

Model Aviation

CANADA

Published by Morison Communications



Sign Three



Fly Free

page 23

Parrainez 3

Adhésion

Gratuite

page 23

Canada Post Publication agreement number 40012482

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

Check us out online at...

www.hobbyhobby.com

HOBBY HOBBY

Your RC Specialists Since 1984

Canadian Dollars

Navigation

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

Information

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

Gift Cards



Official RC Car Supplier for the Toronto Maple Leafs



Specialists in Radio Controlled Airplanes, Helicopters, Cars & Boats!

Featured Items



MH-35 Heli RTF



Blade mSR BNF



Novus 125 FP Sub Micro RTF Heli



46AX ABL 40G Carb E3070 Muffler



F4F Wildcat PNP



450 PRO 3G Programmable Flybarless System



Blade mCX RTF



Flylite EP Slowflier RxR

Telephone: 905-858-7978

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

Hobby Hobby
128 Queen Street South
Mississauga
Ontario L5M 1K8

HOBBY HOBBY



December Store Hours

Monday	11:00am-8:00pm
Tuesday	11:00am-8:00pm
Wednesday	11:00am-8:00pm
Thursday	11:00am-9:00pm
Friday	11:00am-9:00pm
Saturday	10:00am-6:00pm
Sunday	12:00am-5:00pm

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

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

HOBBY



WHOLESALE



WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

Eflite

FREE SHIPPING*

Blade CX-3 (Coaxial Rotor Design)

EFLH2000 - **\$ 179.99**

- Heading Hold Gyro
- 5 Ch Spektrum DSM2 Radio
- Li-Po Battery/Charger
- Licensed MD 520N Scale Body

Blade CX-3 BNF (Bind-N-Fly)
 EFLH2080 - **\$ 169.99**



Blade mCX2 RTF

EFLH2400 - **\$ 119.99**

- New sleek look
- New reinforced parts
- LED Lights
- 2.4GHz Radio; Li-Po Battery & Charger

Blade mCX2 (Bind-N-Fly)
 EFLH2480 - **\$ 89.99**



Blade SR RTF

EFLH1500 - **\$ 199.99**

- Includes: - Brushless Motor
- 6 Ch DSM2 Radio
- 11.1V 1000mAh Battery
- G110 Gyro; Direct Drive Tail Motor



Blade mSR RTF

EFLH3000 - **\$ 134.99**

- weighs less than 1 ounce
- Includes: - 4 Ch 2.4GHz Radio
- 2-Li-Po Batteries/Charger

Blade mSR BNF (Bind-N-Fly)
 EFLH3080 - **\$ 129.99**



Blade 120 SR RTF

BLH3100 - **\$ 179.99**

- Fixed Pitch Single Rotor
- 2.4 GHz Radio
- 500mAh Li-Po Battery/Charger

Blade 120 SR BNF (Bind-N-Fly)
 BLH3180 - **\$ 149.99**



UMX Beast BNF

EFLU4080 - **\$ 174.99**

- Wingspan: 14.7 in
- Length: 15.7 in
- Weight: 57 g
- Includes: - 180 Brushless Outrunner
- Spektrum AR6400LBL ESC/Rx
- 2S 120mAh Li-Po Battery



Heli-Max

FREE SHIPPING*

AXE CX Micro - Ready to Fly Coaxial Heli

HMXE09 - **\$ 99.99**

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



NOVUS CP - Ready to Fly

HMXE0804 - **\$ 199.99**

- 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 - **\$ 119.99**

- 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 - **\$ 159.99**

- 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

FREE SHIPPING*

Phoenix R/C Simulator

RTM2SR5500 - **\$ 174.99**

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



GREAT PLANS

SIMULATORS

FREE SHIPPING*

RealFlight G5.5

GPMZ4450 - **\$ 199.99**

- Incl.: - Over 80 Aircraft
- Interlink Elite Controller
- Over 30 Flying fields
- Multi-Player Combat Flying



RealFlight Basic Simulator

- Features: - 47 Aircraft
- 6 Photofields
- 6 Ch USB Controller

GPMZ4220
\$ 99.99



HITEC

Optic 5 2.4GHz

FREE SHIPPING*

HIT160240
 - 5 Ch 2.4GHz Radio
\$ 94.99



Eflite

FREE SHIPPING*

Habu 32 DF ARF

EFL8075

- Fiberglass fuselage
- Requires 80mm fan and 32 brushless motor
- 40.5 inch wingspan
- 49.5 inch length

\$ 299.99



Aeronca Champ 15e ARF

EFL2800 (Platinum Series)

- balsa/plywood construction
- 60 inch wingspan
- 37.6 inch length
- scale landing gear w/shock absorbing struts

\$ 179.99



See inside back cover for more great deals!

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)

* 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.

LIMITED TIME OFFER!

FREE SHIPPING* For a limited time we will ship any order, any item, anywhere in Canada using Canada Post Expedited Shipping.

PLUS

We will pay your provincial portion of the HST, leaving only the 5% GST.

* Restricted to items that are deliverable by Canada Post Expedited Ground.

* Dangerous goods excluded. * Insurance is extra.

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

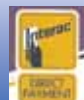
1-705-725-6289

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 | 1-855-FLY-MAAC (1-855-359-6222)
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 11,000, representing all facets of our exciting hobby.

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

British Columbia (C)

Steve Hughes 60686
844 Hwy 97A, Unit 44
Armstrong, BC V0E 1B7
250-546-0612 - zd-c@maac.ca -

Manitoba - NORTHWESTERN ONTARIO (D)

Jeff Esslinger 64851
221 Athlone Dr., Winnipeg, MB R3J 3L6
204-895-2615 - zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E)

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

Northern Ontario (F)

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

Ottawa Valley (G)

Claude Melbourne 58082L
3104 Hwy 29 RR4, Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000 - zd-g@maac.ca

BC Coastal (H)

Ron Dodd 57326
47551 Ballam Rd, Chilliwack, BC V2P 6H5
604-824-2976 - zd-h@maac.ca

Québec (I)

Richard Biron 40356L
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 H4W 2H2
514-944-8241 - zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K)

Heinz Pantel 42484
1116 Horace St, Regina, SK S4T 5L4
306 781-7400 - zd-k@maac.ca

SouthEast Ontario (L)

Clair Murray 54946L
15390 8th Concession RR1
Schomberg, ON L0G 1T0
905-939-2928 - zd-l@maac.ca

SouthWest Ontario (M)

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

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

Executive Board Members - Walter Chikmoroff (AB Zone), Roy Rymer (Middle Zone)

OFFICE STAFF

Linda Patrick (Secretary/Treasurer)

linda_maachq@on.aibn.com

Diane Westgate (Bilingual assistant office manager)

maachq@on.aibn.com

Rachel Lazaridis (Bilingual Reception and membership)

diane_maachq@on.aibn.com

The MAAC office is open from 8:00 am to 4:30 pm Monday to Friday.

Bilingual service is available / Un service bilingue est disponible.

COMMITTEES

Advisory Groups (Board Appointed)

INSURANCE

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

UAV COMMITTEE

Jeremy Cartlidge 45473
200 Rosedale
Beaconsfield, QC H9W 2H8
450-476-4325
jcartlidge@hotmail.com

Appointments (Board Appointed)

ACC DELEGATE

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

CHAIR OF CHAIRS

Claude Melbourne 58082
3104 Hwy 29 RR4,
Brockville, ON K6V 5T4
613-342-6884
crs3@sympatico.ca

TRANSLATION

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

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

ARCHIVES

Peter Mann 38L
31 Manor Park Crescent
Guelph ON N1G 1A2
519-822-9582
archives_maachq@bellnet.ca

CONSTITUTION

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

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

FAI

Jack Humphreys 1797L
1014 - 9235 Jane St.
Maple, ON, L6A 0J8
416 402 2812
jack.humphreys@sympatico.ca

FREE FLIGHT INDOOR

Vladimir Linardic 38165
272 Hollymount Dr,
Mississauga, ON L5R 3R6
905-501-1893
vladimir.linardic76
@gmail.com

FREE FLIGHT (Sport & Competition)

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

GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Claude Melbourne 58082L
3104 Hwy 29 RR4,
Brockville, ON K6V 5T4
613-342-6884
crs3@sympatico.ca

MUSEUM

Steve Woloz 7877
5763 Mac Alear
Cote St. Luc, QC H4W2H2
514-486-1898
s.woloz@swaassoc.com

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

Roy Rymer 61172
1546 8th Ave.
St Catharines, ON L2R 6P7
905-685-1170
maac@niagaracomposites.com

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Rod Mcrae 8144
1970 Covington Cr
Kelowna, BC V1z 3M2
2507693505

Rodmcrac@shaw.ca

R/C FLOAT PLANES

William Thorne 75300
216 Adelaide Ave E Apt 1
Oshawa, On L1G 1Z5
905-433-0561
Billthorne@Sympatico.ca

R/C GIANT SCALE

Tom Russell 22036
148 Fletcher Ave.
Ajax, ON L1Z 1G3
905-426-9475
mansterrussell01@aol.com

R/C HELICOPTER

Rodger Williams 9587
Quebec, PQ
418-650-3150
rawilliams@videotron.ca

R/C INDOOR

Ray Sheldon 73635
7700 Highway 1 RR3 Gran-
ville Ferry, NS B0S 1K0
902-665-4547
Chonetes@NS.Sympatico.ca

R/C JET

Kelly Williams 59082
7507 Auburn Pl. Delta, BC
V4C 6W9
604-592-0994
Kelly.Williams@Telus.Net

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 Pl NW
Calgary AB T3G 2V4
403-547-1086
pylon.guy@shaw.ca

R/C SAILPLANE

Stanley Shaw 2481L
168 Metcalfe St Unit 408
Guelph, On N1E 6W3
519-763-7111
stanley.a.shaw@rogers.com

R/C SCALE

Jim McIntyre 12719
1706 Bovingdon Pl.
Claremont, ON L1y 1A6
905-649-8170
Jim@Scalebuilder.Org

R/C SCALE AEROBATICS

Lee Prevost 9551
67 Cranbrook Cr
Sudbury, ON P3E 2N4
705-522-3550

R/C SCALE COMBAT

Daniel Paluzzi 38730
130 Isaac Murray Ave
Maple, ON L6A 2S8
905-303-0500
Dpaluzzi@Rogers.Com

RADIO SPECTRUM

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

SAFETY

Larry Fitzpatrick 11286L
18 Oakdale Ave
St. Catherines, ON L2P 2B9
905-964-3189
tech@ont.net

SAM

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

SPACE MODELLING

Fritz Gnass 9760
Rr 1 4755 La Salle Line"
Petrolia, ON N0N 1R0
519-882-1868
Fritzpg@Hotmail.Com

WEB PAGE MONITOR /UPDATE

Peter Schaffer 44429
1256 Heenan Place
Kenora, ON P9N 2Y8
807-468-7507
pschaffer@kmts.ca

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

Model Aviation

CANADA



CONTENTS

December 2010 - Vol. 41 No. 6

President's Report / Mot du président	5	The Revitalization Of Swoot	
<i>Annual general Meeting /</i>		La renaissance du Club SWOOT	28 / 29
<i>L'Assemblée Générale Annuelle</i>	6	Warbirds Over The Bay	30 / 31
<i>Bursary</i>	6	EDF Catapult Launching /	
Christmas Closing / Fermeture de Noël	6	Lancer-catapulte de jets EDF	32 / 33
Editor's Notes / Notes de l'éditeur	7	Photo Album	36, 37, 40
<i>Donations from Members /</i>		Thanks Tony	41
<i>Dons en provenance des membres</i>	8	Sopwith Camel	42
Sign 3 Fly Free /		Ercoupe and Super Cub	43
Parrainez 3 Adhésion Gratuite	23	Hobbyshops Canada	70
2011 Membership Application	24	Calendar of Events	71
General Order Form	25	Trading Post	74
Rene Goossens MAAC Pioneer /			
récipiendaire du Prix des pionniers du MAAC	26		



Ken Stuhr's Northrop XB35 in the air over Chilliwack BC. Le Northrop XB-35 de Ken Stuhr au-dessus de Chilliwack (Colombie-Britannique).

PHOTO: Kevin Sumner

ZONE COLUMNS

Alberta (A))	9
Atlantic (B)Atlantique (B)	10
British Columbia (C) / Colombie-Britannique (C)	11
Manitoba and North Western Ontario (D) / Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	12
Middle Ontario (E) / Ontario Milieu (E)	13
Ottawa Valley (G) / Vallée de l'Outaouais (G)	14
BC Coastal (H) / Colombie-Britannique – zone côtière (H)	15
Quebec (I)	16
St Lawrence (J) / St Laurent (J)	17 / 18
Saskatchewan (K)	19
South East Ontario (L) / Sud Est Ontario (L)	20
South West Ontario (M) / Sud Ouest Ontario (M)	21

COMMITTEE COLUMNS

Archives	44
Noise / Bruit	45
Youth and Beginner	46
Radio Spectrum / Spectre de Radio	47
WebSite / Site Web	48
Free Flight / Vol libre	49
Electric / Avions électriques	51
Control Line / Vol Circulaire	52
C/L Precision Aerobatics / Vol circulaire acrobatique	53 / 54
RC Float Plane / Avions flotteurs	55 / 56
RC Giant	57
RC Helicopter / RC Hélicoptères	58
RC Indoor / RC - Vol Intérieur	59
RC Jets / Avions à réaction	60
RC Precision Aerobatics / RC - Acrobatie de Précision	61
Copies volantes / Scale	62 / 63
RC Scale Aerobatics / RC Acrobatie de Copies Volantes	64 / 65
RC Sailplane / RC Planeurs	66
SAM	67 / 68
Space Model / Astromodélisme	69

Model Aviation Canada
is Published by

Morison Communications
www.morisoncom.com

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

Editorial Department

editor@modelaviation.ca

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

Advertising

Keith Morison

adsales@modelaviation.ca

Ph 403-510-5689 Fax 403-282-0849

Model Aviation Canada (ISSN# 0317-7831) is the official publication of the Model Aeronautics Association of Canada, and is published six (6) times a year by Morison Communications.

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

Annual subscriptions to Model Aviation Canada are available for \$24CDN in Canada or \$40 US outside of Canada.

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at Box 61061 Calgary, Alberta T2N 3P9. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to articles@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

Feb. Issue - January 1
April Issue - March 1
June Issue - May 1
August Issue - July 1
October Issue - September 1
December Issue - November 1

Classified Advertising

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

MEMBER RATES:
First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1. Dealer/commercial rates: First 20 words \$15. Each additional word \$1

Display Advertising

See rate card in the Trading Post section. Direct all advertising inquiries to:
Keith Morison 403-510-5689
adsales@modelaviation.ca.

President's Report



Richard Barlow 5744L
President
(613) 348-1696
pres@maac.ca



A MAAC member, very concerned about safety, approached me and said: "It is all very well for you to talk safety and rules in your column, but who reads it?" He has a valid point. His suggestion was that MAAC's safety rules, and local club rules should be posted prominently beside every clubhouse and flightline. These sheets should be changed annually to keep them fresh and to allow for changes. Many clubs already do this, but to the rest – it is a good plan to follow.

I was fortunate, in October, to be able to represent MAAC in front of CARAC, the regulatory advisory board for Transport Canada. MAAC, with its connections to FAI, and the Aero Club of Canada, together with a great record of policing its own members, is well regarded by Transport Canada. We are lucky to have this credibility in our relationship and it must be jealously guarded. Our future use of

Canadian air space depends on federal goodwill. As a case in point, at the recent meeting, the recommended weight limit on small, unmanned aerial vehicles was dropped to 25 kg from 35 kg. Our model limit remains at 35 kg, strictly because of our good record. Let us maintain that record as unblemished.

At those meetings, one topic raised was that of FPV (First Person Video) flying, the mounting of a small TV camera on a model and projecting the streamed video to a headset worn by the pilot. The pilot now operates the model with a view from inside the cockpit. Some flight simulators have this feature if you want to try it.

FPV is legal, and is a MAAC sanctioned activity, as long as the purpose is recreational, the model is within our weight limit and remains in direct line of sight, and the pilot is on a buddy box with the master controller in the hands of a second pilot. Those are the current rules. Step outside of those requirements, and your model becomes a UAV, subject to stringent government regulation.

The Zone meetings are over and the next procedure is to sift through the min-

utes in order to find all items that require insertion on the AGM agenda for next April. That agenda will be published in February. You should all read it carefully, and make your ZD aware of your feelings. He is your voice to the Board of Directors.

Again, let me remind everyone of the change to our insurance. You are now covered for flying at any site where the landowner's permission has been obtained. By all means, take advantage of this and just be careful, as always.

MAAC is trying to move away from the mountains of paper that are generated. The club renewal packages were burned to disc for distribution. This constituted a great savings that helps offset other expenses such as the fees that accompany the increased use of Visa. The credit card fees cost MAAC a lot of money but is necessary in keeping with common business practice.

Following this example, electronic documentation will be used for many situations that were previously the domain of large paper packages and three-inch binders.

continued on page 7

Mot du président



Richard Barlow 5744L
President
(613) 348-1696 pres@maac.ca

Un membre du MAAC qui me confiait son inquiétude relativement à la sécurité, m'a approché pour me dire : «C'est bien beau de parler de sécurité et des règlements dans votre chronique, mais y a-t-il quelqu'un qui la lit?» C'est un bon argument. Sa suggestion, c'était que les règlements de sécurité du MAAC et ceux des clubs locaux soient affichés de façon très visible à côté de chaque clubhouse et sur la ligne de vol. Ces feuilles pourraient être changées annuellement afin d'assurer leur mise à jour ainsi que pour faire état des changements apportés en cours de route. Plusieurs clubs font déjà cela mais avis aux autres : c'est un bon plan à mettre en oeuvre.

En octobre, j'ai eu la chance de représenter le MAAC devant le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), l'entité qui conseille le ministère des Transports du Canada. Le

MAAC, compte tenu de ses rapports avec la FAI et avec l'Aéro Club du Canada, de même que parce qu'il jouit d'une feuille de route assez enviable quant à la surveillance de ses propres membres, est très bien vu de la part de Transports Canada. Nous sommes chanceux de jouir de tant de crédibilité dans nos rapports avec le ministère fédéral et nous devons jalousement la préserver. Notre usage futur de l'espace aérien canadien dépend de la bonne volonté du fédéral. En guise d'exemple, lors de la récente réunion, la limite recommandée des petits véhicules aériens non habités est passée de 35 kg à 25 kg. La limite permise pour nos maquettes demeure à 35 kg, strictement en raison de nos bons antécédents. Assurons-nous de préserver cette feuille de route impeccable.

L'un des sujets soulevés à ces rencontres, c'est le pilotage en immersion (communément appelé First Person View, FPV, en anglais), c'est-à-dire l'installation d'une petite caméra vidéo sur une maquette et la projection de l'image vidéo dans un casque que porte le pilote. Le pilote

contrôle dorénavant la maquette grâce à une vue qu'il obtient du cockpit. Si vous voulez essayer cela, certains simulateurs de vol possèdent cette caractéristique..

Le pilotage en immersion est légal et est une activité que parraine le MAAC, en autant que le but de l'exercice demeure à des fins de loisirs, que la maquette se situe à l'intérieur des limites de poids et qu'elle demeure dans le champ de vision direct et que le pilote est branché sur boîte-école tandis que la télécommande principale se trouve entre les mains d'un deuxième pilote. Tels sont les règlements à l'heure actuelle. Si vous vous écarter de ceux-ci, votre maquette deviendra un véhicule aérien non habité et elle sera soumise à une réglementation gouvernementale très serrée.

Les assemblées de zone sont maintenant terminées et la prochaine marche à suivre consistera à passer au peigne fin les procès-verbaux afin d'y déceler tous les points qui devront être insérés à l'ordre du jour de l'Assemblée générale annuelle, en avril 2011. Cet ordre du jour sera publié en fé-

suite à la page 6



The Annual General Meeting L'Assemblée Générale Annuelle

**Sunday April 17, 2011
le dimanche, 17 avril, 2011
1:00 PM / 13h**

**Marriott Victoria Inner Harbour
728 Humboldt St., Victoria, BC V8W 3Z5.
Phone 250-480-3800
www.marriottvictoria.com**

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, April 14, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (Friday & Saturday, April 15 and 16, 9 am - 5 pm)
Les membres sont les bienvenus s'ils veulent observer le déroulement de la réunion du comité exécutif (jeudi le 14 avril, 9h à 17h) et la réunion du conseil d'administration (vendredi et samedi le 15 et 16 avril, 9h à 17h)

Christmas Closing

The M.A.A.C. office will be closed for Christmas holidays from noon the December 24 to January 2, 2011 inclusive. The staff will be back in the office January 3.

Have a Merry Christmas and a Happy New Year!



Fermeture de Noël

Le bureau de M.A.A.C. sera fermé pour les vacances de Noël du 24 décembre au 2 janvier inclus. Le personnel sera de retour au bureau le 3 janvier.

Joyeux Noël et Bonne Année 2011!

Mot du président

suite de la page 5

vrier. Vous devriez le lire attentivement et faire connaître vos réactions à votre directeur de zone. Il constitue votre voix au sein du Conseil de direction.

Une fois de plus, laissez-moi rappeler les changements apportés à notre assurance. Vous êtes maintenant protégé si vous voulez faire voler une maquette à tout endroit, du moment que vous ayez obtenu la permission du propriétaire. Profitez de cette amélioration et soyez prudents, comme toujours.

Le MAAC tente de diminuer la montagne de papier produite. Les trousse de renouvellement de club ont été gravées sur cédérom aux fins de distribution.

Ceci a économisé beaucoup, ce qui aide à contrer d'autres dépenses assez importantes comme les adhésions traitées par le biais de la carte de crédit Visa. Ces frais de cartes de crédit coûtent beaucoup d'argent au MAAC mais c'est nécessaire si l'on veut conserver des pratiques d'affaires modernes.

Si l'on poursuit sur cet exemple, la documentation électronique sera utilisée en plusieurs situations où le personnel devait précédemment préparer des cartables de trois pouces.

Le MAAC vit à l'heure de changements considérables. Le vieil adage qui voulait que «Nous avons toujours fait les choses de cette façon» ne vaut plus rien en ce XXI^e siècle. Plusieurs choses ne change-

ront pas puisqu'elles constituent la pierre angulaire de notre organisme mais nous devons moderniser notre façon de brasser des affaires. Parfois, cela coûte de l'argent à brève échéance afin de réaliser des économies à plus longue échéance. C'est la réalité.

Vous pouvez être assuré d'une chose; il n'y a aucun écart des dépenses au sein du Conseil de direction actuel. Il y a souvent des divergences d'opinion quant à ce qui est préférable pour l'association mais l'objectif demeure le même. Nous offrons le meilleur service à nos membres à un coût raisonnable.

À vous tous, je vous souhaite un bon temps des Fêtes en compagnie de vos êtres chers. ✨

\$1,500 BURSARY / BOURSE de \$1,500

A bursary in the amount of \$1,500 will be awarded to a student enrolled in a post-secondary aviation training course at a recognized Aviation College in Canada. Selection by a panel of aviation industry judges will be based on resumes submitted by M.A.A.C. members, providing confirmation of such enrollment, post-marked or faxed prior to February 1, 2011. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments by school officials, high school or college, references from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; other hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and references from MAAC members and/or clubs. These are the things the selection committee is using to determine who they select for the bursary awards.

Une bourse de \$ 1,500 sera offerte à un étudiant inscrit dans un cours d'aviation post-secondaire dans un collège aéronautique reconnu au Canada. La sélection sera faite par un jury de personnalités de l'industrie de l'aviation et sera basée sur les demandes soumises par les membres du M.A.A.C. qui pourront confirmer l'adhésion au collège, avec un cachet de la poste ou une télécopie avant le 1er février 2011. 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**

Editor's Notes



Keith Morison 24909L
Editor
403-510-5689 editor@modelaviation.ca

This issue marks the completion of a decade of publishing Model Aviation Canada for the members of MAAC. There have been a lot of changes over those years and I think we have grown significantly through the years.

In the day and age of Facebook, Twitter, RSS Feeds, mobile internet connectivity and fast-paced advances in technology, it might seem that magazines are a throwback to the dark ages. I couldn't disagree more.

There is something comforting about picking up a magazine and feeling the paper in your hands. Flipping through the pages can reveal nuggets of information

that a search engine won't bring to your attention. Perhaps most importantly, a printed magazine never has problems working with a browser and is never forcing you to upgrade your operating system.

LOOKING FOR CONTENT

The plea for submissions continues. We are getting a good selection of stories sent our way, and we need that to continue. We're looking for stories that are a bit more than just an event review or a look at a model. We want stories that share your passion and motivation for being involved in modelling.

We do have a need for general pictures for the magazine. Show us the beautiful planes that you see at events. The more unique the better!

THANKS

In closing, I would like to take a moment to thank Jacques Des Becquets for his tireless efforts in translating and editing the content for Model Aviation Canada Mag.

When I started as publisher, only a few columns were translated and today the vast majority of content appears in both official languages. This wouldn't be possible without Jacques' dedication to the hobby and MAAC.

I also need to thank everyone who has contributed to the magazine over the years. It truly is the magazine of and for MAAC members and over the years, it has been a pleasure telling your stories. I look forward to the next year, at least, of sharing stories about this wonderful hobby with all of you. ✈

Notes de l'éditeur



Keith Morison 24909L
Éditeur
403-510-5689 editor@modelaviation.ca

Ce numéro-ci marque le dixième anniversaire de publication de Model Aviation Canada pour les membres du MAAC. Plusieurs changements ont été effectués au fil des années et je crois que nous avons connu une croissance assez importante.

En cette ère de Facebook, Twitter, de fils de discussion RSS, de connectivité Internet ultrarapide et de toutes les avancées technologiques, on pourrait penser que les revues nous replongent dans l'Âge des ténèbres. Je m'inscris en faux là-dessus.

Il y a quelque chose de rassurant à prendre une revue et à palper le papier entre vos mains. Pagner vous fait dé-

couvrir des bribes de renseignements que même un engin de recherche en ligne ne portera pas à votre attention. Tout aussi important, une revue imprimée ne vit jamais de problèmes de fureteur et ne vous oblige jamais à effectuer la mise à niveau de votre système d'exploitation.

CONTENU RECHERCHÉ

Je réitère mon appel aux contributions littéraires. Nous recevons une bonne sélection d'histoires à raconter et nous voulons que cette tendance se poursuive. Nous recherchons des textes qui dépassent le cadre habituel d'un résumé de rassemblement ou un coup d'oeil à une maquette. Nous voulons recevoir des récits qui partagent votre passion et votre motivation qui ont conduit à votre implication au sein de l'aéromodélisme.

Nous avons évidemment besoin de pho-

tos généralistes pour la revue. Montrez-nous les merveilleux appareils que vous apercevez aux rassemblements. Plus ils sont uniques, mieux c'est!

MERCI

En terminant, j'aimerais prendre quelques instants pour remercier Jacques Des Becquets pour les efforts qu'il déploie à la traduction et à faire un peu d'édition quant au contenu de Model Aviation Canada.

Lorsque j'ai commencé à la barre à titre d'éditeur, seules quelques chroniques étaient traduites et aujourd'hui, c'est la majeure partie du contenu qui apparaît dans les deux langues officielles. Ce serait impossible sans le dévouement de Jacques à l'endroit du passe-temps et du MAAC.

Je remercie aussi toutes les personnes qui ont contribué à la revue au cours des années. C'est véritablement celle pour et par les membres du MAAC et au cours des années, il m'a fait plaisir de relayer vos histoires. J'ai bien hâte à la prochaine année afin de partager d'autres histoires sur ce merveilleux passe-temps. ✈

President's Report

From page 5

MAAC is currently undergoing considerable change. The statement that 'We have always done it that way' does not hold water in the twenty-first century. There are many things that should not change, as they are the corner stones of our organization, but the manner in which we conduct our business must be updated. Sometimes, it costs money in the short term to make sav-

ings in the long run. That is reality.

Of one thing you can be sure, there are no spendthrifts on the current Board. There are often differences of opinion as to what is best for the association, but the goal is always the same. The best service to members shall be provided at a reasonable cost.

To all of you – a happy Christmas season with your loved ones. ✈



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.

2010 TOTAL Donations: \$3,850

P - Public Relations / Relations Publiques M - Museum / musée T - Team Travel / déplacements d'équipe

C - Competition / compétition G - General and other / généralités et autres

Stephen Ablett	17722	T	Thomas Hintermayer	32483	M T C F	Shlomi Rosenzweig	79469	T
Chris Alcock		M T C F	Edward Holmes	49067	M	Timothy Saniternik	81720	F
John Allan	7901		Gordon Holmes	67504	T	Thomas Savage		
Leslie Allison	25694		Josh Imrie		F	Bruno Scherzinger	7166	M F
Paul Amelinkcx	4861	M T F	Garnet Jamieson	71883	M	Doug Schluter	55867	P F
Nabil Bakdach	47238	F	Eric Johnson	77005	M C	John Schmidt	33882	M T C F
Ernest Baker	354		Glenn Jorgensen		M T C F	Dave Seraphim		T C
Gary Baker		F	Karl Josch	66632		Justin Shah	37195	F
Jarrod Barnes	79429	T	Jean-Michel Julien		F	Raymond Sheldon	73635	T
Charles Barsony	18166	C	Ken Kalynuk		C	Christopher Shraplin	82495	F
Richard Baylis	2026	F	Larry Keating	46822	T	Yury Shvedenkov	78261	T
Bertram Bearman	9219	M	Douglas Kerr	60778	T C	Alan Simpson	26189	F
Francois Binette	75425	F	James Kidd	80204	F	John Simpson	35201	C
Ward Binkle		G	Frank Klenk		M	Albert Sinibaldi	60262	C
James Bruschinsky		T C F	Chris Kondrat	81020	M T C F	Maris Smilga	66893	T
Sonny Cejic	81793	F	Doug Lachance	17402		Russell Smutt	82619	C
Robert Chamberlin	80641	F	Regis Landry	10555	F	Hal Somerville		F
Colin Chariandy		F	Roy Lang	3346	T C F	August Sosick	81734	M
Marwood Coe	71316	G	J-P Lavoie	76511	F	Jim Sosick	81733	M
Marwood Coe		F	Frederick Legrain	82103	F	Jean-Francois St-Pierre	41975	F
Robert Cofell		M	Dennis Litke	48810	M	Rob Stefaniuk	73462	M
Lawrence Cotton	36994		Fred Lothrop		T	Werner Stutz	74228	T
Tim Cray		M	Neil Macgregor	44487	M	Shane Therres		M F
David Crocker		M	Dan Mahon	79179	F	Douglas Thomson		
Mark Crowhurst	72095	M T C	Anton Majkut	43095	F	Neil Tinker	12403	T C
William Davies	56150	G	Lev Manouvakhov	73632	M	Ralph Titze	6107	C
Patrick De Champlain	75747	F	John Marett	651 L	M	Brian Tomlinson	22817	F
Luc Delaplante	77991	M T C F	Alan Martin	75565	F	Robert Turpin		F
Alan Dennis	12976		Gilles Mathieu	72075		John Tysoe	6086	T
Alain Derouin	74210	F	Frank Mccrindle			Robert Vallieres	76864	F
Dino Di Gregorio	57291	F	John McGill		T	Peter Vande Pol	81792	F
David Doucet		M	Iain Mcgregor		T	Jason Vanden Broek	82242	F
Robert Duberger	53501	M	Jacques Mercier	8020-L	G	Klaus Walter	23197	F
Ernest Dutour	67604		Beat Meyer	74599		Lonny Whyte	81660	F
Richard Fahey		F	Ashley Michelin	82490	G	Mark Willdig	73958	F
Richard Fedorowicz	76974	M F	Larry Nagy	6459	F	Walter Wilsdon	45367	M
Peter Fillion		F	Raymond Neale		G	Jeff Wilston	78449	F
Marcel Fleury	11860	F	Gerald Neufeld	13473	F	Alan Wood	73085	M T C F
Claude Fortin	31384	M	Rick O'hara	11371	M	Roly Worsfold	50286	C
Peter Frise	27817	M T C F	Robert Panabaker	37804	M T C			
Evan Gabora	82947	F	Francis Parent	80415	F			
James Gardin	59531	M	Guy Parent		F			
Mirca Ghinea	77686	F	Ronald Passmore	3947	F			
Mircea Ghinea		F	Daryl Patterson	81927	F			
Vincent Gignac	24158	T	Les Peer	35712				
Fritz Gnass		T	Kevin Peltz	82877	F			
Grand Valley Flyers		F	Alex Petropoulos	82095	T C F G			
Peter Griffioen	66102	F	Horst Poetsch	46258	M			
Thomas Gunn			Italo Providenti	20925	F			
Douglas Gurel	17974	C	Ottawa Rc		G			
Nigel Habgood		T	Derek Reid		F			
Jim Hall	77851	M	Stan Roberts	77548	T			

Alberta (A)



Walt Chikmoroff 6320L
Zone Director
(403) 946-9939zd-a@maac.ca

By the time you read this, it will truly be winter and we will be preparing for the Christmas season. From the Chikmoroff and McGowan households, we both wish you the best of the holidays to you and your families.

Before I dive into the report for this issue, I would like to thank CARFF for the use of their club house for the AZM.

ZONE DIRECTOR'S REPORT

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, the assistant Zone Directors and contributors to Model Aviation Canada and those members who serve on the various committees; your work has really been appreciated.

The stats for the Zone this year are

101 juniors (down three from last year), 1275 Open (down 20) and 230 senior members (down 12) for a total of 1606 (-35) members. The relative holding of the membership numbers has come from old timers returning and new memberships coming in from Park Fliers and people flying small electric helicopters.

We had 54 clubs in 2010, up from 52 in 2009. The new clubs are in Le Crete and Fort Simpson.

There have been sanctioned events almost every weekend this season. I think it's due to the need to have all events sponsored by clubs. We had 67 events in Zone A in 2010, including the Canadian Nationals for Precision Aerobatics which were held in Calgary.

The biggest change for 2010 has been in the insurance. We are now able to fly in our back yards or at some property as long as we have permission from the land owner.

This zone has a number of modelers who have competed World Champion-

ships and at a number of international contests. The F5D Electric Pylon Racing Team went to Muncie and was very successful.

The team the placed second overall and Delbert Godon was on the podium for third place in the individual standings.

I would like to thank Edmonton Radio Control Society for the invitation to participate in the opening of their new field which will also be the celebration of the clubs 50th anniversary. Its new flying site has been developed on reclaimed land from a mining operation. Members can be very proud of their accomplishment.

I am looking forward to working with everyone in Zone A for another year! ✈

Alberta (A)



Walt Chikmoroff 6320L
Directeur de zone
(403) 946-9939 zd-a@maac.ca

Au moment où vous lirez ceci, nous serons carrément en saison hivernale et nous nous préparons à la saison des fêtes. De la part des domiciles Chikmoroff et McGowan, nous vous offrons nos meilleurs vœux pour les Fêtes pour vous-même et vos familles.

Avant de plonger dans mon compte-rendu, j'aimerais remercier le CARFF de nous avoir laissé utiliser son clubhouse pour l'Assemblée annuelle de la zone.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE ZONE

J'aimerais remercier les membres qui se sont avancés pour offrir de leur temps bénévolement afin de faire fonctionner cet organisme. Je parle ici de l'assistant-directeur de zone, des assistants directeurs et des collaborateurs à Model Aviation Canada, ainsi que des membres qui oeuvrent au sein de l'un et l'autre des comités; votre travail est très apprécié.

Les statistiques de la zone cette année sont de 101 membres cadets (junior) (une diminution de trois par rapport à l'année dernière), 1 275 membres régu-

liers (une diminution de 20) et 230 membres âgés (une diminution de 12), pour un total de 1 605 membres (diminution de 35). Si les chiffres se maintiennent à peu près, c'est que les vieux routiers (les Old Timers) reviennent et que de nouveaux membres nous proviennent des rangs des Park Fliers et des petits hélicoptères électriques.

Nous comptons 54 clubs en 2010, une augmentation de 52 par rapport à 2009. Les nouveaux clubs sont situés à Le Crete et à Fort Simpson.

Des événements parrainés (par le MAAC) se sont déroulés presque à chaque fin de semaine au cours de la dernière saison. Je crois que c'est redevable au fait que les événements doivent tous être parrainés par les clubs. Nous avons dénombré 67 rassemblements au sein de la zone A en 2010, y compris les Épreuves canadiennes d'acrobatie de précision, à Calgary.

Le plus gros changement à noter en 2010 est celui de l'assurance. Nous pouvons maintenant faire voler nos maquettes dans notre cour arrière ou à une propriété en autant que nous ayons obtenu au préalable la permission du propriétaire terrien.

Cette zone compte aussi un certain nombre de modélistes qui se sont livrés aux meilleurs de leur discipline lors de championnats mondiaux et lors de concours internationaux. L'équipe de course autour de pylônes F5D s'est déplacée jusqu'à Muncie et a remporté beaucoup de succès.

L'équipe est arrivée au deuxième rang au classement général tandis que Delbert Godon est monté sur la troisième marche du podium au classement individuel.

J'aimerais remercier la Edmonton Radio Control Society de l'invitation à participer à l'ouverture de son nouveau terrain, ce qui coïncidera aussi avec le 50e anniversaire du Club. Les membres ont transformé cette piste depuis un terrain vague qui a servi jadis à des opérations minières. Ils peuvent être fiers de cet accomplissement.

J'ai hâte de travailler avec tout le monde au sein de la zone A pour une autre année! ✈

Atlantic (B)



Régis Landry 10555L
Zone Director
(506) 727-5225 zd-b@maac.ca

Merry Xmas and all the best for 2011 to everyone. It's that time of the year again and I wish that Santa will bring at least a nice project for the next flying season. (And we all know who Santa is)

The last event of the season, Wings of Wellington, was another great success. It was delayed from Saturday to Sunday but a large amount of flyers were still on hand and everyone had great time and those Octoberfest sausages were delicious.

The following weekend was our Zone Meeting in Moncton. The meeting was very interesting and I want to say thank you to all those in attendance and all those that sent their proxies, which made the meeting a success.

This past flying season has been very busy and successful especially with all the good weather that we had. Let's hope that 2011 will be just as good. We will have a repeat of the indoor fly in that we had last March but this winter it will be at the Moncton Coliseum on February 5. More details will follow on the websites.

In the plans for next summer is a Warbird event which will probably be in the Truro area at the beginning of August



John Weir and Stephen Eaton getting those sausages ready at the Wings of Wellington event. / John Weir et Stephen Eaton préparent les saucisses lors du rassemblement du Club Wings of Wellington.

2011. When they say 'warbird' they will accept models of any prop driven planes that were built prior to Dec 31 1945, including civilian aircraft. The reason behind the war and civilian aircraft is to try and draw more flyers to the event as possible, eventually it could be divided into two classes if there is enough demand.

Usually when we think about planes

from 1945 and before, the first that come to mind are the war planes. Since 1909 to the first World War and in between the two World Wars there are many planes that are not as well known but are as good and maybe even more interesting to base your model on.

Take it easy during the holidays and see you next time around. ✈

Atlantique (B)



Régis Landry 10555L
Directeur de zone
(506) 727-5225 zd-b@maac.ca

Joyeux Noël et je vous souhaite toutes sortes de bonnes choses en 2011. C'est ce moment de l'année où je souhaite que le père Noël m'apporte au moins un beau projet pour la prochaine saison de vol. (Et nous savons tous qui est le père Noël.)

Le dernier événement de la saison, celui du Club Wings of Wellington, a eu beaucoup de succès. Il a été retardé au dimanche plutôt qu'au samedi mais plusieurs pilotes étaient encore de la partie, si bien que tout le monde s'est amusé et ces saucisses dignes de l'Octoberfest étaient délicieuses.

La fin de semaine d'ensuite, c'était celle de notre assemblée de zone à Moncton. Cette rencontre a été très intéressante

et je remercie tous ceux qui s'y sont déplacés et ceux qui ont envoyé leur formulaire de vote par procuration, ce qui a contribué au succès de la rencontre.

La saison de vol qui vient de se terminer a été fort occupée et a été populaire, surtout en raison du beau temps que nous avons connu. Espérons que ce sera encore le cas en 2011. Nous répéterons le Fly-in intérieur de mars 2010 mais cet hiver, il aura lieu au Colisée de Moncton, le 5 février. Vous pourrez glâner d'autres détails sur les sites Web.

L'été prochain, certains modélistes sont à planifier un rassemblement des coucous de la Seconde Guerre mondiale (warbirds), ce qui se déroulera probablement dans la région de Truro, vers le début août 2011. Lorsqu'on parle des warbirds, on acceptera les maquettes d'avions à hélice qui ont été construits

avant le 31 décembre 1945, y compris les avions civils. La raison derrière ces deux catégories (avions de guerre et avions civils), c'est d'attirer davantage de modélistes et pilotes que possible; éventuellement, ces deux catégories pourront être offertes séparément si la demande est suffisamment forte.

Habituellement, lorsque nous pensons aux avions datant de 1945 et d'avant, les premiers à nous venir en tête sont les avions de guerre. De 1909 à la Première Guerre mondiale et l'entre-deux guerres, il s'est produit plusieurs avions qui ne sont pas aussi bien connus mais qui seraient aussi bons et intéressants à des fins de reproduction sous forme de maquette.

Détendez-vous au cours de la période des Fêtes et au plaisir de se revoir une prochaine fois. ✈

British Columbia (C)



Steve Hughes 60686
Zone Director
(250) 546-0612 zd-c@maac.ca

Almost every time I sit down to write the column, my first thought is how fast time is going. As I sit this time I'm thinking, 'I hope the winter goes by quick.' If we continue along this path, in two weeks I should have my winter project constructed and the snowplough removed from my truck. Maybe I should knock on wood!

I was overwhelmed with the sense of pride at the Annual Zone Meeting. The members that were present did an incredible job representing the clubs. I promise that we will continue to work together as a team. Communication is key as we move forward together!

2011 MEMBERSHIP RENEWALS:

At the AGM, if we don't receive a proxy vote from you, the Zone Director carries your vote. Most importantly, if you don't renew prior to the meeting, the

zone has less votes. The more votes we carry the better. It would be beneficial if we all tried to prioritize renewing before the end of this year. This allows us to be as strong as we can be.

CLUB RENEWALS

This time of year we start receiving the club renewals.

Important: if you have registered your club or flying site for three years and



Don Calne soloing his Tiger Moth at the KMAS field. Don has a personal love with the Tiger Moth stemming back to the RAF in the UK as a Cadet prior to the Chipmunk taking over. A classic beauty! / Don Calne pilote son Tiger Moth en solo au terrain des KMAS. Don voue un amour bien personnel au Tiger Moth depuis son appartenance aux cadets de la R.A.F. au Royaume-Uni, avant que le Chipmunk ne prenne la relève. C'est une beauté classique! Photo: Jacques Chave.

you are not required to submit a renewal form this year, please make sure you inform us of any changes to your club contact person. Many clubs assign a contact person other than the President. The more in touch the clubs are with the MAAC team the better the representation can be and vice versa.

I do have copies of all the club's field layouts. If for some reason you need assistance with this just call. This year the renewal packages were delivered on CD. It would be great, if we haven't heard from you already, to get your input on this.

END OF THE YEAR:

A heart filled thank you to all the Club Members, Club Presidents, Club Contacts, Event Coordinators, wives, kids, Assistants and Deputies and everyone in between. This has been a busy year the support has been extraordinary! Thank you!

Wishing you all the best of the season and a very happy and prosperous new year! ✈

Colombie-Britannique (C)



Steve Hughes 60686
Directeur de zone
(250) 546-0612 zd-c@maac.ca

Inévitablement, lorsque je m'assieds pour écrire cette chronique, ma première pensée est de constater à quelle vitesse le temps passe. En cet instant, je souhaite immédiatement que l'hiver passe rapidement. Si je poursuis dans cet ordre d'idées, je devrais avoir construit mon projet hivernal et avoir retiré ma lame de chasse-neige de mon camion dans deux semaines! Peut-être devrais-je toucher du bois?

Un sentiment de fierté m'en envahi lors de l'Assemblée annuelle de zone. Les membres présents ont accompli un travail irréprochable en représentant leur club. Je vous promets que nous poursuivrons le travail d'équipe. La clé pour avancer, c'est la communication!

RENOUVELLEMENT DE CLUB

À ce moment-ci de l'année, nous com-

mençons à recevoir le renouvellement d'adhésion des clubs.

Important : Si vous avez inscrit votre club ou terrain de vol pour une période de trois ans, veuillez vous assurer de nous informer de tout changement relativement à votre personne ressource. Plusieurs clubs ont l'habitude d'assigner une personne ressource autre que le président. Plus les clubs entretiendront des contacts avec l'équipe du MAAC, meilleure sera la représentation et vice-versa.

Je possède des copies de la disposition de tous les clubs. Si, pour une raison quelconque, vous avez besoin d'aide, appelez-moi. Cette année, les trousse de renouvellement ont été distribuées sous forme de cédérom. Si vous ne vous êtes pas manifesté, j'aimerais savoir si ce format vous plaît.

RENOUVELLEMENTS D'ADHÉSION POUR 2011

Lors de l'Assemblée générale annuel-

le de l'association, si nous ne recevons aucun vote par procuration de vous, le directeur de zone votera en votre nom. Plus précisément, si vous ne renouvelez pas avant la réunion, la zone comptera moins de votes. Le plus de votes nous possédons, le mieux c'est. Ce serait très bien si nous tentions tous de renouveler avant la fin de cette année. Cela nous permettra d'être aussi forts que possible.

FIN D'ANNÉE

Je lance un très grand merci à tous les membres de club, aux présidents, aux personnes ressources, aux coordonnateurs d'événement, aux épouses, aux enfants, aux assistants et adjoint, enfin, à tout le monde. L'année a été fort chargée et l'appui que vous nous avez témoigné a été extraordinaire! Merci!

Je vous souhaite toutes sortes de bonnes choses au cours du temps des Fêtes et un Nouvel an prospère! ✈

Manitoba and North Western Ontario (D)



Jeff Esslinger 64851
Zone Director
(204) 895-2615 zd-d@maac.ca

Peter Schaffer, Deputy Zone Director provides some interesting comments

"Eat your dessert first. Life is too short not to be having fun. Check out the folks at this site - www.warbirdsovergimli.com. This gang has mastered the principle of eating their dessert first and having fun.

"R/C pilots are very familiar with operating in an environment shaped by unseen forces of nature. The air is in constant movement, the sun heats the ground, the ground heats the air, causing it to rise. The rising air currents create thermals that can evolve into thunderstorms. There are potential legislative 'thermals' that could develop and create operational thunderstorms for our sport.

"We in the Canadian aero-modeling community, have a squeaky clean record of sharing the airspace. Current federal

regulations are undergoing a review of the rules governing the operation of commercial, small unmanned aerial vehicles (SUAVs). It is vital that we be at the table of the working groups that are hashing out a potential regulation framework. Our very capable representatives at these meetings are MAAC president, Richard Barlow. Also at the meetings are MAAC members Jeremy Cartlidge, representing an industrial UAV concern and Marc Sharpe representing the Ontario Provincial Police.

"The MAAC volunteers are very proactive in participating at these meetings and so far, our activities are not threatened. Similar meetings are occurring in the United States of America between the AMA and the FAA. A complicating factor for them is the Homeland Security issue. The danger is that our aircraft will get lumped in with the requirements of the commercial UAVs such as formalized pilot training, licensing, and certificate of airworthiness inspections. This would

severely hamper our sport.

"The requirements for UAVs, and their operators, are very rigorous and impossible for the average modeler to follow.

"Currently, First Person View (FPV) flying is not classed as operating a UAV. However, the model must stay in direct line of sight of the operators. Currently, the FPV pilot must use a buddy box and the use of the model must be strictly recreational. Watch your altitude. Flying into cloud or into any situation that could affect full-size aviation is strictly illegal and opens the flyer to prosecution.

"It is the volunteers who are working behind the scenes that make it possible that we may continue to eat our dessert first. Without them, it could be very possible, that it would be pointless to build a warbird for Gimli or a floatplane for a lake near you. The aircraft would just be hangar queens because no one was watching for wind shear created by the regulators." ✈

Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



Jeff Esslinger 64851
Directeur de zone
(204) 895-2615 zd-d@maac.ca

Peter Schaffer, notre assistant-directeur de zone, nous offre des commentaires intéressants :

«Mangez votre dessert en premier. La vie est trop courte pour ne pas avoir de plaisir. Vérifiez ces gens-ci au site suivant : www.warbirdsovergimli.com. Ce groupe-ci a maîtrisé le principe de manger leur dessert en premier pour ensuite s'amuser.

«Les pilotes de maquettes télécommandées connaissent très bien que c'est que d'évoluer dans un environnement soumis aux forces de la nature. L'air est en mouvement perpétuel, le Soleil réchauffe le sol, le sol réchauffe l'air et le force à s'élever. L'air ascendant crée des thermiques qui peuvent devenir des orages. Des thermiques peuvent aussi se développer pour devenir de véritables orages au sein de notre sport.

«Nous, membres de la communauté d'aéromodélisme au Canada, jouissons d'une feuille de route irréprochable en matière de partage de l'espace aérien. La réglementation fédérale actuelle est l'objet d'un examen en ce qui concerne le cadre législatif de l'exploitation de petits véhicules aériens

non habités (communément appelés UAV en anglais) à des fins commerciales. Il est vital que nous soyons représenté à la table des discussions des groupes qui sont en train de redéfinir un potentiel cadre de travail. Nos représentants très valables sont notre président du MAAC, Richard Barlow, les membres du MAAC Jeremy Cartlidge (qui représente un intérêt près des UAV) et Marc Sharpe (représentant de la Police provinciale de l'Ontario).

«Les bénévoles du MAAC sont très proactifs relativement à leur participation à ces réunions et jusqu'à maintenant, nos activités ne sont pas menacées. Des rencontres semblables ont lieu aux États-Unis entre l'AMA et la FAA. Ce qui complique les choses pour eux, c'est la problématique du ministère de la Sécurité nationale (Homeland Security). Le danger, c'est que nos maquettes soient regroupées aux règlements qui régissent les UAV commerciaux tels que la formation poussée des pilotes, les permis et les inspections de certificat de navigabilité. Cela gênerait de beaucoup notre sport.

«Les exigences afférentes aux UAV et à leurs exploitants sont très rigoureuses et il serait impossible pour le modéliste moyen de les suivre toutes.

«À l'heure actuelle, le vol de type First Person View (FPV) n'est pas considéré comme étant une forme de vol qui exploite un véhicule aérien non habité. Toutefois, la maquette doit demeurer dans la ligne de vision directe des exploitants. Toujours à l'heure actuelle, le pilote doté de lunettes FPV doit utiliser une boîte-école et cette activité doit demeurer à des fins de loisirs. Surveillez votre altitude. Il est strictement interdit de faire voler votre maquette dans une formation nuageuse ou de créer toute situation qui affecterait l'aviation à l'échelle réelle; vous vous exposeriez à des poursuites.

«Ce sont les bénévoles qui oeuvrent en coulisses qui rendent possible nos activités... et de continuer de manger notre dessert en premier. Sans eux, il serait fort possible que nous n'ayons plus la possibilité de construire un vieux coucou de la Seconde Guerre mondiale (warbird) en prévision du rassemblement de Gimli ou de construire un hydravion pour le faire voler sur un lac non loin de vous. Ces maquettes ne deviendraient que des reines du hangar parce que personne n'a aperçu à temps le cisaillement (wind shear) qu'ont créé les législateurs.» ✈

Middle Ontario (E)



Roy Rymer 61172
Zone Director
(905) 685-1170 zd-e@maac.ca

This month, Deputy Zone Director Bill Woodward offers some input to some great initiatives.

"The Cambridge Model Aero Club needed to replace an aging grass cutting tractor. The club's membership had fallen to below thirty members and hence income was down. Not wanting to increase dues, the obvious solution was to increase membership.

"A solution came when our MPP advised the club of the Small Capital Grants from the Trillium Foundation of Ontario. A SCG can be applied for by a community organization for equipment under or up to \$15,000 in cost. The organization must show that new equipment will benefit to the community.

"To meet the condition of 'benefit to the community' the club devised a RC pilot

training program. For a fee of \$100 for adults and \$30 for juniors students would become an Associate Training Member of CMAC for six months. They would receive training and membership to MAAC for the current year. CMAC undertook to train the student to work toward ob-

taining their wings. Students do not have to have their own models as the club provide the training equipment.

"The justification for the tractor was it would be required to keep the field in good condition. Also added to the application were a shed to house the tractor and the trainers for the students to fly.

"The club offered the program to air cadets, scouts, and similar youth organizations and it was advertised on our web site and the local hobby stores.

"Response was good and five adults and three juniors were selected. To date there has been around 130 training flights on the two trainers and three of the students are ready for the wings test.

"It has been a win for every one: MAAC has gained new members, the trainees have been introduced to RC flying without the expense of buying a model and equipment and CMAC will hopefully gain some new members." ✈



Trillium Flight Training Program, day one. Back row, from left, Instructors - Allan Leppanen, Bill Woodward, Roy Rymer, Tom Waring, and Mike Taziar.

Front row, from left: Students Sean Mulder, Terry Menezes, and Marco Bugay."

/ Jour 1 du programme de formation Trillium. Rangée arrière (de g. à dr.) : les instructeurs Allan Leppanen, Bill Woodward, Roy Rymer, Tom Waring et Mike Taziar. Rangée avant (dans le même ordre), les élèves-pilotes Sean Mulder, Terry Menezes et Marco Bugay.

Ontario Milieu (E)



Roy Rymer 61172
Directeur de zone
(905) 685-1170 zd-e@maac.ca

Ce mois-ci, le directeur adjoint de la zone, Bill Woodward, nous offre un aperçu d'une bien belle initiative :

«Le Cambridge Model Aero Club devait remplacer son tracteur à pelouse. Le nombre de membres avait chuté sous la barre des 30 membres et conséquemment, les revenus avaient baissé. Comme nous ne voulions pas augmenter les cotisations, la solution évidente était d'augmenter le nombre de membres.

«Une solution s'est présentée lorsque notre député provincial a avisé le Club qu'il pouvait loger une demande de Petite subvention d'immobilisations auprès de la Fondation Trillium de l'Ontario. Un organisme communautaire peut ainsi formuler une telle demande afin de se munir d'équipement atteignant les 15 000

\$. L'organisme doit prouver que le nouvel équipement bénéficiera à la communauté.

«Histoire de répondre à ce critère, le club a conçu un programme de formation des pilotes de maquettes télécommandées. Pour un prix de 100 \$ (adultes) et de 30 \$ (jeunes), les élèves-pilotes deviendraient des membres associés en formation du CMAC pour une période de six mois. Ils recevraient ainsi leur formation ainsi qu'une adhésion au MAAC pour l'année en cours. Le CMAC a entrepris de former les élèves en vue qu'ils obtiennent leurs 'ailes'. Ceux-ci n'ont pas besoin de posséder leur propre maquette puisque le club leur offre l'équipement servant à la formation.

«La justification du tracteur, c'était que nous en aurions besoin afin de maintenir le terrain en bonne condition. Nous avons aussi ajouté une remise et les avions servant à la formation dans notre de-

mande.

«Le club a offert le programme aux cadets de l'air, aux scouts et à d'autres organismes jeunesse semblables et nous l'avons annoncé à même notre site Web et dans les magasins de passe-temps locaux.

«La réponse a été bonne et cinq adultes et trois jeunes ont été sélectionnés. Jusqu'à maintenant, environ 130 vols ont été accomplis sur les appareils de formation et trois des élèves-pilotes sont prêts à essayer le test d'obtention de leurs 'ailes'.

«Cet arrangement a été une formule gagnante pour toutes les parties : le MAAC a acquis de nouveaux membres, les élèves-pilotes ont reçu une introduction du vol d'avions télécommandés sans avoir à acheter la maquette et l'équipement et le CMAC comptera peut-être de nouveaux membres.» ✈

Ottawa Valley (G)



Claude Melbourne 58082L
Zone Director
(613) 802-5000 zd-g@maac.ca

I would like to share an article from Cliff Smith who was a lucky recipient of one of our Zone Fun Fly's door prizes.

BEST FLIGHT OF MY LIFE

by Cliff Smith

After several weeks of having my feet back on solid ground, I still get a silly grin on my face when I think of my flight in a Nanchang CJ-6A. Thank you Mike "Skidmk" Bourget for the greatest flying experience I've ever had packed into a 30-minute ride.

The anticipation of an opportunity to fly in a vintage radial engine powered aircraft began last June when fellow Kingston R/C modelers member Gary Droppo offered me a gift certificate that he had won as a door prize at The Ottawa Zone Annual Fun Fly.

The certificate was for a 30-minute

flight in a 1965 Nanchang CJ-6A Trainer aircraft, courtesy of High Flight Adventures (highflight.ca.) This is a summer camp for children 10-15 years of age where the kids get to roll out their sleeping bags in the Nanchangs' hangar for a week to learn about flying and experience flight under the guidance of Mike Bourget.

On November 12th, the day of my flight, the bright skies and calm frosty morning air promised perfect flying conditions

I met Mike at the Smiths Falls Airport and from the moment the hangar was opened up revealing Nanchang # C-FXM1, the experience was both informative and hands-on. While performing his pre-flight inspection, Mike shared the aircrafts' interesting history and origins. Then, after we pushed the aircraft out of the hangar, he explained the process required in starting up the radial engine, and even had me assist in the engine priming procedure before climbing into

the back seat. Then, after Mike had himself ready in front, came the sweet sound of the radial engine and we were on our way.

My first taste of aerobatics began much sooner than expected with an exhilaratingly abrupt rotation at runway's end with a rapid elevator ride to altitude. The next several minutes were laced with a mix of steep banking turns up to 2 Gs, knife-edge sideslips and rolls, all of which felt amazingly smooth and natural.

Mike then gave me the opportunity to take control. After a few minutes of straight and level, he suggested that I could be more aggressive, so without further coaxing, I tried some more high-G left and right turns. My turn at the sticks finished up with Mike guiding me through one last assisted roll. Very cool!

Way too soon, it was time to land, but not before completing a low level "dusting run" over open fields. As we taxied back to the staging area, I felt that silly grin grow on my face. ✈

Vallée de l'Outaouais (G)



Claude Melbourne 58082L
Directeur de zone
(613) 802-5000 zd-g@maac.ca

J'aimerais partager un article qu'a rédigé Cliff Smith en sa qualité de récipiendaire d'un prix de présence lors du Fun-fly de la zone de la Vallée de l'Outaouais.

LE MEILLEUR VOL DE MA VIE

par Cliff Smith

Plusieurs semaines après avoir remis mes pieds sur la terre ferme, un sourire un peu naïf me revient toujours en pensant à mon vol à bord d'un Nanchang CJ-6A. Merci à Mike Skidmk Bourget pour la plus savoureuse expérience aérienne qu'il m'ait été donné de vivre en l'espace de 30 minutes.

L'anticipation d'avoir l'occasion de voler dans un avion antique à moteur radial a commencé dès le mois de juin lorsqu'un collègue du Club Kingston R/C Modelers Gary Droppo m'a offert une carte-cadeau qu'il avait remporté à titre de prix de présence au Fun-fly annuel de la zone de la Vallée de l'Outaouais.

Ce certificat donnait droit à un vol de 30 minutes à bord d'un Nanchang CJ-

6S 1965 de formation, gracieuseté de High Flight Adventures (highflight.ca). L'initiative est un camp d'été pour les jeunes âgés de 10 à 15 ans; ils déroulent leur sac de couchage dans le hangar du Nanchang pendant une semaine afin d'apprendre les rudiments du vol et de vivre ces moments sous la tutelle de Mike Bourget.

Le 12 novembre, le jour de mon vol, le ciel bleu limpide et l'air frais du matin laissaient présager des conditions de vol parfaites.

J'ai fait la connaissance de Mike à l'aéroport de Smith Falls et dès que la porte du hangar s'est ouverte pour révéler la silhouette de C-FXM1 du Nanchang, l'expérience a été autant informative que pratique. Tandis qu'il procédait à son examen prévol, Mike a raconté l'histoire passionnante et l'origine de l'aéronef. Ensuite, après avoir poussé l'appareil à l'extérieur, il a expliqué le processus par lequel il allait passer au démarrage du moteur radial et je l'ai même aidé lors de la procédure d'alimentation initiale avant de grimper dans le siège arrière. Après qu'il se soit installé à l'avant, Mike a mis en marche ce moteur au son si doux et nous étions en route.

Ma première expérience acrobatique a commencé bien plus tôt qu'escompté avec une rotation aussi abrupte qu'excitante en bout de piste; nous avons grimpé jusqu'en altitude. Les prochaines minutes ont servi à vivre un mélange de virages prononcés de 2 G, des glissades sur l'aile et des tonneaux et tout semblait si naturel.

Mike m'a ensuite confié les commandes. Après quelques minutes de vol en palier, il m'a suggéré d'être un tantinet plus agressif. Je ne me suis pas fait prier. J'ai effectué des virages prononcés à gauche et à droite. Cette séance s'est terminée lorsque Mike m'a aidé à accomplir un tonneau. Très cool!

Beaucoup trop tôt, il était temps d'atterrir mais pas avant avoir effectué une passe en rase-mottes au-dessus de champs déserts. En roulant vers le tarmac, j'ai senti ce sourire ridicule ne plus quitter mon visage. ✈

BC Coastal (H)



Ron Dodd 58326
Zone Director
(604) 824-2976 zd-h@maac.ca

Merry Christmas to all, and a happy healthy New Year.

This has been a really exciting year for us here in Zone H and we have seen some positive changes. We can now fly at unsanctioned fields as long as we have the land owner's permission. Along with that comes the responsibility to fly safely. I suggest that you should never fly alone. Use the buddy system for your own safety.

Our Zone has gained two new clubs this year. Spectrum Flyers in Surrey, and Chilliwack Cloud Chasers in the Fraser Valley. We have also gained four new flying sites, and are presently in negotiations with three more land owners for three new fields. One on Vancouver Island, one on Saltspring Island, and one on Pender Island.

The RCFCBC's new field in Mission...

this was a major undertaking, and I hope your club gets many years of enjoyment in that location.

The Broken Prop Club has finally found a permanent home at its new field near Agassiz. I have flown this field, and I found the runway a little short...it's only 1,800 ft. long.

This is a wonderful field for gliders and sailplanes too. The Chilliwack Cloud Chasers' new field is a great soaring site, and I use it often.

The whole point of mentioning the new fields in our zone is that it is not difficult to sanction a flying site. Get in touch with your zone director, and ask what needs to happen. He will make it as easy as possible for your new field to be approved.

All that's really needed is the desire of a member to have a flying site. Your zone director will do all the necessary paperwork

I would like to finish off this month by giving a quick thank you to some Zone H

members for their efforts this year.

Thanks to Hartley Hughson, Scott Esplen, Brad Trent, Bob Stovel, Rob Ritter, and Chris Sackett for acting as Assistant Zone Directors. You guys have done a great job, and we're lucky to have you. Thank you for your dedication. Bill Rollins... Thanks for deciding to continue as Deputy Zone Director for another term. Every Zone Director should be blessed with a Deputy like Bill. He and I started out as complete strangers, and I now consider him one of my best friends.

Thanks to Bob Poole for his continuing efforts to spread the enjoyment of our hobby wherever he goes, and his involvement in helping the Cloud Chasers.

Thanks to every member of every club I visited this year for making us welcome. Our Zone is truly blessed with great people, and I am proud to be a small part of it.

Until I see you at the field, I hope everyone has had a great winter season; fly safely and have fun. ✈

Colombie-Britannique – zone côtière (H)



Ron Dodd 58326
Directeur de zone
(604) 824-2976 zd-h@maac.ca

Joyeux Noël à tout le monde et Bonne année... sous le signe de la santé.

L'année a été très excitante pour nous ici au sein de la zone H et nous avons assisté à des changements positifs. Nous pouvons maintenant faire voler nos maquettes à des terrains non parrainés en autant que nous ayons obtenu la permission du propriétaire terrien. Nous sommes toujours responsables cependant de piloter en toute sécurité. Je vous suggère de ne jamais piloter tout seul. Pour votre sécurité, ayez toujours un copain.

Notre zone compte deux clubs de plus, cette année, les Spectrum Flyers à Surrey et les Chilliwack Cloud Chasers dans la vallée du Fraser. Nous avons aussi obtenu quatre terrains de plus et nous avons entrepris des négociations avec trois autres propriétaires de terrain. L'un se trouve sur l'île de Vancouver, l'autre se trouve sur Saltspring Island et le troisième se trouve sur Pender Island.

Le nouveau terrain du RCFCBC à Mission... c'était tout un projet et j'espère que votre club connaîtra encore plusieurs

années de plusieurs à ce nouvel emplacement.

Le Broken Prop Club a finalement trouvé un terrain permanent, près d'Agassiz. J'ai piloté une maquette à ce nouveau terrain et je trouve la piste un peu courte... 1 800 pieds.

C'est aussi un terrain merveilleux pour les planeurs. Le nouveau terrain des Chilliwack Cloud Chasers est aussi un lieu propice pour les planeurs; je m'en sers souvent.

Là où je veux en venir, c'est que ce n'est pas difficile de faire approuver un terrain de vol. Communiquez avec votre directeur de zone et demandez-lui quelles sont les prochaines étapes. Il vous facilitera la tâche.

Ce dont vous avez véritablement besoin, c'est qu'un membre veuille un nouveau terrain de vol. Votre directeur de zone s'occupera du travail administratif.

J'aimerais conclure cette chronique en remerciant rapidement quelques membres de la zone H pour les efforts qu'ils ont déployés, cette année.

Merci à Hartley Hughson, Scott Esplen, Brad Trent, Bob Stovel, Rob Ritter et Chris Sackett en votre qualité d'assistants-directeurs de zone. Vous

avez effectué un travail du tonnerre et nous sommes chanceux de vous compter parmi nous. Merci pour votre dévouement. Bill Rollins... merci de vouloir continuer à titre d'adjoint pour un autre mandat. Chaque directeur de zone devrait avoir la chance de pouvoir compter sur un adjoint comme Bill. Lui et moi avons fait connaissance puisque nous ne nous connaissons pas et je le considère maintenant comme étant l'un de mes meilleurs amis.

Merci à Bob Poole pour son travail soutenu à partager la joie de notre passe-temps partout où il passe ainsi qu'à son implication au sein des Cloud Chasers.

Merci à tous les membres de chaque club où je me suis rendu parce qu'à chaque fois, je m'y suis senti le bienvenu. Notre zone est bénie de compter tant de gens épatants et je suis fier d'y contribuer.

Jusqu'à ce que je vous revoie au terrain de vol, j'espère que tout le monde passera un excellent hiver; pilotez avec soin et amusez-vous. ✈

Quebec (I)



Richard Biron 40356L
Directeur de zone
(418) 248-2918 zd-i@maac.ca

Bonjour à tous,

Eh oui, encore une année de terminée. La neige qui sera bientôt là aussi. J'espère que vous avez tous profité au maximum de cette merveilleuse température que nous avons eue. Espérons que 2011 sera une copie de 2010 en ce qui concerne la température. Je tiens aussi à féliciter encore tous ceux qui ont organisé des activités au sein de la zone en 2010.

Le 17 octobre dernier avait lieu l'Assemblée annuelle de la zone Québec. Quelque 22 membres provenant de différents clubs étaient présents. Je vous remercie tous de votre présence. Je vous remercie aussi de m'avoir fait confiance

et de m'avoir reconduit au poste de directeur de zone pour les deux prochaines années. Je ferai de mon mieux pour vous représenter auprès de votre association.

Comme vous le savez tous, le nombre de membres de votre association au niveau national a subi une diminution depuis quelques années. Contexte économique? Changement d'habitudes? Avènement des jeux vidéo? Avènement des Park Flyers? L'âge moyen des membres a aussi augmenté. Ce qui nous démontre que la relève n'est à peu près pas existante. Au 30 septembre 2010, il y avait huit membres de moins dans la zone que 12 mois auparavant. Cela représente une diminution de 2%. Dans l'ensemble du Canada, la diminution est de 254 membres, soit aussi 2%. On peut dire que nous sommes dans la moyenne, mais je ne pense pas qu'il faut dire ça.

Nous devons plutôt trouver des moyens d'intéresser de nouveaux membres à notre hobby. Je sais que plusieurs clubs organisent des sessions de vol intérieur au cours de l'hiver. Ceci est une belle occasion d'inviter des amis à assister aux vols et à découvrir l'aéromodélisme. Il ne faut pas oublier que la survie de notre association dépend de ses membres.

Si vous avez des idées pour aider à recruter de nouveaux membres, n'hésitez pas à me les communiquer que je puisse les partager avec les autres directeurs de zone du pays.

Pour terminer, j'aimerais souhaiter à tous le membres de la zone Québec et leurs familles, une très belle période des Fêtes. Amusez-vous bien et on se reparle en 2011. ✈

Québec (I)



Richard Biron 40356L
Zone Director
(418) 248-2918 zd-i@maac.ca

Hello everyone,

Another year has gone by. Snow will soon fall. I hope you all enjoyed to the fullest this wonderful weather we had. Let's hope 2011 will be a carbon copy of 2010. I wish to congratulate all those who organized an event within the zone in 2010.

Last October 17th, the zone's AGM was held. Some 22 members from various clubs attended. I thank you all for that. I also thank you for having put your trust in me once more as your Zone Director for another two years. I will do my

best to represent you in the Association.

As you all know, the number of members of our association at the national level has been dropping off for a few years. Is it the economic context? Change of habits? The advent of video games? Park Flyers bursting on the scene? Also, the median age of members has increased. Which goes to show the next wave, those who will take over, is almost non-existent. As of September 30th, the Québec zone sported 8 less members than 12 months previously. This represents a drop of 2%. Throughout Canada, there was a drop of 254 members, also 2%. We could say we are within the average, but I don't think we should.

We should rather find way to get new members interested in our hobby. I know that many clubs organize indoor flying sessions during the winter months. This is a golden opportunity to invite friends to witness this form of flying and to discover aeromodelling. Let's not forget our survival depends on its members.

If you have ideas for helping to recruit new members, do not hesitate to contact me so I can share them with the other (MAAC) directors in the country.

In closing, I would like to wish everyone and their family within the Québec zone a wonderful Holiday season. Have fun and I'll be seeing you in 2011. ✈

Vidéo du Club Brossair! • Club Brossair Video!

New subjects added! Nouveaux sujets ajoutés!

- Large electric models (for IMAC)

Grosses maquettes électriques (pour l'IMAC)

- FPV model flying (On board Camera)

Vol par immersion (caméra embarquée)

Check samples at 'videobrossair' on YOUTUBE

Visionnez des échantillons sur YOUTUBE au "videobrossair"

ORDER NOW

Commandez dès maintenant au
videobrossair@setmin.com • brossair.com



St Lawrence (J)



Steve Woloz 7877
Zone Director
(514) 944-8214 zd-j@maac.ca

2010 was a very active year for the Saint-Laurent zone with both indoor and outdoor flying during the winter months, more than 20 sanctioned events during the normal flying season including four IMAC competitions, a major helicopter Fun Fly and numerous club events.

Yves Lemire, who has submitted a summary report for the IMAC committee, has informed us that in total, there were 87 participants for all four contests, representing a 31% participation increase over the previous year.

The Wings Program was successful, inducting a total of 26 new pilots.

The number of active clubs remained the same as last year at 29. We are pleased to note that the Club Anti-Gravité in Sainte-Julie has just reopened after relocating and we welcome Blue Max Squadron which has obtained its sanction this year but whose new field in Île-Perrot will only be ready in the spring of 2011. In addition, Club Aéromodéliste Amicale Lanaudière (CAAL) in Épiphanie/Repentigny has just requested a sanction for 2011.

Our season concluded with the Annual Zone Meeting held once again at the Montréal Aerospace Technical Training Centre (École des métiers de l'aérospatiale de Montréal). We are pleased to report that there were 70 attendees with 29 proxies. The morning consisted of static display and popularity



Claudio de Minico's Nieuport 28 won best of show at the AZM. / Le Nieuport 28 de Claudio de Minico a remporté le titre de "Meilleure maquette au rassemblement" lors de l'Assemblée annuelle de zone.

judging, tech seminars; flea markets, site tours and simply schmoozing. We thank the following persons for their seminars:

Éric Girard: Batteries; power boards, electronics : the new technology. Denis Gratton: FPV (First Person View) technology and flying. Serge Leroux: programming flight simulators.

For this AZM, the Saint-Laurent zone has obtained the support of 13 corporate sponsors, donating approximately 38 items. Some items were given as door prizes, others were sold by raffle ticket. Thanks to these donated items, we are pleased to report that we raised approximately \$ 1,100 with more than half be-

ing returned to MAAC and the remainder being donated to the Canadian Aviation Heritage Museum located on the McDonald College Campus in Sainte-Anne-de-Bellevue.

The afternoon included the official MAAC meeting including numerous reports and updates. We are pleased to report that the issue of CPTAQ has been regulated for now with no more new problems.

Regarding elections, your Zone Director remains in office as part of a two-year term and Paul Burrage has been elected by acclamation for a two-year term as Deputy Zone Director. We also have a strong leadership team of assistant zone directors, including:

Bob Forest: AZD - Publicity; Ken Starkey: AZD, General Management; Jean Chevalier: AZD - Save our Flying Fields; Diane Chevalier, Assistant Zone Director - Communications; André Frenette: AZD - Media Relations

During the meeting, three recommendations were made:

- Additional safety guidelines for IMAC Contest Director
- Amendments to the Frequency sharing agreement
- Recommendations for dues increase to \$ 80.00 + taxes

At a following weekend at the Ottawa AZM, Ken Starkey has been nominated for the Lifetime Achievement Award.



Select Wings recipients with their certificates: Jean Chevalier : Chief Instructor in centre. / Les récipiendaires du prix Select Wings avec leur certificat : Jean Chevalier, chef-instructeur au centre.

continued on page 18

St Laurent (J)



Steve Woloz 7877
Directeur de zone
(514) 944-8214 zd-j@maac.ca

L'année 2010 a été fort active au sein de la zone Saint-Laurent, tant au chapitre du vol intérieur qu'à celui du vol extérieur durant les mois d'hiver, grâce à plus de 20 rassemblements parrainés au cours de la saison régulière, y compris lors de quatre compétitions IMAC, un Fun-fly très imposant pour les hélicoptères et plusieurs événements chez les clubs.

Yves Lemire a soumis un rapport au nom du comité IMAC et il nous informe qu'il y a eu 87 participants pour les quatre concours, ce qui représente une augmentation de 31 % de la participation comparativement à l'année précédente.

Le Programme d'obtention des ailes a connu beaucoup de succès et a introduit 26 nouveaux pilotes au total.

Le nombre de clubs actifs est demeuré le même, à 29. Nous avons le plaisir de noter que le Club Anti-Gravité de Sainte-Julie s'est relocalisé et nous souhaitons la bienvenue au Blue Max Squadron qui vient d'obtenir son accréditation cette année, mais dont le nouveau terrain sur l'Île-Perrot ne sera prêt qu'au printemps 2011. De plus, le Club Aéromodéliste Amicale Lanaudière (CAAL) à L'Épiphanie/Repentigny vient tout juste de demander une semblable accréditation pour 2011.

Notre saison s'est conclue à l'aide de l'Assemblée annuelle de zone qui s'est déroulée une fois de plus à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal. Il nous fait plaisir de vous rapporter que 70 personnes s'y sont rendues, apportant avec elles 29 votes par procuration. La matinée a consisté d'une exposition statique et d'un concours de popularité grâce à des juges, d'ateliers techniques, d'une vente-échange, de visites guidées et de bonnes conversations. Nous remercions les personnes suivantes qui ont présenté un atelier :

Éric Bédard : piles, panneaux d'alimentation, électronique : la nouvelle technologie. Denis Gratton : la techno-

logie et le vol de type First Person View (FPV); ainsi que Serge Leroux : la programmation des simulateurs de vol.

Pour les besoins de cette assemblée de zone, la zone Saint-Laurent a bénéficié de l'appui de 13 commanditaires corporatifs qui ont fait don de 38 objets. Certains d'entre eux ont été remis à titre de prix de présence, d'autres ont été offerts dans le cadre de tirages. Grâce à ces objets donnés, nous avons le plaisir de vous informer que nous avons recueilli environ 1 100 \$; plus de la moitié ira au MAAC



The Third place in the best of show at the AZM went to Paul Burrage's 40 % Extra 300. / roisième place dans la catégorie "Meilleure maquette au rassemblement" lors de l'Assemblée annuelle de zone : l'Extra 300 à 40 % de Paul Burrage.

tandis que le reste sera remis au Centre canadien du patrimoine aéronautique du campus du Collège MacDonald à Sainte-Anne-de-Bellevue.

L'après-midi comprenait la réunion officielle du MAAC, dont plusieurs rapports et mises à jour. Nous avons le plaisir de vous informer que la problématique entourant la CPTAQ a fait l'objet d'une réglementation pour l'instant et que nous n'avons pas eu d'autres problèmes.

En ce qui a trait aux élections, votre directeur de zone demeure en poste dans le cadre de son affectation de deux ans et Paul Burrage a été élu par acclamation pour un mandat de deux ans à titre de directeur de zone adjoint. Notre équipe très forte d'assistants est composée de :

Bob Forest: AZD - publicité; Ken Starkey: AZD -- direction générale; Jean Chevalier: AZD - Préservons nos terrains de vol; Diane Chevalier, Assistant Zone Director - communications; André Frenette: AZD - relations avec les médias.

Au cours de la réunion, trois recom-

mandations ont été formulées :

- munir le directeur de concours IMAC de lignes directrices supplémentaires relativement à la sécurité;
- modifications à l'entente sur le partage des fréquences;
- des recommandations afin d'augmenter la cotisation à 80.00 \$, taxes en sus.

Lors de l'Assemblée annuelle de la zone de la Vallée de l'Outaouais, la fin de semaine d'ensuite, Ken Starkey a été mis en candidature afin de recevoir le Prix de l'accomplissement d'une vie.

Si on jette un coup d'oeil vers l'avenir, nos priorités en 2011 comprennent :

Le recrutement et la rétention -- Histoire de donner un coup de pouce au recrutement, nous encourageons tous les lecteurs à se prévaloir de l'offre de la politique du MAAC (Recrutez trois membres, volez gratuitement). Pour en savoir plus long, consultez votre plus récente revue Model Aviation Canada.

Sécurité -- Il n'y a pas de meilleure prévention que de faire attention.

Plaisir et camaraderie

-- C'est notre but principal -- comme toujours et pour toujours.

Je veux souhaiter un Joyeux Noël, une Joyeuse Chanukah et une Bonne année à tous. ✈

St Lawrence (J)

From page 17

Our priorities going forward for 2011 include:

Recruitment and Retention - To help in the area of recruitment, we encourage all readers to take advantage of MAAC's new recruitment policy of sign 3 fly free. To have more information on this subject, consult your most recent Model Aviation Canada magazine Safety -- There is no substitute for being careful.

Fun and Friendship - This is our main objective -- always and forever I would like to wish a Merry Christmas, Happy Chanukah, and a Happy New Year to all. ✈

Saskatchewan (K)



Heinz Pantel 42484L
Zone Director
(306) 781-7400 zd-k@maac.ca

I hope everyone had a chance to take advantage of the great weather this past month and get some flying in before the "snow bomb" that Saskatchewan experienced! It was a pleasure to have some sunshine and gentle winds with no moisture after the wet summer.

The Annual Zone Meeting was held at the Hub City Radio Control Club clubhouse in Saskatoon. There was a good turn-out of members present and the minutes will be posted on the MAAC website in the near future. Both the Zone Director, Heinz Pantel and the Deputy Zone Director, Duncan Campbell were re-elected for another term.

Several recommendations from the meeting will be forwarded for discussion at the Annual General Meeting in Victoria. Winners of the draws for those members present were: MAAC Membership – Mike Dolan (13170) and for the MAAC Jacket – Marty Dewitte (64745).

For some clubs, indoor flying season will be starting and for a few hardy souls, some ski flying is on the horizon. For other members, building and re-building will occupy the winter months.

In all your activities, please remember

to Be Safe and let common sense be your guide. I am looking forward to seeing the results of this winter's building season at next year's events!

It seems I've started the Christmas season early and unfortunately, because of the purchase of several large new toys, has been 'forced to come out of retirement' and return to work!

Now is the time to renew your club registration and MAAC memberships. Both can be renewed on the MAAC website. It would also be appreciated if you register the 2011 events planned by your clubs at your earliest convenience to prevent event overlap and to provide the opportunity for all members to attend your events.

In closing, I wish all a Happy Christmas and may 2011 bring us safe flying. ✈

Granddaughter Kiana stands beside Heinz Pantel's 40% Waco. The model will be powered by a RCS 400 radial and the weight should be around 72 lbs. / Kiana, petite-fille de Heinz Patel, se tient à côté de son Waco à l'échelle 40 %. La maquette sera mue par un RCS 400 radial et pèsera autour des 72 livres.



Saskatchewan (K)



Heinz Pantel 42484L
Directeur de zone
(306) 781-7400 zd-k@maac.ca

J'espère que tout le monde a profité de la belle météo du dernier mois afin de procéder à plusieurs vols avant que la bombe de neige nous ait frappés en Saskatchewan! C'était un plaisir de voir arriver le Soleil et de ne pas avoir beaucoup de vent sec après l'été passablement humide que nous avons eu.

L'Assemblée annuelle de la zone s'est déroulée au clubhouse du Hub City Radio Control Club à Saskatoon. Les membres sont venus assez nombreux et le procès-verbal sera posté au site Web prochainement. Le directeur de zone (moi) et l'assistant-directeur de zone, Duncan Campbell, ont été réélus pour un autre mandat.

Plusieurs recommandations émanant de la réunion seront acheminées à l'Assemblée annuelle du MAAC à Victoria à des fins de discussion. Les gagnants des tirages sont : Mike Dolan (MAAC 13170) qui gagne une adhésion d'un an et Mary Dewitte (MAAC 64745) qui gagne un manteau à l'effigie de l'organisme.

Certains clubs passeront maintenant à leur saison de vol intérieur tandis que des courageux installeront des skis pour faire du vol d'hiver. D'autres membres se tourneront vers la construction ou la reconstruction, ce qui les gardera passablement occupés.

Quelles que soient vos activités, rappelez-vous de les pratiquer en toute sécurité et faites-vous guider par le gros bon sens. J'ai hâte de voir quels seront vos chefs-d'oeuvre après la saison de construction,

lors des rassemblements de l'année prochaine!

Semble-t-il que j'ai entamé le temps des Fêtes un peu plus tôt et malheureusement, en raison de mon achat de plusieurs gros jouets, j'ai dû quitter ma retraite et retourner sur le marché du travail!

Il est temps de renouveler votre adhésion de club et la personnelle au sein du MAAC. Vous pouvez procéder à même le site Web du MAAC. Ce serait aussi apprécié si vous pouviez inscrire les événements prévus à votre club en 2011, et ce, le plus tôt possible afin de prévenir tout chevauchement d'événements et de donner la chance à tous les membres de se rendre au vôtre.

En terminant, je souhaite un Joyeux Noël à tout le monde et que 2011 soit une année en toute sécurité. ✈

South East Ontario (L)



Clair Murray 54946L
Zone Director
(905) 939-2928 zd-l@maac.ca

Recently, Bob Hudson, MAAC 9709L, decided to reduce his time commitment to modelling and resigned from his South East Zone duties.

For four years, he was the South East Zone Director and during that period of time, he moved the South East Zone forward by establishing a strong volunteer team. He recruited the first Deputy Zone Director and appointed four Assistant Zone Directors. Bob was a people person, an enthusiastic supporter of MAAC and a keen competitor in scale aerobatics community. Bob worked tirelessly to make things happen in the zone and above all, he did it with a smile and a warm greeting.

Last year, Bob decided that he needed a change and sought election as Deputy Zone Director. He was acclaimed and made the transition seamlessly.

During his time as Zone Director and Deputy Zone Director, Bob Hudson was a strong leader, a terrific mentor and an all-round great person. On behalf of MAAC members in the South East Zone, "Thank you and see you at the field."

This now means that the South East Zone is seeking nominees for Deputy Zone Director.

The election of the next Deputy Zone Director will take place at a Special Zone Meeting February 5, 2011 12:00 noon at the York Region Police Community Room, 171 Major MacKenzie Drive West, Richmond Hill, Ontario.

Persons willing to be nominated shall declare such intentions at least 30 days prior to the special zone meeting. This intention shall be forwarded to Clair Murray, Zone Director and MAAC head of office.

A quorum for purposes of the special zone meeting shall consist of five (5) percent of the current open members of the zone, either present or by proxy pre-

sented at the meeting. All proxy votes must be in writing and signed by the member granting the proxy. It must indicate to whom the proxy is granted and the date of the special zone meeting.

Voting shall be by secret ballot or a show of hands as determined by the majority present.

This special meeting provides each open member of MAAC with an opportunity to become involved. All members of the South East Zone are encouraged to attend the meeting. Let's have a great turn-out!

The Special Zone Meeting will coincide with the annual Winter Workshop for club presidents and flight instructors. The keynote presentation is... Getting Started in RC Flight. Check out "News" on the MAAC website www.maac.ca for more details.

Light refreshments, coffee and cold drinks will be provided at the break. ✈

Sud Est Ontario (L)



Clair Murray 54946L
Directeur de zone
(905) 939-2928 zd-l@maac.ca

Récemment, Bob Hudson (numéro de MAAC 9709L) a décidé de réduire le temps qu'il consacre à l'aéromodélisme et a démissionné de ses fonctions au sein de la zone Sud-est.

Pendant quatre ans, il a agi à titre de directeur de la zone et au cours de ces mandats successifs, il a contribué à l'essor de celle-ci en rassemblant une équipe de bénévoles très forte. Il a recruté le premier adjoint au sein de la zone et a nommé quatre assistants. Bob était un people person, un très grand partisan du MAAC et un concurrent redoutable au sein de la communauté de l'acrobatie de copies volantes. Bob a travaillé avec acharnement afin que des choses se produisent au sein de la zone et pour ajouter la cerise sur le sundae, il l'a fait avec le sourire et en souhaitant la bienvenue à tout le monde.

L'année dernière, Bob était d'avis qu'il souhaitait un changement et a offert de siéger à titre d'adjoint au directeur de la zone. Il a été acclamé en poste, ce qui a

rendu la transition plutôt facile et sans accroc.

Au cours de son époque à titre de directeur de zone puis d'adjoint, Bob Hudson a été un leader fort, un mentor incroyable et un «mautadit bon gars». Au nom des membres du MAAC de la zone Sud-est, «Merci et au plaisir de vous voir au terrain».

Ceci signifie qu'il faut maintenant rechercher des candidats au poste d'adjoint du directeur de la zone Sud-est.

Cette élection aura lieu lors d'une réunion spéciale à cet effet le 5 février 2011 à midi à la salle communautaire de la Police de la région de York, 171, Major MacKenzie Drive ouest, à Richmond Hill (Ontario).

Les gens qui aimeraient être considérés doivent déclarer leur intention au moins 30 jours avant cette réunion spéciale. Cette intention d'être placé en candidature devra ensuite être expédiée au directeur de zone Clair Murray ainsi qu'au siège du MAAC.

Pour les besoins de cette réunion spéciale, le quorum consistera en cinq (5) % des membres libres actuels de la zone, qu'ils soient présents ou qu'ils soient re-

présentés sous forme de vote par procuration à la réunion. Tous les votes par procuration doivent être soumis par écrit et signés de la main du membre qui autorise ladite procuration. Les détails doivent indiquer à qui l'autorisation est ainsi accordée et la date de la réunion spéciale de la zone.

Le vote se fera par bulletin secret ou par le lever de la main, ce que déterminera la majorité des membres présents.

Cette réunion spéciale offre à chaque membre en règle du MAAC l'occasion de s'impliquer. Tous les membres de la zone Sud-est sont encouragés à s'y rendre. Faisons en sorte que la participation soit élevée!

Cette réunion spéciale coïncidera avec l'atelier hivernal annuel des présidents de club et des instructeurs. La présentation sera ... Se lancer dans le vol de maquettes télécommandées. Vérifiez la rubrique News du site Web du MAAC (www.maac.ca) afin d'y lire les détails.

Des rafraîchissements, du café et des boissons froides seront offertes durant la pause. ✈

South West Ontario (M)



Frank Klenk 32001
Zone Director
(519) 842-8242 zd-m@maac.ca

On October 9th, we had our Annual Zone Meeting. It was a success in many ways. We had record attendance with 45 members present, 157 including proxies.

We discussed several items and I have a few things now to take to the AGM for discussion and resolution. We ran into a snag with the venue and had to make a last-minute change, and thanks to Norm McLellan and Cliff Russell, all of this went smoothly. The Chatham Aeronauts invited everyone back to their field for flying.

I have received a few club renewals and am looking forward to a flurry of them showing up in my mailbox. It is important that you get them to me ASAP in order for your events to be sanctioned and listed in the Model Aviation Canada magazine.

Currently I receive newsletters via e-mail from the following clubs: the Woodstock R/C Club, the Bluewater R/C Flyers, Saugeen R/C Flyers and the Otterville R/C Club. If your club has a newsletter, please put me on your e-mail list. I enjoy reading them and use the content for this column. Especially, send me pictures of your events and projects you have on the go. You may see your mug here.

I attended the London Model Aircraft Club Labour Day Fun Fly and we all en-



joyed a good day of flying. A pilot's draw was had and Kevin Hicks won a free MAAC 2011 membership. Kevin is a junior club member and an enthusiastic pilot. Congratulations Kevin!

The following is from Al Harse of the Bluewater R/C Flyers:

"The full-size pictured is a 1947 Piper P11 (CF-NRF), originally purchased from the U.S. Army in 1955. The 1/4 scale model is made off an original plan that I made in the 70s. The fuse was drawn up off a set of original Piper blueprints for the accuracy. The framework is from the blueprints except they are in balsa and basswood instead of metal tubing.

"Measuring the original for length, width of cord, and aileron length and width did the wings. Power is a Quadra

35, two aileron servos, two elevator servos, one on the rudder, and one on the engine. The landing gear is made like the full-size. It has full suspension and movement, and set up with bungee cord for shocks. Under a hard landing, it will drop down and the fuse can touch the ground, and then go back to the position it is supposed to be in. It has opening doors on the right side, seats and joysticks in the cabin. Total all-up weight is 22 pounds. The cowl is aluminum, hinged in the middle for access to the motor, carb, or linkage."

I wish everyone a Merry Christmas and a Happy New Year. Enjoy quiet times with your family and friends. Remember, don't drink and drive. As always support your local lobby shop. ✈

Sud Ouest Ontario (M)



Frank Klenk 32001
Directeur de zone
(519) 842-8242 zd-m@maac.ca

L'Assemblée annuelle de la zone s'est déroulée le 9 octobre et elle a remporté du succès à plusieurs égards. Nous avons compté une participation record avec 45 membres; 157 si on tenait compte des votes par procuration.

Nous avons discuté de plusieurs sujets et maintenant, je pourrais présenter quelques-uns d'entre eux à l'Assemblée générale annuelle à des fins de discussion et d'approbation de résolutions. Nous nous sommes butés à une difficulté quant au lieu de la rencontre et nous avons dû procéder à un changement de dernière minute; grâce à Norm McLellan et à

Cliff Russell, tout s'est déroulé rondement. Les Chatham Aeronauts ont invité tout le monde à leur terrain pour une séance de vol.

J'ai reçu des renouvellements de club et j'ai hâte d'en voir arriver d'autres dans ma boîte de courrier. Il importe que vous me les fassiez parvenir le plus tôt possible afin que vos rassemblements soient parrainés et qu'ils paraissent dans les pages de Model Aviation Canada.

À l'heure actuelle, je reçois des bulletins de club par courriel de la part des clubs suivants : le Woodstock R/C Club, les Bluewater R/C Flyers, les Saugeen R/C Flyers et l'Otterville R/C Club. Si votre club en publie un, veuillez m'inscrire à votre liste de courriels. J'aime bien les lire et j'en utilise le con-

tenu pour les besoins de cette chronique. Surtout, envoyez-moi des photos de vos rassemblements et des projets (de construction) en marche. Il se pourrait que vous puissiez voir votre photo dans ces pages-ci.

Je me suis rendu au Fun-fly de la Fête du travail du London Model Aircraft Club et nous avons profité d'une bien belle journée pour effectuer des vols. Il y a eu un tirage parmi les pilotes et Kevin Hicks a remporté une adhésion gratuite au MAAC pour 2011. Kevin est un membre cadet (junio) et est un pilote enthousiaste. Félicitations, Kevin!

Ce qui suit nous provient de Al Harse, des Bluewater R/C Flyers :

«L'avion à l'échelle réelle que vous

suite à la page 45



Official MAAC Wear

A wide range of items and styles

Custom embroidery available

No minimum order

Order NOW to ensure delivery before the gift giving Season!



Now Available at MAAC.ca



Over 50 Years of FUN !!

1-877-PMHOBBY



Many quality products from These and other Manufacturers:



New website! - Thousands of products now on-line

www.pmhobbycraft.ca

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4



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



Sign 3 Fly Free

Sign three new open members
before Dec., 31/2010
and receive
one year's free membership.

To qualify, the new members must be
open members, 18 years of age or older,
and have not been a MAAC member
in the last Five years

Parrainez 3 Adhésion Gratuite

Parrainez 3 nouveaux membres avant
le 31 décembre 2010 et recevez
une adhésion d'un an gratuite

Pour nouveaux membres réguliers
de 18 ans et plus seulement et sans
adhésion au MAAC pour plus de 5 ans

MODEL FLYERS APPLICATION 2010

DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2010

Please print clearly and do not tear or cut this form. One applicant per form
s.v.p. Écrire clairement. Ne pas détacher. Un candidat par formulaire.

MAAC Sponsor Name/

Nom du Parraineur du MAAC: _____ MAAC # _____

OPEN MEMBER (18 years or over as of Jan.1st)

Membre Régulier (18 ans et plus au 1er janvier)

\$71.43 (with magazine/ Avec la revue) **\$71.43** plus GST/HST

HST/TVH 15% (NS) _____

HST/TVH 13% (NB, NL, ON) _____

HST/TVH 12% (BC) _____

GST/TPS 5% (PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU) _____

Total _____

MAAC # _____

(Must be a new member or out of the hobby for more than 5 years)

(nouveau membre ou sans adhésion au MAAC pour plus de 5 ans seulement)

NAME/NOM: _____
first/prénom, initial, last/nom

ADDRESS/Adresse: _____

CITY/Ville: _____

PROVINCE: _____ POSTAL CODE/code postal: _____

TEL (R): _____ E-MAIL/courriel: _____

TEL (W/T): _____ FAX: _____ E-MAIL/courriel: _____

MAAC CLUB AFFILIATION(S)/ club affilié au MAAC: _____

BIRTHDATE/date de naissance: _____ | _____ | _____
m | d/j | y/a LANGUAGE/langue parlée: _____

OCCUPATION/ EMPLOI: _____

Method of Payment/ Méthode de paiement:

Visa Mastercard Cheque Included/inclus

Card #: _____

Card Holders Signature

Exp: / signature du titulaire de carte:

9-5100 South Service Road, Burlington, Ontario L7L 6A5

www.maac.ca | maachq@on.aibn.com | (905) 632-9808 Fax (905) 632-3304



MEMBERSHIP APPLICATION 2011

DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2011



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 (with magazine / avec la revue) \$71.43 + GST/HST \$35.71 + GST/HST \$71.43+ GST/HST \$193.33+ GST/HST
(18 years or over as of Jan 1/11 / 18 ans et plus au 1 janvier) New & 10+ Year Former Member / nouveau membre / de plus de 10 ans (CDN residents only) (uniquement pour résident Canadien)

Junior Member/Membre Cadet (no magazine / sans la revue) \$9.52+ GST/HST \$4.76+ GST/HST \$9.52+ GST/HST N/A
(Under 18 years as of Jan. 1/11 / Moins de 18 ans au 1 janvier)

Junior Member/Membre Cadet (with magazine / avec la revue) \$20.00+ GST/HST \$10.00+ GST/HST \$20.00+ GST/HST N/A

Birthdate / Date de naissance: / / month/moisday/jouryear/année
Birthdates are required for verification of member type and kept confidential / Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels

Current year fees are non-refundable 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.

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

Membership Option Amount / Option de paiement d'adhésion _____

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

Confirmation (Check box below/cochez la case ci-dessous) \$4.76

City / Ville: _____

NS 15% HST/TVH _____

Province: _____ Postal Code Postal: _____

NB, NL, ON 13% HST/TVH _____

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

BC 12% HST/TVH _____

PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU 5% GST/TPS _____

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)

GST # R127633378 Subtotal (fees) / total partiel (cotisation) _____

Home / résidentiel

I wish to make a donation / je désire faire un Don:

TEL: _____ FAX: _____

Team Travel Fund / Fonds de voyage pour équipe _____

EMAIL / COURRIEL: _____

Competition Fund / Fonds pour compétition _____

Work / travail

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

TEL: _____ FAX: _____

Public Relations/ Relations publiques _____

EMAIL / COURRIEL: _____

Other (specify) / Autre (spécifiez) _____

TOTAL _____

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

Method of Payment / Méthode de Paiement:

How did you become aware of MAAC?
 Comment avez-vous connu MAAC?

VISA Mastercard Cheque Enclosed/Chèque Inclus

Friend/Ami Family/Famille Club

Card # _____ Exp. _____

Radio/TV Web

SIGNATURE: _____

Hobby Show: _____

I do not wish to receive the Early Bird Crest/Je ne veux pas recevoir l'écusson "prime"

Hobby Shop: _____

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: _____

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

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Sport (just for fun/juste pour le plaisir) | <input type="checkbox"/> R/C Float Plane / Hydravion à flotteurs | <input type="checkbox"/> R/C Helicopter / Hélicoptère |
| <input type="checkbox"/> R/C Precision Aerobatics / Acrobatie de précision | <input type="checkbox"/> R/C Scale Aerobatics / Acrobatie à l'échelle | <input type="checkbox"/> R/C Pylon / Pylône |
| <input type="checkbox"/> R/C Sailplane / Planeur | <input type="checkbox"/> R/C Scale Sailplane / Maquette de planeur | <input type="checkbox"/> R/C Scale / Maquette |
| <input type="checkbox"/> R/C Giant Scale / L'échelle géante | <input type="checkbox"/> R/C Open Combat / Combat libre | <input type="checkbox"/> R/C Scale Combat / Combat de copies volantes |
| <input type="checkbox"/> Control Line / Vol circulaire | <input type="checkbox"/> Control Line Stunt / Vol circulaire acrobatique | <input type="checkbox"/> Electric Aircraft / Maquettes électriques |
| <input type="checkbox"/> Free Flight Outdoor / Vol libre extérieur | <input type="checkbox"/> Free Flight Indoor / Vol libre intérieur | <input type="checkbox"/> Jet / Avion à réaction |
| <input type="checkbox"/> Rocket / Fusée | <input type="checkbox"/> R/C Car / R/C Auto | <input type="checkbox"/> SAM (Society of Antique Modelers / société des anciens modélistes) |
| <input type="checkbox"/> R/C Boat / R/C Bateau | <input type="checkbox"/> R/C Indoor / Vol intérieur télécommandé | Primary Interest / Intérêt principal: _____ |

Do you compete in any of the above categories? Participez-vous à des compétitions dans une catégories ci-haut mentionnées?
 Local / Locale Regional / Régionale National / Nationale International / Internationale What event / Quel événement? _____
(World Championship competitors use FAI designation / Utilisez l'identification "FAI" si vous êtes un compétiteur de classe mondiale)

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

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).

I will report any incident without delay. I acknowledge that as a member I am responsible for \$500 of the \$5000 insurance deductible when I have caused an incident to occur. (Should the incident occur at your club field, the club is responsible for half and the member the second half of \$500. The member/club portion of the deductible is payable to MAAC at the time of reporting).

Je déclarerai tout incident sans délai. En tant que membre, je reconnais que je devrai effectuer un paiement de 500,00\$ pour le deductible d'assurance de 5000\$ 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).

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

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

SIGNATURE: _____

DATE: _____

parent or guardian must sign if applicant is under the age of 19 and agrees to provide the appropriate supervision to the applicant
 Le parent ou tuteur du candidat âgé de moins de 19 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: _____ 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/Tous 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:		
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/ Médailles (specify Qty/ quantité)	_____	\$ 6.00 _____
_____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze		
10K Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur)	_____	\$ 275.00 _____

Pictures available at www.maac.ca under MAAC E-Store / Photos disponibles sur le site web www.maac.ca sous la rubrique Magasin.

Shipping at Cost/ Frais de poste au prix coûtant \$ _____

Subtotal/Total Partiel \$ _____

GST/TPS 5% for/pour PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU \$ _____

HST/TVH: 13% for/pour NS, NB, NF, ON \$ _____

HST/TVH: 12% for/pour BC \$ _____

TOTAL: \$ _____

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.



Rene Goossens MAAC Pioneer / récipiendaire du Prix des pionniers du MAAC

By Timothy Gibney

Tell me a little about your recent recognition?

I was interviewed by Frank Klenk & Tony Paladino last winter and I just thought they were putting together an article. This spring, to my surprise, I was notified that I was being honored with the Pioneer Award. I was very humbled by this as there have only been eight people before me who have received this award. Receiving this award brings me back to the time I joined MAC in 1949 when I was 21 years old.

What are the biggest changes you've seen over the years?

I started with this hobby when I was about nine years old. Quaker Oats had an offer that you could send in a couple of box tops and 25 cents and they would send you a small plane. The biggest change that I've seen are the radios. They weighed about 10 pounds and used tubes. Servos also changed greatly, as you always had to come back to the center and there were only rudder and throttle controls. Due to this, you needed a plane that would fly itself. Nowadays, you can make a plane work with just a little trimming.

What has been your best experience?

All my activities have been wonderful. I also think that the 100 or so people I taught to fly brings back many fond memories. Seeing them fly for the first time and when they got their wings. Yes, teaching people was a great experience.

Why do you like this hobby?

That is quite the question. I've always liked it. I've met a lot of nice people and developed friends over the years. The other part I like about this hobby is the challenge of it. I am always trying to make myself better and better. It is all about trying to be the best you can be.

What has kept you in radio controlled flying for so long?

It was the only hobby I really had. I have always been interested in it since I was young. I would make the body and the wing out of wood. I'd take a tin can and with scissors, I would cut a prop and tail feathers. I would attach a string to the wing tip and then attach the other end of the string to a stick. I would make the plane fly around me and do loops. That was when I was seven or eight years old.

Is it true that you have funded the 'fly through the barn' contest at the Otterville Airshow out of your own pocket?

Yes, for years, I've funded the prize money for anyone who could fly their plane through 'the barn.' The prize money is now up to \$1,000. This year, we are going to make the opening in 'the barn' four inches higher to improve the chances of someone winning.

Rene, thank you so much for your time. I've truly appreciated your insights and comments about your many years in this hobby. ✨

par Timothy Gibney

Parlez-moi un peu de la reconnaissance que vous avez reçue, dernièrement?

J'ai été interviewé par Frank Klenk et Tony Paladino l'hiver dernier; je pensais qu'ils étaient en train de préparer un article. Ce printemps, à ma grande surprise, on m'a averti que je recevrais le Prix des pionniers du MAAC. Je l'ai accepté en toute humilité car seules huit autres personnes l'ont reçu avant moi. Recevoir le prix m'a rappelé l'époque où je suis devenu membre du MAAC, en 1949, lorsque j'avais 21 ans.

Quels ont été les plus gros changements dont vous avez été témoin durant ces années?

J'ai fait mes débuts au sein de ce passe-temps à l'âge d'environ neuf ans. Quaker Oats (l'avoine) offrait une promotion par laquelle vous pouviez envoyer quelques dessus de boîte et 25 cents et cette compagnie vous enverrait un petit avion. Le plus gros changement, ça a été au chapitre des émetteurs. Anciennement, ils pesaient environ dix livres et fonctionnaient à l'aide de tubes à vide. Les servos ont aussi beaucoup changé puisque vous deviez toujours les ramener au centre; vous ne contrôliez que le gouvernail de direction et les gaz. Compte tenu de cela, vous deviez avoir un avion qui volait tout seul. De nos jours, vous pouvez faire voler une maquette avec un minimum d'ajustement.

Quelle a été votre meilleure expérience?

Toutes mes activités ont été merveilleuses. Je pense aussi à la centaine d'élèves-pilotes à qui j'ai enseigné et cela me rappelle de bien beaux souvenirs. Je les revois en train de faire voler leur maquette pour la première fois et lorsqu'ils ont obtenu leurs «ailes». Oui, enseigner aux gens, c'était toute une expérience.

Qu'aimez-vous de ce passe-temps?

Quelle question... Je l'ai toujours aimé. J'ai rencontré des tas de gens vraiment sympathiques et je me suis fait bien des amis au cours des années. L'autre volet de ce passe-temps, c'est son défi. Je tente toujours de m'améliorer. C'est ça, la clé : donner le meilleur de soi-même.

Qu'est-ce qui vous a maintenu dans ce milieu depuis si longtemps?

C'était le seul passe-temps que j'avais véritablement. Ça m'a toujours intéressé, depuis mon très jeune âge. À cette époque, je fabriquais le fuselage et les ailes en bois. Je prenais une canette et à l'aide de ciseaux, je découpais une hélice et l'empennage. J'attachais une ficelle au saumon d'aile et j'attachais l'autre extrémité à un bâton. Je faisais décrire des loopings à l'avion en le tournant autour de moi. Je devais avoir sept ou huit ans.

Est-ce vrai que vous avez financé de votre propre poche le concours «Volez à travers la grange» au spectacle aérien d'Otterville?

Oui, pendant plusieurs années, j'ai avancé l'argent qui constituait le prix à l'intention de tout pilote qui réussissait à piloter sa maquette à travers «la grange». Le prix est maintenant monté à 1 000 \$. Cette année, nous allons agrandir l'ouverture de la grange de quatre pouces afin d'améliorer les chances que quelqu'un remporte ce prix.

René, merci beaucoup de nous avoir accordé de votre temps. J'ai vraiment apprécié ce regard et les commentaires que vous nous avez offerts grâce à toutes ces années au sein de ce passe-temps. ✨



CANADIAN JETS



CF-105 ARROW

Wingspan: 28.5"
Length: 41"
70mm EDF



CF-18 HORNET

Wingspan: 29"
64mm EDF



CF-18 HORNET

Wingspan: 41"
Length: 56"
90mm EDF



CT-114 SNOWBIRDS

Wingspan: 31"
64mm EDF



CF-5 FREEDOM FIGHTER

Wingspan: 21"
64mm EDF



CF-18 HORNET

Wingspan: 27"
64mm EDF



TWO CLASSIC CANADIAN
PAINT SCHEMES AVAILABLE!



1-888-968-7251
WWW.KMP.CA

FULL SPECIFICATIONS FOR
EACH AIRCRAFT AVAILABLE ON
OUR WEBSITE





LA RENAISSANCE DU CLUB SWOOT by Dave Surry 2352

Les Southwestern Ontario Old Timers (ou Club SWOOT) a été formé en 1991. Le club était un prolongement des Forest City Flyers. Ses fondateurs sont Vince Gavagnin, Norm Carroll et Art Lane, qui voulaient s'adonner à leur intérêt plus prononcé pour les Old Timers et les maquettes antiques. Le club s'est affilié à la Society of Antique Models (Société des anciens modélistes) et a été reconnu comme étant le chapitre SAM 89.

Pendant plusieurs années, le club a remporté beaucoup de succès à faire la promotion de concours SAM locaux, comme en ont fait foi dernièrement les concurrents Vince Gavagnin, Art Lane, Brian McKillop et Bob Stewart (des membres du Club SWOOT) lorsqu'ils ont raflé plus de la moitié des trophées offerts en diverses catégories SAM lors des Épreuves canadiennes de Chatham, en 2005.

En 1999, Andy Chisholm et le regretté Harry Barr ont conçu une maquette facile à construire, peu dispendieuse et bien adaptée aux Fun-flies, le Field Rat. Celui-ci était un descendant direct du célèbre Hangar Rat de M. Barr. Tout comme son ancêtre direct, le Field Rat a causé tout un boucan au sein de la communauté des maquettes télécommandées et au fil des années, plusieurs Rats ont été assemblés et pilotés dans le monde entier. Aujourd'hui, le Club entretient une affection toute particulière pour le Rat et plusieurs de ces appareils sont couramment « tirés par la queue » afin de prendre la voie des airs au cours de Fun-flies.

Toutefois, le Club SWOOT a connu des années de vaches maigres au cours des dernières années alors que les membres ont perdu leur énergie ou qu'ils déménageaient. Les maquettes du SAM ont été reléguées au deuxième plan lorsque ces mêmes membres ont commencé à piloter des maquettes électriques et des Park Flyers. Mais à mesure que de nouveaux membres arrivaient et que les plus vieux ont converti leurs avions à la motorisation électrique, le Club a vécu un regain d'activité; l'accent a été placé sur le vol un peu plus sportif, dont des copies

volantes, des maquettes acrobatiques, des maquettes presque prêtes à voler (les ARF) en mousse et surtout, les planeurs électriques très simples.

La clé de ce regain d'intérêt, en bout de ligne, semblait résider en les façons innovatrices d'intéresser les membres. J'en traiterai à un autre moment.

Bien que nous n'ayons pas de limite sur l'âge, les « Old Timers » décrit davantage la majorité des 20 membres que le type de maquette qu'ils font voler! La plupart des modélistes étant maintenant à la retraite et branchés en ligne, nous nous sommes aperçus que les messages courriels constituent la meilleure façon d'organiser des séances de vol impromptues lorsque les prévisions de vent s'y prêtent.

Nous envoyons couramment des bulletins électroniques dans lesquels nous annonçons la prochaine séance de vol (même si le logiciel Accu-Weather est loin d'être parfait!) et nous assurons le suivi de chaque séance en y incluant un petit compte-rendu afin d'informer les absents des événements les plus intéressants qui sont arrivés, ce faisant. Nous utilisons aussi les courriels afin d'envoyer les procès-verbaux des réunions et les documents avant la réunion, ce qui fait que ces mêmes documents ont souvent uniquement besoin d'être ratifiés par les membres.

Nous avons aussi inauguré des mandats inégaux pour l'exécutif de trois personnes afin de faire en sorte que de nouvelles personnes apportent de nouvelles idées.

Autre élément de la renaissance du Club : la construction d'une maquette « de club » un avion qu'ont choisi par consensus les membres afin de se garder occupés au cours des mois d'hiver. Le premier tel projet, l'hiver dernier, a été le planeur Olympic III, de Sky Bench Aerotech. Ces planeurs d'une envergure de 136 pouces ont été convertis à la motorisation électrique et ont été dotés de volets et de spoilers; les ailerons étaient facultatifs.

L'intérêt en cours de construction a été maintenu en organisant des « soirées de prières » à l'occasion au domicile de l'un des constructeurs. Les participants examinaient les progrès

réalisés, discutaient des problèmes rencontrés et trouvaient des solutions : problèmes à même le kit ou en cours de construction; puissance du moteur requis; comment y loger l'équipement électrique; quelle pile utiliser, et autres considérations. Chacune des maquettes était dotée de ses propres aspects uniques et de sa propre livrée de couleurs, des caractéristiques qui donnaient une idée des goûts du constructeur.

Les premières quatre maquettes affichaient de très bonnes performances mais elles avaient toutes recours uniquement au régime moteur et aux gouvernes de profondeur et de direction. À l'heure actuelle, nous avons atteint le consensus qu'il y aurait plusieurs avantages à considérer si nous incorporions les ailerons ou une combinaison d'ailerons/volets pour les prochaines maquettes, compte tenu du comportement de cette maquette de 11 pieds lors des journées venteuses. Ainsi, quelques-unes des maquettes sont presque terminées et ces nouvelles auront cette caractéristique. Nous avons hâte au printemps prochain, lorsque huit maquettes en tout prendront la voie des airs.

Nous avons voulu poursuivre sur cette lancée des projets de club, aussi avons-nous été en mesure le printemps dernier de nous procurer quelques-uns des derniers kits du Playboy (envergure de 67 pouces) que produisait Spirit of Yesteryear avant d'être vendu à une société américaine. Puisque le Playboy est une maquette SAM reconnue, elle rapproche les membres de SWOOT de ce qu'était le Club au départ. L'esprit de corps est encore très vivant et il se porte à merveille. Nous avons tous hâte de participer à des concours à l'aide de nos Olympics III et Playboys, l'été prochain.

Le SWOOT invite les modélistes des environs du sud-ouest de l'Ontario à se joindre à nous au cours de l'un de nos séances de vol. Si cela vous intéresse, nous pouvons vous envoyer nos bulletins électroniques. La personne ressource est Harold Mountain (président), au 519 471-3053 ou par courriel au harold.mountain@gmail.com. ✈



The Southwestern Ontario Old Timers or SWOOT model airplane club was formed in 1991. The club was a splinter group of the Forest City Flyers and was started by Vince Gavagnin, Norm Carroll and Art Lane because of their particular interest in Old Timer and Antique models. The club affiliated with the Society of Antique Models and were recognized as SAM Chapter 89.

For some years, the club was quite successful promoting the local SAM competitions evidenced most recently at the 2005 Canadian Nationals in Chatham where SWOOT competitors Vince Gavagnin, Art Lane, Brian McKillop and Bob Stewart won more than half of the trophies presented in the various SAM events.

In 1999, Andy Chisholm and the late Harry Barr designed an easily built, inexpensive RC fun fly plane called the FIELD RAT, a direct descendant of Harry Barr's famous HANGER RAT. Like the latter, the FIELD RAT took the RC community by storm, and over the years numerous RATS have been built and flown all over the world. Today, the club maintains a close affection for the RAT with many of these great models being dragged out by their tails at fun flies.

Recently, however, SWOOT has been through some lean years as members became less energetic or moved away, and SAM models started to take a backseat to electrics and park fliers. But as a few new members joined and some of the older ones began using electric power, the club started to become active again with the focus shifted to general sport flying including scale, aerobatic, foam ARF's and especially simple electric sailplanes.

The key to revitalization, though, seemed to lie in some relatively innovative ways that were devised to keep members interested. More on this another time.

Although we don't have any age restrictions, the 'old timers' part of SWOOT is now more descriptive of the majority of its 20 members than the type of models flown! With most of the members being retired and online we have found that e-mail is the key to organizing impromptu flying sessions whenever the wind forecasts are favorable.

We routinely send out e-mail bulletins forecasting the next likely flying sessions (although Accu-weather is far from perfect!), and follow up each session with a short flying report to

inform those people who couldn't make it, of the most interesting happenings. E-mail is also used to send out meeting minutes and pre-meeting documents, that then only need ratification by the membership. We have also instituted limited staggered terms for the 3-man executive to ensure that there is always a flow of new ideas into the running of the club.



Rats Galore / Des tas et des tas de Rats!

Another element of the recent revitalization has been the organization of a "club-build" of a consensus-chosen aircraft through the cold winter months. The first of these was started last winter with the SkyBench OLYMPIC III. These 136" sailplanes were to be converted to electric with flaps, spoilers and ailerons being optional.

Interest was maintained by holding "prayer meetings" every few weeks at one of the builder's homes. Progress was reviewed, problems discussed and solutions sought to such concerns as: kit and building idiosyncrasies; size of motor needed; how to fit the electrics, what battery, prop to use, etc. As it turned out, each of the models has its own unique aspects and its own colour scheme, thus reflecting the builder's individuality and personal choice.

The first four models are all great performers, but all use only motor, rudder and elevator. Currently, the consensus is that ailerons or aileron/flap combinations hold many advantages especially when landing the 11' span model on breezy days. Hence, some of the models now nearing completion will incorporate these aerodynamic upgrades. We are all looking forward to next spring when up to eight planes will be flying.

Continuing the emphasis on a club build, this past spring we were fortunate to get some of the last 67" PLAYBOY kits produced by "Spirit of Yesteryear" before it was sold to an American firm. Since the PLAYBOY is a recognized SAM model, it brings the modelers somewhat closer to the club's roots; the SWOOT spirit is still alive and well. We all look forward to some fun competitions with our OLY III's and PLAYBOYS next summer.

SWOOT invites any modelers in the Southwestern Ontario area to join us at one of our flying sessions. If interested, we can send you our e-mail bulletins. CONTACT: HAROLD MOUNTAIN, PRESIDENT 519 471 3053 Harold.mountain@gmail.com ✈



A gaggle of Olympic IIIs / Une collection de planeurs Olympic III.



La fin de semaine des 24 et 25 juillet, l'espace aérien au-dessus de l'aéroport de maquettes de Bayview bourdonnait; l'excitation était aussi palpable au sol, le genre de fébrilité qui accompagne toute exposition de coucous de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agissait du tout premier rassemblement Warbirds Over The Bay qu'organisait le Club Burlington Radio Control Modelers.

En dépit d'un temps très maussade le samedi, quelque 26 pilotes se sont inscrits et 42 maquettes étaient de la partie au cours des deux jours. Les pilotes sont arrivés de Hamburg (état de New York), Kawartha, Seaton Valley, Fort Erie et de plusieurs clubs locaux.

Les vols se sont poursuivis sans arrêt de 9h00 le samedi matin jusqu'aux averses de pluie, vers 14h00 et de 9h00 le dimanche jusqu'à ce que tout le monde ait été grillé sur place par le Soleil, vers 15h00.

Les pilotes et leurs appareils ont émerveillé plus de 600 spectateurs. Nick's Café a servi des hot-dogs, hamburgers et saucisses sur barbecue et ces victuailles ont remporté beaucoup de succès. Bien sûr, les convives ont ingurgité des gallons et des gallons d'eau et de boissons gazeuses tout au long du rassemblement.

Le point fort de la rencontre a été un vol très réaliste d'une copie volante très exacte d'un hélicoptère Bell UH-1D Gunship.

Les prix de participation ont été tirés pendant les deux jours et des Prix de mérite ont été attribués aux meilleures maquettes d'une époque donnée. Ces prix nous ont été gracieusement remis par nos commanditaires Skycraft Hobbies, HobbyHobby, Flight Pack, Paris Junction Hobbies, Paragon Hobbies et le MAAC.

Les billets pour le tirage de quelques kits et d'un moteur se sont envolés. Des objets promotionnels du BRCM, des t-shirts, des casquettes et des tasses de café qui étaient en vente offraient un très beau souvenir de la fin de semaine.

Les bénévoles du BRCM ont travaillé sans relâche tout au long de la fin de semaine et ont reçu comme récompense la certitude qu'ils avaient un offert un splendide spectacle qui avait su attirer davantage de spectateurs que toute autre démonstration aérienne organisée précédemment par le Club. Comme c'est maintenant la coutume aux événements de Bayview, notre cher Bill Swindells a accompli un travail de maître au micro en annonçant les événements et en divertissant la foule tout au long de la fin de semaine.

Tout le monde a déjà hâte à l'édition 2011 et nous tenterons d'améliorer la formule. ✈



Warbirds Over The Bay



On the week end of July 24th and 25th the airspace at the Bavview Model Airport buzzed with the energy and excitement that accompanies any warbird display. This was the first Warbirds Over The Bay event held by the Burlington Radio Control Modelers

In spite of very poor weather on the Saturday there were 26 registered pilots and 42 aircraft over the two days. Pilots came from Hamburg New York, Windsor, Kawartha, Seaton Valley, Fort Erie and many from local clubs.

Flying continued non stop from nine on Saturday until being rained out around two and from none on Sunday until everybody was toasted by the hot sun around three.

The pilots, and planes, thrilled in excess of 600 spectators. Bar-B-Q Hot Dogs, Burgers and sausages served at Nicks Café were a big hit and of course gallons of water and Soft drinks were consumed during the event

The highlights of the week end were the flight of three 1/3rd scale Stearman PT17 biplanes, a flight by two Boomerang Gas turbine aircraft and a very realistic flight by a true scale Bell UH-1D Huey Gun Ship helicopter.

Pilot prizes were drawn all day both days and Best of prizes given for each era of aviation represented. These prizes having been donated by our sponsors, Skycraft Hobbies, HobbyHobby, Flight Pack, Paris Junction Hobbies, Paragon Hobbies and MAAC.

A raffle for airplane kits and an engine was brisk plus BRCM club apparel, T shirts, Hats, Jackets and coffee mugs on sale both days and served as great reminders of a terrific event for those who purchased them.

The BRCM volunteers worked tirelessly all weekend and were rewarded with the knowledge that they had put on a great show that had attracted the most spectators of any previous Model Airshow that the club had put on. As has become the custom at Bayview field events our own Bill Swindells did a great job announcing during both days keeping the crowd entertained and informed of what was happening.

Every body is now looking forward to next years event which we will try to make even better. ✈

Clockwise, from above

Dans le sens des aiguilles d'une montre, depuis le haut

- Best WW2 P51 by Peter Hilderbrandt / La meilleure maquette de la Seconde Guerre mondiale était ce P-51 de Peter Hilderbrandt.

- Lunch Time Show and Tell / Exposition des maquettes sur l'heure du dîner.

- Seldom seen 3 giants scale PT17's together Ce qu'on voit rarement : trois petits-gros PT-17 en vol de formation.

- Len Ashdowns KMP B25 / Le B-25 (un kit de KMP) de Len Ashdowns.



Lancer-catapulte de jets EDF



Ken Kalnyuk pulls the cable tight. / Ken Kalnyuk tire fermement sur le câble. Ready on the launch line / Tout le monde est prêt sur la ligne de lancement.

par Peter Schaffer

Lorsque vient le temps de lancer votre jet de type Electric Ducted Fan (EDF), vous pouvez essayer la technique olympique du lancer du javelot, mais le lancer par catapulte me semble une bien meilleure idée.

Voici ce que j'ai appris en observant les maîtres du lancer par catapulte en action. Un matériau de latex qui s'étire -- du nom de Thera-Band (marque déposée) -- et que vous pouvez acheter chez un commerce de fournitures de physiothérapie ou même en ligne, est utilisé afin d'offrir l'énergie nécessaire au lancement. Ces élastiques sont cotés d'après leur puissance d'étirement et sont codés par couleurs. Vous voulez vous procurer le noir parce qu'il est le plus résistant. N'achetez pas du tuyau chirurgical; il ne revient que difficilement sur lui-même et est absolument inutile par temps froid.

Une épaisseur de 25 pieds et que vous étirez sur 25 pas vous offrira 25 livres d'énergie. Deux épaisseurs génèreront environ 50 livres de poussée mais s'il fait plus froid, vous devrez reculer 20 % plus loin afin de

générer la même puissance.

Il vous faudra cinq livres de poussée pour chaque livre que pèse votre maquette. De la corde de nylon (d'un diamètre de 1/8 de pouce et d'une longueur de six à huit pieds) est attachée à l'autre extrémité de l'élastique. Deux anneaux métalliques d'un diamètre d'un pouce, espacés d'environ trois pieds, sont attachés à la corde; l'un des anneaux se trouve au bout de la corde.

Un piquet est requis au bout de l'élastique afin de le fixer. On doit construire un mécanisme de largage actionné par une pédale à pied. (voir diagramme 1).

Le métal est peint d'une couleur vive afin qu'on ne marche pas dessus



A typical catapult launch pedal design. / Un design assez typique d'une pédale de lancer-catapulte.

et qu'on le retrouve facilement en fin de journée. La base, sous forme de plaque d'aluminium, est coupée avec les dimensions de 1/4 de pouce (épaisseur) X 8 pouces (longueur) X 4 pouces (largeur). Un boulon d'un quart de pouce est vissé dans la plaque puis coupé pour y loger une tige.

L'avion est attaché au premier anneau de remorquage, à l'arrière de l'élastique bungee. Pour des raisons de sécurité, le point de lancer devrait être en amont des stations de pilotage normalement en usage. Sinon, les vents qui changent de direction pourraient déporter la maquette vers les autres pilotes.

On peut alors préparer le dispositif en déplaçant le dernier anneau au-dessus de la pédale, après quoi la maquette est attachée. Maintenez votre élévateur au quart vers le haut, appuyez sur la pédale et soyez prêt pour la suite des événements!

C'est une bonne idée d'attendre que la maquette ait quitté le sol avant d'appliquer les gaz. Cela empêchera des brindilles d'herbe et autres objets d'être aspirés à l'intérieur. ✈

EDF Catapult Launching



Tex Gehman and Ken Kalnyuk ready their EDFs for launch. / Tex Gehman et Ken Kalnyuk préparent leur jet pour le lancer.

By Peter Schaffer

When it comes time to launch your Electric Ducted Fan into the air you can use the overhand, Olympic, javelin throwing style but the catapult launch seems to be a much better idea.

Here is what I have learned by observing the masters of the catapult, in action. A stretchy latex cord material, marketed as Thera-Band® which can be purchased from a physio-therapy supply store or online, is used to provide the energy for the launch. The bands are rated by strength and color coded. The black one is the one to get because it is the toughest. Do not purchase surgical tubing. It has no rebound capacity, and is useless in cold weather.

One strand of 25 foot long tubing stretched approximately 25 paces will generate 25 lbs of energy. Two strands will generate approximately 50 lbs of pulling energy but if the weather is cold you need to pace 20% farther to get the same pull.

Five lbs of pull is required for every one pound of aircraft. Six to eight feet of 1/8 inch diameter

nylon cord is, attached to the end of the tubing. Two, one inch diameter metal rings, spaced about three feet apart, are attached to the cord with one of the rings at the end of the cord.

A spike anchor is required at the end of the tubing to anchor the tubing. It is necessary to build a foot release launch-

ing pedal.

The metal is painted a highly visible bright color so that it will not be accidentally stepped on and is easily found at the end of the day. The aluminum base plate is 1/4" thick, x 8" L and 4" w. A 1/4 bolt is threaded into the plate and then cut off for the pin.



Launch pedal in safe position / La pédale de lancement est en position sécuritaire.



Launch pedal in armed position / La pédale de lancement est en position «armée».

The aircraft is attached to the first tow ring, aft of the bungee line. For safety reasons, the launching point should be upwind of the regular pilot stations. Otherwise, shifting winds may take the aircraft towards the other pilots.

Arming, moving the last ring to above the 'pedal,' is done after the aircraft is attached and immediately before the launch.

Hold 1/4 up elevator, step on the pedal and be ready for what comes next!

It is a good idea to , wait until the aircraft clears the ground, before applying power. This prevents loose grass and other objects from being ingested by the intake. ✈



"Aircraft Modelers Research"



-Official Canadian distributor for Moki, ZDZ and ROTO engines and dealers for DLE, MT, JC and YD-A engines-
-Distributeur officiel des moteurs Moki, ZDZ et ROTO et détaillant pour les moteurs DLE, MT, JC et YD-A-



ZDZ 40RV ZDZ 50NG ZDZ 50NG/Starter ZDZ 80RV-J ZDZ 80B2 RV ZDZ 100B2 NG ZDZ 160B2 RV-J ZDZ 210B2 RV-J



\$395.00 \$425.00 \$895.00 \$595.00 \$995.00 \$1 195.00 \$1 395.00 \$1 895.00

MOKI 50VT MOKI 100BVT MOKI 150 RADIAL MOKI 215 RADIAL MOKI 250 RADIAL



\$1 295.00 \$2 495.00 \$3 295.00 \$3 795.00 \$4 295.00

DLE 20 DLE 30 DLE 55 DLE 111 DLE 170 DLE 222



\$259.00 \$289.00 \$379.00 \$659.00 \$995.00 \$1 599.00

ROTO 25 V ROTO 35 V ROTO 35 FS ROTO 50 V2 ROTO 70 V2 ROTO 85 FS



\$385.00 \$425.00 \$795.00 \$785.00 \$795.00 \$1 795.00

JC EVO 28 MT 35 MT 62 MT 80 YD-A 56 YD-A 112



\$269.00 \$289.00 \$299.00 \$479.00 \$399.00 \$709.00

-Available in December: ZDZ 90cc and 180cc engines/inquire for specs & prices-
-Disponible en Décembre: ZDZ 90cc et 180cc/prix et spécifications sur demande-



Air Tractor 401-B

"Aircraft Modelers Research"



Air Tractor 402-A/B

A.M.R specializes in the creation of scale & sport model airplane kits for modelers requiring top quality, structural integrity and simplicity of assembly.

A.M.R se spécialise dans la création d'ensembles de construction d'avion à l'échelle et de type sport pour les modélistes qui recherchent un produit de qualité, une structure solide et surtout une grande facilité d'assemblage.



40% Waco



33% J3 Cub



33% Waco



Trainer 50cc



42% Super Decathlon



Trainer 26cc



Stick 50



38% Red Lion



Stick 85



Eclipse 50



Monster Stick 150



Payload Master 100

Stick 50 kit: \$395.00—**Stick 85 kit:** \$525.00—**Monster Stick 150 kit:** \$935.00—**Trainer 26 kit:** \$255.00
Trainer 50 kit: \$395.00—**Eclipse50 kit:** \$385.00—**Payload Master 100 kit:** \$725.00—**33% J3 Cub kit:** \$665.00
42% Super Decathlon kit: \$1 985.00—**40% Waco kit:** \$2 620.00—**33% Waco:** \$1 985.00
38% Weddell Williams Red Lion: \$1 775.00—**Air Tractor 401-B/402-A/B:** (inquire for price—prix sur demande)
 (Model airplane to build—Modèle a construire)

-We carry and stock these fine engine lines: **ZDZ ModelMotor, YD-A, MT and DLE.** Kit/engine combo available.

-En stock et disponible la gamme complete des moteurs **ZDZ ModelMotor, YD-A, MT et DLE.** Combo kit/moteur disponible.

www.amr-rc.com

info@amr-rc.com

Phone: 514-592-0062 / 514-297-4597 Fax: 450-677-5327

Photo Album



Full scale Stampe biplane taxis by at the SA Nats. / Un biplan Stampe à l'échelle réelle est passé tout près au cours des SA Nats.



Long time heli pilot Andre Bernard, left, gave his self-designed nitro machine to Nick Maxwell for further development. I have to say it flew very well, much to Nick's approval. / André Bernard, un pilote d'hélico de longue date, a donné sa machine à nitro qu'il a lui-même conçue à Nick Maxwell afin que ce dernier en pousse la mise au point. Je dois dire que cet hélicoptère a très bien volé, et Nick a tôt fait d'approuver.



Danny MacLean with his Black Widow P-61 ARF. The model is powered by twin OS.56 four-strokes, spans 79.5" and weighs 12 lbs

Danny MacLean et son P-61 Black Widow (un kit ARF). Cette maquette est mue par deux OS .56 à quatre temps, possède une envergure de 79,5 pouces et pèse 12 livres.



Roy Rymer, Richard Barlow, Laddie Mikulasko and Amber Kapkey and the Barlow Bird Plane!

Roy Rymer, Richard Barlow, Laddie Mikulasko et Amber Kapkey en compagnie du Barlow Bird Plane!



Ken Kalynuk, Warbirds over Gimli 2010, Top Flight 1/5-scale P51 Mustang. / Ken Kalynuk et son P-51 Mustang à l'échelle 1/5 (de Top Flite) au cours du rassemblement Warbirds over Gimli, en 2010.

Tony Paladino at the Chatham Scale Event in July. The plane is a Fokker D-VIII, 86-inch wingspan, powered by a Super Tigre 3250, 20x6 prop, Futaba 1024 Radio. Tony tells me it has about 30 flights and now has a proper tail skid installed. Tony Paladino au rassemblement de copies volantes de Chatham, en juillet dernier. La maquette est un Fokker D-VIII d'une envergure de 86 pouces, mûe par un Super Tigre 3250, équipée d'une hélice 20x6 et contrôlée par un émetteur Futaba 1024. Tony me dit qu'il a effectué environ 30 vols et qu'un patin de queue convenable a maintenant été installé. Photo by Palmer Johnson



Happy Holidays!

from: **GREAT HOBBIES**

The management & staff at Great Hobbies would like to take an opportunity to thank you, our valued customer for all of your support throughout 2010. With our newest retail location having just opened in Ottawa, we're looking forward to serving the hobby needs of even more modelers in 2011 and beyond.

Christmas and New Years are just around the corner, and this holiday season we're offering great deals on R/C gear that's sure to be on every modelers wish list. Visit greathobbies.com to check out the great selection at great prices! We've also got a growing list of exclusive products available in store and online.

All the best to you and yours this season, from your friends at Great Hobbies!



SLIPSTREAM

Sbach 342 30cc & 50cc
ARF



30cc

- Wingspan: 72 in
- Length: 67 in
- Wing Area: 1023 sq-in
- Engine: 24 - 32 cc

50cc

- Wingspan: 87 in
- Length: 81 in
- Wing Area: 1429 sq-in
- Engine: 45 - 60 cc

SLP30003A SLP50003A
\$329.99 \$549.99

EG AIRCRAFT

MXS-R 50cc & 100cc
ARF



100cc

- Wingspan: 108 in
- Length: 97 in
- Wing Area: 2093 sq-in
- Weight: 26.5 - 28 lbs
- Engine: 100 - 120 cc

EGA50006A
\$729.99
EGA100005A
\$1349.99

www.greathobbies.com

17 Glen Stewart Drive, Stratford, PEI C1B 2A8 • 5144 - 75th Street, Edmonton, Ab T6E 6W2 • 140 Trainyards Drive, Ottawa, ON K1G 3S2

EG AIRCRAFT

Raven 50cc & 150cc ARF



50cc

- Scale: 30%
- Wingspan: 88 in
- Length: 82 in
- Wing Area: 1463 sq-in
- Weight: 16 - 18 lbs
- Engine: 45 - 60 cc

150cc

- Scale: 42%
- Wingspan: 122 in
- Length: 113 in
- Wing Area: 2728 sq-in
- Weight: 37 - 38 lbs
- Engine:

EGA50005B

EGA150002B

\$709.99 \$2099.99

EG AIRCRAFT

Slick 540 50cc ARF



- Scale: 30%
- Wingspan: 88 in
- Length: 81 in
- Wing Area: 1460 sq-in
- Weight: 16 - 18 lbs
- Engine: 45 - 60 cc

GA50004B

\$699.99

EG AIRCRAFT

MXS-R 50cc & 100cc ARF



50cc

- Wingspan: 89.5 in
- Length: 82 in
- Wing Area: 1465 sq-in
- Weight: 16 - 18 lbs
- Engine: 45 - 60 cc

EGA50006B

\$729.99

GA100005B

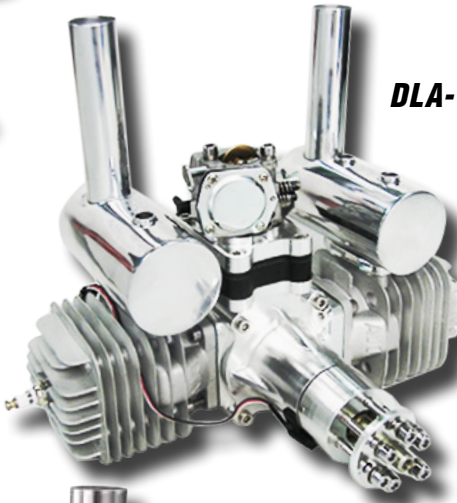
\$1349.99

Please Note:

Shipping of Slipstream, GHAir and EG Aircraft will be from our Edmonton warehouse only. A limited selection of these models will be available for in-store purchase at other Great Hobbies locations. Please contact us for availability.

DLA Engines

DLA Engines feature an all-machined billet alloy crank-case and Japanese bearings for outstanding performance.



DLA-112 Gas Engine W/Ign/Muffs

DLADLA112
\$629.99



DLA-32 Gas Engine W/Ign/Muf

DLADLA32
\$259.99



DLA-56 Gas Engine W/Ign/Mu

DLADLA56
\$329.99



Visit us at 140 Trainyards Drive, Ottawa

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Fax: 1-888-478-2580

E-mail: mail@greathobbies.com

Photo Album



Many pilots gathered for the Montreal Radio Control Club Chili Fly (left.) These included Bob Forest with his 70cc CAP 232, above left, and Peter Grant of Ted's Hobby Shop flying his KMP Tempest. Plusieurs pilotes se sont rassemblés lors du Chili Fly du Montréal Radio Control Club (à g.). Bob Forest était de la partie avec son CAP 232 de 70cc (en haut, à g.) et Peter Grant de Ted's Hobby Shop, qui a piloté son Tempest (de KMP).



Jon Eastman with his Gee Bee and D.H.88 Comet at the Margaree Fun Fly / Jon Eastman en compagnie de son Gee Bee et de son de Havilland D.H. 88 Comet lors du Fun-fly de Margaree.

Thanks Tony! / Merci Tony! by Roman Sydor #26251



Roman Sydor's Hanger 9 Spitfire with a 120 Saito engine, 3 bladed prop. Built by Tony Madsen / Le Spitfire de Roman Sydor (un kit de Hangar 9) mû par un Saito 120 et une hélice à trois pales. Tony Madsen l'a construit.

I am writing this to speak about a very good long time friend of mine who I have flown RC planes with on and off during all of 20 years.

He has taught me a lot about flying and the patience needed for the hobby. I am also thankful for the many laughs that we have shared. This kind loyal, and fun loving man has been there for me in good times and in bad and I really wanted him, and his club mates at South Haldimand Skyhawk RC Club, to know what a great person he is and that I appreciate everything that he does for me which includes building my planes for me to fly!

His name is Tony Madsen and because of our wonderful hobby called Model Aviation, I am truly grateful that I have this great friend. I would also be remiss if I did not mention his lovely wife Gianna and her kind hospitality and great cooking. ✈

J'écris ces quelques lignes afin de vous parler d'un ami de longue date avec qui je pilote des avions télécommandés -- avec certaines pauses -- depuis 20 ans.

Il m'a beaucoup appris à propos du vol de maquettes et à propos de la patience qu'il faudrait que j'exerce au sein de ce passe-temps. Je lui dois d'ailleurs les nombreuses séances de fou-rire que nous avons eues. Ce genre d'homme gentil et amateur de plaisir a toujours été à mes côtés lors des bons moments comme des moins bons et je voulais absolument que ses collègues au Club South Haldimand Skyhawk RC Club et lui sachent quel type formidable il est et que j'apprécie véritablement tout ce qu'il fait pour moi... y compris la construction de mes maquettes afin que je puisse les faire voler!

Il s'appelle Tony Madsen et grâce à notre merveilleux passe-temps qui s'appelle l'aéromodélisme, je suis très reconnaissant de le compter comme ami. Je m'en voudrais de ne pas mentionner sa femme extraordinaire Gianna, qui m'a toujours accueilli et qui sait cuisiner comme nulle autre. ✈



Tony Madsen at South Haldimand Skyhawk RC Club Summer 2010. / Tony Madsen à son club, le South Haldimand Skyhawk RC Club, au cours de l'été 2010.

Roman Sydor's Extra 300 SP with a Saito 4 stroke Gas Engine. Built by Tony Madsen / L'Extra de Roman Sydor mû par un Saito à quatre temps (à essence). Tony Madsen l'a construit.





I just like making things. As a Professor of Organic Chemistry I build molecules. I built model airplanes as a kid and I have scratch-built furniture and musical instruments too.

I've been flying RC since 2004 and kit-built a couple sport planes. I've always loved the Sopwith Camel so for my first scratch RC build a Camel was the natural choice.

I chose 1/6-scale Bob Wright plans from Aviation Modeler International in the UK. The plans called for removable wings and tail, but I can transport the plane fully assembled so I went for a more authentic structure with functional rigging. The other major modification was a pull-pull control system.

The four ailerons are controlled by one Hitec HS645MG servo operating a capstan underneath the cockpit. The rudder and elevators are actuated by standard servos via similar capstans just aft of the cockpit. The plane weighs 9 lbs 2 oz and a wing area of 1230 sq. in gives a 17 oz/sq. ft wing loading. A Saito-56 four-stroke fits inside the cowling with the muffler underneath the engine.

The livery is that of William Barker's B6313 was inspired by the fact that one of my co-workers is actually Barker's nephew! Barker was from Dauphin Manitoba, so it seemed right to commemorate the local hero.

My Camel is in the colours of 28 Squadron, as she would have appeared in October 1917 when the squadron first went to France. Barker flew B6313 for the next year and she received several other colour schemes as he moved to other units. Worn out after hard service, B6313 was decommissioned on 2 October 1918. Barker was flying a Sopwith Snipe when he won the Victoria Cross (and was seriously wounded) on October 27 of that year. This project took me just under four ✈

J'aime tout simplement fabriquer les choses. À titre de professeur de chimie organique, je construis des molécules. Je construisais des maquettes d'avion quand j'étais plus jeune et j'ai aussi construit des meubles et des instruments de musique de façon artisanale.

Je fais voler des maquettes télécommandées depuis 2004 et j'ai assemblé quelques kits d'avions sportifs. J'ai toujours aimé le Sopwith Camel, aussi était-ce un choix naturel pour mon premier essai à la construction artisanale.

J'ai choisi les plans à l'échelle 1/6 de Bob Wright de la revue Aviation Modeler International, au Royaume-Uni. Les plans comportaient la caractéristique de détacher les ailes et la queue mais je peux transporter l'avion entièrement assemblé, si bien que j'ai opté pour une structure plus authentique avec les haubans fonctionnels. L'autre modification majeure, c'était de passer à un système pull-pull.

Les quatre ailerons sont contrôlés par un servo Hitec HS645MG qui actionne un levier (capstan) sous le cockpit. Le gouvernail de direction et les élévateurs sont actionnés par des servos standard à l'aide de tels leviers, situés à l'arrière du fuselage. La maquette pèse 9 livres et 2 onces et possède une surface alaire de 17 onces/pied carré. Un moteur Saito .56 à quatre temps loge sous le capot moteur et le silencieux se trouve sous le moteur.

La livrée est celle du B6313 de William Barker; j'ai été inspiré du fait que l'un de mes collègues de travail est véritablement le neveu de Barker! William était originaire de Dauphin, au Manitoba et il me semblait approprié de commémorer la mémoire de mon héros local.

Mon Camel est exécuté aux couleurs de la 28^e escadrille et possède l'allure que l'appareil à l'échelle réelle aurait eue en octobre 1917 lorsque l'escadrille a été déployée en France pour la première fois. M. Barker a piloté B6313 tout au long de la prochaine année et l'appareil a reçu plusieurs autres livrées au fil des autres unités auxquels Barker était muté. Après avoir été beaucoup utilisé, le Camel B6313 a été retiré du service le 2 octobre 1918. M. Barker était aux commandes d'un Sopwith Snipe lorsqu'il a mérité la Croix Victoria (tout en étant sérieusement blessé) le 27 octobre de la même année. Ce projet m'a pris un peu moins de quatre ans à compléter. ✈

Ercoupe and Super Cub by Jean Chevalier -



Jean Chevalier's 1/3 scale Ercoupe, 110-inch span, built from a Balsa USA kit with a 3W-56cc twin engine. The model is an exact replica of friend Bryce Getchell's Ercoupe and has been a winner many times at the Rhinebeck Jamboree and other contests. / L'Ercoupe à l'échelle 1/3 de Jean Chevalier. Envergure de 110 pouces construit depuis un kit de Balsa USA et mû par un moteur bicylindre 3W de 56 cc. Cette maquette est identique en tous points à l'appareil à l'échelle réelle de son ami Bryce Getchell, un Ercoupe qui a remporté plusieurs concours, dont le Jamboree de Rhinebeck.



Jean Chevalier's 1/3 scale Balsa USA's Super Cub has a 144-inch span and is powered by a Zenoah G-62. The model is covered with Super Coverite and Randolph dope like the full size that used to belong to a friend in Drummondville Qc. / Le Super Cub à l'échelle 1/3 de Jean Chevalier (un kit de Balsa USA) possède une envergure de 144 pouces et est mû par un Zenoah G-62. Cette maquette est recouverte de Super Coverite et d'enduit (dope) Randolph, tout comme l'appareil à l'échelle réelle qui appartenait à un ami à Drummondville.



Archives



Peter Mann 38L
Chair
(519) 822-9582 archives_maachq@bellnet.ca

Two months have gone by since the last report and to see the condition the archives are in, you would think that nothing had changed. In some respects that is true, in others it isn't.

Bill has been shifting many of the shelved magazines and books to make room for the numbers of magazines mentioned last time. In the meanwhile, we received (collected) two more, smaller lots of magazines to add to the confusion.

These consisted of an additional sixteen boxes from Pointe-Claire, QC, bringing the total from that source to sixty boxes, and six boxes of magazines and newsletters from Jack McGillivray's effects.

Assessing, cataloguing and integrating this large quantity of magazines into the

existing collection is, and will be, a very long process since we work on it only one day a week. Please do not expect an early access to the library.

The unwanted surplus copies of the various magazines is another matter. A number of these magazines are too deteriorated or have too many pages missing to be worth keeping and will be scrapped.

Then, there are those which do not fit into our scheme of things, such as newsletters of plastic model groups, foreign language publications on full size aviation activities etc. They, too, will be sent for recycling.

But before we do that, we would like you to have an opportunity to pick through them and take any that can be of use/interest to you. When and how that can be done has yet to be decided. We will let you know the decision in due course. In the meanwhile, here is an in-

complete list of the magazines that will be available to you, one way or another.

Aeromodelleur starting in the forties, including a few bound volumes, Air Progress, Aerospace (Japanese), Air Review (Japanese), Air Trails, Fine Scale Modeling (plastic models), Flying Models, Flying Aces, Military Models (plastic modelling), Model Aircraft (SMAE), Model Airplane News (we have tons of those), Model Builder.

We shall be adding to this list as we work our way through the piles of magazines that await our attention. Start making your want lists now. We shall do our best to keep you informed of availability and when and how to access the lot.

Now, we must get back to the books/magazines. ✈

Archives



Peter Mann 38L
président
(519) 822-9582 archives_maachq@bellnet.ca

Deux mois se sont écoulés depuis mon dernier compte-rendu et si on veut examiner l'état des archives, on pourrait penser que rien n'a changé. À certains égards, c'est vrai mais à d'autres, ce n'est pas le cas.

Bill a déplacé plusieurs revues sur étages et des livres pour faire de la place pour les revues mentionnées la dernière fois. Entre-temps, nous avons reçu deux autres lots de revues, juste de quoi ajouter à la confusion.

Ceux-ci consistaient de 16 boîtes en provenance de Pointe-Claire (Québec), ce qui a porté le total de cette source à 60 boîtes, ainsi que six boîtes de revues et de bulletins récoltés parmi les effets personnels de Jack McGillivray.

L'évaluation, le catalogage et l'intégration d'une telle quantité de revues à la collection existante est et sera un très long processus puisque nous n'y travaillons qu'une journée par semaine. De grâce, ne vous attendez pas à pouvoir entrer de sitôt à la bibliothèque des archives.

Les exemplaires non voulus des diver-

ses revues, c'est une autre histoire. Plusieurs sont tout simplement trop détériorés ou il leur manque trop de pages pour que ça vaille la peine de les garder et elles seront jetées.

Les revues auxquels nous ne tenons pas parce que nous ne les collectionnons pas (bulletins de groupes de modélisme de maquettes en plastique, des publications en langues étrangères d'avions à l'échelle réelle, etc.) seront aussi envoyées au recyclage.

Avant de procéder, nous voudrions vous offrir la possibilité de les parcourir et de prendre les exemplaires qui vous intéressent. Quand et comment, cela demeure à être planifié. Nous vous informons de la décision en temps et lieu. Entre-temps, voici une liste incomplète des revues qui seront disponibles.

Aeromodelleur à partir des années 1940 et y compris quelques volumes reliés. Air Progress, Aerospace (en japonais), Air Review (en japonais), Air Trails, Fine Scale Modeling (maquettes de plastique), Flying Models, Flying Aces, Military Models (maquettes de plastique), Model Aircraft (SMAE), Model Airplane News (nous en avons littéralement des tonnes), Model Builder.

Nous ajouterons des titres à cette liste

à mesure que nous traitons les piles de revues qui attendent qu'on s'occupe d'elles. Commencez à rédiger votre liste dès maintenant. Nous ferons de notre mieux afin de vous informer de leur disponibilité et de l'accès à ce lot.

Maintenant, il faut que nous retournions aux livres et revues. ✈



Racontez-nous une histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées et des histoires sensationnelles. Que vous ayez des trucs de construction ou un profil traitant de maquettes

ou d'un club fantastique, informez-moi de ce que vous avez.

Les articles proprement dit devraient compter environ 475 mots et comporter de 4 à 6 photos.

Les profils de maquettes devraient compter environ 300 mots et comporter de 4 à 6 photos.

Les conseils et trucs devraient compter entre

Noise



Terry Smerdon 23540L
Chair
705-647-6225 smerdon@ntl.sympatico.ca

Where did summer go? I'm sure it was here just the other day! Oh well, time to settle into the workshop and enjoy the maintenance / building season!

Have you a master plan to service your aircraft during the winter downtime? Beyond the usual battery, electronics and control systems checks, have you given any thought to making your model quieter? Do you have space to mount an after muffler, or maybe a different, quieter exhaust? Have you tried different props to keep your engine in its torque band

without excessive high RPM and its attendant noise?

A soft mount can absorb a lot of vibration, making life easier for your on-board electronics as well as reducing vibration-induced resonance throughout the airframe (amplifying sound box effect like a standard guitar).

These are just some ideas that you could consider while servicing your models this winter.

Have you experimented with noise reduction? Found something that works? Why not share your ideas and success through this column? Contact info is in the front of Model Aviation Canada.

As an example, several years ago I

built a muffler for my .61 four-stroke powered Goldberg Cub using 1 1/2 spice tins enclosing two baffles. The unit was sealed with high temperature silicon and held together with two pieces of 2-56 threaded rod and nuts. It wasn't pretty but it worked! Noise dropped from 94DBA to 90DBA at 9 feet. When installed, the muffler was hidden by the cowling. If anything else made any noise, you couldn't hear the plane.

The festive season is upon us and the Noise Committee wishes Seasons Greetings and a Happy New Year to all!

'Til next time – quiet does it. ✈

Noise



Terry Smerdon 23540L
président
705-647-6225 smerdon@ntl.sympatico.ca

Mais où est passé l'été? Je suis pourtant persuadé que nous y étions rendus, l'autre jour! Tant pis, voici venu le temps de retourner à l'atelier et de profiter de la saison d'entretien ou de construction!

Avez-vous échafaudé un plan afin d'assurer l'entretien de vos maquettes au cours du temps de repos que constitue l'hiver? Au-delà des vérifications habituelles des piles, des composantes élec-

troniques et de guidage, avez-vous songé à rendre chacune de vos maquettes plus silencieuse? Disposez-vous de suffisamment d'espace pour installer un dispositif du genre after-muffler ou un système d'échappement différent et plus silencieux? Avez-vous installé diverses hélices afin de garder le moteur dans sa courbe de couple sans qu'il génère trop de tours-minutes et le bruit qui s'ensuit?

Un support moteur plus mou peut absorber beaucoup de vibration, ce qui facilitera la vie de vos composantes électroniques embarquées et qui réduira la

résonance en raison de la vibration dans toute votre cellule (ce qui a tôt fait de provoquer un effet d'amplification, comme la boîte de résonance d'une guitare). Ce ne sont là que quelques idées que vous pourriez considérer en effectuant la mise au point de vos maquettes, cet hiver.

Avez-vous tenté quelques expériences afin d'atténuer le bruit? Avez-vous découvert quelque chose qui fonctionne? Pourquoi ne pas partager vos idées et vos succès par le biais de cette chronique. Vous trouverez les coordonnées en début de revue Model Aviation Canada.

Par exemple, il y a plusieurs années, j'ai construit un silencieux pour mon Piper Cub (de Carl Goldberg) mû par un quatre-temps .61 à l'aide de boîtes d'épice qui renfermaient les pots. J'avais scellé le tout avec du silicone pour applications à chaleur élevée et j'ai fait tenir cela avec de vis et écrous 2-56. Ce n'était guère joli mais ça fonctionnait? Le niveau sonore est passé de 94 décibels à 90 décibels à une distance de neuf pieds. Lorsque j'ai installé le dispositif, ce silencieux était masqué par le capot moteur. Si autre chose provoquait du bruit, vous ne pouviez même pas entendre l'avion.

Le temps des Fêtes est arrivé et le Comité du bruit vous souhaite une bonne période des Fêtes et Bonne année à tout le monde!

Jusqu'à la prochaine chronique, pilotez ... silencieusement! ✈

Sud Ouest Ontario

suite de la page 21

voyez est un Piper P11 1947 (CF-NRF), acheté à l'origine de la U.S. Army en 1955. La copie volante à l'échelle 1/4 a été construite à partir d'un plan que j'ai préparé moi-même au cours des années 1970. J'ai dessiné le fuselage depuis un jeu de bleus (blueprints) originaux de Piper, par souci d'exactitude. Le treillis a aussi été réalisé de la même façon décrite, sauf qu'il est en balsa et en bois dur au lieu de tubes de métal.

«J'ai mesuré l'appareil original afin d'obtenir la bonne longueur, largeur de la corde d'aile et longueur des ailerons, de même que leur largeur, et la dimension des ailes. La motorisation est un Quadra 35, deux servos sont nécessaires pour les ailerons, deux aussi à l'élévateur, un est requis pour le gouvernail de direction et un autre s'occupe du câble des gaz. Le train d'atterrissage est façonné de la même façon que

l'original. Il est doté d'une suspension et de mouvement et des élastiques de type bungie absorbe les chocs. Sous l'effet d'un atterrissage dur, le train au complet s'abaissera jusqu'à ce que le fuselage touche le sol et reprendra sa position normale. La maquette possède des portes qui s'ouvrent sur la droite, des sièges et des manches à balai dans la cabine. Le poids total est de 22 livres. Le capot moteur est en aluminium et possède des pentures au milieu afin de pouvoir accéder au moteur, au carburateur ou à la tringlerie.»

Je souhaite un Joyeux Noël à tout le monde et une Bonne année. Profitez d'un peu de répit en compagnie de votre famille et de vos amis. Rappelez-vous : ne buvez pas avant de prendre le volant. Et comme toujours, appuyez votre magasin local de passe-temps. ✈

Youth and Beginner



Milt Barsky 5380L
Chair
905-836-5678 milt.barsky@sympatico.ca

Sometimes, we wonder exactly where the problem lies when we have trouble in certain types of flying. Is it the weather, the airplane or ourselves? With so many variables, it is often hard to determine where the problem really is. Take heart, there are easy ways to resolve the problem.

You can't do anything about adverse weather conditions. The next approach is to fly with an experienced flier, a.k.a. an instructor. These fellows can check over you and your airplane quickly. They can spot mistakes that you are making. They can also help you trim your plane to make it fly better.

We want to see you become better fliers and not be frustrated.

The next step may sound funny, particularly if you have taken a lot of time building your beautiful model, or even if

you've just bought an ARF.

If you can get your hands on a good used plane from your favourite hobby shop, one that someone has sold or traded, chances are that it has been adjusted and trimmed out by the previous owner to fly right. This was probably someone's trainer or at the very least, an airplane he has graduated from.

Many clubs have their own trainer with a buddy box. Instructors are quite willing to teach you on the club's plane because it is one that they are familiar with.

GRASS LANDINGS

Some fliers have troubles with landings and take-offs on grassy fields. Some fields have a few bumps that can snag the most experienced fliers. Here are a few hints that may help avoid those embarrassing nose-overs.

You can install a larger set of wheels than what the plans call for. I have found that our motors are powerful enough to

handle the extra weight and drag of a larger set of wheels and the larger wheels will roll more easily over the rough turf.

Another idea is to construct the undercarriage to use a method of removing the gear easily. This will allow you to change your wheels to suit the field conditions.

Yet another option would be to land on the belly. Gliders, amphibians, and a lot of free-flight ships land this way. (Take-offs are done with a hand launch.) It is a good idea to reinforce the bottom of the fuselage or build in a protective skid. Quite often, the modification from wheels to belly landing can be made right on the field with a few screws and mounting brackets.

If you find that you are losing a lot of propellers due to bad landings or take-offs, you may consider looking at a different design where the motor is mounted on a pylon or behind the cabin.

If you have any comments or questions, feel free to get in touch with me at milt.barsky@sympatico.ca. ✈

Youth and Beginner



Milt Barsky 5380L
président
905-836-5678 milt.barsky@sympatico.ca

Parfois, nous nous demandons où se situe le problème en certaines phases de vol. Est-ce la météo, l'avion ou nous-même? Avec tant de variables en jeu, il est souvent difficile de déterminer où se situe le problème. Ne perdez pas espoir, il y a des façons de régler le problème.

Vous ne pouvez rien faire relativement aux mauvaises conditions météo. La prochaine approche consiste à faire voler votre maquette en compagnie d'un pilote d'expérience, c'est-à-dire un instructeur. Ces gars-là peuvent vérifier votre appareil et vos habitudes de vol rapidement. Ils pourront déceler les erreurs que vous commettez. Ils peuvent aussi vous aider à ajuster votre maquette afin qu'elle vole mieux.

Nous voulons vous voir progresser en pilotage, pas vous frustrer davantage.

La prochaine étape pourrait vous paraître bizarre, particulièrement si vous avez consacré beaucoup de temps à construire votre magnifique maquette ou même si vous avez acheté un appareil presque prêt à voler (ARF).

Si vous pouvez mettre la main sur un avion usagé en bonne condition chez votre magasin de passe-temps -- un appareil que quelqu'un a vendu ou échangé -- les chances sont qu'il a déjà été ajusté par le propriétaire précédent de sorte à ce qu'il vole correctement. C'était probablement l'avion de formation de quelqu'un ou à tout le moins, une maquette qui lui a permis de passer au prochain niveau de pilotage.

Plusieurs clubs possèdent leur propre avion de formation muni d'une boîte-écologie. Les instructeurs sont toujours aptes à vous enseigner sur l'avion du club parce qu'ils le connaissent.

Atterrissages sur la pelouse

Quelques pilotes éprouvent des difficultés à la pensée qu'ils devront effectuer des atterrissages ou des décollages depuis des pistes en pelouse. Certains terrains comportent des bosses qui joueront des tours même aux pilotes les plus expérimentés. Voici quelques trucs qui pourraient vous aider à éviter ce piqué du nez qui embarrasse tout le monde.

Vous pouvez installer une plus grosse paire de roues que ce qu'indique le plan. Je me suis aperçu que nos moteurs sont suffisamment puissants pour soulever une

maquette malgré le poids et la traînée qu'occasionnent ces roues; de plus, les roues plus grosses passeront plus aisément au-dessus du terrain accidenté.

Autre idée : construisez le train de façon à pouvoir facilement enlever les roues. Cela vous permettra de les changer, selon les conditions du terrain.

Une autre option serait de faire atterrir votre appareil sur le ventre. Les planeurs, amphibies et plusieurs maquettes de vol libre en font autant (les décollages, eux, sont faits par lancer-main). C'est une bonne idée de renforcer le dessous du fuselage ou de construire un patin de protection. Souvent, cette modification qui fait passer l'avion d'un appareil à roues à un appareil qui atterrit sur le ventre peut être faite au terrain même à l'aide de quelques vis et de supports appropriés.

Si vous vous apercevez que vous cassez des hélices en raison d'un mauvais atterrissage ou d'un mauvais décollage, songez à un design différent qui ferait en sorte que le moteur est monté sur un pylône ou derrière la cabine.

Si vous avez quelque commentaire ou quelque question que ce soit, sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec moi au milt.barsky@sympatico.ca. ✈

Radio Spectrum



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

Take a look at the MAAC Radio Guidelines, Item 3: As a minimum, transmitter frequencies (shall) be controlled utilizing a MAAC Frequency Board and pilot frequency pins. With the ever expanding use of 2.4 GHz Spread Spectrum radios, is it really necessary to impound these radios? Events like the Joe Nall with 750 flyers and probably 1,500 radios, of which all are mandated to 2.4 GHz, they do not have a transmitter impound. Can you imagine trying to manage 1,500 + radios?

Where you have radios that are module equipped with both 72 MHz channels and 2.4 GHz, it is perhaps wise to impound these radios, but not strictly 2.4 GHz radios. It's still a good idea to use the frequency board to keep tabs on the number of transmitters in use.

One of the items the Radio Committee is presently working on is First Person View model flying. 'FPV' is a means of equipping your flying machine with video, audio and data links to receiving equipment on the ground. You can even get a set of goggles you wear that will put you right in the cockpit. They are even so sophisticated that some are set up so when you move your head (Head Tracking), it will move the angle of the on-board video camera. The Committee is trying to come up with channel recommendations that will not cause interference to our R.C. flying channels. In fact, I am so interested in FPV that I'm hoping one will fit in my Christmas stocking.

I felt it was important to once again go over the binding instructions for 2.4 GHz Spread Spectrum radios. Before operating, the receiver must be bound to the radio transmitter (see your radio manual for proper binding instruction). Binding is the process of teaching the re-

ceiver the transmitter's specific GUID (globally unique identifier) code. Binding also sets the fail-safe positions. It's also recommended that the system be rebound again after a radio set-up to establish and confirm the desired fail-safe positions. To confirm that your throttle goes idle during a loss of signal, perform the following: Start your plane, make sure the plane is secured or someone is holding on to it. Set the throttle to 1/2, turn the transmitter off and within a very short period of time, your engine should go to an idle setting. If not, you must rebound your radio receiver, after you shut the engine down, ensuring the transmitter's throttle is at idle. The other channels will either go to neutral or the last control input, it will depend on the make and model of your radio.

Consult your manual or the manufacturer for further information on this important item.

Merry Christmas. ✨

Spectre de Radio



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

Jetez un coup d'oeil aux lignes directrices du Comité du spectre radio, au point 3 : Au minimum, les fréquences radio devront être contrôlées à l'aide d'un tableau des fréquences du MAAC et d'épingles de fréquence pour les pilotes. Comme les émetteurs de type 2.4 GHz Spread Spectrum se répandent, est-il vraiment nécessaire d'apporter nos émetteurs à la régie radio? Un certain rassemblement, le Joe Nall, ne possède pas de régie radio même si 750 pilotes s'y donnent rendez-vous avec probablement 1 500 émetteurs (tous de technologie 2.4 GHz). Pouvez-vous vous imaginer devoir contrôler 1 500 émetteurs ou plus?

Peut-être possédez-vous un émetteur équipé d'un module qui vous aide à passer d'une voie de 72 MHz à 2.4 GHz. Il serait peut-être sage de confier votre appareil à la régie radio, mais pas uniquement ceux de technologie 2.4 GHz. C'est une bonne idée d'utiliser les tableaux de fréquence afin d'avoir une idée du nombre d'émetteurs en service.

L'un des points qu'examine le Comité du spectre radio, c'est le vol de type

First Person View (FPV). C'est une façon d'équiper votre machine volante de liens vidéo, audio et de données pour transmettre jusqu'à de l'équipement au sol. Vous pouvez même vous procurer des lunettes qui, en les portant, vous présentent une vue de cockpit. Ces gadgets sont si sophistiqués que vous pouvez bouger la tête (Head Tracking) et ainsi déplacer l'angle de votre caméra vidéo embarquée. Le Comité tente de formuler des recommandations afin de faire en sorte que les voies RC ne seront pas compromises. En fait, ce type de vol m'intéresse tant que j'espère qu'un de mes proches l'insérera dans mon bas de Noël.

J'estimais que c'était important de revenir sur les instructions de connexion (communément appelé binding en anglais) pour vos émetteurs de technologie 2.4 GHz. Avant de le faire fonctionner, votre récepteur doit être lié à l'émetteur (consultez votre manuel d'instructions). Ce binding, c'est le procédé par lequel le récepteur apprend à reconnaître le code spécifique à votre émetteur, le GUID (globally unique identifier). Cette opération établit aussi votre mode antidéfaillance (fail-safe) et ses positions. Nous vous recommandons de reprendre cette opération après avoir installé vos

composantes radio de sorte à établir et à confirmer les positions antidéfaillance que vous désirez. Si vous voulez confirmer que votre régime moteur passe au ralenti advenant une perte de signal, faites ce qui suit. Faites démarrer votre maquette et assurez-vous que votre avion est retenu par un dispositif ou que quelqu'un le tient. Placez le régime moteur à mi-course, fermez votre émetteur et peu de temps plus tard, votre moteur devrait revenir au régime de ralenti. Si ce n'est pas le cas, vous devrez reprendre l'opération de connexion de votre récepteur après avoir éteint votre moteur et vous assurer que la manette des gaz de votre émetteur se trouve au ralenti. Les autres voies passeront au neutre ou à la dernière commande qu'elles ont reçues, selon la marque ou le modèle de votre émetteur.

Consultez votre manuel ou le fabricant pour recevoir davantage de renseignements sur ce point très important.

Joyeux Noël. ✨

WebSite



Peter Schaffer 44429
Chair
807-468-7507 pschaffer@kmts.ca

The world is flat. No it is round. Actually, it is pear-shaped or an ellipsoid. The challenge for cartographers has been how to fit a flat rectangle map onto a pear-shaped object.

In addition, maps require some type of coordinate system so one can relay information of the position of one location to another location. A bench mark or starting point is required. One is either north (N) or south (S) of the equator (latitude) or east (E) or west (W) of Greenwich, (England) the Prime Meridian (longitude). The location is given in degrees (°), minutes (′) and seconds (″) (DMS).

Locations on Google Maps are expressed as latitude values bounded by $\pm 90^\circ$ and longitude values bounded by $\pm 180^\circ$ each

A globe is a perfect circle also known

as a spheroid. The trick is how to fit mountains and valleys that are situated on to a pear-shaped object. Hundreds of customized "Datums" were developed to define the location of a place relative to the center of the Earth.

The two most common datums used in Canada were the North America Datum 27 (NAD27) which was replaced by NAD 83, which in turn has been superseded by the World Geocentric Systems 84 (WGS84). NAD83 and WGS84 are basically compatible. The military use the Universal Transverse Mercator (UTM) system, which is great for small areas.

The datum standard for Google Maps and the maps found on handheld GPS units is WGS84. NAD83 was established as the standard datum during the paper map era for identifying where airfields were located prior to the ubiquitous availability of Google and portable GPS units. Most people today ascertain their position by using Google map or by using a handheld GPS. Paper maps,

much like newspapers, are disappearing. The decision has been made to record MAAC airfield locations in WGS84 to reduce the potential confusion between the NAD83 and WGS84. The webmaster will do a mass conversion of all the current data. In the future, the field registration forms and the website forms will read WGS84.

The WGS84 decimal degree (DD) format, is utilized so that the club marker can be displayed on the clubs/zones map. However, it is much easier to make an input error into a GPS when using the DD system which is correct to 6 decimal places when compared to the DMS format. Both formats will be displayed on the website field location club info. The user has the option on their GPS units of selecting which format they want to use.

Your feedback is highly valued. What works, what doesn't, and what is missing? The contact information for the Website Chairman is listed in the front of our magazine. ✈

Site Web



Peter Schaffer 44429
président
807-468-7507 pschaffer@kmts.ca

L'univers est plat. Non, il est rond. En fait, il a une forme de poire ou encore, d'ellipse. Le défi pour les cartographes, c'était depuis toujours de faire entrer une carte rectangulaire et plate sur un objet en forme de poire.

De plus, les cartes nécessitent un système de coordonnées de sorte à ce que quelqu'un puisse relayer l'information sur la position d'un endroit par rapport à un autre. Il faut pouvoir utiliser un jalon, un point de départ. L'un est situé soit au nord (N), soit au sud (S) de l'équateur (latitude), ou encore à l'est (E) ou à l'ouest (O) du méridien de départ, situé à Greenwich (Angleterre) (longitude). L'emplacement est donné en degrés (°), en minutes (′) et en secondes (″) (DMS)

Les lieux sur Google Maps sont exprimés en valeurs de latitude délimitées par plus ou moins 90 0 tandis que les valeurs de longitude sont exprimées par plus ou moins 180 0 chacune.

Un globe est un cercle parfait aussi connu comme étant en forme de sphère. L'astuce, c'est d'insérer des montagnes et

des vallées situées sur un objet en forme de poire. Des centaines de lignes de référence (datum) ont été mises au point afin de définir l'emplacement d'un endroit relativement au centre de la Terre.

Les deux références les plus répandues au Canada étaient le North America Datum 27 (NAD27) qui a été remplacé par NAD 83, lui-même déclassé par le World Geocentric Systems 84 (WGS84). Les systèmes NAD83 et WGS84 sont essentiellement compatibles. Les militaires utilisent le système Universal Transverse Mercator (UTM), ce qui convient aux secteurs plus petits.

La forme datum normalisée pour Google Maps et pour les cartes que l'on retrouve sur les unités de GPS est le WGS84. Le système NAD83 était la forme uniformisée au cours de toute l'époque des cartes en papier, histoire d'identifier l'emplacement des terrains de vol avant que n'arrivent sur le marché Google et les GPS portables. Aujourd'hui, la plupart des gens localisent leur position à l'aide des cartes Google ou en utilisant un GPS portable. Tout comme les journaux, les cartes en papier disparaissent.

Le MAAC a pris la décision de consigner la position des terrains de vol à

l'aide du système WGS84 afin de réduire la confusion potentielle entre le NAD83 et le WGS84. Notre webmestre procédera à une conversion massive de toutes les données actuelles. À l'avenir, les formulaires d'inscription de terrain et les formulaires disponibles en ligne se liront à l'aide du système WGS84.

Le format decimal degree (DD) du WGS84 est utilisé de sorte à ce que la borne de club soit affichée sur la carte des clubs ou des zones. Toutefois, il est beaucoup plus facile de commettre une erreur d'entrée de données dans un GPS lorsqu'on le fait à l'aide du système DD, celui-là même qui possède un degré de précision de 6 points décimaux, comparé au format DMS. Les deux formats seront affichés aux renseignements afférents à l'emplacement du club sur le site Web. L'utilisateur aura l'option, sur son GPS, d'utiliser le format de son choix.

Nous aimerions beaucoup obtenir vos réactions. Qu'est-ce qui fonctionne? Qu'est-ce qui ne fonctionne pas? Les coordonnées pour communiquer avec le président du Comité du site Web se trouvent au début de la revue. ✈

Free Flight Sport, Scale and Competition



Jim Moseley 38286L
Chair
(905) 683-3014 jjmoseley@look.ca

I have been happy to approve a senior Class Catapult Glider record application from John Buskell of British Columbia.

John posted a three-flight total of 289 seconds at the B.C Aces Record Trials on August 1. The day was warm (25 degrees C) with winds 8-16 kph and the glider, for which a three-view was duly provided, is 12.5" span and weighs 15 grams.

A full list of current F/F records – and 'vacancies' is available at the MAAC website and may be accessed via Committee - 'Freeflight Outdoor' and then to 'Committee Articles'. This will shortly be supplemented by a copy of the Free Flight Rulebook, which may be in place by the time this reaches print.

MAAC POSTAL COMPETITIONS CLOUD TRAMP AND CATAPULT GLIDER

These events were publicized in the April issue of this magazine, with a joint timescale of May 1st to September 30th in the anticipation of member participation with such simple models of good performance being encouraged by cash prizes. Very disappointingly, interest in the contest proved to be almost zero with



Craig Limber's very colourful "Senator" reaching skywards. / Le très coloré Senator de Craig Limber prend son envol.

but one sole entry received for Catapult Glider.

Douglas Wilson returned a six-flight total of 231 seconds, flying a 6" span glider from a 1/4" catapult – a little surprising to me in that I thought such small models were happier from a loop of 1/8" but Douglas had run comparative tests and found better performance from the larger size – and is duly awarded the

\$50.00 prize. The unclaimed balance of \$150 allocated in prizes for CLG and Cloud Tramp has been returned to MAAC accordingly.

At this point, I can but wish the membership a very happy Christmas and New Year Period, in the hope that this winter building season will produce fleets of new airplanes to take the skies next season. ✈

Vol libre



Jim Moseley 38286L
président
(905) 683-3014 jjmoseley@look.ca

J'étais heureux d'approuver une demande d'homologation de record que j'ai reçue de la part de John Buskell de la Colombie-Britannique, le tout relativement à la catégorie sénior pour les planeurs lancés à la catapulte.

John a compilé un total de 289 secondes sur trois vols lors des essais du club B.C. Aces, le 1er août dernier. La journée était chaude (25 degrés Celsius) et les vents soufflaient à entre 8 et 16 km/h. Le planeur -- John a soumis le diagramme trois-vues requis -- possédait une envergure de 12,5 pouces et pesait 15 grammes.

Vous trouverez une liste complète des records de vol libre actuels, ainsi que des records à battre sur le site Web, une fois

que vous aurez tapé Committee, "Freeflight Outdoor" et ensuite, "Committee Articles". J'y ajouterai sous peu un exemplaire du livret des règlements pour le vol libre. En fait, ce sera peut-être ajouté au moment où vous lirez ceci.

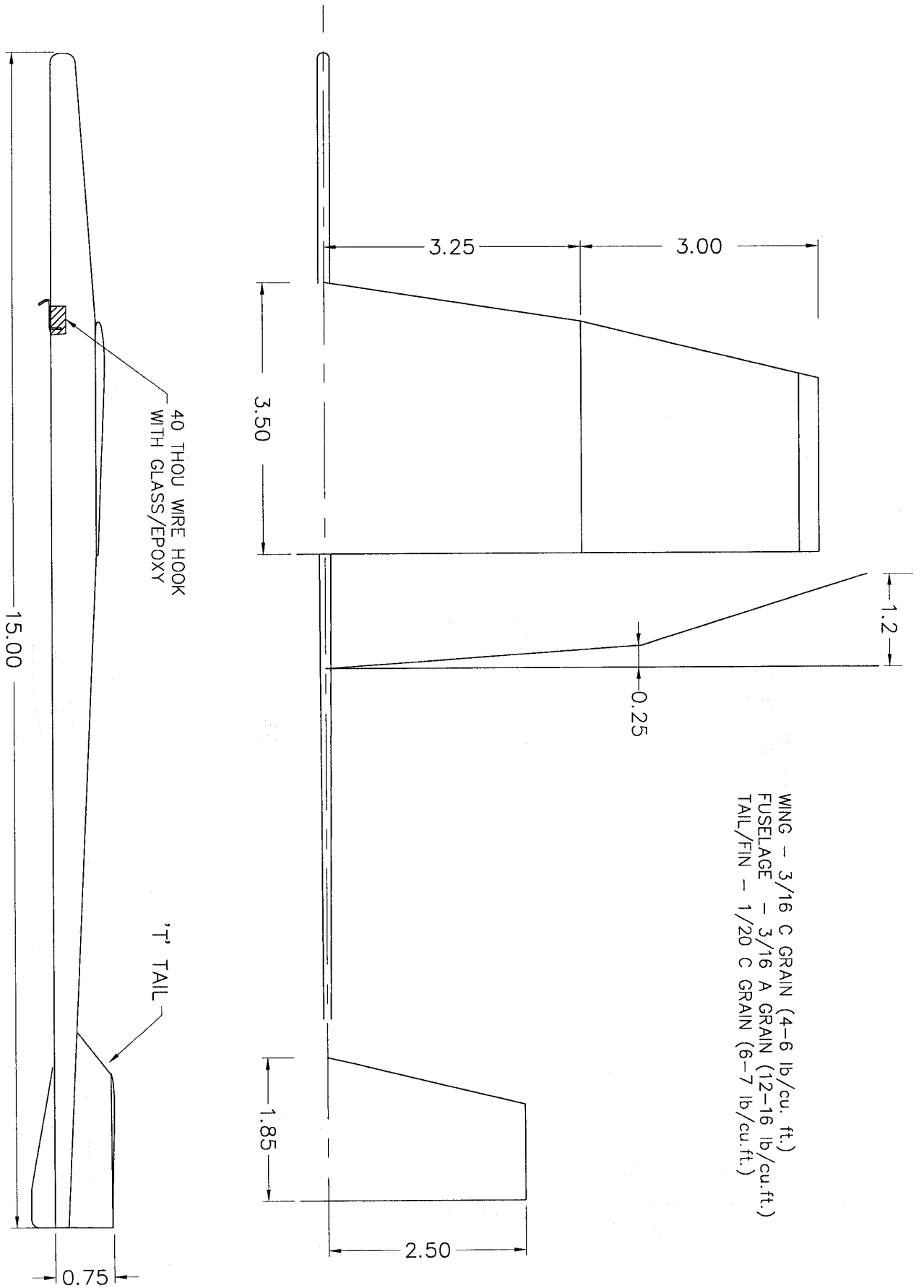
CONCOURS POSTAUX DU MAAC CLOUD TRAMP ET LE PLANEUR CATAPULTE

Ces épreuves ont été publiées dans le numéro d'avril de la revue avec une date butoir du 1er mai au 30 septembre en espérant que les membres y participeraient, compte tenu de la simplicité des maquettes, de leurs performances intéressantes et de l'encouragement d'un prix en argent. C'était très décevant : l'intérêt a été quasi-nul avec une seule inscription chez les planeurs lancés par catapulte.

Douglas Wilson m'a retourné un total de 231 secondes sur six vols, une per-

formance qu'il a réalisée à l'aide d'un planeur d'une envergure de six pouces et d'un élastique de 1/4 de pouce. J'en ai été un peu surpris puisque je pensais que les petites maquettes préféraient un élastique de 1/8 de pouce mais Douglas avait réalisé des essais comparatifs et a trouvé qu'il atteignait de meilleures performances à l'aide du plus gros format -- je lui ai donc remis le prix de 50 \$. La somme restante de 150 \$ prévus comme prix pour les catégories CLG et Cloud Tramp a été par conséquent retournée au MAAC.

À ce point-ci, je ne peux que souhaiter Joyeux Noël et bonne année à tous en espérant que la saison hivernale de construction produira une flotte entière de nouvelles maquettes qui prendront la voie des airs la saison prochaine. ✈



Electric



Rod McRae 8144L
Chair / président
250-769-3505 Rodmcræ@shaw.ca

As I write this Halloween is just around the corner, so it seems a little strange to be wishing you a Merry Christmas and All the Best in the New Year.

I hope that 2010 was a successful year and that all your flights were good ones. 2010 saw the continued evolution of Electric power and one wonders what 2011 has in store for us.

Most of the large models are stored away for the winter and many of us are dusting off the small electric powered Indoor fliers. Indoor flying is a good way to keep your thumbs nimble and have fun with your flying buddies avoiding the winter winds sub-zero temperatures. A relaxing session with a Slow Flier is a good way to spend an evening away from the Television set.

We hope to bring you some of the more



Bill Bond's beautiful Avro Triplane. / Le magnifique Avro Triplane de Bill Bond Photo: Jim LoweVladimir

recent developments in the Electric power world in the new year. I would appreciate if anyone has something they would like

shown, (electric power of course), please send it to me. ✈

Avions électriques

Rod McRae 8144L
président
250-769-3505 Rodmcræ@shaw.ca

Au moment d'écrire ces quelques lignes, l'Halloween est à nos portes, si bien qu'il me semble étrange de vous souhaiter un Joyeux Noël et d'y adjoindre mes meilleurs voeux pour le Nouvel an.

J'espère que 2010 a été une bien bonne année et que tous vos vols se sont bien déroulés. Au cours de l'année, nous avons assisté à l'évolution soutenue de la motorisation électrique et nous pouvons nous demander ce que nous réserve 2011.

La plupart des grosses maquettes sont entreposées pour l'hiver et plusieurs d'entre nous dépoussiérons les petites maquettes de vol intérieur. Ce vol intérieur est une bonne façon de maintenir l'agilité de vos pouces et de vous amuser en compagnie de vos camarades de vol tout en évitant d'affronter les vents qui soufflent sous le point de congélation. Une séance détendue à l'aide d'un Slow Flyer, voilà une bonne façon de vous maintenir loin de votre téléviseur.

Nous espérons vous offrir les plus récents développements de l'univers de la motorisation électrique dans la nouvelle année. J'apprécierais que quelqu'un m'envoie des sujets à présenter aux autres (électriques, bien sûr). ✈

OAKVILLE MILTON FLYING CLUB



Toronto West Swap Meet

Sunday February 13, 2011
9 am - 12 noon

Units 13-14, 785 Pacific Road, Oakville, ON

**Come one, come all
to the annual Toronto West
Swap Meet hosted by the
Oakville Model Flying Club.**

ENTRY
\$5⁰⁰

The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wycroft Road and is south of the Q.E.W. between Bronte Road and Third Line. You are invited to look up our web site at www.omfc.org for a map and further directions.

Rental for vendors is \$10 per table.

Please register with Erik Genzer at:

erik.genzer@sheridanc.on.ca Tel. 905-607-9675

SEE YOU THERE!

Control Line



Chris Brownhill 3797L
Chair
416 255-1289 cbrownhill@sympatico.ca

Flying lessons are \$100. Landing lessons are \$1,000.

Now, this is a common joke in full-size aviation, as it emphasizes that landing an airplane, and still having it usable afterwards, is a lot tougher than just flying it!

However, it has been my experience that in Control Line, almost always the worst disasters happen on take-off!

Beginners, although they master straight and level flight fairly quickly, are slow to recognize just how fast a model can develop slack lines on take-off, and then head for the centre of the circle with loss of all control resulting in a nasty impact with the ground, and the resulting damage to the airplane sometimes being substantial.

Folks in the instructing role should take special care to make sure that when launching models for beginners, that you

always do it on the downwind side of the circle! This sounds a bit elementary to experienced flyers but I have seen many beginners attempt a take-off in a position that was anything but downwind!

Of course, experienced flyers, when they find themselves, through circumstance or choice, in a less than desirable spot at launch time, are almost always ready to be moving backwards to keep the lines tight.

However, please remember that when helping a new flyer that they do not have your instincts, or lightning quick reflexes. So even if being directly downwind for the launch means that there is danger on breezy days of nosing the model over and breaking the prop, this is a much better outcome than demoralizing the neophyte flyer with a crash early in their career, and possibly discouraging them from ever trying Ukie flying again.

Thus endeth my sermon... for the moment.

FAI TRIALS

2010 is a trials year, and as we plan on sending a team to compete at the World Championships in Bulgaria in 2011, we will be offering a centralized series of trials for F2D (Combat), and the opportunity to hold decentralized trials for F2A (Speed) and F2C (Team Race), if anyone is interested in hosting them.

Brad LaPointe usually organizes the Combat trials over several events throughout the summer, and the team members are chosen according to their standing in this series.

Decentralized trials for Team Race and Speed can be held at any suitable site or event in Canada. It requires two sets of minimum times from at least two trials to qualify.

So if anyone out there is considering holding some decentralized trials for F2A or F2C, please contact me with your proposal by the end of January 2011 at the latest. ✈

Vol Circulaire



Chris Brownhill 3797L
président
416 255-1289 cbrownhill@sympatico.ca

Les leçons de pilotage coûtent 100 \$. Les leçons d'atterrissage vous en coûtent 1 000 \$.

C'est une blague plutôt répandue dans le milieu de l'aviation à l'échelle réelle et elle met en lumière que de faire atterrir un avion et qu'il soit encore utilisable par la suite, c'est bien plus difficile que de seulement le piloter!

Toutefois, d'après mon expérience, les pires désastres se produisent plutôt au décollage!

Bien qu'ils arrivent à maîtriser assez rapidement le vol en palier, les débutants reconnaissent moins facilement avec quelle aisance une maquette peut alléger ses filins de contrôle au décollage pour ensuite se diriger vers le cercle, ce qui aura tôt fait de vous en faire perdre la maîtrise. Résultat : un impact au sol qui ne pardonne pas nécessairement et des dommages possiblement aussi sérieux.

Les gens qui ont comme spécialité d'enseigner devraient s'appliquer à lancer les maquettes pour les débutants sous le vent (du côté du vent dans le dos)!

Cela pourrait sembler un peu élémentaire aux pilotes expérimentés mais j'ai vu plusieurs nouveaux venus tenter un décollage à partir d'un endroit du cercle qui ne convenait certainement pas!

Bien sûr les pilotes d'expérience qui se retrouvent dans une position fâcheuse au décollage sont presque toujours prêts à reculer de quelques pas afin de remettre de la tension sur les filins..

Toutefois, rappelez-vous que lorsque vous donnez un coup de main à un nouveau pilote, celui-ci ne possède pas vos instincts ou vos réflexes. Même si positionner la maquette peut signifier que par une journée venteuse, la maquette pique du nez tout de suite au décollage et que son hélice soit fracassée, c'est un dénouement de loin préférable à un écrasement, ce qui aurait tôt fait de démoraliser le pilote néophyte et de possiblement le décourager de poursuivre sur la voie du vol circulaire. Mon sermon s'arrêtera ici... pour le moment.

ÉPREUVES DE QUALIFICATION DE LA FAI

L'année 2010 est celle des Épreuves de qualification puisque nous avons l'intention d'envoyer une équipe livrer com-

bat au Championnat mondial en Bulgarie, l'année prochaine. Nous présenterons une série centralisée d'épreuves de qualification pour le F2D (combat) et nous voulons présenter des épreuves décentralisées pour le F2A (Speed) et F2C (course en équipe), si quelqu'un veut bien en être l'hôte.

Brad LaPointe organise habituellement les épreuves de combat au cours de plusieurs rassemblements au cours de l'été et les membres de l'équipe sont sélectionnés en vertu de leur classement.

Des épreuves décentralisées pour les courses en équipe et la vitesse peuvent être disputées à n'importe quel terrain ou rassemblement convenable au Canada. Pour se qualifier, il vous faudra deux ensembles de temps chrono d'au moins deux épreuves.

Si quelqu'un songe organiser des épreuves F2A ou F2C décentralisées, veuillez communiquer avec moi et me présenter votre soumission d'ici la fin janvier 2011, au plus tard. ✈

C/L Precision Aerobatics



Kim Doherty 32008
Chair
905-274-5087 kdoherly@sympatico.ca

You can't resist, can you? If Stunt Stu could do it, so can you. (At least, that's what you are telling yourself.) Heck, this just can't be that hard (especially if Stu did it!).

The big question is just how do YOU raise your game to contend for a team spot or bring home the bacon in a big contest. Why is it that some people seem to never move forward and some move rapidly to the head of the class.

The best advice I can give you is the old adage that failing to plan is planning to fail. This is an event in which the little details are almost as important as the big ones.

Let's take a look at the prop and the myriad details that you need to have some control over:

Prop diameter (larger diameter requires more power, makes more static thrust but is harder to make it turn a corner), number of prop blades (three-blade props can be smaller diameter and will turn a tighter corner), prop pitch (low pitch high rpm – less efficient, less wind up - or high pitch low rpm – more efficient, more wind up), prop material (stiff prop is more efficient), type of power plant (IC or electric), IC venturi size (larger produces more HP, uses more fuel), more fuel to be carried, C of G more forward, harder to turn a corner, needs tail weight to balance, more weight needs more HP... needs more... causes... STOP!!

O.K., you get the idea. This is a very complex undertaking that 'looks' very simple. Not so!

It would take at least another couple of pages just to list the various considerations involved in Control Line Precision Aerobatics that the top competitors know inside out. And then, you would need something the size of War and Peace to do justice to a full explanation.

Do you need to know all of this to fly a control line model with some degree of finesse? Yes and no... well sort of but not so much, yet it wouldn't hurt.

Clear as mud?

What you need more than anything is:

1. A well defined plan with achievable goals
2. A commitment to doing the re-

quired work

3. A straight, light model that has or is being flown at the level you wish to achieve

4. A great engine / electric motor

5. A coach.

Your plan should be made in conjunction with someone who understands what it will take to move you from where you are now to where you wish to go, i.e. someone who has done what you want to accomplish.

Out of this plan should come some easily achievable goals such as logging at least 30 flights per week, watching at least five flights a week flown by someone at the top level, reading the FAI F2B Rules and Judges Guide, Watching Keith Renecle's flight simulator for at least ten minutes per day every day, entering at least three contests each year in the Expert category, regardless of how good you currently are.

Commitment to achieving your goals is paramount. There are enough flashes in the pan to light up Hollywood. It will take you at least three years to be able to fly the pattern in a recognizable manner. It will take another two years of dedicated, goal oriented practice to be able to fly the pattern as it is described in the rule book. It will take five more years of committed practice to contend as a world class pilot.

My most offered guidance when someone wants to know why they are having a problem other than just technical knowledge is that your current problem is nothing that 15,000 more patterns will not cure.

A straight, light model of a type that has been successful at the World Level is an absolute necessity. Controls must be able to move under their own weight. You should be spending two to three days just setting up your hinges and horns on a new model. Straight means within .020" over the length of your 60-inch wing. Accuracy of assembly is paramount! All incidences must be within 1/10th of a degree.

Weight is important; a .46 will not power a model that weighs more than 52 – 53 ounces. You may think your model has adequate power for its weight but the top competitors are using .76s in a 630-square inch model weighing all of 60 ounces.

A great engine or electric motor will

do more to advance your program than just about anything else you will do. When you are trying to knock off the 'big dogs', the last thing you want is to be worrying whether or not your engine will run consistently throughout the pattern. You cannot make headway during practice if you are constantly adjusting your engine.

So many people I talk to insist on buying several \$90.00 - \$120.00 engines and never have the type of engine run necessary for top level competition. Think PA, RoJett and Discovery Retro for IC and Plettenberg for electric. Pay \$350.00 once and get it over with.

If you can find anyone who will take the time to coach you, it will reduce your learning curve drastically. A coach does not have to be able to fly or even know the pattern. Squares, loops and triangles are easily observed. Have your coach complete a 'critique sheet' every couple of weeks. Coaches should read the rule book, the judging guide and spend time on the simulator. Treat your coach well. I wish I had one!

Finally, ASK! Ask lots of questions. Do not be afraid to ask the top competitors as there is no better resource to be had. The better the pilot, the more willing to share what they know. ✈

Vol circulaire acrobatique suite de la page 54

prentissage. Un entraîneur n'a pas besoin d'être capable de faire voler une maquette, ni même de connaître la séquence. Il peut facilement observer les manoeuvres des carrés, les loopings et les triangles. Arrangez-vous avec cet entraîneur pour qu'il écrive un feuillet de critique aux deux semaines, environ. Les entraîneurs devraient lire le livret des règlements, le Guide à l'intention des juges et passer du temps au simulateur. Traitez-le aux petits oignons. Ce que j'aurais aimé en avoir un!

Finalemment, DEMANDEZ! Posez des tas de questions. N'ayez pas peur de les poser aux concurrents de haut niveau car il n'y a pas de meilleure ressource. Meilleur est le pilote, plus enclin il sera à partager ses connaissances. ✈

Vol circulaire acrobatique



Kim Doherty 32008
Président
905-274-5087 kdoherty@sympatico.ca

Vous ne pouviez y résister, hein? Si Stunt Stu pouvait le faire, vous aussi. (Du moins, c'est que vous vous plaisez à croire.) Hé bien quoi? Ça ne peut pas être si difficile (surtout si Stu a réussi cette prouesse!).

La grande question, c'est de savoir comment VOUS pouvez remonter la barre de sorte à devenir un candidat à un poste au sein de l'équipe ou à ramener le gros lot lors d'un concours d'importance. C'est pourquoi certaines personnes ne semblent jamais pouvoir aller de l'avant tandis que d'autres se démarquent.

Le meilleur conseil que je puisse donner, c'est de se fier au vieil adage : faillir à la planification, c'est de planifier sa propre faillite. C'est un événement pour lequel les petits détails comptent autant que les plus gros.

Jetons un coup d'oeil à l'hélice et à la myriade de détails que vous devez contrôler :

Le diamètre de l'hélice (un diamètre plus important requiert plus de puissance, produit plus de poussée statique mais la maquette aura plus de difficulté à négocier un coin), le nombre de pales à l'hélice (les hélices à trois pales peuvent être de diamètre plus restreint et la maquette pourra ainsi tourner un coin plus serré), le pas de l'hélice (pas peu prononcé -- plus de tours-minutes -- moins d'efficacité et moins de wind-up -- ou pas prononcé, moins de tours-minute -- plus d'efficacité, plus de wind-up), les matériaux servant à la construction de l'hélice (une hélice très dure est plus efficace), type de motorisation (combustion interne ou électrique), la dimension du venturi du moteur à combustion interne (un moteur plus gros produit plus de chevaux-vapeur, consomme davantage), plus de carburant à transporter, centre de gravité plus vers l'avant, la négociation des coins devient plus difficile et la maquette nécessite plus de pesées sur la queue pour l'équilibrer, plus de poids nécessite plus de chevaux-vapeur... plus de ... cause ... STOP!

D'accord, vous saisissez? C'est une tâche tout ce qu'il y a de plus complexe pour quelque chose qui semble si simple. Niet, ce n'est pas le cas!

Il me faudrait quelques autres pages uniquement pour dresser la liste des paramètres à considérer en acrobatie de précision du vol circulaire, ce que connaissent par coeur les concurrents au sommet de leur art. Et ensuite, vous aurez besoin d'un ouvrage de la dimension de Guerre et paix afin de rendre justice à l'explication complète.

Avez-vous besoin de connaître tout ça afin de piloter une maquette de vol circulaire avec un certain degré de finesse? Oui et non... eh bien, en quelque sorte mais pas trop, mais ça ne pourrait pas nuire.

C'est aussi clair que de l'eau boueuse?

Ce dont vous avez besoin, c'est :

1. un plan bien défini avec des objectifs atteignables
2. un engagement à effectuer le travail requis
3. une maquette construite bien droite et légère qui a volé ou que vous faites voler au niveau que vous souhaitez atteindre
4. un superbe moteur/moteur électrique
5. un entraîneur

Votre plan devrait être échafaudé en compagnie de quelqu'un qui comprend ce que ça prendra pour vous faire progresser de votre niveau actuel à où vous voulez aller, c'est-à-dire quelqu'un qui est passé par ce que vous voulez accomplir.

Ce plan devrait comprendre des objectifs aisément atteignables tels que de réaliser au moins 30 vols par semaine, observer quelqu'un d'autre à l'oeuvre (un concurrent de haut calibre) pour au moins cinq vols par semaine, lire les règlements F2B de la FAI et le Guide des juges, regarder le simulateur de vol de Keith Renecl pendant au moins dix minutes à chaque jour, s'inscrire à au moins trois concours par année au sein de la catégorie Expert, peu importe à quel niveau d'aptitude vous vous trouvez à l'heure actuelle.

Il est primordial que vous vous engagiez à atteindre les buts que vous vous êtes fixés. Il y a suffisamment de gens qui sont tout feu tout flamme et dont la gloire est bien éphémère. Il vous faudra au moins trois ans pour être capable d'exécuter la séquence de façon reconnaissable. Il vous en faudra deux autres au cours desquelles vous devrez vous pratiquer en maintenant votre objectif afin de pouvoir exécuter la séquence telle

que décrite dans le livret de règlements. Il vous faudra cinq années de plus de pratiques acharnées afin que vous puissiez vous réclamer de calibre mondial.

Lorsque quelqu'un veut savoir pourquoi il se bute à un problème autre qu'à un manque de connaissances techniques, ce que je leur suggère le plus souvent, c'est que ce n'est rien que 15 000 autres circuits ne régleront pas.

Une maquette bien droite et légère d'un type qui a remporté du succès à l'échelon mondial, c'est une nécessité absolue. Les gouvernes doivent pouvoir bouger sous l'action de leur propre poids. Vous devriez consacrer deux ou trois jours simplement à installer vos pentures et votre tringlerie sur une nouvelle maquette. «Droit», ça veut dire que la tolérance serait de .020 de pouce sur toute l'envergure de vos ailes de 60 pouces. Il est critique que votre maquette soit bien assemblée! Toutes les incidences doivent s'aligner avec une marge de 1/10 de degré.

Le poids est important. Un moteur .46 ne soulèvera pas une maquette qui pèse plus de 52 ou 53 onces. Peut-être pensez-vous que votre maquette est puissamment motorisée pour son poids... mais les concurrents de haut niveau ont recours à des .76 pour une maquette de surface alaire de 630 pouces carrés et dont le poids ne dépasse pas les 60 onces.

Un moteur sensationnel ou un moteur électrique en fera davantage pour faire progresser votre programme qu'à peu près n'importe quoi d'autre. Lorsque vous tentez de déloger les meilleurs, vous ne devriez pas vous inquiéter de la fiabilité de votre moteur tout au long de la séquence. Vous ne réaliserez aucun progrès si vous ajustez constamment votre moteur.

Il y a tant de gens à qui je parle qui insistent à acheter plusieurs moteurs de 90.00 \$ à 120.00 \$ et qui n'arrivent jamais à les faire bien rouler pour qu'ils puissent espérer se rendre à une compétition relevée. Pensez aux marques PA, RoJett et Discovery Retro pour les moteurs à combustion interne ou à Plettenberg pour la motorisation électrique. Payez 350.00 \$ une seule fois et n'ayez plus de soucis.

Si vous pouvez trouver quelqu'un qui prendra le temps de vous entraîner, cela réduira énormément votre courbe d'ap-

suite à la page 53

RC Float Plane



Bill Thorne 75300
Chair
905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca

Well, for some, another season has ended with varying results. A number of Float Flies were cancelled or their attendance was down because of the weather. High winds, rain and low temperatures seemed to dominate the forecasts this year.

The weather gods were not all that cruel. Many clubs, including the St. John's, Burlington and Beeton clubs were successful and will continue on as annual events.

Float flyers, please send me articles and photos about your planes, flying and flying sites and how your flying season has gone.

For others, myself included, the flying season never ends. I am fortunate to belong to several clubs, the Scugog Float Flyers, The Humber Valley RC Flyers and The Ajax RC Club. I continue to fly throughout the winter and spring at The Ajax field.

No matter what time of year you get out to enjoy the hobby, make sure your flying sites are sanctioned by MAAC. In the winter, snowmobilers can come out of nowhere and go zooming across the frozen flying field with little notice.

Committee member Bill Davies is a committed year-round RC flyer and has a few words about winter flying on floats:

FROZEN FLOAT FLYING

"I know this sounds like an oxymoron but seaplanes and floatplanes are great and easy to fly in the winter off snow. As in other winter flying, you need a

mild day to make it enjoyable. I prefer my temperatures above minus 10 Celsius with low winds. In the cold weather, a small amount of lighter fluid into the carburetor usually will help get your engine started. Note: use the fluid sparingly, as it can dry the bearings out.

"There are a number of reasons to consider floats in the winter time. Here are a few of them.

"5) Damage to floats or seaplane hulls is a lot more difficult or costly to repair than skis. I tape the wear areas on the floats. I find black electrical tape or duct works well and can be replaced as required.

"6) In ideal conditions, snow is usually softer than water. If you land a little harder than you would like, the snow will actually reduce the damage to the aircraft.

"7) It is winter, so dress warm. We are fortunate at the Ajax field as we have a shelter and a wood stove to get warmed up in between flights. I find those one-size-fits-all cloth gloves give you good control of the transmitter sticks and enough warmth for the 10-15 minutes you are in the flying.

"8) Fly close to the field. This is more important in the winter as snow can be of unknown depth and can make for a tough walk to retrieve a



Equipment needed for flying - Planes - Excalibur and Seamaster - pilots W. Thorne and Bill Davies. Publicity photo, no flying was done. Notice snowmobile behind. It's a problem if flying off frozen lake. / Équipement nécessaire pour le vol - chez les avions, l'Excalibur et le Seamaster - les pilotes sont W. Thorne et Bill Davies. Cette photo a été prise à des fins publicitaires, aucun vol. Remarquez la motoneige derrière. C'est un problème si vous pilotez depuis un lac gelé.

"1) Floats ride higher than skis, the propeller has a higher clearance. Skis tend to lower the height of the propeller.

"2) Floats have a larger footprint than skis. Better in soft snow as the plane doesn't sink in as far and is less likely to get stuck.

"3) If the field has been marked with footprints from previous plane retrievals floats or seaplane hulls will tend to easily go over the disturbed snow. (Fliers who don't go around the field to retrieve their dead planes are not practicing good winter field etiquette).

"4) The float/seaplane rudder actually helps with ground control. Note the rudder should be free to ride up with increase in ground speed or rough spots.

downed plane.

"Smaller planes have actually submerged below the surface. This could be very difficult to locate the crash site!

"During the winter months, I enjoy flying my Cub on floats, my Canada Coast Guard seaplane, and my Seamaster built by Ross Gammage, off snow without any problems. Bill Thorne has put a Twist on floats which works as well on snow as on water.

"When the snow flies, many members already take to the air with hand launch and skis already this is just another option for making the most of the weather." ✖

Bill Thorne 75300
président
905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca

Eh bien, pour certaines personnes, une autre saison vient de se terminer avec des résultats mitigés. Plusieurs rassemblement Float Flies ont été annulés ou la participation a été moindre en raison de la météo. Des vents élevés, de la pluie et un mercure pas très élevé ont semblé dominer les prévisions, cette année.

Les dieux de la météo n'ont pas toujours été cruels. Plusieurs clubs, y compris ceux de Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador), Burlington et Beeton ont connu du succès avec leur propre Float-flies si bien qu'ils deviendront des événements annuels.

Avis aux pilotes d'hydravions, veuillez m'envoyer des articles et des photos relativement à vos avions, vos vols et les endroits à partir desquels vous volez, ainsi que comment s'est déroulée votre saison.

Pour d'autres -- y compris moi-même -- la saison de vol ne se termine jamais. J'ai la chance de faire partie de plusieurs clubs, les Scugog Float Flyers, les Humber Valley RC Flyers l'Ajax RC Club. Je poursuis mes vols même en hiver et au printemps au terrain d'Ajax.

Peu importe à quel temps de l'année nous sommes et que vous sortez pour vous amuser, assurez-vous que ce lieu soit parrainé et reconnu par le MAAC. L'hiver, les amateurs de motoneige peuvent sortir de nulle part et parcourir votre terrain de vol gelé en un rien de temps et sans crier gare.

Bill Davies, un membre de notre comité, est un adepte du vol sur flotteurs tout au long de l'année. Il nous offre ce qui suit pour le vol hivernal:

VOL D'HYDRAVION À PARTIR D'UNE SURFACE GELÉE

« Je sais bien que ça semble être un oxymoron pour vous, mais les hydravions peuvent aisément s'envoler depuis la neige, l'hiver. Comme tout autre forme de vol hivernal, vous aurez besoin d'une journée de temps doux pour que ce soit agréable. Je préfère personnellement sortir par des journées où le mercure se situe au-dessus des -10 degrés Celsius et lorsque les vents sont légers. Lorsqu'il fait froid, une injection de gaz à briquet dans le carburateur aidera à faire démarrer votre moteur. Remarque : n'utilisez



H9 Twist taxiing on snow at Ajax RC Club / Un H9 se déplace sur la neige au Club d'Ajax. Photo By W. Thorne

pas trop de ce liquide puisqu'il pourrait assécher vos roulements à bille.

« Il y a plusieurs raisons pour lesquelles vous devriez considérer l'emploi des flotteurs durant l'hiver. En voici quelques-unes.

« 1) Les flotteurs se maintiennent plus haut sur la neige que les skis, si bien qu'il y a plus de dégagement pour l'hélice. Les skis font le contraire.

« 2) Les flotteurs laissent une empreinte plus imposante que les skis. C'est préférable dans la neige folle puisque l'avion ne cale pas aussi creux et les chances qu'il s'embourbe sont réduites.

« 3) Si des traces de bottes de la part de pilotes qui ont récupéré leur avion jonchent la piste, les flotteurs ou la coque des hydravions glisseront plus facilement sur la neige trouée. (Les pilotes qui ne font pas le tour de la piste font preuve d'un manque d'étiquette envers leurs collègues.)

« 4) Le gouvernail des flotteurs ou la coque de l'hydravion aide à contrôler l'appareil au sol. Notez cependant que ce dispositif devrait pouvoir se relever à mesure que la vitesse de glisse augmente ou que la maquette frappe de la neige moins bien tapée.

« 5) Les dommages encourus à des flotteurs ou à la coque d'un hydravion demeurent plus difficiles et plus onéreux à réparer que ne le sont ceux occasionnés aux skis. J'applique ordinairement du ruban sur les surfaces qui ont la plus grande friction. Je me suis aperçu que du ruban d'électricien ou du Duct (Duck) Tape font bien l'affaire et que vous pouvez les remplacer au besoin.

« 6) Dans des conditions idéales, la neige est habituellement plus molle que

l'eau. Si vous faites atterrir votre maquette plus dur que vous ne l'auriez souhaité, la neige réduira les dommages occasionnés à la maquette.

« 7) Vous serez quand même en train de piloter l'hiver. Habillez-vous convenablement. Au terrain du club d'Ajax, nous avons la chance d'avoir un abri et un petit poêle à bois afin de nous réchauffer entre les vols. Je me suis rendu compte que les gants de taille unique en coton vous laisseront suffisamment de sensation aux manettes tout en maintenant vos doigts au chaud au cours des 10 ou 15 minutes de votre vol.

« 8) Pilotez à proximité du terrain. C'est particulièrement important l'hiver puisque vous ne connaissez pas la profondeur de la neige. Et puis, vous auriez probablement beaucoup de difficulté à vous rendre jusqu'à votre avion.

« Les avions plus diminutifs se sont déjà enterrés sous la surface de la neige, à l'atterrissage, tel un sous-marin. Vous auriez alors beaucoup de difficulté à localiser l'endroit où votre maquette s'est posée!

« L'hiver, j'aime bien faire voler mon Cub sur flotteurs, mon hydravion à coque aux couleurs de la Garde côtière canadienne et mon Seamaster, qu'avait construit à l'époque Ross Gammage. Je n'ai pas de problème. Bill Thorne a posé des flotteurs sur son Twist et ce dernier vole aussi bien depuis la neige qu'à partir de l'eau.

« Lorsque la neige arrive, plusieurs membres prennent tout de même la voie des airs en lançant leur maquette à skis. C'est une autre façon de profiter au maximum de l'hiver.» ✈

RC Giant



Tom Russell 22036
Chair
905-426-9475mansterrussell01@aol.com

It has been a great year for flying giant scale models here in Ontario. I hope to get some reports from you readers about your local events so I can include them in my next article.

The first 'Really Giant Scale' event was held in Chatham, Ontario in mid-July. This event was well attended by flyers from Canada as well as the U.S. You have all probably seen pictures of the really giant scale airplanes that Carl Bachhuber builds and flies. He had his 19-ft. B-36 at the rally and flew it many times to the great enjoyment of the other pilots and spectators.

Dennis Crooks had several beautiful warbirds there as well. A local flyer, Don McLellan, flew his totally refinished Australian Boomerang that he had recently placed 5th with at the Top Gun this year.

There were at least 70 other pilots with

most flying several times over the two-day event.

This even it held at the local municipal airport where the runway is almost completely shut down for the event with the airport manager staying in constant contact with the flightline boss. It works extremely well with very clear rules and procedures that must be followed.

The other really large event held in Eastern Ontario each year for over 30 years is the Kingston IMAA rally in mid-August. This is an outstanding event organized and run by IMAA Chapter 217, out of Ottawa. Dave PENCHUK and his very capable crew had a great turn-out of flyers from across Ontario, Quebec and the U.S. There were about 80 pilots for the two-day event with aircraft in the air almost continually. They also have a great pig roast on Saturday night and you definitely do not go away hungry after their great meal.

My own club, the Seaton Valley Flyers, holds the George From Rally each August, named after a long-time member who

passed away a few years ago. The weather again was perfect, the flying was great with planes in the air all day. Although not officially a Giant Scale event, most aircraft are of giant size with a mixture of aircraft of all vintages represented.

There was also an inaugural warbird event in Burlington this year. Although there was a threat of rain, there were lots of pilots and spectators who came to see the aircraft and watch them fly. There were some beautiful aircraft flown in the very skilled hands of many local flyers. The Burlington club has always had great scale builders and this was clearly evident in the quality and workmanship of the aircraft.

That is all for this report and I hope everyone had a great summer of flying those giant scale aircraft at many events around the country.

If you want to see your event covered in this column, please send me a report and I will do my best to include it in a future article. ✈

RC Giant



Tom Russell 22036
Chair
905-426-9475 mansterrussell01@aol.com

Cette année a été sensationnelle ici en Ontario pour les petits-gros. J'espère recevoir des comptes-rendus de votre part, les lecteurs, au sujet de vos événements locaux, de sorte à ce que je puisse les inclure dans ma prochaine chronique.

Le premier rassemblement Really Giant Scale s'est déroulé à Chatham (Ontario) à la mi-juillet. Plusieurs pilotes en provenance du Canada et des États-Unis s'y sont rendus. Vous avez probablement tous vu des photos des maquettes géantes que Carl Buchhuber construit et fait voler. Au ralliement, il avait apporté son B-36 d'une envergure de 19 pieds et l'a piloté à plusieurs reprises, au grand bonheur des autres pilotes et des spectateurs.

Dennis Crooks a apporté plusieurs vieux coucous de la Deuxième Guerre mondiale (les warbirds). Don McLellan, un pilote local, a piloté son Boomerang australien entièrement reconstruit grâce auquel il a obtenu une cinquième place au réputé Top Gun, cette année.

Il y avait au moins 70 pilotes et plusieurs d'entre eux ont effectué plusieurs

vols au cours des deux jours.

Ce rassemblement se déroule à l'aéroport local et la piste est presque entièrement fermée pour nous; le gérant des lieux est constamment en communication avec le patron sur la ligne de vol. Ce système fonctionne très bien puisque les règlements sont très clairs et tout le monde connaît les procédures à suivre.

L'autre rassemblement de taille de l'Est ontarien -- et ce, depuis plus de 30 ans -- c'est le Kingston IMAA Rallye de la mi-août. C'est un rassemblement absolument sensationnel qu'organise le chapitre 217 (d'Ottawa) de l'IMAA. Dave PENCHUK et son équipe accomplie ont accueilli plusieurs pilotes de l'Ontario, du Québec et des États-Unis. Environ 80 pilotes s'y sont donné rendez-vous pour les deux jours et les petits-gros ont pris la voie des airs de façon continue. Les participants ont aussi eu droit à un méchoui le samedi soir et c'est certain que vous n'auriez plus faim après.

Mon propre club, les Seaton Valley Flyers, organisent le ralliement George From au mois d'août à chaque année; il porte ce nom en mémoire d'un modéliste de longue date qui nous a quitté, il y a quelques années. Une fois de plus, la

météo était parfaite et il y avait des maquettes en l'air presque toute la journée. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un événement officiel pour les petits-gros, la plupart des maquettes sur place étaient de grande dimension et on y a retrouvé des maquettes de toutes les époques.

Burlington a aussi lancé son propre rassemblement de petits-gros, cette année. Bien que le temps était à la pluie, plusieurs pilotes et spectateurs se sont déplacés afin de voir ces maquettes. Le Club de Burlington a toujours compté dans ses rangs de bien bons constructeurs de copies volantes et c'était on ne peut plus évident en examinant la qualité et le travail minutieux apportés à chacune de ces maquettes.

C'est tout pour la chronique, cette fois-ci. J'espère que tout le monde s'est bien amusé à faire voler leurs petits-gros partout au pays.

Si vous voulez faire parler de votre rassemblement dans cette chronique, veuillez m'envoyer un compte rendu et je ferai de mon mieux pour l'inclure à l'avenir. ✈

RC Helicopter



Rodger Williams 9587
Chair
(418) 650-3150 rawilliams@videotron.ca

As the year is closing very quickly, I would like to talk about the Club Crash Fun Fly that was held September 10th and 11th in Montreal. This was one of the finest helicopter Fun Flies that I have been to this year and the organization was top notch.

For the three day's prior to the Fun Fly, Matt Botos and Nick Maxwell put on a 3D flying school using various explanation methods and in many cases a buddy box. There wasn't one person who didn't enjoy this weekend or at least I didn't hear of any.

There was a good cross section of scale, turbines, gassers, electrics and nitro which only added to make it a complete Fun Fly. Over the years this club has grown and found proficiency in how they operate and get the best out of everyone. Congratulations for a job well

done to all of the executive and members. I would be interested if someone sent me a little history about the club so it could be published in a separate article of the magazine.

Indoor flying is upon us, so I would like to say that there are many clubs that have limited the size of helicopters that can be used in the gyms and indoor soccer fields. I personally recommend nothing larger than a 450 size however many clubs have set their own rules and have limited the size to a 250.

Indoor flying is great for learning and honing ones skills such as nose in flying, figure 8s in both directions, and if you have a couple of cones, place them out there and try some FAI basic maneuvers like trying to hover in all directions over the cone.

Each club will make up their own rules however, fly with care and pay attention to the person flying next to you. When you have both airplanes and heli's flying, normally they each take turns as they

don't really mix too well in an enclosed space.

I am glad that there are a few pilots that have signed up for the next years helicopter committee. The response has been very good. There is also a new group on RCCanada with regards to FAI flying. Anyone who has signed up for next year would you please send me an e-mail so I know ahead of time who you all are and where you are from.

If you have a specific article that you would like published, please feel free to send it to me or contact me if you have some issues and I will try and help.

Final Note:

Make sure that you have paid up your 2011, MAAC dues especially if you are flying indoors before December 31, 2010

Merry Christmas everyone and have a happy New Year. ✨

RC Hélicoptères



Rodger Williams 9587
président
(418) 650-3150 rawilliams@videotron.ca

Comme l'année tire à sa fin très rapidement, j'aimerais vous entretenir du Fun-fly qu'a organisé le Club CRASH, les 10 et 11 septembre derniers à Montréal. C'était l'un des meilleurs auxquels je me sois rendu cette année et son organisation a été au-delà de tout reproche.

Au cours des trois jours qui ont précédé le Fun-fly, Matt Botos et Nick Maxwell ont offert une école d'apprentissage au vol 3D à l'aide d'explications et en plusieurs cas, d'une boîte-école. Pas une seule personne ne s'est plainte de sa fin de semaine ou, à tout le moins, je n'ai rien entendu de la sorte.

Il y avait une bonne sélection de machines copies volantes, à turbine, à essence, électriques et au carburant nitro, ce qui en faisait un Fun-fly assez complet. Au fil des années, ce club a connu beaucoup d'expansion et a perfectionné son fonctionnement et il réussit à soutenir le meilleur de ses membres. Félicitations pour du beau travail à tout l'exécutif et aux membres. Si quelqu'un pouvait

m'envoyer un historique du club à des fins de publication comme article séparé, je serais intéressé de mettre la main là-dessus.

La saison du vol intérieur est arrivée; aussi vais-je vous dire que plusieurs clubs ont limité la dimension des hélicoptères qui peuvent être utilisés dans les gymnases et aux terrains de soccer. Personnellement, je ne recommande rien au-dessus d'un hélico de dimension 450. Toutefois, plusieurs clubs ont établi leurs propres règlements et en ont ainsi limité la dimension aux maquettes 250.

Le vol intérieur est sensationnel pour apprendre et parfaire son aptitude en effectuant, par exemple, du nose-in, des huit dans les deux directions, et si vous disposez de quelques cônes, vous pouvez les disposer sur le sol et pratiquer quelques manoeuvres FAI de base, tel que le sur-place dans toutes les directions au-dessus de l'un d'eux.

Chaque club créera ses propres règlements; pilotez toutefois avec soin et faites attention à la personne qui pilote à côté de vous. Si des avions et des hélicoptères évoluent dans le même espace, il est normal qu'ils prennent chacun leur

tour puisqu'ils ne se mêlent pas très bien en des espaces restreints.

Je suis heureux que quelques pilotes se sont inscrits au sein du Comité des hélicoptères. La réponse a été très bonne. Un nouveau groupe a d'ailleurs été créé chez RCCanada afin de jaser FAI. Quiconque ne s'est pas encore inscrit en prévision de l'année prochaine devrait m'envoyer un courriel et me le faire savoir à l'avance afin que je sache qui vous êtes et d'où vous venez.

Si vous aimeriez faire publier un article en particulier, soyez bien à l'aise de me l'envoyer ou communiquez avec moi si vous nourrissez quelques inquiétudes et je tenterai de vous donner un coup de main.

Remarque finale :

Assurez-vous d'avoir payé votre cotisation du MAAC pour 2011 d'ici le 31 décembre 2010, surtout si vous avez l'intention de faire voler votre maquette à l'intérieur.

Joyeux Noël tout le monde et passez une très belle Nouvelle année. ✨

RC Indoor



Ray Sheldon 73635
Chair
(902) 665-4547 Chonetes@NS.Sympatico.ca

I have had a positive response to my call for new committee members. Two members from Vancouver Island responded, one of whom is skilled in 3D and helicopters. I have also re-established contact with the committee member from central BC. This means that we now have a committee of seven, which is beginning to look more adequate. But we still have a huge geographic gap across the Prairies and no representation from Québec. Come on, prairie birds and francophones, let's be hearing from

you. We should perhaps also encourage representation from Newfoundland-and-Labrador.

Please note that it is not necessary to wait for an AZM in order to offer your services. Simply inform your Zone Director (and me) of your intentions. As far as I am concerned, once you are on my e-mail list, you are on the committee.

In order to become more aware of indoor activity across the country, I intend to do a survey over the winter to collect information. I will work with the Zone Directors and club secretaries to discover how many clubs are running indoor programs.

I suspect that we may well find that

the level of indoor activity in the winter is comparable to the level of outdoor activity in the summer. But this is just a guess. We need data, and then we can eliminate the guesswork.

For those who still enjoy sticking bits of balsa together, I can strongly recommend Stevens Aeromodel of Colorado (www.stevensaero.com.) They produce, among other things, laser cut kits of indoor flyers that use Park Zone equipment. The example shown (Liddle Rod) has a wingspan of 15 inches and flies well in a single court gym. It is capable of mild aerobatics and will loop from level flight, but be careful not to hit the ceiling! ✈

RC - Vol Intérieur



Ray Sheldon 73635
président
(902) 665-4547 Chonetes@NS.Sympatico.ca

J'ai reçu une rétroaction positive après ma demande de pouvoir rassembler de nouveaux membres de comité. Deux membres ont répondu depuis l'île de Vancouver et l'un d'eux possède de l'expérience en vol 3D et chez les hélicoptères. J'ai aussi repris contact avec le membre du comité en provenance de l'intérieur de la Colombie-Britannique. Ceci signifie que nous comptons sept membres au sein du comité, ce qui commence à ressembler à un groupe en bonne et due forme. Nous accusons cependant une brèche assez prononcée du côté des Prairies et nous ne comptons personne au Québec. Allez hop les oiseaux de prairie et les francophones! Faites-moi signe. Nous devrions aussi encourager la participation du côté de Terre-Neuve-et-Labrador.

Veuillez prendre note qu'il n'est pas nécessaire d'attendre à une Assemblée annuelle de zone pour offrir vos services. Vous n'avez qu'à informer votre directeur de zone (et moi) de vos intentions. En ce qui me concerne, une fois que vous figurez sur ma liste de courriels, vous faites partie du comité.

Histoire de connaître un peu mieux l'étendue des activités de vol intérieur d'un bout à l'autre du pays, j'ai l'intention de préparer un sondage au cours de l'hiver afin de récolter les renseignements. Je travaillerai avec les directeurs de zone et les secrétaires de club afin de



The 'Little Rod' by Stevens Aeromodel. / Le Little Rod (un kit de Stevens Aeromodel).

découvrir combien de clubs font présentement rouler un programme de vol intérieur.

Je ne serais pas étonné que le niveau d'activité de vols intérieurs ayant cours l'hiver se rapproche de ce qui se passe à l'extérieur l'été. Mais ce ne serait que supposition de ma part. Nous avons besoin de données afin d'éliminer toute devinette.

Pour ceux qui aiment encore coller des bâtonnets de balsa, je vous recommande fortement l'entreprise Stevens Aeromo-

del, du Colorado (www.stevensaero.com). Ce fabricant produit entre autres des kits découpés au laser de maquettes de vol intérieur qui utilisent des composantes du fabricant Park Zone. L'exemple illustré (le Little Rod) possède une envergure de 15 pouces et peut voler à l'intérieur d'un gymnase unique. Il peut effectuer de l'acrobatie pas trop exigeante et peut effectuer un looping à partir d'un vol en palier. Soyez prudent et ne frappez pas le plafond! ✈

RC Jets



Kelly Williams 59082
Chair
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

So, how fast is fast? It's a topic that impresses some, worries others, and seems quite ordinary for many jet pilots who know and appreciate the technology boundaries. Many in this part of the hobby talk about speed, and the clear majority of us don't really have the means to measure it. So, here's a few ways to do so.

First, let's talk about ground speed. The first method usually talked about is by radar gun. Over the years, most have seen modelers or spectators show up to jet rallies with radar guns. It seems like there are plenty of options, but few that seem to pick up a model jet well enough to get a trusted reading (or readings at all).

I know our friends in the U.S. spent a great deal of time researching what's available and eventually purchased a very reliable gun. This is due to the AMA's 200-

mph speed limit for turbines.

Next is Doppler Effect, far less common. It involves recording the aircraft's sound coming and going. In a level pass with the engine running at constant speed, the frequency will be higher while approaching and lower when flying away. Based on atmospheric data and the frequency change, the ground speed is calculated. This works well with props, but its difficult with turbines due to an unclear spectrum of frequencies. There's a downside though, needing to fly close by the microphone to be accurate!

The third is GPS with 2 examples being the Eagle Tree Pro system, or a Jet-Cat ECU GPS option. I've never seen the JetCat sensor but have used an Eagle Tree data logger for around five years. I believe both are capable of capturing data for review after touchdown, with the Eagle Tree also transmitting in real time.

Now on to air speed, which is valuable for judging an aircraft's stability. The

above Eagle Tree system includes a pitot tube and altimeter, with options for g-loading, voltages, ECU/receiver data, etc. It can be set to update in fraction of a second increments. I first used this system in a university project, flying a heavy R/C aircraft 2-3mph above stall. It worked flawlessly...

With the newer radio systems starting to mention the topic of telemetry, I thought it would be useful talk about speed, also highlighting a few products to work with today's radios. I've flown the Eagle Tree system in jets for a few years and would highly recommend it.

Although not cheap, I've found it very useful for knowing where a speed limit is, how high a climb was, how many Gs it pulled, and how far down my A123s are after a flight.

To start with though, it has some value in getting rid of the subjectivity behind 'fast'. ✈

Avions à réaction



Kelly Williams 59082
président
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Eh bien, vite, c'est vite comment? C'est un sujet qui en impressionne certains, qui en inquiète d'autres et qui semble bien ordinaire pour plusieurs pilotes de jets qui connaissent et apprécient les limites de la technologie. Plusieurs adeptes de ce volet du passe-temps parlent de vitesse et la grande majorité d'entre nous ne dispose pas des moyens de mesurer cette même vitesse. Voici quelques façons de s'y prendre.

Premièrement, parlons de la vitesse-sol (ground speed). La première méthode dont on parle souvent est le radar. Au fil des années, la plupart ont vu des modélistes ou des spectateurs se présenter à un rassemblement de jets avec un radar. Semble-t-il que les options ne manquent pas mais peu d'entre elles semblent capter une maquette de jet suffisamment bien pour effectuer une lecture à laquelle on peut se fier... D'autres dispositifs n'arrivent même pas à lire la vitesse d'un tel projectile.

Je sais que nos amis des États-Unis ont passé beaucoup de temps à effectuer des recherches sur ce qui était disponible pour ensuite se munir d'un tel fusil radar. Cela est redevable à la limite des 200 milles à

l'heure qu'a imposée l'AMA à l'égard des turbines.

On retrouve bien moins souvent un appareil qui utilise la technologie Doppler. Cela implique que l'on consigne le bruit que provoque la maquette à son arrivée et après qu'elle ait dépassé le point fixe. Lors d'un passage en palier (vol horizontal) lorsque le moteur tourne à vitesse constante, la fréquence générée sera plus élevée lorsque l'avion s'approche et elle sera moins élevée lorsqu'il s'éloigne. Selon les données atmosphériques et le changement de la fréquence, on pourra ensuite calculer la vitesse-sol. Ce système fonctionne bien avec des moteurs à hélice mais c'est difficile avec des turbines en raison du spectre un peu flou des fréquences. Il y a un inconvénient : il faut que la maquette vole tout près du micro pour que la lecture soit bonne!

La troisième approche consiste à utiliser la technologie GPS; deux exemples sont le système Eagle Tree Pro ou le GPS JetCat ECU. Je n'ai jamais vu le capteur JetCat mais cela fait presque cinq ans que j'utilise le système Eagle Tree. Je crois que les deux sont capable de capter les données afin d'en faire l'examen après que la maquette s'est posée; l'Eagle Tree peut transmettre les données en temps réel.

Passons maintenant à la vitesse en l'air,

ce qui nous sert à juger de la stabilité de la maquette. Le système Eagle Tree comprend un tube pitot et un altimètre et vous pouvez vous procurer en option des instruments de mesure des forces G, le voltage, les données ECU/récepteur, et autres. Vous pouvez le calibrer afin d'obtenir les mises à jour à la fraction de seconde. J'ai d'abord utilisé ce système dans le cadre d'un projet d'université alors que je pilotais une maquette tout juste à 2 ou 3 milles à l'heure de sa vitesse de décrochage. Ce système n'a jamais accusé de défaillance...

Comme les nouveaux systèmes de radio commencent à mentionner la télémétrie, j'ai pensé qu'il serait utile de parler de la vitesse en mettant en vedette quelques produits qui fonctionnent avec les émetteurs modernes. J'ai utilisé le système Eagle Tree à bord de jets depuis quelques années et je le recommande fortement.

Bien qu'il soit un peu onéreux, je me suis aperçu qu'il est très pratique afin de connaître la limite de vitesse, à quelle altitude est monté ma maquette, combien de G on été accusés et quelle a été la décharge de mes piles A123 après un vol.

En premier lieu, l'Eagle Tree possède une certaine valeur, ne serait-ce que pour ce débarrasser de la subjectivité de ce qui est «vite». ✈

RC Precision Aerobatics



Harry Ells 21034
président
905-342-2128 harryells@canadaf3a.org

Just a quick note from Dave Reaville to bring you, and the rest of the MAAC Precision Aerobatics fans, up to speed on our F3A team's efforts.

"As most folks know, the FAI F3A World Championships are held in odd numbered years and we have been hard at work preparing for the 2011 event. Thankfully, it will be relatively close at the AMA's 1,000-acre National site in Muncie, IN.

"The team make-up was decided this past September and since then, we have been very busy getting organized. We have several different websites, including a Facebook Fan page with links to blogs and other assorted information sources related to the team.

"Soon, we will be contacting the various MAAC affiliated clubs to seek financial support for this effort. As this event will probably never be this close to home again, I suspect there will be a large support group in attendance from Canada cheering us on.

With the AMA Nationals following right after, it's a win-win for anyone interested in seeing the world's top pilots in action and then competing yourself.

"Our pilots are equally enthused! Flying electric-powered, state-of-the-art precision aerobatic planes will be Chad Northeast from Calgary (Alberta), Mark Byrne from Victoria (British Columbia)



The 2011 Canadian F3A Team, from left, Mark Byrne, Chad Northeast, Dezso Vaghy / L'équipe canadienne de F3A pour 2011 : de g. à dr., Mark Byrne, Chad Northeast

and Dezso Vaghy from Kingston (Ontario).

"Further information about our team is available on the web at F3ACanada.org and through our Facebook Fan Page at facebook.com/TeamCanadaF3A2011

"I will also be updating the team's progress through the Pattern West News site at <http://members.shaw.ca/patternwestnews/>

"Should anyone be interested in supporting our FAI F3A Team for 2011 through a personal or club donation, then please contact myself, the 2011 Team manager, for details. You can contact me at dave@f3acanada.org or donate through the various websites.

"I will endeavor to forward as much information as I can through this section of Model Aviation Canada magazine and I thank you for giving me the opportunity to express just how great the MAAC support is and has been over the years. I speak from experience when I say there is nothing more gratifying than flying for your own country and knowing that the support is there." ✈

RC - Acrobatie de Précision



Harry Ells 21034
président
905-342-2128 harryells@canadaf3a.org

Dave Reaville nous a écrit une note en vitesse afin d'informer les admirateurs de l'acrobatie de précision au sein du MAAC des efforts qu'ont déployés les membres de notre équipe F3A.

«Comme la plupart des modélistes le savent, les championnats mondiaux F3A de la FAI se tiennent lors des années impaires et nous préparons depuis un moment au rassemblement de 2011. Heureusement, celui-ci se déroulera relativement près, au terrain de 1 000 acres du siège de l'AMA, à Muncie (Indiana).

«Ka composition de l'équipe a été décidée en septembre dernier et depuis, nous avons été très occupés à nous organiser. Nous gérons plusieurs sites Web -- y compris une page d'amateurs de la discipline sur Facebook -- munis de liens à des blogues et à d'autres sources de renseignements reliés à l'équipe.

«Bientôt, nous communiquerons avec

divers clubs affiliés au MAAC afin de récolter de l'appui financier pour cette représentation canadienne en sol américain. Puisque cet événement ne se reproduira probablement plus jamais aussi près de chez nous, je me doute qu'il pourrait y avoir un important contingent canadien qui saura nous encourager. Puisque les Épreuves nationales de l'AMA suivent tout de suite après, c'est une proposition gagnant-gagnant pour quiconque désire voir les meilleurs pilotes au monde en action, en plus d'être vous-même concurrent.

«Nos pilotes sont tout aussi enthousiastes! Nos représentants seront Chad Northeast (Calgary), Mark Byrne (Victoria) et Dezho Vaghy (Kingston) et ils piloteront des maquettes électriques dernières cri.

«Vous pouvez lire de plus amples renseignements relativement à notre équipe sur le Web à F3ACanada.org ou par le biais de notre page Facebook pour les amateurs, au [facebook.com/TeamCanadaF3A2011](https://www.facebook.com/TeamCanadaF3A2011).

«J'effectuerai une mise à jour des progrès de l'équipe par le biais du site Web Pattern West News, au <http://members.shaw.ca/patternwestnews/>.

«Si vous désirez appuyer notre équipe F3A de la FAI en 2011 grâce à un don personnel ou de club, veuillez communiquer avec moi (gérant d'équipe pour 2011) pour en récolter les détails. Vous pouvez communiquer avec moi au dave@f3acanada.org ou verser votre don dans l'un ou l'autre des sites Web.

«Je tâcherai de transmettre autant de renseignements que possible par le biais de cette section de Model Aviation Canada et je vous remercie de m'avoir donné la chance de dire à quel point l'appui du MAAC a été sensationnel au cours des dernières années. D'expérience, je peux affirmer qu'il y a peu de choses qui soient autant gratifiantes que de faire voler votre maquette pour l'honneur de votre pays et de savoir que des gens vous appuient.» ✈



Jim McIntyre 12719
Président
905-649-8170 Jim@Scalebuilder.Org

Bonjour une fois de plus.

Au moment où vous lirez cette chronique, nous entrons dans ce que j'aime appeler la saison par excellence de construction (de maquette), des rassemblements du temps des Fêtes, de la folie des visites familiales et amicales; le tout se termine éventuellement et vous disposez d'un peu de temps de loisirs (à moins, bien sûr, que vous n'ayez des enfants en bas âge comme moi).

Plutôt que de vous entretenir sur mes activités de modélisme, je vais remercier une fois de plus le Comité des copies volantes pour le travail que ses membres ont abattu et pour lequel je n'accepterai de crédit que pour avoir compté des votes et pour avoir entendu les doléances des uns et des autres...

J'aimerais remercier plus particulièrement Peter Conquergood et Roly Worsfold d'avoir concocté de la documentation (et les artefacts à l'appui sous la forme de résolutions et de recommandations) et d'avoir sollicité des réactions et l'accord, ce qui a ouvert la voie aux discussions géographiques portant sur les concours et épreuves de qualification. Merci beaucoup pour avoir rassemblé les morceaux du casse-tête alors que mon travail et mes obligations familiales prenaient le dessus.

Roly m'a aussi envoyé les détails suivants qui, malheureusement, n'ont pas été inclus dans mon rapport précédent.

LE SCALE CLASSIC 2010 DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE par Roly Worsfold

La sixième édition du rassemblement Scale Classic de la Colombie-Britannique s'est déroulé à Vernon du 16 au 18 juillet. Les Vernon RC Aeromodelers en étaient les hôtes et les directeurs de concours étaient Mike Allman et Roly Worsfold (moi).

Quelque 26 modélistes enthousiastes des copies volantes en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de l'Orégon et de l'état du Washington s'y sont inscrits; des débutants ont côtoyé les pilotes plus expérimentés dans l'aire des puits et sur la ligne de vol. Les six catégories au programme étaient :

Fun Scale -- Novice (5 points statiques pour une photo qui ressemblait à peu près

à la maquette);

Fun Scale -- Avancé (5 points statiques pour une photo qui ressemblait à peu près à la maquette);

Libre -- (en compagnie d'un juge pour le statique un peu plus détaillé, 30 points maximum);

Avancé -- juges pour le statique (100 points maximum), tout comme dans les catégories Expert et Team (équipe);

Il n'y avait aucun règlement régissant le(s) constructeur(s) de la maquette et des maquettes presque prêtes à voler ou qui avaient été assemblées par quelqu'un d'autre étaient autorisées;

Équipe -- le constructeur trouvait un pilote pour manier la machine -- le règlement sur le constructeur de la maquette était alors en vigueur;

Expert -- le règlement sur le constructeur de la maquette était alors en vigueur.

L'événement s'est déroulé sur trois jours. Lors du premier, les juges ont évalué la maquette statique et les pilotes avaient le temps de pratiquer leurs vols le vendredi tandis que le samedi et le dimanche les voyaient faire voler leur machine «pour de vrai». Le pointage était une combinaison du statique et des meilleurs trois scores (de cinq).

Le pointage statique des maquettes étaient un amalgame de trois éléments : profil (on comparait l'appareil à un diagramme trois-vues), couleurs et cocardes (on comparait la maquette à des planches de couleur ou en dernier recours, à des photos en couleurs) et Craftmanship (qualité du travail de finition) (ou à quel point la maquette était soigneusement construite; des crédits supplémentaires étaient accordés aux accessoires que le modélistes avait lui-même construit par opposition aux accessoires achetés).

Le pointage des vols comprenait dix manoeuvres, dont cinq étaient obligatoires : décollage, passe en palier, huit, atterrissage et réalisme. Cinq autres manoeuvres étaient choisies par le pilote lui-même selon celles dont était capable sa maquette.

Chaque manoeuvre était jugée pour un maximum de 10 points selon la précision (5 points), le positionnement (2,5 points) et le réalisme (2,5 points). L'objectif de la plupart des épreuves était de procéder à cinq rondes de vol sur une période de deux jours et on accumulait les trois meilleurs scores des concurrents pour ensuite en établir la moyenne et l'ajouter à leur

pointage obtenu au statique. Le maximum du pointage de vol était de 100.

La bonne météo typique de l'Okanagan nous a choqués tout au long des trois jours, si bien que cinq rondes de vol ont été accomplies.

Ce concours n'aurait pu avoir lieu sans l'aide d'une légion de bénévoles :

Inspections de sécurité : Don Frank et Les Isted, de Vernon;

Juges : dirigés par Doug MacMillan (Salmon Arm), Greg Milne (Vernon), Bob Shellon (Kelowna), Jim McKee (Logan Lake), Karl Crosby - (Vernon), Ken Gregory (Keremeos), Jean Bélair (Edmonton), Marvin Friesen (Vernon), Greg Lewarne (Vernon), Mark Betuzzi (Kamloops), Mike Lett et Robert Reading (Sorrento) ainsi que Rod McRae (Kelowna).

Sans leur participation, un rassemblement de ce genre ne se produirait tout simplement pas;

Un chef parmi les chefs : Bill Cousins, des Kamloops Sky Rangers, assisté de Dan Idorn (Summerland) qui ont maîtrisé le trafic aérien sur trois lignes de vol et qui ont su coordonner le tout afin d'éviter des conflits aériens;

les responsables du pointage : Ronnie Hansen et Debbie Hughes ont compté les scores tout au long des trois jours;

La patronne des prix et du Q.G. Geri Barker s'est occupée des finances avec Bernie Lutes.

J'adresse mes remerciements à vous tous.

Ce rassemblement était une épreuve de qualification pour les Scale Masters pour les 30 % qui arrivaient au sommet du pointage des catégories Expert, Team (équipe), Avancé et Libre; ces pilotes se qualifiaient ainsi pour se rendre au Championnat plus à Rosewood (Indiana).

L'événement était aussi reconnu auprès du regroupement North West Scale Aero-Modellers.

Le choix des pilotes était le suivant : Mike Brewer (Astoria, Oregon); le prix High Flight : Mike Allman (Vernon, Colombie-Britannique); le prix du meilleur score statique a été partagé entre : Mike Brewer (Astoria, Oregon) pour son Er-coupe et

Lorne Hanson (Vernon, Colombie-Britannique) pour son Sopwith Camel.

Trois pilotes junior étaient de la partie : Max Standen (Edmonton, Alberta), Matt Hughes et Bradon Hansen (Vernon, Colombie-Britannique). ✪

Jim McIntyre 12719
Chair
905-649-8170 Jim@Scalebuilder.Org

Hello again.

As you read this, we are entering what I always think of as prime building season, holiday parties, family and friend visit mania is coming to an end and a little leisure time is revealed (unless of course you have young children like me).

Rather than avail you of my modeling activities, I will once again thank the Scale committee for their work for which I will take little credit other than counting votes and vetting with/through others...

I would specifically like to thank Peter Conquergood and Roly Worsfold for both crafting documentation (and supporting artifacts in the form of resolutions and recommendations) and soliciting input/agreement to pave the way for dealing with the geographical issues we enjoy related to competitions/qualifiers. Thank you very much for picking up when my work and family obligations took precedence.

Roly also sent the following note which didn't make it to my last article.

2010 BRITISH COLUMBIA SCALE CLASSIC

by Roly Worsfold

July 16th - 18th, 2010 the 6th annual British Columbia Scale Classic was held in Vernon, British Columbia hosted by the Vernon RC Aeromodelers coordinated by CDs Mike Allman and Roly Worsfold.

Twenty six Scale Enthusiasts from Alberta, British Columbia, Oregon and Washington States entered where beginners along with the experienced share the pits and the flight lines together. The six categories are:

- Fun Scale - Novice (5 points static for a photo that "sort of" looks like the model);
- Fun Scale - Advanced (5 points static for a photo that "sort of" looks like the model);
- Open (with a more detailed static judge, 30 points maximum);
- Advanced - Full Static judging (maximum 100 points) as in Expert and Team categories;

No builder of the model rule, Almost Ready to Fly or planes built by someone



A Tiger Moth on final at the BC Scale Classic. / Un Tiger Moth en finale lors du rassemblement BC Scale Classic de copiers volantes en Colombie-Britannique. Photo by Les Isted

else are allowed;

- Team - builder finds a pilot to fly for them - Builder of the Model rule applies;
- Expert- Builder of the Model rule applies.

The event is run over three days. The first day is Static judging and time to practise flying on Friday with Saturday and Sunday for flying. The scores are a combination of Static and the average of the best three out of five flight scores.

Model Static scores are comprised of three elements, Outline (compared against a three-view drawing), Colour and Markings (compared against colour charts or as a last resort, coloured photos) and Craftsmanship (or how well the model is built, more credits for modeller-built accessories versus manufactured).

Flight Scores comprise ten manoeuvres of which five are mandatory: Take-off, Fly-Past, Figure-eight, Landing and Realism plus five are picked by the pilot based on the suitability of the model.

Each manoeuvre is judged for a maximum of 10 points based on Precision (5 pts), Placement (2.5 pts) and Realism (2.5 pts). The goal for most events is to have five flight rounds over the two days with the contestants' three best flight scores averaged and added to their static score. The maximum flight score is 100.

Good Okanagan weather prevailed over the three days and five flight rounds were completed.

The event could not be held without the assistance of volunteers:

- Safety Inspections: Don Frank and Les Isted (Vernon);
- Judges: led by Doug MacMillan (Salmon Arm), Greg Milne (Vernon), Bob Shellon (Kelowna), Jim McKee (Lo-

gan Lake), Karl Crosby (Vernon), Ken Gregory (Keremeos), Jean Bélair (Edmonton), Marvin Friesen (Vernon), Greg Lewarne (Vernon), Mark Betuzzi (Kamloops), Mike Lett & Robert Reading (Sorrento) and Rod McRae (Kelowna). Without their participation, the event of this type would not happen;

- A very capable Air Boss - Bill Cousins of the Kamloops Sky Rangers, assisted by Dan Idorn, Summerland, in keeping the air traffic on three flightlines coordinated to avoid in-flight conflicts;

- Score Keepers Ronnie Hansen and Debbie Hughes tabulated the scores over the three days;

- Prizes/headquarters 'Collection boss' Geri Barker looked after the finances along with Bernie Lutes;

- Several others helped out as needed throughout the event.

Many thanks to all of you.

The event is a Scale Masters qualifier where the top 30% in Expert, Team, Advanced and Open qualify to go to the annual Scale Masters Championships held this year in Rosewood, Indiana.

The event is also part of the North West Scale Aero-Modellers recognized events.

Pilots Choice Award: Mike Brewer (Astoria, Oregon); High Flight Award: Mike Allman (Vernon, British Columbia); High Static Award (shared): Mike Brewer (Astoria, Oregon) for his Ercoupe &

Lorne Hanson (Vernon, British Columbia) for his Sopwith Camel.

There were three Junior Flyers: Max Standen (Edmonton, Alberta), Matt Hughes and Bradon Hansen (Vernon, British Columbia). ✪

RC Acrobatie de Copies Volantes



Lee Prevost 9551
président
705-522-3550 lprevost_ca@yahoo.ca

FIN DE SAISON 2010

Eh bien, sous bien des points de vue, la saison 2010 d'acrobatie de copies volantes a été un vif succès. L'Ontario et le Québec ont vu arriver moins de participants mais les catégories Basic et Sportsman ont été plus fréquentées, ce qui est une bonne nouvelle pour l'avenir de la discipline. Autre bonne nouvelle, il y a eu un regain d'intérêt dans d'autres provinces, notamment dans les Maritimes et en Colombie-Britannique.

Les Épreuves canadiennes se sont déroulées à Pointe-aux-Roches (Stoney Creek en anglais, en Ontario). Il y a eu moins de participants, notamment dans les catégories Intermediate et Unlimited. Les directeurs de concours Mike Milos et Ralph Biancangelo ont effectué un travail de maître à diriger le tout au merveilleux terrain de l'endroit. Ce terrain est situé sur une piste d'envol privée; des avions à l'échelle réelle y sont venus à l'occasion, de quoi ajouter du piquant au spectacle qui s'offrait à tout le monde!

Le banquet du samedi soir était excellent et le Prix de réalisation Bob Hudson a été remis à Jim Daly, un récipiendaire tout à fait indiqué.

Accueillir un tel concours canadien d'acrobatie de copies volantes est un projet à la fois majeur et dispendieux. Certains ont suggéré qu'un comité soit créé afin d'aider à récolter des fonds pour cet événement d'envergure et qu'avec un peu de chance, qu'il commandite un pilote de catégorie Basic de l'Est ou de la côte Ouest afin qu'il puisse s'y rendre. Puisque le concours de l'année prochaine aura lieu au Québec, nous espérons que la participation sera plus élevée.

Il a aussi été question d'organiser les Épreuves canadiennes en guise de dernier concours de la saison. Cette idée a beaucoup de mérite en ce que plusieurs pilotes se pratiquent tout au long de la saison et ils planifient toujours d'avance afin de se présenter à ce concours à ne pas manquer. C'est aussi là que l'on voit arriver le plus grand nombre de concurrents au sein des catégories Unlimited et Freestyle, ce qui ajoute à l'attrait pour les spectateurs qui s'y rendent.

Ce que je perçois en bon, c'est que les champions ontariens et québécois du

pointage pourraient être couronnés lors de ce rassemblement, ce qui allégerait les coûts associés à la distribution (des prix) et qui ajouterait à l'excitation d'être présent lors de la présentation du «gros» concours.

Ceci signifie que les Épreuves canadiennes d'acrobatie de copies volantes devraient idéalement se dérouler lors de la troisième fin de semaine d'août, juste avant la grande fin de semaine de la Fête du travail, ce que les gens réservent souvent aux préparatifs du retour à l'école ou à la fermeture du chalet. Peut-être le concours pourrait-il avoir lieu durant la fin de semaine qui suit celui de la Fête du travail? Avec suffisamment de préavis, la plupart des pilotes pourraient peut-être prendre congé le vendredi ou le lundi des Épreuves, un concours qui nécessite tout de même trois jours.

À l'instar de tout autre sport, il y a eu des incidents à certains concours. Les membres du Comité d'acrobatie de copies volantes et plusieurs pilotes au sein de la discipline ont discuté ferme des façons d'améliorer la sécurité à la ligne de vol, la congestion, le bruit et autres considérations. Nous avons échafaudé de bonnes idées afin d'améliorer notre plaisir et afin de faire participer les observateurs au cours de la saison 2011.

Les lignes directrices afin de choisir le bon terrain de vol seront abordées; l'utilisation de routines facultatives et la surveillance accrue des frontières de vol et du niveau sonore deviendront notre marotte dans un avenir très rapproché.

Les problématiques connexes au niveau sonore s'amenuisent, d'après ce que j'ai constaté cette saison. Plusieurs pilotes qui font évoluer des maquettes à moteur de 100 cc et plus utilisent maintenant des tuyaux d'échappement plus silencieux et gèrent davantage la manette des gaz, si bien que les tests audibles ont souvent affiché un score avoisinant ou atteignant un «10».

J'ai vu des techniques d'atténuation du bruit qui étaient formidables et je préparerai une chronique pour un prochain



First-year Basic pilot Brendan Grace wins 3rd in Basic at Quebec Finals. A happy camper... / Brendan Grace, concurrent pour la toute première fois au sein de la catégorie Basic, a remporté la troisième place lors de la finale du Québec. Il était visiblement très heureux...

numéro de Model Aviation Canada relativement à quelques-unes de ces idées.

Je félicite tous les membres du Comité d'acrobatie de copies volantes et en particulier, tous les directeurs de concours et leurs associés qui ont contribué à cette saison sous le signe de la sécurité et du plaisir au sein de notre discipline au Canada. Parfois, leur travail est ardu et stressant, mais tous les membres apprécient les efforts qu'ils déploient.

J'adresse d'énormes remerciements à l'endroit des commanditaires qui ont aidé à rendre ces concours plus intéressants et pour nous avoir offert des produits qui nous ont tant fait saliver!

En terminant, je veux vous dire à quel point il a été agréable de servir à titre de président du Comité d'acrobatie de copies volantes cette saison et qu'avec un peu de chance, peut-être pourrai-je continuer un peu plus longtemps.

J'aimerais voir davantage d'initiatives de la part des clubs afin d'attirer la base par le biais d'ateliers d'information, d'atelier à l'intention des juges et d'encourager l'enseignement du plaisir que l'on peut vivre grâce aux manoeuvres acrobatiques. On peut retirer beaucoup de satisfaction en voyant le visage réjoui d'un pilote qui vient de survivre à son premier concours et cet enthousiasme peut devenir contagieux autour de lui.

À titre de président du Comité, j'aiderai toute personne qui voudrait préparer un concours qui attirera de nouveaux adeptes. Mettons-nous à la tâche, voilà tout! ✪

RC Scale Aerobatics



Lee Prevost 9551
Chair
705-522-3550 lprevost_ca@yahoo.ca

2010 SCALE AEROBATICS SEASON WRAP UP

Well by all respects the 2010 Scale Aerobatics (SA) season was a success. Ontario and Quebec had an overall drop in numbers, but saw an increase in Basic and Sportsman classes which bodes well for the future. Excitingly, there was an increase in contests and numbers in all other provinces, notably in the Maritimes and in BC.

The Nationals held in Stoney Creek, Ontario, was well down in numbers, notably the Intermediate and Unlimited classes. Contest directors Mike Milos and Ralph Biancangelo did a wonderful job running the event at the beautiful Stoney Creek venue. The field is on a private airstrip complete with full scale airplanes coming by occasionally to add spice to the show!

The banquet held on Saturday was excellent with the Bob Hudson Achievement Award going to Jim Daly, a well deserving recipient.

Hosting the Scale Aerobatics Nationals is a major, and expensive, undertaking. It has been suggested that perhaps a SA Nationals committee be formed to help fund raise for this major event and hopefully help sponsor a Basic pilot from the East or West coast to attend. With next year's Nationals being held in Quebec hopefully we will see a return to big numbers of entries.

Also being discussed is having the Scale Aerobatics Nationals as the last

contest of the year. This has lots of merit, as many pilots practice all season and plan well ahead to make this their must-attend contest of the year. It is also where one usually sees the most number of Unlimited and Freestyle pilots which adds to the spectator appeal.

An added bonus that I can see is that the Ontario and Quebec Points Champions could be crowned at this event, which would help defer the costs associated with their distribution and would add to the excitement of attending the 'Big One.'

This means that the SA Nats would have to be held around the third weekend of August but before the September long weekend which is usually reserved for the start of school and cottage closing. Perhaps the weekend after the long weekend could work as well. With enough advance notice most could ensure they were able to have the Friday or perhaps Monday off for the Nats which really requires three days to run.

As with any sport, this year saw a few minor mishaps at some contests. Ways to improve flight lines, congestion, noise etc, were discussed thoroughly with the Scale Aerobatics Committee members and also among the general SA pilots. We have some good ideas to improve the fun and make those sitting on the sidelines want to jump in on the action for the 2011 season.

Guidelines for proper field selection will be addressed; use of the Alternate routines and stricter boundary and sound enforcement will become the mantra of the near future.

The issues around sound are improving from what I saw this season. Many pilots in the 100cc and up class are using muffled pipes and good throttle management and scores in the upper classes were often in the quiet or '10' sound score.

I saw some sound deadening techniques which were amazing and I will do an article for an upcoming MAC magazine on some of these ideas.

I want to congratulate all the Scale Aerobatics Committee members and in particular all the contest directors and their associates who helped make this a safe and enjoyable year for Scale Aerobatics in Canada. At times their jobs are very difficult and stressful, but their efforts are appreciated greatly by all.

Huge thanks to all the sponsors who helped with making these contests even more exciting and for having such great products for us all to drool over!

In closing, I want to say it was a pleasure serving as your Scale Aerobatics Chairman for this season and hopefully I can continue for a little while longer.

I would like to see a lot more grass roots efforts by all clubs to host information seminars, judging seminars and encouragement to teach your regular club members the joys of flying precise aerobatic maneuvers. The joy that one sees in a new pilot surviving their first contest is one to behold, and the subsequent enthusiasm for the next one becomes contagious to all around them.

As Chairman I will help anyone who wants to host anything that can help us further the cause. Lets 'Just Do It!' ✈



Lots of big planes at the SA Nats !/ Il y avait plusieurs grosses maquettes aux Épreuves canadiennes Nats d'acrobatie de copies volantes!

RC Sailplane



Stanley Shaw 2481L
Chair
(519) 846-3190 sshaw18@cogeco.ca

Here we go again with a correction. Thanks to Mike Kucera, the official results for the W/C F3J Championships are as follows: 1st Daryl Perkins (USA); 2nd Benedikt Feigl (Germany); 3rd Carl Strautins (Aus); 4th Joe Wurts (NZL); 5th Arend Borst (Canada). The Senior Team standings were 1st New Zealand; 2nd Slovenia; 3rd Germany.

The Junior Championship was won by Brendon Beardsley (USA); 2nd Arijan Hucaljuk (Croatia); 3rd Jan Littva (Slovakia). The Junior Team standings were: 1st USA; 2nd Germany and 3rd Croatia. Sorry for the confusion.

Meantime, this summer the Central Ontario Glider Group (COGG) hosted the Team Trials for FAI F3K R/C Hand Launch Gliders. The 2011 upcoming World Championships will be held in Arboga, Sweden during 3-10 July 2011.

We wish the best of thermals and good



From left, Ray Munro, Tom Rabiega, Paul Harvey, Pat MacKenzie, Ronald Khoo, Ivan MacKenzie and Doug Pike. / De g. à dr. : Ray Munro, Tom Rabiega, Paul Harvey, Pat MacKenzie, Ronald Khoo, Ivan MacKenzie et Doug Pike.

luck to the team! The results of the contest were: 1st Ivan MacKenzie flying a Light Hawk, 2nd Doug Pike flying a Light Speed, 3rd Pat MacKenzie flying a Taboo GT, 4th Ronald Khoo flying a Aero Pro.

If you wish to find out more about

F3K, you can Google 'What is F3K' or refer to <http://home.claraa.net/barcs/zips/F3k-10.pdf> for more information on the tasks.

Till the next time, keep your spirits high by building or flying your favourite model. Cheers. ✈

RC Planeurs



Stanley Shaw 2481L
président
(519) 763-7111 sshaw18@cogeco.ca

Voici que je dois apporter une autre correction. Merci à Mike Kucera, les résultats officiels du Championnat mondial de F3J vont comme suit : Daryl Perkins (USA), première place; Benedikt Feigl (Allemagne), deuxième place; Carl Strautins (Autriche), troisième place; Joe Wurts (États-Unis), quatrième place; Arend Borst (Canada), cinquième place. Le classement pour les adultes était de la Nouvelle-Zélande, première place; la Slovénie, deuxième place et l'Allemagne en troisième place.

Le championnat junior a été remporté par Brendon Beardsley (USA); Arijan Hucaljuk (Croatie) est arrivé deuxième; Jan Littva (Slovaquie) est arrivé en troisième place. Quant au classement d'équipe pour ces mêmes modélistes/pilotes

junior, c'était le suivant : États-Unis en première place; l'Allemagne en deuxième et la Croatie en troisième. Je m'excuse de la confusion que j'ai suscitée.

Entre-temps, le Central Ontario Glider Group (COGG) a été l'hôte cet été des Épreuves de qualification d'équipe pour planeurs lancer-main F3K de la FAI. Le



Paul Harvey winds up for a discus launch with his Light Hawk. / Paul Harvey tourne sur lui-même afin de lancer son Light Hawk, tel un disque.

Championnat mondial de 2011 aura lieu à Arboga, (Suède) entre les 3 et 10 juillet.

Nous souhaitons tous les thermiques possibles et bonne chance à l'équipe! Les résultats étaient les suivants : la première place à Ivan MacKenzie aux commandes d'un Light Hawk; la deuxième place à Doug Pike qui, lui, pilotait un Light Speed; le troisième rang à Pat MacKenzie aux commandes d'un Taboo GT et le quatrième rang à Ronald Khoo qui pilotait un Aero Pro.

Si vous voulez en savoir plus long sur le F3K, effectuez une recherche Google sous «What is F3K» ou passez au lien <http://home.claraa.net/barcs/zips/F3k-10.pdf>, qui vous amènera aux renseignements afférents aux tâches à accomplir.

D'ici la prochaine chronique, gardez l'esprit positif en construisant et en faisant voler votre maquette préférée. Au plaisir de vous retrouver. ✈

Simon Blake 20644
 Chair
 416-651-1325 simon.blake@sympatico.ca

Greetings fellow old time fliers! As this is being written, just about everybody will have wrapped up flying activities for the year and is getting into the building season. I hope the balsa dust is flying in your workshop!

OT electric replica

When I got back into free flight in the '70s, one event that was quickly becoming very popular was the .020 Replica gas model event based on scaling down Old Timer models to suit the Cox TD .020 engine. In fact, my first competition gas model was an .020 Foo 2U2. The event remains quite popular despite the fact that Cox doesn't make the engines anymore. (Thank God for e-Bay!)

Anyone who attends Flying Aces events is witnessing a surge of popularity with a very similar, albeit quieter, class of models. While some models in the Old Time Electric Gas Replica event are typical .020 replica size ships, others are as small as 20 inches in wingspan. I haven't built one of these yet, but I've been admiring these models for the past few years at the Geneseo, N.Y. contests.

MAAC SAM committee member Sam Burke has been having a lot of fun with them and I asked if he could give an explanation on what's involved in putting one of these beauties together.

Says Sam: "As you are aware, this is a take off from the SAM .020 replica event but using electric power instead of the TeeDee .020 engine.

"I've come to really like the class and have meddled with it for about 10 years. The latest take on the subject is as illustrated in the pics.

"The motor/gearbox, battery are all cobbled from the very popular Parkzone Micro P51 Mustang. This motor is the most powerful of the current Micro crop and weighs about eight grams by my measure, including prop and wiring. In order to adjust the motor run time and power to suit prevailing conditions, I

have installed a unit known as a *Zombie*, manufactured by the Atomic Workshop in the U.K. (www.atomicworkshop.co.uk). It also allows the use of lightweight lithium batteries. Dethermalizing chores are handled by a trusty (usually) fuse.

"The model is a Foo2U2 from an old RN Models .020 Replica plan. The design, in its original class A/B form, is credited to Dick Obarski, famous for his collaboration with Carl Goldberg and



A "Zombie" controls engine run and power. / Un dispositif 'Zombie' contrôle le temps et la puissance moteur.

Alva Anderson which culminated in the development of the Zipper. This is the second model of this size I've built, the first of which was glow powered and an unfortunate victim of strong convection.

"This one has proven to be a real floater, not terribly capable of dealing with turbulent conditions but it does demonstrate the very desirable characteristic of weather-vaning into the wind during the powered part of the flight."

This looks like a great small field event and with the addition of one of the micro RC systems, it would also be a great Park Flyer!

SAM CHAMPS

If you've never been to the SAM

Champs, make a point of it! That's about all I can say after finally getting to the Muncie, Indiana event this year after 20 years of trying. It's not like my models flew all that well or that I dominated the competition or anything like that. It's an amazing event and Cynthia and I had a wonderful time. Actually, I'm not so sure about Cynthia, especially when she spent all day sitting on the field watching me as I piled my Kerswap into the ground – that's where it gets its name after all – and then spending the rest of the day messing with my Interceptor.

It turned out that my best flying model was the 20-year-old O&R .23 powered Shulman Banshee that I built when I lived in Manitoba. I almost left it at home, given that I had a bunch of new models to fly. I ended up with a third in ignition nostalgia and seventh in Class B with that model. At the end of the week, we raced across Ohio so that I could fly at the Great Grape Gathering in Geneseo, N.Y. where the Banshee put in three more maxes – for seven out of nine in three contest events.

But while four solid days of ignition flying was great, there were many other things to do. We met many of the flyers I had only read about over the years. We toured the museum and library at Muncie – twice – and saw a lot of historic models including the original 1940

Nationals winning Buzzard Bombshell. The library has, as near as I could tell, every model airplane magazine or book ever published and there's a handy photocopier close by.

And if you do get to the SAM Champs, make sure you bring some extra spending cash. Between the well-stocked hobby shop adjacent to the field, people selling all kinds of stuff on the field and the swap meet, you'll need it. I had trouble finding room in the car for all the kits, plans and engines I picked up!

So with that, I need to get back to my workshop. I've got new models to build! Enjoy your building season and we'll chat again in a couple of months! ✈

Simon Blake 20644
Chair
416-651-1325 simon.blake@sympatico.ca

Bonjour, collègue anciens modélistes! Au moment où j'écris ceci, presque tout le monde a terminé ses activités de vol pour l'année et se tournent vers la saison de construction. J'espère que la poussière de balsa revole dans votre atelier!

Répliques électriques

Lorsque je suis revenu au vol libre au cours des années 1970, une épreuve était en passe de devenir très populaire : celle mettant en vedette des répliques mûes par .020, basé sur des maquettes Old Timer dont les dimensions avaient été réduites afin d'être motorisées par le Cox TD .020. En fait, ma première maquette de compétition était un Foo 2U2 .020. Cette catégorie demeure très populaire malgré le fait que Cox ne fabrique plus ce moteur. (Dieu merci, il y a e-Bay!)

Quiconque se rend aux rassemblements Flying Aces est témoin d'un regain de popularité d'une catégorie semblable de maquettes, quoique celles-ci soient plus silencieuses. Bien que quelques maquettes au sein de la catégorie Old Time Electric Gas Replica sont des avions typiques de dimension .020, d'autres possèdent une envergure diminutive de 20 pouces. Je n'en ai pas encore construit une mais je les admire depuis quelques années lors des concours de Geneseo (état de New York).

Sam Burke, un membre du Comité des maquettes SAM du MAAC, s'amuse beaucoup avec celles-ci et je lui ai demandé de nous expliquer ce qu'implique l'assemblage de l'une de ces beautés.

De dire Sam : «*Comme vous le savez, cette catégorie est une variation de l'épreuve SAM .020 Replica mais les appareils sont mûs par un moteur électrique plutôt que par un TeeDee .020.*

«*J'aime beaucoup cette catégorie et j'y évolue depuis environ dix ans. La plus récente version de cette maquettes est illustrée dans les photos.*

«*Le moteur/boîte de réduction et piles sont tous tirés du très populaire Micro P-51 Mustang du fabricant Parkzone. Ce moteur est le plus puissant de l'écurie actuelle de micromaquettes et selon mes calculs, il ne pèse que huit grammes, hélice et fils compris. Histoire d'ajuster le temps de moteur et la puissance afin de répondre aux conditions, j'ai installé un*

petit gadget qui s'appelle le Zombie, fabriquée par Atomic Workshops au Royaume-Uni (www.atomicworkshop.co.uk). On peut aussi utiliser des piles légères au lithium. Les tâches de dethermalizing sont l'affaire d'une mèche (habituellement) fiable.

«*La maquette est un Foo 2U2 d'après de vieux plans RN Models pour la catégorie .020. Le design, dans sa forme d'origine de catégorie A/B, est créditée à Dick Obarski, qui est devenu célèbre en raison de sa collaboration avec Carl Goldberg et Alva Anderson, ce qui a donné le Zipper. C'est la deuxième maquette de cette dimension que j'ai construite, la première ayant été propulsée par un moteur à la nitro et est qui devenu une victime de courants ascendants de convection.*

«*Cet appareil-ci flotte à l'infini et lutte difficilement contre les conditions turbulentes mais il exhibe les caractéristiques très voulue de pointer dans le vent comme une girouette pendant la portion motorisée du vol.»*

Cela m'apparaît comme étant une épreuve fantastique au terrain de vol et si on y ajoute l'un des micro-systèmes de té-



The author talks nicely to his Banshee prior to launch.z / L'auteur minouche son Banshee avant de le lancer.

lécommande, ce serait un Park Flyer tout ce qu'il y a de plus désirable!

Championnat SAM

Si vous n'êtes jamais allé au Championnat SAM, vous devriez! C'est à peu près tout ce que je peux vous dire après m'être finalement rendu à Muncie (Indiana) cette année après 20 ans de tentatives. Ce n'est pas que mes maquettes ont particulièrement bien volé ou que j'aie dominé la concurrence ou quelque chose du genre. C'est un rassemblement absolu-

ment fantasmagorique et Cynthia et moi nous y sommes beaucoup amusés. Dans les faits, je ne suis pas aussi certain que ça ait été le cas pour Cynthia, particulièrement la journée où elle ne pouvait que m'observer faire écraser mon Kerswap au sol -- c'est comme ça que l'avion a hérité de son nom -- pour ensuite me regarder ajuster mon Interceptor pendant le reste de la journée.

Ma meilleure maquette a été mon Shulman Banshee vieux de 20 ans et mû par un O & R .23 que j'avais assemblé lorsque j'habitais encore le Manitoba. Je l'ai presque laissé à la maison puisque j'avais plusieurs maquettes fraîchement construites. Je me suis ramassé au troisième rang dans la catégorie Nostalgia et septième dans la catégorie B avec cette maquette. À la fin de la semaine, nous avons sillonné l'Ohio en vitesse afin de faire en sorte que je puisse faire voler mes maquettes lors du Great Grape Gathering de Geneseo (état de New York), là où le Banshee a réalisé trois autres vols max -- sept vols parfaits sur neuf au total en trois catégories différentes.

Bien que les quatre jours de vols de maquettes à allumage aient été bien chouettes, il y avait beaucoup d'autres choses à faire. Nous avons fait la connaissance de plusieurs modélistes dont j'avais tout juste lu les exploits, au cours des années. Nous avons effectué une tournée -- à deux reprises -- du Musée et de la bibliothèque de Muncie et nous avons vu plusieurs maquettes historiques y compris le Buzzard Bombshell original qui a remporté les Épreuves américaines de 1940. À ce que je sache, la bibliothèque renfermait toutes les revues et livres d'aéromodélisme imaginables et une photocopieuse trônait non loin.

Si vous vous rendez au Championnat SAM, assurez-vous d'apporter de l'argent à dépenser. Entre le magasin de passe-temps très bien garni à côté du terrain, les vendeurs qui offraient toutes sortes de produits sur place et la vente-échange (swap meet), vous aurez besoin de votre pécule! Après coup, j'avais de la difficulté à faire de la place dans la voiture, tellement j'avais acheté des kits, plans et moteurs!

Bon, là-dessus, je dois retourner à mon atelier. J'ai de nouvelles maquettes à assembler! Profitez de votre saison de construction et nous nous reparlerons d'ici quelques mois! ✈

Space Models



Fritz Gnass 9760
Chair
519-882-1868 Fritzpg@Hotmail.Com

Now that we have another flying season behind us let's pause for a moment and look back.

As I stated in my first column, I compete in other free flight events, and this gives me an opportunity to meet other, more gifted modellers than I, one being the late Jack McGillivray. Jack represented Canada a record twenty-four times in international competition, but his main interest lay in rubber scale.

His models were truly a work of art, and to see them fly was pure magic. Thanks, Jack.

Last Monday Taras and I drove down to Washington DC where we were met by Peter Cook to attend the funeral of a giant in the Space Modelling world, Howard Kuhn. He was a Lieutenant-Colonel in the US Army, a gifted modeller, a FAI judge, a former US team member, an

FAI chairman and an innovator.

His company, Competition Model Rockets, was at the forefront of the first really competitive kits. His moulded egg capsules, payload capsules, and technology are still being used to-day.

Howard could be very gruff at times, and he rubbed a lot of people the wrong way, but it was just his way of showing how passionate he was about space modelling and he wanted it to succeed worldwide. He did a lot to advance the cause of space modelling. We owe him a great debt. Thank you, Howard.

On a lighter note, I have received some positive emails about the last column on the World Champs in Serbia. I also received one negative email, stating that he or she had looked at the results and thought the Canadian Team should have done better. I welcome the criticism.

I must disagree with this MAAC member, as this was Taras's first world meet in thirty years, and my first in fourteen years. I am not making any excuses, like

I said in the column, we felt like Rip Van Winkle at the world meet because we were totally left behind by the technology, most of all the total lack of competitive engines to test with.

We are always in need of extra team members, if this member would like to join us for the European Championship in Romania, in 2011, and the next world champs in Slovakia in 2012, he would be more than welcome.

At this time, I would also like to thank Mr. Richard Barlow, Mr. Jack Humphreys, Mrs. Linda Patrick, and the all the zone directors, and all the MAAC members for their generous financial support for the Space Modelling Team. It was greatly appreciated. Thank you very much.

Keep emailing your comments, pro or con, because only this way can we make this a better column.

Remember this is the time to renew your MAAC membership and "Aim High" ✨

Astromodélisme



Fritz Gnass 9760
président
519-882-1868 Fritzpg@Hotmail.Com

Maintenant qu'une autre saison de vol se trouve derrière nous, il faut prendre une pause et jeter un regard vers l'arrière.

Comme je l'ai mentionné dans ma toute première chronique, je suis concurrent lors d'autres événements de vol libre et cela m'offre l'occasion de rencontrer des modélisme plus doués que moi, l'un d'entre eux étant le regretté Jack McGillivray. Jack a représenté le Canada à 24 reprises lors de concours internationaux -- un record -- mais son intérêt principal demeurait les copies volantes à propulsion élastique.

Ses maquettes étaient de véritables oeuvres d'art et c'était de la magie pure de les voir voler. Merci, Jack.

Lundi dernier, Taras et moi avons roulé jusqu'à Washington (D.C.) où Peter Cook nous a rencontrés afin que nous nous rendions aux funérailles d'un géant de l'astromodélisme, Howard Kuhn. Celui-ci était un lieutenant-colonel de la U.S. Army, un modélisme talentueux, un juge FAI, un ancien membre de l'équipe des États-Unis, un président de comité FAI et un innova-

teur.

Son entreprise, Competition Model Rockets, était à l'avant-plan des kits vraiment concurrentiels. Ses capsules moulées d'oeuf et de cargaison et la technologie connexe sont encore utilisées aujourd'hui.

Howard pouvait être irritable à l'occasion et il n'a pas récolté que des amis mais c'était sa façon de montrer à quel point l'astromodélisme le passionnait et il voulait assurer sa réussite mondiale. Il a beaucoup accompli pour faire avancer sa cause. Nous lui devons beaucoup. Merci, Howard.

Sur une note un peu plus enjouée, j'ai reçu des courriels positifs au sujet de ma plus récente chronique relativement au Championnat mondial qui s'est déroulé en Serbie. J'ai aussi reçu un courriel négatif selon lequel son auteur avait jeté un coup d'oeil aux résultats et pensait que l'équipe canadienne aurait pu faire mieux. J'accueille favorablement cette critique.

Mais je dois m'inscrire en faux à l'égard de ce membre du MAAC puisque c'était la première rencontre mondiale de Taras depuis 30 ans et ma première depuis 14 ans. Je n'offrirai aucune excuse, comme je l'ai mentionné dans cette chronique. Nous

nous sentions comme le célèbre personnage Rip Van Winkle lors de cette compétition internationale parce que nous accusions beaucoup de retard relativement à la technologie qui est maintenant utilisée et, facteur plus important, nous ne disposions pas du tout de cartouches de moteur de compétition que nous pouvions mettre à l'essai.

Nous avons toujours besoin de membres supplémentaires d'équipe et si l'un d'entre eux voulait se joindre à nous lors du Championnat européen en Roumanie en 2011, ainsi qu'au prochain championnat mondial en Slovaquie en 2012, bienvenue!

À ce moment-ci, j'aimerais aussi remercier monsieur Richard Barlow, monsieur Jack Humphreys, madame Linda Patrick, tous les directeurs de zone ainsi que tous les membres du MAAC qui ont offert un généreux appui financier à l'équipe d'astromodélisme. C'était très apprécié. Merci beaucoup.

Continuez de nous envoyer vos commentaires -- bons ou mauvais -- parce que c'est la seule façon d'améliorer notre chronique.

Rappelez-vous : c'est le moment de renouveler votre adhésion au MAAC. Visez haut! ✨

Hobbyshops Canada

Your guide to local hobbyshops and
Canadian distributors and manufacturers



Aircraft Modelers Research
1175 Fréchette
Longueuil Québec
AMR-RC.com 450-677-4694

 **AIRTRONICS**
GET THE ADVANTAGE
SALES • SERVICE • GREAT PRICES
905-986-4576
airtronicsinfo@porchlight.ca

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St.
Winnipeg, MB 866-248-0352
cellardwellerhobby.com

Eliminator-RC Hobby Supply
120 Higgins Avenue
Winnipeg, MB 800-870-6346
www.e-rc.ca 204-947-2865

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.
6711 50 St.
Edmonton, AB 877-986-9430
hiflightrc.com

Hobby 2000
1095 St-Louis
Gatineau, Quebec 819-561-6888
Hobby2000Gatineau.com

Hobby Hobby
128 Queen St. South
Mississauga, ON 905-858-7978
hobbyhobby.com

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com


TUE. & THURS 6PM - 10PM SAT. 10AM - 6PM
horehoha@telusplanet.net
BOX 126, HOLDEN AB T0B 2C0 49224 RR160
1-780-266-3542


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

MODEL LAND LTD
Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models
3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

ontarioadhesives
Exclusive
Canadian Distributor for

www.OntarioAdhesives.ca

Parker Model Ltd.
296, 701 Rossland Rd. E.
Whitby ON www.parkermodel.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229


*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 T'éléguidé
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

ZURICH
EXTREME GLARE SUNGLASSES

www.ajsalesandservice.ca
Email: sales@ajsalesandservice.ca
Ph: 905-567-6096

Hobby Shops Canada Ads
ONLY
\$200/year single
\$400/year double
Editor@ModelAviation.ca

Model Aviation
CANADA 
Advertise in Model Aviation Canada
Get your message out to 11,000+ 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

Calendar of Events



A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY what you wish to appear in the magazine. The club's registration for the current year must be paid for any events to be listed. Contact the office if you have any questions regarding the content of your listing. / Si vous désirez que votre épreuve soit publiée ici, veuillez remplir un formulaire d'autorisation pour compétition et le faire signer et approuver par le Directeur de Zone. Le tout doit être soumis trois (3) mois à l'avance. Le paiement pour l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

ALBERTA - A

January 1, 2011 | Fun Fly | 25th Annual Polar Fun Fly | 1 day(s) | Barnstormers Flying Field | Rocky Barnstormers R/C Club | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwdyck@shaw.ca | January 1, 2011. Rocky Barnstormers 25th Annual Polar Fun Fly. Weather matters not. Noon to 4 PM. Contact Peter-403-845-6271, George-403-845-2293, and Ray-403-845-5289 | 2011-3

January 16, 2011 | Fun Fly | CARFF Indoor Fun Fly | 1 day(s) | Penhold Regional Multiplex | Central Alberta Radio Fun Flyers | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Plan to attend CARFF's indoor fun fly event, for good fun and fellowship. | 2011-18

February 13, 2011 | Fun Fly | CARFF Indoor Fun Fly | 1 day(s) | Penold Regional Multiplex Centre | Central Alberta Radion Fun Flyers | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Plan to attend on of CARFF's indoor fun flies for fun and good fellowship. | 2011-19

May 7, 2011 | Swap Shop | CARFF Annual Auction Sale | 2 day(s) | Sylvan Lake Recreation Centre. | Central Alberta Radio Fun Flyers | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Make plans now to attend the largest Model Airplane Auction in Western Canada. This auction has been conducted for approx., 20 years and draws a large crowd of buyers and good quality sales items. Don't miss it. | 2011-20

ATLANTIC - B

February 5, 2011 | Fun Fly | Moncton GMAC Mega Indoor Fun Fly and Swap Shop | 1 day(s) | Moncton Coliseum | Greater Moncton Aeromodelers Club | Calvin Martini | 506-386-5247 | rotary65@gmail.com | The Greater Moncton Aeromodelers club is pleased to announce their 2011 mega indoor funfly and swapshop event at the Moncton Coliseum. This is a huge 50,000 sq. ft. venue with two cavernous halls (one for planes, one for helicopters) that will safely accommodate many small indoor aircraft. - Date:Feb 5/2011 - Flying Hours: 8 AM

to 8 PM. - Swap Shop Hours: 10 AM - 2 PM - What you get: -A huge indoor facility to fly in. Two halls - one for planes, one for helicopters. 50,000 sq. feet of flying space!! - Swap shop tables to trade and sell R/C gear - included in your entrance fee. - Who can fly: MAAC members - What can be flown: Indoor electric aircraft (foamies and smaller), 450-size electric helicopters and smaller. - Winter Weather: In the event of severe winter weather preventing travel in the greater Moncton area, the event will be cancelled and cannot be rescheduled. Otherwise, the event will proceed. - Cost: \$20 for pilots/swap shop, spectators free. (The cost helps us cover part of the rental cost for the facility) - Food: There will be a canteen onsite This is one event you wont want to miss! It's sure to be a great time!! For directions, see <http://www.monctoncoliseum.com/map.pdf>. Posted on behalf of the event committee. | 2011-11

BRITISH COLUMBIA - C

No Events Listed

MANITOBA NW ONTARIO - D

December 5, 2010 | Swap Shop | Portage Planes Annual Swap Meet | 1 day(s) | Off the Top | Portage Planes R/C Club | Derrick McCutcheon | (204) 857-4508 | | Portage Planes R/C Club is hosting it's 2nd annual Swap Meet. Time to clean out that hobby room, or find a new project for next spring. Tables are \$5, starts at 2 PM and runs till 5 PM. | 2010-501

June 18, 2011 | Fun Fly | Warbirds Over Gimli | 2 day(s) | Interlake Radio Control Club (Gimli Model Fest Location) | MB/NWON MAAC Zone D | Jeff Esslinger | 204-632-1366 | jeff.esslinger@westernturbo.com | Warbirds of Gimli, 'The Longest Day' Come out to the Spring Sortie - June 18th and 19th, 2011. Fighters - Bombers - Transports - Trainers. Just a whole bunch of ground pounding, warbirds of all sizes and vintage; fighters, bombers, trainers, scouts, transports, foamies to fiberglass. Bring your own grub, NO impound, NO bbq, NO

prizes, NO supper, unserviced camping at the field. Food, hotels and restrooms close by in the town of Gimli. No hassles: just show up and FLY !! www.warbirdsovergimli.com | 2011-5

July 16, 2011 | Fun Fly | R.R.I. Fun Fly | 1 day(s) | Club Field | Rainy River Internationals | William Hagarty | (807) 852-3251 | whagarty@aol.com | Once again it is time to mark your calendar for the 2011 fun fly season. As always the Rainy River Internationals FUN FLY will be the third weekend in July. The only change will be that the event will be advertised as a one day event only. Of course, you are welcome to come early and stay after the event and use the field. There is dry camping on the field if you desire. The fun fly will be on the 16th of July. The landing fees should be \$ 15.00 and will include a walleye supper. There will be a \$ 10.00 charge for family members. We will have the B.B.Q. going at noon for burgers and smokies at a nominal fee . Any questions, contact W. Hagarty at (807) 852-3251 or whagarty@aol.com. See our website: www.upaero.com/rainyriver Be sure to have proper identification if you are planning on crossing the border. | 2011-4

August 12, 2011 | Fun Fly | Gimli Model Fest 2011 | 3 day(s) | Interlake Radio Control Club (Gimli Model Fest Location) | MB/NWON MAAC Zone D | Jeff Esslinger | 204-632-1366 | jeff.esslinger@westernturbo.com | Gimli Model Fest 2011; August 12, 13 & 14; 2011 Airshow August 14th, 2011 www.gimli-modelfest.com | 2011-7

September 23, 2011 | Fun Fly | Warbirds Over Gimli | 2 day(s) | Interlake Radio Control Club (Gimli Model Fest Location) | MB/NWON MAAC Zone D | Jeff Esslinger | 204-632-1366 | jeff.esslinger@westernturbo.com | Warbirds Over Gimli 'Fall Deployment' September 24th and 25th, 2011. FIGHTERS - BOMBERS - TRANSPORTS - TRAINERS No Hassle - just show up and fly!!!! Get your Warbirds ready!! Just a whole bunch of ground pounding, warbirds of all sizes and vintage, fighters, bombers, trainers, scouts, transports, foamies to fiberglass. Electric, slimmers, gas, kero-

Calendar of Events



sene Bring your own grub, NO impound, NO bbq, NO prizes, NO supper, unserviced camping at the field. Food, hotels and restrooms close by in the town of Gimli. Listen carefully - you can already hear the sounds of those big radials | 2011-6

MIDDLE - E

January 15, 2011 | Swap Shop | KW-FLYINGDUTCHMEN SWAP MEET | 1 day(s) | WATERLOO ROD+GUN CLUB | KWFLYINGDUTCHMEN | Mike Fritz | 519.886.9834 | mfritz569@rogers.com | KWFLYINGDUTCHMEN annual swap meet will be held Saturday 15th of January at the Waterloo Rod+Gun Club. Doors open to the public at 12noon admission \$2.00. Tables \$5.00 contact Mike Fritz at mfritz569@rogers.com to reserve a table. Rod+Gun will be having a Wing Night at 4pm everyone welcome. | 2011-9

NORTHERN - F

June 4, 2011 | Air Show/Demo | Timmins 10th Annual Fun Fly | 1 day(s) | 2321 Gold Mine Road, Timmins | Timmins Golden Hawks RC Model Aircraft Club | Ronald L. J. Roy | 705-262-0111 | ronljroy@ntl.sympatico.ca | Timmins 10th annual fun fly promises to be an excellent good time with good friends and also good food. Pilot fee is \$10, rain date is Sunday the fifth. Safety always comes first! | 2011-10

OTTAWA VALLEY - G

No Events Listed

BC COASTAL - H

July 22 | Fun Fly | 3 days | PDQ Flyers Mid Summer Splash' Float Fly' | Parksville District Qualicum Flyers Association | Bill Rollins | 250-248-5545 | bdrrollins@shaw.ca
PDQ Flyers Annual First Lake' Mid Summer Splash' Float Fly. First Lake' Old Mill Campsite' July 23 to 25. Flying from 4:00 PM until Dusk Friday, 9:00 AM until Dusk Saturday, 9:00 AM until 3:00 PM Sunday. Camping is \$10 a day and helps pay the \$500 fee charged for the use of the campground. Please contact: Bill Rollins for further details and Camping reservations. Phone: 250-248-5545 email: bdrrollins@shaw.ca Please go to www.pdqflyers.com for detailed directions and a map to get there. | 2012-1

QUEBEC - I

No Events Listed

ST. LAWRENCE - J

January 6, 2011 | Fun Fly | Vol intérieur Wimac | 12 day(s) | Collège Charlemagne | WIMAC | Mick Forey | 514-759-6209 | | Vol intérieur Wimac au Collège Charlemagne * Jeudi, du 6 janvier 2011 au 24 mars 2011 sauf le 24 mars (congé scolaire) * De 18h30 à 20h * 12 sessions en tout * Sans frais pour les membres WIMAC. * Les autres paye 10.00\$ par session. Voir le site WIMAC.ca pour les directions | 2011-27

January 15, 2011 | Seminar | Canadian Aviation Heritage Centre | Tech session seminar. 10:30 – 11:30 AM Eric Girard, Electronics. Part 2 12:00 – 1:00 Paul Burrage: Setting up your new Model

April TBA, 2011 | Official opening of new club: Blue Max Squadron Ile Perot Quebec : att Claudio Deminico (514) 337-7296

July TBA, 2011 | Provincial Fun Fly | Host clubs: Mars : Lachenaie | Details to Be Finalised

November 13, 2010 | Cheque Presentation | Zone J | Canadian Aviation Heritage Centre | Charitable Donation Presentation and site tour. 11:00 AM

SASKATCHEWAN - K

No Events Listed

SOUTH EAST - L

January 29, 2011 - 1 day -- YOUNGS POINT RADIO CONTROL FLYING CLUB DOUBLE THE FUN ,ÀSWAP MEET and INDOOR FUN FLY,À at a NEW VENUE! Young's Point R/C Model Flying Club 7th Annual Swap Meet and first time Indoor Fun Fly (Planes and Heli's Only - Nothing Bigger than a 250!). Swap meet open to all RC hobbies - Planes, Cars, Boats and Heli's. General Admission to Swap Meet and as spectator to Fun Fly \$4.00. Fun Fly Fee \$10 - Fly Time 11 - 3 and includes entry to Swap Meet). Vendor Tables are \$15.00 or 2 for \$20. Contact Rob Preston (rob_preston@hotmail.com) / 705-657-9628 for event Info (NOTE: It is expected to be a full house, so reserve early!). New Location at Thomas A. Stewart Secondary School (TAAS) with 2 separate rooms (Fly Zone is 101 long x 75 wide and 30 tall), 1009 Armour Road Peterborough, Ontario K9H 7H2 (northeast end of Peterborough). Doors open at 10:00 am to 3:00pm for the public. Refreshments / Lunch, 50/50 and ARF draw will also be available. See www.yprcmfc.net for more details and directions. | 2011-2

February 5, 2011 | Competition | Special South East Zone Meeting | 1 day(s) | York Region Community Room | South East Zone | Clair Murray | (905) 939-2928 | | The South East Zone is seeking nominees for Deputy Zone Director. The election of the next Deputy Zone Director will take place at a Special Zone Meeting February 5, 2011 12:00 noon. So mark your calendar and note the location: York Region Police Community Room 171 Major MacKenzie Drive West, Richmond Hill, Ontario. Persons willing to be nominated shall declare such intentions at least 30 days prior to the special zone meeting. This intention shall be forwarded to Clair Murray, Zone Director and MAAC head office. | 2011-21

February 13, 2011 | Swap Shop | Toronto West Swap Meet | 1 day(s) | 785 Pacific Road, Oakville, Ontario, Units 13 & 14 L6L 6M3 | Oakville Milton Flying Club | Eric Genzer | 905-607-9675 | egenzer@hotmail.com | Toronto West Swap Meet. The annual Toronto West Swap meet hosted by the Oakville Milton Flying Club will be held on February 13, 2011 at 9.AM. For information please email Erik Genzer at egenzer@hotmail.com | 2011-15

February 20, 2011 | Swap Shop | First annual swap meet | 1 day(s) | Odas Park, Orillia | Orillia Aero Modelers | Paul Grainger | 705-326-5024 | capnpaul@csolve.net | February 20, 2011, Sunday/ SWAP MEET/Orillia Aero Modelers, First Annual RC Swap Meet/Odas Park Orillia, 4500 Fairgrounds Road. Vendor set-up 8:00am with doors open to public 9:00am until 1:00pm, admission is \$5.00, vendor tables \$15.00 Don't be disappointed. Book your tables early. Food and beverage available. Contact Paul Grainger at 705-326-5024 or capnpaul@csolve.net | 2011-8

SOUTH WEST - M

December 5, 2010 | Fun Fly | L.I.F.T. Indoor RC Fun Fly | 1 day(s) | Hortin Street Boys and Girls Club | Forest City Flyers | Art Lane | 519-685-7002 | | The Forest City Flyers, London, is proud to sponsor there Indoor RC Flyers Group (L.I.F.T.) for another winter season. Dates are from November 2010 to March 2011. The dates are November 7, December 5, January 16, February 6, March 6 and the possibility of a couple more dates are in the works. Indoor 3D, Vapors, Foamies, Stick and tissue models converted to electric plus any Micro Helicopters. Location is the Horton Street Boys and Girls club, 184 Horton Street, just east of Richmond

Calendar of Events



Street, London. Start time is 10:00 am until 12 noon, it will be Sunday mornings. MAAC membership mandatory. Contact Eugene Kirk, 519-473-3946 or Art Lane, 519-685-7002. Email Art at art2lane@bell.net | 2010-536

January 16, 2011 | Fun Fly | L.I.F.T. Indoor RC Fun Fly | 1 day(s) | Horton Street Boys and Girls Club | Forest City Flyers | Art Lane | 519-685-7002 | | The Forest City Flyers, London, is proud to sponsor their Indoor RC Flyers Group (L.I.F.T.) for another winter season. Dates are from November 2010 to March 2011. The dates are November 7, December 5, January 16, February 6, March 6 and the possibility of a couple more dates are in the works. Indoor 3D, Vapors, Foamies, Stick and tissue models converted to electric plus any Micro Helicopters. Location is the Horton Street Boys and Girls club, 184 Horton Street, just east of Richmond Street, London. Start time is 10:00 am until 12 noon, it will be Sunday mornings. MAAC membership mandatory. Contact Eugene Kirk, 519-473-3946 or Art Lane, 519-685-7002. Email Art at art2lane@bell.net | 2011-24

February 6, 2011 | Fun Fly | L.I.F.T. Indoor RC Fun Fly | 1 day(s) | Horton Street Boys and Girls Club | Forest City Flyers | Art Lane | 519-685-7002 | | The Forest City Flyers, London, is proud to sponsor their Indoor RC Flyers Group (L.I.F.T.) for another winter season. Dates are from November 2010 to March 2011. The dates are November 7, December 5, January 16, February 6, March 6 and the possibility of a couple more dates are in the works. Indoor 3D, Vapors, Foamies, Stick and tissue models converted to electric plus any Micro Helicopters. Location is the Horton Street Boys and Girls club, 184 Horton Street, just east of Richmond Street, London. Start time is 10:00 am

until 12 noon, it will be Sunday mornings. MAAC membership mandatory. Contact Eugene Kirk, 519-473-3946 or Art Lane, 519-685-7002. Email Art at art2lane@bell.net | 2011-25

February 12, 2011 | Fun Fly | Snow Fly | 1 day(s) | Forest Lakeside Flyers Club Field | Forest Lakeside Flyers | Stuart Schroeder | 519 344-1253 | stuart.schroeder@distributel.net | Saturday Feb 12, 2011- Forest Lakeside Flyers Annual 'Snow Fly' at their club field, west off Hwy #21 on the Proof Line Road, approx 4 km north of Forest Ontario. Heated shelter and free coffee and chili lunch for all MAAC members. Flying 10 am to 1 pm. Contact: Stuart Schroeder 519 344-1253 | 2011-14

February 27, 2011 | Swap Shop | Southwest Swap Meet | 1 day(s) | Tillsonburg Royal Canadian Legion, Branch 153 | Tillsonburg Radio Control Flying Club | Paul Arthur | 519-842-2943 | aviation-rc@sympatico.ca | 3RD annual Southwest Zone Swap Meet This year we are bigger and better (no muddy parking). The location will be the Tillsonburg Royal Canadian Legion, 16 Durham Street Tillsonburg, Ontario Tables will be \$15.00 each and general admission is \$3.00. Setup for sellers will be at 8:00 to 9:00am with the doors opening at 9:00am for the general public. The swap meet will run till 1:00pm. There will be door prizes and a major draw for an airplane. Coffee, pop, donuts, and chips will be available. Come on out early for the best buys!!!! | 2011-13

March 6, 2011 | Fun Fly | L.I.F.T. Indoor RC Fun Fly | 1 day(s) | Horton Street Boys and Girls Club | Forest City Flyers | Art Lane | 519-685-7002 | | The Forest City Flyers, London, is proud to sponsor their Indoor RC Flyers Group (L.I.F.T.) for another winter season. Dates

are from November 2010 to March 2011. The dates are November 7, December 5, January 16, February 6, March 6 and the possibility of a couple more dates are in the works. Indoor 3D, Vapors, Foamies, Stick and tissue models converted to electric plus any Micro Helicopters. Location is the Horton Street Boys and Girls club, 184 Horton Street, just east of Richmond Street, London. Start time is 10:00 am until 12 noon, it will be Sunday mornings. MAAC membership mandatory. Contact Eugene Kirk, 519-473-3946 or Art Lane, 519-685-7002. Email Art at art2lane@bell.net | 2011-26

May 28, 2011 | Fun Fly | Fun Fly | 1 day(s) | Forest Lakeside Flyers Club Field | Forest Lakeside Flyers | Stuart Schroeder | 519 344-1253 | stuart.schroeder@distributel.net | Saturday May 28, 2011- Forest Lakeside Flyers annual Fun Fly at their Proof Line Road Club Field, west off Hwy #21, approx 4 Kms north of Forest Ontario. Flying 9am til 4pm Refreshments available, no entry fees, great flying site. Contact: Stuart Schroeder 519 344-1253 | 2011-22

July 9, 2011 | Fun Fly | 20th Annual Scale Rally | 1 day(s) | Forest Lakeside Flyers Club Field | Forest Lakeside Flyers | Stuart Schroeder | 519 344-1253 & 519 402-1245 on day of event | stuart.schroeder@distributel.net | Saturday July 9, 2011 (Rain Date: Sunday July 10)- Forest Lakeside Flyers 20th Annual 'Scale Rally' at their Proof Line Road Club Field, west off of Hwy #21, approx 4 kms north of Forest Ontario. Refreshments available, no entry fees, great flying site, lots of visitors. Flying 9 am til 4 pm. Contact: Stuart Schroeder 519 344-1253 & 519 402-1245 on the day of the event. | 2011-23

Model Aviation
CANADA

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

*With **COLOUR** now available on every page you can request placement where YOU want it.*

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

Sanctioned club events get a

40% discount

on 3x placement rates!

	6x	3x
1 pg gloss	\$700	\$925
1 pg	\$585	\$660
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230
Hobbyshops Canada \$200/yr		

Trading Post

Submit Trading Post ads to:
Box 61061 Calgary AB T2N 3P9
or TradingPost@ModelAviation.ca



Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

FOR SALE: 100" P51 Mustang AI details and picture at www.slams.ca/P51_ad-1.htm

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

WANTED: Hitec Eclipse 7 transmitter with Spectra module, must be in perfect condition.....call Fred 705-295-4832

WANTED: Loan of a Scale Silver Dart for display at our 4-Day Renfrew County 150 Anniversary Event from June 9 to 12. Will pay postage—Tom Savage 1-613-735-2240 tsavage@nrtco.net.

FOUND: On November 14, London Sawp Shop. A gentleman purchased plans for a 1/3 scale Fly Baby. One of the sheets fell out of the bundle. To have it mailed, contact Lyn at 519-482-9077 or lbjerome@cabletv.on.ca

WANTED: Carburator for ASP75 complete with needle. 403 678 6174 jmko@telus.net

FOR SALE: Private collection of antique and present day engines. For details contact 604-983-3394 or brasier@shaw.ca

FOR SALE: Saito 100, 82, OS46 and 2 OS55s All like new. Going

gas. No reasonable offer refused. 403 922-8938

FOR SALE: Brand New Model Airplanes. Completely built and ready to fly. Variety of types. Phone: (204) 728-2345 (John)

FOR SALE: Zenoah G-38. New, bench run twice c/w Bisson inverted Pitts Muffler. \$420 value. \$250 FIRM.

Keith 403-644-2191 or kndsn@myipplus.net (Calgary)

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: Great Planes 40-size Mustang w/OS91 \$275. Skybolt biplane w/OS91 \$200. 98% complete Funtana X100 w/new Saito125 and hi-end electronics (over \$1200 invested... make offer). New Hobbico sealing irons \$18. Email russm@nexicom.net for pictures or more info. 519-942-0102 (Orangeville, ON).

WANTED: Moki 1.80 rear crankcase cover, plain (not the motor mount type) or worn / damaged complete engine for parts. Contact Greg Black near Hamilton On. 905-679-4972



Morison COMMUNICATIONS

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca

- Photography
Action
Documentary
Commercial

- Contract Publishing / Printing
- Public Relations Consulting
- Logistics / Event Planning





Serving Modellers
since 1972

CELLAR DWELLER HOBBY SUPPLY LTD.

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

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

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



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

PARKER MODEL LTD.

IMPORTING HIGH QUALITY R.C. EQUIPMENT SINCE 1989

SUITE 236-701 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

NINE EAGLES "SOLO PRO"

- * INDOOR FLYING PALM SIZE HELICOPTER ONLY 0.95 oz (27 gm)
- * PATTERN ROTOR HEAD SYSTEM DESIGNED TO BE ONE OF THE MOST STABLE SINGLE ROTOR HELICOPTERS OF THIS CLASS
- * 2.4 GHZ 4 CHANNEL RADIO
- * READY TO FLY, EVERYTHING IS INCLUDED IN THE BOX
- * RED OR YELLOW COLOUR SCHEMES AVAILABLE
- * FOR QUICK REFERENCE THE SOLO PRO IS THE SAME CLASS AS THE E-FLIGHT MSR HELICOPTER

WHOLESALE ONLY
NEW DEALERS WELCOME

E-SKY "CHINOOK"

- * VERY STABLE INDOOR FLYING
- * FULLY ASSEMBLED & TESTED AT THE FACTORY
- * FOUR CHANNEL 2.4 GHZ RADIO (LATEST TECHNOLOGY)
- * DIGITAL SERVOS
- * TWO PAINT SCHEMES AVAILABLE (ORANGE / BLUE OR MILITARY)
- LENGTH: 300 mm (12")
- FLYING WEIGHT: 145 gm (5.18 oz)
- BATTERY: 7.4 V - 600 mAh LI-PO

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.

Antoine will be pleased to serve you in person, or you can always visit us online.

www.Hobby2000Gatineau.com

Antoine se feront un plaisir de vous assister en personne, ou vous pouvez toujours venir nous visiter en ligne.

1095 St-Louis, Gatineau, Quebec
tel.(819) 561-6888 fax. (819) 561-4774

Hobby2000Gatineau@videotron.ca

Jay Dee's Skis

DESIGNED AND BUILT BY AN EXPERIENCED WINTER FLYER!



DEALER INQUIRIES WELCOME

"I tried the .40 size skis on my Twist and love them. I put the .60 size on my 73" Yak that weighs just under 12 Lbs. What a blast! I never imagined winter flying could be so much fun." *Atti Racz Stoney Plain, Ab.*

"Just a note to express my total satisfaction with your excellent skis. Having a climate like yours, we certainly need proper "footwear" on our planes. I spent last weekend cruising around the local lake with my Cub and Jay Dee skis - many fellow flyers were most impressed and asked where could they get them?" *Richard Lindheim Oslo, Norway*

Retail Prices in Canada

.60 Trike Assy.	\$ 49.50
.60 Tail Dragger Assy.	\$ 44.50
.40 Trike Assy.	\$ 45.00
.40 Tail Dragger Assy.	\$ 43.00
Shipping and handling... Add \$7.50	

WWW.JAYDEESKIS.COM JAYDEEN@SHAW.CA
(780) 462-9485

HAPPY LANDINGS!



Flamingo

HOBBY SUPPLY



CARS • TRUCKS • BUGGIES • PLANES
BOATS • HELICOPTERS • ROCKETS
SLOT CARS • TOOLS •



We Will Ship Anywhere

WWW.E-RC.CA 1-800-870-6346



120 HIGGINS AVENUE
WINNIPEG, MB R3B 0B4

204 947-2865

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

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

HOBBY



WHOLESALE



WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



FREE SHIPPING*

SERVOS

FREE SHIPPING*

HS-35	Feather Ultra	\$ TBA
HS-45HB	Premium Feather	\$ 17.50
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
HSG-5083MG	Digital Micro Gyro	\$ 44.99
HSG-5084	Digital Tail Rotator	\$ 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-5665MH	Super Torque HV Digital	\$ TBA
HS-5685MH	Ultra Torque HV Digital	\$ TBA
HS-5745MG	Digital 1/4 Scale	\$ 65.99
HS-5755MG	Giant Scale Digital	\$ 81.99
HS-5805MG	Digital Mega	\$ 68.99
HS-6635HB	Karbonite Digital	\$ 43.99
HS-6965HB	Digital Coreless	\$ 75.99
HS-6975HB	Digital Coreless	\$ 75.99
HS-7775MG	Digital Low Profile	\$ 77.99
HS-7940TH	High Speed Ti Gear	\$ 127.99
HS-7950TH	Mega Torque Ti Gear	\$ 127.99
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 105.99
HS-7954SH	High Voltage Ultra Torque	\$ 94.99
HS-7965MG	V2 High Speed	\$ 80.99
HS-7966	Karbonite V2 High Speed	\$ 75.99
HS-7975	Karbonite V2 High Speed	\$ 75.99
HS-7980TH	Digital Mega Torque HV	\$ 159.99
HS-7985MG	V2 High Torque	\$ 81.99
HS-A5076HB	Digital Slim Servo	\$ TBA
HS-M7990TH	Digital Mega Torque HV	\$ 179.99

NOTE: MG: Metal Gears; BB: Ball Bearings; HD: Heavy Duty; TG: Titanium Gears

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 - \$ 529.99	
- Standard Version	
- Aurora 9 Ch Tx	
- Optima 9 Ch Rx	
- 4-HS5485 Servos (Digital)	
191242 - \$ 459.99	
- 2.4GHz Tx/Rx Combo	
- Aurora 9 Ch Tx	
- Optima 9 Ch Rx	
191244 - \$ 419.99	
- 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	29422 - \$ 114.99
- Spectra 2.4GHz Module	- Spectra 2.4GHz Module
- Optima 6 Ch Rx	- 2X Optima 6 Ch Rx
29412 - \$ 109.99	29424 - \$ 134.99
- Spectra 2.4GHz Module	- Spectra 2.4GHz Module
- Optima 7 Ch Rx	- 2X Optima 7 Ch Rx
29415 - \$ 144.99	
- Spectra 2.4GHz Module	
- Optima 9 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

6 Ch 2.4GHz Rx HIT28410 **\$ 47.99**

OPTIMA 7

7 Ch 2.4GHz Rx HIT28414 **\$ 66.99**

OPTIMA 9

9 Ch 2.4GHz Rx HIT28425 **\$ 91.99**

SUPREME IIS

8 Ch Auto Shift Select **\$ 34.50**

* 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.)

SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!

FREE SHIPPING* For a limited time we will ship any order, any item, anywhere in Canada using Canada Post Expedited Shipping.

PLUS

We will pay your provincial portion of the HST, leaving only the 5% GST.

* Restricted to items that are deliverable by Canada Post Expedited Ground.
* Dangerous goods excluded. * Insurance is extra.

JR

RADIOS DSM2 2.4GHZ

FREE SHIPPING*

X9503 2.4GHz
- 50 Model Memory
- Backlight Screen
- R921 Receiver
JRP2930 - AIRCRAFT
\$ 549.99
JRP2935 - HELI
\$ 549.99

11X 2.4GHz
- 11 Ch
- 30 Model Memory
- 2048 Resolution
- Backlight Screen
- R921 Receiver
- Auto Assign
- Switch Selection
JRP1100 - \$ 749.99

12X 2.4GHz
- 12 Ch - 50 Model Memory - 3 Model Types
- Spektrum DSM/DSM2 2.4GHz Technology
JRP1200 - \$ 1499.99
- 12X 2.4GHz Tx w/R1221 2.4GHz Rx
JRP1210 - \$ 1499.99
- 12X MV Module w/72mHz/2.4GHz no Rx
JRP12TX - \$ 1249.99
- 12X 2.4GHz Tx only

TOP FLITE MONOKOTE
STANDARD COLORS **FREE SHIPPING***
Mix or match any standard colors and SAVE!
5 or more - \$ 69.99
(\$ 13.99 each)
[Reg. \$16.99 each]

LEADS & WIRES **FREE SHIPPING***
22 GAUGE H.D. WIRE/GOLD PINS
STD SWITCH - \$ 8.99
6" EXT - \$ 4.49
12" EXT - \$ 4.49
18" EXT - \$ 4.99
24" EXT - \$ 4.99
36" EXT - \$ 5.49
Y ADAPTER/12" - \$ 6.99
Others - Please Call

Hobbico Life **AC/DC Balance Charger** [HCAM6375] **FREE SHIPPING***
- Charge 2S or 3S - \$ 34.99

6.6V 200mAh Rx Pack HCAM6402 - \$ 19.99	6.6V 2100mAh 10C Rx Pack HCAM6435 - \$ 34.99
6.6V 1300mAh Rx Pack HCAM6410 - \$ 24.99	6.6V 3200mAh 10C Rx Pack HCAM6445 - \$ 59.99
6.6V 1100mAh 10C Rx Pack HCAM6415 - \$ 24.99	6.6V 1900mAh 3C Rx Pack HCAM6520 - \$ 34.99
6.6V 1800mAh 10C Rx Pack HCAM6425 - \$ 32.99	9.9V 1500mAh IC Tx Pack HCAM6525 - \$ 42.99

SANYO Battery Packs
9.6 Tx Packs (Flat or Square Available) **FREE SHIPPING***

4.8V - 700mAh - \$ 16.99	700mAh - \$ 34.99
6.0V - 700mAh - \$ 19.99	1100mAh - \$ 44.99
4.8V - 1100mAh - \$ 27.99	2700mAh - \$ 49.99
6.0V - 1100mAh - \$ 31.99	
4.8V - 2700mAh - \$ 29.99	
6.0V - 2700mAh - \$ 34.99	

CHARGERS **FREE SHIPPING***

Passport Ultra AC/DC Charger/Cycler [DYNAMITE]
DYN4064 - \$ 129.99
- 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 - \$ 64.99
- 1-5 amp charge rates
- Charge 2-6S Li-Po/Li-Fe
- Integrated 1-6 Li-Po Balancer

Triton 2 EQ [GREAT PLANES]
GPMM3156 - \$ 174.99
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 - \$ 129.99
AC/DC Charger w/Balancer/LCD
- Built in Balancing for 1-6S Li-Po, Li-Ion, or LiFe Cells
- Charge 1-14 Cell NiMH, NiCd Batteries
- Charge rate from 100mA to 5 Amps (1C for Lithium)

TP610C AC/DC CHARGER [THUNDER POWER] **ALL-IN-ONE-CHARGER**
THP610C - \$ 119.99
Charger, Discharger w/Balancer
- 1 to 14 cells NiCd/NiMH
- 1 to 6 cells Li-Ion/LiPo/A123
- 0.25 to 10.0 Amp

Pro Charger PLUS w/Power Supply [VENOM]
VNR0660 - \$ 149.99
Incl: 6 Different Charging Leads
- Charge 1-8 Cell Lithium
- Charge 1-27 Cells NiCd/NiMH
- 0.1A-7.0A

LITHIUM BATTERIES **FREE SHIPPING***

FlightPower **EONX LITE**

350mAh 2S 7.4V - \$ 17.99	350mAh 3S 11.1V - \$ 23.99
800mAh 2S 7.4V - \$ 24.99	800mAh 3S 11.1V - \$ 33.99
1200mAh 2S 7.4V - \$ 29.99	1300mAh 2S 7.4V - \$ 27.99
1200mAh 3S 11.1V - \$ 41.99	1300mAh 3S 11.1V - \$ 39.99
2200mAh 2S 7.4V - \$ 44.99	2100mAh 2S 7.4V - \$ 39.99
2200mAh 3S 11.1V - \$ 61.99	2100mAh 3S 11.1V - \$ 51.99

FREE SHIPPING* **ADHESIVES** **GREAT PLANES**

GA Deal
Buy 3 - 2oz bottles for \$ 29.97 (\$ 9.99 each). Available in thin, medium, thick [Reg. \$ 11.99 each]

BOB SMITH CA GLUE **CA Deal**
Buy 3 - 2oz bottles for \$ 24.99 (\$ 8.33 each). Available in thin, medium, thick

Pro Epoxy (90Z) \$ 11.99 each or 3 for \$ 29.97

6 min. (GPMR6045)	
30 min. (GPMR6047)	
45 min. (GPMR6048)	
Finishing Resin (GPMR6049)	

SPEKTRUM RECEIVERS **FREE SHIPPING***

AR6000
SPM6000 - \$ 49.99
- 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
\$ 49.99 each

AR6200
SPM6200 - \$ 79.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Ultralite only 10 grams
- Dual Link

AR6250 6 Ch Carbon Fuse
SPMAR6250 - \$ 79.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs 4 grams

AR6300
SPM6300 - \$ 49.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs only 2 grams

AR7000 7 Ch
SPM6070 - \$ 89.99
- DSM2 Technology
- Works with DX-7 only
- Full range for use in any aircraft

AR7100 7 Ch Heli
SPMAR7100 - \$ 149.99

AR500
SPMAR500 - \$ 59.99
- 5 Ch Receiver

AR7100R 7 Ch Heli
SPMAR7100R - \$ 219.99
- Includes Rev Limiter

AR7600
SPMAR7600 - \$ 109.99
- DSM2 Technology
- 7 Ch Highspeed Rx

AR9000
SPMAR9000 - \$ 169.99
- DSM2 Technology

AR9100
SPMAR9100 - \$ 219.99
- DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver
- Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale

Remote
SPM9545 - \$ 34.99

RADIOS

DX5e Radio
SPM5500 - \$ 99.99
- Basic 5 Ch 2.4GHz DSM2 Radio
- AR500 Full Range Receiver
- Delta Wing Mixing; - HI/LO Rates
DX5e Transmitter only - \$ 61.99

DX6i Radio
SPM6600 - \$ 199.99
- Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
- Airplane and Heli Programming
- 6 Channels; - 10 Model-Memory
- AR6200 Receiver
DX6i Transmitter only - \$ 149.99

DX6i Microlite Radio
SPM6620 - \$ 209.99
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
\$ 349.99 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 - \$ 238.99

SERVOS

Digital Servo Programmer
SPMDSP - \$ 22.99

DSP60
SPMDSP60 - \$ 16.99

DSP75
SPMDSP75 - \$ 15.99

Sport Digital Aircraft
SPMSA6000 - \$ 29.99

Digital Aircraft
SPMSA6010 - \$ 39.99

Hi-Torque Digital Aircraft
SPMSA6020 - \$ 44.99

Hi-Torque Digital Aircraft
SPMSA6030 - \$ 84.99

Mini Digital Heli
SPMSH5000 - \$ 54.99

Hi-Speed Digital Heli
SPMSH6040 - \$ 79.99

Deluxe Transmitter Case
SPM6701 - \$ 59.99
- Custom fit for deluxe radios

AR6300 Nanolite Flight Pack
SPM6300F - \$ 99.99
- AR6300 Rx
- 4-DSP60J Servos

Futaba **FAST** **FREE SHIPPING***

(Advanced Spread Spectrum Technology)
* Full Range 2.4GHz System

4YF 2.4GHz
FUTK4200 - \$ 99.99
- 4 Ch Radio System
- R2004GF Receiver

6EX 2.4GHz
FUTK6900 - \$ 199.99
- 6 Ch Computerized Radio
- R617 6 Ch Rx;
- 6 Model Memory
FUTK6901 - \$ 239.99
- R617FS 6 Ch Rx
- 4-S3004 Servos

7C 2.4GHz
- 7 Ch Computerized Radio
- Incl: R617FS Rx & 4-S3152 Servos
FUTK7000 - Aircraft
FUTK7001 - Heli
\$ 329.99 each
- Tx & R617FS Rx
FUTK7004 - Aircraft
FUTK7005 - Heli
\$ 259.99 each

8FG 2.4GHz
- 8 Ch Radio with integrated FAST Technology
FUTK8000 - Aircraft w/R6008HS Rx
FUTK8001 - Heli w/R6008HS Rx
\$ 449.99 each

10CAG/10CHG
- 10 Ch Radio now with integrated 2.4GHz
- Incl: R6014HS Rx
FUTK9255 - Aircraft
FUTK9256 - Heli
\$ 649.99 each

12FG 2.4GHz
- R6014FS Rx
- 1700mAh 1x Battery
- 1500mAh Rx Battery
FUTK9275 - Aircraft
FUTK9276 - Heli
\$ 999.99 each

12Z 2.4GHz
FUTK9300 - \$ 1499.99
- 12 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx

14MZ 2.4GHz
FUTK9400 - \$ 2299.99
- 14 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx

R6004FF
FUTL7624 - \$ 49.99

R616FFM
FUTL7626 - \$ 59.99

FAAST RECEIVERS

R617FS
FUTL7627 - \$ 99.99

R6008HS
FUTL7639 - \$ 139.99

R6014HS
FUTL7645 - \$ 179.99

R6106HF
FUTL7650 - \$ 59.99

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

E-flite

- Wingspan: 40.5 in
- Length: 49.5 in
- Wing Area: 392 sq-in
- Weight: 7.08 - 7.40 lbs
- Motor Requirements: BL 32 2150Kv
- ESC Requirements: 80A brushless
- Battery Requirements: 6s 22.2V 5000mAh



Habu 32 Ducted Fan
ARF

EFL8075

\$309.99

HANGAR 9

- Wingspan: 51.5 in
- Length: 44 in
- Wing Area: 400 sq-in
- Weight: 4.0 - 4.5 lbs
- Motor Requirements: Power 32 brushless 770Kv (min)
- Radio Requirements: 5+ channels
- ESC Requirements: 60A brushless (min)



Sundowner 36
ARF

HAN4520

\$184.99



- Wingspan: 42.2 in
- Length: 36.9 in
- Weight: 40 - 42.5
- Motor (included): 15-size brushless outrunner
- ESC (included): E-flite 30A Pro brushless
- Radio Requirements: 6+ Channel



P-47D Thunderbolt
BNF & ARF

PKZ5380

\$259.99

PKZ5375

\$189.99

E-flite

- Wingspan: 16.8 in
- Length: 19.4 in
- Wing Area: 74 sq-in
- Flying Weight: 1.2 oz
- Motor (included): 8.5mm coreless brushed motor
- Receiver/ESC (included): AR6400L Ultra Micro DSM2 Rx/ESC



UMX Extra 300 3D
BNF Micro

EFLU1080

\$164.99



- Wingspan: 70 in
- Length: 55 in
- Wing Area: 770 sq-in
- Flying Weight: 8 lbs
- Radio Requirements: 4 to 7-ch, 5 to 7 servos
- Engine Requirements: .61 to .75



Ju-87 Stuka 60
ARF

GPMA1340

\$339.99



- Wingspan: 50.5 in
- Length: 47 in
- Wing Area: 508 sq-in
- Flying Weight: 3.5 - 3.75 lbs
- Radio Requirements: 4 channel
- Motor & ESC Requirements: Brushless



EP Yak 55M .50
Sport ARF

GPMA1186

\$174.99



- Top Wingspan: 76 in
- Bottom Wingspan: 63 in
- Length: 60 in
- Wing Area: 1441 sq-in
- Weight: 13 - 14 lbs
- Radio Requirements: 4 - 5 channels with 5 servos
- Engine Requirements: .60 to .91 cu in 2C or .91 to 1.20 cu in 4C



Curtiss P-6E Hawk
.60 - 1.20

GPMA1219

\$489.99



- Wingspan: 122 in
- Length: 116 in
- Wing Area: 2770 sq-in
- Weight: 38 - 42 lbs
- Gasoline Engine Requirements: 150 - 170 cc
- Radio Requirements: 4+ channel minimum
- Servo Requirements: 9 to 13 servos



Sukhoi SU-26MM 3.1mm
ARF

HAN1060

\$1,849.99

17 Glen Stewart Drive, Stratford, PEI C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Ab T6E 6W2 • 140 Trainyards Drive, Ottawa, ON K1G 3S2

1-800-839-3262
www.greathobbies.com

Visit us online!

We have the World's most extensive hobby shop web site!

or call us (Atlantic Time)
9AM to Midnight Monday through Thursday
9AM to 9PM Friday
9AM to 8PM Saturday
2PM to 8PM Sunday



Prices do not include shipping, insurance or taxes.
HST or GST charged as per province of delivery, PST & GST charged for PEI.

1-888-478-2580
FAX ORDER LINE

Secure on-line ordering with searchable catalog

Technical Assistance Hours;

(Atlantic Time)

9AM to 8PM Mon, Tues, Wed, and Fri.
9AM to 9PM Thursday
9AM to 5PM Saturday

Heures Assistance Technique;

(Atlantic Time)

9:00h a 18:00h Lun, Mar, Mer, and Ven.
12:00h to 21:00h Jeudi