non-governmental and non-profit making international organization with the basic aim of furthering aeronautical and astronomical activities worldwide, ratifying world records and coordinating the organization of international competitions. After a century of steady growth, FAI is now an organisation of some 100 member countries, forming a strong network linking all those who participate in air sports worldwide

At the start of the 20th Century, the pioneering flights of pilots such as Clement Ader, the Wright Brothers and Santos-Dumont, the proliferation of aeronautical competitions, and increasingly rapid technological advances marked the real birth of the modern aviation era.

A small group of visionary men recognized the need for an international federation to coordinate and give direction to the rapidly growing aeronautical activity.

On 10 June 1905, Count Henry de la Vaulx, Vice-President of the Aero-Club de France, Major Moedebeck of the German Airship League and Fernand Jacobs, President of the Aero-Club of Belgium, gave a presentation to the Olympic Congress of Brussels on their proposal for a « Fédération Aéronautique

Internationale ». The Delegates received the idea warmly, and to demonstrate its support, the Olympic Congress adopted the following resolution : "This Congress, recognizing the special importance of aeronautics, expresses the desire that in each country, there be created an Association for regulating the sport of flying and thereafter there be formed a Universal Air Sports Federation to regulate the various aviation meetings and advance the science and sport of Aeronautics".

On 12 October 1905, an international aeronautical conference was convened in Paris. After two days of debate, the representatives of Belgium, France, Germa-

ny, Great Britain, Italy, Spain, Switzerland and the United States adopted the entire package of proposed Statutes. The Fédération Aéronautique Internationale was founded on 14 October 1905. From its inception, the FAI defined its principal aims as being to "methodically catalogue the best performances achieved, so that they be known to everybody; to identify their distinguishing features so as to permit comparisons to be made; and to verify evidence and thus ensure that record-holders have undisputed claims to their titles."

A century later, in spite of the emergence of new technologies and of several air sport disciplines, the objectives of the FAI as expressed in its Statutes have essentially remained the same. Today, FAI's Statutes describe its aims and objectives as follows :

- To make evident the essentially international spirit of aeronautics as a powerful instrument for bringing all people closer in mutual understanding and friendship regardless of political, racial or religious considerations, thereby helping to create international good will and thus build a better and more peaceful world.
- To promote physical and moral qualities, technical knowledge and skill as basic to astronomical activities and air sports.
- To bring together the air sports men and women of the world in international competition.
- To educate young people through sport in the spirit of mutual understanding and friendship.
- To co-ordinate its Members' separate efforts to further aeronautics and astronautics throughout the world.
- To ensure adequate access to air-space for all who wish to fly.
- To provide a forum for the exchange of information and discussion of mutual problems with other elements of civil aeronautics.

AERO CLUB OF CANADA

The FAI consists of affiliated countries and each country is limited to one national aero club as a member. If there is more than one airsport active in a coun-

try they must form a single organization (national aero club) to represent them at FAI.

The Aero Club of Canada (ACC) is the member for Canada. Its members are the national associations of each airsport activity. It is simply an association of Canadian airsport organizations.

For aeromodelling, MAAC is our representative in the ACC. Other representatives are the Soaring Association of Canada, Hang Gliding and Paragliding Assoc of Canada, Canadian Sport Parachuting Assoc. of Canada, Canadian Sport Aeroplane Assoc., and Canadian Balloon Assoc.

The ACC sends a delegate to the FAI General Conference each fall to represent the interests of Canada.

The FAI organizes World Championships for Aeromodelling every two years. Eligibility to compete is governed by the FAI as a whole but the rules for each event are established by the FAI Aeromodelling Commission (CIAM). MAAC sends a delegate to the Plenary Session of the CIAM each spring to represent the Canadian Aeromodellers. Rule changes in any event can only be made by CIAM.

The CIAM has established rules for about 40 classes and organizes World Championships in about half of them.

FAI EVENTS:

World championship events in bold type

F1: Free Flight

- F1A:** Nordic Glider A2
- F1B:** Wakefield Rubber
- F1C:** Free Flight Power
- F1D:** Indoor Rubber Powered*
- F1E:** Slope Gliders
- F1F: Helicopters
- F1G: Coupe D'hiver
- F1H: A1 Gliders
- F1J:** Power For Juniors*
- F1K: Co2 Powered
- F1L: Indoor EZB
- F1M: Indoor Beginner
- F1N: Indoor Hand Launch
- F1P: Simplified Power Glider

F2: Control Line

- F2A:** Speed*
- F2B:** Stunt*
- F2C:** Team Race*
- F2D:** Combat*
- F2E: Diesel Combat

F3: Radio Control

- F3A:** Pattern
- F3B:** Multitask Gliders
- F3C:** Helicopter
- F3D:** Pylon Racers
- F3F:** Slope Gliders
- F3H:** Cross Country Gliders
- F3I:** Aero Tow Gliders
- F3J:** Thermal Gliders*
- F3K:** Hand Launch Gliders

F4: Scale

- F4B:** Control Line*
- F4C:** Radio Controlled*
- F4D:** Indoor Rubber
- F4E:** Indoor Co2

F5: Radio Controlled Electric

- F5A:** Pattern
- F5B:** Motor Gliders*
- F5C:** Helicopter
- F5D:** Pylon Racers*
- F5E:** Solar Powered
- F5F:** 10 Cell Gliders
- F5G:** Big Gliders

World Championship events are held on odd numbered years except for those noted with * which are held on even years.

To give you some idea of what is involved in the various competitions, here is a look at just some of the events that Canadian teams compete in .

F1A FREE FLIGHT GLIDERS**The airplane**

Minimum weight: 410g, surface area 32 – 34 dm²

In practice these are extremely clean high aspect ratio airplanes, usually made from high tech materials. They are usually equipped with variable rudder deflection and tailplane incidence so that high energy launches may be made. The model will bunt at the top of a zoom in such a launch. Since the elimination of the builder of the model rule complete airplanes are available from eastern bloc countries.

The contest

The object of the contest is duration after release from the towline. The models are hand towed by a 50m line from a flight line perpendicular to the wind direction. In practice a thermal must be found to achieve maximum duration. They are allowed to circle on tow as long

as they want in search of thermals. Seven flights are flown in rounds between 30 and 90 minutes long. Maximum duration for the first round is 4 min. And for subsequent rounds is 3 min. If at the end of the rounds more than one contestant has a perfect score, a flyoff is necessary. The maximum time of each flight in the flyoff is increased by two minutes starting at 5 min. Until a winner is declared.

F5B RADIO CONTROLLED ELECTRIC POWERED MOTOR GLIDERS**The airplane**

Minimum weight: 2 kg, maximum battery weight: 1100g, maximum number of cells: 30, maximum surface loading 75g/dm²

No restriction on model size or motor

In practice these are extremely clean airplanes, usually moulded in fibreglass, around 2m span with very powerful direct drive brushless motors turning folding props. Aileron crow is usually used for glide control for spot landings.

The contest

The contest is split into two parts, distance and duration which must be accomplished in a single flight. The distance part is first, where laps of a 150m course are flown. The object is to make the maximum number of laps in 200 secs. Laps are not counted when the motor is running. The duration task begins immediately after the distance without landing. The duration task is a ten min. Max with a spot landing. Time is deducted when the motor is running.

In practice the models are launched outside the course, climb to great height in 20 -30 sec and then enter the course for laps. If sufficient height is available the model can be zoomed into the duration task without running the motor again to avoid the penalties for motor run time

F5D RADIO CONTROLLED ELECTRIC POWERED PYLON RACING MODEL AIRCRAFT**The airplane**

Maximum weight: 1250 g, maximum weight of battery pack: 425g no restriction on model size or motor. No landing gear is required

In practice these are extremely clean models, usually moulded in fibreglass, powered by very fast direct drive brushless motors. Spans are less than 1m.

The contest

The course is triangular in shape 400m long. A race is ten laps. Up to four models are flown in each heat. Scoring is against the clock. The lowest time wins. If four or more rounds are flown the worst score can be dropped. If nine or more rounds are flown the worst two scores are dropped.

F3A RADIO CONTROLLED AEROBATIC POWER MODEL AIRCRAFT**The airplane**

The model must fit in a 2m by 2m box. There is no limit on motor size. The weight limit is 5kg (11 lbs). Electric models are limited to 42 volts. They are weighed without the batteries.

In practice they are clean monoplanes with about 120 – 150 four strokes. They usually have a hump backed appearance because the canopy is well forward on the fuselage. This is to give area up front to improve knife edged flight. They usually have long tails and short wings. The short wings give good roll rates and the long tail moments give smoothness.

The contest

The contest consists of rounds during which various aerobatic manoeuvres are performed. The manoeuvres are scored by a panel of judges. In world championships the judges must come from different countries and be approved by fai.

The manoeuvres consist of some preset schedules which may be practiced before the contest and some schedules which are only revealed to the contestant at the time of the contest with no opportunity for practice . Details of the schedules may be found on the fai web site. Wwww.fai.org

The most important criterion for the judges is accuracy. Consecutive loops must be the same size and the intersection of figure eights must be in the same place.

The next criterion is smoothness. Manoeuvres must flow cleanly with no jiggling or corrections during the manoeuvre.

Lorsque les Archives ont été créées, il y a 20 ans, l'objectif était de récolter et de préserver le matériel pertinent afférent à l'histoire de notre association. Cela a été fait et l'est toujours de façon continue. Toutefois, les archives, c'est bien plus que les dossiers de l'association, ses publications et autres. Ce bureau-ci tente aussi de récolter et de préserver le matériel se rapportant à ou qui raconte l'histoire de l'aéromodélisme au Canada, depuis ses premiers balbutiements en 1910 lorsque le premier concours a été organisé à Montréal, jusqu'à aujourd'hui.

J'ai indiqué à plusieurs reprises que le gros des renseignements que nous aimerions inclure dans les archives est disséminé à travers les journaux locaux, des revues de modélisme (surtout américaines) et les souvenirs des modélistes et dans les albums photo. De ces sources, seules les revues de modélisme sont faciles à obtenir. C'est pourquoi nous avons passé tellement de temps à accumuler et à classer les meilleurs numéros d'autant de revues que nous pouvons récolter. Ces découpures de journaux et les photos nous sont souvent parvenues – et continuent de l'être – de la part de nos membres et nous les en remercions. Mais il y a un pan de l'histoire de l'aéromodélisme au Canada qui fait cruellement défaut dans les archives. C'est celui de l'organisation des modélistes – locale et régionale – c'est-à-dire les clubs d'aéromodélisme et parfois les groupes régionaux de club. Une revue de modélisme n'en faisait état que très rarement, si bien que nous devons passer à travers plusieurs numéros de quantité de revues afin de retrouver toute bribe de renseignement utile au sujet d'un club particulier.

Une fois de plus, nous devons nous tourner vers nos membres afin d'obtenir des renseignements sur les clubs de modélisme que nous aimerions voir dans les archives. Nous savons que les clubs existent mais nous ne disposons que de très peu de renseignements, surtout ceux qui ont été fondés au cours des années 1930. Nous voulons aussi des renseignements sur les clubs formés plus tard – moment de leur création, qui s'en est chargé, où les membres se réunissaient, qui les commandait (s'ils en

avaient un) – et bien sûr, ce qu'ils sont devenus.

Les membres de ces premiers clubs étaient habituellement des adolescents qui arrivaient tout juste au sein du passe-temps et qui avaient probablement été attirés par les petits moteurs qui devenaient tout juste disponibles. À mesure qu'ils vieillissaient, ces modélistes passaient à autre chose et quittaient le club et ce passe-temps. Conséquemment, il arrivait souvent que le club cessait d'exister. D'autres ont poursuivi leurs activités grâce à de nouveaux membres. Quelques-uns de ces clubs subsistent encore, quoique sous un nom différent, parfois.

L'un des plus anciens clubs dont je suis au courant, c'est le Vancouver Gas Model Club, fondé en 1935 sous les auspices de la Model Aircraft League of Vancouver. Un autre club ancien – bien que le nom ait changé à deux reprises – c'est le Brockville Model Club, qui était commandité à l'origine par le Rotary Club en 1938. Il poursuivit ses activités sous un autre nom.

Ceci amène la question suivante : s'agit-il toujours du même club même si le nom a été changé? Et que dire de la situation suivante : en 1946, le Rotary Club of London a commandité un club se faisant appeler les London Modelaires. Quelques années plus tard, le Rotary Club a abandonné sa commandite et le club a poursuivi ses activités pour ensuite se scinder en deux clubs. Je crois qu'il s'agit des London Modelaires et des Forest City Flyers. Question : comment devrait-on considérer ces deux clubs? Les deux doivent-ils être considérés comme étant deux nouveaux clubs indépendants? Est-ce que l'un doit être considéré comme étant le prolongement des London Modelaires et l'autre, comme un nouveau club? Dans l'affirmative, lequel est le nouveau?

Il est malheureux que jusqu'au moment où a été créé le MAAC, le Canada ne jouissait d'aucune publication de modélisme uniquement vouée à l'aéromodélisme chez nous, ce qui nous aurait permis de récolter beaucoup de renseignements afférents aux clubs, à leur emplacement et à leurs activités au cours des années 1930.

Nous ne possédons que quelques bribes de renseignements de quelques clubs qui ont été rassemblées grâce à Canadian Aviation entre 1929 et 1939 ainsi que grâce à de petits passages retrouvés dans des revues américaines de modélisme. Ce dont nous disposons n'est pas suffisant pour nous donner un portrait fiable de quelque club que ce soit et cela ne nous permet certainement pas de déterminer combien de clubs étaient actifs, à quel moment ils ont été créés, où les modélistes se rassemblaient pour faire voler leurs maquettes et s'ils sont encore actifs sous un nouveau nom ou à quel moment ils ont cessé leurs activités.

C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai demandé à nos modélistes de longue date de nous dire ce qu'ils savent ou ce dont ils se souviennent des premiers temps de notre passe-temps. Parmi les choses qu'ils pourraient nous révéler : faisaient-ils partie d'un club? Quel était son nom? À quel moment et où a-t-il été créé? Combien y avait-il de membres? Était-il commandité? À quel moment et où s'y rassemblait-on? Combien de temps le club a-t-il fonctionné? Organisait-il des concours pour membres et non membres? À quelle fréquence avaient lieu ces concours?

Seuls vous, les membres, pouvez nous fournir ces renseignements, que ce soit par expérience personnelle ou à la suite de discussions que vous avez eues avec des membres vétérans qui ont peut-être participé à la formation du club.

Si votre bureau des Archives devient un entrepôt de matériel historique, il doit inclure des histoires afférentes à la formation et à la fin des clubs d'aéromodélisme au Canada, aux activités des clubs et à celles de leurs membres. Sortez donc vos stylos ou crayons et commencez à rédiger. Si vous avez perdu ces deux outils, envoyez vos documents par courriel au archives_maac@yahoo.ca mais nous préférons de beaucoup des copies en papier.

J'espère entendre parler de plusieurs d'entre vous en 2010. Entre-temps, passez un Joyeux Noël et une Bonne année. ✨

When the Archives was set up 20 years ago, its purpose was to collect and preserve pertinent material relating to the history of our Association. This has and is being done on a continuing basis. However, the archives consists of more than the Association's records, publications, etc. It also attempts to assemble and preserve material which relates to or tells the story of model aviation in Canada from its early beginnings in 1910, when the first model plane contest was held in Montréal, to the present.

I have indicated many times that most of the information that we would like to include in the archives is scattered in local newspapers, model magazines (mainly American) and modellers memories and photo albums. Of those sources, only the model magazines are relatively easy to access. That is why we have been spending so much of our time accumulating and filing the best issues of as many magazines as we can lay our hands on. Newspaper clippings as well as photographs, past and present, have to come, and have come, from our members and we sincerely thank them for their contributions. But there is one section of his-

tory of model aviation in Canada which is poorly represented in the archives. That section is the one which deals with the organization of modellers – both local and regional – the model aircraft clubs and, sometimes, regional groups of clubs. Seldom did a model magazine give much information about a particular club so one has to go through many issues of many magazines to find any significant information about a particular club.

Once again, we have to turn to our members for the information on model clubs that we would like to see in the archives. We know clubs are out there, but we have very little information about them, particularly those that were formed in the thirties. But we also want information on all the later model clubs – when formed, who formed them, where they met, who sponsored them (if they had a sponsor) and, of course, what became of them.

Members of those early clubs were usually in their teens and relatively new to the hobby, possibly attracted to it by the small gas engines which were becoming available. As the modellers aged, other pursuits became more interesting and they dropped out of the club and the hobby. Often, as a result, the club ceased to exist. But some clubs carried on as new members appeared. Some are still with us today, although they may be operating under a different name.

One of the longest running clubs that I am aware of is the Vancouver Gas Model Club which was formed in 1935 under the auspices of the Model Aircraft League of Vancouver. Another long running club, although its name has been changed twice, is the Brockville Model Club which was originally sponsored by the Rotary Club in 1938. It is still a going concern but with a new name.

And that brings up the question: Is it the same club if the name has been changed? And what about a situation like this: In 1946 The Rotary Club of London sponsored a club known as The London Modelaires. After a few years, the Rotary Club dropped its sponsorship and the model club ran as an independent club the London Modelaires and later split into two clubs, I think, the London Modelaires and The Forest City Fliers. Question: How are these two clubs to be

considered? Are both to be considered as new independent clubs? Is one to be considered as a continuation of the London Modelaires and the other as a new club? If so, which is the new one?

It is unfortunate that until MAAC appeared on the scene, Canada had no regularly appearing magazine devoted solely to model aviation which could have supplied us with quite a bit of information about model clubs, their locations and activities during the 1930s.

We have only snippets of information of very few clubs which have been gleaned from Canadian Aviation between 1929 and 1939 and the odd bits from the American model magazines. What we have is not enough to give us a good picture of any club and certainly does not allow us to determine how many clubs were active, when they were formed, where they flew, if they are still active under a different name or if and when they ceased to operate.

This is one of the reasons why I have asked our long-time members to tell us what they know or remember of their early days in the hobby. Some of the things they could tell us are: Did they belong to a club? What was the club name? When and where was it formed? How many members? Was it sponsored? When and where did it meet? How long did it last? Did it hold contests for members and non-members? How often were its contests held?

Only you, our members, can supply that information either from personal experience or from your discussions with the older members who may have been in on the formation of the club.

If your archives is to be a repository of historical material, it must include stories of the formation and demise of model clubs in Canada, club activities and of those of their members. So please get out your pens or pencils and start writing. If you have lost your pen/pencil, you could send them by e-mail to archives_maac@yahoo.ca, but we would prefer hard copies.

I hope to hear from a good number of you in 2010. In the meantime, have a good Christmas and a great New Year.



DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

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!

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.

En août, on nous a averti de trois nouveaux accidents. Ce sont là les seuls que nous avons eus jusqu'à maintenant en 2009. Deux réclamations ont été réglées et l'autre incident n'est qu'un rapport et aucune réclamation n'est prévue. La bonne nouvelle, c'est que ces incidents étaient relativement mineurs.

Une tendance se dessine – et c'est un véritable problème pour nous – c'est que les rapports ne sont pas remplis promptement. Veuillez vous assurer que les incidents nous sont rapportés immédiatement. Si cela ne change pas, il se pourrait que nous ayons à recommander une augmentation de la franchise (déductible) à appliquer sur les réclamations qui sont faites tardivement. Un formulaire intitulé « Procedures after an Incident » a été mis à jour et affiché au site Web ainsi qu'un nouveau formulaire de rapport d'incident, ce qui devrait vous aider. Notez que vous n'avez pas à obtenir un estimé des dommages encourus, ce qui a probablement causé des délais par le passé. Nous encourageons fortement tous les clubs à imprimer ce document ainsi que le formulaire mis à jour de rapport d'incident et de les placer au terrain de vol là où ils seront aisément visibles et de façon à ce que personne ne doute de ce qu'il faille inclure. Ces documents ont aussi été insérés dans les trousse de renouvellement d'inscription des clubs.

Veuillez noter que nous disposons d'un numéro de téléphone pour les alertes aux réclamations et qui devrait être composé afin de communiquer avec nos ajusteurs, advenant des réclamations pour dommages corporels qui seraient logées après les heures de bureau du MAAC. Ce numéro est le 1 888 224-5677.

On a porté à notre attention le fait qu'il se trouve des membres qui insistent pour s'amuser à leur façon et qui se fichent du fait que ce qu'ils font soit clairement hors de la gamme des activités pour lesquelles nous sommes protégés. Si cela arrive à un club, cela menace le club au complet. Des activités comme l'emploi de feux d'artifices (attachés à une maquette ou non), tirer des roquettes depuis des maquettes, tirer tout projectile en direction d'une maquette et des vols menés en fou, ce sont tous des exemples de ce dont nous entendons parler – ou que nous voyons – à l'extérieur. Ajoutez

ce genre d'activité dangereuse à la vitesse élevée à laquelle tourne les pales de rotor d'un hélicoptère moderne, qu'on voit voler à grande vitesse au-dessus de la piste et près des stations de pilotage et de l'aire des puits et voilà un désastre qui ne demande qu'à se produire.

Pourquoi le club est-il en danger? Si un accident se produisait et qu'on déterminait qu'il s'agit là d'une enfreinte à notre protection d'assurance – comme l'utilisation de feux d'artifices et une quelconque entorse à notre Code de sécurité, y compris les règlements en vigueur au club – il se pourrait fort bien que la compagnie d'assurance nous refuse toute protection. Si un recours juridique était intenté, le propriétaire terrien (où se trouve le club) pourrait être nommé au même titre que tout le monde. Il aurait sans doute à engager son propre avocat pour se défendre au même titre que tous les autres intimés et qui sont nommés dans le recours juridique puisque notre compagnie d'assurance pourrait refuser d'aider qui que ce soit en raison des gestes qu'a posés une seule personne. Lorsqu'il y a atteinte à la protection d'assurance, tout le monde qui est impliqué se retrouve dans de beaux draps!

Histoire d'insister sur un seul volet de l'aspect financier, imaginez-vous qu'une personne blessée soit conduite à l'hôpital et qu'elle doive y demeurer pendant une semaine ou même un mois. Le taux de séjour des hôpitaux ces jours-ci varie entre 3 000 \$ et 5 000 \$ par jour. Cela correspond à entre 90 000 \$ et 150 000 par mois! Les plans d'assurance provinciaux qui défraient cette note se lanceront à vos trousse – oui, vous – et aux trousse de quiconque est reconnu comme étant responsable afin de se faire rembourser. De grâce, ne tolérez aucun comportement irresponsable. Cela ne vaut tout simplement pas la peine.

J'espère que plusieurs d'entre vous puissent se rendre à votre réunion de zone. Cela vaut toujours le coup et vous jetez ainsi un coup d'œil à ce que

comprend le MAAC et c'est le moment de faire connaître votre opinion. Il me fait plaisir de vous rapporter que cette année, de braves membres au sein de la zone côtière C.-B. se sont porté volontaires afin de lancer un comité de « véhicules de surface » qui englobera tant les bateaux que les voitures et camions télé-guidés.

Le Groupe consultatif sur les assurances recherche constamment des membres qui possèdent de l'expérience dans le monde de l'assurance. Veuillez communiquer avec moi si vous êtes intéressé ou si vous voulez en savoir plus long. Dans le prochain numéro, nous espérons vous offrir un rapport mis à jour des réclamations en cours d'année.

Nous encourageons tous les clubs à renouveler leur adhésion d'affiliation au MAAC et de les transmettre à votre directeur de zone pour approbation le plus tôt possible afin que votre renouvellement soit approuvé d'ici le 1er janvier. Jusqu'à ce que les clubs en question reçoivent confirmation, ils – et les propriétaires terriens – ne sont pas assurés. Les règlements de club sont très importants de nos jours et ils sont une composante essentielle du Code de sécurité. Assurez-vous de les inclure dans votre demande de renouvellement et qu'ils conviennent à l'usage typique à votre terrain, le tout afin de minimiser les délais au moment où le club renouvelle son adhésion. Soyez très prudents sur le terrain. ✈



In August, we received notification of three new incidents. These are the only ones we have had to date for 2009. Two of the claims have been settled and the other incident was a report only with no actual claim involved. The good news is that the incidents were all relatively minor.

One trend that is apparent and a real problem for us is that the reports are not being made promptly. Please ensure incidents are immediately reported. We may well have to consider recommending a greatly increased deductible to apply to claims that are reported late. There is an updated 'Procedures after an Incident' form on the website now as well as a new Incident Report form that should help. Note that there is no need for you to obtain estimates of damage, which had likely caused many of the delays. We urge all clubs to print this document as well as the updated Incident Report form and put them where easily seen at the club field so there can be no doubt as to what is required. They have also been included in the Club Renewal package.

Please note that we have a 'Claims Alert' telephone number to be used to report 'bodily injury' claims to our Crawford adjusters when the incidents occur after MAAC's normal hours of operation. The number is 1-888-224-5677.

It has come to our attention that there are some members out there who insist on having just the kind of 'fun' they want and do not seem to care that what they are doing is clearly not within the scope

of our insurance coverage. When this occurs at a club field, it is putting the whole club in jeopardy. Such activities as using fireworks (whether attached to models or not), shooting 'rockets' from models, shooting any projectile at a model and generally reckless flying, are examples of what we are hearing about if not seeing on the 'web. Add this kind of thing to the very dangerous high rotor speed helicopters we have these days often seen flying over runways close to the pilot stations and pit areas and we have a disaster in the making.

Why is the club in jeopardy? If an incident occurred and there was deemed to be a breach of the insurance coverage, such as the use of fireworks or any other relevant safety code violation, including the club's rules, there is the likelihood that the insurance company would deny coverage. If a legal action was initiated, the landowner could be named along with everyone else and the kitchen sink. The landowner would have to pay for his own lawyer to defend himself (like everyone else named in the action) as our insurance company may not help anyone due to that one member's actions. When there is a breach of the insurance coverage, everyone involved is out of luck!

To stress just one part of the financial side of this, imagine an injured person is taken to hospital and stays a week or even a month. The hospital rates these days are in the neighbourhood of \$3,000-\$5,000 per day. That equates to \$90,000 - \$150,000 per month! The provincial

medical plans that pay this will come looking to you, yes you, for reimbursement and anyone else who is found to be legally liable. Please, do not put up with reckless behaviour. It just is not worth it.

I hope many of you got out to your Zone meetings. They are always worth going to and give you a glimpse of what is involved with MAAC and a chance to voice your opinions as well. This year, I am happy to report that some brave souls in the BC Coastal Zone have volunteered to start up a 'surface vehicle' committee which will encompass both boating and cars/trucks.

The Insurance Advisory Group is always on the look-out for members who are experienced in the insurance business or who have related legal expertise. Please contact me if you are interested or would like to know more. In the next issue, we hope to give you an updated Annual Claims Report.

We urge all clubs to get your MAAC affiliate (club) renewals to your ZD for approval ASAP in order for the renewals to be approved by Jan 1st. Until clubs receive confirmation from MAAC following receipt of the renewal fee for 2010, the club, its members and the landlord would not be insured. Club rules are very important these days as they are a critical part of the General Safety Code. Be sure they are included with our renewal request and that they are adequate for the typical use of your field to avoid delays with your renewal. Please be careful out there. ✪

Model Aviation CANADA

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

HobbyShops Canada
ONLY \$200 for 6 issues

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

YOUTH AND BEGINNER

Milt Barsky 5380L

Chair
905-836-5678 milt.barsky@sympatico.ca

Everyone has wanted a convertible at some time in their life. The construction of a convertible has become a necessity for me. Ever since I returned to the hobby five years ago, I have found that although my enjoyment and participation has increased, unfortunately, my limitations have also gotten larger. I get dizzy easily from constantly turning in U-control, so I have to learn to fly Stunt better. Or, I have to convert to radio control.

Another limitation is finding a flying spot as noise limitations have become a major holdback. My usual procedure used to be that I would pack up my plane, prepare my kit and put the kids into the car. We would then head over to the nearest school yard to go flying. Crowd control was never a problem. My kids would take off for the swings and slides and I would start setting up my Ringmaster or Yak. There would be no problem to get one of the kids to hold the plane while I ran for the handle. After that, it was just a matter of time before the local constabulary would drop over for a visit. "There has been a noise complaint," they would say, and we would obediently pack up and go

home.

Next, I had to search for space in a non-residential area. My quest turned to industrial parking lots. As long as it was after business hours or on a weekend, it was all right, as long as they didn't lock the gates. Otherwise, I would be trespassing. I drove around, eyeballing the tempting looking asphalt covered yards. No locked gates... good. No light poles or hydro poles... good. No concrete dividers... good. We're all set.

I would pace off the available space. All I usually got was about 100 to 110 feet that was usable. That limited me to planes of about .25 size. I had to convert to smaller planes that would fly on 50' lines.

How does this connect to a convertible?

One, I had to convert to smaller planes to use the smaller spaces. Two, I had to convert to electric power to get around the noise problem. Some of these conversions were easy. I would remove the glow or diesel engine and the gas tanks from some of my smaller planes. These would

be replaced with a suitably sized electric motor with its ESC and battery. After that, it was just a matter of establishing the centre of gravity and re-balancing the plane.

The biggest problem seems to be the weight of the electric combination against the gas. I usually install my batteries with Velcro strips so that they can be moved fore and aft, in order to balance the plane, or I change the battery.

Three, I had to think about insurance. If I hurt someone or damage someone's property while flying in an area that is not sanctioned by MAAC's insurance, such as a school yard, sports field, industrial yard or even a farm area, I am totally liable.

So now, even though I have built my convertibles, I still have to learn to play by the rules. If you have a flying field or a place where you can practice, make sure that you are protected. No one likes to lose a flying field.

Build your convertible, drive it and enjoy it. ✈

JEUNES ET DÉBUTANTS

Milt Barsky 5380L

Chair
905-836-5678 milt.barsky@sympatico.ca

Tout le monde a désiré un « convertible » à un moment ou l'autre de leur vie. La construction d'une telle machine est devenue une nécessité pour moi. Depuis que je suis revenu au passe-temps il y a cinq ans, je me suis aperçu que bien que le plaisir et ma participation augmentaient, malheureusement, mes limitations en faisaient de même. Je m'étourdis facilement en maniant mes maquettes de vol circulaire, si bien que je dois apprendre à mieux piloter lors des épreuves acrobatiques. Ou encore, je devrai me convertir au vol télécommandé.

Une autre limitation, c'est de trouver un emplacement de vol puisque le niveau de tolérance au bruit est devenu une embête majeure. Ma procédure, jadis, était de charger mon avion, mon équipement et les enfants dans la voiture. Nous nous dirigeons alors vers la cour d'école la plus près afin de procéder aux vols. Le contrôle de la foule n'était jamais un problème. Mes enfants décollaient en direction des balançoires et de la glissoire tandis que je préparais mon Ringmaster ou mon Yak.

Il n'y avait pas de problème à ce qu'un des enfants tienne la maquette alors que je courais afin de saisir la poignée. Par après, ce n'était qu'une question de temps avant que le policier local s'amène pour me dire qu'il y avait eu une plainte à propos du bruit. Je ramassais alors tout mon barda et nous repartions à la maison. Ensuite, j'ai dû chercher un endroit loin des secteurs résidentiels. Ma quête m'a mené vers les terrains de stationnement d'industries. En autant que j'arrivais après les heures d'ouverture ou la fin de semaine, ça allait, pourvu que les patrons n'aient pas verrouillé la barrière. Sinon, ça aurait été une entrée sans autorisation. J'ai souvent conduit afin d'apercevoir les stationnements pavés et attirants. Pas de clôture verrouillée... parfait. Pas de belvédère ou de poteaux d'électricité... bien. Pas d'îlots en béton... bien. Nous sommes prêts.

J'effectuais à pied le trajet afin de mesurer les lieux. Ce que j'obtenais habituellement, c'était de 100 à 110 pieds qui soient utilisables. Ça me limitait aux

maquettes de dimension .25. Je devais passer aux plus petits appareils qui pouvaient voler grâce à des câbles de 50 pieds.

Quel est le rapport avec un « convertible »?

De l'un, j'ai dû passer à des maquettes plus petites afin de m'accommoder de l'espace réduit. De l'autre, je me suis converti à la motorisation électrique afin de contourner le problème de bruit. Quelques-unes de ces conversions ont été faciles : je retirais le moteur et les réservoirs pour les remplacer par des moteurs électriques de bonne dimension, un contrôleur de vitesse et les piles de bonnes dimensions. Par la suite, il s'agissait de trouver le centre de gravité et de centrer la maquette.

Le plus gros problème semble être le poids de la motorisation électrique, en comparaison avec la propulsion conventionnelle. Ordinairement, j'installe mes piles à l'aide d'une bande de Velcro de

suite à la page 41

There is still a little bit of confusion on how to perform proper range checks with certain brands of 2.4 GHZ Spread Spectrum radios. With the module-equipped radios, often the Binding switch is also used to perform the range check. Other radios are menu- and switch-driven to perform the range test. Make sure you read your manual or check with your manufacturer. Always perform a range test with every model before your first flight of the day. Please ensure when purchasing offshore 2.4 GHZ radio equipment, that these systems are equipped with a method of doing a proper range check.

With anything new and as technologically advanced as 2.4 GHZ Spread Spectrum, there are bound to be product recalls. Please check the manufactur-

ers' websites for your make and model of radio to see if there are any issues. Most have their product recalls under news or products.

One of the safest devices to install on your gasoline engine-equipped models is an Optical kill switch. These quality optically isolated electronic kill switches allow you to shut your engine ignition off from a spare channel on your radio transmitter, should your throttle servo malfunction. What would you do if you started your engine and the throttle servo was at full power instead of idle? An optical kill switch will save your plane and the day. Several makes include products by: Smart-fly, EMS Jomar, and RCATS.

I had the opportunity to attend as a spectator the U.S. Scalemasters Cham-

pionships in Wenatchee, (Washington). Wenatchee is about 500 kilometres straight south of Kamloops, B.C. The weather was gorgeous, the flying facilities were spectacular and the flying was awesome. Take a look at my pictures from this event: <http://picasaweb.google.ca/Trumpet20/Scalemasters#>

With Christmas just around the corner, I have placed my order with the man in the white beard, or shall I say the person with the purse strings in my house. A new Extra 260 or 300 of any size with a nice brand new engine or one of the new micro airplanes or helicopters would be nice, as would the latest and greatest 2.4 GHZ Spread Spectrum radio transmitter with all the bells and whistles.

All the best for the Holiday season! ✈

SPECTRE RADIO

Il règne encore de la confusion relativement à la façon de procéder à un test de portée (range check) sur certaines marques d'émetteurs à étalement de spectre (Spread Spectrum) de 2.4 GHZ. Sur les émetteurs équipés de modules, souvent l'interrupteur Binding est aussi mis à contribution au moment de procé-

der au test de portée. D'autres émetteurs ont recours à un menu ou à un autre type d'interrupteur pour accomplir la même tâche. Assurez-vous de bien lire votre manuel ou de vérifier la procédure à suivre auprès de votre fabricant. Procédez toujours à un test de portée sur chacune de vos maquettes avant qu'elle ne prenne la voie des airs pour la première fois de la journée. Si vous achetez de l'équipement de 2.4 GHZ à l'étranger, assurez-vous qu'il est doté d'un dispositif qui permette d'accomplir des tests de portée.

Comme toute nouvelle chose qui est aussi technologiquement avancée que le spectre élargi de 2.4 GHZ, il y aura tôt ou tard des rappels sur certains de ces produits. Vérifiez les sites Web des fabricants afin d'y retrouver le modèle d'émetteur que vous avez acheté et afin de vérifier si un problème a été détecté au sein de cette série. La plupart des fabricants mentionnent leurs rappels sous la rubrique « nouvelles » ou « produits ».

L'un des dispositifs les plus sécuritaires que vous puissiez installer à bord de votre avion mû par moteur à essence, c'est un interrupteur optique. Ces interrupteurs électroniques isolés vous permettent de couper l'allumage au moteur depuis une voie libre sur votre émetteur, si jamais votre servo des gaz faisait défaut au pire moment. Que feriez-vous si vous faisiez

démarrer le moteur et que le servo des gaz se bloquait à plein régime au lieu du ralenti? Un interrupteur optique pourrait alors sauver votre avion... et la situation. Il existe maintenant plusieurs fabricants : Smart-fly, EMS Jomar and RCATS.

J'ai eu l'occasion de me rendre à titre de spectateur aux U.S. Scalemasters Championships à Wenatchee (état du Washington). Cette ville se trouve à environ 500 km franc Sud de Kamloops (Colombie-Britannique). La météo était superbe, les installations de vol étaient spectaculaires et les vols, tout autant. Vous pouvez jeter un coup d'œil à des photos de l'événement au lien <http://picasaweb.google.ca/Trumpet20/Scalemasters#>.

Puisque Noël approche, j'ai déjà placé ma commande auprès de l'homme à la barbe blanche... ou devrais-je dire la personne qui tient les cordons de la bourse à la maison? J'aimerais bien recevoir un nouveau Extra 260 ou 300, de n'importe quelle dimension en autant qu'il y ait un nouveau moteur ou encore, je prendrais volontiers un micro-avion ou micro-hélicoptère... tout autant que ne le serait un nouvel émetteur à étalement de spectre 2.4 GHZ dernier cri.

Je vous souhaite un excellent temps des Fêtes! ✈

Jeunes et débutants *suite de la page 40*
sorte à les déplacer d'un côté ou l'autre afin d'équilibrer l'avion ou encore, je change la pile.

En troisième lieu, je devais penser à la protection d'assurance. Si je blesse quelqu'un ou que j'endommage de la propriété parce que je fais voler ma maquette en un lieu qui n'est pas cautionné par l'assurance du MAAC (cour d'école, terrain sportif, cour industrielle ou même un secteur agricole), je suis responsable.

Si bien que même si j'ai construit mes « convertibles », je dois encore apprendre à jouer selon les règles du jeu. Si vous disposez d'un terrain de vol ou d'un endroit où vous pouvez vous pratiquer, assurez-vous que vous êtes protégé. Personne n'aime perdre un terrain de vol.

Construisez votre « convertible », conduisez-le et amusez-vous. ✈

With the recent revisions and clarifications of the MAAC Safety code, I thought I would use this column to shed some light on what, exactly, we are talking about.

THE 2009 SAFETY CODE EXPLAINED

MAAC is an organization representing many different interest groups. Our members participate in many different disciplines. The Safety Code, as it existed, contained many if and and buts. In order to clarify it, and make it easier for members, we have decided to break it down into sections pertaining to your particular interests. The Basic Safety code is now starting with the General 10 rules as posted in the MAC magazine.

In particular Rule #2 must be interpreted for all:

2009 Safety Code #2. - "I shall review, understand and abide by the MAAC Safety Code, (the 10 rules) the specific rules of my special interest category (most do not have these yet but Giant Scale does) and the safety rules of the flying or other site (club & field layout rules) 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;"

Here is how that part of the Code is perceived by the current Insurance and Safety Committee Chairmen. The Safety Code consists of the general code, plus any site rules (club and/or field rules) made by the affiliate clubs. It also includes any Discipline Competition rules while participating in any MAAC competitions. It also includes any rules made by any of our Discipline Committees pertaining to any particular type of flying. Examples of this are the current Giant Scale rules which are in effect if you are flying any models that fall under this size and type (at a sanctioned event), or if you are flying in a helicopter competition, then you must abide by the helicopter competition rules of that event.

So, if your club is involved in flying only electric gliders, then you are subject to the general rules, the club rules and the field rules. This leaves the clubs free to make the necessary rules that pertain to their type of club. The clubs will use the "guidelines" that are presented

by the different discipline committees as well as the Safety Committee to make up these rules.

We have yet to see many clubs develop such adequate rules. For instance, if a large (giant) model is to fly at a club field when there is not a sanctioned event, club rules must cover off what rules pertain to that type of model and the type of flying intended. The Giant Scale rules can be used as a guideline for those rules. I hope you see the importance of club rules, especially until the various disciplines have submitted a suitable set.

This also leaves the final approval of fields and events still subject to the wisdom of the zone directors. If they feel that a situation or layout is not safe, then they have the option to have any distances or club practices modified in the interest of safe flying. If the zone director feels for instance that the parking distances are not adequate, then he may now insist on a change to the field layout that may exceed the published MAAC guidelines. These guidelines are minimum recommended and may not be adequate in some situations. A club that operates turbine jet aircraft for instance, will now require tighter restrictions than a club flying small electric aircraft.

Please note also that all clubs are still required to send in their club and field rules along with their sanction and field registration requests. These will now be examined on an individual basis and evaluated for overall safety levels. To avoid delays getting your field approved, have a short, yet adequate set of rules ready.

Clubs must follow the directions of their zone directors. Clubs that have had incidents happen at their sites will be re-examined for safety rules and the zone director may insist on some changes to ensure that the chances of future incidents are reduced. The clubs are responsible to examine incidents and take steps to ensure that the risk of incidents at their fields and/or events is reduced in the future. The zone director has the option to not approve or cancel any future sanctioned MAAC events if he feels that safety is not at the level it should be. ✈

suite à la page 51

SÉCURITÉ

Larry Fitzpatrick 11286L

Chair
905-685-5500  tech@ont.net

Compte tenu des récents révisions et éclaircissements afférents au Code de sécurité du MAAC, j'ai cru qu'il serait pertinent d'utiliser cette chronique afin de faire la lumière sur ce dont il est question.

LE CODE DE SÉCURITÉ 2009

Le MAAC est un organisme qui représente divers groupes d'intérêt. Nos membres participent au sein de plusieurs disciplines. Le Code de sécurité, tel que rédigé, renfermait quantité de « peut-être » et de « mais ». Histoire de clarifier tout ça et de faciliter la vie des membres, nous avons décidé de le séparer en sections qui traitent de nos champs d'activité. Le Code de sécurité de base débute maintenant avec dix règlements qui sont

publiés dans la revue Model Aviation Canada.

En particulier, le Règlement numéro 2 devrait être interprété de la façon suivante :

Point 2, Code de sécurité 2009 – « J'examinerai, je comprendrai et je me conformerai au Code de sécurité du MAAC (les 10 règlements), aux règlements spécifiques à ma catégorie d'intérêt (la plupart n'en possèdent pas encore, à l'exception des petits-gros) ainsi qu'aux règlements de sécurité du terrain de vol – ou de tout autre terrain – que j'utilise, même si ceux-ci sont modifiés de temps à autre. Pour être plus assuré de la démarche à suivre, je comprends que là où

SWAP MEET AND EXPO

MAC ANNUAL



Sunday, March 14th, 2010

AURORA MODEL AIRCRAFT CLUB

SET UP 8:00 am
DOORS OPEN AT 9:00 am
EVENT RUNS TO 2:00 pm

VENDOR TABLES \$20.00

NEW THIS YEAR ALL R/C



NEW BIGGER LOCATION...

Newmarket Community Center
252 Main St S
Newmarket, ON L3Y 3Z5

CONTACT...

Questions and reservations can be made at
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905 715-6128

MAKE CHEQUES PAYABLE TO

Aurora Model Aircraft Club
107 Cherrywood Drive
Newmarket, ON L3Y 2X6

OR

EMT (email money transfer) or Paypal payments are also accepted at
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

Hitec HS-7950TH
Universal High-Voltage
Mega Torque Servo



HITEC

HIFLIGHT SKU: 81426

HIT37950S \$129.99

Hitec Spectra
2.4GHz Module
with 2 Optima
7Ch 2.4GHz Rx



HITEC

HIFLIGHT SKU: 81411

HIT29424 \$154.69

Hitec Aurora 9
2.4GHz Tx/
Optima 9 Rx



HITEC

HIFLIGHT SKU: 81404

HIT191242 \$499.99

JR Radio 12X 2.4GHz
A/S/H Tx Only



JR

HIFLIGHT SKU: 842665

JRP12TX \$1306.19



Visit us online at
www.hiflightrcshopping.com

Browse thousands of products from all of your favorite manufacturers

Aeroworks 50CC
P-51 Mustang
ARF QB



**AERO
WORKS**

HIFLIGHT SKU: 400108

ARWA10104 \$2140.69

E-Flite P-40 Warhawk
300 ARF



Eflite

HIFLIGHT SKU: 801270

EFL6075 \$109.99

Hobby Zone
Super Cub
LP RTF



hobbyzone

HIFLIGHT SKU: 970455

HBZ7300 \$197.99

DL Engines 30CC
Engine with Muffler
Electronic Ignition



DL ENGINES

HIFLIGHT SKU: 1430002

DLE30 \$349.99

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

E-Flite Blade
mSR RTF



E-flite

HIFLIGHT SKU: 801304

EFLH3000 \$197.99

Helimax Axe 400
3D RTF 6ex
2.4ghz 3114
Servos



Heli-MAX

HIFLIGHT SKU: 700005

HMXE0800 \$436.99

Helimax Axe CX
Micro Coaxial
RTF Helicopter



Heli-MAX

HIFLIGHT SKU: 700007

HMXE09** \$109.99

E-Flite Efl
Blade CX3
MD 520N
BNF



E-flite

HIFLIGHT SKU: 801150

EFLH2080 \$213.66

www.hiflightrcshopping.com

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

New products
added weekly!



E-Flite Blade
mCX S300 RTF



E-flite

HIFLIGHT SKU: 801201

EFLH2300 \$142.99

Great Planes
RealFlight G4.5
InterLink Elite
Mode 2



GREAT PLANES

HIFLIGHT SKU: 592386

GPMZ4430 \$219.99

Great Planes
RealFlight Basic
Mode 2



GREAT PLANES

HIFLIGHT SKU: 606105

PMZ4220 \$109.99

Hangar 9 FS One
Precision R/C
Flight Simulator



HANGAR 9

HIFLIGHT SKU: 731419

HANS2000 \$109.99

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
 TGH01311C
\$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	\$129.99
TGH380L835	Li-Po 3800mAh 29.6V 35C 4+4	\$279.99
TGH380L103	Li-Po 3800mAh 37.0V 35C (5+5)	\$369.99
TGH380L235	Li-Po 3800mAh 7.4V 35C	\$69.99
TGH380L335	Li-Po 3800mAh 11.1V 35C	\$99.99
TGH380L435	Li-Po 3800mAh 14.8V 35C	\$129.99
TGH560L330	Li-Po 5600mAh 11.1V 30C	\$144.99
TGH560L430	Li-Po 5600mAh 14.8V 30C	\$189.99
TGH560L530	Li-Po 5600mAh 18.5V 30C	\$229.99
TGH560L630	Li-Po 5600mAh 22.2V 30C	\$274.99

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 savings...

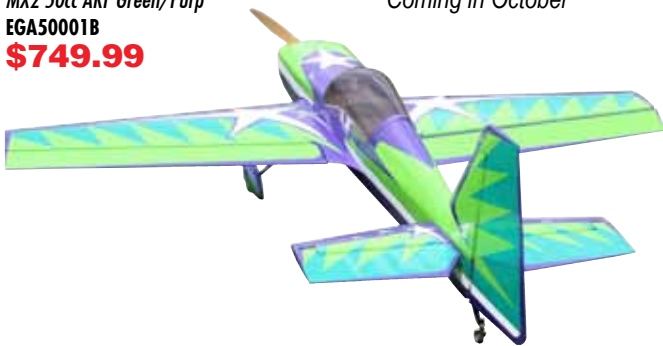


EG Aircraft is another premium product line Great Hobbies is proud to offer exclusively!

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



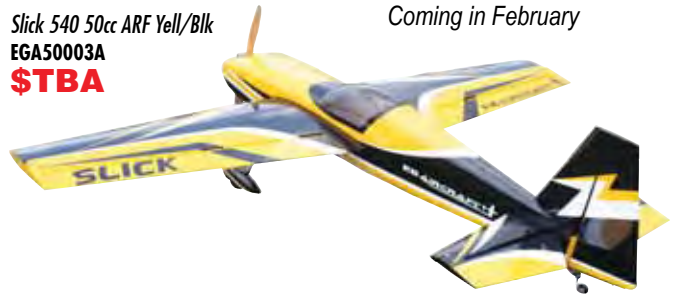
Raven 50cc ARF Blue/White
EGA50002A
\$759.99

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:

\$1000
\$1000

George Viertelhausen
Thomas Nimz

Priddis, AB
Tottenham. ON

MAAC CONTROL LINE NATIONALS

Contest overview

These Control Line Nationals were an experiment to see if we could hold a fairly comprehensive meet on grass circles, without having too many problems with take-offs and landings with airplanes usually flown over tarmac. As it turned out, there was little problem with the well manicured circles (thanks to the landlord and grounds keeper, Brad Lapointe), and although the trees in the vicinity of the flying area caused some serious turbulence due to strong winds on Friday and Sunday, all events were flown with no more damage to the models than one would expect on an asphalt circle.

We even flew the F2B FAI Precision Aerobatics Trials with little problem, except for the turbulence mentioned previously. Some very good junior competitors were on hand to keep the older fellows honest, and they must be congratulated for making the effort to come and compete with us.

All in all, I think we would do it in Dresden again, providing we can get approval from MAAC to do so. So look for it again at the same place, and nearly the same time next year, because I do think that is worth doing again! ✈

ÉPREUVES CANADIENNES DE VOL CIRCULAIRE

Un survol

Ces Épreuves de vol circulaire constituaient une expérience afin de vérifier si nous pouvions organiser un rassemblement assez complet sur des cercles de pelouse sans avoir trop de problèmes avec les décollages et atterrissages avec des avions qui évoluent normalement sur du pavé. Après l'avoir essayé, il y a eu peu de problèmes relativement aux cercles bien coupés (grâce au propriétaire et gardien des lieux, Brad LaPointe) et malgré le fait que les arbres non loin causaient de la turbulence en raison de forts vents le vendredi et le dimanche, toutes les épreuves ont été disputées et les dommages occasionnés aux maquettes n'étaient pas plus importants que lors des concours disputés sur des cercles pavés.

Nous avons même organisé des épreuves d'acrobatie de précision F2B FAI sans nous buter à des problèmes majeurs, à l'exception de la turbulence à laquelle je viens de faire allusion. Des concurrents junior étaient sur place afin de nous forcer à emprunter le droit chemin et on doit les féliciter d'avoir déployé l'effort de venir nous livrer combat.

En somme, je crois que nous pourrions organiser des NATS du MAAC une fois de plus à Dresden, en autant que le MAAC nous en accorde la permission. Vous pouvez probablement vous attendre à ce qu'ils aient lieu au même endroit et presque aux mêmes dates l'année prochaine parce que je crois que ça vaut la peine de répéter cet exploit! ✈



Dave Lovgren & Len Bourel battle it out in 80 MPH Combat! / Dave Lovgren et Len Bourel se disputent une joute de combat à 80 milles à l'heure!



The line-up of competitors for the 80 MPH Combat Event. They break models all day, and they are still happy... I think! / L'alignement des concurrents en prévision de la course 80 mph Combat. Ces gars-là brisent leurs maquettes tout au long de la journée et réussissent quand à être heureux... je crois!

Paul Smith and Geoff Higgs are hard at work judging the Profile Stunt event! In our Nationals, the flyers are fortunate in that they also get to work! / Paul Smith et Geoff Higgs au travail en train de juger l'épreuve Profile Stunt! Lors des Épreuves canadiennes, nos pilotes sont chanceux puisque nous les mettons au travail!



A line-up of stunt models waiting for a test flight at the MAAC Control Line Nationals held at Dresden, Ontario. Stunt was a popular event with over 10 entries in each class! / L'alignement de maquettes en attente d'un vol d'essai lors des Épreuves canadiennes de vol circulaire du MAAC à Dresden (Ontario). L'acrobatie était une catégorie populaire avec plus de dix inscriptions par sous-catégorie!

Jack Humphreys's electric Fokker Universal, the first-place winner in Sport Scale. Notice the spread spectrum radio used for speed control. / Le Fokker Universal électrique de Jack Humphreys, sacré premier dans la catégorie Sport Scale. Notez l'émetteur à étalement élargi (spread spectrum) qu'utilise M. Humphreys pour régler le régime moteur.

Results / Résultats

LA. 25 Sport Race (6 entries)

First – Brad Lapointe (Pit man)
Stuart Henderson (Pilot) –
11.45.56 (140 Lap Final)/5:10 (70
Lap Heat)
Second – Daniel Birks (Pit man)
Chris Brownhill (Pilot) – 12:08:56
(140 Lap Final)/4:33:65 (70 Lap
Heat)
Third – Len Bourel (Pilot) Paul
Smith (Pit man) - 13:38 (140 Lap
Final)/5:07:12 (70 Lap Heat)

80 MPH Combat (11 entries)

First – Ivan MacKenzie 5 Wins, 1
Loss
Second – Steve Kott - 4 Wins, 2
Losses
Third – Len Bourel - 3 Wins, 2
Losses

Jim Walker Event (6 Entries)

First – Paul Smith 79.25 Points
Second – John McFayden 76.6
Points
Third – Len Bourel 75.8 Points

Profile Scale (4 Entries)

First – Chris Brownhill 165.5
Points (Hampden MK 1)
Second – Jack Humphreys 158.0
(Fairey Battle)
Third – Len Bourel 150.5
(Fairchild PT-19)

Stand-off Scale (3 Entries)

First – Jack Humphreys 163.5
Points (Fokker Universal)

Second place – Len Bourel 129.5
(Fokker DVII)
Third – Paul Smith 123.5 Points
(Consolidated A-21)

F2D (FAI) Combat (9 Entries)

First – Ivan McKenzie 5 wins, 1
loss
Second – Lou Scavone 4 wins, 1
loss
Third – Dave Lovgren 3 wins 2
losses

Profile Stunt (10 Entries)

First - John Paris 142.45 Points
(Profile Oriental)
Second – Peter Hanson 140.70
Points (Fossil)
Third – Len Bourel 137.50 Points
(Big Yellow Taxi)

F2B (FAI) Stunt (10 Entries)

First – Konstantine Bajaikine –
141.6 (KB1111)
Second – Peter Hanson – 139.7
(Fossil)
Third – John Paris – 134.97 (SV
11)

F2B Team Trials

First – Konstantine Bajaikine –
284.53 Second – Peter Hanson –
270.63
Third – Geoff Higgs – 267.84
Points
Fourth – Len Bourel – 253.80
(Alternate team member)



14-year old Daniel Birks of Mississauga readies his Sig Twister with O.S. LA .40 engine for competition in Profile Stunt. With these young gentlemen coming out to compete, we had better start a +50 year old stunt event, because soon, they will be too much for us! / Daniel Birks, un adolescent âgé de 14 ans de Mississauga, prépare son Sig Twister mû par un O.S. LA .40 pour une compétition au sein de la catégorie Profile Stunt. Maintenant que ces jeunes gens se rendent aux épreuves afin de se mesurer aux autres, nous devons peut-être lancer une épreuve pour les pilotes âgés de 50 ans et plus parce que bientôt, cette relève nous laissera loin derrière en habileté!

Model Aviation CANADA *MAAC*

*Let Everyone
Know!*

*MAAC Clubs are
eligible for a 40%
discount on regular
advertising rates
when promoting
their events!*

*for more information contact:
Keith Morison 403-282-0837
editor@ModelAviation.ca*

PARKER MODEL LTD.

IMPORTING HIGH QUALITY R.C. EQUIPMENT SINCE 1989

SUITE 296-701 ROSSLAND ROAD EAST
WHITBY, ONTARIO, CANADA
L1N 9K3

WEB SITE: WWW.PARKERMODEL.COM
E-MAIL: PARKERMODEL@ROGERS.COM

FOAM SHEETS
CARBON RODS
ELECTRIC AIRPLANES
ELECTRIC HELICOPTERS
ALUMINUM SPINNERS
LI-PO BATTERIES
CHARGERS
BRUSHLESS MOTORS
SPEED CONTROLLERS
R/C SETS
GYROS
EXTENSION CORDS
SWITCHES & WIRES
SERVOS
PROPELLORS
EPP FOAM

GWS
E-SKY
PARK-N-POWER
ST MODEL
DUALSKY
MY MOTOR
OTTER
BLUE BIRD
TELEBEE
SONIX
APOGEE
Q-T CHARGER
MAXX
WALKERA
NINE EAGLE
ASSAN
TECHONE

SWIFT MINI HELICOPTER

Ready To Fly Out Of The Box
Palm Size
Only 39.9 gm (1.43 oz)
19 cm (7.5 inches) Long
3 Channel Infrared Control
Built In Gyro For Stability
Powered By Lithium Battery
Charge From The Included Transmitter
Or Computer Via USB Connection
(Cable Also Included)
High Gloss Polished Alloy Main Frame
Three Colours To Choose From



WHOLESALE ONLY
NEW DEALERS WELCOME

Suggested Retail Price
ONLY \$44.95



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

The world is changing and the model aircraft community will have to adapt to these changes or suffer negative consequences. Many of these changes are being driven by the emerging UAV industry. Industry lobby groups are exerting pressure on national airworthiness authorities to change their regulations to facilitate greater freedom of access to airspace. In the last issue of Model Aviation Canada, we gave an overview of the regulatory changes being made by the UK Civil Aviation Authority.

In the United States, a change process has been started by the Federal Airworthiness Authority (FAA) that will introduce, if approved, a new special air regulation covering small UAVs. This will have an impact on recreational model flyers in the US because the FAA considers model aircraft to be UAVs.

The current FAA document relating to model aircraft is AC 91-57. This advisory circular dates back to the 1980s and has been considered to be effective in conjunction with the AMA Safety Code. It is intended only for recreation and hobbyist flying, and it encourages

voluntary compliance without enforcement mechanisms. The FAA has respected the ability of recreational flyers to fly safely and follow the AMA Safety Code. However, AC 91-57 does not impose a weight limit, speed or flight range limit, and misuse of this permissive regime has raised safety concerns resulting in an enforcement clampdown.

An FAA's Aviation Rulemaking Committee (ARC) was created in April 2008. The purpose of this ARC, as established in Order number 1110.150, was to draft recommendations for the FAA to consider in developing a regulatory basis for the operation of small unmanned aircraft systems. The ARC has completed its work and the final report has been published. The main change proposed for model flyers is that they will have the option of flying under the governance of an association such as the AMA or come under direct FAA regulation that would likely be more restrictive. The AMA Safety Code will likely come under FAA scrutiny and become more formalized in the approach to risk assessment and mitigation.

The proposed regulations will be re-

leased for a period of public comment known as a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) next year. Depending on the comments received, the Small Unmanned Aircraft System (SUAS) Special Federal Aviation Regulation (SFAR) will come into force in 2011.

The AMA is actively involved in influencing the new regulations. Their success in defending the interests of model flyers depends on having numbers on their side to support future lobbying efforts. Transport Canada has not indicated any intent to change their regulations concerning model aviation, but there may be pressure in the future for harmonization of the U.S. and Canadian rules.

The UAV Advisory Group is a volunteer MAAC group that is monitoring developments that may threaten our hobby. We should all be aware that our ability to influence government regulators, if necessary in the future, depends having a healthy membership. The more people we can bring into the MAAC community, the greater will be our ability to protect the future of the model aircraft hobby in Canada. ✪

Sécurité

suite de la page 42

certaines règlements précis d'une catégorie d'intérêt spécifique contiennent des assouplissements (easements), des améliorations (enhancements) or d'autres variances qui forment une partie du Code de sécurité du MAAC à l'intention de toutes les activités de cette catégorie d'intérêt spéciale, que j'examinerai, comprendrai et me conformerai à celles-ci; »

(traduction libre)

Voici comment cette partie-là du Code est perçue par les présidents actuels des Comités de l'assurance et de la sécurité. Le Code de sécurité consiste du code général ainsi que de tous les règlements afférents aux terrains (règlements de club ou de terrain) qu'ont préparés les clubs affiliés. Le Code inclut aussi les règlements d'une quelconque discipline lors d'une compétition de quelque type de vol que ce soit. Des exemples : les règlements actuels pour petits-gros qui sont en vigueur si vous pilotez des maquettes qui correspondent à cette dimension et à ce type (à un événement par-

rainé) ou si vous pilotez un hélicoptère lors d'une compétition. Vous devez alors adhérer aux règlements de compétition d'hélicoptère en vigueur durant cet événement.

Si votre club est impliqué dans le vol de planeurs électriques, vous êtes alors assujetti aux règlements généraux, aux règlements de club et aux règlements du terrain (où vous pilotez votre maquette). Cela donne libre cours aux clubs de préparer les règlements qu'ils jugent nécessaires pour leur type de club. Les clubs pourront alors utiliser les « lignes directrices » que présentent les comités des différentes disciplines de même que le Comité de sécurité afin de préparer ces règlements.

Plusieurs clubs doivent encore mettre au point de tels règlements. Par exemple, si une grosse maquette est autorisée à voler à un terrain de club alors qu'il ne s'y déroule aucun événement parrainé (endossé), les règlements du club doivent préciser lesquels ont rapport avec ce type de maquette et avec le type de vol qui était prévu. Les règlements affé-

rents aux petits-gros peuvent être utilisés à titre de lignes directrices pour ces règlements. J'espère que vous saisissez l'importance des règlements chez les clubs, surtout jusqu'à ce que les diverses disciplines aient soumis un ensemble qui convienne.

Il reste encore l'approbation finale des terrains et des événements devant avoir lieu. Ça, c'est l'affaire des directeurs de zone. S'ils ont l'impression qu'une situation ou qu'une disposition de terrain n'est pas sécuritaire, ils disposent de l'option de faire modifier les distance ou les pratiques normalement en cours au club, dans l'intérêt de la sécurité pendant les séances de vol. Par exemple, si le directeur de zone pense que les distances du stationnement ne sont pas suffisantes, il peut insister afin que la disposition du terrain soit changée afin de même dépasser les lignes directrices du MAAC. Ces lignes directrices constituent un minimum recommandé et pourraient ne pas convenir à certaines situations. Un club qui autorise le vol de jets à turbine, par exemple, nécessitera

suite à la page 52

Le monde change et la communauté des modélistes devra s'adapter à ces changements ou en subir les conséquences néfastes. Plusieurs de ces changements surviennent en raison de l'émergence de l'industrie des Véhicules aériens non habités (Unmanned Aerial Vehicles en anglais, d'où l'acronyme UAV). Les groupes de démarchage (lobby) au sein de l'industrie exercent de la pression sur les autorités qui régissent l'espace aérien afin que celles-ci modifient leur règlements afin de faciliter l'accès à l'espace aérien. Dans le numéro précédent de Model Aviation Canada, nous avons offert un survol des changements au sein de la réglementation chez la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni.

Aux États-Unis, la Federal Airworthiness Authority (FAA) a entamé un processus de modification qui amènera, si ces règlements sont approuvés, un nouveau règlement aérien qui traite des petits UAV. Ceci aura un impact sur les pilotes de maquettes de loisir aux États-Unis parce que la FAA considère les maquettes d'avion comme étant des véhicules aériens non habités.

Le document actuel de la FAA ayant trait aux maquettes d'avion s'appelle AC 91-57. Cette circulaire consultative date des années 1980 et est considérée comme étant toujours en vigueur, de concert avec le Code de sécurité de l'Academy of Model Aeronautics (AMA). Elle s'adresse uniquement aux adeptes du vol de loisir et des modélistes et elle encourage une adhésion volontaire sans pour autant s'être pourvue de mécanismes d'application de la loi. La FAA a respecté la faculté des pilotes de loisir de faire voler leurs maquettes en toute sécurité et d'observer le Code de sécurité de l'AMA. Toutefois, la circulaire aC 91-57 n'impose aucune limite de masse (poids), de vitesse ou de limite de portée (range), si bien que une utilisation un peu trop vaste de cette autorisation a donné lieu à des préoccupations sur le plan de la sécurité et à une certaine application de la loi.

Un Comité de réglementation (Aviation Rulemaking Committee, ARC) a été créé au sein de la FAA en avril 2008. Son but, tel que précisé dans

l'Ordre 1110.150, c'était de rédiger une ébauche de recommandations pour que la FAA les considère au moment de mettre au point des bases régissant l'exploitation de petits systèmes d'aéronefs non habités. Le Comité a terminé son travail et a publié son rapport final. Le changement majeur qui est proposé à l'intention des pilotes de maquettes, c'est qu'ils jouiront de l'option de faire évoluer leurs maquettes sous la gouvernance d'une association comme l'AMA ou ils passeront sous la gouverne de la réglementation de la FAA, ce qui leur imposera présumément davantage de restrictions. Le Code de sécurité de l'AMA sera vraisemblablement soumis à l'examen de la FAA et deviendra un peu plus formel dans son approche à évaluer le risque et les réclamations.

Les règlements proposés seront dévoilés l'année prochaine à des fins de commentaires de la part du public, ce qui s'appelle Notice of Proposed Rule-making (NPRM) aux États-Unis. Selon les commentaires reçus, la Special Federal Aviation Regulation (SFAR) se rapportant au Small Unmanned Aircraft System (SUAS) entrera en vigueur en 2011.

L'AMA est activement impliquée dans ce processus afin d'influencer la nouvelle réglementation. Le succès qu'elle a remporté à défendre les intérêts des modélistes dépend du nombre de membres qui font front commun dans le cadre des prochaines démarches. Transports Canada n'a pas indiqué quelque intention que ce soit de modifier sa réglementation se rapportant aux maquettes d'avion, mais il pourrait y avoir de la pression à l'avenir pour que la réglementation soit harmonisée des deux côtés de la frontière.

Le Groupe consultatif des UAV est un groupe de bénévoles au sein du MAAC qui surveille tout nouveau développement qui puisse menacer notre passe-temps. Nous devrions tous savoir que notre aptitude à influencer la réglementation gouvernementale, si cela s'avère nécessaire à l'avenir, dépend d'un membership actif. Plus de gens nous pouvons rassembler au sein du MAAC, plus grande sera notre aptitude à protéger l'avenir de notre passe-temps au Canada. ✈

Control Line
at contests.

From page 53

80 MPH Combat has replaced the old Fast and Slow combat events, and this now has to be written down in order that all of the membership can know what is really going on. Also, the MAAC Sport Race event has seen the Fox .35 engine replaced by the more reliable and available O.S. .25 LA, and along with a few other small changes, the rules need to be modified to reflect these changes.

If you have any comments on this, please contact myself or get in touch with your local Control Line Committee member.

By the way, the Control Rule Book is now posted on the website, and can be downloaded or printed, as you choose, should you wish to make yourself a copy ✈

Sécurité

suite de la page 51

d'avantage de restrictions qu'un club qui ne laisse évoluer que de petits appareils électriques.

Veillez prendre note que tous les clubs doivent tout de même envoyer leurs règlements et leurs demandes de parrainage (endossement) et d'inscription de terrain. Ces documents seront dorénavant examinés de façon individuelle et évalués relativement à leur niveau général de sécurité. Histoire de minimiser les délais d'approbation de votre terrain, préparez un ensemble succinct mais convenable de règlements.

Les clubs doivent se plier aux directives de leur directeur de zone respectif. Les clubs où il s'est produit des incidents verront leurs règlements de sécurité être soumis à un nouvel examen et le directeur de zone pourrait insister à ce que certains changements soient apportés afin de réduire les chances d'un nouvel incident. Les clubs sont responsables d'examiner les incidents et d'entreprendre les démarches visant à réduire le risque d'incident à l'avenir sur leur terrain et/ou à leurs événements. Le directeur de zone jouit toujours de l'option de ne pas approuver ou d'annuler tout événement parrainé du MAAC à l'avenir s'il est d'avis que la sécurité n'est pas ce qu'elle devrait être. ✈

A few more comments on an old theme:

If, by chance, you mention the word 'competition' at some gatherings of model airplane enthusiasts, I can guarantee you a mixed reaction running the gamut from enthusiastic approval to undisguised disgust, and sometimes more of the latter rather than the former!

I have always been surprised that in most sporting organizations, the competitive side of their activity is heavily encouraged while in ours, the negative vibes are usually heard loudest when any part of our organization's revenue is put toward promoting competition.

Even the word 'sport flyer' seems ambiguous to me, maybe because in my mind, that is what competition is to begin with, the word sport! (Could we not instead apply the appellation of "leisure flyer" to those who do not like to compete, and thus end the confusion?)

Life itself is a competition, and it has been so from pre-recorded times. Maybe as Man developed and the aggressive instinct to compete with his neighbour for food and territory became a danger to our species on the whole, we instead channeled this desire into more civilized ways, like demonstrating our prowess in sport, rather than clunking our fellow homo sapiens on the head!

With all the philosophical rubbish out of the way, I, for one, could not find much meaning in flying models if it wasn't for the competitive aspect of it!

Once you have mastered flying a model, just what do you do with it next? Yes, you could simply build yet another, and another, but for what purpose? I, personally, like to see the performance of my models and flying skill improve, and not remain forever at the same plateau, or level. And the only practical way of measuring that improvement is through participation in competitive events.

Does it mean because you fly competition that you always have to win to vindicate your effort? Not, at all. Personally, I like the atmosphere of a contest, with the possibility of meeting old and new friends as I take part in the competition.

The healthy approach to competition, I think, is to compete against yourself. I



This happy group of modellers has just finished flying in the Balsa Beavers' 100-Mile (1,400-lap) sport race marathon at Centennial Park in Etobicoke, on September 27, 2009. Paul Smith of Flint, Michigan, holding the Marathon plaque, was the winner again this year with a time of 1 hour 27 minutes! ./ Ce groupe de modélistes heureux venait juste de terminer le marathon sportif des 100 milles (1 400 tours) des Balsa Beavers au parc Centennial d'Etobicoke, le 27 septembre 2009. Paul Smith, de Flint (Michigan) tient la plaque Marathon et a ravi la victoire une fois de plus avec un chrono de 1 heure et 27 minutes!

think that just the participation in a contest is one of the most rewarding parts of the effort, and if I am fortunate enough to prevail over the other flyers competing in the same event, then that is a bonus! And does that mean that I am sore when I am not successful? I hope not, because I am sure my own self-esteem will allow me to congratulate a worthy opponent on a well-deserved win! (And I am sure that same self-esteem will also help me develop the necessary skills to be more successful in the future.)

At our last Control Nationals, held in Dresden, Ontario, I was dismayed that few of the local control line flyers even bothered to attend. I thought that we had offered enough entry-level events to get a little local interest, but this obviously was not the case!

So, what just is the problem? Did these 'sport flyers' feel that they would be somehow embarrassed by not putting in a decent effort? Could they not be bothered to even explore the rules of the Jim Walker or Profile Scale event to see if they had a model that could be entered in the meet?

I don't have ready answers to these questions, but I do know this. I have never seen a beginner ever show up for a contest without an abundance of help and advice available for just for the asking...

often even without asking! Competitive flyers are the most generous folks I have seen when helping a neophyte get started in an event. They will offer airplanes, engines, fuel and spare parts gratis to anyone struggling to get a flight in.

They have long known that the beginner is the future of their sport, and if the beginner is also a junior, then so much the better!

I have gone to many American events by myself, and I have had no trouble getting assistance launching my model. In fact, at one AMA Nationals, where I was flying Profile Carrier, I was immediately offered a complete pit crew who took over the starting of my model, and the launching of same, as they quickly realized that I was a kindred soul who was interested in flying in their event.

I will climb down from the soap box for the present, but you will get a reprise of this again next issue when I will quickly describe how to go about becoming a contest flyer, and what the various levels of control line competition are.

CONTROL LINE RULE BOOK REVISION

Our venerable rule book now needs a bit of revision in the Combat and Sport Race rules sections to bring us up to date with what is being currently being done

continued on page 52

You may have noticed a slight tremor running through the C/L world over the last few years. I am of course speaking of the upswell of manufacturers producing ARC and ARF C/L models. In the beginning, we had the ARF Nobler with all its attendant issues of lead-out failures, mushy motor mounts etc. Don't get me wrong, it was and still is a good flyer at a price you can afford to crash every second week and not impinge on the budget of a full-on competitive stunt ship.

This past summer, I was afforded the chance to build up a Brodak Vector .40 ARC designed by Randy Smith. I must say that I was and still am quite blown away at the level of sophistication presented in this model. The overall quality of the kit is a big step above what had been on the market before it came along. The lead-outs are still crimped, but now properly so with the correct weight lead-out wire. The motor mounts, although not rock maple, are hard enough and assembled with proper blocking.

Are there faults? Well sure, but remember that we are talking an almost completely built model for \$140.00! The wing had a slight warp in the trailing edge that was easily straightened out with some weight and a light misting of water. There were some cracks in the fu-

selage shell that needed to be glued. The control rod system as supplied is not adequate for good control. A full ball link system with carbon rods was fabricated and I also installed brass bearings on the control horns. None of these things had to be done, but in the interest of maintaining standards and avoiding future problems, I did.

I also made the model a full take-apart and was quite pleased with the end result. While not a task for a beginner, I think that if you could build the plane from a kit, you could also make and install the complete take-apart system. All of the take-apart pieces are made of plywood and are joined with 4-40 socket head bolts and blind nuts.

The resulting model was straight, reasonably light and for the brief time it spent on this earth, flew well. So before you think I am shilling for Brodak or that I have stopped building my own models, let me get closer to the point of my dissertation. I think the age of ARC and ARF models has truly arrived for C/L aerobatics. While most of us cannot afford the superb Yatsenko Shark or Yak, it is now quite possible to purchase a full-blown competitive stunt weapon and do serious damage during the contest season. (Try to limit the damage to your op-

ponents and not your model.)

So why is this important? Because anyone and everyone can afford and obtain a real stunt machine to practice and compete with, even if they are still just learning to build, suffer from chemical toxicity issues from the various glues and solvents used in the building process or just don't have the space, tools or time to build one.

So here are Kim's picks for your next model. For a smaller but no less competitive model, I think the Vector .40 is the model of choice. In a larger size, although I have not built or flown one yet, I would look at the new T-Rex designed by Bradley Walker, also available from Brodak. In both these models, you get a lot to work with and if you exercise some care during assembly, you should be rewarded with a very good flying model. Both of these models can also easily be configured for electric power.

AN ELECTRIC UPDATE

I am building a new Shockwave which will have the following power train:

Motor: Plettenberg Orbit 20-16m Battery: Thunder Power 5S2P 4000 mAh brick, ESC: Schulze 18.46K F2B, Timer: own, Prop: Master Airscrew wood 13x6 ✈

Vol circulaire

From page 54

l'aide afin de lancer ma maquette. En fait, lors d'une épreuve NATS américaine, alors que je m'étais inscrit dans la catégorie Profile Carrier, on m'a immédiatement offert une équipe complète aux puits, des adeptes qui se sont chargés de faire démarrer le moteur et de lancer mon avion parce qu'ils s'étaient rendu compte assez rapidement que j'étais l'un des leurs, par intérêt pour leur concours.

Je descends maintenant de ma boîte à savon mais vous aurez droit à un autre tel chapitre dans le prochain numéro de la revue, lorsque je décrirai comment devenir un pilote aux concours et quels sont les niveaux de compétition pour le vol circulaire.

Révision du livret des règlements

Notre vénérable livret des règlements nécessite un peu de révision dans les sections afférentes au combat et aux

courses sportives afin de nous mettre à jour sur ce qui se passe à l'heure actuelle pendant les concours.

L'épreuve du combat à 80 milles à l'heure a remplacé le Fast and Slow de jadis et ce changement doit être couché sur papier afin que tous les membres en soient au courant. Aussi, la course intitulée MAAC Sport Race est passée de la motorisation du Fox .35 au O.S. .25 LA, à la fois plus fiable et plus disponible. Il y a d'autres petits changements et les règlements doivent être modifiés afin de les refléter.

Si vous avez des commentaires là-dessus, veuillez communiquer avec moi ou avec votre membre local du Comité du vol circulaire.

En passant, ce livret de règlements est maintenant affiché en ligne et vous pouvez le télécharger ou l'imprimer si vous voulez en obtenir un exemplaire.

✈

DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

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 RENOUVELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

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.

Peut-être avez-vous ressenti une légère secousse dans l'univers des maquettes de vol circulaire ces dernières années. Bien sûr, je parle de l'engouement de certains fabricants pour les maquettes de vol circulaire presque prêtes à recouvrir (ARC) ou presque prêtes à voler (ARF). Au début, il y avait le Nobler ARF qui comportait son lot de défauts (lead-outs qui cassaient, des supports moteurs un peu mous et d'autres choses). Remarquez que c'était là – et c'est toujours – un avion qui vole bien à un prix qui fait en sorte que vous pourriez connaître un écrasement aux deux semaines sans que votre budget n'en souffre et afin que vous puissiez vous payer un appareil dernier cri pour la compétition.

L'été dernier, j'ai eu la chance de construire un Vector .40, un kit ARC de Brodak et qu'a dessiné Randy Smith. Je dois dire que j'étais alors et que je demeure ébahi devant le niveau de construction de cette maquette. La qualité du kit se situe bien au-delà de ce qui était disponible auparavant sur le marché. Les lead-outs sont encore pressés en place mais au moins, les filins sont du bon poids. Les supports moteur, bien qu'ils ne soient pas encore durs comme de l'érable, sont suffisamment durs et ils ont été assemblés avec du bon renforcement.

Y a-t-il des défauts? Bien sûr mais souvenez-vous que nous parlons ici d'une maquette presque entièrement assemblée, et ce, pour 140 \$! Les ailes étaient légèrement tordues à la hauteur du bord de fuite et je n'ai eu qu'à appliquer un peu de poids et un petit jet d'eau. La coquille du fuselage était fendillée en quelques endroits et j'ai dû appliquer de la colle. Le système de tige pousoir ne convient pas à un contrôle assuré. J'ai fabriqué un système ball link à l'aide de tiges de carbone et j'ai installé des roulements en cuivre sur les control horns. Rien de tout cela ne devait obligatoirement être fait mais dans l'intérêt de maintenir mes critères habituels et d'éviter des problèmes, je l'ai fait.

J'ai aussi transformé la maquette en pièces détachables et le résultat final me plaisait bien. Bien que ce ne soit pas un travail réservé aux débutants, je crois que si vous pouvez assembler l'avion depuis un kit, vous pouvez aussi concevoir et installer ce système de démantèle-

ment. Ces composantes sont faites de contreplaqué et assemblées à l'aide de boulons 4-40 et de blind nuts.

Résultat final : la maquette est bien droite, raisonnablement légère et pour le temps bien bref qu'elle a passé sur cette Terre, elle a bien volé. Mais avant que vous ne pensiez que je fais de la publicité pour Brodak ou que j'ai cessé de construire mes propres maquettes, laissez-moi en arriver à ce que je voulais vous dire. Je crois que l'ère des ARC et des ARF est arrivée chez les maquettes acrobatiques de vol circulaire. Comme la plupart d'entre nous ne pouvons nous payer les superbes Yatsenko Shark ou les Yak, il est maintenant possible d'acheter une maquette de compétition et d'infliger des dommages assez sérieux chez les adversaires lors de la saison des concours. (Essayez de vous en tenir à des dommages chez vos concurrents et non sur votre maquette.)

Pourquoi ceci est-il important? Parce que tout le monde peut maintenant se payer une maquette acrobatique afin de se pratiquer ou de s'inscrire à un concours même si on apprend tout juste à construire, si on ne peut endurer les émanations de colle en cours d'assemblage ou que vous n'avez tout simplement pas l'espace, les outils ou le temps de construire quelque chose.

Voici donc les choix de Kim pour votre prochaine maquette. Si vous voulez vous doter d'une maquette de dimension plus réduite mais tout aussi agile, je crois que le Vector .40 est un appareil de choix. Si vous visez plus gros, bien que je ne l'aie pas encore construit ou fait voler, je lorgnerais du côté du nouveau T-Rex, qu'a conçu Bradley Walker et qui est aussi disponible auprès de Brodak. Ces deux maquettes s'avèrent des machines très agiles et si vous faites attention lors de la construction, vous obtiendrez un avion qui vole très bien. Vous pouvez aussi aisément convertir ces deux maquettes à la propulsion électrique.

MISE À JOUR ÉLECTRIQUE

J'assemble un Shockwave qui sera mû ainsi: Moteur: Plettenberg Orbit 20-16, Piles:«brique» Thunder Power 5S2P de 4 000 mAh, Contrôleur de vitesse: Schulze 18.46K F2B, Chrono: le mien, Hélice: Master Airscrew de 13X6 en bois. ✪

Free Flight

From page 57

flight modellers. Concerns about limited participation prevented a formal implementation but in some after-contest discussions at the Sierra Cup 2008, a number of modellers from both Canada and the USA got together to resolve this issue and make the Pan American a reality. The solution, in the end, was a fairly simple one.

"The contest would be open to participants from all nations, and would allow multiple participants and teams from the same nations. While everyone would be eligible for contest awards, only individuals and teams from the Americas were eligible to win the championship. In this way, the contest would crown legitimate Pan American Champions (with a separate award), without eliminating the incentive for non-American participants to take part and try to win. To further encourage interest and participation, teams would be self-selected (not a problem, as multiple teams are allowed), and mixed nationality teams would also be permitted.

"On February 12th, 2009, the first of what everyone hopes will be many Pan American Championships was held at the The Lost Hills Modellers Association site in Lost Hills, California. Chris Lenartowicz designed the contest concept and program, Peter Allnutt worked out the on-field details and Ron Felix agreed to act as Contest Director and arrange all the necessary sanctions and approvals. We can't forget that beyond these fine folks, help was provided by others who volunteered their time and gave their support.

"In all respects, the contest was an overwhelming success, which was evident by the fun and enjoyment that was evident on the field by 80 participants and their supporters. The team aspect, normally only seen every two years at the World Championships, added a whole new element to this event. Mixed nationality and self-selected teams created some interesting partnerships including some 'dream teams' like Kachkarev, Makarov, and Stamov in F1A.

*"At the end of the day, and after the
continued on page 59*

I have a potpourri of items and photos for the final column of the year; input from membership is sadly lacking and I would ask you to consider sending photos of your projects, information on events, etc. to assist in keeping these pages active in 2010.

ELECTRONIC TIMERS

From the USA, Dave Burley and Ralph Cooney are offering three timers that operate by burning through a small dental rubber band. They are offering four functions, two function plus a single function for D/T purposes. All are simply and quickly programmable, have on/off auto features and the D/T timer may be set for up to 20 minutes in 5 second increments; its weight with rechargeable battery is no more than 1.6 grams. This version sells for US\$65 or for US\$80 if set up for radio D/T. A shirt pocket adjustable rate charger costs US\$35 and postage to Canada for both items is \$10.95.

I have had enthusiastic user reports of the d/t timer ... accurate and repeatable operation five seconds after a chosen maximum is far more reassuring than the use of a burning fuse or mechanical timer. For further information contact Dave at d.burley@worldnet.att.nett

Custom machining and molding

MAAC member Paul Davies is setting up a 'cottage industry' to supply a general range of useful items and has a website in its early stages at www.freeflight-modelcomponents.webs.com. Initially, he offers for rubber models a range of bobbins machined/molded in aluminum/poly-



Roy Smith (from Kingston) flew this modified 'Dixielander' ST G15/19 combination to win the Bob Gordon Trophy at the GGG. / Roy Smith (de Kingston) a fait voler son Dixielander ST G15/19 modifié et a ainsi remporté le trophée Bob Gordon, lors du GGG. PHOTO: Richard Barlow

propylene, rear pegs, thrust washers, etc. and is asking suggestions for other parts that he might mass produce to expand his list. Worth checking into... and good luck, Paul, with your enterprise.

GREAT GRAPE GATHERING

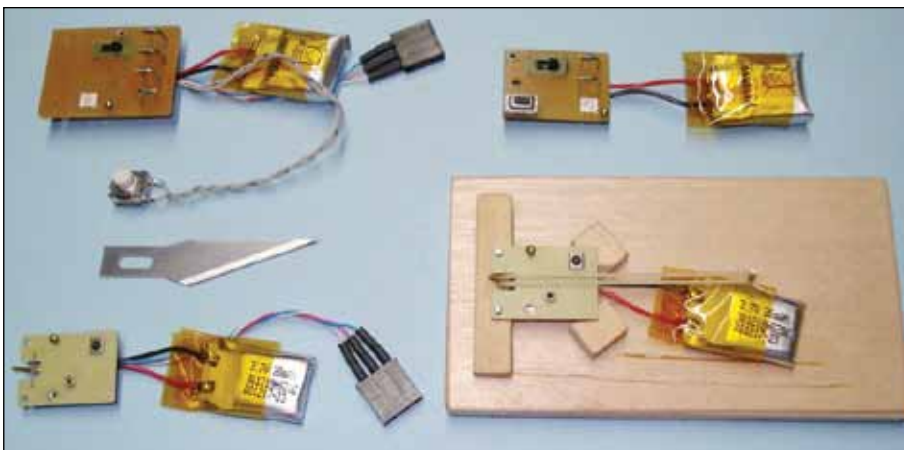
The 39th "GGG" - so named as wine has traditionally comprised most of the prize list - was once again held at Geneseo in September with the co-operation and assistance of the Western NY Free Flight Society and its members. Sadly,

the Friday morning was cold and windy with intermittent showers that consolidated into a steady downpour and at 1 p.m., all operations were cancelled and events rolled forward to join those scheduled for the following two days. In complete and fortunate contrast, those days enjoyed superb weather with abundant sunshine, light breezes and strong thermals, all of which led to much activity and very satisfying competition flying.

At this event, the day does not cease at the close of flying - a catered chicken dinner in the airfield meeting hall attracted an enthusiastic gathering on the Saturday, together with off-field social gatherings on other evenings - not least a popular Friday fish-fry at a local restaurant. We invite any member within reach of Geneseo to make the effort to join us next year for the 40th Annual contest, confirmed for September 17 - 19 inclusive, and participate in the multiple choice of events and general camaraderie.

2009 PAN AMERICAN OPEN by Jack Lenartowicz

"For many years, the concept of having a continental championships in the Americas has been discussed among free
continued on page 56



Dave Burley's multi and single function electronic timers, plus the d/t on a test set-up. / Les chronos à fonctions unique et multiples, en plus de la D/T, sur une installation d'essai. PHOTO: Dave Burley

J'ai un pot-pourri de sujets et de photos pour cette dernière chronique de l'année; les renseignements en provenance des membres manque cruellement et je vous demande de considérer m'envoyer des photos de vos projets, des renseignements sur des événements et ce genre de truc afin de m'aider à garder ces pages-ci actives en 2010.

CHRONOS ÉLECTRONIQUES

Les Américains Dave Burley et Ralph Cooney offrent trois chronos qui fonctionnent en brûlant un petit élastique d'orthodontie. Ces diminutifs appareils offrent quatre fonctions, un deux fonction et une fonction distincte à des fins de D/T. Toutes ces fonctions sont aisément programmables et possèdent des caractéristiques automatiques on/off et le chrono D/T peut être programmé jusqu'à 20 minutes en séquences de 5 secondes; ce dispositif (muni d'une pile rechargeable) ne pèse que 1,6 gramme. Cette version se vend 65 \$US ou pour 80 \$US si on choisit la version avec radio D/T. Un chargeur qui s'insère dans votre poche de chemise de type ajustable rate se vend 35 \$US et il vous en coûtera 10,95 \$CAN pour faire livrer ces deux gadgets au Canada.

Des utilisateurs enthousiastes m'ont fourni un compte-rendu du chrono D/T... son fonctionnement précis et répétable en séquences de 5 secondes après avoir choisi son temps de vol maximal, voilà qui est infiniment plus rassurant que de brûler une mèche pour un chrono mécanique. Pour en savoir davantage, communiquez avec Dave au d.burley@worldnet.att.nett.

Usinage et moulage personnalisés

Paul Davies, un membre du MAAC est en train de se constituer un petit commerce-maison de détail afin d'offrir des produits pratiques dont se servent les modélistes. Il possède aussi un site Web en gestation au www.freeflightmodelcomponents.webs.com. Initialement, il offre des acces-



George Parry, a veteran MAAC member and flyer, won SAM Large Stick at the Great Grape Gathering in addition to other awards, showing a younger majority the way to do it ! / George Parry, vétérinaire du MAAC et du modélisme, a remporté la catégorie SAM Large Stick au Great Grape Gathering en plus de quelques autres prix, et a ainsi montré aux plus jeunes comment s'y prendre! PHOTO: Richard Barlow

soires usinés ou moulés en aluminium/polypropylène, des gougeons arrière, des rondelles afin de corriger l'angle de poussée (thrust washers) et autres bidules. Il nous demande de lui faire des suggestions afin qu'il puisse fabriquer d'autres

composantes qui nous seraient utiles et afin d'agrandir sa gamme de produits. Il vaudrait la peine que vous y jetiez un coup d'œil... bonne chance Paul en lançant votre entreprise.

LE GREAT GRAPE GATHERING

La 39^e édition du Great Grape Gathering – concours ainsi nommé parce que du vin constitue la majeure partie des prix – a eu lieu une fois de plus à Geneseo en septembre grâce à la coopération et à l'aide de la Western New York Free Flight Society et de ses membres. C'est malheureux mais le vendredi matin était froid et venteux, agrémenté d'averses de pluie qui se sont transformées en torrent. À 13 heures, tout était annulé et les événements ont été déplacés aux deux jours suivants. Par un étonnant contraste, ces deux jours ont été magnifiques et le Soleil était au rendez-vous, les vents étaient légers et les thermiques assez puissants, ce qui signifie qu'il y a eu

suite à la page 84



The Canadian glider team pictured at this year's World Championship in Croatia. From l. to r.: Todor Boyadzhiev, Peter Allnutt and Chris Lenartowicz. / L'équipe canadienne des planeurs vol libre lors du Championnat mondial 2009 en Croatie. De g. à dr. : Todor Boyadzhiev, Peter Allnut et Chris Lenartowicz. PHOTO: Norm Beattie

I have decided that it is time to back down as Indoor Free Flight chairman. I have enjoyed doing this job for the past several years but it is time we found a new person to take on this post. My time and interest in Indoor flying has greatly diminished the last couple years partially due to my wife's health issues and lack of local flying opportunities. I will remain a committee member but the position of chairman needs new blood.

BURLINGTON ONTARIO FLYING

Bill Henderson sent me this information attached to an e-mail the other week:

"The Aldershot High School is not available to us this winter but we have booked the use of a double gym in a Burlington public school. Alexander Public School is located east of Appleby Line along Upper Middle Road, so we are now at the very east end of Burlington. The major problem is that the rental fees for such space has increased and the landing fees will now be \$12 for each person for each of the 10 flying sessions. We have access to the gym from 1:30 to 4:30 pm on Saturdays.

"All the basketball hoops can be retracted against the wall and the heating/cooling system can be shut down. There are no retractable seats, so we will have to provide our own tables and chairs. The ceiling is a little unfriendly with exposed space frame beams supporting it. The ceiling appears to be about 30 ft to the bottom of the beams.

"As in previous year,s indoor electric R/C modellers are welcome and they are assigned their own flying times of 15 minutes at the top of each hour. The remaining time periods will be for the exclusive use of rubber-powered free-flight models.

"We have the Alexander Public School gym booked for the following flying sessions: October 17, October 31, November 14, November 28, December 12, January 16, January 30, February 13, February 27 and March 13."

That's all I have for this issue, keep flying. ✈

J'ai décidé qu'il est temps de tirer ma révérence à titre de président du Comité de vol libre intérieur. J'ai bien aimé faire ce travail pendant plusieurs années mais il est temps de trouver une nouvelle personne qui prenne la relève. Mon temps et l'intérêt au sein du vol intérieur a beaucoup diminué ces dernières années, en partie en raison de problèmes de santé qu'a ma femme et en raison du manque de temps de vol à l'échelle locale. Je demeurerai un membre du comité mais il est clair qu'il faut du sang nouveau à la présidence.

VOLS À BURLINGTON

Bill Henderson m'a envoyé ces renseignements par courriel, l'autre semaine :

« L'Aldershot High School n'est pas disponible pour nous cet hiver mais nous avons loué un gymnase double à une école publique de Burlington. L'Alexander Public School est située à l'Est d'Appleby Line, le long de l'Upper Middle Road, si bien que nous sommes à l'extrême-Est de Burlington. Le problème majeur, c'est que les frais de location pour cet espace ont monté en flèche et que la cotisation sera de 12 \$ par séance pour chaque personne pour chacune des dix séances prévues. Nous aurons accès au gymnase entre 13 h 30 et 16 h 30 les samedis.

« Tous les paniers de basketball peuvent être remontés le long du mur et le système de chauffage/ventilation peut être fermé. Il n'y a pas de chaises pliantes si bien que nous devons fournir nos propres tables et chaises. Le plafond semble avoir une hauteur de 30 pieds d'ici la base des solives.

« Comme par le passé, les modélistes adeptes des maquettes électriques sont les bienvenus et pourront voler pendant les premières 15 minutes de chaque heure. Ce qui reste à l'horloge sera accordé exclusivement aux maquettes de vol libre à propulsion élastique.

« Nous avons réservé le gymnase de l'Alexander Public School pour les séances suivantes : 17 octobre, 31 octobre, 14 novembre, 28 novembre, 12 décembre, 16 janvier, 30 janvier, 13 février, 27 février et 13 mars. »

C'est tout ce que j'ai pour ce numéro. Bons vols. ✈

*Free Flight From page 56
champagne bottles were opened, the many awards were handed out to the winners. Andrew Barron of the USA won the F1A contest and F1A championship title. Evgeny Gorban of the Ukraine won the F1B contest, while Ladislav Horak of Canada won the F1B championship as the top American competitor. D. Chesson of the USA won both the F1C contest and championship.*

"In the team competition, the USA won all three team championship titles, although international teams won the F1A and F1B contest awards:

F1A (Contest): P. Findahl, R. Limberger, R. Koglot.

F1A (Championship): J. Parker, M. McKeever, B. VanNest (USA)

F1B (Contest): E. Gorban, V. Starostenko, A. Bukin

F1B (Championship): D. Saks, A. Schroedter, P. Scheiman (USA)

F1C (Contest and Championship): M. Gwain, E. Carrol, K. Happersett (USA)

"The success of the 2009 Pan American is encouraging, considering the contest was designed and implemented within only a few short months. The team aspect fostered a sense of friendship and interaction often lacking at non-team events, with participants cooperating with one another as much as

competing. Many participants also noted how this was a good event in preparation for the upcoming World Championships. With encouraging feedback and initial success, it is everyone's hope that a continental Pan American Championship will become a regular event in the years to come, and will see greater participation from other nations in the Americas."

Finally, may I take this opportunity of wishing everyone a very good Christmas season, or whatever your personal holiday occasion may be, a healthy and prosperous New Year and some very rewarding flying in 2010! ✈

Tandis que nous nous apprêtons à entamer la deuxième décennie du XXI^e siècle, j'ai pensé qu'il serait approprié de dresser les jalons de la dernière décennie.

2000

Les moteurs speed 400 en ferrite mûs par des piles NiCad sont encore légion mais les moteurs sans armature (brushless) deviennent de plus en plus disponibles, bien que Aevox en fabrique depuis des années. Vous vous souvenez des hélices Gunther? Castle Creations dévoile sa série de contrôleurs Drag-on pour moteurs sans armature et sans capteurs (sensorless). La première foire Northeast Electric Aircraft Technology (NEAT) est organisée à New York. L'édition 2000 des Westchester Radio Aero Modelers RC Model Show (WRAM) est dominée par les Park Flyers et par les Slow Flyers. APC décide de concentrer ses opérations sur la mise au point d'hélices uniquement destinées à la motorisation électrique.

2001

Les maquettes presque prêtes à voler, assemblées et déjà recouvertes de pellicule thermorétractable et de qualité supérieure commencent à devenir beaucoup plus disponibles. Les moteurs sans armature de type outrunner comment à faire leur apparition dans les magasins de passe-temps.

2002

Les moteurs sans armature et sans capteurs et les contrôleurs de vitesse apparaissent partout. La gamme de contrôleurs Phoenix de Castle Creations naît. Les planeurs haute performance de course génèrent plus de 100 ampères à l'aide de piles au NiCad mais les contrôleurs de vitesse pouvant absorber toute cette puissance demeurent rares.

2003

La motorisation par speed 400 disparaît peu à peu et les moteurs sans armature plus gros que des 480 n'existent à peu près pas. Jason Shulman pilote la première maquette électrique de F3A lors du Championnat mondial d'acrobatie de précision. Ce dont tous les adeptes rêvent, c'est d'une maquette capable de faire du surplace à la verticale. Hitec fait l'acquisition de Multiplex. Les moteurs Razor – qu'a conçu un ancien employé d'Aevox – font leur apparition sur

le marché. Les éléments NiMH GP3300 sont utilisés afin d'extraire 120 ampères en doses très calculées et pour de courtes périodes. On établit le rapport entre les incendies de piles Li-Po et le déséquilibre des éléments (piles). Les balance taps commencent à apparaître sur les piles Li-Po disponibles commercialement.

2004

Astro Flight lance un chargeur pour piles au lithium uniquement avec capacité de 9 piles à 8 ampères. FMA présente ses piles Li-Po de 20C munies de balancing taps. Les adeptes de la performance relevée arrivent à extraire 200 ampères des piles de NiMH et se livrent à des essais avec les piles Li-Po mais à des courants beaucoup moins élevés. Plusieurs piles Li-Po font leur apparition munies de balance taps qui permettent au modéliste de vérifier ou de charger des piles individuellement. La première compétition intérieure annuelle de l'Electric Tournament of Champions a lieu à Toledo (Ohio). Le Californien Steve Neu passe de critique de moteurs électriques à fabricant de moteurs.

2005

Les émetteurs Spektrum de 2.4 GHz deviennent disponibles en novembre et la prochaine révolution du domaine des maquettes télécommandées est amorcée. Les concurrents de la scène mondiale en F5B soutirent plus de 250 ampères de 16 piles NiMH. Équipe Canada et l'une des seules formations à se doter uniquement de maquettes électriques lors du Championnat mondial d'acrobatie de précision. Thunder Power dévoile son premier chargeur/équilibreur multicellules et des ensembles de piles dotés de filage pour les balance taps. A123 Systems annonce l'aboutissement d'un marché qui verra la vente de ses nouvelles piles au lithium-ion aux géants Black & Decker et Dewalt. Plettenberg présente son nouveau moteur outrunner Predator de 13 kW.

2006

Les nouveaux ensembles de piles Dewalt sont cannibalisées et réassemblées pour des applications de modélisme. Des chargeurs A123 apparaissent vers la

fin de l'année. Les piles Li-Po à décharge de 50C font leur entrée sur le marché, permettant des poussées de 250 ampères grâce à des ensembles de piles de 5 000 mAh.

2007

On ne trouve plus de piles rondes dans les maquettes de course – les éléments Li-Po règnent en rois et maîtres. Les contrôleurs de vitesse capables de soutenir un voltage élevé font leur entrée sur le marché. La moitié des équipes présentes au Championnat mondial d'acrobatie de précision possèdent des avions électriques.

CHANGEMENT DE LA GARDE

En septembre dernier, j'ai décidé de ne pas être considéré une fois de plus à la présidence du Comité des maquettes électrique et lors de l'Assemblée annuelle de la zone (Vallée de l'Outaouais), j'ai placé en candidature un collègue du Comité, Robert Fishwick (de la Colombie-Britannique) à titre de président. Ma dernière chronique devrait paraître dans le numéro de février de Model Aviation Canada.

Je me suis lancé dans les maquettes électriques en 2000 et après dix ans, mon intérêt s'est déplacé vers les grosses maquettes à essence. Il me semblerait qu'il n'est pas de la rectitude politique que ce comité soit dirigé par quelqu'un dont l'intérêt passe à autre chose que la motorisation électrique. Il est donc temps de laisser le champ libre à du nouveau talent.

Je possède encore toutes mes maquettes électriques et je les ferai encore voler quoique moins souvent. Qui sait, peut-être que dans dix ans, j'en serai rendu aux turbines? ✈

MORISON

COMMUNICATIONS

CONTRACT PUBLISHING

**POSTER DESIGN
AND PRINTING**

MEDIA RELATIONS

PHOTOGRAPHY

BRANDING / MARKETING

**COMMUNICATIONS
CONSULTING**

403-282-0837

Keith@MorisonCom.com

As we get ready to start the second decade of the 21st century, I thought it would be a good time to do a quick rundown of some of the highlights from the last decade.

2000

Speed 400 ferrite motors on NiCd cells still rule but brushless motors are starting to become more available, although Aveox has been making brushless motors for a few years. Remember Gunther props? Castle Creations release their Dragon line of sensorless brushless motor ESCs. The first Northeast Electric Aircraft Technology (NEAT) fair happens in New York. The 2000 Westchester Radio Aero Modelers RC Model Show (WRAM) is dominated by Park Flyers and slow flyers. APC decides to focus development on a line of electric-only propellers.

2001

Built-up, film-covered, low-cost, high quality ARFs are becoming widely available. Outrunner brushless motors begin to appear for sale.

2002

Sensorless brushless motors and controllers are showing up everywhere. Castle Creations Phoenix line of ESCs is born. High-performance racing gliders are pulling over 100 amps from NiCd packs, but ESCs to handle these currents aren't easy to find.

2003

AdrenalineRC
Radio Control - it's addictive! www.adrenalinerc.com

Your #1 choice for affordable RC products

Centrally located in Winnipeg, Manitoba to better serve the Canadian RC community
(PS, our shipping charges won't kill you!)

We've got great prices on these exciting products!!!

Li-pos
Chargers
Planes
Motors
Helis
ESCs

Come visit Canada's newest on-line RC source!
(and check out our specials)

Speed 400 power is fading away & brushed motors bigger than 480 size are almost non-existent. Jason Shulman flies the first electric F3A plane at the precision aerobatics World Championships. The hot, must-have is an outdoor electric plane that can hover. Hitec buys Multiplex. Razor motors, designed by a former Aveox man, hit the market. GP3300 NiMH cells are used for 120 amp, short burst applications. The link is made between LiPo fires and cell voltage imbalance. Balance taps start to show up in commercially available LiPo packs.

2004

Astro Flight introduces a lithium-only charger for up to 9 cells @ 8 amps. FMA introduces 20C LiPos with balancing taps. The high performance crowd is pulling 200 amps out of NiMH packs and experimenting with LiPos, but at much lower currents. Many LiPo packs appear with balance taps that allow the modeller to check or charge individual cells. First Annual Electric Tournament of Champions indoor competition is held in Toledo, OH. California's Steve Neu goes from motor reviewer to motor manufacturer.

2005

Spektrum RC 2.4 GHz radios become available in November and the next R/C revolution begins. World-class competitors in F5B are pulling over 250 amps from 16 NiMH cells. Team Canada is one of the few all-electric competitors at the precision aerobatics World Championships. Thunder Power releases their first multi-cell charger/balancer and packs with new balance tap wiring. A123 Systems announces a deal to sell their new lithium-ion batteries to Black & Decker & Dewalt. Plettenberg shows off its new 13kW Predator outrunner.

2006

The new Dewalt packs are being stripped & reassembled for model use. A123 chargers appear late in the year. 50C discharge LiPos hit the market allowing 250 amp bursts from 5000 mAh packs.

2007

No more round cells in competition racers - LiPos rule. 'High-voltage' ESCs hit the market. Half of the teams competing at the precision aerobatics World Championships are flying electric planes.

CHANGING OF THE GUARD

Last September, I made a decision not to be considered for Chairman of the Electric Committee and in our October AZM, I nominated committee member Robert Fishwick, from British Columbia, for Chairman. My last column should appear in the February issue of Model Aviation Canada magazine.

I started out in electrics in 2000 and after ten years, my interests have shifted to large gasoline engine planes. It just doesn't feel politically right to me to have someone chairing the electric committee whose interests are moving away from electric powered flight, so it's time to get some fresh talent here.

I still have all of my electrics and will still be flying them, just not so much. Who knows, maybe in another ten years, I'll be all about turbines. ✈

Ladies and Gentlemen, let me open by saying that as I write this, it is snowing outside and I don't feel much like going float flying.

This will be my last article as Chair of the RC Floatplane Committee as I have not let my name stand as a member of the Committee. I do hope one of the current members will take up the torch and carry the committee forward in the future.

I will turn in a report to the Board of Directors for the AGM. My report last year was missed somehow and I don't want to have it missed two years in a row, which would lead to the committee being dissolved.

Enough about that... this report is about the sheer joy of flying from water. I have included a picture that shows the control this pilot has of his electric Cub. You'll notice as he comes in for the landing, only the water rudder is touching the water and is tracing out a faint ripple in the water. I must admit, I know nothing about electric flight so I asked the pilot, Jamie Francis, of the Lakehead Aeromodelers, to provide information on his model. The following is what he wrote:

-Sig 1/5 scale J3 Cub kit and Electric power, Great Planes 60-size floats, Rim-



fire 50-55-500kv motor (.80 equivalent), Castle Creations Phoenix 80a ESC, Castle Creations 10a BEC, Flight Power 6s 3200 30c battery, Xoar 16x6 prop, Futaba 2.4g 7c system.

He gets about 8-12 minutes of flight time on a 3200 mAh battery and the model weighs in at 9 lbs 4 oz total with battery and floats. The model took Jamie

about 200 hours to build. It was his first build and he only started flying last summer.

I thank the members of the Committee for their support and the other fliers of floatplanes who have communicated with me as Chair of this committee.

In the future... Keep the floats wet and the wings dry. ✈

HYDRAVIONS

Mesdames et messieurs, laissez-moi entamer cette chronique en vous déclarant qu'au moment de la rédiger, il neige dehors et je n'ai pas tellement le goût de faire voler des hydravions.

Ce sera ma dernière chronique en ma qualité de président du Comité des hydravions télécommandés puisque je n'ai pas remis mon nom sur la liste des membres du comité. J'espère que l'un des membres actuels reprendra le flambeau et mènera le comité ailleurs à l'avenir. Je soumettrai un rapport au Conseil d'administration à l'occasion de l'Assemblée générale annuelle. Mon rapport de l'année dernière n'a pas été repris et je ne veux pas avoir raté ma chance de le présenter pendant deux années de suite, ce qui mènerait le Comité à la dissolution.

J'en ai assez parlé... ce rapport porte sur les plaisir de faire évoluer une maquette depuis l'eau. J'ai inséré une photo qui montre de façon assez éloquent à quel point ce pilote contrôle son Cub électrique. Vous remarquerez qu'à mesure que l'avion approche de l'eau, on ne distingue que le gouvernail qui frôle l'eau, créant de légères vaguelettes. Je l'avoue : je ne connais rien aux maquettes électriques et j'ai demandé au pilote Jamie Francis, des Lakehead Aeromodelers, de me refiler des renseignements sur la sienne. Voici ce qu'il a écrit :

Kit du J3 Cub de Sig à l'échelle 1/5, motorisation électrique, flotteurs de marque Great Planes pour avions .60, moteur Rimfire 50-55-500kv (l'équivalent d'un moteur .80 conventionnel), un contrôleur de vitesse Phoenix

80a de Castle Creations, un éliminateur de circuit BEC 10a de Castle Creations, une pile Flight Power 6s 32000 30c, une hélice Xoar 16X6, le tout guidé par un émetteur Futaba à sept voies sur 2.4 GHz.

Jamie me dit qu'il obtient 8 à 12 minutes de temps en l'air à l'aide d'une pile de 3200 mAh et que sa maquette pèse 9 livres et 4 onces, complète avec la pile et les flotteurs. Construire son avion a nécessité 200 heures, environ. C'était son premier projet de construction et il n'a commencé à piloter que l'été dernier.

Je remercie les membres du Comité pour leur appui et les autres pilotes d'hydravion qui ont communiqué avec moi durant ma présidence.

À l'avenir... Gardez les flotteurs mouillés et les ailes bien au sec. ✈

The flying season is quickly drawing to a close for many of us in Canada. With the oncoming colder weather, we seem to feel the cold a little more and start thinking about what Santa is going to bring us for Christmas. Some of my friends post their wish list for Santa on the refrigerator door about November 15th, so Mr. S. will have lots of time to make sure that special something can be in stock and shipped in time for the BIG day.

I know at my house the arrival of that Big Brown Truck at our door gets me excited. I still love to build airplanes and, now that I am retired, I have a bit more time to do that. ARFs are great but to my way of thinking, something that started out as a big box of sticks and a large set of drawings and finishes as a beautiful thing that will hopefully fly majestically or on rails is a lot more satisfying.

I realize most modellers do not have the time to build aircraft but I wonder what ever happened to all that time we were going to save with the introduction of cell phones, lap top computers, WiFi, and of course the Blackberry. I thought that was going to make life easier and provide more spare time in our lives. That is my musing for this week

Looking back over the past summer, we in Ontario had a lot of rain and cool weather that seemed to spoil a lot of promising flying weather. Most weekends, it rained, however there were still a number of Big Bird events that escaped the nasty days. The most significant event that relates solely to Big Birds was the IMAA Rally held at the Kingston, Ontario field in August. It was an outstanding success.

Dave Penchuk and his small band of very hardworking IMAA Chapter 217 members as well as the Kingston Club pitched in to create a fantastic two-day event. This event really spans three days as many flyers arrive as early as Thursday with their campers and trailers and can start flying immediately at the invitation of the Kingston Club. Here is Dave's report on the event:



Brian Perkins' Super Scale SE-5 at the IMAA Rally at Kingston. / Le SE-5 Super Scale de Brian Perkins lors du ralliement de l'IMAA à Kingston.

"The 22nd running of the IMAA Kingston 2009 Giant Scale Event has passed and think it is safe to say that this was the biggest and best one yet. I want to thank everyone who attended and for those who may have missed it, I hope you can put this event in your calendar for next year.

"Sponsorship was clearly at an all-time high with over \$3,000 in prizes. The message was very clear that they believed Giant Scale was the place to invest their advertising dollars, and hopefully next year, they will be every bit as generous. Discount Hobbies came through again with fantastic event shirts for all registered pilots, and has been very supportive of Giant Scale in the Ottawa area. Hopefully, we can count on Discount again next year.

"The Kingston Club has been sharing their field with this IMAA event now for 22 years, and should be truly commended as they went all out again with a perfectly groomed field and a fabulous pig roast dinner for 66 people. Pictures have now been posted on our GiantScaleCanada.com web site so check them out. Also make note that August 21, 22 are the dates for the 2010 edition, so put this on your calendar now."

My home club, the Seaton Valley R/C

Model Club, holds a Warbirds event every year. It is named after a long-time member who loved to build and fly all sorts of Warbirds. This MAAC-supported event had a great turn-out of all sizes of aircraft from big 1/3 scale Pups to tiny electrics. We are blessed with a lot of different talent in this club, so on any given day, you might see some P-51s, scale electric Cubs, powered gliders, IMAC-type aircraft and perhaps a flying lawnmower.

Doug Martin and his team did a great job again this year with the field in pristine shape, the food hot, the pop cold and the flying non-stop all day. There were more than 40 pilots and more than 60 aircraft.

It might make sense for me to put pictures of the flight lines of the two events I have just talked about but I will save them for a winter publication. I have had a number of people send me in pictures of their aircraft as well as some professional shots of great models. I have included several of them for you to enjoy. Why not send me a picture of your pride and joy. You may see it in this column in the next publication.

Until then, remember take-off is optional but landing is mandatory. ✈

La saison de vol tire rapidement à sa fin pour plusieurs d'entre nous au Canada. Comme le temps froid s'en vient, il me semble que nous sentons un peu plus le froid et que nous commençons à penser à ce que le père Noël nous apportera. Quelques-uns de mes amis affichent leur liste à l'intention de Saint-Nicolas sur la porte du réfrigérateur vers le 15 novembre, de sorte à ce que le père Noël ait amplement de temps de s'assurer que cet objet soit en stock et qu'il soit envoyé à temps pour le GRAND jour.

Je sais bien que chez nous, lorsque le gros camion brun s'arrête à ma porte, je deviens tout excité. J'adore encore construire des avions et maintenant que je suis à la retraite, j'ai un peu plus de temps pour faire cela. Les maquettes presque prêtes à voler (ARF) sont chouettes mais pour moi, il est beaucoup plus satisfaisant de commencer avec une grosse boîte de bâtonnets et une liasse de plans pour finir avec une belle maquette qui volera de façon aussi majestueuse.

Je me rends bien compte que les modélistes n'ont pas le temps de construire des avions mais je me demande ce qu'il est arrivé à tout ce temps que nous étions censés épargner avec l'arrivée des téléphones cellulaires, les ordinateurs portables, WiFi, et bien sûr, le Blackberry. Je croyais que ces moyens nous faciliteraient la vie et faire en sorte que nous aurions plus de temps pour nos loisirs. C'était ma réflexion de la semaine.

Lorsque je pense à l'été que nous venons de passer, nous avons eu beaucoup de pluie en Ontario et du temps frais qui ont gâté la météo de vol. La plupart des fins de semaine, il pleuvait. Mais il y a eu plusieurs rassemblements Big Bird qui se sont déroulés en marge de ce mauvais temps. Le plus important et qui était réservé à ces gros oiseaux, c'était le ralliement de l'IMAA à Kingston (Ontario) en août dernier. Ça a été un gros succès.

Dave Penchuk et son petit groupe de membres du chapitre 217 de l'IMAA ont travaillé d'arrache-pied avec les membres du club de Kingston afin de préparer un fantastique rassemblement de deux jours. Celui-ci s'étend véritablement sur trois jours puisque plusieurs pilotes arrivent tôt le jeudi avec leurs véhicules récréatifs et leur remorque et entreprennent immédiatement leurs séances de vol, sur invitation du club de Kingston. Voici le



/ Le Fokker D-VII à l'échelle 1/4 de Bill Pottage (un kit de Balsa USA) est recouvert de Solartex, pèse 24 livres et est mû par un G-62. Un émetteur Futaba PCM le guide. / Bill Pottage's Fokker DVII 1/4 scale Balsa USA kit covered in Solartex, weighs 24 lbs, is G62 powered and controlled with a Futaba PCM radio.

compte-rendu de Dave :

« La 22^e édition de l'IMAA Kingston 2009 Giant Scale Event appartient maintenant au passé et je crois que nous pouvons affirmer que c'était le plus gros et le meilleur jusqu'à maintenant. Je remercie tout le monde qui y a participé et avis à ceux qui l'ont manqué : j'espère que vous pourrez inscrire cet événement à votre calendrier pour l'année prochaine.

« Les commandites ont atteint leur apogée avec la somme de plus de 3 000 \$ en prix. Le message était très clair : les commanditaires pensaient que les petits-gros constituent LA place où investir leur argent de promotion et avec un peu de chance, ils seront tout aussi généreux l'année prochaine. Discount Hobbies a fait don de magnifiques gilets à tous les pilotes inscrits et (Richard Robichaud) a toujours beaucoup appuyé les petits-gros dans la région d'Ottawa. Peut-être pourrions-nous compter sur Richard l'année prochaine?

« Le club de Kingston a partagé son terrain avec le rassemblement de l'IMAA depuis 22 ans et nous devrions le féliciter puisque ses membres se sont beaucoup dévoués en préparant un terrain parfaitement préparé et une grillade de porc pour 66 personnes. Des photos ont été affichées au site Web GiantScaleCanada, si

bien que vous pouvez aller les visionner. Prenez aussi bonne note que les 21 et 22 août 2010 seront les dates de la prochaine édition. Marquez ça à votre calendrier dès maintenant. »

Mon club-maison, le Seaton Valley R/C Model Club, accueille un rassemblement de coucous de guerre (Warbirds) à chaque année. Son nom tire son origine depuis un membre qui adorait construire et faire voler toutes sortes de Warbirds. Ce rassemblement, que commandite le MAAC, a vu plusieurs personnes s'y rendre avec toutes sortes d'avions miniatures, des Pups à l'échelle 1/3 aux petits appareils électriques. Nous comptons des constructeurs très talentueux au sein de notre club, si bien que n'importe quand, vous pouvez voir des P-51, des copies volantes électrique de Cub, des planeurs motorisés, des maquettes IMAC et peut-être même une tondeuse volante.

Doug Martin et son équipe ont accompli un boulot du tonnerre cette année : le terrain était magnifiquement aménagé, la nourriture était bien chaude, les boissons gazeuses bien froides et les vols se sont poursuivis toute la journée. Plus de 40 pilotes – et plus de 60 avions – étaient de la partie.

Ce serait logique de placer des pho-

suite à la page 65

I would like to thank Phil Noël for all of his efforts as Chairman and also for the work he has done with regards to the judging of the F3C competitions. This all takes a lot of personal time and can only be described as a labor of love for the hobby.

This summer, I have had the opportunity to travel to a lot of events both in Ontario and Québec and the granddaddy of them all, the International Radio Control Helicopter Association Jamboree in Muncie (Indiana).

I'd like to congratulate Scott Gray for his top place finishes at both the F3C World Championships and the AMA NATS. Other Canadian competitors who did excellent jobs were Bill Tinsley and Colin Bell. Colin also put on demos as well and did an excellent job at night flying. If I have forgotten anyone, please send me a note and I will include you in the next issue. The untold heros, the support staff for all those pilots, helped greatly towards the success that they have achieved. I don't know who they all were, but I saw a couple of dads there to help.

On July 18 and 19, I had the opportunity to go to the Toronto R/C Heli Club to take in their fantastic Fun Fly or, rather, a huge smack down. Mike Wilson, Robert Gale, David Chu, Denis Paquin and many others led the event by putting out a very warm welcome mat for everyone... even if it was windy. Saturday night's barbeque put on by Mike Wilson and his family provided tons of food and even included a magic show put on by Bobby

Petits-gros

suite de la page 64

tos des lignes de vol que j'ai prises aux deux rassemblements dont je viens de vous parler mais je veux les garder à des fins de publication au cours de l'hiver. Plusieurs personnes m'ont envoyé des photos de leur avion et je possède maintenant des photos professionnelles de maquettes vraiment sensationnelles. J'en ai inclus plusieurs pour vous. Pourquoi ne pas m'envoyer une photo de votre œuvre d'art? Il se pourrait que vous puissiez la voir dans le prochain numéro de la revue.

D'ici là, rappelez-vous que les décollages sont facultatifs mais que l'atterrissage est obligatoire. ✈



Daniel Grandmaison's (right) quarter scale Vario Lama and huge it is. It has a rotor diameter of 8 feet and it weighs 52 lbs. It stands 33 inches high, and is powered by a Pro 5000 turbine engine. It was taken at the Club Phoenix Labour Day Fun Fly in Saint-Georges-de-Beauce (Québec). Michel Dubé is on hand to assist Daniel with getting the model in the air. / Le Lama (de Vario) à l'échelle un quart de Daniel Grandmaison (à droite) est énorme. Il possède un diamètre de rotor de 8 pieds et pèse 52 livres. Il a une hauteur de 33 pouces et est mû par une turbine Pro 5000. Daniel l'a transporté au Fun-fly de la Fête du travail du Club Phoenix à Saint-Georges-de-Beauce (Québec). Michel Dubé était non loin afin d'aider Daniel à le faire décoller.

Motta, who mystified everyone.

I also had the opportunity to visit the Niagara Regional Flying Club in St. Catharines, Ontario, the Mississauga Model Flying Club near Toronto, and the Saint-Prime Fun Fly in Lac-Saint-Jean Quebec. With my busy schedule, I was not able to attend the Club Crash Fun Fly this year but I hear it was a great success as usual.

One of the topics I want to regularly touch on in this column is safety.

Please be aware of others around you when you are starting your heli. The slightest distraction can cause you to forget a step or two leading to 'hot start' where your heli jumps to life unexpectedly, making it a frantic and dangerous time getting the model under control. Care must also be taken to know what obstacles are around when walking with a transmitter in one hand your heli in the other. Tripping over a tent cord or a small rut in the ground can be disastrous! Please use the throttle-hold and teach others to do the same.

We just don't need any unnecessary accidents. If someone comes to talk with

you while you are in the process of doing your start-up check-list, just ask them to wait until you are finished and then, you will answer their questions.

There are many aspects to the helicopter side of the hobby. Nitros, gassers, turbines and electric (indoor and outdoor,) scale of various classes, 3D in all sizes, F3C which is a test of raw nerves and ability and, of course, sport flying. Most of us enjoy sport flying and trying new manoeuvres not yet created.

Lastly, the part of the hobby I think we all enjoy most of all is just sitting around the old wood stove in the workshop swapping stories.

This is such a great hobby that keeps your mind sharp and your fingers nimble. The friendships that come with this hobby can be a large part of the fun and the swapping and learning of new ideas gives us a reason to keep going instead of becoming limp in front of the tube.

Please feel free to contact me if you have specific photos or a club article that you would like put in the magazine. I will do my best to get it in.

Fly safe and have fun. ✈

J'aimerais remercier Phil Noël pour tous les efforts qu'il a déployés à titre de président du Comité et pour le travail qu'il a accompli relativement à la tâche de juge lors des compétitions de F3C. Cela exige beaucoup de son temps personnel et on ne peut que décrire cela comme étant en raison de l'amour de ce passe-temps.

Cet été, j'ai eu la chance de voyager et de me rendre à plusieurs rassemblements tant en Ontario qu'au Québec ainsi qu'à l'ancêtre, l'International Radio Control Helicopter Association Jamboree à Muncie (Indiana).

Je félicite Scott Gray pour les premières places qu'il a décrochées au Championnat de F3C et aux NATS de l'AMA. Il y a eu d'autres concurrents canadiens qui se sont bien débrouillés : Bill Tinsley et Colin Bell. Colin a aussi offert des démonstrations et il a accompli un travail de maître lors des vols nocturnes. Si j'ai oublié quelqu'un, veuillez m'envoyer une note et j'inclurai les renseignements manquants dans le prochain numéro. Les héros qui oeuvrent dans l'ombre sont nombreux, de même que l'équipe d'appui pour tous ces pilotes; ils ont contribué au succès des pilotes. Je ne les connaissais pas tous mais j'ai aperçu quelques pères en train d'aider leurs fils.

Les 18 et 19 juillet, je me suis rendu au Toronto R/C Heli Club afin de participer à leur fantastique Fun-fly, ou devrais-je dire, aux atterrissages forcés? Mike Wilson, Robert Gale, David Chu, Denis Paquin et plusieurs autres ont dirigé le rassemblement et ont été des hôtes très gracieux auprès de tout le monde... même s'il ventait à écorner les bœufs. Le barbecue du samedi soir qu'a organisé Mike Wilson et sa famille a vu des quantités impressionnantes de nourriture circuler et un spectacle de magie figurait même au programme. Bobby Motta en a laissé plus d'un perplexe.

J'ai aussi eu la chance de rendre visite au Niagara Regional Flying Club de St. Catharines (Ontario), au Mississauga Model Flying Club (près de Toronto) et au Fun-fly de Saint-Prime (dans la région du Lac-Saint-Jean). Compte tenu de mon horaire plutôt chargé, je n'ai pas réussi à me rendre au Fun-fly du Club CRASH cette année mais on m'a dit qu'il



Canadians, from left, Steeve St-Cyr, Michel Côté, Jean-Philippe Fortin, Simon Plamondon, Gustave Turcotte, André Bernard, Rock Bisson, and Rodger Williams at the IRCHA jamboree in Muncie. Some of these guys traveled 20 hours to make it to the event! / Les Canadiens présents au Jamboree de l'IRCHA à Muncie. De g. à dr. : Steeve St-Cyr, Michel Côté, Jean-Philippe Fortin, Simon Plamondon, Gustave Turcotte, André Bernard, Rock Bisson et Rodger Williams. Quelques-uns des gars ont effectué 20 heures de route afin de se rendre!

a remporté beaucoup de succès, comme toujours.

L'un des sujets que j'aborderai souvent dans le cadre de cette chronique, c'est la sécurité.

Soyez aux aguets et conscient des autres personnes autour de vous au moment de faire démarrer votre hélicoptère. La moindre distraction peut faire en sorte que vous oublierez une étape ou deux, tant et si bien que votre machine vivra un épisode de hot start : il démarrera soudainement et ce sera bien difficile et très énervant de le maîtriser. Vous devez aussi exercer beaucoup de prudence en enjambant des obstacles pendant que vous marchez avec votre hélicoptère d'une main et votre télécommande de l'autre. Si vous trébuchez sur un câble de tente ou même une dénivellation dans le sol, ce pourrait être désastreux! Veuillez tenir votre manette des gaz et apprenez aux autres à en faire de même.

Nous n'avons tout simplement pas besoin d'accidents. Si quelqu'un arrive à votre hauteur afin de vous parler pendant que vous parcourez votre liste de contrôle des procédures de démarrage, demandez-lui d'attendre jusqu'à ce que vous ayez terminé et vous pourrez ensuite répondre à leurs questions.

La discipline des hélicoptères au sein de notre passe-temps revêt plusieurs vo-

lets. On retrouve des machines à la nitro, à essence, à turbine et des électriques (vol intérieur comme extérieur), des copies volantes et des appareils de vol 3D de toutes dimensions, la catégorie F3C (de la FAI) qui s'avère un test d'endurance pour les nerfs et pour l'habileté et bien sûr, le vol sportif. La plupart d'entre nous aimons bien nous adonner au vol sportif et tenter d'accomplir des manœuvres qui n'ont pas encore été créées.

Enfin, je crois que le volet de notre passe-temps qui nous plaît le plus, c'est tout simplement de s'asseoir autour du poêle à bois dans l'atelier et de se raconter des histoires.

Ce passe-temps est tellement passionnant puisqu'il aiguise le cerveau et promeut la flexibilité des doigts. Les antités que l'on forge au sein de notre domaine constituent aussi une grande part du plaisir. On peut bien sûr échanger de nouvelles idées et cela nous procure une bonne raison de continuer au lieu de s'écraser devant la télévision.

Sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec moi si vous voulez faire paraître des photos ou un article de club à l'intérieur des pages de cette revue. Je tenterai de mon mieux de les faire publier.

Pilotez en toute sécurité et amusez-vous. ✈

WINGHAM JETS FROM A DIFFERENT ANGLE...

A couple of issues ago, there was an excellent write-up on the Wingham Jets event in the Southwest Zone report. Rather than rehash the same facts that have already been covered, I'm going to cover it from a different angle.

GETTING THERE...

It was one of my lifetime goals to take my son to the Canada Aviation Museum in Ottawa. (Bear with me here...) Not only is it an aviation buff's dream vacation, but it holds some family significance as well. One of the crown jewels in the Museums' collection is an RCAF P-51 Mustang. This particular machine was flown by my father-in-law in the 1950s. My son is grown-up now, but we were finally able to make that trip happen this year. Since we had to travel so far, we made a point of visiting several museums in a road trip which would end up at the Canadian Warplane Heritage Museum in Hamilton. When Wingham Jets was announced, we included that as well as it is only a short drive from Hamilton.

THE LOCALE...

I lived in Ontario for a bit in the 70s and have driven across it twice from side to side. In that time, I saw a lot of concrete, asphalt, rocks and water. However, one corner of southern Ontario, which is more or less encompassed by Lake Huron and Georgian Bay, does not fit my previous impressions. There are trees, farms, cows, rolling countryside and even the occasional horse and buggy – all surrounded by lush green vegetation. It was so unlike the hustle and bustle of the big population centres not that far away.

Near the middle of this, is the small quiet town of Wingham. And just outside Wingham is the local airport where this event was held.

THE FLYING SITE...

After driving between two rows of evenly spaced trees, we arrived at the airport. The first thing we saw was a modern terminal building perched on a knoll surrounded by beautifully manicured lawns and landscaping. Off to the right was the single taxiway with a row of hangars. There was lush grass right up to the paved taxiway. Angus McDonald,



Peter Ayache getting the big Aviation Design 1/7th scale Falcon 7X ready for flight. 150" wingspan and 138" long! / Peter Ayache prépare son énorme Falcon 7X à l'échelle 1/7 (d'Aviation Design) à effectuer une sortie. L'envergure est de 150 pouces et la longueur est de 138 pouces!

the event coordinator, and his crew had already erected all the safety fencing, organized the parking for the weekend, and set up the pit and start-up areas. It was a gorgeous location to fly jets, and without a doubt, the most impressive flying site that I have ever seen!

THE PEOPLE...

One of my main goals was to meet fellow jet pilots and get a whiff of two of kerosene fumes. Some of these guys I have been conversing with over the internet for years but had never met. I was astounded by the warm and friendly welcome we received. I did not bring a jet, and did not have any intentions of flying, but no less than four people offered me the use of their jets! I politely declined, but my son Mike took Andrew Coholic up on his offer and got a few nice flights on his Phoenix.

Jeff Daly had driven all the way up from Florida to fly at this event. Jeff and I had met previously at several events out West when he lived in Cold Lake. There were a couple of fellows from New York state. Len Gladstone, John Wiebe and his son Greg had driven out from Winnipeg. Young Greg impressed many people with his smooth handling of his Tamjets A-4. And dad John showed where the talent comes from. There were so many really nice people there, it was not difficult to strike up a conversation with anyone.

THE JETS...

One very noticeable surprise was the number of older designs that were still flying – Super Reapers, Kangaroos,

AV8Rs etc. This shows people taking good care of their equipment, and in turn, reaping continued enjoyment from them. Boomerangs, however, ruled in numbers in their various guises. I counted 12 on the taxiway at one time, and there may have been more elsewhere. There were several examples of specialized jets that captured a lot of attention because of their uniqueness.

Sandro Novelli flew his swing-wing F-14. If having two engines did not provide enough pucker factor, Sandro also swept the wings back in flight! Peter Ayache's huge Falcon 7X was amazing to watch. It is very impressive in the air and looks just like a full-scale corporate jet. Blair Howkins' big Yellow Aircraft twin EDF F-18 flew several times (with Sandro at the sticks), and even did a touch and go – something a turbine driver would probably not have attempted. All three of these are featured in Jim Brown's rcairgallery.com video site.

At the other end of the size and complexity spectrum, Marc Thompson flew his Kolibri-powered twin jet several times. The speed and agility of this combination is something that should only be considered by the most experienced pilots. It was a good fit for Marc, and he put on a fabulous show for the crowd.

IN THE END...

Wingham Jets was a safe, fun and enjoyable event held at a fabulous flying site. Angus has received plenty of encouragement to carry on this event next year, and hopefully, it will be a go for 2010. ✈

Le rassemblement Wingham Jets vu d'un autre angle...

Voilà quelques numéros de la revue, il y avait un excellent compte-rendu du rassemblement Wingham Jets au sein de la chronique de la zone Sud-ouest. Plutôt que de répéter ce qui a déjà été traité, je vais le faire d'un autre angle.

S'Y RENDRE...

L'un de mes objectifs auxquels je tenais le plus, c'était d'amener mon fils au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa. (Demeurez avec moi...) Non seulement cet endroit est-il un paradis pour les amateurs d'avions mais il revêt aussi une importance familiale. L'un des bijoux de la collection, c'est le P-51 Mustang de la RCAF. Mon beau-père a piloté cet exemplaire précis au cours des années 1950. Mon fils est un adulte maintenant mais nous avons finalement pu entreprendre ce voyage cette année. Puisque nous devions voyager si loin, nous nous sommes fait un point d'honneur de visiter plusieurs musées au cours de notre road trip qui s'est terminé au Canadian Warplane Heritage Museum, à Hamilton. Lorsque le rassemblement Wingham Jets a été annoncé, nous l'avons inclus dans notre périple puisque ce n'est pas tellement loin à distance de route de Hamilton.

LES LIEUX...

J'ai habité l'Ontario pendant quelque temps au cours des années 1970 et j'ai conduit à travers cette province à deux reprises. Pendant ce temps, j'ai aperçu beaucoup de béton, de pavé, de rochers et d'eau. Toutefois, il se trouve un coin du Sud ontarien – compris entre le lac Huron et la Baie georgienne – qui ne correspond pas à mes impressions de la province. Il y a des arbres, des fermes, des vaches, une contrée ondulée et même un cheval et une charrette à l'occasion, le tout entouré d'une luxuriante végétation. Ça ne ressemblait tellement pas au rythme effréné des grands centres urbains non loin.

Presque au milieu se trouve le petit village tranquille de Wingham. Et juste à



here were several electric ducted fans (EDF) there, including these two intriguing examples. / Il y avait plusieurs jets électriques EDF sur place, y compris ces deux appareils intrigants.

l'extérieur se trouve l'aéroport où avait lieu ce rassemblement.

LE TERRAIN DE VOL...

Après avoir conduit entre deux rangées d'arbres parfaitement espacés, nous sommes arrivés à l'aéroport. La première chose que nous avons aperçue, c'était une aérogare moderne juchée sur un monticule et entourée d'une pelouse impeccablement entretenue. Vers la droite, il y avait l'unique piste et une rangée de hangars. Il y avait de la pelouse très fournie jusqu'à l'aire de taxi (pavée, d'ailleurs). Angus McDonald, le coordonnateur de l'événement, et son équipe avaient déjà érigé la clôture de sécurité, organisé le stationnement à l'approche de la fin de semaine et disposé l'aire des puits et de démarrage des avions. C'était un endroit splendide où faire voler des jets et il ne faisait aucun doute que c'était le bel emplacement de vol qu'il m'ait été donné de voir!

LES GENS...

L'un de mes objectifs, c'était de rencontrer des collègues pilotes de jets et de renifler des effluves de kérosène. Je conversais régulièrement avec quelques-uns de ces gars par Internet depuis quelques années mais il ne m'avait jamais été possible de les rencontrer. J'ai été estomaqué de l'accueil chaleureux qu'on nous

a réservé. Je n'ai pas apporté un jet et je n'avais aucune intention de piloter mais quatre personnes m'ont bel et bien offert d'essayer le leur! J'ai poliment refusé mais mon fils Mike a accepté l'offre d'Andrew Coholic et il a réalisé quelques beaux vols à l'aide de son Phoenix.

Jeff Daley a roulé depuis la Floride pour se rendre sur place. Jeff et moi nous étions rencontrés à plusieurs reprises à d'autres rassemblements dans l'Ouest canadien lorsqu'il habitait Cold Lake (Alberta). Il y avait quelques types de l'état de New York. Len Gladstone, John Wiebe et son fils Greg avaient voyagé depuis Winnipeg. Le jeune Greg en a été impressionné plus d'un en maniant de façon experte son A-4 (de Tamjets). Le père John a montré de quoi son fiston retenait. Il y avait tant de personnes gentilles sur place qu'il n'était pas du tout difficile d'entamer une conversation.

LES JETS...

Ce qui m'a surpris, c'était le nombre de designs plus vieux qui volaient encore : les Super Reapers, les Kangaroos, les AV8R et autres. Cela montre à quel point les pilotes prennent soin de leur équipement et qui, par le fait même, retirent du plaisir en les faisant voler. Les Boomerangs, toutefois, régnaient en rois et maître par leur nombre et on en retrouvait de toutes les couleurs. J'en ai compté 12 sur l'aire de taxi à un moment donné et il a dû y en avoir ailleurs. Il y avait plusieurs appareils spécialisés qui ont beaucoup attiré l'attention en raison de leur aspect unique.

Sandro Novelli a piloté son F-14 (Tomcat) à géométrie variable. Si les doubles moteurs ne satisfaisaient pas le plus blasé des observateurs, Sandro l'a sûrement conquis en repliant ses ailes en vol! L'énorme Falcon 7X de Peter Ayache était époustoufflant. Cet appareil était impressionnant en l'air et il ressemble à s'y méprendre à un véritable jet corporatif. Le gros F-18 EDF (électrique) de Blair Howkin (un kit de Yellow Aircraft) a volé plusieurs fois avec Sandro aux com-

suite à la page 69

In terms of the latest innovations in Precision Aerobatic Aircraft, the World Championships are an exciting place to be. While electric models are becoming more prevalent, it is interesting to note that probably the quietest plane as well as the noisiest (flight-zeroed for failing the regular and retest for noise) were both electric.

I saw one new out-runner made by Hacker which, I understand, that will be released for sale sometime this winter. From what I saw of it, it looks amazingly similar to a Plettenberg EVO. While mentioning the EVO, Bernd Beschorner continues to mount the motor in the spinner, but with a new twist; a mechanical variable right thrust mechanism. He uses a servo coupled with rudder and throttle to adjust right thrust to assist with flight conditions such as knife edge loops.

Even with the ever-increasing number of electric power plants, the top three pilots were all flying YS four-stroke motors. Christophe and Benoit Paysant-LeRoux both flew YS 170 with CDI, but Tetsuo Onda flew with a YS 175 prototype that did not utilize the CDI.

What I find most exciting is the evolution of aircraft.

Aircraft designs are driven by the schedules to be flown. For example, in the 2011 schedules, we are looking at planes that will have good characteristics for doing snap rolls as well as rudder authority. This is easy to understand as F11 has nine snap rolls in the sequence. For rudder authority, we can look at the first manoeuvre in P11. It is a Figure M (K5) that has a rolling, looping segment that is a lot easier to fly through with



Chad Northeast's Xigris with T-canalyzer / Chad Northeast's Xigris with T-canalyzer .

good rudder authority.

There are many ways to get the rudder/knife edge authority that we are looking for. Over the last several years, the fuselages have been getting higher and thicker. When the fuselage is on its side, it creates more of a lifting surface similar to a wing. In theory this sounds good, but there are drawbacks to this large side profile. Flying parallel to any wind condition they track great but these types of aircraft become very difficult to fly in crosswind conditions. They not only tend to be blown out or in by the crosswind but will weathervane as well. This may result in a need to use opposite rudder to hold the flight path... not always an easy feat. This evolution of planes may work for FAI, but they may

not necessarily be the best planes for other classes.

There are other options. Biplanes have become more plentiful at the World Championships. The two wings help create air pressure down the sides of the fuselage that help with rudder authority and the extra ailerons help with snaps. However, with two wings and all that wing area, that testy crosswind problem starts to creep back into the equation. Along with that, we can also see some interesting mixes, since trimming a biplane is quite different from a monoplane.

Christophe Paysant-LeRoux, in his latest design, has tried to come up with a compromise to fit the flight characteristics he is looking for. In his Axiome, he has added a large canalizer to the top of his fuselage. The canalizer is 60 cm wide and 150 square inches. To counteract the large increase in wing area, he has reduced the main wing to 750 square inches. So the plan is to keep the side area of the fuselage smaller, keep the same wing area and increase the effectiveness of the rudder. I have not flown an Axiome, but it sure looks good in flight.

So there are different approaches by different designers. I think that during the World Championships, a new trend is emerging. It seems that everyone is trying to improve their current planes by adding canalizer, fins, sub-fins or side force generators and many seem to work. Adding SFGs to wing tips like is done with the CA Models Passport certainly helps with knife edge loops. Some claim that a simple vertical fin near the canopy improves rudder authority and there are whole ranges of T-canalizers out there. Some believe they need some vertical height above the fuse, some do not and there is a whole range of different spans for them.

Canalizers are not a magical fix for trim or mixing issues, but I do believe that they will help with rudder authority. I expect that we will see many planes with them at the field and maybe some totally new innovations in the new year. ✈

Jets

suite de la page 68

mandes et a même réalisé un poser-décoller (touch and go), une manoeuvre qu'aucun pilote d'appareil à turbine n'aurait osé essayer. Les trois appareils dont je viens de parler sont insérés dans le site Web vidéo de Jim Brown, au rcairgallery.com.

À l'autre extrémité du spectre de complexité technique, Marc Thompson a piloté son jet bimoteur (motorisation par Kolibri) à plusieurs reprises. La vitesse et l'agilité de cet appareil est de quoi convaincre seuls les pilotes les plus expérimentés de s'essayer. La combinaison était gagnante pour Marc et il a offert tout un spectacle pour la foule.

EN CONCLUSION...

Wingham Jets est un événement sécuritaire et agréable qui a le luxe d'avoir lieu en un endroit absolument fabuleux. Angus a reçu amplement d'encouragement afin de répéter l'exploit l'année prochaine et avec un peu de chance, ce sera un go en 2010. ✈

En matière d'innovation chez les aéronefs d'acrobatie de précision, le Championnat mondial est un endroit excitant où l'on puisse se trouver. Bien que les maquettes électriques soient plus nombreuses, il est intéressant de noter que les avions les plus silencieux et les plus bruyants (ils ont obtenu un score de zéro après avoir failli le test de bruit et la reprise) étaient tous deux électriques.



Krill Aircraft Spark modified with two angled fins / Le Spark (de Krill Aircraft) modifié avec deux gouvernes en angle.

J'ai vu un moteur de type outrunner que fabriquer Hacker qui, d'après ce que j'en comprends, sera disponible cet hiver. D'après justement ce que j'ai vu, il ressemble étrangement au Plettenberg EVO. Pendant que je mentionne l'EVO, Bernd Beschoner monte toujours le moteur dans le cône d'hélice mais avec une innovation : un mécanisme de poussée tribord variable. Il utilise un servo jumelé à son gouvernail et aux gaz afin d'ajuster la poussée tribord afin d'aider son avion à négocier certaines conditions de vol telles que les loopings knife edge.

Même si la motorisation électrique est à la hausse, les trois meilleurs pilotes utilisaient des moteurs à quatre temps YS. Christophe et Benoît Paysant-LeRoux avaient tous deux recours au YS 170 avec CDI mais Tetsuo Onda pilotait sa maquette propulsée par un prototype sans CDI du YS 175.

Ce qui m'excite, c'est l'évolution des aéronefs.

Les designs sont dictés par les séquences à piloter. Par exemple, dans la séquence de 2011, nous avons droit à des avions qui manifesteront de bonnes caractéristiques de vol afin d'exécuter des snap rolls et dont le gouvernail aura passablement d'autorité. C'est facile à comprendre puisque la séquence F11 comporte neuf snap rolls. Afin d'atteindre cette autorité du gouvernail, nous pouvons porter notre attention à la première manœuvre du P11. C'est une figure M (K5) qui comporte un segment tonneau et looping qui est plus facile à réaliser si l'on dispose de cette autorité sur le gou-

vernail.

Il y a plusieurs façons d'obtenir cette autorité du gouvernail afin d'exécuter le knife edge que nous recherchons. Au cours des plusieurs dernières années, les fuselages ont augmenté en hauteur et en épaisseur. Lorsque le fuselage vole sur le côté, il génère davantage de portance, ce qui rappelle une aile. En théorie, c'est chouette mais il y a des désavantages à ce gros profil. Si l'avion vole parallèlement au vent, il garde très bien sa trajectoire mais ces avions deviennent difficiles à piloter par vent de travers. Non seulement sont-ils soufflés hors de parcours mais ils ont tendance à faire la girouette et à se placer dans le vent. Vous pouvez alors devoir utiliser du gouvernail opposé afin de maintenir votre trajectoire de vol... ce qui n'est pas toujours facile. Cette évolution chez les maquettes peut bien fonctionner au sein de la FAI mais elles peuvent ne pas être les meilleures au sein des autres catégories.

Il existe des options. On retrouve davantage de biplans dans le giron du championnat mondial. Les deux ailes créent une pression atmosphérique le long du fuselage, ce qui aide à obtenir davantage d'autorité au gouvernail et les ailerons supplémentaires aident lors des manœuvres soudaines. Toutefois, puisque l'avion est doté de deux ailes et de beaucoup de surface alaire, le problème de vent de travers se manifeste une fois de plus. Nous nous butons aussi à des mélanges intéressants aux émetteurs puisque l'ajustement en vol d'un biplan diffère beaucoup d'un monoplane.

Sur son plus récent design, Christophe Paysant-LeRoux a tenté d'atteindre un compromis afin de faire en sorte que les caractéristiques de vol répondent à ses exigences. Sur son Axiome, il a ajouté un gros canaliseur sur le dessus de son fuselage. Celui-ci possède une largeur de 60 cm et possède une surface alaire de 150 pouces carrés. Histoire de contrer l'augmentation de cette surface alaire, il a réduit celle des ailes principale-

les à 750 pouces carrés. Son idée, c'est de garder une petite surface alaire de fuselage, de maintenir la surface alaire des ailes et d'améliorer l'efficacité du gouvernail. Je n'ai pas piloté l'Axiome mais il est bien beau à voir en vol.

Ainsi, divers dessinateurs essaient diverses approches. Je crois que lors du championnat mondial, une nouvelle tendance fait son apparition. Semble-t-il que tout le monde tente d'améliorer leurs maquettes actuelles en ajoutant des canaliseurs, des gouvernes, sous-gouvernes ou génératrices de forces latérale et plusieurs de ces idées semblent fonctionner. Si l'on ajoute des SFG aux saumons d'aile comme c'est le cas chez le Passport (de CA Models), cela aide certainement lors des loopings en knife edge. Certains avancent qu'une simple dérive verticale placée près du canopy améliore l'autorité du gouvernail et il existe plusieurs variétés de canaliseurs en T. Certains croient qu'ils ont besoin de hauteur verticale supplémentaire au-dessus du fuselage. D'autres ne le pensent pas et il existe toute une gamme d'envergure d'ailes à leur intention.

Les canaliseurs ne constituent pas la panacée afin de régler toutes les problématiques d'ajustement ou de mélange, mais je crois qu'ils aideront à atteindre cette autorité accrue du gouvernail. Je m'attends à ce que nous voyions plusieurs avions qui en seront dotés au terrain et peut-être d'autres innovations inédites l'année prochaine. ✈

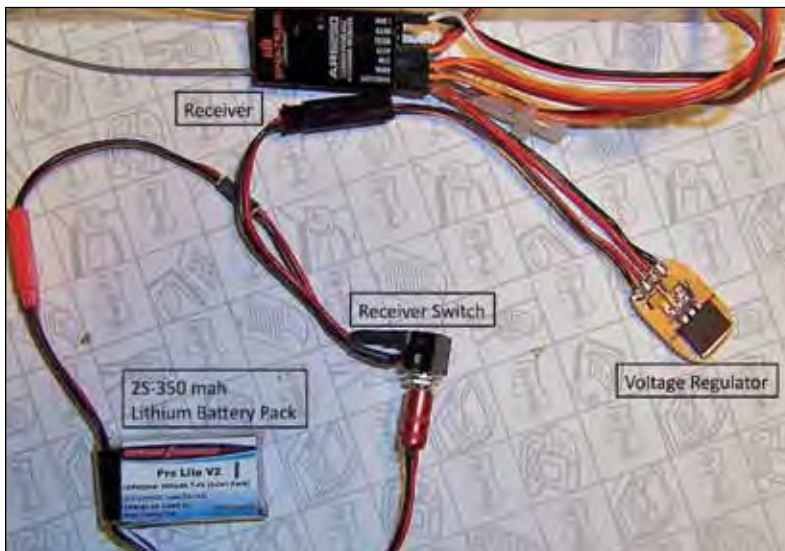
In addition to this column for Model Aviation Canada, I also submit a regular pylon article for the newsletter of the National Miniature Pylon Racing Association. I try hard not to repeat myself in the two columns because many active pylon racers in Canada read both publications. However, sometimes there's good information that needs to be published in both. I apologize if you have read some of this before.

The racing season in Canada has come to an end. Once again, we experienced a lot of good races during the season. This year, the Edmonton boys hosted a contest to make up for the contest lost at Swift Current. The Umbach brothers (Alan and Kevin), Ted Biggs, John Gemmell, and Jack Geldhart did a great job of organizing and hosting the event.

This was the first time Edmonton has hosted a race in over ten years. One of the big factors was obtaining a site suitable for pylon racing. Many thanks to Scott Currie for donating his wonderful acreage/flying field for us to use. Many thanks to all the local helpers who manned the race course and helped out in the food concession. Everything worked out great except for the weather. Quickie 500 was completed on Saturday but Quarter 40 was cancelled due to force 3 winds out of the Northwest.

John Gemmell presented awards to the overall season points winners in the Canadian Prairie Pylon Racing district. After tallying the points for all of the Quickie 500 and Quarter 40 contests the winners were:

Quickie 500	Best Time
1. Roy Andrassy	1:01
2. Doug Houston	1:03
3. Cecil Graval	1:04
Q40	
1. Cecil Graval	1:03



Lithium polymer receiver pack set-up for my F5D racer. Thunder Power 2S-350 pack wired to the receiver switch, then in line to a voltage regulator, and then into the receiver. Light, reliable, and powerful. / L'installation des piles Li-Poly pour le récepteur de ma maquette de F5D. Ensemble Thunder Power 2S-350 relié à l'interrupteur du récepteur, en ligne jusqu'au régulateur de voltage et ensuite vers le récepteur. C'est léger, fiable et puissant. PHOTO: Randy Smith

2. Roy Andrassy 1:02
3. Randy Smith 1:03

Many thanks to John Gemmell for serving as the CPPRA district VP again this year.

F5D ELECTRIC PYLON TEAM TRIALS

On September 13th, the MAAC team trials were held to select competitors for the F5D electric pylon team to represent Canada at the 2010 World Championships in Muncie, Indiana. Team members are Roy Andrassy, Randy Smith, and Delbert Godon.

Six rounds were flown with five rounds counting. Times at the trials were very competitive this year with Roy's fastest time for ten laps a blistering 57 seconds. I managed to post a 58, and Delbert posted a 59. Some of the fastest times reported out of Germany and the USA this summer were 55 seconds, so I think we are competitive.

All-out speed is one thing, but in FAI racing consistency as a team pays off big time. We may not be the fastest, but we want to be consistent and avoid those dreaded 200 scores. A score of 200 is posted for a heat if the pilot cuts more than one pylon or does not finish. Each pilot scores points based on their ten-lap time. Like in golf, low score wins. I am

confident that we have a strong team for the 2010 world championships. We look forward to this exciting electric pylon event next summer.

The team is soliciting sponsors to help defray some costs of participating in the world championships. So far, the team would like to thank Harold Sattler of H&M Racing and also RCToys.com for their support to the team.

And now for a nifty racing tip.

Unless you have been living in a cave, you know that lithium polymer batteries have been adopted by our hobby very rapidly over the last two or three years. In addition to all

of the possibilities for powering small light and inexpensive RC models, lithium batteries can have advantages for powering the receivers in our traditional internal combustion sport models and pylon racers. Recently, I embarked upon converting all of my Quickie 500 and Q40 racers over from NiMH receiver battery packs to lithium polymer. Why you ask? What's wrong with the traditional NiMH receiver packs?

I'm always striving to increase reliability in my models and reduce the chances for component failures. Over the last few years, I have found my NiMH receiver packs to be a weak link in my radio systems. I have found AAA NiMH packs to be less and less reliable as overseas manufacturers reduce costs in the competitive consumer marketplace. I had been using five-cell NiMH packs to give me that six volt 'kick'. I found myself forever cycling and monitoring these packs so I could sleep at night believing my planes were safe from battery failure. I lost at least one or two Q40 Polecats over the years due to battery failure together with early 2.4 GHz receivers that were not of the 'fast reboot' variety.

Size and weight is always an issue in our racers and we often look for ways to

continued on page 85

En plus de cette chronique pour Model Aviation Canada, je rédige aussi une chronique régulière pour le bulletin de la National Pylon Racing Association. J'essaie de ne pas trop me répéter dans ces deux textes puisque plusieurs adeptes de la course autour de pylônes au Canada lisent les deux publications. Parfois, cependant, de bons renseignements méritent d'être publiés dans ces deux médias. Je m'excuse à l'avance si plusieurs d'entre vous avez déjà lu ceci.

La saison de course s'est terminée au Canada. Une fois de plus, nous avons été témoins de plusieurs excellentes épreuves en cours de saison. Cette année, les gars d'Edmonton ont accueilli un concours afin de remplacer celui qui n'a pu avoir lieu à Swift Current. Les frères Umbach (Alan et Kevin), Ted Biggs, John Gemmell et Jack Geldhart ont accompli un travail de maître à l'organisation.

C'était la première fois qu'Edmonton était l'hôte d'une course en plus de dix ans. L'un des gros facteurs, c'était d'obtenir un site de vol qui convenait à ce type de vol. Des remerciements sont de mise à l'endroit de Scott Currie puisque celui-ci a fait don de son terrain de plusieurs acres pour l'épreuve. Merci aussi aux personnes locales qui ont donné un coup de main sur le parcours et au stand de nourriture. Tout a très bien fonctionné à l'exception de la météo. La composante Quickie 500 a eu lieu le samedi mais celle du Quarter 40 a été annulée en raison de vents de force 3 en provenance du Nord-ouest.

John Gemmell a présenté des prix aux gagnants du pointage de la saison au sein du district de la Canadian Prairie Pylon Association. Après avoir accumulé le pointage de tous les concours Quickie 500 et Quarter 40, les gagnants ont été annoncés. Par souci d'espace, veuillez consulter le petit tableau récapitulatif dans le texte original en anglais.

Merci à John Gemmell d'avoir agi une fois de plus à titre de vice-président de la CPPRA.

ÉPREUVES DE QUALIFICATION F5D

Le 13 septembre 2009, les Épreuves de qualification du MAAC en F5D ont eu lieu afin de désigner l'équipe canadienne de course de maquettes électriques de py-

lône en prévision du Championnat mondial à Muncie (Indiana). Ces membres sont Roy Andrassy, Randy Smith (moi) et Delbert Godon.

Six rondes ont été réalisées et les meilleures cinq comptaient. Les chronos ont été très compétitifs cette année; celui de Roy (pour dix tours) était un très rapide 57 secondes. J'ai obtenu 58 secondes et Delbert m'a suivi d'une toute petite seconde. D'après ce que j'ai entendu dire, les chronos les plus rapides qui ont été réalisés en Allemagne et aux États-Unis cet été étaient de 55 secondes, si bien que je crois que nous sommes dans la course, pour reprendre l'expression consacrée.

La vitesse pure est une chose, mais la cohérence compte pour beaucoup lors de courses FAI et elle rapporte en sport d'équipe. Peut-être ne sommes-nous pas les plus rapides, mais nous voulons être réguliers et éviter ces scores haïs de 200. Un tel score au cours d'une ronde indique que le pilote a coupé plus d'un pylône ou qu'il n'a pas terminé la course. Chaque pilote compte des points selon leur chrono lorsqu'il pilote son appareil sur dix tours. Comme au golf, le score le plus bas gagne. J'ai confiance que nous avons une équipe forte en prévision du championnat de 2010. Nous avons aussi hâte de reprendre la saison prochaine.

L'équipe recherche des commanditaires afin d'aider à défrayer les coûts de participation au championnat mondial. Jusqu'à maintenant, l'équipe veut remercier Harold Sattler de chez H & M Racing et aussi RCToys.com pour leur appui à l'équipe.

Et maintenant, un petit truc de course.

À moins que vous n'ayez passé votre existence dans une caverne jusqu'à maintenant, vous savez que notre passe-temps a rapidement adopté les piles à la polymère de lithium (les Li-Poly) depuis deux ou trois ans. En plus de toutes les possibilités maintenant offertes afin de propulser les petites maquettes électriques, ces piles offrent aussi des avantages pour les récepteurs embarqués à bord de nos maquettes sportives à combustion interne et maquettes de course. Récemment, j'ai entrepris de convertir toutes mes maquettes de course Quickie 500 et Q40 des piles NiMH aux piles Li-Poly. Pourquoi, me demandez-vous? Qu'est-ce qui ne fonctionne pas avec les

piles NiMH dans les récepteurs?

J'essaie toujours d'améliorer la fiabilité de mes maquettes et de réduire les probabilités de défaillance. Ces dernières années, je me suis aperçu que mes piles NiMH constituaient le maillon faible de mes systèmes de radio. J'ai constaté que les piles NiMH de dimension AAA étaient de moins en moins fiables parce que les fabricants étrangers réduisaient les coûts afin de conserver leur place dans un marché très concurrentiel. Je me servais de piles NiMH regroupées en cinq afin de me donner ce coup de voltage dont j'avais besoin. Je me suis retrouvé à sans cesse faire des cycles et à surveiller ces piles embarquées de sorte à pouvoir dormir la nuit en espérant que leur défaillance serait évitée à bord de mes maquettes. J'ai perdu au moins un ou deux Polecats Q40 ces dernières années en raison d'une telle défaillance et en raison des premiers récepteurs de la génération 2.4 GHz qui ne possédaient pas la caractéristique de fast reboot.

La dimension et le poids sont toujours deux considérations importantes dans nos maquettes de course et nous recherchons constamment une façon de réduire l'un et l'autre. À mesure que je me désolais du rendement des piles AAA au NiMH, je suis passé aux piles NiMH 2/3 AAA. Je n'arrivais toujours pas à réduire la dimension et le poids.

Par le passé, je n'osais pas passer aux piles Li-Poly. Le coût et la nécessité de posséder un régulateur de voltage m'en empêchait. On doit se procurer un régulateur de voltage afin de réduire le voltage nominal de 7.4 volts à 6.0 volts. Plusieurs servos n'aiment pas fonctionner à plus de voltage que six. Certains fabricants offrent maintenant des servos à voltage élevé, ce qui annule tout besoin de recourir à un régulateur de voltage.

Le coût n'est plus autant une considération puisque plusieurs fournisseurs de piles Li-Poly se livrent bataille sur le marché, ce qui abaisse les prix. Les régulateurs de voltage sont maintenant assez répandus et ils sont disponibles auprès de plusieurs fabricants. Celui que j'aime, c'est le Losi, dont se servent les adeptes de courses de voitures. Sa capacité est de 5 ampères et il convient aux quatre servos numériques à bord des maquettes de

suite à la page 85

In my last column, I mentioned this had been a very busy year personally but I did make it on Sunday for the Kitchener-Waterloo Flying Dutchmen Scale Rally. I had eight flights before I had to leave for home. I even won a nice tool set, one of the many prizes that are given out during the two-day event. As usual, it was a most enjoyable time due to the outstanding hospitality by the Kitchener club. I only wish I could have made it for the full two days.

This event is special because it draws participants from far and wide and for me, it is a place and time where I can enjoy this hobby and touch base with the many good people from all over who attend this event year after year. One such couple is Pat and Werner Dozer who have been attending this event for as long as I can remember. Every year, they and a group of friends park their RVs in the same spot. Without a doubt, it was great seeing Pat and Werner this year and I hope to make it for the full two days next year when we can spend a bit more time visiting.

The Kawartha Scale Classic, which is also the South East Zone Scale Championships, was held at the Kawartha Lakes RC flying field August 21-23. This was also a Top Gun and US Scale Masters Qualifier. Even though there was a strong prediction of unsettled weather for flying, the event took place with seven entries in a reduced field of three disciplines. Many who did not attend were put off by this weather report and even though it did threaten a few times, we were able to fly six rounds over the weekend.

It is interesting to note the novice and advanced Fun Scales combined had the greatest number of entries. For those of you contemplating trying scale competition, this should be an indicator that you're not alone. More and more novices and fun scale pilots are giving competition a try.



Refreshing and encouraging to see, there were some junior members enjoying the day at the KW Scale Rally.

Kawartha is just about the perfect venue in Ontario as it is central, close to many interesting tourist attractions, has an abundance of camping and hospitality centres including restaurants and accommodations. The field layout has three runways and the judging is set up so one should always be able to take off and land without much of a crosswind. The Kawartha Scale Classic is a low-key with emphasis on having fun event, the perfect place to get your feet wet in scale competition. Hope to see you there next year.

There is something new regarding scale in Ontario and if you have an interest, it will be well worth your while to contact this group and find out what it's all about.

Chris Rebidoux writes:

"A few months ago, myself and a few other like-minded flyers were discussing how there weren't very many scale competitions in Ontario. So we came up with an idea of starting a group or club of MAAC members who would be interested in banding together to form a core group that could put on our own scale competition. The idea is that this group would do all the work of setting up the competition, the set-up, judging, score keeping, flight line organization and tear down after the event. All that we would need is a host club where we could have our event.

"The host club would be able to benefit from the event by selling food and admission fees, but beyond this, no manpower outlay would be required of the host club for the contest itself. Initially, we plan to start off with one event in the Southwest Zone, because there wasn't one in this zone and the Kawartha RC Club already had an event in the Southeast Zone and we didn't want to take away from their great event.

"Many MAAC members have asked to have their names added to our e-mail mailing list and we have had suggestions of making our competition a Scale Masters Qualifier and it is hoped to have a scale competition primer to hopefully help anyone interested in scale competition to give it a try with plenty of help in choice of manoeuvres and how to's.

"Beginners can start in the Fun Scale class with a subject that is either an ARF or an aircraft that has been built by another. Our goal is to increase interest in scale competition by showing that it isn't that daunting of a task and that by flying scale competition, a modeler can become a better, smoother flyer instead of just 'banging the sticks around'... all in a friendly, fun atmosphere.

"If you're interested in scale competition and would like to join our group e-mail us at: canadianscalesquadron@

continued on page 86

Dans ma dernière chronique, j'ai mentionné que l'année avait été très occupée sur le plan personnel mais je me suis rendu au ralliement annuel des Kitchener-Waterloo Flying Dutchmen, le dimanche. J'ai accompli huit vols avant de devoir tout ramasser et emprunter le chemin du retour. J'ai même remporté un bel ensemble d'outils, l'un des nombreux prix remis pendant ces deux jours. Comme d'habitude, je me suis bien plu sur place grâce à l'hospitalité du club de Kitchener. J'aurais certainement aimé pouvoir prolonger mon séjour pendant toute la fin de semaine.

Ce rassemblement est spécial parce qu'il attire des participants de partout et pour moi, c'est l'endroit propice où je puisse apprécier notre passe-temps et reprendre contact avec les pilotes de partout qui reviennent année après année. L'un de ces couples, c'est Pat et Werner Dozer qui s'y rendent depuis aussi longtemps que je m'en souviens. Chaque année, les Dozer et des amis stationnent leur véhicule récréatif respectif au même endroit. Il ne fait aucun doute qu'il m'a fait plaisir de revoir ces deux-là et j'espère pouvoir me déplacer sur les deux jours l'année prochaine afin de pouvoir visiter les lieux un peu.

Le Kawartha Scale Classic, qui constitue aussi le Championnat de copies volantes de la zone Sud-est, a eu lieu au terrain du Club Kawartha Lakes, du 21 au 23 août. C'était aussi un événement de qualification aux réputés Top Gun et U.S. Scale Masters. Bien que la météo s'annonçait menaçante pour quelque vol que ce soit, l'événement s'est tout de même déroulé avec sept inscriptions dans un champ réduit de trois disciplines. Plusieurs des pilotes qui ne se sont pas déplacés ont été découragés par le bulletin météo et bien que le ciel ait été obscurci à quelques reprises, nous avons accompli six rondes au cours de la fin de semaine.

Kawartha est probablement l'endroit idéal en Ontario où organiser un tel concours en ce que cette localité est centrale, non loin de plusieurs attractions touristiques et des terrains de camping

et des établissements spécialisés dans l'hospitalité (restaurants, hébergement). La disposition du terrain est de trois pistes et les juges sont installés de façon à ce que les pilotes puissent toujours décoller et atterrir sans vent de travers. Le Kawartha Scale Classic se veut dénué du stress de la compétition puisque les organisateurs insistent sur le plaisir à en retirer; c'est l'endroit rêvé où faire ses premiers pas en compétition de copies volantes. J'espère vous y voir l'année prochaine.

Il y a du nouveau dans le domaine des copies volantes en Ontario et si cela vous intéresse, cela pourrait valoir la peine que vous communiquiez avec le groupe que voici.

Chris Rebidoux écrit :

« Il y a quelques mois, quelques pilotes et moi-même discussions du fait qu'il n'y avait pas beaucoup de compétitions de copies volantes en Ontario. Nous avons imaginé créer un groupe de membres du MAAC qui pourrait se réunir afin de préparer un concours par nous-mêmes. L'idée, c'est que ce groupe travaillerait activement à organiser la compétition, à la disposition des lieux, à trouver les juges, à s'occuper du pointage, à organiser la ligne de vol et à démanteler les installations après le concours. Tout ce dont nous aurions besoin, c'est d'un club-hôte où l'événement pourrait se dérouler.

« Le club-hôte pourrait bénéficier de l'événement en vendant de la nourriture et en exigeant un frais d'entrée mais exception faite de ces détails, ce club n'aurait pas à fournir de main-d'œuvre à l'occasion du concours. Initialement, nous espérons lancer le circuit avec un événement au sein de la zone Sud-ouest parce qu'il n'y avait pas de tel concours chez elle, tandis que le Kawartha Lake RC Club possède déjà le sien dans la zone Sud-est et nous ne voulons pas leur porter ombrage.

« Plusieurs membres du MAAC ont demandé à ce que nous insérions leurs coordonnées dans une liste de courriels et on nous a suggéré de transformer l'événement en épreuve de qualification pour les Scale Masters. Nous espérons organiser un atelier préévénement afin

d'aider quiconque veut tenter sa chance en compétition de copies volantes; nous pourrions les aider à choisir les manœuvres et leur montrer des trucs.

« Les débutants peuvent commencer au sein de la catégorie Fun Scale grâce à une maquette presque prête à voler (ARF) ou un avion qu'a construit quelqu'un d'autre. Notre but, c'est d'augmenter l'intérêt pour les concours de copies volantes en montrant à tout le monde que ce n'est pas si difficile d'y évoluer et qu'en prenant part à un concours de copies volantes, un modéliste devient un meilleur pilote aux manœuvres moins saccadées au lieu de remuer les manettes dans tous les sens... le tout dans une atmosphère de plaisir.

« Si la compétition des copies volantes vous intéresse et que vous voulez faire partie de notre groupe, vous pouvez nous envoyer un courriel au canadianscalesquadron@yahoo.ca. »

Finalement, sur une note personnelle, je me suis aperçu dernièrement que j'ai de moins en moins de temps à consacrer à la présidence du Comité des copies volantes. J'ai l'impression que je ne peux pas investir le temps requis afin de travailler au sein d'un comité vibrant et actif et que ce ne serait pas juste. Je ne me présenterai pas à la présidence en 2010, bien que je demeurerai en poste jusqu'à la fin de 2009. J'ai demandé aux membres du Comité si l'un d'entre eux voulait prendre la relève puisque je suis d'avis qu'avec leur expérience, la transition se ferait en douceur. L'un des membres m'a demandé de le placer en candidature. C'est ce que j'ai fait lors de l'Assemblée annuelle de notre zone et j'ai offert mon aide.

À Keith, l'éditeur de notre chouette revue, je vous remercie pour l'aide et les conseils que vous m'avez offerts afin d'assembler les chroniques. Il arrivait parfois que vous deviez me rappeler gentiment que l'heure de tombée était arrivée et que vous deviez me redonner les lignes directrices ou m'accorder un peu de marge de manœuvre lorsque mes soumissions étaient trop longues ou en retard. C'était un plaisir de travailler avec vous. ✨

QUÉBEC SCALE AEROBATICS FINALS

by Isabel Deslauriers

The Québec Scale Aerobatics Finals took place at the Saint-Lazare airport on September 19-20, with the collaboration of Cooper Aviation and the Saint-Lazare Flying Club.

WHAT IS THIS EVENT?

In scale aerobatics, the model airplanes are scale copies of aerobatic planes, and the pilots compete in Precision and Freestyle events that replicate the manoeuvres flown in full-scale aerobatic competitions (loops, rolls, snaps, spins, stall turns, etc). Pilots are judged based on the precision of their manoeuvres during the Precision round, and are invited to choreograph stunts to music during the Freestyle round.

Québec celebrated the tenth anniversary of its Scale Aerobatic circuit this year with competitions taking place in Saint-Liguori, Montmagny, Asbestos, Sainte-Julie and culminating in the finals at the Saint-Lazare airport. At each competition, awards are given out to the top three pilots in each class and all pilots accumulate points towards the Provincial Championship, which are awarded at the Finals.

In 2009, the Finals were held for the first time at the Saint-Lazare airport with the cooperation of Cooper Aviation and the Saint-Lazare Flying Club. This venue was ideal for the premier Scale Aerobatics competition in the province and provided a wonderful opportunity to involve the public in the event and to cross-promote model and full-scale aviation. The Contest Directors were Ray Buyukgure and Isabel Deslauriers (me), and the event was staffed by volunteers from the Brossair Club.

The event had 23 pilots in the Precision rounds and seven entrants to the Freestyle show. Pilots came from all over Québec and Ontario, a widespread area including Rimouski, Toronto, Montréal, the Laurentians, Ottawa Valley, and Saint-Lazare itself.

The grounds were prepared and provided by Cooper Aviation, who also prepared a NOTAM. The Saint-Lazare Flying Club provided a snack bar which



Freestyle champion Scot Harrison is about to take off for an aerobatic ride in Georges Bertrand's Christen Eagle – all winners received free airplane rides courtesy of the Saint-Lazare Flying Club. / Le champion de Freestyle Scot Harrison s'apprête à décoller pour un tour d'acrobatie à bord du Christen Eagle de Georges Bertrand. Tous les gagnants ont reçu un tour d'avion, gracieuseté de l'Aéroclub de Saint-Lazare. PHOTO: Ray Buyukgure

allowed them to fundraise for their activities, and cooperated to clear the airspace as much as possible. The Québec Scale Aerobatics Circuit provided volunteers to direct the traffic, sanitation, crowd management and animation. Everyone worked together to prepare the venue for the event and the crowds.

COMMUNITY PARTICIPATION

Holding the event at the Saint-Lazare airport provided a wonderful opportunity to involve the community in aviation-related hobbies and showcase the airport to Saint-Lazare and surrounding community. It is estimated that approximately 500-1000 spectators attended the event, many of them being present both days.

The event was promoted in local papers and community calendars. Spectators were invited for the duration of the event and encouraged to stay for the noon-time Freestyle show that catered to the crowds as a sound system and microphone were set up for the benefit of the public.

Throughout the day, competitors and organizers took turns working the crowds by giving a running commentary on the manoeuvres being flown, in particular showcasing the performances of pilots whose hometown is Saint-Lazare. There were also question periods where the public, especially children, was invited

to ask questions into the microphone and receive answers from the pilots. Questions included How high do you fly? How fast can the airplanes go? How far can they go? Are their cameras inside model airplanes? Why are some propellers two bladed and some three bladed? What models are these planes? How do you build them? How do you control them? How can I get into this hobby? Where can I find out more about the clubs in the region? It was great to see the community's interest in aviation first-hand!

Just before noon, the public was invited to visit the pits to meet the pilots and see the airplanes up close. Pilots answered questions individually and many families took their picture next to the models and with the pilots. Stickers commemorating the event were distributed to the youth in attendance.

From noon to one o'clock both days, a special Freestyle show was put on for the public. The manoeuvres are spectacular and often take place very close to the runway, making for exciting photographs and breathtaking stunts. A master of ceremonies introduced the pilots and their equipment and encouraged the public to cheer the pilots on! The louder the crowd got, the lower the stunts were done. Planes of up to 50% scale demonstrated prop hanging, avalanches, waterfalls, flat

continued on page 86

LES FINALES DU QUÉBEC D'ACROBATIE DE COPIES VOLANTES par Isabel Deslauriers

Les finales du Québec d'acrobatie de copies volantes ont eu lieu à l'aéroport de Saint-Lazare (à l'Ouest de Montréal) les 19 et 20 septembre 2009 en collaboration avec Cooper Aviation et l'Aéroclub de Saint-Lazare.

QU'EST-CE QUE CET ÉVÉNEMENT?

Lorsqu'on parle d'acrobatie de copies volantes, les maquettes sont des répliques d'avions acrobatiques et les pilotes participent à des épreuves de précision et de chorégraphie qui répliquent les manœuvres (loopings, tonneaux, snaps, spins, virages en décrochage) effectuées par les avions acrobatiques à l'échelle réelle. Les pilotes sont évalués selon la précision des manœuvres pendant la ronde Précision et sont invités à présenter des acrobaties sur fond de chorégraphie musicale lors de la ronde Freestyle.

Le Québec a célébré le dixième anniversaire de son circuit d'acrobatie de copies volantes cette année, avec des compétitions à Saint-Liguori, Montmagny, Asbestos, Sainte-Julie, et culminant avec les finales qui se sont déroulées à l'aéroport de Saint-Lazare. Lors de chaque compétition, des prix sont remis aux trois premiers pilotes de chaque classe, et les pilotes accumulent des points en prévision du championnat provincial, qui est décerné lors des finales.

En 2009, les finales ont eu lieu pour la première fois à l'aéroport de Saint-Lazare avec la collaboration de Cooper Aviation et de l'Aéroclub de Saint-Lazare. Cet endroit est un lieu idéal pour la compétition la plus importante de la province et offre une merveilleuse occasion d'impliquer le public au sein de l'événement et de promouvoir l'aviation sous toutes ses facettes (télécommandée et à l'échelle réelle). Les directeurs de compétition étaient Ray Buyukgurel et Isabel Deslauriers, et les bénévoles du Club Brossair se sont chargés du bon déroulement de la compétition.

L'événement a attiré 23 pilotes pour les épreuves de précision et sept inscriptions pour l'épreuve acrobatique chorégraphiée (Freestyle). Les pilotes provenaient du Québec et de l'Ontario, répartis qu'ils étaient sur une grande région in-

cluant Rimouski, Toronto, Montréal, les Laurentides, Ottawa, et Saint-Lazare, bien sûr.

Le terrain fut préparé et généreusement offert par Cooper Aviation, qui avait aussi diffusé un NOTAM. L'Aéroclub de Saint-Lazare s'est occupé de la cantine, ce qui leur a permis de recueillir des fonds pour leurs activités et ce qui a contribué à dégager l'espace aérien lors de la compétition. Le circuit d'acrobatie de copies volantes du Québec fournit les bénévoles nécessaires afin de diriger la circulation, de fournir les installations sanitaires, de gérer les spectateurs, et d'animer l'événement pour la foule. Tous ces organismes ont collaboré à la préparation du terrain en prévision de l'événement et de la foule.

PARTICIPATION DE LA COMMUNAUTÉ

La tenue de l'événement à l'aéroport de Saint-Lazare a été une merveilleuse occasion d'impliquer la communauté au sein de passe-temps reliés à l'aviation et de montrer l'importance qu'occupe l'aéroport à Saint-Lazare et dans les environs. Environ 500 à 1 000 spectateurs se sont rendus à l'événement et plusieurs d'entre eux étaient là au cours des deux jours.

La promotion de l'événement a été faite auprès des journaux locaux et dans les rubriques des calendriers communautaires. Les spectateurs étaient invités à l'événement complet et ils ont été encouragés à assister à la chorégraphie (spectacle Freestyle) qui était axé vers le public. Un système de son et des microphones ont été réservés afin d'animer la foule.

Tout au long de la journée, les concurrents et les organisateurs ont animé la foule à tour de rôle en décrivant les manœuvres et divers aspects de la compétition qui se déroulait sous leurs yeux, en particulier en soulignant les vols effectués par des pilotes de Saint-Lazare et suscitant les encouragements de la part de la foule pour ces pilotes locaux. Il y a aussi eu des périodes de questions au cours desquelles le public, surtout les enfants, ont été invités au microphone afin de poser des questions à l'intention des pilotes. Les questions entendues : Comment haut volent les avions? À quelle vitesse vont-ils? Comment loin vont-ils? Y

a-t-il des caméras à l'intérieur? Pourquoi est-ce que certaines hélices ont deux pales, et d'autres, trois? Comment s'appellent vos modèles d'avion? Comment les construisez-vous? Comment les contrôlez-vous? Comment puis-je me lancer dans ce passe-temps? Comment puis-je en découvrir plus ou connaître un club près de chez nous? Il était vraiment fantastique d'apprendre l'intérêt que la communauté porte à l'aviation!

Juste avant midi, le public a été invité à visiter les puits afin de rencontrer les pilotes et d'admirer les avions de plus près. Les pilotes ont répondu aux questions individuellement et plusieurs familles se sont fait prendre en photo près des avions et avec les pilotes. Des autocollants commémorant l'événement ont été remis aux jeunes qui étaient présents.

De midi à 13 heures au cours des deux jours, un spectacle de Freestyle a été présenté à la foule. Les manœuvres sont spectaculaires et les acrobaties peuvent vous couper le souffle. Un animateur de foule a présenté les pilotes et leur équipement, et a encouragé la foule à crier et à applaudir! Le plus d'enthousiasme était manifesté par la foule, le plus près du sol les pilotes exécutaient leurs acrobaties. Des avions atteignant l'échelle 50 % ont offert des démonstrations de surplace, des avalanches, des cascades, des vrilles, notamment. Des systèmes fumigènes sur certains avions ont ajouté un facteur « wow » aux acrobaties et l'équipe de Dynamic Hobbies a même effectué un vol en tandem synchronisé.

Les commentaires du public comprenaient :

"Ce type d'événement est la manière parfaite de montrer que l'aéroport fait partie intégrale de la communauté de Saint-Lazare."

"Cet événement était très bien organisé."

"Papa, est-ce que je peux avoir un avion?" (réponse: "On en parlera à la maison. J'")

"J'espère que vous reviendrez. Vous êtes vraiment professionnels avec ces trophées et tout ! Ma petite fille a adoré! Surtout le Freestyle » (Pilote de l'Aéroclub de Saint-Lazare)

suite à la page 80

R/C AND SCALE SAILPLANE

Central Ontario Glider Group (COGG) members Patrick and Ivan MacKenzie joined Doug Pike for the trip to Muncie to compete at the recent AMA/LSF Soaring Championships held at the AMA Headquarters in July.

Doug Pike is a regular competitor at this annual contest, but this was a first time for the MacKenzie brothers at this particular event. However, both are very accomplished fliers and active competitors in several disciplines, and did very well in the soaring events.

Weather for the two-day 2-meter competition was near perfect, with Doug placing in the top 10 in a field of 39 competitors, and Ivan not far behind in 12th place. The Rudder Elevator Spoiler event scheduled for the next day was postponed due to an all-day rain, leaving time for only three rounds of RES the following morning. Doug placed 4th in the field of 54 competitors flying his new 132" span Sky Bird, his very first RES aircraft.

The two-day Unlimited class was fought in strong winds by 96 competitors. Doug made it to the top 10 again, flying a Supra, and Ivan and Pat also did very well flying a Hera and an Onyx respectively. For the F3J class, the three Canadians enlisted the help of David Campbell of Carmel (Michigan) to make up the four-man team, but none made it into the finals. And finally in the HLG competition, Ivan and Doug both made the top 10.

Pat and Ivan continued on into the Class A and B electric LMR soaring events, both doing very well for the first time at this competition. Pat placed 9th in a field of 15 in Electric A soaring and third in Electric B with his electric-powered version of the Onyx. Ivan placed 6th in Electric B with a hand-launch glider converted to electric.

Full details and photos of the Soaring and other competitions at the U.S. National Championships are available on the AMA website, www.modelaircraft.org. Click on 'Nationals,' then on 'Nats



The Canadians at the US Nationals, from left, Patrick MacKenzie, Ivan MacKenzie and Doug Pike. / Les Canadiens lors des NATS aux États-Unis. De g. à dr. : Patrick MacKenzie, Ivan MacKenzie et Doug Pike.

Thanks to Roy Bourke for this update from the Central Ontario Glider Group newsletter: "The Gull". Their web site is www.cogg.ca for your information.

Other news from the Scale members comes from Jim Donnelly who reported the Fergus Aerotow was only able to be held on Saturday September 26th as the rain came on Sunday! Some 12 pilots showed up with a number of tugs to provide the tows.

The highlight came with Phil Landry's

inaugural flight with his ASK-13. Phil did a beautiful job finishing in black and yellow the four-meter span model. Stan Shaw (me) was at the controls on the test flight and everything worked nice and smoothly. A tip of the hat to Phil for completing the model over a few years and enjoying seeing it fly well. Phil's article on building the model was featured in the last issue of the Model Aviation Magazine.

The end-of-the-season Aerotow at Arnprior took place on September 12th and 13th. The weather cooperated with a beautiful sky and light winds. Jan Bloom came from North Bay to fly his rebuilt Discus. Dick Colley, Frank Pilih and Jim Eichenberg, from the CMAS group, also participated in the event. Thanks to Gudmund Thompson for holding the event and help make it a successful one to boot!

The next issue will be reviewing the rules for both groups and some of the concerns about the interest category in general. If you have some specific areas to address, please send an e-mail or phone me to convey your thoughts.



Doug Pike launches his Sky Bird RES sailplane. / Doug Pike lance son Sky Bird, un planeur à gouvernail, élévateur et aérofreins (RES).



The Cobble Hills Fighter Group tangled with Humber Valley Hawks at the annual "Onslaught," / Le Cobble Hills Fighter Group a livré combat aux Humber Valley Hawks lors du rassemblement Onslaught annuel.



Humber Hawk fighter pilot Johnny "MigGiver" Holmes. / Johnny «MigGiver» Holmes, un pilote des Humber Hawks.

John Blakely of Otterville flew this electric-powered Mustang against O.S. FX powered aircraft in a great combat demo at the annual Otterville Fun Fly / John Blakely (d'Otterville) a piloté son Mustang électrique contre des adversaires dont les appareils étaient mûs par des O.S. FX lors d'une démonstration de combat au Fun-fly annuel d'Otterville.



Cobble Hills fighter pilot Jeff "Rocky" Decalwe. / Jeff «Rocky» Decalwe est un pilote chez le club de Cobble Hills.

Cobble Hills combat pilot Dan Fetter from Stratford, Ont. / Dan Fetter, du groupe de Cobble Hills, est de Stratford (Ontario).



Fighter pilot Dan Paluzzi of the Humber Hawks. / Dan Paluzzi évolue au sein des Humber Hawks.

Patricke et Ivan MacKenzie, membres du Central Ontario Glider Group (COGG) ont accompagné Doug Pike à Muncie afin de prendre part au récent Championnat de vol à voile AMA/LSF au siège de l'AMA en juillet dernier.

Doug Pike est un concurrent régulier à ce concours annuel mais c'était la première fois que les frères MacKenzie se rendaient à cet événement. Toutefois, ces deux gars sont des pilotes doués et des concurrents actifs au sein de plusieurs disciplines et ils se sont très bien déroulés lors des épreuves de planeur.

La météo a été presque parfaite pendant le concours de deux jours. Doug s'est classé parmi les dix meilleurs sur un total de 39 concurrents et Ivan n'était pas très loin derrière, au 12^e rang. L'épreuve pour planeurs gouvernail-élévateur-aérofreins (RES) qui était prévue pour le lendemain a été reportée puisqu'il a plu toute la journée, ce qui n'a laissé du temps que pour disputer trois rondes de RES le matin d'ensuite. Doug s'est classé quatrième sur 54 pilotes à l'aide de son nouveau Sky Bird (envergure de 132 pouces), son tout premier planeur RES.

La catégorie Unlimited, dont le concours s'est déroulé sur deux jours, a été disputée par 96 concurrents malgré des vents forts. Doug s'est une fois de plus hissé parmi les dix meilleurs en pilotant un Supra et Ivan et Pat se sont aussi bien débrouillés en guidant respectivement un Hera et un Onyx. Dans la catégorie F3J, les trois Canadiens ont recruté David Campbell, de Carmel (Michigan) afin de constituer une équipe de quatre personnes mais personne ne s'est rendu en finale. Finalement, dans la catégorie lancer-main, Ivan et Doug se sont tous deux rendus au sein des dix meilleurs.

Pat et Ivan ont progressé jusqu'aux concours A et B electric Limited Motor Run (LMR) et s'y sont assez bien distingués même s'il s'agissait de leur premier concours. Pat est arrivé neuvième sur 15 en vol à voile Electric A et troisième en Electric B à l'aide d'une version électrifiée de l'Onyx. Ivan s'est classé sixième en Electric B à l'aide d'un planeur lancer-main qu'il a converti à la motorisation électrique.

Vous pouvez consulter des détails et

des photos des épreuves, dont celles pour planeurs, sur le site Web des NATS américains, au site Web de l'AMA, au www.modelaircraft.org. Cliquez sur « Nationaux » et ensuite, sur « Nats News ».

Merci à Roy Bourke d'avoir effectué la mise à jour du bulletin du Central Ontario Glider Group, The Gull. Le site Web est le www.cogg.ca à titre informatif.

D'autres nouvelles, cette fois des copies volantes, me sont parvenues de Jim Donnelly qui a rapporté que le rassemblement de remorquage aérien de Fergus a seulement eu lieu le samedi 26 septembre puisque la pluie est arrivée le dimanche! Quelque 12 pilotes se sont présentés et plusieurs remorqueurs étaient de la partie.

Le point fort de la rencontre a été lorsque Phil Landry a procédé au vol inaugural de son ASK-13. Phil a accompli un travail du tonnerre afin de réaliser une livrée noire et jaune à son appareil de quatre mètres. Stan Shaw (moi) était aux commandes pour le vol d'essai et tout a bien fonctionné. Je lève mon chapeau à

Phil parce qu'il a réalisé sa copie volante en quelques années et qu'il a beaucoup apprécié la voir si bien voler. L'article de Phil sur la construction se trouvait dans les pages du numéro précédent de Model Aviation Magazine.

Le rassemblement de fin de saison à Arnprior s'est déroulé les 12 et 13 septembre. La météo a coopéré puisque le ciel était magnifique et que les vents étaient légers. Jan Bloom est arrivé de North Bay afin de piloter son Discus reconstruit. Dick Colley, Frank Pilih et Jim Eichengerg, du groupe CMAS, ont aussi pris part à l'événement. Merci à Gudmund Thompson d'avoir organisé l'événement, qui a remporté beaucoup de succès, d'ailleurs!

Dans le prochain numéro, je passerai en revue les règlements afférents aux deux groupes et je traiterai de quelques-unes des inquiétudes ayant trait à cette sphère d'activité en général. Si vous voulez parler de sujets précis, veuillez m'envoyer un courriel ou téléphonez-moi afin de me faire part de vos commentaires. ✈

Acrobatie de copies volantes

COUVERTURE MÉDIATIQUE

Après avoir diffusé un communiqué de presse, des journalistes de la Montreal Gazette, de la Hudson Gazette / Saint-Lazare Times, Two Mountains, Hebdos du Suroît, et Concordia Link se sont déplacés et ont interviewé les pilotes et pris des photos. L'événement a été bien publicisé dans les calendriers communautaires et plusieurs spectateurs mentionnèrent être venus après avoir vu un profil d'Isabel Deslauriers (moi), originaire de Saint-Lazare, qui a été publié avec photo dans les Hebdos du Suroît.

De plus, la compagnie DB Promédia s'est déplacée au concours afin de filmer un reportage spécial. La vidéographie sera disponible sous peu chez www.ScaleAerobaticsCanada.com.

PRIX ET TOURS D'AVIONS

Le deuxième jour, Scot Harrison, d'Aylmer (au Québec) a été sacré champion de Freestyle.

La première, deuxième et troisième place de chaque catégorie de la fin de semaine et du Championnat du Qué-

suite de la page 76

bec, ont reçu des trophées commémoratifs. De plus, les champions de chaque catégorie ont mérité des tours d'avions, gracieuseté des pilotes de l'Aéroclub de Saint-Lazare! Ceci fut vraiment le haut point de la saison pour nos pilotes!

Le gagnant du Freestyle a reçu un tour à bord Christen Eagle (gracieuseté de Georges Bertrand). Les gagnants des catégories Basic et Sportsman ont eu droit à des tours dans un Bellanca Cruisair (gracieuseté d'Alain de Hondt). Les gagnants des catégories Intermédiaire et Advanced ont reçu des tours de Cessna (appareil appartenant à Bruce Olsen et que pilotait Scott Black). Le gagnant de la catégorie Unlimited a offert son tour d'avion à bord du Bellanca au coordonnateur bénévole et d'autres tours d'avions ont été offerts à certains bénévoles et pilotes méritants. La compagnie Smart-Fly a aussi fourni des prix supplémentaires d'une valeur approximative de 250 \$.

De nombreux et GRANDS sourires ont été pris en photos! Merci à Aéroclub de Saint-Lazare! ✈

Well, we're almost into the second season of modeling... construction season. A sure sign of the impending hibernation are the annual zone meetings where, among other items of business, committee members are nominated. Of course, it does sound like I'm about to deliver a sermon to the converted. I've decided to quash that train of thought, so you don't have to worry about that.

I've been rummaging through the pile of plans, kits and half-completed projects in the workshop (doesn't that sound familiar?), as well as thumbing through the magazines and looking at the threads on RC Groups, RC Canada, RC Universe and the other modelling forums. I've sat at my drafting board (or what would be called that) and thought about what I could design. Nothing... zip... nada.

Looks to be a classic case of builder's block.

I guess that this occurs to all of us...

you reach a point where nothing really seems to excite you.

It's time to get back to basics and ignore anything else other than that keeps me away from that goal. I think that the RC Sport Flyer Committee may be suffering from a motivational block as well. We've been in existence for two years now, and I'm wondering if there is really any desire on the part of the membership to have or support the committee in spite of the groundswell of opinions in favour of having such a committee in the various forums.

The AZMs are a source of new blood and opinions, and I'm looking forward to seeing if the new membership year brings new committee members and new ideas. Committees are here to do two things: lead and listen. Because of the breadth of what a sport flyer is, in terms of interests and activities, the committee really has to listen to what the membership wants from us rather than trying to lead.

This committee really does need your help and guidance. If you can't be a committee member, you certainly can help us find out what we can be doing for you. What are the basics of the Sport Flyer? What is he/she interested in and doesn't find elsewhere? What do you think needs work on by or at MAAC?

There's only so much that we can provide in terms of articles before we run out of ideas and start feeling like we have a case of writer's block. The beauty of sport flying is that it can encompass so much more than any one member's passions. What I can write about may not be what gets you going. These columns are about the sharing of ideas and passions. After writing this column for some time, fresh ideas just don't come as easily as they used to. ✈

PILOTES SPORTIFS

Eh bien, nous en sommes presque rendus à la deuxième saison de modélisme... la saison de construction. Ce qui trahit cette période d'hivernation, ce sont les assemblées annuelles de zone où, parmi les autres sujets de discussion, les membres de comité sont mis en candidature. Bien sûr, on dirait que je suis en train de vous livrer un sermon... et c'est probablement devant un auditoire déjà converti. J'ai décidé de ne pas poursuivre sur cette lancée, si bien que vous n'aurez pas à vous en faire là-dessus.

J'ai jeté un coup d'œil à ma pile de plans, aux kits et aux projets à moitié-terminés dans mon atelier (vous connaissez ça, hein?) en plus de regarder distraitement diverses revues et d'aller voir des groupes de discussion sur RC Groups, RC Canada, RC Universe et d'autres. Je me suis assis à ma table de travail (ou ce qui devrait s'appeler ainsi) et j'ai pensé à ce que je pourrais concevoir. Rien ne me vient à l'esprit... rien du tout.

Ça doit être le célèbre blocage du modéliste.

J'imagine que cela nous arrive tous...

vous arrivez à un point où rien ne semble vous exciter.

C'est le moment propice pour revenir à la base et d'ignorer tout ce qui m'empêche de viser ce but. Je crois que le Comité des pilotes sportifs de maquettes télécommandées doit souffrir du même blocage de motivation. Cela fait maintenant deux ans que nous existons et je me demande si les membres veulent véritablement avoir ou même appuyer le comité malgré la vive demande qu'ont formulée les membres dans l'un ou l'autre des forums.

Les assemblées de zone constituent un terrain fertile pour y recruter du sang nouveau ou pour y récolter des opinions et j'ai hâte de voir si l'année qui s'annonce nous offrira de nouveaux membres et de nouvelles idées. Les comités existent pour deux raisons : diriger et écouter. Compte tenu de l'ampleur de la définition d'un pilote sportif (en intérêts et en segments d'activité), le comité doit vraiment être à l'écoute de ce que les membres veulent que nous soyons, plutôt que de tenter de diriger.

Ce comité a certainement besoin de votre aide et de vos directives. Si vous ne pouvez être membre du comité, vous pouvez certainement nous aider à découvrir ce que nous pouvons faire pour vous. Quelles sont les prémisses d'un pilote sportif? En quoi est-il intéressé et qu'il ne trouve nulle part ailleurs? Sur quoi devrait travailler le MAAC, à votre avis?

Nous ne pouvons que fournir qu'un certain matériel pour les articles avant que nous ne manquions d'idées et que nous nous mettions à penser que nous souffrons du blocage du rédacteur. La beauté du vol sportif, c'est qu'il peut englober bien plus que la passion d'un membre. Ce dont je vous entretiens pourrait ne pas vous intéresser personnellement. Ces chroniques concernent le partage d'idées et de nos passions. Après les avoir rédigées depuis un moment, les idées toutes fraîches ne viennent pas aussi facilement que jadis. ✈

CÉLÉBRATION DU GGG

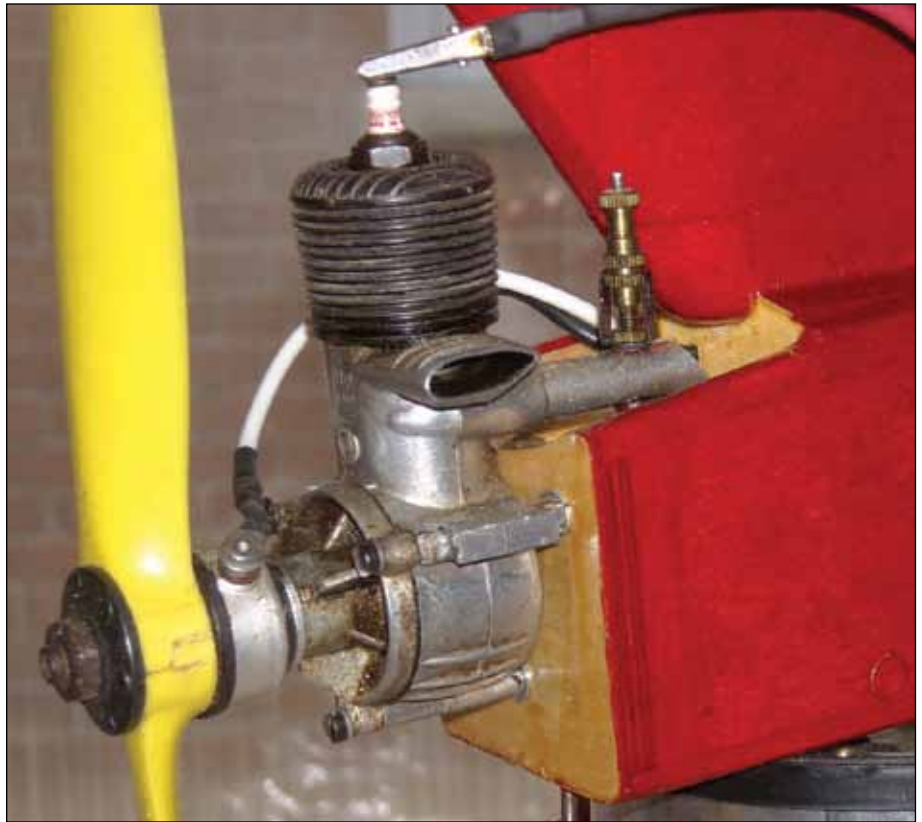
L'un des plus gros concours SAM dans l'Est du pays a traditionnellement été le Great Grape Gathering (GGG), ainsi nommé parce que les prix sont des bouteilles de vin canadien. Le chapitre SAM 86 a fait démarrer l'événement il y a plusieurs années à Gananoque (Ontario) en réunissant sur un seul terrain le vol libre et les épreuves SAM de maquettes télécommandées. Il y a environ dix ans, SAM 86 a perdu le terrain de Gananoque lorsque son propriétaire a décidé d'y planter des récoltes. Le GGG a été déplacé vers la base aérienne de Mountainview, près de Belleville, pendant quelques années. Cela n'a pas très bien fonctionné puisque les militaires avaient l'habitude de mener des exercices pendant la tenue du concours, ce qui faisait cesser nos activités sur-le-champ. Je me souviens du dernier concours là-bas : j'ai passé beaucoup de temps assis pendant qu'un avion Hercules larguait des caissons.

Cela a eu pour résultat que plusieurs d'entre nous deviennent membres de la Western New York Free Flight Society (WYNFFS). Dès lors, il n'était pas difficile de s'imaginer qu'il valait mieux déplacer le concours au terrain de l'Historic Aviation Group à Geneseo (état de New-York). Le terrain est magnifique et accueille les réputés concours Empire State Championships et Flying Aces Nationals.

L'édition 2009 du Great Grape Gathering a eu lieu du 18 au 20 septembre. Malheureusement, je n'ai pu y assister en raison d'obligations professionnelles. Toutefois, on me dit que tout le monde s'est amusé. Le président du MAAC Richard Barlow a pris d'excellentes photos et vous pouvez les voir au www.maac.ca. Passez à « Photo Gallery » et cliquez sur « Album, President's Photos » et ensuite à « Great Grape Gathering ».

LES COX TD .020

Malgré la triste réalité que Cox ne fabrique plus de moteurs réduits, l'épreuve des répliques des .020 demeure populaire à tout concours de vol libre. Ma première maquette de compétition était une réplique de courses autour de pylônes du Foo-2-U à empennage double mûe par un .020 que je m'étais procurée avec les plans, moteur et chrono chez



Mounting an Ohlsson engine is really easy! Here is a O&R .23 mounted on my Carl Goldberg designed Class B Interceptor. / Installer un moteur Ohlsson, c'est facile! Voici un O&R .23 monté sur mon Interceptor de classe B (un design de Carl Goldberg).

Northern Hobby Supply à Edmonton, un commerce maintenant disparu que tenait Keith Wyllie.

J'ai reçu une note d'un membre du Comité SAM, Sam Burke, qui m'a donné un truc afin de colmater un réservoir de moteur Cox, truc qu'il a prélevé du bulletin des Wichita Historical Aircraft Modellers. Je ne peux reproduire le diagramme mais cela implique que de prendre le réservoir métallique d'un moteur PeeWee .020 et d'y coller un disque d'aluminium là où l'aiguille d'ajustement irait et ensuite, de percer un trou de 3/32 de pouce sur le dessous et de coller un petit tube afin de le brancher à votre conduite d'alimentation en carburant. Nettoyez soigneusement votre réservoir à l'aide d'acétone et utilisez de la JB Weld en guise de colle et ça devrait faire l'affaire. C'est une bonne solution pour tous les moteurs .020 que l'on voit sur e-Bay et dont il manque le support de réservoir. Il faut faire du mieux qu'on peut dans l'univers du SAM!

CONCOURS DANS LES PETITS TERRAINS

Bien sûr, l'épreuve .020 Replica a été lancée à l'origine pour les terrains de petite dimension. Le problème auquel se butent plusieurs d'entre nous, c'est que même ces petits terrains sont difficiles à trouver. Conséquemment, que ce soit pour les maquettes de vol télécommandé ou libre, nous voyons de plus en plus de maquettes électriques faire leur apparition afin qu'elles puissent voler dans les parcs, par matinée tranquille. Quel retour aux sources... tout comme lorsque nous étions gosses et que nous partions vers le parc afin de faire voler nos maquettes à propulsion élastique!

Une telle épreuve pour petits terrains, c'est celle du Old Time Gas Replica des Flying Aces. Ces avions miniatures possèdent une envergure maximale de 36 pouces et sont mûs par un moteur électrique ou au CO². Les maquettes que j'ai vues sont beaucoup plus petites que ça et ressemblent aux répliques d'Old Timer

suite à la page 84

CELEBRATING THE GREAT GRAPE

One of the biggest SAM contests in the East has traditionally been the Great Grape Gathering – so named because the prizes are bottles of Canadian wine. SAM 86 started the event some years ago at Gananoque, Ont., bringing free flight and RC SAM events together on one field. About ten years ago, SAM 86 lost the Gananoque field when the owner decided to plant crops. So the GGG moved to Mountainview Air Base near Belleville, Ont. for a couple of years. That didn't work out too well because the military had a habit of conducting exercises while the contest was going on, bringing our activities to a grinding halt. I remember during the last contest there spending a lot of time sitting around as the military dropped crates out of a Hercules.

As a result, and with many of us being members of the Western New York Free Flight Society (WYNFFS), it seemed like a no-brainer to move the contest to the Historic Aviation Group field at Geneseo, N.Y. It's a beautiful field, and home to the Empire State Championships and the Flying Aces Nationals.

This year's Great Grape Gathering took place Sept. 18-20th. Alas, I wasn't there due to work commitments. However, from what I understand, a great time was had by all. There are some great photos by MAAC president Richard Barlow at www.maac.ca. Go under 'Photo Gallery' and then click on 'Album, President's Photos' and then 'Great Grape Gathering.'

COX TD .020S

Despite the sad reality that Cox no longer makes engines, the .020 replica event remains popular at any free-flight contest. My first competition model was an .020 replica Foo-2-U twin fin pylon model, with the engine, plans and timer, all from Keith Wyllie's long defunct Northern Hobby Supply in Edmonton.

I received a note from SAM Committee member Sam Burke with a tip on fixing leaky Cox tanks that originated in the Wichita Historical Aircraft Modellers newsletter. I can't reproduce the diagram, but basically it involves taking a PeeWee .020 metal tank and gluing in a disk of aluminum where the reed would go, and then drilling a 3-32 hole in the bottom and gluing in a short piece tubing



The author's recently constructed .020 Replica Aerbo. / L'Aerbo .020 (de catégorie Replica) de l'auteur, tout récemment terminé.

to hook up your fuel line. Clean the tank really well in acetone and use JB Weld as a glue, and you should be good to go. This is a good solution for all those TD .020s on e-bay that are missing the tank mount. We have to make do with what we can in the SAM world!

SMALL FIELD EVENTS

Of course, 020 Replica started as a small field event. The problem that many of us are running into is that even small fields where we can fly gas models are becoming increasingly hard to come by. As a result, in both RC and free-flight, we are seeing more and more electric models that can be flown in parks on quiet early mornings. Talk about going back to our roots, just like when we were kids and used to fly small rubber models in parks!

A popular small field event is the Flying Aces Old Time Gas Replica. These can be up to 36" span, and powered by either electric or CO2 motors. The models I've seen are much smaller than that, like the miniature Old Timer replicas available from Al Lidberg (www.aalmps.com) at A.A. Lidberg Model Plans service.

He's got plans and short kits for many of the popular Old Timers in sizes around 22" that make wonderful park flyers. He

even has a 22" Trenton Terror in an RC version. His web site makes for some interesting reading.

MOUNTING AN OHLSSON

A while back, there was a question on the National Free Flight Society web site (www.freeflight.org) about how to mount an Ohlsson engine. This is one of those very simple things that we tend to take for granted that everyone knows. Well, if we are going to keep this hobby going, I think it's important to pass along some of this knowledge.

The easiest way to mount an Ohlsson is to simply replace the crankcase screws with longer screws and bolt it to blind nuts behind the firewall. Of course, this takes some pre-planning and may involve moving the firewall or building a secondary firewall on some models.

That should wrap it up for this month. I would be grateful to hear from SAM fliers and chapters across Canada. Let me know what you are up to. Any pictures of models, events, construction, etc. would be greatly appreciated. I know I am going to need some help with this, particularly on the RC side. It would be nice to run somebody else's pictures as well.

Winter is coming, so let's get building! ✈

beaucoup d'activité et que les vols de compétition se sont très bien déroulés.

La journée ne s'est pas terminée à la fin des vols – il y avait un dîner au poulet offert par des traiteurs au hall du terrain de vol et cela a attiré bien du monde le samedi, de même que des rassemblements sociaux en d'autres soirées – et l'un des plus intéressants, c'était du poisson frit à un restaurant local. Nous invitons tout membre du MAAC qui se trouve à distance routière raisonnable de Geneseo de tenter de vous joindre à nous l'année prochaine à l'occasion du 40 anniversaire (dates confirmées, du 17 au 19 septembre) et à participer aux nombreux événements en bonne compagnie.

LE PAN AMERICAN OPEN 2009 par Jack Lenartowicz

« Le concept d'un championnat continental des Amériques nourrit bien des discussions depuis plusieurs années au sein des adeptes du vol libre. Il y a toujours eu de l'inquiétude relativement à une participation qui serait trop limitée mais après des discussions d'après-concours lors de la Sierra Cup en 2008, plusieurs modélistes du Canada et des États-Unis se sont rassemblés afin de discuter de cette problématique et de donner vie au Pan American. En bout de ligne, la solution est relativement simple.

« Le concours serait ouvert à l'intention des participants de toutes les nations et autoriserait des participants et équipes multiples de ces mêmes nations. Bien que tout le monde serait admissible à des prix, seuls les concurrents individuels et les équipes des Amériques pourraient remporter le championnat. De cette façon, le concours couronnerait des champions panaméricains légitimes

(avec prix séparé) sans pour autant décourager les participants non américains d'y prendre part et d'essayer de gagner. Histoire d'encourager davantage l'intérêt et la participation, les équipes se choisiraient elles-mêmes (ce n'est pas un problème puisque les équipes multiples sont autorisées) et les équipes comprenant des membres de nationalités diverses seraient aussi autorisées à participer.

« Le 12 février 2009, la première édition des Pan American Championships – les organisateurs espèrent qu'il y en aura plusieurs autres – s'est déroulée au terrain de la Lost Hills Modelers Association à Lost Hills (Californie). Chris Lenartowicz a imaginé le concept et le programme du concours. Peter Allnut s'est occupé des détails sur le terrain et Ron Felix est devenu le directeur de concours et il a vu à toutes les approbations nécessaires. Nous n'oublierons pas non plus l'appui et le temps qu'ont offerts quantité de modélistes.

« À tous les points de vue, le concours a remporté énormément de succès, ce qui était immédiatement apparent en voyant le plaisir qu'avaient sur le terrain les 80 participants et leurs aides de camp. L'aspect équipe qu'on ne voit ordinairement qu'aux deux ans au Championnat mondial, voilà qui a ajouté un tout nouvel élément à cet événement. Les équipes de nationalité mixte et autosélectionnées ont créé des partenariats intéressants, dont des dream teams comme Kacharev, Makarov et Stamov en F1A.

« En fin de journée et après avoir sabré le champagne, les nombreux prix ont été remis aux gagnants. Andrew Barron (États-Unis) a remporté le concours de F1A ainsi que le championnat

de cette même catégorie. Evgeny Gorban (Ukraine) a remporté le concours de F1B tandis que le Canadien Ladislav Horak a remporté le championnat de F1B à titre de meilleur concurrent des Amériques. D. Chesson (États-Unis) a remporté tant le concours F1C que son championnat.

« En compétition d'équipe, les États-Unis ont remporté les trois titres de championnat en équipe, bien que les équipes internationales aient remporté les prix des concours de F1A et de F1B. (Par souci d'espace, vous pouvez lire les résultats dans un petit tableau à même le texte original en anglais.)

« Le succès qu'a remporté le Pan American 2009 est encourageant, compte tenu que le concours a été conçu et mis en branle en seulement quelques mois. L'aspect équipe a généré un sens de camaraderie et d'interaction qui fait souvent défaut lors des concours individuels, puisque les participants ont beaucoup collaboré entre eux, tout comme ils savaient aussi se mesurer les uns aux autres. Plusieurs participants ont aussi noté que c'était là un excellent événement en prévision du Championnat mondial. Puisque les commentateurs et le succès ont été si encourageant, tout le monde espère que ce championnat panaméricain continental deviendra un rassemblement régulier au cours des prochaines années et que bien d'autres nations des Amériques y prendront part. »

Finalement, je profite de cette occasion afin de vous transmettre mes meilleurs vœux en ce temps des Fêtes ou à l'occasion que quelque fête que ce soit selon votre croyance, une Bonne année prospère et qui vous trouvera en santé et bien des vols satisfaisants en 2010! ✈

qui sont disponibles auprès d'Al Lidberg (www.aalmps.com) chez le A.A. Lidberg Model Plans Service.

Cet homme offre des plans et des short kits pour plusieurs des Old Timers populaires, et ce, en dimension d'environ 22 pouces, ce qui en fait de merveilleux Park Flyers. Il offre même un Trenton Terror de 22 pouces en version télécommandée. Son site Web s'avère une lecture très intéressante.

L'INSTALLATION D'UN OHLSSON

Il y a quelque temps, il y a eu une question au site Web de la National Free

Flight Society (www.freeflight.gor) par laquelle quelqu'un voulait savoir comment installer un moteur Ohlsson. C'est l'une des choses très simples au sujet desquelles on pense que tout le monde sait. Eh bien, si nous voulons perpétuer ce passe-temps, je crois qu'il est important de transmettre ces connaissances.

La façon la plus facile d'installer un Ohlsson, c'est de remplacer les vis du carter (crankcase) par de plus longues et de fixer le moteur au pare-feu à l'aide de blind nuts. Bien sûr, cela requiert un peu de planification et pourrait impliquer que vous ayez à déplacer le pare-feu ou à en construire un deuxième sur

certaines maquettes.

Cela met fin à ma chronique pour ce mois-ci. J'aimerais bien entendre parler de pilotes et de chapitres de SAM ailleurs au pays. Faites-moi savoir sur quels projets vous travaillez. Des photos de maquettes, de rassemblements et de construction seraient appréciées. Je sais que j'aurai besoin d'un coup de main, surtout du côté de maquettes télécommandées. Ce serait chouette de présenter des photos de quelqu'un d'autre, aussi.

L'hiver approche, alors commencez à construire! ✈

reduce both. As I became disappointed with AAA NiMH packs, I then moved to 2/3AA NiMH packs. My goal of reducing size and weight was not being met as the packs got bigger and heavier.

In years past, I resisted the move to Li-Poly receiver packs. My reasons were cost and need for a voltage regulator. A voltage regulator is needed to reduce the nominal pack voltage from 7.4 volts down to 6.0 volts. Many servos do not like to operate with input voltages more than six volts. Some manufacturers are now coming out with high voltage servos that eliminate the need for the voltage regulator.

Cost is pretty much a non-issue now with numerous suppliers of Li-Poly batteries providing fierce competition in the marketplace and thus driving prices downwards. Voltage regulators are pretty common and available from many sources. The one I like to use is from Losi. It is used by the car racing guys. This is a 5-amp capacity regulator that is suitable for four digital servos in our Q40 racers.

Our local electronics guru here in Calgary, Hank Kauffmann, has produced some homemade regulators for trials

in our F5D electric pylon planes. The "Hankulator" has proven to work very well. A case of beer will yield enough regulators to outfit my fleet. The photo accompanying this article shows my F5D racer set-up using a Thunder Power two-cell 350 mah pack wired to the receiver switch, then in line to the "Hankulator" voltage regulator, and then into the receiver.

Earlier this summer, I configured my racers with a Thunder Power 720 mAh, two-cell lithium pack with Losi regulator. The cost was about \$35.00 U.S. Testing and measurements under actual contest conditions showed this to be overkill. A 720- mAh pack is not necessary. Measurements have found that a typical Q40 race heat (one minute ground time, one minute+ race time, one minute landing time) consumes about 25 milliamps of pack capacity. I found a nice small and inexpensive 350 mAh pack from Thunder Power. If I want to be really safe and only consume one half of a 350 mah pack, we could fly seven flights before very safely recharging. This is a very conservative scenario. In fact, an entire contest of seven rounds plus practice flights and a fly-off could be achieved on a 350 mah pack.

Another very nifty aspect of the lithium receiver pack is its lack of self-discharge during storage. How many times has the weather suddenly turned nice but your NiMH pack is not safely charged? With my lithium packs, I can charge them and go flying two weeks later (or more) without the need to recharge. So when the weather turns nice, I grab my plane and go flying. This is also very handy for contests where I no longer have to drag my airplanes into the hotel room to charge them overnight. They just stay in the car, ready to race the next day.

I will continue to experiment with lithium packs to optimize my racers. My NiMH batteries now power my household flashlights and the TV remote control. Remember, always practice safe charging and operation when using lithium packs. Use a proper lithium polymer charger for your pack. Do not charge unattended. Be sure to always turn your plane off. If you fully discharge a lithium pack by mistakenly leaving the switch on, it's dead. Dispose of the pack in a safe manner.

Have a good winter. Now get down into the workshop and start building! ✈

Courses autour de pylônes suite de la page 72
course Q40.

Notre gourou local en matière d'électronique ici à Calgary, Hank Kauffmann a fabriqué des régulateurs-maison à l'occasion des essais de F5D (maquettes pylônes électriques) Le Hankulator a fait ses preuves. Si je fournis une caisse de bière à Hank, il me fabriquera suffisamment de régulateurs pour mon parc d'avions. La photo qui accompagne cette chronique montre mon installation à bord de mon appareil de F5D (piles jumelées Thunder Power de 350 mAh reliées à l'interrupteur du récepteur et en ligne avec le régulateur Hankulator et ensuite vers le récepteur.

Plus tôt cet été, j'ai configuré mes maquettes de course afin qu'elles transportent deux piles Li-Poly Thunder Power de 720 mAh munies d'un régulateur Losi. Il m'en a coûté environ 35 \$US. Après des essais sur le terrain, je me suis aperçu que j'avais exagéré. Il n'est pas nécessaire de configurer un ensemble de piles de 720 mAh. Lors d'une ronde typique de Q40 (une minute au sol, une

minute ou plus de course, une minute pour l'atterrissage), toutes ces étapes consomment environ 25 milliampères de la capacité des piles. Thunder Power fabrique un ensemble à la fois petit et peu dispendieux de 350 mAh. Si je veux jouer de prudence et ne consommer que la moitié de cette capacité, je pourrais accomplir sept vols avant même de recharger. Ce scénario est très conservateur. En fait, un concours entier ainsi que les sept vols de pratique, voilà ce qui pourrait être accompli grâce à un seul ensemble de de 350 mAh.

Autre aspect à ne pas négliger d'un ensemble de piles Li-Poly, c'est qu'elles ne se déchargent pas lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Combien de fois la météo s'est-elle annoncée prometteuse... mais nos piles NiMH n'étaient pas entièrement rechargées? Grâce à mes piles Li-Poly, je peux les recharger et procéder à une séance de vol deux semaines plus tard (ou plus) sans même avoir à les recharger. Lorsque le temps se dégage, j'empoigne mon avion et je vais le faire voler. C'est aussi pratique lors des con-

cours : je n'ai pas besoin de rentrer mes avions dans la chambre d'hôtel afin de les recharger. Ils demeurent tout simplement dans l'auto et sont prêts pour la course le lendemain.

Je poursuivrai mes expériences avec les piles Li-Poly afin d'en extraire la moindre performance à bord de mes maquettes de course. Mes piles NiMH assurent maintenant la motorisation de mes lampes de poche à la maison et de ma télécommande de téléviseur. Rappelez-vous de toujours recharger vos piles Li-Poly en toute sécurité. Utilisez un chargeur prévu pour ce type de piles et ne rechargez pas sans surveiller l'opération. Assurez-vous de couper l'alimentation de votre maquette. Si vous déchargez une pile Li-Poly parce que vous avez laissé l'interrupteur à « on », elle est morte. Débarrassez-vous en en toute sécurité.

Passer un bon hiver. Allez hop, descendez à l'atelier et commencez à construire! ✈

spins, and more. Special smoke systems on some of the planes added a 'wow' factor and the Dynamic Hobbies team even demonstrated some tandem flying.

Sample comments from the public included:

"This type of event is a perfect way to demonstrate that the airport is an integral part of the Saint-Lazare community."

"The event was very well organized"

"Dad, can I get an airplane?" (answer: "We'll talk about it at home. ")

"I hope you will come back. You were really professional. My little girl loved it, especially the Freestyle!" (comment from a pilot of the Saint-Lazare Flying Club)

MEDIA COVERAGE

Following a press release and media advisory, reporters from the Montreal Gazette, Hudson Gazette / Saint-Lazare Times, Two Mountains, Hebdomas du Suroît, and Concordia Link came to the site and interviewed pilots as well as took photographs. The event was well publicized in community calendars and many spectators mentioned coming to the event after seeing a profile of hometown pilot Isabel Deslauriers with a photograph was featured in Hebdomas du Suroît.

In addition, DB Promedia attended the competition to film a special report

on the event. The videography will be available on www.ScaleAerobaticsCanada.com shortly.

PRIZES AND AIRPLANE RIDES

On the second day, Scot Harrison, from Aylmer (Québec) was named as the Freestyle champion.

First, second and third place winners of the weekend's events and the Québec Championship in all classes received commemorative trophies. In addition, the champion of each class received a ride in full-scale aircraft courtesy of the Saint-Lazare Flying Club pilots! This was definitely the hit of the season for our pilots!

The winner of the Freestyle class received a ride in a Christen Eagle, courtesy of Georges Bertrand. The winner of the Basic class received a ride in an antique Bellanca Cruisair, courtesy of Alain de Hondt. The winners of the Intermediate and Advanced classes received rides in a Cessna, piloted by Scott Black and belonging to Bruce Olsen. The Unlimited winner offered his ride in the Bellanca to our volunteer coordinator and additional rides went to other volunteers and deserving pilots. Smart-Fly provided additional prizes of a value of approximately \$250.

There were BIG smiles all around! Thank you Saint-Lazare Flying Club!



On a final personal note I have found of late that I seem to have less and less time to devote to the RC Scale Chairmanship. I feel that if I cannot invest the time needed to work with a vibrant and active committee, I would be short changing them in the end. I will not be running for the Chairmanship in 2010 though I will stay on until the end of the 2009 term. I have asked the present Committee members if any would like to take on the Chairmanship as I felt with their past experience the change would be as seamless as possible. One of the members has asked that I submit his name in nomination. That I have done at my Zone Meeting and I have offered to help as much as I am able.

To Keith, the editor of our fine magazine, I would like to thank you for the help and guidance in putting together each and every column. A gentle prod in the form of a reminder when your column is due, guidelines as to what is acceptable and the leeway given when submissions are too long or late made working with you a real pleasure. ✪

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

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

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

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

January 1 - Fun Fly - Polar Fun Fly - Barnstormer Airport - Polar Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club 24th Annual - Weather matters not. Noon to 4 PM - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289 - rbrosins@telus.net - 2010-1

ATLANTIC - B

BRITISH COLUMBIA - C

March 20 - Fun Fly - Thompson Okanagan Electric Indoor Festival - Tournament Capital Center, Kamloops - Thompson Okanagan Electric Indoor Festival - TOEIF. 62,000 square foot open area, 40 ft ceiling. 2 separate flying areas, free flying all weekend long, Indoor precision aerobatic competition area. Vendors on site, concession on site. 910 McGill Rd. 2 Blocks west of Columbia ST. watch for signage. Contact Norm Bryson for more info, 250-573-4989, email nhbryson@telus.net - Norm Bryson - 250-319-6742 - nhbryson@telus.net - 2010-6

May 22 - Fun Fly - Prince George Aeromodelers Annual Fathers Day Fun Fly - Black Water - 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 - Don Reeves - 250-613-0151 - zoo_fool@telus.net - 2010-3

June 16 - Fun Fly - Houston Fly In - Houston Airport, Houston, BC - Annual Father's Day Fly In Houston Airport, Houston, B. C. Paved runway, dry camping, Saturday supper and Sunday breakfast provided for pilots and families. Gates open on the afternoon of Tues., June 15. Come and enjoy lots of flying. - Ted Dean - (250) 847-9102 - tdean@bulkley.net - 2010-7

MANITOBA N/W ONTARIO - D

June 5 - Fun Fly - Rabbit Lake Float Fly - Garrow Park - The Lake of the Woods Aero Mod-

elers in Kenora invites you and your family to join us for two days of flying from water at one of the best sites in Central Canada. The ninth Annual Rabbit Lake Float fly will be held June 5th and 6th at Garrow Park in the City of Kenora, Ontario. There will be a food concession on site and a BBQ steak supper Saturday night. Directions: see map on MAAC Website under Lake of the Woods Aero Modelers. Contact: Gord Olson (807) 543-2760, gordolson@voyageur.ca - Gord Olson - (807) 543-2760 - gordolson@voyageur.ca - 2010-12

August 12 - Fun Fly - Gimli Model Fest 2010 - Interlake Radio Control Model Club - 7th Annual Gimli Model Fest August 12th - 16th, 2010 Airshow on August 16th. Lots of room for camping. Hog roast Saturday night. More info to follow. Book your hotel rooms early - the best fill up FAST more to follow: www.gimlimodelfest.com - Todd Shulba/Jeff Esslinger - 204-632-1366 - esslinger1@shaw.ca - 2010-5

September 18 - Fun Fly - Warbirds over Gimli - Interlake Radio Control Model Club - Sept 18 - 19 2010 Warbirds over Gimli - show up and fly, bring your own grub, no impound, no bbq, no prizes, no supper, no hassle. Just a whole bunch on ground pounding. Warbirds of ALL sizes and vintage. Fighters, bombers, scouts, transports, wannabees and 100' 'stand-offs'. A weekend of fun for Warbird enthusiasts. MORE than enough room for RV's, 'N's, primitive camping; you will need to be self contained. - Jeff Esslinger - 204-632-1366 - esslinger1@shaw.ca - 2010-4

September 18 - Fun Fly - Lake of Woods Aero Modelers - Walley's Airfield - You and your family are invited to two days of flying and great fun on September 18 & 19, 2009 at the Lake of the Woods Aero Modelers airfield in Kenora. Other visitors at the airfield might include moose, deer, bald eagles and bunny rabbits. Human spectators are very welcome. Bring lawn chairs. Also bring many combat aircraft because the competition is ruthless. There is a food concession on site. Directions: see map on MAAC Website under Lake of the Woods Aero Modelers. Contact: Gord Olson (870) 543-2760, gordolson@voyageur.ca - Gord Olson - (807) 543-2760 - gordolson@voyageur.ca - 2010-519

MIDDLE - E

December 4 - Fun Fly - Bi-weekly Indoor Electric Fun Fly - Guelph Community Sports Dome - This is a recurring, bi-weekly event from noon until 1:30. As this dome is fabric, airplanes are limited to 12 oz max and no more than 80W of

power. Exceptions may be granted on a case-by-case basis. Highly stable 'living room' class helicopters are also allowed (e.g. coaxial types). Please bring a pair of clean indoor shoes as outdoor shoes are not allowed on the turf surface. \$10 per pilot, spectators are free. If you are interested, please contact me for further information. - Andy Smith - 519 829-3809 - rcef2008@yahoo.ca - 2009-501

December 18 - Fun Fly - Bi-weekly Indoor Electric Fun Fly - Guelph Community Sports Dome - This is a recurring, bi-weekly event from noon until 1:30. As this dome is fabric, airplanes are limited to 12 oz max and no more than 80W of power. Exceptions may be granted on a case-by-case basis. Highly stable, 'living room' class helicopters are also allowed (e.g. coaxial types). Please bring a pair of clean indoor shoes as outdoor shoes are not allowed on the turf surface. \$10 per pilot, spectators are free. If you are interested, please contact me for further information. - Andy Smith - 519 829-3809 - rcef2008@yahoo.ca - 2009-502

NORTHERN - F

OTTAWA VALLEY - G

PACIFIC - H

QUEBEC - I

January 31 - Fun Fly - Fun Fly Interieur - Polyvalente Le Bois - Le Club Sol-Air de Victoriaville invite tous les pilotes son Fun Fly interieur qui aura lieu la Polyvalente Le Bois au 605 rue Notre-Dame, Victoriaville le 31 janvier 2010. Bienvenue a tous ceux et celles qui veulent s'amuser avec nous. Avion - hv©coptv@re - auto, etc. On vous attend en grand nombre! - Daniel Duhaime - (819) 224-4042 - miliro@videotron.ca - 2010-10

February 27 - Fun Fly - Fun Fly d'hiver - Club Sol-Air - A tous les Pilotes qui veulent braver l'hiver, le Club Sol-Air de Victoriaville vous invite a son Fun Fly hivernal le 27 février 2010 a son club situe dans le rang 10 a St-Valere. - Michel Roberge - (819) 752-6868 - miliro@videotron.ca - 2010-8

July 10 - Fun Fly - Fun Fly - Aeroport Andre Fortin de Victoriaville - Attention a tous, Le Club Sol-Air de Victoriaville vous invite a son Fun Fly 2010 qui se tiendra a l'Aeroport

CALENDAR OF EVENTS



Andre Fortin de Victoriaville les 10 et 11 juillet 2010. Cette année est très spéciale car le Club Sol-Air fête son 40^{ème} anniversaire. Comme l'habitude, ce sera une journée de vol libre entre amis (es). Il y aura un souper dont le prix sera déterminé le matin lors de l'inscription. L'entrée sera gratuite pour tout le monde et aucun frais à payer pour les pilotes à part le repas du samedi soir pour ceux et celles qui veulent nous accompagner à notre souper de fête. Une journée idéale pour les jets, avions, hélicoptères car la piste est asphaltée. Bienvenue à tous et toutes ainsi que les enfants. GPS N 4602.77 D 7155.73 - Roch Simard - (819) 357-1706 - roch.simard@tlb.sympatico.ca - 2010-9

ST. LAURENT - J

SASKATCHEWAN - K

SOUTH EAST - L

SOUTH WEST - M

February 13 - Fun Fly - Snow Fly - Forest Lakeside Flyers Club Field - Saturday February 13, 2010, Forest Lakeside Flyers will be hosting their annual 'Snow Fly'. Location is the club field. We have a heated shelter, free coffee and Chili lunch for all MAAC members. Flying from 10am to 1 pm. Contact Stewart Schroeder at 519-344-1253. See you there. - Stuart Schroeder - 519-344-1253 - stuart.schroeder@distributel.net - 2010-14

May 29 - Fun Fly - Forest Lakeside Flyers Annual Fun Fly - Forest Lakeside Flyers Club Field - Saturday May 29, 2010, Forest Lakeside Flyers will be hosting their annual 'Fun Fly'. Location is the club field. Refreshments available. No events, no entry fee and a great flying site. Flying from 9am to 4 pm. Contact Stewart Schroeder at 519-344-1253. See you there. - Stuart Schroeder - 519-344-1253 - stuart.schroeder@distributel.net - 2010-15

July 10 - Fun Fly - Forest Lakeside Flyers 19th Annual Scale Rally - Forest Lakeside Flyers Club Field - Saturday July 10, 2010, Forest Lakeside Flyers will be hosting their 19th annual 'Scale Rally'. Location is the club field. Refreshments available. No entry fee and a great flying site. We always have lots of visitors. Flying from 9am to 4 pm. The rain date will be July 11, 2010. Contact Stewart Schroeder at 519-344-1253 or 519-402-1245 on the day of the event. See you there. - Stuart Schroeder - 519-344-1253 - stuart.schroeder@distributel.net - 2010-16



Donations from Members Dons en provenance des membres

Thank you to the following members for their generous donations this year. Those who give a little more of themselves are appreciated by all. If we have inadvertently forgotten to include your name, please accept our deepest apologies.

Merci beaucoup aux membres suivants pour avoir fait un don généreux cette année. Ceux qui se dévouent un peu plus sont appréciés de tous. Si nous avons par inadvertance oublié d'inclure votre nom, nous nous en excusons sincèrement.

2009 TOTAL Donations: \$2,686

M - Museum / musée T - Team Travel / déplacements d'équipe F - FFPF
C - Competition / compétition G - General and other / généralités et autres

JOHN ALLAN	7901	M	ROY LANG	3346	M T C F
NABIL BAKDACH	47238	C	DAVID LARONDE	79752	T F
TONY BAPTIST	78377	F	JEAN-PHILIPPE LAVOIE	76511	M
JARROD B BARNES	79429	T	RHENALD LORANGER	42433	G
DARRELL G BARTON	81212	M	J ROSS MacEwan	2690	T
RICHARD BAYLIS	2026	F	PATRICK MARTIN	74119	M
BERTRAM BEARMAN	9219	M	KEITH McLAREN	12823	G
ERIC BELANGER	75462	M T C F	ROY MEISELBACH	71592	T F
MARC BESNER	50211	C	BEAT MEYER	74599	G
MARC BESNER	50211	C	LEO MIDE	81199	M
RYAN C BLACKER	81149	F	ROBERT MORCOMBE	79899	F
JOSE BOISSINOT	80255	M T C	SERGE MORIN		F
DOUGLAS L BURNETT	76106	T	CLIFFORD J MORRIS	440	T
JOHN CAIRNIE	24063	M	RICHARD MUSGROVE	45008	F
BILL CAMPBELL	33173	M	WAYNE NICOL	79626	M
DAVE CHASE	68558	M	TOM O'BRIEN	72452	M T F
ANTHONY COLITTI	70501	F	RICK O'HARA	11371	M
LAWRENCE COTTON	36994	M	ROBERT PANABAKER	37804	T
DAVID H CROCKER	4301	M	FRANCIS PARENT	80415	C
MARK CROWHURST	72095	M T C G	GUY PARENT	80250	C F
WILLIAM DAVIES		G	LES PEER	35712	G
DOMINIC DELISLE	81268	F	GREG M. PINEDA	69237	C
DOUGLAS DENNIS	78258	M T C F	CORNELIU POAMA		C
DENNIS DRADER	4128	M C	GEORGE POPOWICH	6041	M F
KEITH S DRADER	65680	T C	JAY POSCENTE	81341	F
HENRY DRODER	80402	C	ROBERT POWERS	73734	C
JEAN-LOUIS DROUIN	80392	C	WAYNE V PUGLIESE	53321	F
JAMES DUNWOODY	41401	F	DENNIS J RAYMOND	67611	T
WILLIAM DUTKA	21641	M	KEN RITCHIE	1389	M
C ETHERINGTON	(USA)	G	THOMAS ROBERTS	6650	M
GARY FENTRESS	(USA)	G	SHLOMI ROSENZWEIG	79469	T
NIGEL T FLETTON		G	BILL ROWE	81208	M T C
MARCEL FLEURY	11860	C	WADE SALMOND		M
BOB FOREST	4131	T	BRUNO SCHERZINGER	7166	M F
JEAN GAILLARD		F	DOUGLAS SCHLUTER	55867	M
CHRISTOPHER GAY	81164	F	KYLE SCHULTZ	70817	M T C
DENNIS GRANT	73090	F	JUSTIN SHAH	37195	F
DOUG O GUREL	17974	C	RAYMOND SHELDON		T
RONALD J HARMER	16183	M T C F	ALAN G SIMPSON	26189	G
THOMAS M. HINTERMAYER		M T C	JOHN SIMPSON	35201	F
ROY HOBSON	8124	T	ROSAIRE ST PIERRE	44550	M
DONALD HOHNER	57812	M	ROBERT STEFANIUK		M
ROBIN HOVINGTON	79153	G	SWAGELOK		F
TERRY T HOWARD	81172	T	RALPH TITZE		G
JOSHUA P IMRIE	74784	T F	ROBERT TREMBLAY	5637	T C
GLENN JORGENSEN	76732	M T C	GERALD VINCENT	36317	M
JEAN-MICHEL JULIEN	74173	M	VINCENT WARNER		M
AARON KEATING	68076	T	GARRY B WINTERS	78416	T
ADAM KEATING	73945J	T	BJORN WITT	80560	T
LARRY KEATING	46822	T	ROY WOBKING		T
MAURICE KHERLAKIAN	71601	M T C	STEVE WOLOZ	7877	F
CHRIS KONDRAT	81020	M T C F	DAVID/VINCENT		
ROBERT LAMONT	63807	F	SAMUEL BISSON	78714	G

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

Hobby Hobby
128 Queen St. South
Mississauga, ON 905-858-7978
hobbyhobby.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
0B 0J0 Fax (780) 373-2522

Classified website for hobby

HOBBY Classified.com

Buy! Sell! Trade!
FOR HOBBYIST ONLY

Post free ads at <http://hobbyclassified.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

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

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

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

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

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



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: Super Stearman, Mustang, Spitfire, Float Plane, Gee Bee, Sea Wind and more Embroidered on Golf Shirts, Coats and Hats. "Wear What You Fly" Call 905-620-0076 to order.

FOR SALE: Complete collection of RCM. October 1983 to last date of publication. Clean, all covers intact, no clips - offers. george 519-537-7876

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

FOR SALE: Spektrum DX6 TXXR, original box and manual included like new \$130 OBO, Pierre (306) 631-2270

FOR SALE: Eflite 12VDC 1.5A Pwr supply new in package \$15, Pierre (306) 631-2270

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

FOR SALE: Health problems force me to sell \$3500 worth of models and all accessories. Included are 3 electric and 5 gliders, computer radio (ch51) 4 channel radio (ch29.) Each model has all eletrics installed and are all flyable. Also included are 2 hi-starts. 905-646-0646 for info.

FOR SALE: Two 1960s era Carl Goldberg kits "Skylane 62" and "Skylark" (with twin engine option) Both appear complete less decals. Boxes are in fair shape only. Kits are buildable but not in collectable condition. \$70 each, both for \$120, shipping included. 902-894-3045

WANTED: blue prints and plans for MIDWEST AT-6 Kit #177 A Sport-Scale Military Trainer. 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

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

WANTED: Plans, partial kit or complete kit for the Great Planes Trainer 60 (not the PT60). (306)627-3787 or dforness@sasktel.net

FOR SALE: 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)

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

DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

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 RENOUELER VOTRE ADHESION AU MAAC!

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.



Gerry Pronovost of Ottawa with his original "Mermaid" – 81" span powered by .52 OS 4 stroke. This model went through a series of design prototypes before arriving at this stage. It flies well and is very realistic in the air.



Paul Smith's winning Jim Walker entry. It did an honest 100 MPH with just a .15 C.I. F2D Glow Engine for power. Very impressive! / La maquette de type de Jim Walker qui a valu le premier prix à son propriétaire, Paul Smith. Elle a atteint 100 milles à l'heure à l'aide d'un diminutif moteur .15 de F2D. Très impressionnante!



John Paris' Oriental profile with nice paint job, and Super Tigre .46. John won 1st place in Profile Stunt with this nice flying machine! / La maquette Oriental (profil) de John Paris possédait une livrée très colorée et était mûe par un Super Tigre .46. John a remporté la première place dans la catégorie Profile Stunt avec cette machine qui volait très bien!



Geoff Higg's stunter with LA .46 engine. The Nobler design with Royal Canadian Navy markings makes for a sharp model! Geoff won third place in the F2B Team Trials with this airplane. / La maquette acrobatique de Geoff Higgs, mûe par un LA .46. Le design du Nobler en livrée de la Marine royale canadienne, voilà qui fait une bien belle maquette! Geoff a remporté la troisième place lors des essais de qualification d'équipe F2B à l'aide de celle-ci.

Happy Holidays

HOBBY



WHOLESALE

BUSINESS HOURS

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

HOLIDAY HOURS (DEC 2-26)

Mon-Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 5 pm
Dec 24: 11 am - 4 pm
Dec 25: Closed
Dec 26: 10 am - 5 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	\$ 17.50
HS-50	Super Sub Micro	\$ 16.99
HS-55	Sub Micro	\$ 11.99
HS-56HB	Sub Micro Karbonite	\$ 22.99
HS-65HB	Might Feather	\$ 22.99
HS-65MG	Mighty Feather	\$ 31.99
HS-75BB	Retract	\$ 29.99
HS-77BB	Low Profile	\$ 25.99
HS-85MG	Mighty Micro	\$ 29.99
HS-85BB	Mighty Micro	\$ 21.50
HS-81	Sub Micro	\$ 13.99
HS-82MG	Micro Metal Gear	\$ 19.99
HS-125MG	Thin Wing	\$ 31.99
HS-225BB	Mighty Mini	\$ 18.99
HS-225MG	Mighty Mini	\$ 26.50
HS-311	Standard	\$ 9.50
HS-422	Deluxe Standard	\$ 12.99
HS-425BB	Deluxe BB Standard	\$ 13.99
HS-485BB	Deluxe HD BB	\$ 15.50
HS-625MG	Deluxe High Speed BB	\$ 32.99
HS-635HB	High Torque Dual BB	\$ 22.50
HS-645MG	Deluxe High Torque BB	\$ 32.99
HS-755BB	1/4 Scale Bearing Karbonite	\$ 26.50
HS-765HB	Sail Arm	\$ 37.50
HS-785HB	Sail Winch	\$ 47.99
HS-805BB	Mega 1/4 Scale	\$ 35.50
HS-805MG	Mega 1/4 Scale Metal Gear	\$ 52.99
HS-965MG	Super Speed	\$ 62.99
HS-985MG	Super Torque	\$ 62.99

DIGITAL SERVOS

HS-5045MG	Digital Feather	\$ 26.50
HS-5055MG	Digital Sub Micro	\$ 23.50
HS-5056MG	Digital Micro	\$ 35.99
HS-5065MG	Digital Micro	\$ 38.50
HS-5083MG	Digital Micro Gyro	\$ 44.99
HSG-5084	Digital Tail Rotor	\$ 45.99
HS-5085MG	Digital Mighty Micro	\$ 39.99
HS-5125MG	Digital Wing	\$ 51.99
HS-5245MG	Mini High Torque	\$ 41.99
HS-5485HB	Digital Sport	\$ 20.99
HS-5625MG	Digital Super Speed	\$ 50.99
HS-5645MG	Digital Super Torque	\$ 50.99
HS-5745MG	Digital 1/4 Scale	\$ 65.99
HS-6635HB	Karbonite Digital	\$ 43.99
HS-6965HB	Digital Coreless	\$ 75.99
HS-6975HB	Digital Coreless	\$ 75.99
HS-7940TH	High Speed Ti Gear	\$ 127.99
HS-7950TH	Mega Torque Ti Gear	\$ 127.99
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 105.99
HS-7965MG	V2 High Speed	\$ 80.99
HS-7966	Karbonite V2 High Speed	\$ 75.99
HS-7975	Karbonite V2 High Speed	\$ 75.99
HS-7985MG	V2 High Torque	\$ 81.99

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]
\$ 134.99	\$ 25.99	\$ 47.99

2.4GHz RADIOS

FREE SHIPPING*

Aurora 9 2.4GHz

- 191240 - \$ 539.99
 - Standard Version
 - Aurora 9 Ch Tx
 - Optima 9 Ch Rx
 - 4-HS5485 Servos (Digital)
- 191242 - \$ 469.99
 - 2.4GHz Tx/Rx Combo
 - Aurora 9 Ch Tx
 - Optima 9 Ch Rx
- 191244 - \$ 429.99
 - 2.4GHz Tx/Rx Combo
 - Aurora 9 Ch Tx
 - Optima 7 Ch Rx

Optic 6 2.4GHz

- 158241 - \$ 239.99
 - Standard 2.4GHz
 - Optima 7 Ch Rx
 - 4-HS 325HB Servos
- 158242 - \$ 199.99
 - 2.4GHz Tx/7 Ch Rx
 - Optima 7 Ch Rx
 - 2.4GHz Tx
- 158243 - \$ 234.99
 - 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 - \$ 144.99
 - Spectra 2.4GHz Module
 - Optima 9 Ch Rx
- 29422 - \$ 114.99
 - Spectra 2.4GHz Module
 - 2X Optima 6 Ch Rx
- 29424 - \$ 134.99
 - Spectra 2.4GHz Module
 - 2X Optima 7 Ch Rx

FLIGHT PACKS

FREE SHIPPING*

All crystals are only \$ 7.99 with purchase of flight pack.

MICRO 05 PACK

3-HS55 Servos
1-Micro05S Rx
Works with all radios
HIT25555
\$ 49.99



MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos
Mini 6S 6 Ch FM
Auto-Shift Rx
HIT28881
\$ 57.99



MINI MICRO PACK

3 HS-55 Servos
1 Mini 6S Rx
HIT28855
\$ 54.99



NEUTRON MICRO PACK

3 HS-55 Servos
1 Neutron 6 Ch Dual
Conversion Rx
HIT28955
\$ 74.99



NEUTRON MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos
Neutron 6 Ch FM Dual
Conversion IPD Rx
HIT28981
\$ 72.99



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
\$ 98.99



RECEIVERS

FREE SHIPPING*

Available for any radio

FREEDOM 9S

9 Ch Syn. Dual Conversion Auto Shift
\$ 51.99



FUSION 9

9 Ch Syn. Aircraft Rx
\$ 63.99



MICRO 05S

5 Ch FM Rx
\$ 19.99



MINI 6S

6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx
\$ 19.99



NEUTRON 6S

6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx
\$ 37.99



OPTIMA 6 **NEW**

6 Ch 2.4GHz Rx
HIT28410
\$ 47.99



OPTIMA 7 **NEW**

7 Ch 2.4GHz Rx
HIT28414
\$ 66.99



OPTIMA 9 **NEW**

9 Ch 2.4GHz Rx
HIT28425
\$ 91.99



SUPREME IIS

8 Ch Auto Shift Select
\$ 34.50



No PST.

Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!

**P
L
Y
W
O
O
D

B
A
L
S
A**

	24" LONG	48" LONG
1/64"x12"	\$ 11.99	\$ 19.99
1/32"x12"	\$ 7.99	\$ 13.99
1/16"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
3/32"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
1/8"x12"	\$ 11.99	\$ 21.99
3/16"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99
1/4"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99

	36" LONG	48" LONG
1/16"x3"	10/ \$ 9.99	10/ \$12.99
3/32"x3"	10/ \$10.99	10/ \$13.99
1/8"x3"	10/ \$11.99	10/ \$15.99
3/16"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/4"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/16"x4"	10/ \$13.99	10/ \$17.99
3/32"x4"	10/ \$14.99	10/ \$21.99
1/8"x4"	10/ \$15.99	10/ \$22.99
3/16"x4"	5/ \$ 9.99	5/ \$13.99
1/4"x4"	5/ \$11.99	5/ \$14.99

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*

Passport Ultra AC/DC Charger/Cycler
[DYNAMITE]
DYN4064 - \$ 136.99
- Integrated 1-6S Balancer
- 8 amp charge/5 amp discharge
Charge: 1-6S Lithium & 1-14 NiCd/NiMH



Passport AC/DC Li-Po
[DYNAMITE]
DYN4066 - \$ 69.99
- 1-5 amp charge rates
- Charge 2-6S Li-Po/Li-Fe
- Integrated 1-6 Li-Po Balancer



Triton 2 EQ
[GREAT PLANES]
GPMM3156 - \$ 209.99
Charger, Cycler, Balancer
- Charge up to 6S LiPo up to 24 cells NiCd/NiMH
- Charge up to 8.0 Amps



Triton EQ

[GREAT PLANES]
GPMM3155 - \$ 134.99
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

THUNDER POWER!
THP610 - \$ 136.99
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



Pro Charger w/Power Supply

[VENOM]
VNR0657 - \$ 144.99
Incl: * 6 Different Charging Plugs
- Charge 1-6 Cell Lithium
- Charge 1-15 Cells NiCd/NiMH
- 0.1-5.0 Amp



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.

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

AR6000
SPM6000 - \$ 52.99
- Only weighs 7 grams
- 2.4 GHz only

AR6110
SPMAR6110 - Top Pins
SPMAR6110E - End Pins
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs less than 3.5 g
\$ 52.99 each

AR6200
SPM6200 - \$ 84.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Ultralite only 10 grams
- Dual Link

AR6250 6 Ch Carbon Fuse
SPMAR6250 - \$ 84.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs 4 grams

AR6300
SPM6300 - \$ 52.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs only 2 grams

AR7000 7 Ch
SPM6070 - \$ 104.99
- DSM2 Technology
- Works with DX-7 only
- Full range for use in any aircraft

AR7100 7 Ch Heli
SPMAR7100 - \$ 157.99

AR500
SPMAR500 - \$ 62.99
- 5 Ch Receiver

AR7100R 7 Ch Heli
SPMAR7100R - \$ 229.99
- Includes Rev Limiter

AR7600
SPMAR7600 - \$ 136.99
- DSM2 Technology
- 7 Ch Highspeed Rx

AR9000
SPMAR9000 - \$ 178.99
- DSM2 Technology

AR9100
SPMAR9100 - \$ 229.99
- DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver
- Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale

Remote
SPM9545 - \$ 36.99

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	\$ 5.99
Y ADAPTER/12"	\$ 6.49
Others - Please Call	

RADIOS

DX5e Radio
SPM5500 - \$ 104.99
- 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 - \$ 209.99
- Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
- Airplane and Heli Programming
- 6 Channels; - 10 Model-Memory
- AR6200 Receiver
DX6i Transmitter only - \$ 157.99

DX6i MicroLite Radio
SPM6620 - \$ 219.99
Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
- 6 Channels/10 Model-Memory
- Air and Heli Programming; - 4-DSP75 Servos
- AR6100 6 Ch MicroLite Receiver

DX7 DSM2 7Ch Computerized Radio
\$ 369.99 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-DS821 Digital Servos; - AR7000 Receiver
DX7 Transmitter only - \$ 239.99

DX7 DSM2 7Ch Computerized Radio MicroLite - \$ 359.99 each

SPM2720 - MicroLite Air
SPM2722 - MicroLite Heli
- 3-S285 Servos
- 1-AR6100 Receiver

SERVO

Digital Servo Programmer
SPMDSP - \$ 25.99

DSP60
SPMDSP60 - \$ 19.99

DSP75
SPMDSP75 - \$ 18.99

Sport Digital Aircraft
SPMSA6000 - \$ 31.99

Digital Aircraft
SPMSA6010 - \$ 41.99

Hi-Torque Digital Aircraft
SPMSA6020 - \$ 47.99

Hi-Torque Digital Aircraft
SPMSA6030 - \$ 89.99

Mini Digital Heli
SPMSH5000 - \$ 57.99

Hi-Speed Digital Heli
SPMSH6040 - \$ 84.99

Deluxe Transmitter Case
SPM6701 - \$ 63.99
- Custom fit for deluxe radios

AR6300 Nanolite Flight Pack
SPM6300F - \$ 104.99
- AR6300 Rx
- 4-DSP60J Servos

ADHESIVES

FREE SHIPPING*

ZAP CA Deal
Buy 3 - 2oz bottles for \$ 29.97 (\$ 9.99 each).
Available in thin, medium, thick
[Reg. \$ 11.99 each]

GREAT PLANES Pro Epoxy (90Z)
\$ 11.99 each or 3 for \$ 29.97

6 min. (GPMR6045) 45 min. (GPMR6048)

30 min. (GPMR6047) Finishing Resin (GPMR6049)

BOB SMITH CA GLUE CA Deal
Buy 3 - 2oz bottles for \$ 24.99 (\$ 8.33 each).
Available in thin, medium, thick

LITHIUM BATTERIES

FlightPower **FREE SHIPPING***

EONX 30
1200mAh 2S 7.4V - \$ 35.99
1200mAh 3S 11.1V - \$ 52.99
2200mAh 2S 7.4V - \$ 57.99
2200mAh 3S 11.1V - \$ 79.99

EONX LITE
350mAh 2S 7.4V - \$ 20.99
350mAh 3S 11.1V - \$ 30.99
800mAh 2S 7.4V - \$ 27.99
800mAh 3S 11.1V - \$ 39.99
1300mAh 2S 7.4V - \$ 32.99
1300mAh 3S 11.1V - \$ 46.99
2100mAh 2S 7.4V - \$ 48.99
2100mAh 3S 11.1V - \$ 69.99

Futaba

FREE SHIPPING*

(Advanced Spread Spectrum Technology) * Full Range 2.4GHz System

6EX 2.4GHz
FUTK6900 - \$ 229.99
- 6 Ch Computerized Radio
- R617 6 Ch Rx;
- 6 Model Memory
FUTK6901 - \$ 259.99
- R617FS 6 Ch Rx
- 4-S3004 Servos

7C 2.4GHz FASST
- 7 Ch Computerized Radio
- Incl: R617FS Rx & 4-S3152 Servos
FUTK7000-Aircraft
FUTK7001-Heli
\$ 364.99 each
-Tx & R617FS Rx
FUTK7004-Aircraft
FUTK7005-Heli
\$ 294.99 each

8FG 2.4GHz FASST
- 8 Ch Radio with integrated FASST Technology
FUTK8000-Aircraft w/R6008HS Rx
FUTK8001-Heli w/R6008HS Rx
\$ 499.99 each

10CAG/10CHG FASST
- 10 Ch Radio now with integrated 2.4GHz
- Incl: R6014HS Rx
FUTK9255-Aircraft
FUTK9256-Heli
\$ 679.99 each

FAAST RECEIVERS

R6004FF FUTL7624 \$ 52.99	R617FS FUTL7627 \$ 104.99	R6008HS FUTL7639 \$ 146.99	R6014HS FUTL7645 \$ 209.99	R6106HF FUTL7650 \$ 62.99
--	--	---	---	--

12FG 2.4GHz FASST

- R6014FS Rx
- 1700mAh Tx Battery
- 1500mAh Rx Battery
FUTK9275-Aircraft
FUTK9276-Heli
\$ 929.99 each

12Z 2.4GHz FASST
FUTK9300 - \$ 1579.99
- 12 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx

14MZ 2.4GHz FASST
FUTK9400 - \$ 2419.99
- 14 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



Messerschmitt Bf-109G PNP - BNF

- 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



PKZ4975 (pnp) PKZ4980 (bnf)
\$191.99 \$255.99



Shoestring .46/EP Sport ARF

- 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



GPMA1328
\$212.99



Ultra Micro P-51 RTF

- 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



PKZ3600
\$139.99



Super Sportster BL EP ARF

- 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



GPMA1161
\$105.99



RealFlight Basic w/USB Mode 2

- 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



GPMZ4220
\$105.99



OS 55HZ-H Hyper Heli Ring/40L

- 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



OSM55HZN
\$319.99



Air or Heli 8ch 2.4GHz FASST w/R6008H

- 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



FUT8FGA
 or
 FUT8FGH
\$509.99



Mini NexStar EP RxR or RTF 2.4GHz

- 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



HOBAA0700 (RxR) HOBAA0705 (RTF)
\$202.99 \$287.99