

# Model Aviation

# CANADA



Published by Morison Communications



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



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



Canada Post Publication agreement number 40012482

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

# IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control  
Hobby Source

*Service,  
Selection,  
Price!*



## IDEAL HOBBIES

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

**1-705-725-9965**

PHONE LINE

**1-705-725-6289**

FAX LINE

**1-800-799-2484**

TOLL FREE ORDER LINE

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



## BUSINESS HOURS

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

**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**

**E-flite** **FREE SHIPPING\***

**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 120 SR RTF**

BLH3100 - \$ 159.99

- fixed pitch single rotor
- 2.4 GHz radio
- 500mAh Li-Po battery/charger

**Blade 120 SR BNF (Bind-N-Fly)**

BLH3180 - \$ 129.99

**Blade mCP X RTF**

BLH3500 - \$ 219.99

- Includes: - flybarless collective pitch heli
- DX4e 4Ch radio
- Li-Po battery/charger

**Blade mCP X (Bind-N-Fly)**

BLH3580 - \$ 179.99

**Blade 450 3D RTF**

BLH1600 - \$ 469.99

- collective pitch 3D helicopter
- Includes: - DX6i 6 Ch DSMx Radio
- brushless motor
- G210HL micro gyro
- 2200mAh Li-Po battery w/charger

**Blade 450 3D BNF (Bind-N-Fly)**

BLH1650 - \$ 299.99

**Blade SR UH-1 Huey Gunship RTR**

BLH1700 - \$ 239.99

- collective pitch helicopter
- READY TO FLY**
- 6 Ch 2.4GHz radio
- brushless motor
- Li-Po battery/charger



**Heli-Max** **FREE SHIPPING\***

**Axe CX Nano - Ready to Fly**

- HMXE13 - \$ 79.99
- nano sized coaxial heli
- 4 Ch 2.4GHz radio
- Li-Poly 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 Pro Simulator V3.0**

RTM30R5500

\$ 174.99

- Includes: - DX5e transmitter
- Over 150 flying aircraft including JR, E-flite, Hanger 9 & Parkzone

**Software available Without Controller**

RTM3000 - Phoenix Pro V3.0

\$ 129.99

**GREAT PLANES** **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**

GPMZ4220

\$ 99.99

- Features: - 47 aircraft
- 6 photofields
- 6 Ch USB controller

**HOBBICO** **Micro Super Cub**

HCAA2552 - \$ 79.99 Ready to Fly

- 4Ch 2.4GHz radio
- Wingspan: 17.7 inches; weight: 1.0 oz
- Incl.: Tactic T7X402 4Ch 2.4 GHz radio
- Li-Po battery/charger

**Überlite 2-in-1 Featherlight Flyers**

HCAA2560 - \$ 109.99 Ready to Fly

- snap-n-fly construction
- Incl.: - monoplane and bi-plane; - flight module;
- Li-Po battery; - 3 Ch 2.4GHz radio

**E-flite** **FREE SHIPPING\***

**Carbon-Z Scimitar BNF (Bind-N-Fly)**

EFL10180 - \$ 399.99

- 42.5 wingspan
- Incl.: - 5 digital micro servos;
- 32BL brushless motor; - 60amp ESC;
- 4S 3200mAh battery w/charger

**Shoestring 15e ARF**

EFL4205 - \$ 149.99

- 50.5 wingspan
- weight: 2.8-2.9 lbs
- length: 38.3 inches

**O.S. ENGINE** **FREE SHIPPING\***

OSMG9525 - 25-size (3820-1200) - \$ 74.99

OSMG9530 - 30-size (3825-750) - \$ 79.99

OSMG9540 - 40-size (5020-490) - \$ 89.99

OSMG9550 - 50-size (5025-375) - \$ 94.99

(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.
- NO PST. Only 5% GST or HST, Where applicable.

**See inside back cover for more great deals!**

**FREE SHIPPING\***  
**on purchases of \$25 or more**  
**For a limited time we will ship any order, any item, anywhere in Canada using Canada Post Expedited Shipping.**  
 \* Restricted to items that are deliverable by Canada Post Expedited Ground.  
 \* Dangerous goods excluded. \* Insurance is extra.

# CANADIAN JETS



**3**  
**New Jets!**



CT-133 / T-33  
Wingspan: 31"  
50mm EDF



CF-86 SABRE  
Wingspan: 25"  
50mm EDF

CT-155 / T45 HAWK  
Wingspan: 23"  
50mm EDF



FULL SPECIFICATIONS  
FOR EACH AIRCRAFT  
AVAILABLE ON  
OUR WEBSITE



CF-18 HORNET  
Wingspan: 29"  
64mm EDF

CF-18 HORNET  
Wingspan: 41"  
Length 56."  
90mm EDF

CT-114 SNOWBIRDS  
Wingspan: 27"  
64mm EDF



CF-18 HORNET  
Wingspan: 31"  
64mm EDF

TWO CLASSIC CANADIAN  
PAINT SCHEMES AVAILABLE!

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



# 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)

Bill Rollins 27460  
Box 1376 129 Butler Ave  
Parksville, BC V9P 2H3  
250-248-5545 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 - Ron Dodd 57326L

5704 Remington Crescent, Chilliwack, B.C., V2R 3X8 604-824-2976 | pres@maac.ca

Vice President - Kevin McGrath

Secretary/Treasurer - Linda Patrick

Executive Board Members - Walter Chikmoroff (AB Zone), Clair Murray (South East)

Past President - Richard Barlow 613-348-1696 | pastpres@maac.ca

## OFFICE STAFF

Linda Patrick (Secretary/Treasurer)

linda\_maachq@on.aibn.com

Rachel Lazaridis (Bilingual Reception and membership)

members\_maachq@bellnet.ca

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

Bilingual service is available / Un service bilingue est disponible.

## 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  
jkcartlidge@hotmail.com

Appointments  
(Board Appointed)

### ACC DELEGATE

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

### BUSINESS PLAN

Geoff Strotmann 30746  
9229 Country Rd 44  
Oxford Stn, ON K0G 1T0  
613-25-84613  
Danielle-Geoff@ripnet.com

### CHAIR OF CHAIRS

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

### TRANSLATION

J. Des Becquets 21112  
Casier postal 408  
920, rue Marston  
Appartement 48  
L'Orignal (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

John McFayden 14681  
3 Riley St  
Dundas, ON L9H 7C6  
905-689-4283  
stuntguy@sympatico.ca

### FAI

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

### FIRST PERSON VIEW

Zoltan Pittner 62719  
91 Ashburn Cres  
Woodbridge, ON L4L 1G8  
9052642745  
fpv.chair.maac@gmail.com

### FREE FLIGHT INDOOR

Vladimir Linardic 38165  
vladimir.linardic76@gmail.com

### FREE FLIGHT (Sport & Competition)

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

### GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Steve Woloz 7877  
5763 Ave Mclear  
Cote St. Luc QC H4W 2H2  
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  
zd-e@maac.ca

### R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Rod Mcrae 058L  
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  
10 Gerry Ravary Place  
Whitby On. L1M 0J1  
905-425-1531  
mansterrussell01@aol.com

### R/C HELICOPTER

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

### R/C INDOOR

Gaston Boissonneault 42053  
1157 Dominion Dr  
Hanmer, ON P3P 1W1  
705-969-6728  
gbjets@cyberbeach.net

### R/C JET

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

### R/C PRECISION AEROBATICS

Hartley Hughson 50988  
5014 Sunshine Coast Hwy  
Sechelt, BC V0N 3A2  
604-885-5085  
hhughson@dccnet.com

### R/C PYLON

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

### R/C SAILPLANE

Simon Thompson 42150  
20711 - 90 Ave  
Edmonton, AB T5T 1T4  
780-481-7714  
simonthompson@shaw.ca

### 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. Catharines, ON L2P 2B9  
905-964-3189  
tech@ont.net

### SAM

Simon Blake #20644  
159 Kane Ave.  
Toronto, ON M6M 3N4  
416-651-1352  
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

# Model Aviation

## CANADA



Model Aviation Canada  
is Published by

Morison Communications  
www.morisoncom.com

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

### Editorial Department

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

### Advertising

Keith Morison  
adsales@modelaviation.ca  
Ph 403-510-5689 Fax 403-282-0849  
Model Aviation Canada (ISSN# 0317-7831) is the official publication of the Model Aeronautics Association of Canada, and is published six (6) times a year by Morison Communications.

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

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

### Submissions

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

### Submission Deadlines

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

### Classified Advertising

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

### MEMBER RATES:

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

### Display Advertising

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

### CONTENTS

November 2011 - Vol. 42 No. 5

President's Report/Mot du président	5
Notes de l'éditeur	6
Editor's Notes	7
Membership Application 2012	9
Demande de permis de modéliste 2012	10
Order form	11
Great Grape Gathering	29
Airshows / Spectacle Aérien	33
Mr. Model Engine by Frank Klenk	35
Photo Album	40
Warbirds Over The Bay by Paul Chitty, Photos by Peter Krauter	43
Hobbyshops Canada	71

### ZONE COLUMNS

Alberta (A)	13
Atlantic (B) / Atlantique (B)	14
British Columbia (C) / Colombie-Britannique (C)	15
Manitoba and North Western Ontario (D)	
Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	16
Middle Ontario (E) / Ontario Milieu (E)	17
Ottawa Valley (G) / Vallée de l'Outaouais (G)	18
BC Coastal (H)	19
Colombie-Britannique – zone côtière (H)	20
Québec (I)	21
St Lawrence (J) / St Laurent (J)	22
South East Ontario (L) / Sud Est Ontario (L)	24
South West Ontario (M)	25
Sud Ouest Ontario (M)	26

### COMMITTEE COLUMNS

Archives	46
First Person View/Vol par immersion (FPV)	47
Noise / Bruit	48
Radio Spectrum / Spectre de Radio	49
Public Relations / Relations Publiques	50
Beginner / Débutant	51
Control Line / Vol Circulaire	52
C/L Precision Aerobatics Vol circulaire acrobatique	53
Vol libre interieur	54
Free Flight Indoor	55
Electric / Avions électriques	58
RC Float Plane / Avions flotteurs	59
RC Giant / RC Giant	60
RC Helicopter / RC Hélicoptères	61
RC Indoor / RC Vol Intérieur	62
RC Jets / Avions à réaction	63
RC Precision Aerobatics / RC - Acrobatie de Précision	64
RC Pylon	65
RC Course Autour de Pylônes	66
RC Scale Aerobatics / Acrobatie de copies volantes	67
Sailplane / Planeurs	68
Website / Le site Web	69



Les Sayer of Oshawa launches his Keil Kraft "Senator". Whilst being one of the easiest models to build and fly, Senators are very high performance and are so popular in Nostalgia Rubber Power, that the design was selected for this year's early bird crest. Photo by Roger Bruce.

# President's Report



Ron Dodd 57326  
President  
604-824-2976 pres@maac.ca

This will be the last report before Christmas, so to all of you, I would like to wish a very Merry Christmas, and a Happy New year.

By now, every zone meeting will have been conducted, and to the returning Zone directors, congratulations and a hearty welcome to the people who are serving your first term. Thank you from the organization for volunteering your time and effort.

I wish to thank Richard Biron in Québec, and Walt Chikmoroff in Alberta for the many years you have spent as zone directors, and the countless hours you have put into MAAC. In addition to his commitment as a Zone Director, Walt has served on the executive committee for some years.

Peter Schaffer, Don McGowan, and Rodger Williams.....welcome aboard.

Peter has been heading up the web committee for the last few years, and Rodger is the chair of the helicopter commit-

tee. Judging by the contributions you have made to these committees in the past, you will no doubt be valuable members on the Board of Directors.

We are now into planning next year's budget, and making arrangements for the next Annual General Meeting. If you happen to be a zone director, make sure please that your minutes, recommendations, and resolutions are forwarded to the office well before the end of this month. There is a huge workload for the office at this time of year, and anything we can do to make life easier for Linda, Céline, and Rivka will be greatly appreciated.

This brings me to another item. We have two new assistants in the office this fall. Both women are very experienced people, and have taken over their jobs admirably. If you get a chance, give the office a call, and chat with either one of them, in either French, or English. You will be impressed. They are each totally fluent in both official languages.

This last summer, I was pleased to see that your Jet Committee has begun using the new Turbine Operator's Certificate (TOC ) Thanks for a well thought-out pro-

cess. I know that Kelly and group have spent many hours developing this, and judging by the reception at the two jet rallies I was able to attend this year, it is well received by all.

I am amazed to see that we are making a little history during the year. At the jet rally in Whidbey Island, I was accompanied by Sherry, and we were happy to see that Mark Smith, AMA president, and his wife Ruth were in attendance. Mark, Sherry and I all had a turn at flying a turbine-powered model and we thoroughly enjoyed our weekend time with them. Apparently, it was the first time in anyone's memory that the president of MAAC and the president of the AMA had ever flown models together at an event.

The second piece of history made this last year... It seems that I am the only president in the history of MAAC who has been elected twice in one year.

My next report will have some very important information regarding this, so stay tuned.

Have a safe holiday, and we'll chat again next issue. ✈

# Mot du président



Ron Dodd 57326  
President  
604-824-2976 pres@maac.ca

Ce sera le dernier compte-rendu d'ici Noël, si bien qu'à vous tous, j'aimerais vous souhaiter un Joyeux Noël et une Bonne Année.

Chaque zone devrait maintenant avoir procédé à son assemblée de zone; aux directeurs de zone qui reviennent, félicitations et bienvenue aux gens qui servent lors de leur premier mandat. Merci de la part de notre organisme d'avoir offert de votre temps et de votre effort.

Je remercie Richard Biron (zone Québec) et Walt Chikmoroff (Alberta) pour les nombreuses années que vous avez consacrées à la direction de votre zone respective ainsi qu'aux nombreuses heures que vous avez consacrées aux affaires du MAAC. En plus de ses engagements au sein de sa zone, Walt a évolué au sein du comité exécutif pendant quelques années.

Peter Schaffer, Don McGowan, et Rodger Williams... bienvenue à bord.

Peter dirige le Comité du site Web de-

puis quelques années et Rodger est le président du Comité des hélicoptères. Si on en juge des contributions que vous avez faites à ces comités par le passé, vous, messieurs, serez des membres importants du Conseil de direction.

Nous planifions maintenant le budget de l'année prochaine et nous sommes à planifier la prochaine Assemblée générale annuelle. Si vous êtes un directeur de zone, assurez-vous d'envoyer vos procès-verbaux, recommandations et résolutions au siège du MAAC d'ici la fin de ce mois. La charge de travail est importante à ce temps-ci de l'année et nous devons faciliter la vie de Linda, Céline et Rivka. Elles l'apprécieront.

Ceci m'amène à un autre sujet. Nous avons deux assistantes au bureau cet automne. Les deux femmes ont beaucoup d'expérience et elles ont pris la relève de façon admirable. Si vous en avez la chance, appelez au bureau et parlez-leur dans la langue de votre choix, en anglais ou en français. Vous serez impressionnés. Toutes deux parlent couramment les deux langues officielles.

L'été dernier, j'étais heureux de constater que le Comité de jets a commencé à utiliser le nouveau certificat des pilotes d'appareil à turbine (Turbine Operator's Certificate). Merci de cette bonne procédure songée. Je sais que Kelly et son groupe ont consacré plusieurs heures à concevoir ce document et la procédure et selon la réception qu'on y a réservée lors des deux rassemblements de jets auxquels je me suis rendu cette année, c'est très bien comme ça.

J'ai été émerveillé de constater que nous avons écrit une nouvelle page d'histoire, cette année. Lors du ralliement de jets à Whidbey Island, mon épouse Sherry et moi avons été très contents de faire la connaissance de Mark Smith, le président de l'AMA américaine, et de sa femme Ruth. Mark, Sherry et moi avons essayé de piloter un jet à turbine et nous, les Canadiens, avons beaucoup apprécié la fin de semaine en compagnie de nos invités américains. Semble-t-il que c'était la première fois -- de mémoire -- que les présidents du MAAC et de l'AMA avaient piloté des

*suite à la page 7*



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

Les jours raccourcissent et on remarque que l'air s'est rafraîchi. Pas de doute : les saisons changent. Au cours de ma carrière de modéliste, un changement plus subtil de saison s'est produit, un changement qui apporte aussi un changement de climat au sein du passe-temps. À l'instar du changement de climat global, certains pensent que le passe-temps perd le noeud de ce qu'il a été et que sa nature même est en train de se faire détruire; d'autres embrassent plutôt ce nouvel état des choses et le perçoivent comme étant un sous-produit du progrès et ils l'absorbent sans problème.

## PRINTEMPS

lorsque j'ai commencé au sein du passe-temps, vers 1978, je construisais mes maquettes à l'aide de colle à menuiserie et d'époxy -- la variété à cinq minutes lorsque vous deviez coller quelque chose rapidement. Mes débuts, je les ai faits alors que les recouvrements étaient résolument de la variété thermorétractable, si bien qu'on ne m'a jamais accusé d'être un malfaiteur passeur de dope (plusieurs ne saisiront pas cette blague, malheureusement).

J'étais jeune (14 ans) lorsque j'ai construit mon premier planeur et une quelconque attention aux détails ne faisait pas partie de mon plan de match. Les maquettes que j'ai construites étaient clairement les miennes... mes avions n'étaient pas les plus beaux et j'en ai certainement sacrifié une portion de performance. Cela n'était pas important. Ces maquettes étaient les miennes... Je les avais construites -- et reconstruites -- à l'aide de feuilles de balsa, des baguettes et des blocs de bois.

## ÉTÉ

À mesure que j'accumulais de l'expérience de construction et de pilotage, il était temps de m'épanouir. La construction était plus facile grâce à l'arrivée des colles cyanoacrylate et j'ai vécu la sensation de brûlement dans les yeux et le réchauffement de ma peau lorsqu'on se sert de ces colles.

À mesure que mon intérêt pour le passe-temps s'est développé, j'ai fait de la compétition de façon sérieuse. J'ai suivi

une courbe selon laquelle je suis passé de maquettes de construction conventionnelle assez sophistiquées -- toujours avec le look Morison -- à l'achat de maquettes qu'avaient construites d'autres et éventuellement, à faire voler des maquettes moulées qui avaient été construites par les autres et éventuellement, j'ai piloté des maquettes moulées de technologie avancée et qu'un modéliste moyen ne pourrait pratiquement pas construire.

La précision de construction et la performance des maquettes moulées sont sensationnelles. Mes jouets étaient construits à l'aide la plus récente technologie et avaient été conçus afin de supporter le stress, tout en étant aussi légers que possible. Ils étaient des merveilles technologiques et étaient un délice à piloter. Les défaillances en vol étaient habituellement catastrophiques puisque les réparations étaient au-delà de ce que je savais faire ou de l'équipement dont je disposais pour les reconstruire. Les pièces et les maquettes étaient aisément remplacées.

## AUTOMNE

Après avoir passé plusieurs années au sein du passe-temps, tous les éléments étaient rassemblés. Je me concentrais davantage sur la compétition, je voyageais plus loin afin de participer à des concours et je me tournais vers des championnats de la FAI. J'achetais des maquettes beaucoup plus que j'en construisais, même lorsque je voulais me munir d'une maquette de plaisir. En y songeant maintenant, je constate que mes maquettes étaient devenues des outils du milieu plutôt que des créations de la passion pour le passe-temps.

Ces avions arrivaient presque prêts à voler et ils avaient été peints pendant le processus de construction et pour les dernières que j'ai achetées, je chargeais même d'autres personnes d'installer mon équipement radio et d'ajuster l'électronique. (Je ne connais que trop bien mes aptitudes à la soudure.)

Ne me considérez pas un constructeur. J'ai déjà vu des gens quitter le magasin de passe-temps avec des feuilles de balsa, de baguettes et de blocs une certaine semaine et revenir avec un merveilleux appareil, la semaine d'ensuite. Ce n'est pas moi. Pas plus que je ne suis un maniaque des détails. Je suis davantage un constructeur TLAR (That Looks About

Right, «C'est bon en masse»); pour moi, la construction n'est qu'une étape menant au pilotage.

## HIVER

traditionnellement, une fois que vous voyiez votre souffle en buée même à midi, c'était un signe indéniable qu'il valait mieux s'installer dans l'atelier à l'occasion de la saison de construction. C'était le temps de l'année durant lequel des morceaux de balsa se retrouvaient par terre, où on voyait de la poussière de balsa en suspension dans l'air et que nos nouvelles créations prenaient forme.

Le vol intérieur, par le passé, était le domaine exclusif des amateurs de maquettes de vol libre. Il fallait alors savoir comment construire et comment comprendre les principes de vol afin de pouvoir ajuster votre maquette.

L'hiver était en fait une saison de croissance, de changement, de construction et de reconstruction. Aujourd'hui, l'hiver signifie davantage un changement d'endroit où faire voler des maquettes.

## CHANGEMENT DE CLIMAT

le pilotage de maquettes tout au long de l'année et la gamme de maquettes presque prêtes à voler maintenant abordables, tout cela a changé la nature du passe-temps. Je crois que je vis un conflit intérieur. Puisque j'ai piloté des maquettes que j'avais achetées et que j'avais construites -- le même appareil, parfois -- je sais que celles que j'ai construites ne volent pas aussi bien, qu'elles sont plus lourdes et ne paraissent certainement pas aussi bien, mais toutefois, elles ont plus de valeur pour moi.

Il y a un changement dans cette approche du passe-temps, un changement provoqué par des maquettes peu dispendieuses et couramment disponibles. Il n'y a aucun doute que l'aéromodélisme est plus accessible que déjà et c'est une grande avancée que de pouvoir élargir mes horizons. Malgré tout, je ne peux m'empêcher de penser que le passe-temps est en train de perdre un peu de son âme et de sa créativité. ✪



# Editor's Notes



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

The days are getting shorter and the air is noticeably cooler. Sure signs that the seasons are changing. Through my modelling career, there has been a more subtle changing of the seasons, a change that also brings with it a climate change in the hobby. Like our 'global' climate change, there are those who think the hobby is losing its core nature and is being destroyed beyond repair and there are others who embrace our 'climate change' as a by-product of progress and sit back and soak it all in.

## SPRING

When I got my start in the hobby, in about 1978, my models were built with carpenters glue and epoxy - the five-minute kind being used when you needed to quickly glue something together. My beginning was well into the age of heat-shrink coverings, so I was never accused of being a dope fiend. (many might not get that joke... sadly).

I was young, just 14 when I built my first glider, and attention to detail wasn't in the cards. The models I built were clearly mine... they weren't the prettiest, usually, and I was almost certainly giving up some performance. That

*Mot du président*

*suite de la page 5*

maquettes en même temps lors d'un rassemblement.

Le deuxième pan d'histoire... Il semble que j'aie été le seul président de l'histoire du MAAC à avoir été élu à deux reprises au cours de l'année.

Mon prochain rapport renfermera des renseignements très importants relativement à ceci, alors demeurez à l'écoute.

Passez un temps des fêtes en toute sécurité et au plaisir de vous redonner des nouvelles. ✈

didn't really matter. They were mine... I built them -- and re-built them -- from sheets, sticks and blocks of wood.

## SUMMER

As I got my building and flying basics under my belt, it was time to flourish. Building became easier with the advent of CA adhesives and I've experienced the sting in the eyes and the gentle warming of the skin that comes with using these game-changing glues.

As my interest in the hobby grew, I became fairly serious about competition. I followed a curve of moving from building fairly sophisticated 'built-up' models, still with that 'Morison' look to them, to buying models built by others and eventually to flying molded models that were high tech and virtually impossible for the home hobbyist to build.

The accuracy and performance of molded planes is amazing. My 'toys' were built using the latest technology and engineered to take the stresses but also be as light as possible. Absolute marvels of technology and a dream to fly. Failures were generally catastrophic as repairs were typically beyond what I had the knowledge or equipment to do. Pieces and models were easily replaced.

## FALL

After years in the hobby, everything was coming together. I was focusing on competition a lot more, travelling further afield for contests and looking to FAI world championships for direction. I was buying much more than building, even when it came to the 'fun' models. As I look back at it, I can see that my models had become tools of the trade rather than creations of a passion for the hobby.

They arrived 'almost ready to fly,' painted during the construction process and for the last few, I even had other people install my radio gear and handle the electronics. (I know my soldering

skills too well.)

Now, don't get me confused with a 'builder.' I've seen people leave the local hobby shop with sheets, sticks and blocks of assorted wood one week and return with a completed, gorgeous airframe the next. That's not me. Nor am I a detail guy. I am very much a TLAR builder (That Looks About Right) and building is merely a step on the path towards flying.

## WINTER

Traditionally, once you can see your breath in the air at noon, it was a sure sign that it was time to hunker down in the workshop for building season. This was the time of year where balsa shavings fell to the floor, sanding dust hung in the air and creations took shape.

Indoor flying, in years past, was the exclusive domain of the free flight enthusiasts. It took real building and a real understanding of flight and trimming your model.

Winter was a definite season for growth, change, building and rebuilding. Today, winter is more often a change of venue.

## Climate Change

Year-round flying and the range of well done and affordable ARF models has really changed the nature of the hobby. I think this is where I have my biggest internal conflict. Having flown both bought and built models -- even of the same airframe -- I know that the ones I built myself don't fly as well, are a bit heavier and certainly don't look as good but, nonetheless, mean more to me.

There is a change in approach to the hobby that has come with inexpensive and widely available models. There is no doubt that model aviation is more accessible than before and the ease with which we can expand our horizons is a great advancement. Even so, I can't help but feel that the hobby is losing a bit of its soul and creativeness. ✈

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

To receive your 2012 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Fill out the membership form on page 9 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st.



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

Pour recevoir votre écusson 'prime' 2012, votre formulaire de renouvellement du MAAC avec votre cotisation doivent parvenir au siège social du MAAC d'ici le 30 novembre.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 10 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de la revue *Model Aviation Canada*, le siège social du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre.



## 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](http://MAAC.ca)



# -AIRCRAFT MODELERS RESEARCH-



**33% J-3 Cub!**



### -Available kits-Modèles disponibles-

- Air Tractor 401-B/402-B
- High Wing Stick 30, 50, 85 and 150
- High Wing Stick 50 TWIN
- Low Wing Stick 30 & 50
- Trainer 20, 26 & 50
- Low Wing Sport 26
- 50% Spacewalker

- Eclipse 50
- 33% Piper J-3 Cub
- Payload Master 100
- 38% Wedell-Williams Red Lion
- 33% & 40% Waco
- 42% Super Decathlon

**Available engines: MOKI, ZDZ, ROTO, DLE, DM, JBA, NGH, SV, ASP, MLD and VALACH**  
**Moteurs disponibles: MOKI, ZDZ et ROTO, DLE, DM, JBA, NGH, SV, ASP, MLD et VALACH**

**Dealer for *AeroWorks* and *SlipStream* A-R-F's, *SIG* and *MR Aerodesign* quality kits!**  
**Détaillant pour les A-R-F *AeroWorks* et *SlipStream*, kit de *SIG* et *MR Aerodesign*!**

***We now stock servos and electronics from Hitec & Power HD, hardware from Du-Bro, Sig, Sullivan, Parson's, Robart, Ohio Superstar, Airwild, fiberglass parts, landing gears and more!***

***Nous avons des servos et accessoires électroniques de Hitec & Power HD, le matériel de Du-Bro, Sig, Sullivan, Parson's, Robart, Ohio Superstar, Airwild, pièces en fibre de verre, trains d'atterrissage et plus encore!***

**\*More info at:**

**[WWW.AMR-RC.COM](http://WWW.AMR-RC.COM)**

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

**\*Pour plus d'infos:**

**[info@amr-rc.com](mailto:info@amr-rc.com)**



# MEMBERSHIP APPLICATION 2012

Model Aeronautics Association of 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  
Toll Free 1-855-FLY-MAAC or 1-855-359-6222



## Personal Information

MAAC # \_\_\_\_\_ NEW MEMBER?  Yes  No

Birthdate: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Language  E  F  
*Birthdates are required for verification of member type and kept confidential*

### Occupation

The organization requests occupation for demographic purposes however MAAC is a volunteer based organization and on occasion will access information provided by members to seek help in various aspects of its operation. If you do not want to be contacted by the organization you may wish to leave the occupation section blank.

Name : \_\_\_\_\_  
First Initial Last

Address : \_\_\_\_\_  
Street, Avenue, Blvd, etc. Unit / app #

City: \_\_\_\_\_ Province: \_\_\_\_\_ Postal Code: \_\_\_\_\_

TEL: Home \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ EMAIL: \_\_\_\_\_  Please check here if you do not wish for the organization to contact you by email

TEL: Work \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ EMAIL: \_\_\_\_\_

Except as set out in our Privacy Policy, we will not disclose any personally identifiable information without your permission unless we are legally entitled or required to do so or if we believe that such action is necessary in relation to a claim made under our insurance policy that involves you. Your disclosure of your email address or occupation is voluntary. By so disclosing, you consent to MAAC contacting you for such purposes (see policy manual "Privacy") in relation to the organization as it deems appropriate, including to seek your help as a volunteer in areas in which you may have a particular expertise.

I am a resident of:  Canada  United States (provide AMA number to verify status)  Other Country

MAAC CLUB AFFILIATION: \_\_\_\_\_

How did you become aware of MAAC?

Friend  Family  Club  Radio/TV  Web  Hobby Show \_\_\_\_\_  Hobby Shop \_\_\_\_\_

Interest Category (please check all that apply)

- Sport (just for fun)  R/C Scale  SAM (Society of Antique Modelers)  R/C Scale Combat  R/C Float Plane  R/C Open Combat
- R/C Boat  CL Precision Aerobatics  R/C Precision Aerobatics  Control Line  R/C Helicopter  Free Flight Outdoor
- R/C Scale Aerobatics  Electric Aircraft  R/C Pylon  R/C Jet  Turbine  R/C Sailplane  Free Flight Indoor
- R/C Scale Sailplane  R/C Car  Rocket  R/C Giant Scale  R/C Indoor

Primary Interest: \_\_\_\_\_ Do you compete in any of the above categories?  YES  NO

If Yes, What Event ? \_\_\_\_\_  Local  Regional  National  International (W/C Competitors use FAI designation)

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

I also acknowledge that while operating a model aircraft in any of the 50 United States, insurance coverage will be provided by the Model Aeronautics Association of Canada and I will abide by both the AMA and MAAC Safety Codes. Where the two codes are in disagreement, the more stringent of the two shall apply. I will use only approved United States frequencies for radio control aircraft while flying in the 50 United States.

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

(parent or guardian must sign if applicant is under the age of 18 and agrees to provide the appropriate supervision to the applicant)

Any member who joins or renews for next year before November 30th of the current year will receive a specially designed crest. The crest is available in limited quantities and for a limited time while supplies last.  Check here if you do not want to receive the crest.

## Base Fees Are Open \$80 Or \$216 - Junior \$10 Or \$21 • Fees shown below include applicable GST or HST CURRENT YEAR FEES ARE NON-REFUNDABLE

Bi-monthly publication is supplied to members commencing at renewal or date joined

Member Type	1 Year (2012) Jan 1 - Dec 31/12	16 months (2012) Sep 1 - Dec 31/13	3 Years (2012) Jan 1 - Dec 31/14
<b>ON, NB, NL</b>			
Open Member (Includes Magazine) <i>(18 years or over as of Jan 1)</i>	\$90.40	\$90.40	\$244.08 <i>(CDN residents only)</i>
Junior Member (No Magazine) <i>(Under 18 years as of Jan. 1)</i>	\$11.30	\$11.30	N/A
Junior Member (Includes Magazine)	\$23.73	\$23.73	N/A
<b>BC</b>			
Open Member (Includes Magazine) <i>(18 years or over as of Jan 1)</i>	\$89.60	\$89.60	\$241.92 <i>(CDN residents only)</i>
Junior Member (No Magazine) <i>(Under 18 years as of Jan. 1)</i>	\$11.20	\$11.20	N/A
Junior Member (Includes Magazine)	\$23.52	\$23.52	N/A
<b>NS</b>			
Open Member (Includes Magazine) <i>(18 years or over as of Jan 1)</i>	\$92.00	\$92.00	\$248.40 <i>(CDN residents only)</i>
Junior Member (No Magazine) <i>(Under 18 years as of Jan. 1)</i>	\$11.50	\$11.50	N/A
Junior Member (Includes Magazine)	\$24.15	\$24.15	N/A
<b>PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU</b>			
Open Member (Includes Magazine) <i>(18 years or over as of Jan 1)</i>	\$84.00	\$84.00	\$226.80 <i>(CDN residents only)</i>
Junior Member (No Magazine) <i>(Under 18 years as of Jan. 1)</i>	\$10.50	\$10.50	N/A
Junior Member (Includes Magazine)	\$22.05	\$22.05	N/A

Membership Option Amount \_\_\_\_\_

I wish to make a Donation to:

Team Travel Fund \_\_\_\_\_

Competition Fund \_\_\_\_\_

Flying Field Protection Fund \_\_\_\_\_

Public Relations \_\_\_\_\_

Other (Specify) \_\_\_\_\_

**Total** \_\_\_\_\_

Method of Payment:  VISA  Mastercard  Cheque Enclosed

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

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

Payment Signature: \_\_\_\_\_

**Please allow 3 - 5 weeks for application to be processed October through April.**



# DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2012



Les 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  
 Numéro sans frais 1-855-FLY-MAAC or 1-855-359-6222

## Information personnelle

MAAC # \_\_\_\_\_ NOUVEAU MEMBRE?  Oui  Non Emploi \_\_\_\_\_  
 Date de naissance: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_ Langue  A  F  
 mois jour année  
 La demande de cette information est pour fins démographiques puisque notre Association, est gérée par des bénévoles et nous pouvons à l'occasion nous référer à l'information fournie par nos membres, pour demander de l'aide.  
 Si vous ne désirez pas être contacté, ne remplissez pas la section "Emploi"

Nom : \_\_\_\_\_  
 Prénom Initiale Nom

Adresse : \_\_\_\_\_  
 Rue, chemin, etc. Unit / app #

Ville: \_\_\_\_\_ Province: \_\_\_\_\_ Code Postal: \_\_\_\_\_  Veuillez cocher ici si vous ne voulez pas recevoir des messages du MAAC par courriel  
 TEL: résidentiel \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ courriel: \_\_\_\_\_  
 TEL: travail \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ courriel: \_\_\_\_\_

Hormis ce qui est contenu dans notre politique de confidentialité, nous ne divulguons aucune information personnelle identifiable sans votre permission, sauf si nous sommes légalement autorisés ou requis de le faire ou si nous croyons qu'une telle action est nécessaire par rapport à une réclamation vous impliquant et faite en vertu de notre politique d'assurance. La divulgation de votre adresse de courriel ou d'emploi est volontaire. Si vous divulgez ainsi ces renseignements, vous consentez à ce que le MAAC communique avec vous à des fins (voir le manuel de politique "Confidentialité") ayant trait à l'organisation, si le MAAC juge approprié de le faire, y compris afin de demander votre aide en tant que bénévole dans les domaines où vous pourriez avoir une expertise particulière

Je suis un résident du:  Canada  États-Unis (avec preuve d'adhésion AMA pour 2012)  Autre

CLUB AFFILIÉ à MAAC: \_\_\_\_\_

Comment avez-vous connu MAAC??

Ami  Famille  Club  Radio/TV  Web  Salon de hobby \_\_\_\_\_  Magasin de Hobby \_\_\_\_\_

Catégorie d'intérêt (cochez la case appropriée)

Sport (juste pour le plaisir)  R/C Maquette  SAM (Société des anciens modélistes)  R/C Combat de copies volantes  Hydravion à flotteurs  
 R/C Combat libre  R/C Bateau  Acrobatie de précision de vol circulaire  Acrobatie de précision  Vol circulaire  
 R/C Hélicoptère  Vol libre extérieur  Acrobatie à l'échelle  Maquettes électriques  R/C Pylône  
 R/C Planeur  Vol libre intérieur  R/C Avion à réaction  Turbine  R/C Maquette de planeur  R/C Auto  
 Vol intérieur télécommandé  Fusée  R/C L'échelle géante

Intérêt Principal: \_\_\_\_\_ Participez-vous à des compétitions dans une catégories ci-haut mentionnées?  Oui  Non

Quel événement? \_\_\_\_\_  Locale  Régionale  Nationale  Internationale (Utilisez l'identification FAI)

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

Je consens que la pratique de l'aéromodélisme peut causer certains dangers. J'ai lu et je respecterai les règles et règlements qui sont présentement établis ou le seront dans le futur par les Modélistes Aéronautiques Associés du Canada. Je comprends qu'à défaut d'observer les règles et règlements, ceci pourrait résulter en la dénegation de mon adhésion et perte de la couverture d'assurance pour tout dommage ou réclamation

Je reconnais aussi que lorsque je ferai voler un modèle dans n'importe lequel des 50 états des Etats-Unis, je serai couvert par l'assurance de l'Association et j'obéirai au Code de Sécurité du MAAC ainsi que celui du AMA. S'il y a conflit entre les deux Codes, le plus sévères des deux sera de rigueur et que j'utiliserai uniquement les fréquences approuvées par les 50 états des Etats-Unis pour les modèles télécommandés.

Signature: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
 (Le parent ou tuteur de candidat âgé de moins de 18 ans doit signer et accepter d'offrir la surveillance adéquate au candidat)

Les adhésions anticipées pour l'année suivante reçues avant le 30 novembre recevront un écusson à tirage limité, disponible jusqu'à épuisement des stocks.  
 Cochez ici si vous ne désirez pas recevoir l'écusson

**Cotisations de base: membres libres 80,00 \$ ou 246,00 \$/3 membres cadets 10,00 \$ ou 21,00 \$**  
**La cotisation ci-dessous inclut la TPS & TVH • COTISATION ANNUELLE NON REMBOURSABLE**  
 Les publications bimestrielles sont envoyées à tous les membres à partir du renouvellement ou de l'adhésion.

Member Type	1 An (2012) Jan 1 - Dec 31/12	16 mois (2012) Sep 1 - Dec 31/13	3 Ans (2012) Jan 1 - Dec 31/14
<b>ON, NB, NL</b>			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$90.40	\$90.40	\$244.08 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1 janvier)</small>	\$11.30	\$11.30	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$23.73	\$23.73	N/A
<b>BC</b>			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$89.60	\$89.60	\$241.92 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1 janvier)</small>	\$11.20	\$11.20	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$23.52	\$23.52	N/A
<b>NS</b>			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$92.00	\$92.00	\$248.40 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1 janvier)</small>	\$11.50	\$11.50	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$24.15	\$24.15	N/A
<b>PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU</b>			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$84.00	\$84.00	\$226.80 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1 janvier)</small>	\$10.50	\$10.50	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$22.05	\$22.05	N/A

Montant de l'option d'adhésion	_____
<input type="checkbox"/> je désire faire un Don::	
Fonds de voyage pour équipe	_____
Fonds pour compétition	_____
Fonds de la Protection des Champs	_____
Relations publiques	_____
Autre (spécifiez)	_____
<b>Total</b>	_____
Méthode de Paiement:: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> Cheque	
Carte #	_____
Exp.: _____ / _____	
signature de paiement: _____	
<b>Prévoir 3 à 5 semaines pour réception du permis d'octobre à avril</b>	



# 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) .....	_____	\$ 6.00 _____
Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité) .....	_____	\$ 6.00 _____
_____ Gold/or    _____ Silver/argent    _____ Bronze		
10K Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur)		

Please contact the office for current pricing /  
 Bien vouloir communiquer avec notre bureau pour le prix courant

Pictures available at [www.maac.ca](http://www.maac.ca) under MAAC E-Store / Photos disponibles sur le site web [www.maac.ca](http://www.maac.ca) sous la rubrique Magasin.

Shipping at Cost/ Frais de poste au prix coûtant .....	\$ _____
<b>Subtotal/Total Partiel</b>	<b>\$ _____</b>
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.

# VIDEO BROSSAIR

2h30 of exciting & instructional footage!  
2h30 d'images captivantes & instructives!



Enjoy more than 10 interesting subjects ranging from IMAC, Valves Adjustment, and Amphibian Planes to FPV flying and 3D Tricks, all filmed in HD QUALITY!!!

Naviguez parmi plus de d'une dizaine de sujets des plus intéressants: IMAC, Ajustements des Valves, Appareils Amphibiens, Vol en Immersion Vidéo, Trucs 3D et plus encore, le tout, filmé en HAUTE DEFINITION!!!

## ORDER NOW!!!

COMMANDEZ DÈS MAINTENANT!!!  
WWW.BROSSAIR.COM - VIDEOBROSSAIR@SETMIN.COM  
See on - YOUTUBE @ VIDEOBROSSAIR - pour plus d'infos.



Serving Modellers  
since 1972

## CELLAR DWELLER HOBBY SUPPLY LTD.

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

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

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

### Eflite

BLADE CP RTF ELECTRIC  
MICRO HELICOPTER



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

# 1-866-248-0352

(204) 589-2037

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



Official  
MAAC Wear



A wide range of items and styles  
Custom embroidery available  
No minimum order

Available at [MAAC.ca](http://MAAC.ca)

## Morison COMMUNICATIONS

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca

- Photography
- Publishing
- Public Relations
- Event Planning



# Alberta (A)



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

I recently had the pleasure of giving out some of the awards approved at the AGM in the spring. The following members received Leader Member status: Roger Goulet, Ernie Reinhold, Al McGillis and Bob Wonitoy. All of these members are well deserving of their Leader designation.

I also had the privilege of presenting a Hall of Fame Award to Bill Gillespie. Bill has a long and varied history in the hobby. Members in the Edmonton area should remember that you have a wealth of information available to you. I'm sure that Bill would be happy to share.

The outdoor season must be coming to an end. I just checked the events listing for September and found ten events in two weekends. The events are a wide range of disciplines including Float Flies, IMAC, Pylon and Fun Flies of all types. The events are happening all

over the Zone. Looking out the window at the farmer swathing a field of canola also tells me winter is coming.

We have to start thinking about the winter projects and the proper storage of the radio and batteries for the winter. Please check on the proper storage of Li-Po batteries as improper storage can shorten their life!

By the time you read this, there may be the white stuff on the ground in some parts of the Zone. It's time also to start



Walt Chikmoroff, left, presents Bill Gillespie with his Hall of Fame award. / Walt Chikmoroff (à g.) présente le prix du Temple de la renommée à Bill Gillespie.

thinking about the INDOOR season of flying. There are many new Bind-N-Fly models waiting to become wall magnets.

Remember that the indoor season can sure sharpen your skill set for IMAC, Pylon, Precision Aerobatics and just plain sport flying. The Indoor season also brings together a different group of people and that provides an exchange of information and ideas.

Zone A has two large events which more than 100 members attend. The first is the CARFF auction in the spring and the second is the Didsbury Radio Control Fun Flyers auction in the fall. Having attended both events for a number of years, they have offered me, and I'm sure many others, a renewal of old friendships and the forming of new ones.

Once again, I would like to thank the membership of Zone A for the support and help that was provided. This made my experience in the hobby very pleasant and enjoyable. I hope to see you at some Fun Fly or other event. ✈

# Alberta (A)



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

Récemment, j'ai eu le plaisir de remettre leurs prix Leader à des membres dont les noms avaient été approuvés lors de l'A.G.A. du printemps dernier. Les membres du MAAC suivants ont été élevés au titre de Leader : Roger Goulet, Ernie Reinhold, Al McGillis et Bob Wonitoy. Ils le méritent bien.

J'ai aussi eu le privilège de présenter le Prix du Temple de la renommée (Panthéon du MAAC) à Bill Gillespie. Bill affiche un très long palmarès au sein du passe-temps. Les membres du MAAC dans la région d'Edmonton devraient se rappeler qu'ils disposent d'une mine de renseignements en la personne de Bill. Et je suis persuadé qu'il serait ravi de partager ses connaissances.

La saison de vol extérieur tire probablement à sa fin. Je viens de vérifier les avis de rassemblement pour le mois de septembre et j'ai noté dix rassem-

blements en l'espace de deux fins de semaine. On y retrouve toute une gamme de disciplines, dont des rassemblements d'hydravions, de l'IMAC, des courses autour de pylônes et des Fun-flies de tout acabit. Ces événements se déroulent partout au sein de la zone. Mais on ne s'y trompe pas : l'hiver s'en vient, puisque j'observe un agriculteur depuis ma fenêtre qui est en train de ratisser un champ de canola.

Nous devons songer aux projets de construction pour l'hiver ainsi qu'à l'entreposage de nos émetteurs et de nos piles. Veuillez entreposer vos Li-Po correctement, sinon, leur vie utile s'en trouvera raccourcie.

Au moment où vous lirez ceci, il se peut qu'une couverture de blanc recouvre le sol en certains secteurs de la zone. Vous devez commencer à songer à la saison de vol intérieur. Plusieurs maquettes presque prêtes à voler (après la procédure Bind-N-Fly) ne demandent pas mieux que de devenir des aimants à parois.

Rappelez-vous qu'une saison de vol in-

térieur peut aiguïser votre aptitude au pilotage en prévision des disciplines IMAC, courses autour de pylônes, acrobatie de précision ou simplement de vol sportif. La saison de vol intérieur rassemble aussi un groupe différent de modélistes et vous fournit l'occasion d'échanger de l'information et des idées.

La zone A compte deux événements d'envergure auxquels se rendent plus de 100 membres. Le premier, c'est la vente aux enchères du CARFF au printemps; le deuxième, c'est la vente aux enchères automnale des Didsbury Radio Control Flyers. Puisque je me suis rendu aux deux depuis de nombreuses années, ceci m'ont permis -- de même qu'à d'autres -- de renouer de vieilles amitiés et d'en forger de nouvelles.

Une fois de plus, j'aimerais remercier les membres de la zone A pour l'appui et l'aide qu'ils m'ont témoignés. Cela a ajouté à mon plaisir au sein de notre passe-temps. J'espère vous voir à un Fun-fly ou à un autre rassemblement quelconque. ✈

# Atlantic (B)



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

Hello everyone.

Even while the weather was not always the best, we still had many successful events in the zone this past summer.

I went to Gander NL for the Screaming Eagles Annual Fun Fly at the Gander International Airport. Mark Ramsay and Al Coolen were invited by the Town of Gander to do a 3D demo as well as a flight by Mark's jet, which the spectators were very pleased to see. It was a great time in Gander with the Newfoundland hospitality that survived, even in the rain on Sunday afternoon. I particularly want to thank Carl Layden and family for their hospitality during my visit.

The zone saw many other events that I could not attend. I heard that the Heli East by the Wings of Wellington were well attended with success.

The following report comes from Paul Belzile:

*"Last August 26 to 28, Les Ailes du Madawaska Club in Edmundston held its Eastern Canada Fun Fly at the municipal airport. Once more this year, the event was a success despite Mother Nature's erratic behaviour. Approximately 60 pilots from Québec, the Maritimes and Maine were on hand and they brought 100 magnificent models (planes, jets and*



*Maybe a future pilot (in period costume), proud to be photographed in front of Jim Lloyd's 25% scale SE5a. / Peut-être un futur pilote à l'allure rétro? Il est fier de se faire photographier devant la maquette de Jim Lloyd, un SE5a à l'échelle 25%. PHOTO: Tom Roussell*

*helicopters) of all sizes. Some changes were incorporated to the flying site for the benefit of the pilots and the spectators: the first 15 minutes of each hours were devoted to helicopters and the remaining 45 minutes were allocated to planes and jets. Also spectators were allowed closer, 140 feet from the flight line compared to the 220 of previous events.*

*"On the Saturday, close to 1,000 spectators came out to see the models under a clear blue sky. On the Sunday, flying*

*was continuous until 1 p.m. under some grey skies. Then, in came hurricane Irene without so much as an invitation. Pilot participation was nothing short of superb. There were four to five models in the air throughout the day. Despite some technical mishaps and an unforgettable mid-air collision (motor to motor), all went well. Members of the club wish to thank all pilots who participated and they look forward to seeing them again next year." ✪*

# Atlantique (B)



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

Bonjour, tout le monde.

Même si la météo n'était pas à son meilleur, nous avons vécu des rassemblements couronnés de succès au sein de la zone au cours de l'été.

Je me suis rendu à Gander (Terre-Neuve-et-Labrador) à l'occasion du Fun-fly annuel des Screaming Eagles, à l'Aéroport international de Gander. La Cité de Gander avait invité Mark Ramsey et Al Coolen à présenter une séance de vol 3D et Mark a piloté son jet, ce que les spectateurs ont bien aimé. C'était un bien beau moment et l'hospitalité légendaire des Terre-Neuviens a survécu à la pluie du dimanche après-midi. Je veux

remercier en particulier Carl Layden et sa famille pour l'hospitalité qu'ils m'ont offerte au cours de mon passage sur le Rocher.

Je n'ai pu me rendre à d'autres événements au sein de la zone. On m'a dit que le rassemblement d'hélicoptères Heli East, du club Wings of Wellington, s'est très bien déroulé.

Le compte-rendu suivant provient de Paul Belzile :

*«Du 26 au 28 août dernier, le club Les Ailes du Madawaska d'Edmundston a présenté son Fun-fly de l'Est du Canada à l'aéroport municipal. Une fois de plus cette année, l'événement fut un succès malgré les caprices de Dame nature. Une soixantaine de pilotes du Québec, des Maritimes et du Maine ont participé et ont apporté une centaine de magnifiques ma-*

*quettes d'avions, de jets et d'hélicoptères de toutes les sortes et de tous les formats. Quelque changements ont été apportés à l'installation sur le site pour les pilotes et pour les spectateurs : les premières 15 minutes de chaque heures étaient réservées aux hélicoptères et les 45 minutes suivantes l'étaient aux avions et jets. Aussi, l'espace pour les spectateurs a été rapproché à 140 pied de la ligne de vol au lieu des 220 pieds que nous avions par le passé.*

*«Le samedi, près de 1 000 spectateurs sont venus admirer les vols des maquettes sous un ciel bleu. le dimanche, les vols ont eu lieu jusqu'à 13 heures sous un ciel plutôt gris, après quoi l'ouragan Irène est arrivé sans invitation. La participation des pilotes était superbe: il avait toujours*

*suite à la page 15*



# British Columbia (C)



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

How about a zone update!

I am happy to report that the Kelowna Ogopogo Radio Controllers (KORC) are off to a good start with their new field in Winfield. It's exciting to witness the club laying out the new set-up.

We had hopes that the Revelstoke Radio Control Club would soon be reporting good news regarding their efforts for land tenure. The Revelstoke members have put forward a phenomenal amount of effort to secure their site but unfortunately, they have nothing to report as of yet.

Both of these clubs will surely appreciate support from us pilots in the near future. I know I am looking forward to them announcing some events!

Most of our clubs remain very healthy and active. Together, 24 registered clubs hosted 42 MAAC-sanctioned events in 2011. We are also witnessing a small climb in our membership numbers



*Following the signs to the Kettle Valley Railway in beautiful Summerland BC will get you close to the home of the Summerland R/C Club. A great group of guys, a great event and a beautiful flying site! Si vous suivez les pancartes menant à la Kettle Valley Railway à Summerland (C.-B.), vous serez très proche du terrain du Summerland R/C Club. C'est un très bon groupe de gars, un merveilleux rassemblement et un terrain de vol superbe!*

throughout the zone. It's great to look around and see some younger pilots!

I have submitted two pictures with this column so I have to keep it short. Enjoy the start of the building season and enjoy flying indoors!

As this is the last issue prior to the

Holidays, we want to thank you all for an excellent year and all the best over the Holidays and a very Happy New Year.

All the best from your 2011 MAAC Zone C team: Lester Koeneman, Rod McRAE, Stacy Conacher, Dennis Raymond, Rob Dover and Steve Hughes. ✈

# Colombie-Britannique (C)



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

Que diriez-vous d'une mise à jour des nouvelles de la zone?

J'ai le plaisir de vous annoncer que les Kelowna Ogopogo Radio Controllers (KORC) ont bien parti le bal avec leur nouveau terrain à Winfield. C'est excitant de voir le club procéder à la nouvelle disposition.

Nous espérons recevoir de bonnes nouvelles du Revelstoke Radio Control Club, à l'effet que ses membres auraient réussi à garantir un nouveau terrain. Ces mêmes membres ont déployé énormément

d'efforts afin d'obtenir une garantie sur leur terrain mais malheureusement, ils ne peuvent rien me confirmer pour l'instant.

Ces deux clubs apprécieront sûrement l'appui que nous, les autres pilotes, pourrions leur offrir dans un avenir rapproché. Pour ma part, j'ai bien hâte de pouvoir vous annoncer quels seront leurs prochains événements!

La plupart de nos clubs se portent bien et ils sont actifs. En tout, 24 clubs enregistrés ont été les hôtes de 42 événements parrainés par le MAAC en 2011. Nous voyons aussi le nombre de membres remonter sensiblement partout au sein de la zone. C'est bien de jeter un coup d'oeil autour de soi et de voir de nouveaux pilotes!


J'ai soumis deux photos afin d'accompagner cette chronique, si bien que je dois garder ce texte plutôt court. Amusez-vous lors du début de la saison de construction et lorsque vous ferez voler vos maquettes à l'intérieur!

Puisque vous lisez le dernier numéro de la revue avant les fêtes, nous voulons vous remercier pour l'excellente année

que nous avons connue et nous vous souhaitons toutes sortes de belles choses en ce temps de l'année et une Bonne Année.

Nos meilleurs voeux, de la part de votre équipe 2011 de la zone C : Lester Koeneman, Rod McRAE, Stacy Conacher, Dennis Raymond, Rob Dover et Steve Hughes. ✈

**Sign Three**



**Fly Free  
page 27**

**Parrainez 3  
Adhésion Gratuite  
page 27**

*Atlantique (B) suite de la page 14 de quatre à cinq maquettes en vol durant toutes la journée. Malgré de petites avaries à quelque maquettes et un face-à-face (moteur à moteur) inoubliable, le tout c'est bien déroulé. Les membres du Club tiennent à remercier tous les pilotes qui ont participé à notre événement et au plaisir de se revoir l'an prochain.» ✈*

# Manitoba and North Western Ontario (D)



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

Peter Schaffer once again brings us a gem of a column!

*"This article reflects a change in the content of our Zone's report. We want to highlight what our members are building and flying as well as a bit of history of the aircraft that is being modeled.*

*"Bill Brisson, a member of the Patricia Region Aeromodelers, has built a .14 scale model of the Dornier Skyservant (Do28).*

*"Span 84", length 63", weight 13 lbs, power 2X Magnum Pro .46 Glow (soon to be electric), radio JR 10X / Spectrum 7100 and 9 servos.*

*"The Do28 was Dornier's response to the DHC6 Twin Otter and was used primarily by the German Air Force, and others, as a light transport/utility aircraft.*

*"The full-scale aircraft was originally powered by a six-cylinder engine. Some were built with turbo-prop engines and many have been converted to turbo-prop engines. Some of these aircraft are used in the civilian world as skydiving platforms.*

*"Bill converted and enlarged a set of scale three-view online drawings to make his own building plans. The fact that the engines were located on short stub wings, low on the fuselage, and that the aircraft*



*was a fixed gear taildragger appealed to him.*

*"The Do28 project started two years ago, with the drawing of the plans and cutting some bulkheads and firewalls. The construction material is mostly the traditional, balsa and plywood. There is an aluminum spar running through the fuse and stub wings that tie the engines and landing gear all together.*

*"Each wing has large two-stage slotted flaps that extend in stages. The inboard flap is traveling farther than the outboard flap, which is operated by a single servo and bellcranks. Some of the more difficult parts to build were the outboard leading edge slats. A sanding jig was built to shape the slat and construction was complicated by the fact the in-*

*side of the slat area had to be covered prior to its completion.*

*"Although the full-scale Do28 had a full flying tail, this model was built with a conventional stabilizer and elevator, for simplicity. The covering is Ultracoat iron-on in olive drab and light grey. The decals are all hand-cut and ironed on.*

*"The engine cowlings were made by first carving and sanding the desired shape from blue foam. Then, it was glassed with a few layers .5 oz cloth and epoxy resin. The foam was removed. Then the cowl was sanded and painted.*

*"There is a build thread showing some photos of the construction at <http://www.rcacanada.ca/rccforum/showthread.php?t=73418>." ✈*

# Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



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

Peter Schaffer nous offre une fois de plus un bijou de chronique!

*«Cet article illustre un changement dans le contenu de notre rapport de zone. Nous voulons mettre en valeur ce que construisent et font voler nos membres, de même que l'historique de l'avion qu'ils reproduisent.*

*«Bill Brisson, un membre des Patricia Region Aeromodelers, a construit une copie volante .14 du Dornier Skyservant (Do28).*

*«L'envergure est de 84 pouces, la longueur est de 63 pouces, le poids est de 13 livres, les moteurs sont deux Magnum*

*Pro .46 conventionnels (Bill le remplacera sous peu par des moteurs électriques), l'émetteur est un JR 10X agrémenté d'un récepteur Spektrum 7100 et neuf servos actionnent les gouvernes et autres commandes.*

*«Le Do28 était la réplique de Dornier au très populaire DHC6 Twin Otter et l'avion indigène a été principalement utilisé par l'aviation allemande et par d'autres nations, surtout en guise d'avion léger de transport utilitaire.*

*«L'avion à l'échelle réelle était mû à l'origine par des moteurs à six cylindres. Certains appareils ont été dotés de moteurs turbo et plusieurs ont été convertis à cette configuration plus tard. Le monde civil se sert de quelques exemplaires à titre de plate-forme pour le parachutisme.*

*«Bill a converti et a agrandi des diagrammes trois-vues afin de dessiner ses propres plans. Ce qui l'a attiré, c'était les moteurs installés sur des ailes tronquées, bien bas sur le fuselage, en plus du fait que l'avion possède un train d'atterrissage conventionnel.*

*«Le projet du Do28 a débuté il y a deux ans lorsque les plans ont été dessinés et que Bill avait découpé des cloisons et les murs pare-feu. Les matériaux de choix pour la construction, c'étaient le balsa et le contreplaqué. Un longeron d'aluminium traverse le fuselage afin de relier les mini-ailes qui tiennent les moteurs et le train d'atterrissage.*

*«Chaque aile possède des volets à fentes qui se déploient en deux mouve-*

*suite à la page 70*

# Middle Ontario (E)



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

I would like to introduce one of the Middle zone members, Jim Potts and his WACO. Jim has some unique building skills and so the WACO is extraordinary! Take it away Jim!

Jim Potts' WACO YMF-5C

*"At the first sight of Dr. Peter Ramm's beautiful yellow and blue WACO YMF-5 biplane at the St. Catharines Airport, I fell in love, deeply and irrevocably with the aircraft! Knowing I would never own the full-sized one, I searched for plans for a model and settled on the 1/5th scale Pico plans.*

*"The plans were well conceived and drawn for their day, but had to be modified greatly to come up to today's material specifications and design parameters. The model was completed in about ten months. Covered with Solartex, then finished with Krylon paint and vinyl lettering in Dr. Ramm's colour scheme.*

*"There are certain aspects of the model I think might be of interest to you. The fuse is built inverted on a 'crutch' starting from the bottom and then completed by adding formers to the top and then 1/4" sq. stringers. The fuse is then*



*sheeted over balsa to duplicate the full scale aluminum sheeting.*

*"The wing airfoil is a Clark Y, essentially the same as the full-scale, and the interplane wing struts and rear cabane struts are adjustable, allowing for changes to the top wing incidence.*

*"I built the main gear and tail wheel to operate similar to full scale, except with springs rather than pneumatics. The running and landing lights are controlled from the transmitter.*

*"The gas tank covers on the top wing are aluminum with the rivet detail punched into the sheets. The ailerons are covered with corrugated plastic sheeting with the rivet detail punched into the sheets similar to the detail on the top wing.*

*"The Zenoah G23 with a 17X8 XOAR prop pulls her along with good agility for a 17 1/2 lb. model. While the model is not designed as an acrobatic aircraft, she will perform the usual rolls, loops and hammerheads. As with any biplane, she requires a little speed on landing to avoid the dreaded tip stall, but quickly slows down on low throttle.*

*"All in all, once trimmed, she is a delight to fly. If you are interested in more detail, you can see more at [www.rccanada.ca/rccforum/album.php?albumid=279](http://www.rccanada.ca/rccforum/album.php?albumid=279)"*

Thanks very much Jim for your report. Much appreciated. If any zone member wishes to submit content for a zone report, GREAT! Send it in!

Thanks for the support, one and all. ✈

# Ontario Milieu (E)



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

J'aimerais vous présenter l'un des membres de la zone du Milieu, Jim Potts, ainsi que son WACO. Jim est doué de talents de construction peu communs, si bien que le WACO est extraordinaire! À vous de nous le décrire, Jim!

Le WACO YMF-5C de Jim Potts

*«Dès que j'ai vu le magnifique biplan WACO YMF-5 du Dr Peter Ramm à l'aéroport de St. Catharines dans sa livrée bleue et jaune, j'en suis tombé amoureux! Sachant fort bien que je n'en posséderais jamais un véritable, je me suis mis à la recherche de plans pour le reproduire en maquette et j'ai trouvé un jeu à l'échelle 1/5 de Pico.*

*«Les plans ont été assez bien conçus et dessinés pour l'époque, mais j'ai dû les modifier considérablement afin de pou-*

*voir appliquer les matériaux et les paramètres de design modernes. J'ai terminé la maquette en dix mois, environ. Je l'ai recouverte de Solartex pour ensuite appliquer de la peinture Krylon et du lettrage de vinyle afin de copier la livrée de l'appareil du Dr Ramm.*

*«Certains aspects de la maquette pourraient vous intéresser. Le fuselage a été construit à l'envers sur une béquille, en commençant par le bas en poursuivant le travail en ajoutant des cadres (formers) jusque sur le dessous pour ensuite coller des lisses (stringers) d'un quart de pouce. Le fuselage a ensuite été recouvert de feuilles de balsa afin d'imiter les feuilles d'aluminium sur l'appareil à l'échelle réelle.*

*«Le profil d'aile est un Clark Y, essentiellement le même que celui du véritable WACO et les haubans et cabanes sont ajustables, ce qui me permet de modifier l'incidence des ailes.*

*«J'ai construit le train principal et la roulette de queue de façon à ce qu'ils fonctionnent comme sur le vrai appareil, mais en substituant la fonction pneumatique par des ressorts. Je peux contrôler les feux de position et d'atterrissage depuis mon émetteur.*

*«Les couverts de réservoir de carburant sur les ailes du dessus sont fabriqués en aluminium et j'ai poinçonné le détail des rivets à même les feuilles. Les ailerons sont recouverts de feuilles en plastique ondulé, le détail des rivets ayant aussi été poinçonné à la façon du réservoir des ailes supérieures.*

*«Le moteur Zenoah G23 muni d'une hélice XOAR de 17X8 tire la cellule entière assez agilement pour une maquette qui pèse 17,5 livres. Bien que cette maquette n'ait pas été conçue pour l'acrobatie, elle peut exécuter les tonneaux, loopings et hammerheads. Comme tout*

suite à la page 21

# Ottawa Valley (G)



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

By Chris Malcomson  
Deputy Zone Director  
Zone G

*Like many others, I learned to build and fly model airplanes at an early age. But then, life changes and suddenly, careers and family become the priority.*

*After being away from the hobby for such commitments, I have returned with a passion. My better half sometimes calls it an obsession, but I think I will just stick with the term "passion".*

*When I left the hobby a few years back, things were pretty simple. You build a model each winter; go to the field to fly it (most of the time by myself) and that was it. It was great! Now I'm back and have had the good fortune to be involved with a very active club that has a wide range of interests. This club has members that attended Fun Flies and other events in the zone. This adds a whole other dimension to the hobby.*

*While attending one of these events, a great satisfaction comes from having*



*From left, Alfie Bojalil, Paul Bradbeer and Chris Malcomson flew their P47s together for the first time at the Upper Canada Fun Fly this year. / De g. à dr. : Alfie Bojalil, Paul Bradbeer et Chris Malcomson ont piloté leurs P-47 en formation pour la première fois lors de l'Upper Canada Fun Fly de cette année.*

*your pride and joy displayed for hundreds of fellow hobbyist and spectators to admire. The next aspect is the showing off part. Yes, we all love to do it, even if only a little. Proof of that is the feeling you get when we have completed one of those flawless flights ending with a perfect landing and the crowd erupts in applause. Better still when people you don't even know come over to you to compliment you on your obvious Top Gun abili-*

*ties.*

*The best part of it all is to meet other members of the modelling community. I have had the opportunity to get to know some amazing people from other clubs. I may have never gotten to know these individuals, had we not attended a Fun Fly. So, plan to attend some events next year. I recommend it as I know from experience that you won't regret it. ✈*

# Vallée de l'Outaouais (G)



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

par Chris Malcomson  
Assistant directeur de zone  
Zone G

*À l'instar de plusieurs autres, j'ai appris à construire et à faire voler des maquettes assez tôt. Ensuite, des changements personnels, des carrières successives et la famille revêtent une plus grande importance pendant un grand moment.*

*Après m'être éloigné de notre passe-temps en raison de tels engagements, j'y suis revenu avec passion. Ma douce moitié l'appelle parfois une obsession mais je préfère m'en tenir à la terminologie de passion.*

*Lorsque j'ai quitté le milieu, voilà quelques années, les choses étaient assez simples. Vous construisiez une maquette à chaque hiver; vous vous dirigiez ensuite au terrain pour la faire voler (la plupart*

*du temps, j'étais seul) et c'est tout. Fantastique! Je suis de retour et j'ai eu la chance de me lier d'amitié avec les membres d'un club très actif et qui s'intéressent à plusieurs volets de notre discipline. Ce club compte des membres qui se pré-*

*sentent régulièrement à des Fun-flies et à d'autres rassemblements au sein de la zone. Cela ajoute une tout autre dimension au passe-temps.*

*En me rendant à l'un d'entre eux, on*

*suite à la page 19*

## Notice of Special Zone Meeting for Ottawa Valley Zone (G) February 26, 2012, 10:00AM - 3104 CR # 29 Brockville Ontario

Members of Zone "G" Ottawa Valley of MAAC will be holding a special Zone meeting. The purpose of this meeting has two main objectives. One to officially elect a Deputy Zone Director for the Ottawa Valley Zone for a two-year period. The second objective will be to go over all the Resolutions and Recommendations that have come from the AZMs so that I can have your input before the AGM in March.

## Avis – réunion spéciale de la zone de la Vallée de l'Outaouais (G) le 26 février 2012 à 10 heures - 3104, CR 29, Brockville (Ontario)

Les membres de la zone G (Vallée de l'Outaouais) au sein du MAAC participeront à une réunion spéciale. Deux objectifs sont au programme. Le premier, c'est d'élire officiellement un assistant directeur de zone pour la zone Vallée de l'Outaouais pour un mandat de deux ans. Le deuxième, c'est d'examiner les résolutions et recommandations découlant de l'Assemblée annuelle de la zone de sorte à ce que je récolte vos réactions et commentaires d'ici l'Assemblée générale annuelle de mars 2012.

# BC Coastal (H)



Bill Rollins 27460  
Zone Director  
250-248-5545 zd-h@maac.ca

## What a Blast!

This has been an incredibly busy summer in our zone. So far, I have had the pleasure of attending the P.D.Q. Flyers - Annual Scale Event, Vancouver Gas Model Airplane Club - Western Canada Stunt Championships, P.D.Q. Flyers Annual Electric Fun Fly, Fraser Valley RC Flyers - Annual Summer Electric Fly-In, Spectrum Flyers Fun Fly and the Independent Flyers - 4th Annual Kamikaze Fun Fly. I want to thank all of the organizers for taking the time and putting in the necessary effort to make these events possible, well done. I was especially impressed with the participation. I know from experience that this is what makes it all worthwhile for organizers.

A few months ago, the Riverside Flyers e-mailed me a copy of their July, 2011 newsletter which is called the "Riverside Flyers Servo Chatter." I enjoyed reading the newsletter and found it well written and informative. I especially enjoyed the article on digital servos and was surprised with the following warning:

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

*ressent une très grande satisfaction à voir l'objet de votre fierté être exhibé devant des centaines de modélistes et de spectateurs. Oui, nous aimons tous nous «péter les bretelles», même un tantinet. La preuve, c'est ce qu'on ressent lorsque nous venons de réaliser un vol parfait qui se solde par un atterrissage sans faille et que la foule montre son approbation en applaudissant. Encore mieux, vous regorgez de fierté lorsque des gens que vous ne connaissez même pas viennent vous adresser un compliment quant à vos aptitudes de Top Gun.*

*La meilleure partie de tout cela, c'est de rencontrer des membres de la communauté des modélistes. J'ai eu l'occasion de rencontrer des gens absolument exquis qui sont membres d'autres clubs. Si je ne m'étais pas déplacé à ce Fun-fly, je ne les aurais jamais connus. Ainsi, songez à vous déplacer à quelques-uns de ces rassemblements, l'été prochain. Je le recommande fortement, puisque je sais maintenant d'expérience que vous ne le regretterez pas. ✈*



*P.D.Q.Flyers enjoying another float flying day at Quennell Lake September 2011. From left to right: (The Old Geezer) Bruce Berry, Charles Hathaway, Larry Todd, Peter Jubbs and Bill Martin. / Quelques membres des P.D.Q.Flyers profitent d'une magnifique journée avec leurs hydravions, en septembre dernier à Quennell Lake. De g. à dr. : (le vieux faucon) Bruce Berry, Charles Hathaway, Larry Todd, Peter Jubbs et Bill Martin*

"MAAC News – LIPO Batteries in Radio Transmitters: On May 19, 2011, MAAC released the following notice to Members: Please check with your radio's manufacturer before using Lithium batteries to power your radio transmitter. Several reports have been received of damaged radios from using a lithium battery to power the radio transmitter."

The reason I say I was surprised is that I don't remember ever receiving any correspondence about this issue. Anyway, we have it now, so please check out your radio's compatibility before installing one of these packs in it.

I want to thank the Riverside Flyers for sending me their newsletter, allowing me to use content from it and for the warm welcome they gave me when I visited the club field. I very much liked the Club hat as well, thanks guys.

The following Student Training Report was submitted by Mike McCrindle of the Radio Control Aeronautics Association (RCAA), which is based in Merville, just north of Courtenay, on Vancouver Island. The arrangements were organized by Michael Prior and the training session and demonstrations by Mike McCrindle. They spent the day with a bus load (40 students) giving them a taste of what model aviation is all about.

This is the best PR we can get for our hobby, well done gentlemen. On August

7, the "Advanced Aviation Course" Cadets spent the day at the Merville field. Each student put some time on a model airplane simulator. Then they got to fly a Top Flite Cessna Skylane and Alpha 40 trainer on a buddy box. The day was finished off with a 3D demo by Richard Coyne, flying an electric giant scale Yak, a 3D helicopter demo by Mike McCrindle flying an Align 600, a P-47 and Spitfire scale demo flown by Phil Prior and then Al Wardell's beautiful 100cc Corsair. Several of the students showed amazing piloting potential, and all of them were enthusiastic about the flying demonstrations.

If you live anywhere near the center of Vancouver Island and are interested in float flying, you should check out 'Hanger 18' (named after the landlord's Beech 18) Float Fly site located on Quennell Lake in Cedar. Flying is every Saturday from 10:00 a.m. on.

This is an exceptionally good float fly site that has easy access, almost always calm, horizon to horizon flight line with no obstacles anywhere near, picnic tables and a 14' aluminum rescue boat and safety gear kept on site. All MAAC members are welcome to join the fun. There is a \$5 a day per person fee that goes to the land owner for the use of the property. If you think about it, this is a very good deal! ✈

Bill Rollins 27460  
Directeur de zone  
250-248-5545 zhd-h@maac.ca

Quelle expérience!

L'été était incroyablement occupé au sein de notre zone. Jusqu'à maintenant, j'ai eu le plaisir de me rendre au rassemblement de copiers volants des P.D.Q. Flyers; au Championnat de vol acrobatique de l'Ouest du Canada du Vancouver Gas Model Airplane Club; le Fun-fly électrique annuel des P.D.Q. Flyers; le Fly-in électrique annuel des Fraser Valley RC Flyers; le Fun-fly des Spectrum Flyers; et le quatrième Fun-fly Kamikaze annuel des Independent Flyers. Je remercie les organisateurs de prendre le temps et de déployer les efforts nécessaires afin de coordonner de tels rassemblements. Bravo! La participation m'a impressionné. D'expérience, je sais que cela justifie à elle seule tous les efforts qu'investissent ces mêmes organisateurs.

Voilà quelques mois, les Riverside Flyers m'ont envoyé une copie électronique de leur bulletin de juillet 2011, le Riverside Flyers Servo Chatter. J'ai pris beaucoup de plaisir à lire ce bulletin et je l'ai trouvé tout aussi informatif. J'ai surtout aimé l'article sur les servos numériques et j'ai été surpris de lire l'avertissement suivant :

«Nouvelles du MAAC -- piles Li-Po dans les émetteurs : le 19 mai 2011, le MAAC a envoyé le message suivant aux membres : Veuillez vérifier auprès du fabricant de votre émetteur avant d'avoir recours à des piles au lithium. Nous avons reçu plusieurs rapports selon lesquels des émetteurs ont été endommagés après avoir utilisé de telles piles.»

Si je dis que j'étais surpris, c'est que je ne me souviens pas d'avoir reçu une telle correspondance. De toute façon, nous l'avons maintenant, si bien que je vous encourage à vérifier la compatibilité de votre émetteur avant d'installer l'un de ces ensembles de piles dans votre émetteur.

Je remercie les Riverside Flyers de m'avoir envoyé leur bulletin et de m'avoir autorisé à extraire du contenu ainsi que pour l'accueil chaleureux qu'ils m'ont réservé lorsque j'ai visité le terrain de vol. J'ai aussi bien aimé la casquette de club;



*Cadet Training Day. Picture taken at Radio Control Aeronautics Association (RCAA) field in Merville B.C. / Journée de formation des cadets. Cette photo a été prise au terrain de la Radio Control Aeronautics Association (RCAA) à Merville B.C.*

merci, les amis.

Le rapport qui suit, sur la formation des élèves-pilotes, a été soumis par Mike McCrindle de la Radio Control Aeronautics Association (RCAA), basée à Merville, tout juste au nord de Courtenay, sur l'île de Vancouver. Le tout a été coordonné par Michael Prior et la séance de formation et les démonstrations ont été l'oeuvre de Mike McCrindle. Ils ont passé une journée entière avec un autobus complet (40 élèves) et leur ont fait découvrir l'aéromodélisme.

Voilà le meilleur type de relations publiques que nous pouvons obtenir pour notre passe-temps. Bravo, messieurs. Le 7 août, les cadets du cours avancé en aviation ont passé la journée au terrain de Merville. Chaque élève a passé du temps aux commandes du simulateur de maquette. Ensuite, chacun a piloté un Cessna Skylane (de Top Flite) et une maquette de formation Alpha 40 sur une boîte-école (buddy box). La journée s'est conclue avec une démonstration de vol 3D de Richard Coyne qui pilotait un petit-gros Yak, une démonstration de vol 3D en hélicoptère par Mike McCrindle (à l'aide d'un Align 600) une démonstration de copiers volants P-47 et Spitfire par Phil Prior et ensuite, le Corsair (moteur de 100 c.c.) d'Al Wardell. Plusieurs

des élèves-pilotes ont exhibé un certain potentiel et tous étaient très enthousiastes après avoir été témoins des démonstrations.

Si vous habitez près du centre de l'île de Vancouver et que les maquettes d'hydravion vous intéressent, vous devriez jeter un coup d'oeil au Hanger 18 (un clin d'oeil au Beech 18 du propriétaire des lieux), un emplacement pour hydravions sur le lac Quennell, à Cedar. Les vols sont autorisés à chaque samedi, à compter de 10 heures.

C'est un emplacement de vol exceptionnel dont l'accès est facile. De plus, l'endroit est presque toujours calme, une ligne de vol s'étend de l'horizon à l'horizon et dénué d'obstacles, on y retrouve des tables de pique-nique et un bateau d'aluminium de 14 pieds et du matériel de sécurité s'y trouvent en tout temps afin de faciliter la récupération des maquettes. Tous les membres du MAC y sont les bienvenus. Vous n'aurez qu'à payer une entrée de 5,00 \$ par jour, cet argent étant remis au propriétaire, en échange de l'utilisation des lieux. Si vous y songez pendant un instant, c'est une aubaine! ✈

# Quebec (I)



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

Bonjour à tous,

Au moment où vous lirez ces lignes, je ne serai plus votre directeur de zone. En effet, après 11 années en poste, j'ai décidé de laisser ma place. Comme les élections ne seront qu'en 2012 pour la zone Québec, mon directeur de zone adjoint, Rodger Williams, prendra la relève jusqu'à l'Assemblée annuelle de la zone de 2012. Je sais que Rodger fera un excellent travail comme directeur de zone. Il est déjà responsable du Comité hélicoptères depuis deux ans. Je lui souhaite le meilleur des succès à ce poste. Pour ma part, j'ai également décidé de prendre quelques années de pause en ce qui concerne l'aéromodélisme. Donc, vous ne me verrez plus sur les pistes l'an prochain. Soyez assurés que vous allez tous me manquer mais après plus de 20 ans d'implication intensive au sein du hobby,

j'ai décidé de renouer avec mes anciennes amours soit, la motocyclette. J'ai roulé plus de 12 000 km cet été et je projette en faire davantage l'an prochain.

J'aimerais remercier tous les membres de la zone Québec de m'avoir fait confiance au cours des 11 années comme directeur de la zone Québec. Nous avons réellement des aéromodélistes de qualité dans notre zone, pour ne pas dire les meilleurs. Continuez à faire la promotion de notre merveilleux hobby afin d'assurer une relève de passionnés des maquettes volantes.

J'offre aussi mes sincères salutations à tous les directeurs de zone avec qui j'ai eu le privilège de travailler. J'ai rencontré plein de gens passionnés au cours de ces années. Bien des fois, nous n'avons pas été d'accord sur certains sujets, mais je crois que ça faisait partie de ce travail et qu'au fond, nous avions tous le même intérêt commun, celui de l'avancement de MAAC.

Aussi, j'aurais un message très im-

portant à transmettre au conseil d'administration actuel. N'oubliez jamais que le travail que nous faisons est pour un hobby. Nous ne sommes pas un gouvernement. Mettez donc de côté toute la politique en vous concentrant sur le hobby lui-même. Toutes ces querelle internes ne font que miner l'énergie de tout le monde et pendant ce temps, les choses importantes sont négligées.

J'aimerais aussi offrir mes meilleures salutations à Diane Westgate et à Rachel Lazaridis, deux ex-employées du siège de MAAC qui ont dû quitter leur poste pour des raisons que je préfère ne pas commenter. Ces deux personnes, durant leurs années de service, ont accompli un travail irréprochable et ont réellement contribué de façon exceptionnelle à l'avancement de votre association. Je leur souhaite le meilleur des succès dans leurs projets futurs.

Là- dessus, je vous laisse en vous souhaitant une bonne fin de saison de vol. Amusez-vous bien, c'est le but du jeu. ✈

# Québec (I)



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

Québec

Hello everyone,

As you'll be reading these lines, I will not be your Zone Director anymore. After 11 years in this capacity, I decided to step aside. As the elections won't be until

*Ontario Milieu (E) suite de la page 17  
biplan qui se respecte, on doit maintenir un peu de vitesse à l'atterrissage afin d'éviter la perte de vitesse marginale, mais l'avion ralentit rapidement lorsque les gaz sont diminués.*

*«En gros, une fois ajusté, l'avion vole merveilleusement. Si vous voulez le voir en détails, vous pouvez consulter le lien [www.rccanada.ca/rcforum/album.php?albumid=279](http://www.rccanada.ca/rcforum/album.php?albumid=279).»*

Merci beaucoup, Jim, pour ce compte-rendu, je l'apprécie beaucoup. Si un membre de la zone désire soumettre un tel contenu pour ce rapport de zone, MERVEILLEUX! Envoyez-le!

Merci de votre appui, vous tous. ✈

2012 in the Québec zone, my Assistant Zone Director, Rodger Williams, will take over until the 2012 AGM. I know Rodger will do an excellent job. He is already the Helicopter Committee Chair and has been for the last two years. I wish him all the best in his new capacity. As for me, I also decided to take a break from aeromodelling. You will not see me on the flight line, next year. Rest assured that I will miss you, but after over 20 intensive years in the hobby, I decided to go back to a previous love, motorcycle riding. I drove over 12,000 km this summer and I hope to drive even more next year.

I would like to thank all the Québec zone members for their confidence in my 11-year tenure as Québec Zone Director. We have really top-notch modellers within our our, dare I say the best? I hope you will continue to promote our wonderful hobby so as to encourage the next generation of RC pilots.

I extend my sincere greetings to all Zone Directors I had the privilege to serve with. I met passionate people during those years. Often, we did not agree on certain subjects but I think that's part of the job and in the end, we shared a

common interest, that of seeing MAAC move forward.

On this note, I have a very important message to convey to the present Board of Directors. Never forget that the work you do has to do with a hobby. We are not a government. Set aside all this politicking and concentrate on the hobby itself. All this internal fighting will only waste a lot of people's energy and during this time, the important stuff will be cast aside.

I would also like to extend my warmest greetings to Diane Westgate and to Rachel Lazaridis, two ex-employees at MAAC Headquarters who had to leave their job for reasons I would rather not comment on. During their years of service, these two individuals performed some flawless work and really contributed in an exceptional way to the Association. I wish them well in their future endeavours.

I will leave you now while wishing you have a nice end to your flying season. Have fun; that's what it's all about. ✈

# St Lawrence (J)



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

## CLUB VISITS AND ZONE ACTIVITY

I am pleased to report that our zone is very active. During the last few months, I have had the pleasure of visiting numerous clubs including Air Calm Lachute; Club MARS; Blue Max; Anti-Gravité; C2VM; Club Crash; Amidair (Land and Float Fly); Napierville; Richelieu; Sorel; Brossair; CARC; Moulins-à-Vent Île Perrot; MRC (Land and Float Fly); WIMAC. A special note goes to Club Mars for Hosting the annual Provincial Fun Fly.

Of special interest was the television promotional event organized by David Etienne Durivage, head of Radio Actif, and assisted by MAAC representative Yves Auger. The event was held September 24, 25 at the Domaine Rouville golf course. The purpose of this event was to help promote MAAC by taking videos of various models flying and also interviewing pilots and spectators alike. The events included pylon racing; freestyle flying with music; helicopter manoeuvres FPV flying; and 40 % aircraft doing aerobatic manoeuvres as demonstrat-

ed by Top Gun pilots Elmo Theoli, Ron Sebag and Denis Dionne.

## FESTIVAL 2011: CLUB MARS by Éric Girard

*"This year, Club MARS hosted the Festival 2011, last August 12-13. The event was a great success as weather was on our side throughout these two days. Organizing a Festival is a bigger task than it is to put a Fun Fly together, but many members and the executive went at it. We welcomed approximately 1,200 visitors and almost 100 pilots from Ontario, Maine and Vermont were on hand. This vast array of pilots enabled us to see scale models, aerobatic ones, warbirds, sailplanes, jets, helicopters, etc. Thanks to many sponsors, a pile of prizes were handed both to the spectators and to pilots. In the demonstration segment, we were treated to some jet flying, a 12-foot wingspan electric Twin Otter, a 30-pound Lama helicopter and some aerobatic flying by Sébastien Lajoie. We also saw 12-year old Jonathan L'Espérance fly his helicoptère in an expert manner. The new generation seems to be ready to take over.*

*There were nine crashes during the*

*weekend, namely a spectacular one between two helicopters. We handed out a prize for the most spectacular such crash. We would like to thank all our sponsors and especially the City of Terrebonne, which supplied a lot of equipment; without this partner, we would not be able to hold a Festival."*

## SAFETY

I am pleased to announce that there have been no incidents brought to my attention this flying season. This is a reflection if greater awareness for the critical importance of this issue. Compliments to all.

## THE AZM 2011

As of the writing of this report, the AZM 2011 will have occurred and I will comment on this in a following newsletter. Please note that due to an oversight in procedures on my part, it will be necessary to hold a special zone meeting for the purpose of election of the Zone and Deputy Zone director. It will occur on Wednesday, December 14, 2011 at 6:00 p.m. at 5763 MacAlear, Montréal.

We wish you a merry Christmas and a Happy New Year. ✈

# St Laurent (J)



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

## VISITES DE CLUBS ET ACTIVITÉ AU SEIN DE LA ZONE

Il me fait plaisir de vous dire que la zone est très active. Au cours des derniers mois, j'ai eu le plaisir de rendre visite à plusieurs clubs y compris Air Calm Lachute; Club MARS; Blue Max; Anti-Gravité; C2VM; Club Crash; Amidair (Land and Float Fly); Napierville; Richelieu; Sorel; Brossair; CARC; Moulins-à-Vent Île Perrot; MRC (terrestre et Float-fly); WIMAC. Un merci particulier s'adresse au Club Mars puisque celui-ci a été l'hôte du Fun-fly provincial.

Il est aussi important de mentionner qu'un événement télévisuel promotionnel a été tourné ici, l'oeuvre de David-Étienne Durivage, qui dirige Radio Actif, un projet auquel Yves Auger, un représentant du MAAC, a participé. Cet événement s'est déroulé les 24 et 25 septembre au club de golf du Domaine Rouville. Le but de cet événement était de faire la promotion du MAAC en tournant des vidéos de plusieurs styles de maquet-

*suite à la page 75*

## Notice of Special Zone Meeting for St. Lawrence Zone (J) Wednesday, December 14, 2011 - 6:00 PM - 5763 Mac Alear, Montreal, QC

**PURPOSE:** To complete the election for Zone Director and Deputy Zone Director. This was not possible at the original AZM, due to an inadvertent error in procedure. There is no other business to be discussed. The meeting is open to all zone members. Those unable to attend are encouraged to send in to Steve Woloz, who is hosting the meeting, an open or closed proxy.

As of the time of submission to the magazine, there are the following nominations received and recorded: Zone Director; Steve Woloz, Deputy Zone Director: Eric Girard

If there any other nominations, they must be received by the MAAC office and the zone director 30 days prior to the date of the special meeting.

Please address any questions with regard to the above to Steve Woloz.

## Avis – réunion spéciale de la zone Saint-Laurent (J) le mercredi 14 décembre 2011 à 18 heures - 5763 MacAlear, Montréal (Québec)

**BUT :** Nous compléterons l'élection du directeur de zone et de l'assistant directeur de zone. Cela n'a pas été possible lors de l'Assemblée générale de la zone en raison d'une erreur de procédure. Aucun autre sujet à l'ordre du jour. La réunion est ouverte à tous les membres de la zone. Ceux qui ne pourront s'y rendre sont priés de faire parvenir un vote par procuration ouverte ou fermée à l'hôte de la rencontre, Steve Woloz.

Au moment de faire parvenir ces renseignements à la revue, les mises en candidature suivantes avaient été reçues et consignées : Directeur de zone : Steve Woloz; Assistant directeur de zone : Éric Girard.

S'il y a d'autres mises en candidature, elles doivent être reçues au siège du MAAC et parvenir au directeur de zone dans les 30 jours précédant la date de la réunion spéciale. Veuillez adresser toute question afférente à Steve Woloz.





Richard Gareau's 58" Pitts Samson does a nice inverted pass at the Napierville Fun Fly. / Le Pitts Samson (envergure 58 pouces) de Richard Gareau effectue une passe en vol inversé lors du Fun-fly de Napierville.

Three generations. Ray, Alexandre and Richard Gareau at Festival 2011. / Trois générations : Raymond, Alexandre et Richard Gareau lors du Festival 2011.

Radio Actif put together a flying demonstration/competition as part of the production of their TV show for TVA Sports. / Radio Actif a organisé une démonstration et compétition dans le cadre de la production de son émission de télévision pour le compte de TVA sports.



# Dynamic Duo

- ◀ Foam safe finishing resin for use with light glassfibre
- ◀ Low odour
- ◀ No mixing
- ◀ Tough, easy sanded finish in 40 minutes



"Formulated to be safer"

- ▶ Penetrating, safe ca alternative
- ▶ Tougher joints than ca
- ▶ Better sanding
- ▶ No odour, water clean up
- ▶ Lighter when dry
- ▶ Bonds foam



"The strength inside your model"



As modellers and chemists we take pride in caring for the modeller through the products we make.



Distributed in Canada by Ontario Adhesives. [www.ontarioadhesives.ca](http://www.ontarioadhesives.ca) Tel: 519-733-0416 email: [chris1@ontarioadhesives.ca](mailto:chris1@ontarioadhesives.ca)  
Official importer for Deluxe Materials Ltd

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

# South East Ontario (L)



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

Let's get ready to fly indoors.

Indoor flight conditions are hard to beat when cool fall weather approaches. Indoors, the air is calm, especially if the ventilation system is turned to low or off and the temperature is terrific at 20 degrees Celsius. What more could a model aviator ask for?

Ok, there are some restrictions; altitude is not unlimited and there are some boundaries, the walls, but the three main reasons for even thinking about indoor flying are fun, fun and more fun. It's always a pleasure to see a new member of MAAC with a big smile after a successful first flight at an indoor venue.

Indoor radio control flying is possibly the fastest growing segment of model aviation in the zone. Just look at the phenomenal growth in

the number of well designed, ready to fly indoor models. Some are even ready to fly right out of the box. All that a person new to the hobby has to do is charge, complete a successful range check and fly with the assistance of an experienced indoor flyer. That's it and controlled indoor flight is inevitable.

So, for those who are experienced indoor flyers, consider asking a friend or acquaintance to join you for an evening of indoor flying. Trim a basic three-channel indoor model so that it flies slow, straight and level without con-

trol inputs other than throttle. Then pass control to the beginner, preferably on a buddy box and watch the reaction as the beginner experiences the thrill of indoor RC flight.

To assist clubs in attracting new members to indoor flying, MAAC recently introduced a new fall membership campaign. All new MAAC memberships from September 1 to December 31 will apply for 2011 and all of 2012. Now that's a deal. The cost of membership with MAAC for one year applies for a total of up to 16 months. ✈



Murray McLeod (Electric Model Flyers of Southern Ontario) gets ready for a flight. Ken Coleman's scale Ercope with built-up fuselage and foam wing. / Murray McLeod (des Electric Model Flyers of Southern Ontario), se prépare à un prochain vol. La copie volante Ercope de Ken Coleman, avec fuselage bâti et des ailes en mousse.

# Sud Est Ontario (L)



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

Préparons-nous à faire voler nos maquettes de vol intérieur.

Les conditions de vol à l'intérieur sont difficiles à battre lorsque le temps frais approche. À l'intérieur, l'air est calme, surtout si le système de ventilation est baissé ou ne fonctionne pas et que la température intérieure demeure à 20 degrés Celsius. Parfait. Que pourrait demander de plus un pilote?

D'accord, il existe des restrictions : l'altitude n'est certes pas limitée et on doit tenir compte des limites (les murs) mais les trois raisons qui pourraient pousser quelqu'un à essayer le vol intérieur, c'est le plaisir, le plaisir et le plaisir. C'est toujours très agréable de voir

un membre du MAAC afficher un grand sourire après avoir réussi une séance de vol à l'intérieur.

Le vol télécommandé intérieur est probablement le volet de l'aéromodélisme qui s'accroît le plus rapidement au sein de la zone. Pour le constater, vous n'avez qu'à examiner la prolifération de maquettes prêtes à voler bien conçues. Certaines peuvent voler aussitôt qu'on les sort de leur boîte. Tout ce que doit faire un néophyte, c'est de charger la pile, procéder à une vérification de la portée et faire voler son appareil avec l'aide d'un pilote d'expérience en vol intérieur. C'est tout et voilà que le vol intérieur contrôlé devient inévitable.

Alors, avis à vous les pilotes expérimentés : songez à inviter un ami ou une connaissance à se joindre à vous lors d'une soirée de vol intérieur. Vous

n'aurez qu'à ajuster une maquette à trois voies (profondeur, direction et régime moteur) afin qu'elle vole en palier toute seule avec seulement quelques ajustements au moteur. Vous n'aurez alors qu'à remettre l'émetteur au débutant, préférablement sur boîte-école (buddy box) et examinez la réaction au moment où le débutant connaîtra les joies du vol intérieur télécommandé.

Histoire d'attirer de nouveaux membres au sein du giron, le MAAC a récemment dévoilé un programme d'adhésion automnale. Tous les nouveaux membres qui s'inscrivent au sein de l'organisme entre le 1er septembre et le 31 décembre verront leur adhésion reconnue pour (le restant de) 2011 et pour 2012 au complet. Quelle aubaine! Le coût d'une adhésion au MAAC pour une année s'étirera ainsi sur 16 mois. ✈

# South West Ontario (M)



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

Today's theme is "Keep What You Have". Keeping your flying site is the discussion. What I offer are suggestions. Alas, even when we are the perfect flying club, we may still lose our field.

1. Make ground and flight rules for the use of your club field.
2. Be sure to enforce them. Since we are all human, we forget and need reminders.
3. Should you have safety and or field marshals, be sure to volunteer and help. If someone litters, flies past the flight line or parks improperly, they need to be reminded. Feelings may be hurt but we are all just trying to help.
4. Be concerned about noise. Be very concerned if there are houses close by. Discourage those early morning test flights or breaking in an engine without a muffler at the field Sunday morning!

5. Immediately follow up on any noise complaints.

6. When flying, your models stay away from neighbouring homes and property lines, unless neighbours will allow you fly over their property.

7. Become good friends with the landowner. Offer them a portion of your Fun Fly profits or offer to give it to a charity of their choice. Invite their family to your barbecue. Offer their family free flight instruction. Since Christmas is coming up, buy their child a simple ready-to-fly model. Be friendly and courteous to anyone who comes to visit your club.

8. Get involved in flying demonstrations. Church groups, hospitals and local charities would love to have you fly for them. These demonstrations create better understanding between the uneducated, non-modeling public and your club. Public relations are not a gimmick. It is not just the responsibility of MAAC. It's your duty to give the public a good image of your hobby. Always give the local newspaper pictures and an article about your Fun Fly.

9. If you do lose an airplane in a field, be sure to ask the neighbour's permission

before entering. Explain what happened. In this instance, it is not better to ask for forgiveness than it is to ask for permission.

10. Have a junior training program for newcomers. Don't let them learn the hard way.

11. Plan special events and programs to stimulate interest. Encourage good communication between all members. Communication is so easy today; with our cell phones, we can easily make a few calls to meet at the field for an evening of relaxed flying.



René Goosens, left, hands over the \$1,000 prize for flying through the barn to Hank Uroda at the Otterville Airshow. / René Goosens (à g.) remet le prix de 1 000 \$ à Hank Uroda après que celui-ci ait réussi à piloter une maquette à travers la grange, lors du spectacle aérien d'Otterville.

The indoor flying season is upon us, so get involved; it's a lot of fun. I know my grandchildren love it! Many clubs have indoor venues and I look forward to two that are local to me, Glendale High School in Tillsonburg and The Boys and Girls Club in London.

## OTTERVILLE RADIO CONTROL FLYING CLUB AIR SHOW

by Gary Baker

"Once again, the two-day Otterville Radio Control Flying Club's Air Show was where you wanted to be.

"The 2011 Air Show represented the 20<sup>th</sup> year for this great show. Some explanation is due as we call our event an Air Show and the reasons for this are many. We put this Air Show on for the benefit of the pilots and also the visiting public. We advertise in many of the local newspapers (and their online events

websites), several radio stations, putting up flyers and word of mouth. Many pilots tell us we put the "fun" back into the event so we don't mind calling it an Air Show.

"Mr. René Goossens purchases and gives out an aviation gift to each youngster 12 years old and younger. All attending pilots received a small token of our thanks for coming when they first arrived. All pilots who fly receive a free fresh trout or hamburger meal. Each time a pilot flies, he enters a ballot to have a chance to win one of the many donated pilot prizes and we had several model kits won. We have many donated "door prizes" to be won by the many visiting spectators.

"This year, 64 pilots attended and there were well over 100 aircraft of all types and sizes. Helicopter pilots put on phenomenal displays of their flying talents. Many of the finest scale aircraft from SW Ontario were flown. Our club is famous for our Barnstorming event in which for many years, we have offered a \$1,000.00 gift to the first fixed-wing pilot to successfully fly through our Red Barn. This certainly has been a much anticipated event, with spectators getting into the fun with lots of oohs and ahs. Many pilots have tried to take home the loot and this year, Hank Uroda was successful. That is right, the \$1,000.00 has been claimed, but don't fret, there will be \$500.00 next year to start the fun again, increasing \$100.00 per year, up to \$1000.00 until you take it home.

"The Air Show raises funds which we donate to local charities. Many thanks to René and Nellie Goossens, Richard Sedlezky, Bryan Mailloux, Andrew Logan, Frank Klenk, the wonderful folks who ran the food tent and all other volunteers because with everyone's tireless help, you made the 2011 show a great success."

Thanks Gary!

Myself, Peter Douppnik, Bill Fry, John Mainwaring, Bryan Mailloux and Bryan Hewitt wish you all a Merry Christmas and a Happy New Year. Enjoy your family and friends, and remember to always be generous. ✈



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

Le thème du jour de «préserver ce que vous possédez»... la préservation de votre terrain de vol. Voici quelques suggestions. Hélas, même lorsque nous sommes le club parfait, nous pouvons fort bien perdre notre terrain.

1. Élaborez des règlements au sol et en l'air lorsque les membres se trouvent au club.

2. Assurez-vous de les faire respecter. Puisque nous sommes tous humains, nous oublions souvent et devons nous les faire rappeler.

3. Si votre club compte un ou des responsables de la sécurité, faites-en un devoir de leur offrir votre aide. Si quelqu'un laisse ses déchets, fait voler sa maquette trop près de la ligne de vol ou stationne son véhicule incorrectement, on doit leur rappeler. Les fautifs pourraient avoir du ressentiment mais nous tentons tous d'aider la situation.

4. Inquiétez-vous du niveau sonore. Inquiétez-vous encore plus si des maisons se trouvent tout près. Découragez les modélistes qui seraient tentés de procéder à des vols trop matinaux ou à faire le rodage d'un moteur sans son silencieux le dimanche matin!

5. Assurez immédiatement un suivi si vous entendez parler d'une plainte contre le bruit.

6. Lorsque vous faites voler votre maquette, éloignez-vous des maisons voisines et des limites de terrain, à moins que ces mêmes voisins vous autorisent à survoler leur propriété.

7. Devenez un ami du propriétaire terrien. Offrez-lui un portion des profits de votre Fun-fly ou offrez-lui de faire un don en son nom à l'oeuvre caritative de son choix. Invitez sa famille lors d'un barbecue. Offrez des leçons de pilotage aux membres de la famille. Puisque Noël approche à grands pas, achetez une petite maquette prête à voler à leur enfant. Soyez sympathique et courtois à l'endroit de quiconque vient visiter votre club.

8. Impliquez-vous lors des démonstrations de vol. Les groupes paroissiaux, les hôpitaux et oeuvres caritatives raffoleraient d'observer une telle démonstration. Ces démonstrations encouragent une meilleure compréhension du vol chez le public qui ne s'y connaît pas et votre

club. Les relations publiques ne sont pas que de la poudre aux yeux et ce n'est pas uniquement la responsabilité du MAAC. Il est de votre devoir de présenter une bonne image de votre passe-temps. Remettez toujours des photos et un article à propos de votre Fun-fly aux journaux locaux.

9. Si vous perdez une maquette dans un champs, assurez-vous de demander la permission au voisin avant d'y pénétrer. Expliquez ce qui est arrivé. Dans des cas comme ceux-ci, il vaut mieux demander la permission que de demander le pardon pour un faux-pas.

10. Mettez au point un programme de formation des jeunes afin de stimuler l'intérêt. Encouragez la bonne communication entre tous les membres. Les moyens de communications sont nombreux, aujourd'hui : à l'aide de nos téléphones cellulaires, on peut aisément faire quelques appels afin que des membres se donnent rendez-vous au terrain afin d'effectuer des vols de soirée en toute sérénité.

La saison de vol intérieur arrive, alors impliquez-vous. C'est agréable. Je sais parfaitement que mes petits-enfants en raffolent! Plusieurs clubs disposent de lieux où ils peuvent faire voler des maquettes à l'intérieur; dans mon cas, il s'agit de la Glendale High School à Tillsonburg et du Boys and Girls Club de London.

## LE SPECTACLE AÉRIEN D'OTTERVILLE par Gary Baker

«Une fois de plus, le spectacle aérien de l'Otterville Radio Control Flying Club, réparti sur deux jours, constituait l'endroit où vous vouliez vous trouver.

«L'édition 2011 était la vingtième. Nous appelons notre événement un spectacle aérien pour plusieurs raisons. Nous l'organisons pour le bénéfice des pilotes et pour le public. Nous en faisons l'annonce dans plusieurs journaux (et à même leur site Web d'événements à venir), chez plusieurs stations radio, nous distribuons des dépliants et nous passons le mot. Plusieurs pilotes nous disent que nous avons ramené le plaisir dans ce rassemblement, si bien que c'est pourquoi nous l'appelons un spectacle aérien.

«René Goossens achète un petit cadeau aéronautique pour tous les enfants âgés de 12 ans ou moins qui se présentent. Tous les pilotes participants reçoivent

aussi un petit quelque chose en gage d'appréciation et un repas gratuit de truite fraîche ou un hamburger. À chaque fois qu'un pilote effectue un vol, il a droit à un billet de participation en vue de remporter l'un de plusieurs prix qui ont été donnés et plusieurs kits ont ainsi trouvé preneur. Nous avons aussi remis plusieurs prix de présence à des spectateurs.

«Cette année, 64 pilotes étaient de la partie et plus de 100 maquettes de tous types et de toutes les dimensions étaient disposées. Les pilotes d'hélicoptère ont offert une démonstration époustouflante. Plusieurs des meilleures copies volantes du sud-ouest de l'Ontario ont pris la voie des airs. Notre club est célèbre pour son épreuve Barnstormer, et ce, depuis plusieurs années. Nous avons offert un prix de 1 000 \$ au premier pilote de maquette à voile fixe qui ferait voler son appareil d'une porte à l'autre de notre grange rouge. Cet événement est toujours très attendu et les spectateurs y vont de leurs oohhhh et aahhh. Plusieurs pilotes ont tenté de ravir la cagnotte et cette année, Hank Uroda a réussi. C'est exact : il a réclamé ses 1 000 \$. Mais ne vous en faites pas, une bourse de 500 \$ sera offerte l'année prochaine afin que recommence la partie de plaisir et 100 \$ seront ajoutés annuellement jusqu'à concurrence de 1 000 \$ une fois de plus, si jamais vous vous sentez particulièrement doué au pilotage.

«Le spectacle aérien récolte des fonds que nous remettons à des oeuvres caritatives locales. Merci mille fois à René et à Nellie Goossens, Richard Sedlezky, Bryan Mailloux, Andrew Logan, Frank Klenk, aux merveilleux bénévoles qui se sont occupés de la tente de nourriture et aux nombreux autres bénévoles parce que grâce à leur aide de tous les moments, le spectacle de 2011 a remporté tout un succès!»

Merci Gary!

Peter Douppnik, Bill Fry, John Mainwaring, Bryan Mailloux, Bryan Hewitt et moi-même vous souhaitons un Joyeux Noël et une Bonne année. Profitez du temps que vous passerez avec votre famille et vos amis et souvenez-vous de faire preuve de générosité. ✈



# Sign 3 Fly Free

Sign three new open members  
before Dec., 31/2011  
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 2011 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 2011

### DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2011

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)

\$80 (with magazine/ Avec la revue)

**\$80.00** 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



# Great Grape Gathering

L'édition 2011 du Great Grape Gathering a bénéficié de la participation de plusieurs concurrents. Ils étaient 43, comparativement à 25, l'année dernière.

Le vendredi a été une journée plutôt plate et plus fraîche. Le vent a soufflé toute la journée du Nord. Conséquemment, la ligne de vol a été disposée près de la piste, au Nord du champ et la plupart des maquettes se sont envolées pour se retrouver vers la route d'accès.

Dans catégorie P30, nous avons accueilli deux juniors. Ça fait une mèche que nous avons vu des jeunes personnes et ces deux-ci, Derek et Gregory Ballard (les petits-fils de Jim Mayes) se sont très bien débrouillés à l'aide de leurs maquettes canard P30.

Le fish fry traditionnel du vendredi soir a vu environ 38 personnes s'y rendre. Nous avons souligné deux occasions. La première était que nous avons tous aidé Les Sayer à célébrer son 82<sup>e</sup> anniversaire de naissance. La deuxième était encore plus propice.

Jim Moseley a été introduit au Temple de la renommée du MAAC! J'ai officiellement proposé la candidature de cet homme (j'ai dû combattre d'autres candidats au titre et j'ai utilisé ma carte maîtresse -- personne ne connaît

Jim depuis aussi longtemps que moi). Clair Murray (le directeur de la zone du MAAC où habite Jim) et sa femme se sont déplacés jusque dans l'état de New York afin de rendre les choses officielles et Roy Rymer (directeur du Comité de relations publiques) et sa femme sont aussi venus.

Clair a effectué un bon travail d'énumérer les nombreuses réalisations de Jim. D'autres orateurs ont partagé des anecdotes et tout le monde a bien apprécié ce moment.

Aucun des officiels du MAAC n'avait été exposé au vol libre au cours de leur carrière en aéromodélisme et ils ont tous deux passé un peu de temps au terrain, occupés qu'ils étaient à observer nos qua-

lités. Cela leur a ouvert les yeux.

La samedi s'est annoncé plus dégagé que la veille. À notre arrivée au terrain, cela nous a pris du temps à nous organiser. Il y avait peu de dérive du vent mais la brise qui était présente semblait arriver du Sud, si bien que nous avons décidé de déplacer la ligne de vol vers le chemin d'accès.

Ce changement a bien fonctionné puis-

ont toutes été disputées le samedi.

Les six épreuves FAC ont aussi été déplacées jusqu'au dimanche.

Les concurrents du giron de la FAI se sont joints à nous le samedi et le dimanche lors du concours qu'organisait John Clapp. Notre ligne de vol s'est carrément gonflée par l'arrivée de ces nouveaux visages. Quelques-uns de ces concurrents FAI ont aussi participé à certaines de nos épreuves.

Les filles d'Andrew Barron -- Michelle (âgée de 15 ans) et Gina (âgée de 9 ans) -- constituent à elles seules les deux tiers de l'Équipe USA de F1A en prévision du Championnat mondial pour juniors. Michelle a réalisé cinq maxes et Gina, deux, sur un total de sept vols officiels lors de la compétition de F1A. Personnellement, j'ai été émerveillé de voir Gina -- dont la maquette semblait posséder une envergure de deux fois sa hauteur -- treuiller sa machine en toute confiance, ce qui a tôt fait de catapulter sa gracieuse machine dans le ciel. Bien sûr, le succès du clan Barron illustre éloquentement l'aptitude d'Andrew à transmettre des habiletés et du dévouement chez les jeunes.

L'épreuve 1/2A Classic Gas a donné lieu à une situation inhabituelle lorsque tant Brad Bane que Joe Mollendorf ont raté leur deuxième max d'une seule seconde! En fin de journée, Brad essayait d'extraire son Dixielander (catégorie B Nostalgia) des branches d'un arbre et ni l'un ni l'autre ne voulait se plier à une envolée fly-off de départage. En bout de ligne, nous les avons déclarés ex-aequo pour la première place.

La météo du dimanche était encore meilleure que celle du samedi. Le ciel était presque complètement dégagé, le temps était doux (mais pas chaud) et les vents étaient presque calmes. Une fois de plus, les vents étaient variables mais en gros, nous pouvons faire voler nos maquettes au même endroit qu'auparavant.

Quelques nouveaux formats ont été essayés. Le plus grand changement a été de



*The Barron Sisters – Michelle and Gina With Their F1A Machines / Les sœurs Barron – Michelle et Gina avec leurs machines F1A. Photo: R. Clemens*

que pour une bonne portion de la journée, nous avons vécu des intervalles au cours desquels la brise a soufflé de toutes les directions, y compris le Sud, ce qui a transporté les maquettes (y compris mon Viking 1/2A) jusque dans les fèves de soya, de l'autre côté du chemin d'accès. Dieu merci, nous avons eu recours à nos détecteurs radio. Comment nous sommes nous débrouillés sans eux?

Cinq épreuves de maquettes motorisées (y compris deux d'entre elles déplacées de la veille), trois épreuves de maquettes à élastique, une épreuve de maquettes électriques et une épreuve planeurs (elle aussi transférée du vendredi), six épreuves de FAC (l'une d'elles électrique), 1/2A Texaco et la Ladies Cloud Tramp

*suite à la page 30*



The 2011 edition of the Great Grape Gathering saw a remarkably good turnout. There were 43 entrants, compared with 25 last year.

Friday turned out to be a rather dull and quite cool day, with the wind at a significant breeze all day, coming from the North. As a result, the flight line was set up close to the runway, on the North side of the field, with flights (for the most part) heading towards the access road.

In P30 we had two junior entries. It has been some time since we had two juniors and these two young lads, Derek and Gregory Ballard (grandsons of Jim Mayes) acquitted themselves very well, flying canard P30's.

The traditional 'Fish Fry' was held on Friday evening, with ~38 in attendance. There were two very important highlights of this evening. The first was that we all helped Les Sayer celebrate his 82nd birthday. The second was an occasion which is probably even more auspicious.

Jim Moseley was inducted into the MAAC Hall of Fame! I was the proposer of record for this award (having to fight off numerous others for that honour – using the trump card that 'no-one has known Jim longer than I have' to fend off the other hopefuls). Clair Murray – the MAAC Zone Director for the geographic area that Jim resides in – and his wife, came down to Upper NY State to officiate, and Roy Rymer and his wife (the MAAC PR Director) also came to lend support.

Clair did an excellent job of outlining many of Jim's accomplishments. Numerous accolades were shared other speakers and a very good time was had by all.

Neither of the MAAC officials attending had been exposed to free flight in their modelling careers and they both spent some time at the field, witnessing our shenanigans. It was an eye-opener for them both.

Saturday dawned rather brighter than the day before. Upon arrival at the field

it took some time to determine where to set up. There was very little drift, but what there was appeared to be from the South, so we decided to move the flight line to the access road side of the field.



Jim Moseley, right, accepts His Hall of Fame Award from Clair Murray. / Jim Moseley (à dr.) accepte son prix du Temple de la renommée du MAAC des maïs de Clair Murray. Photo: R. Barlow

Overall, this worked out quite well, for a lot of the day, but there were a number of intervals where the drift was in every other direction, including to the South – taking models (including my 1/2A Viking) into the soy beans planted on the other side of the access road. Thank goodness for radio trackers, what did we do without them?

Five power events (including two carrying over from Friday), three rubber events, an electric event, a glider event (also carrying over from Friday), six FAC events (one of them electric), 1/2A Texaco, and Ladies Cloud Tramp, were all flown on Saturday.

The six FAC events also carried over to Sunday.

FAI fliers joined us on Saturday and Sunday, in a contest hosted by John Clapp. This swelled our flight line significantly. Some of the FAI fliers also took time to fly in some of our events as well.

Andrew Barron's daughters – Michelle (15) and Gina (9) – form 2/3 of the US F1A team for the Junior World Championships. Michelle managed 5 maxes and Gina 2, out of seven official flights

in the F1A competition. Personally, I was awed to see Gina, whose aeroplane appeared to span more than twice her height, towing with total confidence and catapulting the graceful machine into the wild blue yonder. Of course, the success of the Barron clan also attests to Andrew's ability to impart skill and dedication to young people.

1/2A Classic Gas saw an unusual situation, where both Brad Bane and Joe Mollendorf missed their second maxes by 1 second! By the end of the day Brad was trying to release his B Nostalgia Dixielander from the clutches of a tree, and neither flier wanted to put up a fly-off flight. In the end we declared them tied for first.

Sunday's weather was even better than Saturday's. Almost clear sky, warm (but not hot) temperature, and nearly calm winds. Again the drift was

variable, but for the most part it was flyable from the same setup spot as before.

There were some departures, this year, from our previous format. The most noticeable change was that this year we awarded memorial trophies for the highest aggregates in three categories.

The Jim Anderson Trophy is for the flier with the highest aggregate in rubber events and this year it went to – who else – Jim Moseley. The Bob Gordon Trophy, which for years has been competed for in a separate event, was awarded this year to the flier with the highest aggregate in power events. No surprise – it was won by Brad Bane. The Jack McGillivray Achievement Award recognises the flier with the highest total points in FAC events and again, no surprise, it went to Vic Nippert. Lastly, the Don Reid Trophy, which is won by the flier with the highest placing Gollywock, was once again presented to Michael Burns. It seems Michael just brings it to the meet each year in order to carry it home again. ✈

remettre des trophées commémoratifs pour le meilleur pointage accumulé.

Le trophée Jim-Anderson est décerné au modéliste ayant accumulé le plus haut pointage au cours des épreuves de maquettes à propulsion élastique et cette année, qui d'autre que Jim Moseley pouvait le remporter? Le trophée Bob-Gordon qui, pendant plusieurs années, a vu les concurrents se le disputer dans une épreuve séparée, a été remis cette année au modéliste ayant accumulé le meilleur pointage lors des épreuves de maquettes motorisées. Sans surprise, c'est Brad Bane qui l'a remporté. Le prix d'accomplissement Jack McGillivray reconnaît le modéliste ayant accumulé le plus de points lors d'épreuves FAC et une fois de plus, personne n'a été surpris à ce qu'il soit remis à Vic Nippert. Enfin, le trophée Don-Reid, qui est remis au modéliste ayant réalisé le meilleur classement chez la discipline Gollywock, est allé une fois de plus à Michael Burns. On dirait que Michael l'apporte toujours au rassemblement de l'année d'ensuite... pour pouvoir le rapporter chez lui. ✈



*Vic Nippert Launches His Lippisch Storch Flying Wing in FAC Rubber Scale. / Vic Nippert lance son aile volante Lippisch Storch lors de l'épreuve FAC Rubber Scale. Photo: R. Clemens*



*Mark Rzacca With His Winning FAC .020 Replica Electric Model. / Mark Rzacca et sa copie volante électrique .020 victorieuse de la discipline. Photo: R. Barlow*



*Dan and Carol Kane with Dan's NFFS One-Design Winner. / Dan et Carol Kane avec la maquette gagnante One Design de la NFFS. Photo: R. Barlow*



*Sam Burke With His Winning 1/2A Texaco Entry. / Sam Burke avec sa maquette 1/2A Texaco victorieuse. Photo: R. Barlow*



**OAKVILLE MILTON FLYING CLUB**



**Toronto  
West  
Swap  
Meet**

**Sunday February 12, 2012  
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 Milton Flying Club.**

**ENTRY  
\$5<sup>00</sup>**

The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wyecroft 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](http://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](mailto:erik.genzer@sheridanc.on.ca) Tel. 905-607-9675**

**SEE YOU THERE!**

*Flamingstar*  
**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**

**Over 50 Years of FUN !!** **1-877-PMHOBBY**

**PM Hobbycraft**

*bring home  
the smiles  
This Christmas*

**Many quality products from  
These and other Manufacturers:**

Eflite HITEC GREAT PLANES HANGAR 9  
AERO WORKS DLE HYPERION hobbyzone  
JR JR Engines ALIGN HOBBICO SPEKTRUM  
DU-BRO  
parkzone TF TOP FLITE

Visit Today

**Thousands of products 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

VISA MasterCard



# Airshows / Spectacle Aérien



Vous êtes-vous déjà demandé ce que pourraient faire votre club et vos membres envers une cause noble au sein de votre communauté tout en encourageant l'intérêt pour notre passe-temps? Voici quelque chose qui a bien fonctionné chez notre club à Victoria.

L'idée nous a probablement permis de préserver notre terrain de vol mais ce qui importe tout autant, c'est qu'on nous a maintenant reconnus à titre de club proactif qui a remis un petit quelque chose au sein de la communauté à laquelle nous appartenons. Par le passé, j'ai eu l'occasion de partager mon information avec quelques-uns des directeurs de zone au Canada. Lorsque je les ai rencontrés à l'AGA du printemps dernier, il était satisfaisant d'entendre dire que ceux qui ont utilisé quelques-unes de mes idées ont remporté du succès.

Un spectacle aérien, voilà de quoi je parle. Peut-être me demanderez-vous comment un club organise un tel événement? Voici quelques trucs qui sauront vous pointer dans la bonne direction.

Trouvez une oeuvre caritative et bien connue au sein de votre communauté afin de devenir un partenaire. Ensuite, approchez une station de radio ou de télévision qui s'implique au sein d'une autre charité et voilà : votre club fera un don à deux oeuvres différentes. Pourquoi vous tourner vers une station de radio? Ce sera de la publicité gratuite parce que les dirigeants de la station auront remarqué que vous faites un don à une cause qui leur est chère.

Communiquez avec votre journal local et demandez-leur de préparer un article sur votre spectacle aérien et assu-

rez-vous que vous obteniez un article de rappel au cours de la semaine précédant votre événement. Ce serait aussi un bon geste de dépenser un peu d'argent sur une annonce dans le journal. Ses maîtres d'oeuvre se sentiront obligés de préparer un article.

**Victoria's Largest Little Airshow**  
 10<sup>th</sup> Year Anniversary!  
 All proceeds donated  
 Major sponsors: WESTJET, UNITED CARPET  
 Activities: 3D Freestyle Aerobatics, WW I and WW II Demos, Real Turbine Jets, Helicopters and More!  
 August 14-15 Sat & Sun 10 AM to 5 PM  
 Admission by Donation Fabulous Raffle Prizes 50 - 50 Drawn Daily  
 www.vrcms.org  
 All proceeds donated to: C-FAX Sara's Anonymous and the Search Peninsula Hospital Foundation  
 Location: Lochside Dr. (off Pat Bay Hwy) Between Martindale Rd. & Island View Rd.  
 Great fun for the whole family!

Lorsque vous aurez présenté votre événement et que vous vous apprêtez à remettre votre don, assurez-vous que les médias sont présents afin d'en être témoins. Vous pourriez alors bénéficier d'une mention de plus dans le journal ou par voie électronique.

L'organisation d'un spectacle aérien, ça coûte évidemment de l'argent, mais il est nécessaire de prélever des fonds

à fin de le présenter. Si vous avez des clients, écrivez-leur; écrivez aux sociétés et demandez aux oeuvres caritatives que vous entendez appuyer si elles peuvent vous fournir des tuyaux (contacts) ou vous présenter à des commanditaires potentiels. Vous serez surpris de la réponse que vous obtiendrez. N'ayez pas peur d'inscrire une somme à laquelle vous vous attendez. Nous avons demandé 250,00 \$ de la part de ces commanditaires et ceux qui l'ont fait nous ont bel et bien donné ce montant tandis que d'autres y sont allés d'une commandite plus modeste. Mais chaque don compte.

Nous avons publicisé un tirage au cours des deux jours du programme, en préservant le moment du tirage au dernier jour. Préparez-vous en conséquence et offrez de bons prix. Faites-moi confiance : les gens s'en souviendront. Nous avons en moyenne 12 prix qui valent environ 500,00 \$ chacun. Vous pouvez aussi organiser un tirage 50/50 quotidien. Cela génère beaucoup d'intérêt.

L'une des grandes leçons que nous avons apprises, c'est de ne pas demander un prix d'entrée. Nous nous sommes aperçus que les gens donnent davantage lorsque nous précisons que le prix d'entrée est tout simplement un don; de plus, tout le monde peut entrer en donnant ce qu'ils peuvent, si leurs moyens sont réduits.

Le samedi soir, essayez d'offrir de beaux prix et lors du BBQ -- ce que plusieurs clubs organisent habituellement -- procédez à un tirage spécial. Nous avons offert environ dix prix tels un émetteur, une maquette et son moteur... ce genre de prix. Nous avons demandé 100,00 \$

*suite à la page 75*



Have you ever wondered what your club and members could do that is worthwhile for your community and would encourage new interest in the hobby? Here is something that worked well for our club in Victoria.

The idea probably helped us to save our flying site but most importantly, it made us more recognizable as a proactive club that was doing something to give back to the community we fly in. In the past, I had the chance to share my information with some Zone Directors across Canada. When I met some of them that at the AGM last spring, it was gratifying to hear that those who used some of my ideas were having great success as well.

An Airshow, that's what I am talking about. Well how does a club go about putting on an airshow you might ask? Here are some pointers to steer you in the right direction.

Find a known and respected charity in your community to partner with. Next, approach a radio/t.v. station that has an involvement with a different charity and that makes two charities that you will donate to. Why the radio station? Free advertising as they will come on board to do that because you are giving to their charity.

Get in touch with your local newspaper and have them do an article on your air-

show and make sure you get a write-up the week of the show, also. It would not hurt to also spend a little money on an ad in the newspaper. It kind of forces their hand to do an article.

When your show is complete and you are making the donation, make sure to have the news media on hand to witness it. You will also get a brief write-up for this as well.

Putting on a quality airshow costs money and rightly so, but raising the funds to put it on is a necessity. If you



have clients, write to them, write to corporations, ask the charities you are donating to for leads and introductions to potential sponsors. You will be surprised at the response. Don't be afraid to put an amount. We asked for \$250.00 from sponsors and those who sponsored gave us that amount with a few giving smaller amounts, but every donation counts.

We held a raffle over the two days with the draws on the last day. Be prepared and have good prizes. Trust me, people remember this. We average about 12 prizes worth about \$500 each. Also, you can hold a 50/50 draw each day. This generates a lot of interest.

One of the big lessons is to not put a price on admission. We've found people give more when it is admission by donation and it allows everyone to be included and give what they can give.

On the Saturday night of the event,

try and get really good prizes and at your BBQ, which most clubs have, have a special raffle. We had about ten good prizes such as a radio, plane & engine that sort of thing. We charged \$100.00 for an arms-length bunch of tickets, \$50.00 for 5 tickets and \$20.00 for 1. You can see where this leads to.

Having a concession in operation through the event is important. Keep the proceeds from this for your contingency fund for the following year or donate the profits. Your choice.

Have a nice area set up for static display. Also have an MC continuously telling the public what is happening and describe the flights. Push the sale of the

*continued on page 75*



# Les Moteurs Brown par Frank Klenk

Bill Brown est reconnu pour avoir inventé le premier moteur à carburant de série pour maquettes qui ait été vraiment pratique et qui ait été construit en quantités importantes et vendus au public, ce qui a révolutionné les maquettes de compétition de l'époque.

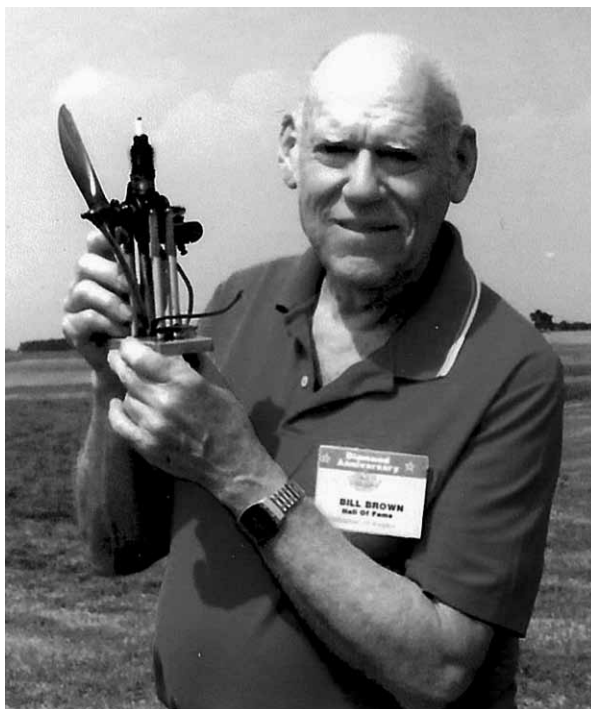
Bill, dont le père, Bill (père), était un ingénieur respecté, est né le 30 mai 1911 à Elkins Park (Pennsylvanie). Son père s'est assuré que fiston développe une bonne compréhension de la mécanique des machines.

Lorsque le jeune Bill n'était âgé que de trois ans, son père lui montrait une photo d'une locomotive ou d'une machine et lui expliquait de quoi il s'agissait et ce que ça faisait. L'aîné possédait un excellent atelier pour travailler le bois et usiner des pièces à l'étagage principal (pas au sous-sol comme il était de coutume, à l'époque). Le jeune Bill était fasciné par les avions réduits et lorsqu'il était âgé de 12 ans, il a construit sa première maquette, un design bimoteur à propulsion élastique pusher de Cecil Paoli.

Tout au long de sa carrière de modéliste, Bill a construit de nombreuses maquettes en compagnie de son partenaire de vol Maxwell Basset. Maxwell était aussi innovateur à la conception de maquettes que ne l'était son ami Bill à fabriquer des moteurs. Au cours des années 1920, Bill caressait un rêve : que sa maquette soit mue par un véritable moteur miniature. Il a découvert comment fonctionnait le moteur hors-bord bicylindre de son père et s'est servi de ce design afin de concevoir son propre moteur miniature.

En 1926, Bill fils (J') a commencé à dessiner des sketches de son moteur. Maintenant rendu à l'école secondaire, le jeune Bill a commencé à fabriquer des pièces pour ce qui s'appelle maintenant Bill's High School engine, une invention de cylindrée de .28 pouce cube. Il n'avait aucun autre moteur comme référence. Ce dernier était un peu bizarre en ce que le carter de moteur était fabriqué en acier et que les dispositifs de fixation étaient réalisés par brasure (soudure). Comme Bill ne pouvait se rendre à un magasin de passe-temps afin de se procurer des pièces, il a tout construit, y compris la bougie et la bobine. Bill transportait son mo-

teur dans une valise et un bon jour, ses collègues de classe lui ont demandé de le faire démarrer. L'instructeur a aussitôt enquêté sur le bruit qu'il pensait provenir d'une pièce qui se serait détachée d'un tour. Bill a été prestement jeté hors du cours.



C'est ironique que durant cette année, Bill a inventé un moteur miniature pour maquettes et qu'il n'ait reçu qu'un «B» dans son cours d'atelier.

Lors du premier vol d'une maquette munie de son moteur, l'avion de Bill a tout juste pris la voie des airs. Le jeune homme a redessiné le moteur et en a doublé la cylindrée. Cette fois, l'avion a littéralement sauté du sol, il a survolé une maison pour finir sa course dans un buisson.

Lors du 20<sup>e</sup> anniversaire de naissance de Bill, un journal de Philadelphie, The Evening Bulletin, a préparé un article sur le moteur du jeune homme et sur sa maquette. On a photographié Bill en gros plan, tenant le moteur dans sa main. L'article était intitulé «Builds Tiny Motor Monkeying Around». Bill a reçu beaucoup de publicité, si bien que son père a décidé de l'aider à concevoir son prochain moteur. On souhaitait davantage de puissance, si bien que père et fils ont dessiné un moteur de .451 pouce cube qu'ils ont nommé le Brown Midget. Au

cours de l'été 1931, ils en ont construit trois autres mais hélas, aucun d'entre eux ne démarrait.

En 1932, les autorités des National Championships (NATS) n'offraient qu'une seule classification pour des maquettes motorisées. La plupart des concurrents utilisaient un moteur à élastique et quelques rares modélistes avaient recours à un moteur à air comprimé. Le vieux copain de toujours Maxwell a apporté une maquette à moteur Miss Philadelphia aux NATS d'Atlantic City et est arrivé quatrième. L'année d'ensuite, Bill et Maxwell sont arrivés au terrain Roosevelt de New York à l'occasion des NATS de 1933 avec plusieurs maquettes et moteurs. Ils ont remporté la première place dans chacun des trois concours mettant en vedette des maquettes motorisées.

Les deux garçons de Philadelphie ont reçu une publicité mondiale. Les revues de maquettes ont écrit des articles à leur sujet. Des gens du monde entier voulaient leur propre moteur pour leur maquette. Le marché était prêt pour le moteur Brown. Comme tous deux n'auraient pu suffire à la demande, le père Bill a approché Walter Hurlleman, propriétaire d'un atelier d'usinage et de matrices et ensemble, ils ont fabriqué 50 moteurs Brown Model A, qu'on appelle le Brown A-60. Une fois de plus, ils n'arrivaient pas à suffire à la demande.

Bill père a ensuite approché un investisseur de l'extérieur et il a fondé une nouvelle compagnie, la Junior Motors. Il faut se rappeler que c'est là tout un accomplissement puisque les États-Unis étaient plongés au plus fort de la Dépression. Tout ce qui s'appelait Brown était devenu enchanté; il ont ajouté le nom au carter de moteur et le moteur est devenu le Brown Junior Motor. Ce dernier a été un succès instantané en se vendant 21,50 \$US. En l'espace des deux premières années, 5 000 tels moteurs ont été venus.

Une mésentente entre M. Hurlleman et le vice-président s'est conclue avec le départ de Walter. Ce dernier a produit une copie du Brown, qu'il appelait le Hurlleman Aristocrat. C'était un superbe moteur.

*suite à la page 36*

# Mr. Model Engine by Frank Klenk



Bill Brown is acknowledged to have invented the first practical production gas model airplane engines to be built in significant numbers and sold to the general public, revolutionizing competitive model airplane flying at the time.

Bill, whose father Bill Sr. was a respected engineer, was born on May 30, 1911 in Elkins Park, Pennsylvania, USA. Bill Sr. made sure he got a good understanding of mechanics.

When Bill was only three, Bill Sr. would show a picture of a locomotive or machine and Bill would tell his son what it was and what it would do. Bill Sr. had an excellent woodworking and machine shop on the first floor of their home, not in the basement, as was usually the case. Bill had a fascination with model airplanes and when he was 12 he built his first model, a Cecil Paoli rubber-powered twin boom pusher.

Throughout his modelling career, Bill and his flying buddy Maxwell Basset built many models together. Maxwell was as innovative at designing models as Bill was in making engines. In the 1920s, Bill had a dream that his model had an authentic tiny working engine. He figured out how his father's twin cylinder outboard engine worked and used this as the basis for his model engine.

In 1926 he started drawing up sketches for his engine. In high school, Bill started fabricating parts for what is now called "Bill's High School engine", displacing .28 cu in. He had no other engines to look at for reference. The engine was odd in that the crankcase was made of steel with the mounting lugs brazed on. He could not go to the local hobby shop to get parts, so he fabricated everything, including the spark plug and coil. Bill carried the engine around in a briefcase and one day, his classmates asked him to run it. The instructor investigated the noise because he thought something had flown off of the lathe. Bill was promptly thrown out of class.

It seems ironic that in the year, Bill invented a lightweight model engine but he received a "B" in metal shop class?

On its first flight with his engine, Bill's plane struggled and barely got into the air. He then redesigned the engine and doubled its displacement and tried again. This time, the plane leapt into the air flew over a house and landed in some bushes.

On Bill's 20<sup>th</sup> birthday, a Philadelphia paper, The Evening Bulletin, ran an article on Bill's engine and plane. Bill and his plane were pictured with a close-up of the engine in his hand. The article was entitled "Builds Tiny Motor Monkeying Around". Bill received quite a bit of publicity over this, so his father decided to help Bill design his next engine. Bill wanted more power so they designed a .451 cubic inch displacement engine they called the Brown Midget. During the summer of 1931 they built three more, but alas none of them would run.

In 1932, the ruling authorities at the National Championships (NATS) had only one classification for powered models. Most contestants used rubber power, and a very few used compressed air. Maxwell took their gas model, Miss Philadelphia, to the NATS in Atlantic City and came in fourth. Next year, Bill and Maxwell showed up at the New York's Roosevelt Field for the 1933 NATS with several different models and engines. They won first place in all three powered contests.

The two boys from Philadelphia got worldwide publicity. Model magazines wrote articles about them. People from all over the world wanted a gas model airplane engine. The market was ready for the Brown engine. But they could not keep up with demand so Bill Sr. approached Walter Hurlleman, a tool and die shop owner, and together, they made 50 Brown Model As, called the Brown A-60. Again, they could not keep up with demand.

Bill Sr. then approached an outside investor and started up a new company and named it "Junior Motors". It's important to remember that at this time, the USA was in the middle of the Great Depression, so this was quite an accomplishment. The "Brown" name was magic now, so they added that to the crankcase and it became the Brown Jun-

ior Motor. The Brown Junior engine was an immediate success at \$21.50. In the first two years, they sold 5,000 engines.

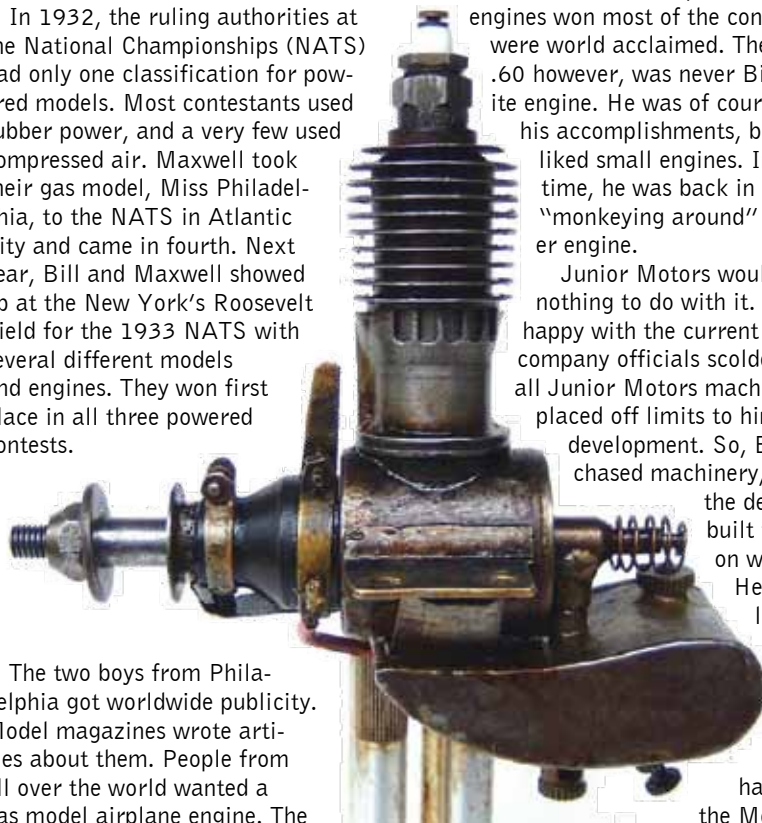
A disagreement between Hurlleman and the Vice President concluded with Walter leaving the company. He went on to produce his own Brown copy that he called the "Hurlleman Aristocrat", which was a superb engine.

All Bill really got out of inventing the first widely accepted model airplane engine was a job at Junior Motors and of course, so did his father, which pleased Bill. For several years, Junior Motors engines won most of the contests and were world acclaimed. The Brown .60 however, was never Bill's favourite engine. He was of course proud of his accomplishments, but he really liked small engines. In his spare time, he was back in the shop "monkeying around" on a small engine.

Junior Motors would have nothing to do with it. They were happy with the current .60 and company officials scolded Bill and all Junior Motors machinery was placed off limits to him for such development. So, Bill purchased machinery, finished the design and built the engine on weekends. He called the little .12 cu in engine the Lykens Brown, and it was handled by the Megow company and about 100 were built in two styles.

Jerry Smith, who was a close friend of Bill's, went back to Brooklyn, N.Y. and made the Smith engine that looked like a tiny Brown Junior. Junior Motors did come out with The Brownie .29, but that was more Bill Sr.'s design. The engine was a disappointment and both Bill and his father were fired.

From 1940 right up until the 1990s, Bill produced his favourite engines, which were powered by Carbon Dioxide gas (CO2). On New Year's Day in 1942, Bill designed and built in one day



*continued on page 37*

Tout ce qu'a retiré le jeune Bill de l'invention du premier moteur réduit de masse, c'était un emploi chez Junior Motors, de même que pour son père, ce qui plaisait évidemment au fils. Pendant plusieurs années, les moteurs Junior ont remporté la plupart des concours et ont été louangés partout de par le globe. Le Brown .60 n'a cependant jamais été le moteur préféré du jeune Bill. Il était assurément content de cet accomplissement mais il adorait les tout petits moteurs. Pendant ses temps libres, il était de retour dans son atelier en train de s'amuser à plancher sur un plus petit moteur.

Junior Motors ne voulait rien savoir de ce projet. Les dirigeants étaient très heureux du .60 actuel et ils ont réprimandé Bill; on lui a interdit tout accès au matériel d'usinage. Ainsi, Bill a acheté ses propres machines, il a peaufiné le design et il a construit son moteur au cours de ses fins de semaine. Il a appelé son moteur d'une cylindrée de .12 pouce cube le Lykens Browns et la compagnie Megow en a assuré la distribution; environ 100 unités ont été produites en deux styles.

Jerry Smith, qui était un ami proche de Bill, est retourné à Brooklyn (New York) afin de fabriquer le moteur Smith, qui ressemblait à un minuscule Brown Junior. Junior Motors a fini par fabriquer le Brownie .29, mais c'était là davantage l'oeuvre de Bill père que de son fils. Ce moteur a déçu et les deux Bill, père et fils, ont été renvoyés.

De 1940 aux années 1990, Bill fils a produit ses moteurs préférés propulsés à l'anhydride carbonique (CO<sup>2</sup>). Au jour de l'An 1942, Bill a conçu et a construit en cette seule journée le plus petit moteur à piston, un moteur à vapeur. En 1946, Bill et son père ont conçu le moteur Brown, Mark 1 au (CO<sup>2</sup>). Le 26 avril 1946, Bill et son père ont soumis une demande de brevet pour ce moteur. Une entreprise locale en a produit pour eux mais le nombre de commandes était effarant, si bien que les droits ont été vendus à Herkimer Tool & Model Works, qui fabriquait aussi la gamme des moteurs OK.

En 1947, Bill est devenu instructeur au Drexel Institute of Technology et a créé la Campus Industries. Plusieurs moteurs Campus A-100 ont été produits et trois modèles étaient disponibles pour la somme de 12,50 \$. L'A-100 possédait une cylindrée de .0153 pouce cube. Campus Industries a aussi présenté le Campus Bee et le Buzz. En 1969, Bill a acheté la composante maquettes de Campus Industries et a remanié les opérations sous le nom de Brown Junior Motors, Inc., ce

qui a tâté fait de ramener la magie au sein du mouvement de modélistes. Son premier modèle de production était le Brown .005. Il s'agissait du même design que le Campus Bee mais il était plus léger. C'était un moteur plutôt difficile à produire et Bill ne réussissait pas à répondre à la demande. Le carter de moteur était fabriqué en magnésium, un matériau difficile à nettoyer. C'était aussi difficile de bien loger un piston dans un cylindre alésé de type blind bore. Bill en a produit environ 1 000; 500 d'entre eux étaient dotés d'un piston de type lapped steel et 500 autres ont été produits dotés d'un piston en plastique Nylatron.

Bill Brown a ensuite conçu un réservoir en aluminium usiné et léger, auquel il a ajouté une canalisation en cuivre qui revenait sur un embout doté d'un trou minuscule. Résultat : un véritable moteur à réaction, qu'il a nommé le Micro-Jet. Celui-ci se vendait 2,95 \$US et arrivait à votre porte enrobé dans un sac à lunch ciré.

En 1973, Bill a conçu le MJ 140 twin ainsi que le MJ 170, qui était une mise à jour d'un moteur de .005 pouce cube, sans être aussi difficile à fabriquer. Il est aussi passé du côté des dimensions en métrique. Le Campus A-100 a été redessiné et cette fois, à un poids total d'un quart d'once, il pesait moins tout en produisant le double de la puissance du moteur original. On l'appelait maintenant l'A-23.

En 1991, Bill a fait la connaissance de Stefan Gasparin, en Autriche. Stefan est un constructeur réputé en Europe et de par monde pour la qualité de ses moteurs au CO<sup>2</sup>. Les deux inventeurs ont échangé des idées et ont commencé à concevoir un moteur conjoint. Ils ont décidé de l'appeler le Gasparin Brown (GB). Le GB 12 et le GB Twin en ont été les produits finaux.

Les moteurs que Bill a conçus étaient les monocylindres et bicylindres MJ 70 et MJ 140. The New Bee et le New Bee Twin, l'A-100 remodelé étant maintenant appelé le A-23, le B-100 et le B-200 (mono et bi) et, en 1994, les incroyables GB-12 et GB-24 (monocylindres et bicylindres). Les A-23, B-100 et B-200, de même que les GB-12 et B-24 étaient encore en production en juillet 1994. Bill s'est éteint le 8 janvier 2003.

Bill a été intronisé au Tem-

ple de la renommée de l'aéromodélisme, la National Free Flight Society Hall of Fame, l'AMA Fellow Guard et le Temple de la renommée de la Société des modélistes antiques (SAM).

L'histoire de Bill se lit comme un très bon livre. Merci à Evan T. Towne de Huntington (Indiana) d'avoir eu la présence d'esprit de communiquer avec Bill et d'avoir passé du temps avec lui dans le but d'écrire une biographie complète de l'homme qui a créé la motorisation miniature. Vous pouvez lire la biographie complète de Bill Brown au site Web de l'AMA. Les moteurs de Bill sont des objets de collection et plusieurs membres du mouvement SAM s'en servent. Des moteurs et leurs pièces sont disponibles en communiquant avec la Model Engine Collectors Association (MECA) par le biais de leur site Web. Les prix, bien sûr, varient selon le modèle et l'année. Selon le Blue Book de moteurs réduits de Frank Anderson, le moteur qu'avait dessiné Bill au secondaire s'est déjà vendu 7 500 \$US. Un Brown .60 en bon état de marche se vend encore environ 250 \$US.

Le passe-temps de maquettes motorisées dans le monde entier en doit toute une à Bill Brown, le premier à avoir conçu un petit moteur à combustion et plus tard, à avoir fabriqué les petits bijoux qu'étaient ses moteurs à CO<sup>2</sup>.

Bill a transformé son rêve de petit moteur fonctionnel en réalité et aujourd'hui, nous bénéficions tous de son génie. ✈

## 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 150 et 200 mots et comporter des photos/illustrations, tel que requis.

Envoyez-moi vos idées à  
Queries@ModelAviation.ca

the smallest reciprocating engine in the world, a steam engine. In 1946, Bill and his father developed the Brown CO<sup>2</sup> Engine, Mark 1. On April 26, 1946, Bill and his father applied for a patent for the engine. They had a local company produce them but it was too big of a job for them to handle, so the rights were sold to Herkimer Tool & Model Works who also produced "OK" Engines.

In 1947, Bill became an instructor at Drexel Institute of Technology and set up Campus Industries. Many Campus A-100s were made and sold at \$12.50 in three models. The A-100 was .0153 cu in. Campus also made the Campus Bee and the Buzz.

In 1969, Bill bought out the model side of Campus Industries and reorganized under a new name "Brown Junior Motors Inc.", bringing back that magic. His first production was a Brown .005 cu in motor. It was the same design as the Campus Bee but lighter. It was a difficult engine to produce and Bill could not keep up with demand. The crankcase was magnesium, which was difficult to clean. It was also hard to get a good piston fit in a blind bore cylinder. He made about 1,000, 500 of them with lapped steel pistons and 500 with "Nylatron" plastic pistons.

He then developed a lightweight spun aluminum tank, to which he added a length of copper tubing running to a nozzle with a minute hole and created a true reaction jet and called it the Micro-Jet. It sold for \$2.95 and arrived at your door in a waxed sandwich bag.

In 1973, Bill came out with the MJ 140 twin and MJ 170 which was an updated .005 cubic inch motor but not as hard to make. He also went to metric

sizes. The Campus A 100 was redesigned and at ¼ of an ounce total weight, it weighed less and now produced twice the power of the original design. It was now called the A-23.

In 1991, Bill met Stefan Gasparin in Austria. Stefan is very well known in

MJ 140. The New Bee and the New Bee Twin, the updated A-100 now called A-23, the B-100 and B-200 (single and twin) and, in 1994, the incredible GB-12 and GB-24, single and twin. The A-23, B-100 and B-200, GB-12 and B-24 were still in production in July of 1994. Bill

passed away on January 8, 2003.

Bill was inducted into the Model Aviation Hall of Fame, the National Free Flight Society Hall of Fame, AMA Fellow Guard and the Society of Antique Modelers Hall of Fame.

Bill's complete life story reads like a good book. Thanks to Mr. Evan T. Towne of Huntington, Indiana USA for having the foresight to contact Bill and spend time with him to write a complete biography on the man who started it all.

You can read the complete biography of Bill Brown on the AMA website. Bill's engines are all very collectable and many are in use by members of the Society of Antique Modelers. Engines and parts can be obtained by contacting the Model Engine Collectors Association (MECA) through their website. Prices, of course, vary depending on the model and year. According to Frank Anderson's Blue Book of model engines, Bill's original high school engine sold for \$7,500.00. A good running Brown .60 cu in can be had for about \$250.00.

The powered model airplane hobby that flourishes all over the world today owes a debt of gratitude to Bill Brown, first for the small internal combustion engine and later for his jewel-like CO<sup>2</sup> power plants.

Bill turned his dream of a tiny working engine on his plane into reality and today, we all benefit from his genius. ✪



Europe and worldwide for building CO<sup>2</sup> motors. They exchanged ideas and started designing a new small engine. Together, they decided to call it the Gasparin Brown (GB). The GB 12 and the GB 24 twin were the end result.

The engines that Bill designed were the single and twin cylinder MJ 70, and



17 Glen Stewart Drive  
Stratford, PE, CAN

# GREAT HOBBIES

As we approach this holiday season, the management and staff of Great Hobbies would like to take this opportunity to express our warmest appreciation to you, our valued customer.

It is with great pride that we have been able to take what has been a hobby and turn it into a vocation that we are passionate about. As our business has grown over the years we have been able to reach out to many of you, not only through our mail order service, but now directly through our increasing number of retail locations.

By the time this issue of Model Aviation Canada is in your hands, we will have welcomed several of our enthusiastic Ontario customers to the Great Hobbies team as employees of our newest retail location in Mississauga. As of October 29, 2011 we will be pleased to welcome modelers from the Toronto area to the family of hobbyists who can call Great Hobbies their local hobby shop.

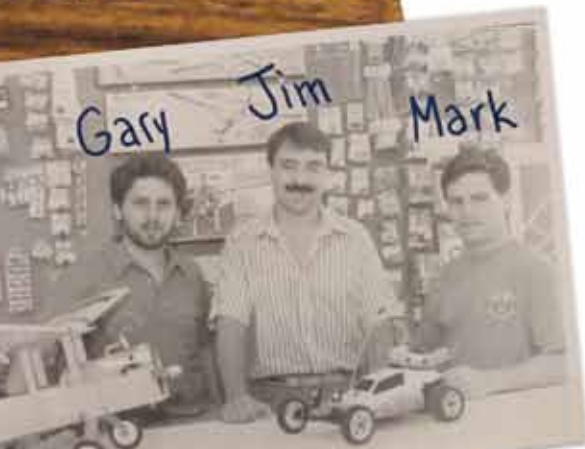
We at Great Hobbies pride ourselves in offering Canada's widest selection of hobby products at the most competitive prices. We strive to make it easier and more affordable for our customers to get the products they need to pursue their passion. We delight in doing it right, and if we make a mistake, we are eager to get your feedback so we can make it better.

One of the greatest joys in being a model enthusiast is the relationships that form with fellow modelers. The friendships we make and grow through this hobby are what make worthwhile. We are very pleased to have been part of the fostering of many of these friendships over the years and we are committed to seeing the hobby grow and evolve for future generations.

Thank you for letting us be part of your model building experience.

**Maac Ad Notes:**

- Tech dept says Savox servos best bang for buck! Let's promote.
- TGH chargers and accessories
- Encourage customers to share their passions with us on Facebook
- Include thank you letter/photos





# GREAT

Great Service



## SAVÖX

HV BL D

- Gear Type: Steel Gear
- Motor Type: Brushless
- Torque at 4.8V: 291.6 oz-in
- Speed at 4.8V: 0.19 sec/60 degrees
- Torque at 6.0V: 347.2 oz-in
- Speed at 6.0V: 0.15 sec/60 degrees
- Torque at 7.4V: 444.0 oz-in
- Speed at 7.4V: 0.12 sec/60 degrees



SAVSB2270SG  
**\$149.99**

## SAVÖX

HV BL Digital Servo  
0.065/277oz-in

- Motor Type: Brushless
- Torque at 4.8V: 152.8 oz-in
- Speed at 4.8V: 0.105 sec/60 degrees
- Torque at 6.0V: 208.3 oz-in
- Speed at 6.0V: 0.085 sec/60 degrees
- Torque at 7.4V: 277.0 oz-in
- Speed at 7.4V: 0.065 sec/60 degrees



SAVSB2271SG  
**\$149.99**

## SAVÖX

Coreless Digital Servo  
0.07/180oz-in

- Gear Type: Steel Gear
- Motor Type: Coreless
- Torque at 4.8V: 138.9 oz-in
- Speed at 4.8V: 0.08 sec/60 degrees
- Torque at 6.0V: 180.5 oz-in
- Speed at 6.0V: 0.07 sec/60 degrees



SAVSC1233SG  
**\$99.99**

## SAVÖX

Micro Digital Servo  
0.10/30oz-in

- Gear Type: Metal
- Motor Type: Coreless
- Torque at 4.8V: 25.0 oz-in
- Speed at 4.8V: 0.13 sec/60 degrees
- Torque at 6.0V: 30.6 oz-in
- Speed at 6.0V: 0.10 sec/60 degrees



SAVSH0263MG  
**\$37.99**

## SAVÖX

Digital Micro High Speed Servo  
0.07/180oz-in

- Gear Type: Metal/Plastic
- Motor Type: Brushless
- Torque at 4.8V: 25.0 oz-in
- Speed at 4.8V: 0.13 sec/60 degrees
- Torque at 6.0V: 30.6 oz-in
- Speed at 6.0V: 0.09 sec/60 degrees



SAVSH0253  
**\$32.99**

- Input Voltage Range (A/C): 100 - 240 V
- Output Voltage Range (D/C): 15 V
- Continuous Output Current: 33 A

TGHEW250  
**\$79.99**

Team GREAT HOBBIES

1-6 Parallel Charge Adapter Board



TGHEADPTXH  
**\$19.99**

Team GREAT HOBBIES

V6AC AC/DC Multi Charger  
Li-Po/NiMH w/Balancer

- AC Input: 100 - 240 V
- DC Input: 11 - 18 V
- Fast Charge Current: 0.1 - 5.0 A
- Discharge Current: 0.1 - 1.0 A
- LiPo Cells: 1 - 6 cells
- NiMH - NiCd Cells: 1 - 15 cells
- Pb (lead acid): 2 - 20 V
- Battery Memories: 5



TGHEV6AC  
**\$79.99**

Team GREAT HOBBIES

Q6 DC 4-Port Multi Charge  
Li-Po/NiMH w/Balancer

- Fast Charge Current: 0.1 - 5.0 A
- Discharge Current: 0.1 - 1.0 A
- LiPo Cells: 1 - 6 cells
- NiMH - NiCd Cells: 1 - 15 cells
- Pb (lead acid): 2 - 20 V
- Battery Memories: 5



TGHEQ6  
**\$129.99**

Did you know that Great Hobbies will apply up to 5% of the before tax total towards the cost of shipping your order? This offer applies to anything, any size, any amount, No Limits! Just make sure that we have your MAAC number on file and the rest is automatic. For most items this means that the shipping cost is on us!  
\*Excludes any product drop shipped direct to consumer from our suppliers. This offer is subject to change or cancellation without notice.





# Photo Album



Dale Robinson's Sopwith Pup at the Stampede City Fun Fly in Calgary. The plane is a Balsa USA 1/3 scale kit with a removable tail for easier transport. The details include real rib stitching using string and knots as the full scale was done, a functional bungee tail skid. It is powered by a Zenoah G62 and swings a Xoar WW1 24x10 prop. / Le Sopwith Pup de Dale Robinson lors du Fun-fly Stampede City de Calgary. Il s'agit d'un kit à l'échelle 1/3 de Balsa USA; une queue amovible a été ajoutée afin de faciliter le transport. Parmi les détails, on retrouve de vraies coutures et de vrais noeuds, comme sur l'appareil à l'échelle réelle ainsi qu'un patin de queue retenu par bungee. Un Zenoah G62 le propulse et la force motrice est transmise à l'aide d'une hélice Xoar 24x10 qui reproduit celles de la Première Guerre mondiale.

Peter Hildebrandt is seen landing his 1/5 scale DC-3 at the Rose City Model Fliers Fun Fly in August. The 140" span plane was built from Nick Zirolti plans as a joint project with Mike Bortolin and took 950 hours to complete. Scale details include retractable landing gear, flaps, landing lights and navigation lights. The model is also flown with two radio systems for a pilot and co-pilot. / Peter Hildebrandt en train de faire atterrir son DC-3 à l'échelle 1/5 lors du Fun-fly des Rose City Model Flyers, en août 2011. La maquette, d'une envergure de 140 pouces, a été construite conjointement avec Mike Bortolin et à l'aide de plans de Nick Zirolti. Elle a nécessité 950 heures de construction. Les détails comprennent un train d'atterrissage escamotable, des volets, des feux d'atterrissage et de navigation. La maquette vole sur deux systèmes radio, l'un pour le pilote et l'autre pour le copilote.



# Photo Album



*Len Ashdown's great flying B-25 on a fast fly-by at the Warbirds over the Bay event in Burlington. / ELe B-25 de Len Ashdown a bien volé au cours de passes rapides lors du rassemblement Warbirds Over the Bay, à Burlington.*

*Jack Humphreys' electric control line profile scale Fairey Battle with newly added retracts! The retractable gear, controlled by a spread spectrum radio, work very reliably, and really enhance the realism of the airplane. / Le Fairey Battle de Jack Humphreys, une maquette profil de vol circulaire électrique... avec un train d'atterrissage escamotable! Celui-ci, contrôlé par un émetteur 2.4 GHZ, est fiable et ajoute une coche de réalisme à l'avion.*





*Jim Reilly's great looking Nieuport 17.  
Le Nieuport 17 de Jim Reilly a bien fière allure.*



*Mike Block's beautiful BAE Hawk just arriving after a successful sortie.. / La passe plus que rase-mottes de Karl Gross. Le magnifique BAE Hawk de Mike Block revient d'une autre bonne sortie*



*Karl' Gross' lower-than-low pass. / La passe plus que rase-mottes de Karl Gross.*

The Burlington Radio Control Modelers hosted their second annual Warbirds event on the weekend of July 23 and 24. In spite of record high temperatures on both days, the event attracted some 34 pilots with over 50 models and around 500 hardy spectators.

The spectators were treated to some superb flying by some of the best model pilots and builders in Southern Ontario. Top Gun participants Karl Gross from Burlington and Len Ashdown from Dundas brought along some of the best scale models in the World. Karl delighted the crowd with a low pass that was so low he scraped the belly pan of his Top Flight P-47 and shattered the prop then went around and landed wheels down with no further incident. Event director Paul Chitty was the first casualty of the weekend when his 1/5 scale P-51 decided to seek refuge in the drainage ditch on the other side of the runway during take-off. This was followed by Len Ashdown's B-25 which, after a great display of scale fly-bys, buried itself in the asphalt runway on landing.

During the weekend, there were vendors selling models, adhesives, graphics and other modelling stuff plus raffles and 50/50 draws. Nicks Grill once again supplied BBQ burgers, dogs, sausages and french fries and, of course, gallons of water and pop.

The event this year attracted sponsorship from Burlington Tourism, MAAC, Balsa USA, Robart, Skycraft Hobbies, Hobby Hobby, Model Airplane News, Fly RC, Paris Junction Hobbies, Great Hobbies, Great Planes, Niagara Composites, Keyframe Digital Productions and Flight Pack. There were pilot draws throughout the weekend and pilot awards at noon time, Sunday.

Once again, the weekend was a great success both for the club and for the RC community. The volunteer group worked tirelessly all weekend and wish to thank all those pilots, sponsors, vendors and spectators who turned out to sample the fun and flying for the weekend. ✈

Les Burlington Radio Control Modelers ont été les hôtes de leur deuxième rassemblement annuel de coucou de la guerre (Warbirds) au cours de la fin de semaine des 23 et 24 juillet. Malgré un temps chaud qui a fracassé des records au cours des deux jours, quelque 34 pilotes se sont déplacés et ils ont apporté plus de 50 maquettes; environ 500 spectateurs endurcis étaient aussi de la partie.

Ces mêmes spectateurs ont eu droit à de superbes vols par quelques-uns des meilleurs pilotes et constructeurs du Sud de l'Ontario. Les participants au réputé Top Gun Karl Gross (de Burlington) et Len Ashdown (de Dundas) ont apporté quelques-unes des meilleures copies volantes au monde. Karl a ravi la foule avec une passe en rase-mottes si basse qu'il a égratigné le carter de son P-47 (un kit de Top Flite) et a détruit son hélice avant de remonter sur son élan pour poser son appareil comme si de rien n'était. Le directeur du rassemblement Paul Chitty a subi les premières avaries de la fin de semaine lorsque que son P-51 Mustang à l'échelle 1/5 a décidé de se réfugier dans un fossé de drainage au moment du décollage. Le B-25 de Len Ashdown, après plusieurs passes très réalistes, a littéralement creusé l'asphalte à l'atterrissage.

Au cours de la fin de semaine, plusieurs vendeurs ont fait la promotion de leurs maquettes, produits adhésifs, produits graphiques et autres fournitures de modéliste; ajoutons à cela des tirages et des tirages 50/50. Nick Grill a une fois de plus empêché les participants d'être affamés en fournissant hamburgers, hot-dogs, saucisses et frites et, bien sûr, des gallons d'eau et de boisson gazeuse.

Cette année, le rassemblement a aussi attiré des commanditaires : Tourisme Burlington, le MAAC, Balsa USA, Robart, Niagara Composites, Keyframe Digital Productions et Flight Pack. Des tirages à l'intention des pilotes se sont déroulés tout au long de la fin de semaine et les prix ont été décernés aux pilotes pendant la pause de midi, le dimanche.

Une fois de plus, la fin de semaine a remporté beaucoup de succès tant pour le club que pour la communauté des maquettes télécommandées. Le groupe de bénévoles a travaillé avec acharnement toute la fin de semaine et des remerciements sont de mise à l'endroit des pilotes, commanditaires, détaillants et spectateurs qui se sont déplacés en grand nombre afin de goûter à cette partie de plaisir et afin de faire voler des maquettes pendant la fin de semaine. ✈



# "AIRCRAFT MODELERS RESEARCH"



**Looking for the best prices? Contact us!**  
**À la recherche du meilleur prix? Contactez-nous!**

-Canadian engine distributor for/Distributeur Canadien des moteurs: MOKI, ZDZ & ROTO-  
-Engine dealer for/Détaillant des moteurs: ASP, DJ, DLE, DM, JBA, JC, MLD, NGH, SV & Valash-



**-MOKI-**  
**150cc, 180cc, 215cc**  
**250cc (5-7 cyl.) & 400cc**

**-ROTO-**  
**25cc, 35cc 2-4 stroke/2-4 temps**  
**50cc, 70cc & 85cc Twin/Bi-cylindres**  
**170cc Quad/Quatre cylindres**



**-Moki Model Motors-**  
**1.4, 1.8, 2.10**  
**Glow & Gas/Methanol & essence**



**RC Guys Super Decathlon A-R-F**



**RC GUYS A-R-F: Cessna 150 Aerobat, Cessna 188 AG Wagon, Cherokee 140, S1 PRts, Super Decathlon.**  
**SLIPSTREAM A-R-F: Beaver 30cc, RV-8 30cc, Clapmank 30cc.**  
**AERDWORKS A-R-F (inquire/contactez-nous)**



# "AIRCRAFT MODELERS RESEARCH"



**Looking for the best prices? Contact us!**  
**À la recherche du meilleur prix? Contactez-nous!**

*"SlipStream" A-R-F / engine combo available with DLE 30, ROTO 35 & NGH 35! Inquire for prices!*  
*A-R-F "SlipStream" / combo moteur disponible avec DLE 30, ROTO 35 & NGH 35! Contactez-nous!*

## "SlipStream A-R-F!"



**DLE 30cc**



**Beaver 30cc**



**RV-8 30cc**



**NGH 35cc**



**Chipmunk 30cc**



**ROTO 35cc**

# Archives



Peter Mann 38L  
Chair  
(519) 822-9582archives\_maachq@bellnet.ca

In our last report, you were invited to request copies of Model Airplane News from our large surplus of that magazine and all you had to do was pay the postage. Since making that announcement, we have been in contact with the Bournemouth Model Aircraft Society which, in conjunction with the David Baker Heritage Library (magazines), has a large collection of model aircraft magazines from many countries but like all collections, they lack many items. Since we have a surfeit of magazines, we have arranged to provide them with our best surplus copies of the magazines they lack. In return, they will provide what copies they can of the English model magazines that are missing in our collection.

In view of this exchange and the fact

that our surplus magazines are taking up too much needed space, the offer of free MANs (you pay postage) will run until the end of January. Any copies that are left will be recycled. We can then tackle the other magazines in a similar manner.

Although we have a good representation, and sometimes complete runs of many model magazines, there are some magazines that we would like to have more of. These have been mentioned in previous reports but they bear to be mentioned again.

We would like to have additional issues of Boys magazine, a Canadian publication from the mid-thirties that published model designs and Canadian modelling news. Another Canadian magazine, this one from the mid-forties on is The Canadian Hobby-Craft Magazine. Many of Bruce Lester's designs were published in this magazine. We would like to have more issues of these

seemingly scarce magazines. And yet another Canadian magazine from the forties is the Canadian Air Cadet magazine. Although it dealt mainly with Air Cadet matters, during the war years, each issue had a page or two on model matters.

For Canadian model matters, the prime source is Canadian Aviation. We would very much like to have a complete run of this magazine from 1929 -1939 for its coverage, although rather meagre, of modelling activities across Canada during the 1930s, including the activities of the Model Aircraft League of Canada.

Of the American model magazines, our main interest at the present is Model Aircraft which appeared in 1942 and ran for only four issues, March - June, before it was incorporated with MODEL CRAFTSMAN. We need the May and June issues and, of course, any copies of Model Craftsman you can find that have model aircraft in them. ✈

# Archives



Peter Mann 38L  
président  
(519) 822-9582archives\_maachq@bellnet.ca

Dans notre dernier compte-rendu, nous vous avons invité à réclamer des exemplaires de Model Airplane News de notre important surplus de revues et que tout ce que vous deviez faire, c'est de payer les frais postaux. Depuis que nous avons fait cette année, nous avons communiqué avec la Bournemouth Model Aircraft Society qui, de concert avec la David Baker Heritage Library (périodiques), possède une grande collection de revues de maquettes d'avion en provenance de plusieurs pays. Mais comme toute collection, il leur manque plusieurs manuscrits. Puisque nous avons ce surplus de revues, nous avons fait des arrangements afin de leur expédier nos meilleurs exemplaires de revues en surplus, les numéros qu'ils n'ont pas. En retour, ces gens-là nous offriront les exemplaires qu'ils peuvent trouver des revues d'aéromodélisme britannique qui manquent à notre collection.

Compte tenu de cet échange et du fait que nos revues de surplus prennent trop de place dont nous avons besoin, nous prolongeons l'offre des revues gratuites de Model Airplane News (vous payez la poste) jusqu'à la fin du mois de janvier.

Les exemplaires restants seront envoyés au recyclage. Nous nous attaquerons aux autres revues de la même façon.

Bien que les revues soient assez bien représentées et que nous jouissions souvent d'une collection complète, nous recherchons avidement certains périodiques. Nous les avons mentionnés auparavant, mais ça vaut la peine de les répéter.

Nous voudrions avoir d'autres numéros de la revue Boys, une publication canadienne datant du milieu des années 1930 qui publiait des designs de maquettes et qui diffusait des nouvelles se rapportant à l'aéromodélisme canadien. Une autre publication canadienne, The Canadian Hobby-Craft Magazine, date du milieu des années 1940. Plusieurs des designs de Bruce Lester y ont été publiés. Semble-t-il que les numéros de celui-ci sont très rares. Une autre revue canadienne des années 1940 était Canadian Air Cadet. Bien qu'elle traitait surtout des nouvelles des Cadets de l'air, chaque numéro comportait une page ou deux de nouvelles concernant des maquettes, pendant les années du deuxième conflit mondial.

Si on recherche des nouvelles du milieu de l'aéromodélisme canadien, la source principale demeure Canadian Aviation. Nous aimerions bien compléter la collec-

tion qui s'étend de 1929 à 1939, compte tenu de la couverture qu'elle offrait -- aussi maigre soit-elle -- des activités de modélisme au Canada au cours des années 1930, y compris celle de la Model Aircraft League of Canada (l'ancêtre direct du MAAC).

En ce qui a trait aux revues américaines d'aéromodélisme, nous nous intéressons principalement à Model Aircraft, qui a paru en 1942 et qui n'a survécu que pendant quatre numéros entre les mois de mars et de juin, avant qu'elle soit absorbée par MODEL CRAFTSMAN. Nous recherchons les numéros de mai et de juin et, bien sûr, de n'importe quel exemplaire de Model Craftsman qui incorporerait des maquettes d'avion. ✈

*Vol par immersion*

*suite de la page 47*

quences correctes. Vous pouvez alors acheter en toute sécurité.

Si vous n'êtes pas certain de la fréquence à choisir, ma recommandation serait de choisir les émetteurs Immersion ou Fatshark de 5.8 Ghz. Fatshark offre des lunettes vidéo munies d'un récepteur de 5.8 Ghz, ce qui facilite de beaucoup l'installation. Vous n'avez qu'à brancher pour ensuite aller vous amuser. ✈



# First Person View



Zoltan Pittner 62719  
Chair  
905-264-2745 fpv.chair.maac@gmail.com

There are many different choices out there for video transmitters and choosing the gear best for you might seem challenging. Here are some suggestions to help you with your decision-making:

- Try to avoid generating interference – or to be interfered with. This means that most 2.4Ghz video transmitters are generally not the best option since others flying around you in the field most probably will be using 2.4Ghz RC transmitters.

- As a rule of thumb, the lower you go in frequency, the better the penetration power. In other words, 900Mhz systems would be the best for FPV and 5.8Ghz systems would be the worst. This isn't set in stone, however, as 5.8Ghz can be just as good as 900Mhz if you obey to stay in line of sight and do not fly behind objects like trees and bushes. 900Mhz is better for penetration, but it is not guaranteed that it would work in your environment.

With all that said, here are some frequencies that you can work with in Canada if you have a valid amateur radio licence:

- 900Mhz transmitters: You can only operate these only on 'channel 1' which is 910Mhz. All other frequencies would fall outside of what is allocated for amateur use.

- 1.2Ghz transmitters: You can only operate these on channel 8, 1280Mhz. (Note that the 1.2Ghz 500mW LawMate transmitters have four channels, none of them operating at 1280Mhz, so it cannot be legally used by amateurs in Canada.)

- 1.3Ghz transmitters: these are usually single channel transmitters locked on 1280Mhz, meaning that you cannot change channels and is a good candidate for FPV

- 2.4Ghz transmitters: if the environment allows it, and there is no interference, the first three channels of these transmitters - 2414Mhz, 2432Mhz, 2450Mhz can be used. Channel - 4 is outside of the amateur range, should not

be used.

- 5.8Ghz transmitters: there are about three or four different manufacturers for these. The 200mW version operates outside of the amateur range. Yellow-jacket, ImmersionRC, and Fatshark have seven-channel transmitters on various power outputs. All seven channels of these transmitters are within the amateur range.

If you do not know what channel or frequency your chosen transmitter broadcasts on, ask the retailer before you make the purchase. While buying overseas can be tempting, vendors in Canada and the U.S.A. sell equipment tested and verified to transmit on the correct frequencies, so you should be safe with those purchases.

If you are not sure what frequency you should go with – my recommendation would be to choose the 5.8Ghz Immersion or Fatshark transmitters. Fatshark offers video goggles with built-in 5.8Ghz receiver, and this makes the set-up very easy. Just plug and play. ✨

# Vol par immersion (FPV)



Zoltan Pittner 62719  
Président  
905-264-2745 fpv.chair.maac@gmail.com

Il existe plusieurs choix sur le marché si vous cherchez des émetteurs vidéo et cela pourrait vous sembler tout un défi de choisir l'équipement qui fonctionnera le mieux pour vous. Voici quelques suggestions qui pourraient vous aider dans votre processus décisionnel :

- \* Essayez d'éviter l'interférence -- ou qu'on vous gêne. Ceci signifie que la plupart des émetteurs vidéo de 2.4 Ghz ne constituent généralement pas la meilleure option puisqu'il se peut fort bien que les autres modélistes qui font voler des maquettes autour de vous utiliseront eux aussi des émetteurs de 2.4Ghz.

- \* Règle générale, plus vous descendez dans le spectre des fréquences, meilleure sera votre puissance de pénétration. En d'autres mots, les systèmes de 900 Mhz se prêteraient très bien au vol par immersion et les systèmes de 5.8 Ghz seraient les pires. Cela n'est pas coulé dans le ciment, toutefois, puisque les appareils de 5.8 Ghz peuvent s'avérer tout aussi bons que ceux de 900 Mhz, si vous demeurez

dans la ligne de vision et que vous ne faites pas voler votre maquette derrière des objets comme des arbres ou des buissons. Les dispositifs de 900 Mhz conviennent mieux à la pénétration mais il n'est pas du tout garanti qu'ils fonctionneraient dans votre environnement. Ceci dit, voici quelques-unes des fréquences avec lesquelles vous pouvez travailler au Canada si vous détenez une licence de radio amateur valide :

- \* Les émetteurs de 900 Mhz : vous ne pouvez les utiliser que sur la voie 1, 910 Mhz. Toutes les autres fréquences se retrouveraient hors du spectre autorisé pour une utilisation amateur.

- \* Les émetteurs de 1.2 Ghz : Vous ne pouvez utiliser ceux-ci que sur la voie 8, 1 280 Mhz. (Notez que les émetteurs LawMate 1.2Ghz de 500 mW possèdent quatre voies (canaux), dont aucun ne fonctionne sur 1 280 Mhz, si bien que les adeptes de la radio amateur ne peuvent pas s'en servir légalement au Canada).

- \* Les émetteurs de 1.3 Ghz : ces appareils comportent normalement une seule voie bloqué sur 1 280 Mhz, ce qui signifie que vous ne pouvez pas changer de voies... De bons candidats pour le vol par

immersion.

- \* Les émetteurs de 2.4 Ghz : Si l'environnement le permet et si vous n'éprouvez aucune interférence, les trois premières voies de ces émetteurs -- 2 414 Mhz, 2 432 Mhz, 2 450 Mhz -- peuvent être utilisées. La voie 4 se trouve cependant à l'extérieur de la gamme des fréquences amateur et conséquemment, elle ne devrait pas être utilisée.

- \* Les émetteurs de 5.8 Ghz : les manufacturiers sont au nombre de trois ou quatre. La version de 200 mW utilise des fréquences hors de la gamme amateur. Les fabricants Yellowjacket, ImmersionRC et Fatshark offrent des émetteurs de sept voies sur diverses échelles de puissance. Les sept voies de ces émetteurs se trouvent à l'intérieur du spectre des fréquences amateur.

Si vous ne savez pas sur quelle voie ou fréquence émet l'émetteur que vous avez choisi, demandez au marchand avant de l'acheter. Vous pourriez être tenté d'acheter à l'extérieur du pays; mais les marchands au Canada et aux États-Unis vous offrent de l'équipement qui a été testé et vérifié afin d'émettre sur les fré-

*suite à la page 46*

# Noise / Bruit



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

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

For most of the country, building season has returned yet again. It's time to service our fleet in preparation for another summer's fun. Is your plane as quiet as it could be? Would a more efficient muffler make it quieter, yet not lose performance? Maybe you should be considering a propeller change; it could keep performance and be quieter.

For those hardy souls who fly in winter, remember that the cold, dense air that increases the performance of our planes also carries the sound of our fun farther away. With the availability of many places to fly in winter, please be considerate of others and be a good neighbour.

Many pilots are flying larger sized models, usually powered by gasoline engines. These seem to be the hardest to tame in the noise department. What has worked for you? What tips and hints can you share with your fellow modellers through this column. You can share your wisdom via " smerdon@ntl.sympatico.ca "so I can put it in.

The festive season will soon be upon us. On behalf of the Noise Committee, I would like to wish all SEASON'S GREETINGS and a HAPPY NEW YEAR. ✈

Dans la majeure partie du pays, la saison de construction nous revient. Il est alors temps de vérifier votre parc d'avions en prévision des heures de plaisir de l'été prochain. Votre maquette est-elle aussi silencieuse qu'elle pourrait l'être? Un silencieux plus efficace lui ferait-il perdre de la performance? Peut-être devriez-vous songer à changer d'hélice; cela vous permettrait de préserver de la performance tout en abaissant le niveau sonore.

Les braves pilotes qui font voler leurs maquettes en hiver devraient se souvenir que l'air froid et dense augmente la performance de nos avions, certes, mais que le son porte plus loin. Comme les endroits où faire voler son avion sont plus disponibles, veuillez faire preuve de savoir-vivre et soyez un bon voisin.

Plusieurs pilotes font voler des maquettes plus imposantes, ordinairement mues par un moteur à essence. Ces derniers semblent les plus difficiles à rendre plus silencieux. Une quelconque mesure a-t-elle fonctionné pour vous? Quels trucs ou conseils seriez-vous prêts à partager avec vos collègues modélistes par le biais de cette chronique? Vous pouvez partager le fruit de vos expériences en m'écrivant, au smerdon@ntl.sympatico.ca, de sorte à ce que j'insère le tout dans cette chronique.

Le temps des fêtes est presque arrivé. Au nom du Comité d'atténuation du bruit, je vous transmets mes meilleurs vœux de ce temps-ci des fêtes et une BONNE ANNÉE. ✈

*Spectre de Radio*

*suite de la page 49*

Les émetteurs de technologie 72 MHZ exigent que vous baissiez votre antenne afin de vérifier la portée. Les émetteurs de la nouvelle technologie des 2,4 GHZ ont recours à une sélection à base informatisée ou encore, vous devez actionner un commutateur afin d'abaisser la puissance transmise. Souvenez-vous qu'il vaut mieux prendre le temps de procéder à cette vérification.

Nous avons reçu quelques rapports voulant que des conditions de lock-out ou de brown-out se produisent encore. Si vous perdez une maquette en raison de ce que vous soupçonnez être un problè-

me radio, veuillez m'envoyer un courriel rapportant les détails, dont : la marque et le modèle de votre émetteur et de votre récepteur; s'il s'agissait d'un appareil de technologie 2,4 GHZ et s'il s'agit d'un émetteur de 72 MHZ -- quel était le numéro de voie (canal); s'il s'agissait d'une maquette à moteur conventionnel, à essence ou électrique; de la dimension de la maquette, du nombre d'éléments (cellules) électriques et de la dimension de la pile de récepteur; quel était le nombre (et quel type) de servos. Si votre maquette était à propulsion électrique, aviez-vous une pile séparée pour le récepteur et les servos? Je devrai aussi

connaître l'emplacement de votre terrain de vol et la distance approximative à laquelle vous avez perdu le contact radio avec votre avion. Ce sont là des renseignements précieux. Si votre récepteur radio était un Spektrum, était-il doté du logiciel de récepteur de type quick-connect (détection des conditions de brown-out)? Vous trouverez le lien suivant utile : <http://www.spektrumrc.com/Articles/A...ArticleID=1855>.

J'espère que nous arriverons à aider les pilotes à prévenir les problèmes radio et ainsi, à prévenir des accidents.

Bons vols. ✈

**New Generation Hobbies**  
YOUR ONE STOP FPV SHOP

Internet Sales Only

All the FPV equipment you need to start flying with camera and goggles. Camera systems, OSD's, video goggles. New Generation Hobbies is exclusive Canadian distributor for Mikrokopter products. Please check out our products at: <http://www.nghobbies.com>.

FAT SHARK

# Radio Spectrum



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

PLEASE BE ADVISED THE REVISED MAAC radio guidelines are now posted on the website. Go to the radio Spectrum Committee page, and then go to View Committee documents. The revised radio guidelines include information on the video frequencies available for First Person View flying.

FPV is a method of R/C using a set of video goggles to fly your airplane. There is an on-board camera that is linked to a video channel to a ground-based receiver that feeds the on-board images to the set of video goggles. There will soon be more information available on this new and exciting part of our hobby.

On August 11th, I was joined by Max Standen of Edmonton as we put on an FPV clinic at the Vernon field. All the pertinent information was made available to the 25 interested R/C pilots who

came out to see FPV in action.

During the demonstration flights, the wing spar on Max's Easy Star fractured and the wings decided to flap their way home. Max was able to bring the plane back to the field in one piece. Not everyone got a chance to use the video goggles, so we used a big flat screen HD television hooked to the video channel for everyone to see the on-board camera in action.

One of the most important radio functions that you should perform before the first flight of the day is your range check. All good receivers and transmitters have the ability to attenuate (lower) the transmitted power so that you can verify your radio system is working properly.

The 72 MHz radios require you to lower your antenna to check the operating range to perform the range check. 2.4 GHz radios range checking involves using software-driven selections and or using a switch to lower the transmitted power. Remember to take your time per-

forming this test.

There have been a few reports of the lock-out or Brown-out conditions still happening. If you lose an airplane from a suspected radio problem, please e-mail me the details including: make and model of radio transmitter and receiver; 2.4 GHz or 72 MHz - channel number; electric, glow or gas, size of airplane, cell number and size of receiver battery; number and type of servos; if electric, are you running a separate receiver/servo battery? The location of your flying field and approximate distance from flying location where your plane lost contact is also useful information. If your radio receiver is from Spektrum, does it have the quick-connect receiver software (brown-out detection)?: <http://www.spektrumrc.com/Articles/A...ArticleID=1855>

I'm hoping we can find a common issue to assist flyers in preventing radio problems and prevent crashes.

Happy Flying. ✈

# Spectre de Radio



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

Veillez prendre note que les lignes directrices du MAAC en radio sont maintenant affichées au site Web. Allez faire un tour à la page du Comité du spectre radio et déplacez ensuite votre curseur vers «View Committee Documents». Les lignes directrices radio révisées comprennent des renseignements sur les fréquences vidéo qui sont disponibles pour quiconque veut s'adonner au vol par immersion (First Person View).

Le vol par immersion est une forme de vol télécommandé par laquelle le pilote a recours à des lunettes vidéo pour piloter

sa maquette. Une caméra embarquée est liée à une voie vidéo sur un récepteur au sol qui alimente les image embarquées (aériennes) à la paire de lunettes. Vous aurez bientôt d'autres renseignements sur ce nouveau volet excitant au sein de notre passe-temps.

Le 11 août, Max Standen d'Edmonton s'est joint à moi afin d'offrir un atelier sur le vol par immersion au terrain de Vernon (Colombie-Britannique). Nous avons donné toute l'information pertinente à 25 pilotes très intéressés et qui voulaient voir du vol par immersion.

Lors des vols de démonstration, le longeron principal des ailes de la maquette Easy Star de Max se sont brisés et les ailes ont commencé à battre, à la façon

des papillons. Max a réussi à poser son appareil sans casse. Ce n'est pas tout le monde qui a eu la chance d'utiliser les lunettes vidéo, mais nous avons utilisé un gros écran plat à haute définition que nous avons branché au canal vidéo. Tout le monde a pu voir la caméra embarquée en action.

L'une des fonctions radio les plus importantes que vous devriez accomplir avant de procéder au premier vol de la journée, c'est votre test de portée (range check). Tous les bons récepteurs et émetteurs peuvent atténuer (c'est-à-dire diminuer) la puissance transmise de sorte à ce que vous puissiez vérifier si votre émetteur fonctionne correctement.

*suite à la page 48*

# Model Aviation CANADA



*Our 'footer' ads bring a new look and more impact!*

**Advertise in Model Aviation Canada**

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

	6x	3x
1/3 pg footer	\$260	\$360
1/4 pg footer	\$205	\$255

# Relations Publiques



Roy Rymer 61172L  
Chair 2011  
905-685-1170 zd-e@maac.ca

I would like to bring to your attention a serious contender for organizing the best events. Andy Fakla has been doing the circuit, not only for the oldies and goodies, (wartime planes) but he has been involved in control line in his start-up. Today, he has managed to run a new endeavour for the first time and, lo and behold, he did a great job!

Below is the saga that appears to be a new Fun Fly for years to come. Congratulations Andy for a job well done! Here is Andy's story...

*"The Rose City Model Flyers' first annual vintage and Golden Age of Flight Fun Fly held on August 27<sup>th</sup>, 2011, was a great success. The day offered up perfect blue skies warm temperatures and light breezes to the 20-plus pilots who attended the event. Thanks to all who participated. Pilots came from the Woodstock, Milton and Oakville clubs as well as the Niagara Region Model Flying Club and the Rose City Model Flyers. Music of the period gave the event an atmosphere of days gone by. Pilot prizes were given out during the entire day, thanks to the support of our gracious sponsors, MAAC, Middle Zone Director (Roy Rymer), Sky-craft Hobbies, Bill Foster, Bill Saunders and a special thanks to Joe Rogers for the PA system.*

*"We all met, made new friends and saw some beautiful old time vintage models, once again. The BBQ team did a great job. Fun and lots of flying was the order of the day. Thank you one and all*



*Some of many wartime planes for the first, Rose City Model Flyers Annual Vintage and Golden Age of Flight, Fun Fly. / Quelques-unes des maquettes de guerre lors de la toute première édition du Fun-fly Rose City Model Flyer Annual Vintage and Golden Age of Flight.*

*for making it a great day.*

*"This was clearly a successful first event and hope to see you next year for more of the same."*

If anywhere in Canada there is a story, please send it in to the PR Chairman and have your story told. Sometimes, the Zone Directors get a little too much for their respective columns, so send your review to me.

Do not forget: Christmas is coming and the MAAC clothing line is a great place to start. Please see it on the MAAC website and do not hesitate to ask the supplier for additional clothing items to be added if you do not see it there. She is there to help the MAAC members; and at

a good price!

Also, this Chairman would like to see new ideas for increasing memberships. Please send me your ideas.

Myself, being the caretaker of the SOMA (Southern Ontario Model Airshow), I would love to see similar shows across Canada. Ones that are supportive in raising funds for foundations to increase the organization's public awareness. Heck, at the same time, helping the charities in the area and all! What rewards in life give you such great pleasure as this, "For the Kids!""? What more can you ask for! ✈

# Relations Publiques



Roy Rymer 61172L  
Président 2011  
905-685-1170 zd-e@maac.ca

J'aimerais porter à votre attention l'identité d'un acteur très sérieux dans l'univers de l'organisation d'événements. Andy Fakla est actif dans le circuit non seulement pour les vieilles machines qui ont du caractère (les maquettes de guerre) mais il s'est impliqué au sein de la discipline du vol circulaire dès le début. Aujourd'hui, il a créé un nouveau projet et il a fait tout un boulot!

Lisez ce qui suit : ça semble être une nouvelle formule de Fun-fly pour l'avenir. Félicitations Andy pour ce bon travail! Voici son histoire...

*«Le tout premier Fun-fly Vintage and Golden Age of Flight des Rose City Flyers a eu lieu le 27 août 2011, et quel succès il a remporté! La journée s'est annoncée par un ciel on ne peut plus bleu, du temps doux et une petite brise, ce qu'on a apprécié les spectateurs et plus de 20 pilotes en provenance de Woodstock, Milton et Oakville, de même que des représentants du Niagara Region*

*Model Flying Club et les Rose City Model Flyers. Les haut-parleurs diffusaient de la musique d'époque, de quoi replonger les participants dans le passé. Des prix pour les pilotes ont été remis tout au long de la journée grâce à de généreux commanditaires : le MAAC, le directeur de la zone Milieu (Roy Rymer), Sky-craft Hobbies, Bill Foster, Bill Saunders et nous adressons un merci tout particulier à Joe Rogers pour le système de haut-parleurs.*

*«Nous avons fait connaissance, nous avons rencontré de nouveaux amis et*

*suite à la page 74*

# Beginner



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

## What's In It For Me ?

As someone who is starting out in modelling, you are probably asking yourself 'what's in it for me?' You have been watching others fly model airplanes and you are interested in trying it yourself. You went into a store and bought something that flies. It might have been a helicopter, or a small styrofoam radio control plane or maybe it was something with a challenge that you wanted to build. A lot of us started out just this way. The next step was to take this aircraft out somewhere and fly it. Now the fun starts. Will it fly? It probably will. At least for a little while.

## What can we offer you?

If you come to us, we can show you how. We can give you a safe place to fly. We can give you security. You will be offered instruction by a group of experienced flyers in all classifications, whether it be towline gliders, aerial combat, stunt flying, helicopters or many other areas

of interest. You will be in the company of fellows and women whose main interest is in building and flying model aircraft.

We who are experienced in this craft started out the same as yourselves. Some of us just wanted to make a model of a plane that we liked. That meant sitting down with a little box of parts and assembling them with some glue. Then, when it was finished, we would get some paint and decorate it in the colours that we liked. Some of us wanted to see the plane in action. We build a jet, a helicopter, a realistic looking World War Two fighter plane or a great flying bushplane that can land on water; whatever turns you on.

This hobby is great for retired persons. It gives them a chance to be creative and artistic. One can sit down with no time restrictions and work away at their model for as long as they like. When they are finished, they can show off their work with pride. Or, they can take it out in the fresh air and fly it.

Our group meets once a month to show and tell, and schmooze. Sometimes,

there is some pizza at the meeting. This makes it a nice sociable gathering, something to look forward to in the cold and tough months of our Canadian winters.

Youngsters are always welcome to our meetings. We take pride in showing them how to do it properly and safely.

Model airplane flying is an ongoing thing. In Canada, we build in the winter and fly in the good weather. Some of us fly in the winter with our planes on skis. Some of the clubs have indoor facilities for flying in the winter in school gymnasiums. This is where we keep our flying skills sharp. Others will practice on flight simulators. Regardless of the weather, we keep at it year-round.

Some of us are competition-minded. It prompts us to make better planes and to fly better. This doesn't apply to all of us, although there are several members who have risen to the ranks of champions in their fields.

We can offer you instruction, fun, and security in the hobby. Come Fly With Us. You can reach me any time at milt.barsky@sympatico.ca. ✈

# Débutant



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

## Qu'est-ce que j'en retire?

Si vous êtes quelqu'un qui se lance en aéromodélisme, vous vous demandez probablement «Qu'est-ce que j'en retire?»

Vous avez observé des modélistes en train de piloter des maquettes d'avion et vous vouliez l'essayer. Vous vous êtes dirigé chez un magasin de passe-temps et vous avez acheté quelque chose qui vole. Ce pouvait être un hélicoptère, un petit avion en mousse ou peut-être vouliez-vous construire quelque chose qui représentait un défi. Plusieurs d'entre nous avons commencé ainsi. La prochaine étape consistait à transporter cet avion à quelque part et de le faire voler. Le plaisir commençait ensuite. Allait-il voler? Probablement... pour un moment, au moins.

## Que peut-on vous offrir?

Si vous venez nous voir, nous pouvons vous le montrer. Nous pouvons vous offrir un endroit sécuritaire où faire voler

votre maquette. Nous pouvons vous offrir une sécurité. On vous offrira de l'instruction grâce à un groupe de pilotes expérimentés en plusieurs disciplines, qu'il s'agisse de planeurs tractés à la main, du combat aérien, de l'acrobatie, des hélicoptères et autres. Vous vous retrouverez en compagnie d'hommes et de femmes dont l'intérêt principal consiste à construire et à faire voler des maquettes d'avion.

Nous-mêmes qui possédons de l'expérience avons commencé ainsi. Certains d'entre nous voulions construire une maquette d'un avion que nous aimions. Cela a signifié que nous nous sommes assis avec une boîte de pièces et que nous les avons assemblées avec de la colle. Lorsque l'appareil était terminé, nous nous mettions alors en devoir d'y appliquer les couleurs que nous aimions. Certains d'entre nous voulions ensuite voir l'avion évoluer dans son élément, en action. Nous pouvons construire un jet, un hélicoptère, un chasseur de la Seconde Guerre mondiale très réaliste ou un avion de brousse qui peut atterrir sur l'eau; ça dépend de

ce que vous aimez.

Ce passe-temps est sensationnel pour les personnes à la retraite. Cela leur permet d'être créatif et artistique. On peut s'asseoir sans contrainte de temps et travailler à sa maquette aussi longtemps qu'ils le souhaitent. Lorsqu'ils ont terminé, ils peuvent montrer le fruit de leur travail avec fierté. Ou encore, ils peuvent l'apporter à l'extérieur et le faire voler.

Notre groupe se rencontre une fois par mois afin de montrer sa maquette et de jaser de tout et de rien. Parfois, il y a de la pizza à la rencontre. Cela se transforme en rencontre sociale, ce à quoi on a hâte lorsque frappe l'hiver canadien.

Les jeunes sont toujours les bienvenus à nos réunions. Nous sommes fiers de leur montrer comment faire voler leur machine en toute sécurité.

Le vol de maquettes d'avion est une activité continue. Au Canada, nous construisons quelque chose en hiver et nous faisons voler l'avion lorsque la météo s'améliore. Certains d'entre nous pilotons nos maquettes l'hiver, sur skis.

*suite à la page 74*

# Control Line



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

It is interesting the way old ideas get reborn, and then become new again, as if the concept had just arrived in yesterday's news!

Take the modern RC Park Flyer, for instance. The idea of flying radio controlled models only weighing a few ounces in a limited space is a fairly new concept in our hobby/sport. Many in our ranks are not exactly enthused with these ready-to-fly wonders that can be purchased and flown the same day, with nothing much more than the time it takes to charge up the batteries.

Well, in the good old days, the early U-control airplanes were the first park flyers. At the same time, the famous Jim Walker took his control flying demonstrations everywhere, to show the general public in the U.S.A. his new fangled models that flew on wires. I remember

him appearing on a popular TV show that featured circus acts, and there he gave his dazzling demonstration of flying three Fireballs at once, one in each hand, and one more on a specially designed helmet!

For the first time, the average citizen could become exposed to flying model airplanes without having to venture into the country. U-Control only needed small flying sites, and some large cities, like Cleveland, even installed sponsored control line flying sites with a large number of circles to accommodate the growing number of flyers.

Noise was probably the only major concern but in those days, people were a bit more tolerant of what their youth was doing as long as it was constructive, and aviation was still seen as a romantic endeavour.

Today, you could probably fly a control line model in almost any park, seeing that modern mufflers are now able to bring the noise level down to the level of a hedge trimmer. It might be unwise to

do so though, as the chance of a personal injury suit might be the result, especially as the general population now seems to look to governments to provide them with a safe environment in which any half-wit can survive without having to take any personal responsibility for his, or her, welfare.

I know from personal experience that if it hadn't been for the various groups of modelers who flew at some of the local parks, I would never have taken up this wonderful hobby/sport. It was just by the merest chance that I stumbled on to one of the local clubs putting on a flying demonstration in a city park, and if that hadn't happened, somebody else would now writing this column, not me.

Draw whatever conclusions you wish from this, but it seems to me that the Park Flyer is not such a bad thing if we want this activity to survive beyond us!



# Vol Circulaire



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

C'est intéressant de constater à quel point les vieilles idées renaissent pour redevenir neuves, comme si le concept venait d'être redécouvert!

Prenez le Park Flyer moderne, par exemple. L'idée de faire voler des maquettes télécommandées qui ne pèsent que quelques onces à l'intérieur d'un espace restreint est un concept relativement nouveau au sein de notre sport/passe-temps. Plusieurs de mes collègues ne sont pas particulièrement entichés de ces maquettes prêtes à voler qu'on peut acheter pour ensuite faire voler la même journée, après avoir tout juste pris le temps de charger les piles.

Eh bien, dans le bon vieux temps, les premières maquettes de vol circulaire étaient en fait les premiers Park Flyers. À la même époque, le célèbre Jim Walker présentait ses démonstrations de vol circulaire partout afin de montrer au public américain en quoi consistait ces avions qui volaient au bout de filins. Je me souviens l'avoir vu dans une populaire émission de télévision qui présentait ha-

bituellement des numéros de cirque; je le revois encore en train de piloter trois Fireballs simultanément de chaque main et à l'aide d'un casque spécial!

Pour la première fois, un citoyen ordinaire pouvait goûter à des maquettes d'avion sans se retirer vers la campagne. Le vol circulaire ne nécessitait que de petits terrains de vol et de grandes villes comme Cleveland ont même aménagé des champs de vol circulaires qui étaient commandités et qui comportaient plusieurs cercles afin d'accueillir le nombre croissant de modélistes.

Le bruit était probablement le seul souci mais à cette époque, les gens étaient un peu plus tolérants de ce que faisaient leurs enfants en autant que c'était un loisir constructif; l'aviation était d'ailleurs encore considérée comme étant quelque chose de romantique.

Aujourd'hui, vous pourriez probablement faire voler une maquette de vol circulaire dans presque n'importe quel parc, puisque les silencieux modernes ramènent le niveau sonore à celui d'un taille-haies. Il ne serait pas très sage de procéder ainsi, cependant, puisqu'on risquerait de blesser quelqu'un et de s'exposer à une poursuite, surtout depuis que la

population semble sans cesse se tourner vers les gouvernements afin de leur fournir un environnement sécuritaire au sein duquel n'importe qui peut survivre sans avoir pour autant à prendre une quelconque responsabilité pour son bien-être personnel.

D'expérience personnelle, je sais que n'eût été des groupes de modélistes qui faisaient voler leurs maquettes dans les parcs locaux, je n'aurais jamais embrassé ce merveilleux sport/passe-temps. Je suis tombé sur un tel groupe tout à fait par hasard alors que les modélistes offraient une démonstration dans un parc de la ville. Si ces événements ne s'étaient pas enchaînés, quelqu'un d'autre serait en train d'écrire cette chronique.

Tirez-en la conclusion que vous voulez bien, mais il me semble que le Park Flyer est une bonne affaire si nous voulons que cette activité survive après nous! ✈

# C/L Precision Aerobatics



John McFayden 14681  
Chair  
905-689-4283 stuntguy@sympatico.ca

The Southern Ontario Control Line Championships this year were, for Precision Aerobatics at least, a real test of man and machine. Friday August 26th and Saturday 27th featured the lightest breezes, warm temperatures and sunny skies for events such as Sport Race, combat, old time stunt and scale.

Sunday dawned overcast, cool and breezy for Aerobatics.

As minutes clicked by, the breeze only increased to being nothing less than wind. By contest time, the wind sock was stiffly horizontal and flapping loudly. The circle has a forest edging one side of the circle. The effect of these trees just at the edge of the circle is to chop, spin and tumble whatever breeze there is.

A few brave souls put up test flights to gauge the conditions. My test flight at normal settings saw me get blown out of the vertical eight and the hourglass. We decided it was a go for Profile Stunt and five brave pilots agreed to put in one round.

In wind, picking the right spot to do each manoeuvre is key to scoring well. In the turbulent wind, it was critical to being able to complete each trick without a crash. Quick reflexes were needed on several occasions in each flight. There was no nursing it through this day.

Two rounds were flown with no major crashes or damage. Two of the pilots who competed are juniors, including the eventual winner Daniel Birks.

At the completion of the Profile event, the wind had picked up to a level that was just too severe to even consider flying F2B so we wisely decided to save our

planes for future dates.

Now, for something different.

A typical control system is built with a pushrod from the bellcrank to the flap horn and a second pushrod connecting from that same flap horn to the elevator horn. Local pilot Dave Kelly uses a different strategy. Dave uses dual bellcranks, from which he runs independent pushrods to the flap horn and elevator horn.

Dave finds that this set-up allows him to easily adjust for level in the flaps and elevator and to then fine-tune inside and outside turning radius. The bellcranks

can be joined in a mirror fashion as in the photo, or opposing each other so that both the flap and elevator horns can protrude from the bottom (or top) of the flying surfaces. The bellcranks are joined with two pieces of music wire super-glued in place.

Dave has been using this set-up successfully for years. As I said, something different.

Feel free to send me updates on your local contest scene and please send to me some photos and details on your latest Precision Aerobatics model. ✈



# Vol circulaire acrobatique



John McFayden 14681  
président  
905-689-4283 stuntguy@sympatico.ca

Le Championnat sud-ontarien de vol circulaire cette année était, pour l'acrobatie de précision à tout le moins, un véritable test de l'homme et des machines. Le vendredi 26 août et le lendemain, la brise était légère et le temps était chaud et le ciel ensoleillé lors des épreuves Sport Race, combat, acrobatie à l'ancienne et les copies volantes.

Le dimanche matin, le ciel était couvert, le temps était froid et bourrasque pour l'acrobatie.

De minute en minute, la brise s'intensifiait, à tel point qu'elle s'est transformée en rien de moins que du vent. Au moment où allait démarrer le concours, la manche à air flottait bruyamment à l'horizontale. Le cercle est bordé sur un côté d'une forêt. Les arbres ainsi placés au bord du cercle provoquent des remous aussitôt qu'il se met à vanter.

Quelques braves ont procédé à des vols d'essai afin de vérifier les conditions. Mon vol normal selon mes paramètres habituels ont fait en sorte que ma maquette débordait sans cesse ses huit verticaux et l'acrobatie du sablier. Nous avons décidé que les adeptes de la catégorie Profile Stunt pouvaient s'exécuter et cinq pilotes intrépides ont consenti à disputer une ronde.

Lorsque notre appareil est soumis au vent, la clé d'un bon classement, c'est de choisir avec précision l'endroit où l'on puisse exécuter chacune des manoeuvres. Lorsque le vent est turbulent, il devenait critique de réussir chaque acrobatie sans faire écraser son avion. Il fallait avoir de bons réflexes à plusieurs reprises en cours de vol. Ce n'était pas le temps d'y aller mollement.

Deux rondes ont été disputées sans accidents ou casse majeurs. Deux des pilotes qui étaient concurrents étaient des jeunes, y compris le gagnant éventuel, Daniel Birks.

À la fin de l'épreuve Profile, le vent s'était levé à tel point qu'il ne fallait même plus considérer faire voler une maquette de F2B; nous avons sagement décidé de réserver nos maquettes en prévision d'un futur rendez-vous.

Et maintenant, voici quelque chose de différent.

Un système de contrôle typique est construit à l'aide d'une tige poussoir (pushrod) qui passe du guignol (bellcrank) au bras des volets et une deuxième tige poussoir est branchée de ce même bras des volets jusqu'au bas de l'élevateur. Un pilote local, Dave Kelly, a imaginé un autre scénario. Dave utilise des guignols jumelés, à partir desquels il dispose des tiges poussoirs indépendantes jusqu'aux bras des volets et de l'élevateur.

Dave estime que cette configuration lui permet aisément d'ajuster le vol en palier à l'aide des volets et de l'élevateur et d'ensuite faire un ajustage encore

*suite à la page 74*



Vladimir Linardic 38165  
Président  
vladimir.linardic76@gmail.com

Bien le bonjour, mes compagnons adeptes du vol libre. Au moment où vous lirez ces lignes, la saison de vol intérieur sera bel et bien entamée et j'espère que vous aurez tous inscrit des vols et que vous serez en passe de réaliser vos objectifs personnels, cette saison.

Je recherche de la rétroaction de la part de tous les modélistes de vol intérieur : des nouvelles locales d'où vous faites voler vos appareils, vos accomplissements, des photos et des illustrations. J'accueillerai avec plaisir tout matériel. Rappelez-vous : c'est de votre chronique dont il s'agit.

Il peut être très difficile de trouver des renseignements sur le vol libre intérieur, surtout lorsque vous cherchez des plans de maquettes. L'information disponible dans Internet est souvent périmée et très limitée. Nous sommes en train de numériser tous les records canadiens actuels de vol intérieur afin de les placer dans notre section du site Web du MAAC; chaque record possédera son lien vous dirigeant vers un dessin de la maquette grâce à laquelle le record a été établi.

Ceci est rendu possible grâce à John Marett, que nous devons remercier pour les nombreuses années qu'il s'emploie à faire ceci. Nous espérons qu'une fois complétée, cette section devienne non seulement un bon outil de référence pour les modélistes, mais qu'elle préservera et fera connaître l'histoire des records de vol intérieur de compétition au Canada.

Roy Bourke a aussi investi beaucoup de temps à ce grand projet et nous l'en remercions aussi. Puisque je traite de renseignements sur le vol intérieur, vous pourriez lire deux bulletins qui sauront captiver votre intérêt :

## INDOOR NEWS AND VIEWS

Il s'agit d'un bulletin qui traite exclusivement du vol intérieur de compétition. Il est publié de six à huit fois au cours de l'année et offre plusieurs plans, parle des événements courants et s'avère une mine d'information sur le vol intérieur. Pour de plus amples renseignements, communiquez avec : INAV, 112 Tillerson Dr., Newport News, VA 23602-4011 U.S.A.

Celle-ci a été fondée en 1967 avec comme mission de préserver et de relever le passe-temps de l'aéromodélisme du vol libre; Il s'agit du plus gros groupe d'intérêt pour le vol libre au monde. La NFFS traite de tous les aspects des maquettes de vol libre et elle publie les rapports du symposium annuel en plus de publier une revue à six reprises durant l'année et qui contient une mine de renseignements. Vous trouverez d'autres renseignements sur la NFFS en vous rendant au lien <http://www.freeflight.org>.

Comme je vous l'avais promis, voici un article détaillé sur la construction d'une hélice pour le design de Limited Penny Plane qui a été publié dans la dernière chronique :

## MYLAR DOLL LIMITED PENNY PLANE CONSTRUCTION DE L'HÉLICE

Les hélices originales ressemblaient à celle de Banks. Très rapidement, il était évident que la maquette ne pouvait pas supporter tout le poids de l'élastique en utilisant cette hélice. Puisque cette catégorie limite le poids minimum et les dimensions, l'approche que j'ai adoptée a été de charger cette même maquette avec autant de caoutchouc qu'elle le peut.

Tranquillement, les pales de l'hélice se sont élargies et son longeron a été repoussé vers l'arrière afin de réduire l'hésitation des tours sur l'hélice, ce qui a tôt fait de gaspiller de l'énergie. À un certain moment, j'ai trop forcé la note et le poids de la maquette et sa charge alaire sont devenus trop élevés pour que l'avion obtienne de bons temps de vol.

Dans sa disposition actuelle, le longeron de l'hélice se situe à 81 % de la corde moyenne de la pale et la surface est de 1,72 fois celle de l'hélice de Banks.

Je possède différentes hélices selon diverses hauteurs de plafond et chacune a été soigneusement testée et ajustée afin de me rapprocher de cette hésitation, ce relâchement (back-off) tout en évitant, toujours dans le but de ne pas gaspiller d'énergie. Mes maquettes volent habituellement à l'aide de caoutchouc de section transversale de 0,080-0,090. Les conditions et l'humidité sur place en détermineront la longueur.

Le design et l'ajustement de l'hélice, combiné à la capacité d'ajuster encore plus minutieusement l'élastique aux conditions de vol constituent la différence clé qui transformera une maquette ordi-

naire en une machine capable d'établir des records.

J'essaie d'ajuster les hélices aux différentes hauteurs de plafond en modifiant le montant d'évasement en sablant les pales très soigneusement. Si nous étions en train de configurer un tableau des tours d'hélice par rapport à la force de couple (torque), nous verrions une courbe qui montre une force de couple maximale (peak)/un grimper très prononcé/un grimper plus normal/une descente/une baisse prononcée du couple jusqu'à ce qu'il revienne à zéro.

Habituellement, nous devrions réduire le nombre de tours à incliquer à l'élastique afin de contourner les moments de force de couple maximale et de grimper très prononcé. Ça fonctionne; toutefois, nous venons de sacrifier de l'énergie potentielle qui avait été entreposée lorsque nous avons remonté le moteur à élastique. Si nous pouvions éliminer cette hésitation, ce relâcher (back-off) ou tout au moins, la maintenir à un minimum, nous verrions alors nos temps de vol augmenter. Afin de réaliser ce tour de force, vous devez très soigneusement sabler les pales de l'hélice et procéder à des vols d'essai de votre maquette. Nous n'avons plus besoin de réduire cette caractéristique du back-off. Attention, n'exagérez pas. Si ça arrive, vous pouvez alors quand même ajuster l'hélice pour des vols sous des plafonds plus bas. Idéalement, l'hélice s'évasera d'elle-même et absorbera l'énergie de sorte à ce que vous n'ayez pas à appliquer du back-off. Je vous l'accorde, c'est plus facile à dire que de faire. Je possède maintenant quatre hélices que j'ai ajustées pour fonctionner en toutes sortes de conditions.

Lors d'un concours, je prépare ma maquette en calculant quelle sorte de temps de vol elle pourrait réaliser. Comme je connais la moyenne des tours/minute de l'hélice, j'estime la dimension de l'élastique dont j'aurai besoin et du poids alloué et je prépare mon caoutchouc en conséquence. Si je dois faire voler mes maquettes sous un plafond de catégorie IV, je procéderai à mon premier vol d'essai après avoir ajusté mon hélice selon cette hauteur de plafond. Je saurai bien assez vite si les conditions (température/humidité) conviennent à cette combinaison élastique/hélice. Si la combinaison convient presque parfaitement, j'effec-

*suite à la page 56*



# Free Flight Indoor



Vladimir Linardic 38165  
Chair  
vladimir.linardic76@gmail.com

Greetings my fellow Indoor Free Flight modellers. By the time you read this the indoor flying season will be well underway, and I hope all of you are getting much flying in and on the way to achieving your personal goals this season.

I am looking for input from all indoor flyers about local news where you fly, your accomplishments, pictures and drawings. Any input is welcome, remember, this is your column.

Finding information on Indoor Freeflight modelling can be tricky, especially when looking for model plans. Much of the information on the Internet is outdated and is quite limited. We are working on putting up all current Canadian Indoor records in electronic format. on the indoor section of the MAAC web page and each record will be linked to the drawing of the model that was used.

This is possible due to the great record keeping of John Marett who we must thank for so many years of doing this job. It is hoped that this once completed will not only become a valuable reference tool for modellers, but will also preserve and make the history of Canadian Indoor records more known.

Roy Bourke has given much time in working on this large project and a big thank you goes out to him as well. While on the topic of finding information on Indoor flying two great newsletters of interest are:

## INDOOR NEWS AND VIEWS

An all indoor newsletter, published 6-8 times a year providing many plans, current events and a wealth of information on Indoor Modelling. For ore information contact: INAV, 112 Tillerson Dr., Newport News, VA 23602-4011 U.S.A.

## NATIONAL FREE FLIGHT SOCIETY

Founded in 1967 with a mission to preserve and enhance the hobby of Free Flight modelling it is the largest Free Flight advocacy group in the world. NFFS covers all aspects of Free flight modelling and publishes the anual NFFS Symposium reports as well as publishing a magazine 6 times a year containing great information. More information on NFFS can be found at:

<http://www.freeflight.org>

As promised here is a detailed article on the propeller construction for the Limited Penny Plane design published in the last column:

## MYLAR DOLL LIMITED PENNY PLANE PROPELLER CONSTRUCTION

The original props were similar to Banks' propellers. It became evident that the model could not carry all the rubber weight that it structurally could by using this prop. Since the class limits the minimum weight and dimensions my approach has been to load the model with all the rubber that it can carry.

Slowly the propeller blades got larger and the spar was moved back to reduce the backing off of turns that intentionally wastes input energy from the rubber motor. At one point I over did it and the model's flying weight and wing-loading became too high to produce good flight times.

In its current setup the propeller has the spar at 81% of the average chord of the blade and the area of 1.72 times that of the Banks' prop.

I have different props for different ceiling heights and each is carefully tested and adjusted to get as close as possible to avoiding back-off and wasting stored energy. My models usually fly on .080-.090 cross-section motors. The length is determined by the site conditions and humidity

The Propeller design and trimming combined with the ability to fine tune the rubber motor to the flying conditions are the key differences that turn an average flying model into a record setter.

I try to trim the props for different ceiling heights by changing the amount of flare by sanding the blades very carefully. If we plot a turns vs. torque graph we see a curve which displays peak torque/steep climb/climb/cruise/decent/sharp drop to zero torque.

Usually we would back off turns to discard the peak torque and steep climb sections. This works, however, we have just give up some potential energy stored in the motor during winding. If we can eliminate the back off or keep it to a minimum we will see the flight times increase. To achieve this very carefully sand the blades of the prop down and test fly the model we now are able to back off less and less. Be careful not to overdo

it. If you do than you can still trim the prop for lower ceilings. Ideally the prop will flare and absorb the energy so that no backoff is required. This is much easier said than done. I now have 4 props trimmed out for what I figure should work in any conditions.

At a contest I usually setup the model and figure what time it should do. Knowing the average RPM I estimate the motor size and weight and make up the motor. If I am in a CAT IV site I will make the first test flight with the prop trimmed for that ceiling height. Soon it will be evident if the conditions (temp/humid) agree or not with the combination. If the combination is close I make small changes in the motor and have a fighting chance. If the combination is way-out I then switch to a lower ceiling prop if running out of turns too high up or to a lower flare one if landing with energy in the motor.

I can in no way claim that my prop method is better then other people's. But it has worked for me.

A few words on prop forms are also in order. Whatever approach the modeller takes to arrive at the perfect prop form, be it by mathematical reasoning or pure experimentation, meticulous record keeping is the key to success and to determine what works and what does not. I have two prop forms designed for building sheet wood propellers. They both use similar distribution. The form used for Limited Penny Plane propellers is 8" long and therefore can be used to construct propellers up to 16" diameter. The form has the calculated theoretical pitch of 24" and it is carved (or in my case machined) as a true helix form from root till 4" from the hub station. From here on the form has 2 degrees of wash-out built in to the standard true helix calculated angles to aid in preventing the propeller from stalling under high torque conditions at launch.

The face of the form is 3" wide and is produced with a curved surface that forms the under camber into the blade in addition to forming the helical twist. This camber is 0.350" deep at the centre of the 3" wide face and a line is marked with in the middle of the face representing the fulcrum of the helix, or the prop spar location. These are the details of my particular form and for all other details

*continued on page 57*

tue de petits changements à l'élastique et j'aurai une chance d'inscrire une performance honorable. Si la combinaison ne fonctionne pas, je changerai mon hélice et doterai mon avion de l'une qui sache convenir à un plafond plus bas, surtout si l'élastique s'est entièrement déroulé alors que la maquette se trouve trop haut ou j'en installerai une moins évasée si ma maquette atterrit en ayant toujours une réserve de tours d'élastique.

Je ne peux certainement pas crier haut et fort que ma méthode de recours aux diverses hélices est meilleure que celle des autres. Mais elle a fonctionné jusqu'ici pour moi.

Je dois aussi vous entretenir sur les formes d'hélice. Quelle que soit l'approche qu'adopte le modéliste afin d'atteindre la forme parfaite pour une hélice -- que ce soit un raisonnement mathématique ou de la bonne vieille expérimentation -- la clé du succès, c'est de soigneusement garder un journal de ce qui a fonctionné et de ce qui n'a pas fonctionné. Je dispose de deux formes afin de construire des hélices depuis des planches de balsa. Toutes deux ont une répartition semblable. Le moule dont je me sers pour construire des hélices pour la discipline des Limited Penny Planes est d'une longueur de 8 pouces et conséquemment, je peux donc construire des hélices dont le diamètre peut atteindre 1,6 pouces. Ce moule possède un pas (pitch) théorique de 24 pouces et il est sculpté (ou dans mon cas, je l'ai fait usiner) en forme hélicoïdale de la racine aux quatre pouces avant le moyeu. À partir de là, ce moule est doté d'un vrillage (washout) de 2 degrés intégré aux angles hélicoïdaux afin d'empêcher l'hélice de décrocher sous des conditions extrêmes de couple, lors du lancement.

Le verso du moule est large de trois pouces et comporte une surface courbe qui forme l'intrados de la pale, en plus d'incorporer la courbure hélicoïdale. La cambrure (camber) a une profondeur de 0,0350 pouce au centre du verso de trois pouces et une ligne a été tracée en plein milieu afin de représenter le point d'appui (fulcrum) de la forme hélicoïdale, ou si vous voulez, l'emplacement du longeron de l'hélice. Je viens de vous donner les caractéristiques de mon moule, mais si vous voulez approfondir votre connaissance du sujet, vous devriez vous procurer *Building and flying Indoor Models*, par Ron Williams ou encore *Indoor Flying Models*, par Lew Gitlow.

Voici comment fabriquer une hélice.

J'entame la construction en sélection-

nant le bois devant servir à la pale. La densité du balsa sur les miennes varie de 4,5 à 5,5 livres/pied<sup>3</sup> et j'utilise du bois de grain C. C'est très important que les deux pales proviennent de la même feuille de balsa et que la coupe soit aussi bonne sur une pale que sur l'autre. C'est important puisque cela déterminera quelle sera la flexibilité et l'évasement de l'hélice. Le gros grain est plus raide que le petit grain.

L'épaisseur avec laquelle je commence est d'environ 0,035 pouce avec le grain placé parallèlement au longeron. Les pales sont coupées et sablées ensembles afin qu'elles s'agencent parfaitement.

Je marque ensuite l'emplacement du longeron à l'aide d'un marqueur à l'épreuve de l'eau. Je sable ensuite chaque pale afin de lui donner un profil aérodynamique dont le point le plus haut se trouvera à l'emplacement du longeron et qui s'amincira en allant vers le périmètre de la pale. Je crois que cela confère de la stabilité supplémentaire lors du lancement et que cela améliore l'évasement à l'avant du longeron et que cela le réduit à l'arrière, ce qui produit un pas (pitch) plus amplifié avec moins de déflexion. Terminez le sablage des pales à l'aide de papier à 600 grains et faites-les tremper dans une solution d'eau chaude et d'amonniaque à 15 % pendant une période de deux heures.

En guise de longeron d'hélice, sélectionnez un morceau de balsa de densité de 10,0 à 12,0 livres/pied<sup>3</sup>. Coupez-le et sablez-le jusqu'à ce qu'il atteigne un diamètre arrondi de 0,110 pouce, mais n'incorporez pas d'effilement (taper). Le crochet est fabriqué selon ma méthode habituelle, c'est-à-dire à l'aide de corde de piano d'un diamètre de 0,020 pouce. J'ai utilisé une forme assez prononcée de crochet et j'y ai fixé des rondelles de plastique de sorte à ce qu'il n'y ait pas de grippage (binding). L'axe/crochet de l'hélice est collé au longeron à l'aide d'époxy diluée à 50 % grâce à de l'alcool méthylique. Il importe de s'assurer que l'angle de cet axe/crochet soit de 90 degrés par rapport au longeron de sorte à éliminer le déplacement latéral de l'hélice lorsqu'elle arrive en fin de course, ce qui affecte l'ajustement de la force de couple latérale ainsi que l'équilibrage de l'hélice.

Lorsque les pales sont prêtes, rincez-les à fond sous de l'eau froide afin de vous débarrasser de tout résidu d'amonniaque. Ensuite, découpez du papier-tissu japonais d'une largeur un peu plus grande que les pales. Disposez une pièce de ce

papier-tissu sur votre surface de travail et placez l'une des pales dessus, le bord d'attaque de celle-ci éloignée de vous et la surface de profil d'aile vers le haut. Recouvrez d'un autre morceau de papier-tissu. Placez la deuxième pale exactement par-dessus la première et recouvrez d'un autre morceau de papier-tissu.

Placez les pales soigneusement sur le moule au bon emplacement radial (en vous souvenant que le bout des pales devraient se retrouver au radius de 6 pouces sur le moule, comme le stipulent les règlements pour cette catégorie et puisque le diamètre de l'hélice ne doit pas dépasser les 12 pouces). Alignez sur la ligne déjà tracée sur la pale (l'emplacement du longeron) avec celle qui est sur le moule. Maintenant, enrobez le tout de façon assez serrée à l'aide de pansements de gaze. Faites cuire au four à 200 degrés Fahrenheit pendant 40 minutes.

Une fois votre assemblage refroidi, enlevez soigneusement les pales de votre bloc (moule) et séparez-les.

Ensuite, découpez une fente de 0,110 pouce afin d'y fixer le longeron. Vous devez procéder doucement à l'aide de papier sablé; soyez patient. Si la fente est trop serrée, vos pales se fenderont ou souffriront de distorsion plus tard et vos efforts n'auront servi à rien. Si la fente est trop large, vous aurez besoin de trop de colle, ce qui augmentera le poids; le séchage de la colle pourrait causer d'autres problèmes puisque vos pales pourraient ne pas posséder le même pas (pitch).

Les pales sont maintenant terminées et vous êtes prêt à les incorporer au longeron. Vous pouvez calibrer le pas (pitch) du longeron à 24,0 pouces à l'aide de l'outil à cet effet. Les pales sont alors collées au longeron à l'aide de colle Ambroïde diluée à 50 % et que vous appliquez sur les deux côtés des pales, partout où la fente et le longeron font contact. Travaillez soigneusement afin que la pale soit centrée sur le longeron; en d'autres mots, le longeron se trouve à distance égale du devant et de l'arrière de la pale. Laissez sécher pendant au moins 90 minutes et vérifiez souvent le rétrécissement de la colle à mesure qu'elle sèche et corrigez au besoin. Répétez la procédure sur l'autre côté de l'hélice.

La dernière étape de finition consiste à sabler le longeron afin de lui conférer un effilement (taper) qui commence à mi-distance du moyeu jusqu'au bout du longeron. L'idée, c'est de faire agencer le longeron dans l'hélice. Allez tout douce-

*suite à la page 57*

refer to Building and flying Indoor Models by Ron Williams or to Indoor Flying Models by Lew Gitlow.

Now on to making a prop.

I start the construction by selecting the prop blade wood. My blades range in density from 4.5-5.5 lb/cu.ft., C grain wood. It is very important that both blades come from the same sheet and that the cut is of same quality on both. This is very important as this will determine the flexibility and flare of the prop. Large speckle is stiffer than small speckle.

The thickness I start with is about 0.035" with the grain parallel to the spar. The blades are cut and sanded together to get them to match exactly.

Next the spar location is marked with a waterproof marker. Each blade is then sanded to an airfoil section with the high point at the spar location and tapering toward the perimeter of blade. I believe this gives extra stability at launch and also improves the flare at the front of spar and reduces it at the rear producing a larger pitch change with less required deflection. Finish sand the blades with 600 grit sandpaper and soak in a solution of hot water and 15% ammonia for 2hrs.

A piece of 10.0-12.0 lb/cu.ft. density balsa is selected for the prop spar. Cut and sand to .110 round, but do not taper. The wire hook is made in my usual manner from 0.020" diameter wire. I have used a deep hook shape combined with plastic O-rings has given me a non-

binding combination. The propeller shaft/hook is attached to the spar with epoxy thinned with methyl alcohol 50%. It is very important to ensure that shaft/hook to spar angle is 90 degrees to eliminate the side to side wobble when the prop is finished which effects the side thrust adjustment and balance of the prop.

When the blades are ready, rinse well under cold water to remove the ammonia residue. Next, cut some white jap tissue a little larger than the blades. Lay one piece of tissue on your work surface and place one of the blades on it with the leading edge away from you and the airfoiled surface up. Cover with another piece of tissue. Place the second blade exactly over the first and cover with another piece of tissue.

Carefully place the layered up blades onto the form in the proper location radially (keeping in mind that the tip of blades being formed should be at 6" radius on form as the rules for this class limit the propeller diameter to 12") and lining up the mark already made on the blade marking the spar location with the centre of the form. Now bind the assembly tightly with gauze bandage. Bake at 200 degrees F for 40 minutes.

Once things have cooled down, carefully remove the blades from the block and separate them.

Next a slot is cut for the spar to fit into 0.110 wide. This has to be done carefully with sandpaper and patience. If the slot is too tight problems will occur later as the blades will crack or distort

defeating your efforts. If it is too loose it will take too much glue and the weight will be too high and glue shrinkage during the curing process will be a problem resulting in an unevenly pitched propeller.

The blades are now finished and ready for installation to the spar. The spar is fixed in the pitch gauge that has been set for 24.0" pitch. The blades are glued to the spar using 50% thinned down ambroid cement from both sides of the blade all around the slot/spar contact. We must be careful that the blade is centered on the spar or in other words that the spar is front and aft of the blade equally. Let dry for at least 1 1/2 hours checking for glue shrinkage and correcting often. Repeat for the other side of the prop.

The final finishing step is to sand the spar to a taper starting from the 1/2" from shaft to the end of spar. The idea here is to blend the spar into the blade. Go slowly as this takes time. Once done you will notice that your spar has a helical/twisted shape as the result of the blending. This results in a lighter and stiffer spar than a round spar glued to the back of the blade.

Finally, The sharp edges of the spar are rounded and the pitch x diameter is noted on one blade. I also add an ID number on the prop so that I am able to keep track of the prop in my notes and that I may trim the prop for a particular ceiling height. Adding 2 teflon washers and a drop of light oil completes the propeller. ✈

*Vol libre interieur*

*suite de la page 56*

ment car cela prend du temps. Une fois que vous aurez fini, vous remarquerez que votre longeron a acquis une forme hélicoïdale/pliée. Cela vous donnera un longeron à la fois plus léger et plus rigide qu'un longeron rond que vous auriez collé à l'arrière de la pale.

Finalement, les coins pointus du longeron doivent être arrondis et vous devez noter le rapport pas (pitch) X diamètre sur l'une des pales de l'hélice. J'ajoute aussi un numéro d'identification sur l'hélice de sorte à noter la bonne dans mes notes et de sorte à l'ajuster selon la hauteur de plafond. Vous n'aurez qu'à ajouter deux rondelles de teflon et une goutte d'huile légère et voilà, votre hélice sera terminée. ✈

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

To receive your 2012 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Fill out the membership form on page 9 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st.



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

Pour recevoir votre écusson 'prime' 2012, votre formulaire de renouvellement du MAAC avec votre cotisation doivent parvenir au siège social du MAAC d'ici le 30 novembre.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 10 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de la revue *Model Aviation Canada*, le siège social du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre.

# Electric



Rod McRae 058L  
Chair  
250-769-3505 Rodmcrac@shaw.ca

This month, we present a short note from Bill Hones about the first ALES Electric Glider event held in the British Columbia Interior.

"On August 1, 2011, PenMac (the Penticton RC flying club) hosted B.C.'s first ever Altitude Limited Electric Soaring glider contest in Okanagan Falls, 10 km south of Penticton. The event attracted nine glider pilots, and each glider was equipped with an ALES device. This postage stamp-sized device limits the glider to either a motor run time of 30 seconds, or an altitude of 200 meters, whichever comes first. The competition consisted of a mass launch of five sailplanes at a time, each launching from a flying station 40 yards distant from the next flight stations, all in one line across the field. The object is to then thermal for ten minutes, followed by a precision landing on one of five targets (one target for each contestant). Points are awarded for time in the air and also for accuracy of the landing. Five rounds were

flown by each pilot.

"The conditions were classic Okanagan sunshine and warm temperatures, with a moderate wind to keep it interesting. First place was awarded to Dave Johnson of Penticton who was flying a Multiplex Easy Glider Pro. Dave King from Kelowna came in second with a 118-inch Paragon sailplane. Ron Bélanger, also from Kelowna, claimed third place with another Multiplex Easy Glider Pro.

"The event was organized and run by PenMac member Ken Gregory, with help from several club members. Sunday was open gliding time for all pilots to practice and get used to the field and the contest itself was held on the holiday Monday. The event was very successful and was the first in what is hoped will become an annual event in Okanagan Falls." ✈



The Penticton ALES event in OK Falls was a great hit. Altitude Limited Electric Soaring is sweeping the R/C Community over many areas of the USA and Canada. Props go to Ken Gregory for introducing some of us to this great event. / Le concours ALES de Penticton à OK Falls a été couronné de succès. Le vol à voile électrique à altitude limitée s'est propagé comme un feu de paille au sein de la communauté des maquettes RC en plusieurs endroits aux États-Unis comme au Canada. a group phot at geh Princeton RC Flying Club field.

# Avions électriques



Rod McRae 058L  
président  
250-769-3505 Rodmcrac@shaw.ca

Ce mois-ci, nous vous présentons un petit mot de la part de Bill Hones relativement au premier concours ALES Electric Glider, qui avait lieu dans l'intérieur de la Colombie-Britannique :

«Le 1<sup>er</sup> août 2011, PenMac (le club d'avions télécommandés de Penticton) a été l'hôte du tout premier concours Altitude Limited Electric Soaring (concours de planeurs à l'altitude limitée) à Okanagan Falls, située à 10 km au sud de Penticton. Le rassemblement a attiré neuf pilotes de planeur et chaque planeur était équipé d'un dispositif ALES. Cet appareil, de la dimension d'un timbre-poste, limite le planeur à un temps-mo-

teur de 30 secondes ou à une altitude de 200 mètres, selon la première des deux éventualités. La compétition consistait à procéder à un lancer simultané de cinq planeurs, chaque pilote lançant son appareil depuis une station de vol située à 40 verges de la prochaine, cette opération étant menée le long d'une unique ligne de vol L'objectif, c'est de piloter en vol thermique pendant dix minutes pour ensuite effectuer un atterrissage de précision sur l'une des cinq cibles (une cible par participant). Les points sont attribués pour le temps passé en l'air et pour la précision de l'atterrissage. Chaque pilote a participé à cinq rondes.

«Les conditions étaient classiques de l'Okanagan : du soleil et du temps chaud, avec un vent modéré pour garder le tout intéressant. La première place a été dé-

cernée à Dave Johnson (de Penticton) qui pilotait un Easy Glider Pro de Multiplex. Dave King (de Kelowna) est arrivé en deuxième place à l'aide d'un Paragon de 118 pouces. Ron Bélanger, lui aussi de Kelowna, a ravi la troisième place grâce à un autre Easy Glider Pro de Multiplex.

«L'événement était organisé et géré par un membre du Club PenMac, Ken Gregory, grâce à un coup de main de plusieurs des membres du club. Le dimanche a été relégué au vol libre de planeurs et les pilotes ont pu pratiquer leurs approches et se familiariser avec le terrain de vol puisque le concours a été disputé durant un lundi de congé. Ce concours a remporté beaucoup de succès et il est à espérer qu'il vient de lancer une tradition annuelle à Okanagan Falls.» ✈

# RC Float Plane



Bill Thorne 75300  
Chair  
905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca

I hope everyone had a good season flying their floatplanes. I know I did.

Now, the fun season begins (by the time when you read this), the Swap Meets. They are great for finding parts, planes, engines or even recycle your old plane for a new one. Monitor the events Section of the magazine or website. Swap Meets are great places to catch up with old friends or to talk about your flying exploits.

I was surfing around the web and looking for information about float plane flying. I came across the Department of Transport pamphlet TP5584 Flying with Floats recommendations and instructions for full-size aircraft.

<http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/publications/tp5584-6001.htm>

What struck me was how relevant a lot of the information is to flying our RC aircraft. Here are a few excerpts:

Preparing yourself

- Think of yourself as a sailor and a flyer.  
- Know your aircraft -- be trained on type and current.

Preparing the aircraft

- Fuel - clean and sufficient  
- Life jackets  
- Red-lined prop arc on floats  
Flight planning

- Make your intentions known  
- Leave yourself an out

Preparing for flight

- Preflight done - complete all the checklist items (for us a, mental list)

Departure

- Note wind and currents; plan engine start, cast off and takeoff before leaving the dock.

- Know your takeoff distance requirements.

- Check for other aircraft, boats, deadheads and other floating debris.

- When taxiing, don't bury the outside float in the upwind turn - allowing the aircraft to weathercock is the safest way.

Arrival

- Check landing run area for floating obstacles, submerged deadheads and

boaters

Top things that have happened to full-size aircraft, ever had any of these with your model aircraft?

Engine failure/malfunction - usually from fuel mismanagement. Loss of control in flight/mush/stall - by selecting an unsuitable takeoff or landing area, improper loading and overloading. Dragged wing/float/pod - because of unfavourable wind or water conditions. Nose over - glassy water and too flat a hold-off attitude contribute to this one. Loss of control ground/water - due to rough water and crosswinds. Hard landings - caused by an improper landing flare, crosswind or glassy water. Overrun due to excessive airspeed and not enough landing area. Wheels down on water - this occurs with amphibious aircraft - where's the checklist! Injuries - prop contact - usually due to inattentive passenger handling or improper briefings.

All of these relate directly to the pilot and most happen during takeoff and landing.

Till next time, be safe and have fun flying on floats. ✈

# Avions flotteurs



Bill Thorne 75300  
Président  
905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca

J'espère que tout le monde a connu une bonne saison grâce à leur(s) hydravion(s). Pour ma part, oui.

Le plaisir commence maintenant, au moment où vous lirez ces lignes : les ventes-échanges. Celles-ci sont pratiques lorsqu'on recherche des pièces, des avions, des moteurs ou si vous voulez recycler votre avion afin de vous en trouver un nouveau. Guettez la section des événements à venir dans la revue ou en ligne. Les ventes-échanges constituent un endroit bien chouette pour revoir de vieux amis et pour vanter vos exploits.

J'effectuais une recherche en ligne afin de trouver de quoi au sujet du vol sur flotteurs. J'ai trouvé le dépliant TP5584 «Flying with Floats» (Le pilotage sur flotteurs) de Transports Canada, une série de recommandations et d'instructions lorsqu'on pilote un hydravion à l'échelle réelle. Lien : [http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/TP5584-](http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/TP5584-6001.htm)

6001.htm

Ce qui m'a frappé, c'est la pertinence de cette information même en la transposant à nos maquettes télécommandées.

En voici quelques extraits :

Préparation personnelle

- Considérez-vous à la fois marin et pilote

- Connaissez votre avion -- qualifiez-vous sur flotteurs et tenez vos connaissances à jour.

Préparation de l'avion

- Essence -- propre et en quantité suffisante

- Gilets de sauvetage

- Trait de peinture rouge sur les flotteurs pour indiquer le plan de rotation de l'hélice et placard d'avertissement à l'intérieur des portes.

Préparation du vol

- Annoncez vos intentions

- Gardez-vous une porte de sortie

Préparation au départ

- Visite pré-vol, utilisez une liste de vérifications (une liste mentale pour nous)

Départ

- Vérifiez le vent et les courants; plani-

fiez le démarrage, le largage des amarres et le décollage avant de quitter le quai

- Sachez la distance dont vous avez besoin pour décoller

- Attention aux autres aéronefs, aux bateaux, aux billes à demi submergées et aux objets flottants

- Lors de la navigation sur l'eau, ne pas enfoncer le flotteur externe lors du virage vent debout - il est plus sûr de laisser l'appareil se tourner face au vent.

Arrivée

- Survolez votre plan d'amerrissage pour évaluer la force et la direction du vent.

Les causes d'accidents les plus fréquentes. Cela vous est-il arrivé en pilotant votre maquette?

«Panne ou mauvais fonctionnement du moteur - Généralement la conséquence d'une mauvaise gestion du carburant.

Perte de maîtrise en vol, enfoncement, décrochage - Conséquence d'un mauvais choix de l'axe de décollage ou d'amerrissage, d'un mauvais chargement ou d'une surcharge.

*suite à la page 70*

# RC Giant



Tom Russell 22036  
Chair  
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

Wow, what a great summer this has been. There have been many Giant Scale events across Canada and in the States along the Canada/U.S.A. border. If you have never attended a Giant Scale Rally, you should give it a try. You will see some outstanding models including scratch-built, kit built and/or ARFs.

I still love to build but I cannot match the quality available today in some of the ARF products. There is still a feeling of pride and accomplishment when you take the first flight with an airplane you have so painstakingly constructed yourself.

Time for a short safety note. I cannot believe how many pilots hand start (flip the prop) these very large, powerful engines without any safety protection. I would estimate that almost half of flyers do NOT wear a glove or use a starter. So far this year, I have seen several hands

mangled as a result of this macho behaviour. PLEASE use a glove or starter for safety's sake!

The best event I have attended so far this year has to be the Kingston IMAA Rally. It is officially a two-day event but many of us retired folks go at least one day early and camp at the field. You have to get there early to grab the choice camper locations. There is plenty of room for overnight dry camping, but it is sure nice to be close to the flight area!

There was a record number of flyers (106) and campers who attended this year's event. C.D. Dave Penchuk tells me this is the largest IMAA event ever held in Canada, with pilots in attendance from all parts of Ontario, Québec as well as New York State. Everyone agreed that it was well worth the trip.

Hats off to Dave Penchuk, Brian Watie (IMAA Director for Canada) and the team from Ottawa Chapter 217 for an outstanding event. There were planes in the air all day except for a few minutes

at noon for a photo. They then set aside a half-hour time slot for the 3D guys to do their thing.

The organizers had enough sponsors that every pilot seemed to get a draw prize. [www.GiantScaleCanada.com](http://www.GiantScaleCanada.com) contains pictures of a lot of IMAA events around the country, including this one. They also had an early registration option through their website. The incentive for early registration was an exclusive draw for a very nice giant scale ARF. To top off the event, they always have a great BBQ dinner Saturday night that sold out, as usual.

I know of several Giant Scale events held elsewhere in Canada. So if you want to see your event covered here, please drop me a line with the details. Don't forget to send in pictures both of the event itself as well as of the notable airplanes in attendance. Until next time, remember the bigger they are, the better they fly. ✈



All the pilots who attended the largest IMAA Giant Scale Rally in Canada held at Kingston ON in August 201 / All the pilots who attended the largest IMAA Giant Scale Rally in Canada held at Kingston ON in August 201

# RC Giant



Tom Russell 22036  
président  
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

Wow, quel été fantastique! Plusieurs rassemblements de petits-gros se sont déroulés au Canada et aux États-Unis, le long de la frontière qui nous sépare. Si vous ne vous êtes jamais rendu à un tel rendez-vous, vous devriez l'essayer. Vous verriez alors des maquettes hors du commun, y compris des avions de fabrication artisanale, d'autres assemblés à partir d'un kit ou encore des maquettes presque prêtes à voler (les ARF).

J'adore construire mais je ne saurais concurrencer avec la qualité qu'offrent aujourd'hui certains produits ARF. On

ressent encore tout un sentiment de fierté et d'accomplissement lorsqu'on voit s'élever dans les airs un avion qu'on a construit, de A à Z.

J'insère ici un petit mot au sujet de la sécurité. J'ai peine à croire que plusieurs pilotes font encore démarrer leur puissant moteur à la main (en tournant l'hélice) sans se protéger. J'estime que presque la moitié des pilotes ne portent PAS de gant ou n'utilisent pas de démarreur. Jusqu'à maintenant cette année, j'ai vu plusieurs mains se faire abîmer, le résultat d'un tel comportement macho. S'IL-VOUS-PLAÎT, utilisez un gant ou un démarreur, pour votre sécurité!

Le meilleur événement auquel je me sois rendu cette année, c'est sûrement

le Kingston IMAA Rally. Il s'agit officiellement d'un rassemblement de deux jours, mais plusieurs de mes collègues à la retraite s'y rendent une journée plus tôt et campent au terrain même. Vous devez vous y rendre tôt afin d'obtenir les meilleurs emplacements. Il y a suffisamment d'espace pour qu'on y passe la nuit en camping rudimentaire, mais c'est chouette d'être si près de l'aire de vol!

Le rassemblement de cette année a accueilli un nombre record de pilotes (106) et de campeurs. Le directeur de concours Dave Penchuk m'a dit qu'il s'agit du plus important rassemblement de l'IMAA au Canada; les pilotes provenaient de partout en Ontario, du Québec et de l'état de

*suite à la page 70*

# RC Helicopter



Rodger Williams 9587L  
Chair  
(418) 650-3150 rawilliams@videotron.ca

Safety is a must and I have to say that this year alone, I have seen two accidents when the negative lead was plugged into the positive lead on a large Li-Po's on a 12S set-up, and you can only guess what resulted along with the smell of burnt fingers and wire insulation smoldering.

The problem stems from pilots using the single billet connectors and either marking them or color-coding them so when they use them, they are plugging in to the correct positive or negative poles. I can strongly recommend that people use the EC5 connectors or a similar style. They make it impossible to cross the wires and blow everything up. Trust me, it happens when you are distracted in the slightest way.

Congratulations to Scott & Steve Gray for a great finish in Italy at the FAI F3C Championships. The level of completion is so difficult and there can be just fractions of points between the top placements. We are very proud of their accomplishments.

F3C requires a lot of dedication, much more than most people can give, but for those who try, it is a very self-rewarding goal that can be achieved.

There are some new regs that I will be working on and that is to adopt the



*This is a good example of a large scale Vario Lama helicopter, the crowd watching the activities and an old Lancaster bomber in the background. As you can see, all ages were extremely interested in the event. / Voici un bon exemplaire d'une grosse copie volante, le Lama (de Vario). On aperçoit aussi derrière la foule d'Edmunston qui regarde l'action ainsi que le vieux bombardier Lancaster. Comme vous le constatez immédiatement, les spectateurs de tous les âges étaient très intéressés par ce qu'ils voyaient.*

AMA FAI levels as if they were our own. This will allow all Canadians interested to practice with one set of rules. I would also like the option in the new ruling that if the AMA changes theirs, that ours will change automatically without having to have another vote on rules changes.

Congratulations to William Laliberté who took second place in the IAN (IRCHA Amateur Nationals). He is planning to compete next year at the XFC (extreme flying completion) in the U.S.A.

I just came back from Edmunston, N.B., which had another very successful Fun Fly with jets, helicopters, both large scale and 3D machines and airplanes of all types and sizes.

One thing that I really noticed was the large public crowds that enjoyed the event. Hopefully, this will lead to some future pilots. I can only say that it has been a great summer of fun. ✈

# RC Hélicoptères



Rodger Williams 9587L  
président  
(418) 650-3150 rawilliams@videotron.ca

La sécurité est un incontournable et je dois dire qu'uniquement cette année, j'ai été témoin de deux accidents au cours desquels la fiche négative a été branchée dans la fiche positive sur un imposant ensemble de piles Li-Po de 12S; vous devinez assez facilement la suite... agrémentée de doigts brûlés et de fils isolants en train de fondre.

Le problème provient des pilotes qui utilisent des connecteurs de type billet simple et qu'ils identifient à l'aide d'un code couleur de sorte à ce qu'ils les branchent correctement dans les pôles positif ou négatif. Je recommande fortement aux gens d'utiliser des connecteurs de type EC5 ou d'un style semblable. Il devient alors impossi-

ble de croiser les fils et de faire exploser quelque chose. Fiez-vous à moi : cela arrive aussitôt que vous êtes le moindrement distrait.

Félicitations à Scott et Steve Gray pour leur beau palmarès en Italie lors du Championnat mondial de la FAI en F3C. Le calibre est si difficile et les premières places se décident souvent à l'aide de fractions de points. Nous sommes très fiers de leurs réalisations.

Le volet F3C requiert beaucoup de dévouement -- bien plus que peuvent en offrir la plupart des gens -- mais ceux qui tentent leur chance sont récompensés lorsqu'ils atteignent leurs objectifs.

Je travaillerai sur de nouveaux règlements : l'adoption des niveaux de règlements de la FAI qu'utilise l'AMA américaine, comme si nous les avions aussi

adoptés. Ceci permettra aux Canadiens de se pratiquer sous l'égide d'un ensemble unique de règlements. J'aimerais aussi pouvoir incorporer l'option que si l'AMA change sa réglementation, que la nôtre changerait automatiquement sans avoir à passer par un vote.

Félicitations à William Laliberté qui a ravi la deuxième place lors de l'IAN (les Épreuves amateur de l'IRCHA). Il a l'intention de livrer combat l'année prochaine au XFC (concours de vol extrême), aux États-Unis.

Je reviens tout juste d'Edmundston (Nouveau-Brunswick), dont le club local était l'hôte d'un très bon Fun-fly qui comptait des jets, hélicoptères, des machines imposantes et de 3D et d'autres maquettes de tous les types et dimensions.

*suite à la page 65*

# RC Indoor



Gaston Boissonneault  
Chair  
705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net

As promised in my previous article, I'll try to shed some light on building foam models.

There are many types of foam available on the market today. The least expensive and easiest to work with in my opinion, was blue fanfold from Dow Chemicals. I was successful in finding quite a few bundles in September but it is apparently no longer being manufactured.

You can also use what is sometimes called Foam Board at Staples and some Dollar Stores, it is quite a bit heavier. Depending on the area you live in, you might not have too many options.

When it comes to 'what to build' for indoor... you can easily design your own model but I'm more inclined to look for free plans which are readily available on the internet.

There is also a vast array of meth-

ods available to glue foam. My preferred method is hot glue. You can find inexpensive glue guns at many outlets. One good location is Michael's, where they are usually available for under \$5.00, a 10-watt mini-glue gun is all you need, anything higher will melt the foam. There are also adhesives available made for assembling foam models, if you're interested in saving a few grams of weight, such as foam to foam adhesive.

After a few years of building and flying indoor, I found that a model with a wingspan of around 30 inches is very suitable. If the model gets too big, it will end up too heavy and you'll have to fly too fast in order to keep it airborne. It's not a good idea to fly around at 50 mph inside a crowded gym; you won't make too many friends, I assure you.

I also realized that a proven design such as a Yak, an Extra, an Sbach or similar model, is the way to go. You can certainly design your own, which I admire, but it could take a bit longer to come up with a

winner. Don't get me wrong: we still need people who can come up with innovative designs.

It is also very important to keep the weight as low as possible. There's a huge difference in performance between a 30-inch model weighing 5 ounces and one weighing 8 ounces.

Many models are using motors, escs, servos and batteries that are in many cases too heavy. I use motors that only weigh around 19 grams, two-cell batteries weighing 22.5 grams, 2.5 g receivers, 5 g servos. Every gram adds up. One has to realize that one ounce is equal to 28 grams, so it adds up very quickly.

In my next article, I'll try to go through the actual building of a foamy with plans found on the internet. Meantime, I would welcome any article from anyone regarding other types of indoor flying, such as rubber powered models, free flight or anything that can be flown indoor. ✈

# RC Vol Intérieur



Gaston Boissonneault  
Président  
705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net

Comme je vous l'avais promis dans ma chronique précédente, je vais vous expliquer comment construire des maquettes en mousse.

Plusieurs types de mousse sont disponibles sur le marché, aujourd'hui. La moins dispendieuse et la plus facile à travailler, à mon avis, était celle de type blue fanfold, de Dow Chemicals. J'ai réussi à en trouver plusieurs groupes en septembre, mais semble-t-il que ce matériau n'est plus fabriqué.

Vous pouvez aussi utiliser ce qui s'appelle parfois du Foam Board chez Staples (Bureau en gros) ou chez des Dollar Stores (Dollarama), même s'il est plus pesant. Selon le coin où vous demeurez, il se pourrait que vos options soient plus limitées.

Lorsqu'on se penche sur ce qu'on devrait construire pour le vol intérieur... vous pouvez aisément concevoir votre propre design mais j'ai moi-même plutôt tendance à rechercher des plans gratuits dans Internet.

Plusieurs méthodes existent aussi pour ce qui est de coller de la mousse. Celle que

je préfère, c'est de la colle chaude. Vous trouverez des pistolets à colle peu dispendieux en plusieurs endroits. Un bon endroit où se diriger, c'est chez Michael's; ces pistolets sont généralement disponibles pour moins de 5,00 \$. Un mini-pistolet de 10 watts est tout ce dont vous avez besoin puisque quelque chose de plus puissant fera fondre la mousse. Certains adhésifs ont été spécialement concoctés afin de coller la mousse, si ça vous intéresse de gagner quelques grammes en poids.

Après avoir passé quelques années à construire et à faire voler des maquettes à l'intérieur, je me suis aperçu qu'une envergure d'environ 30 pouces convient parfaitement. Si la maquette est trop grosse, elle sera trop lourde et vous devrez la piloter trop vite afin de la maintenir en l'air. Ce n'est pas une bonne idée de faire évoluer votre appareil à 50 milles à l'heure à l'intérieur d'un gymnase déjà bombé; vous ne vous ferez pas beaucoup d'amis, croyez-moi.

Je me suis aussi aperçu qu'un design éprouvé comme le Yak, l'Extra, un Sbach ou une maquette semblable demeurent les meilleurs. Vous pouvez bien sûr concevoir le vôtre -- et j'admire cela -- mais cela pourrait vous prendre du temps avant que

vous ne soyez satisfait de votre formule. Ne me prêtez pas de mauvaises intentions : nous avons besoin de personnes qui créent des designs innovateurs.

Il est aussi très important de maintenir le poids aussi bas que possible. Il y a une très grande différence de performance entre une maquette de 30 pouces qui pèse 5 onces et une autre qui, elle, en pèse 8.

Plusieurs maquettes ont recours à des moteurs, contrôleurs de vitesse, servos et piles qui sont souvent trop lourdes. J'utilise des moteurs qui ne pèsent qu'environ 19 grammes, des piles de 22,5 grammes, des récepteurs de 2,5 grammes et des servos de 5 grammes. Chaque gramme finit par s'additionner. On doit se rendre compte qu'une once équivaut à 28 grammes, si bien que ça monte rapidement.

Dans ma prochaine chronique, je tenterai de vous guider à travers le processus de construction d'un foamy à l'aide de plans que j'ai trouvés dans Internet. Entre-temps, j'accueillerai avec plaisir tout article se rapportant à tous les types de vol intérieur, qu'il s'agisse de maquettes à propulsion élastique, du vol libre, bref, n'importe quoi qu'on peut faire voler à l'intérieur. ✈





Kelly Williams 59082  
Chair  
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Over here on the West Coast, the Jets over Whidbey rally and the Gerard McHale Memorial Jet Rally are just finished. Typically, that means the season is not quite done, but it's on to the building season for most of us. On RCCanada, it's clear that plans for next year's Wingham jet rally are already coming together. Great job, Angus and others.

This year, we created a small piece of history. Both our new MAAC president Ron Dodd and the AMA president Mark Smith were in attendance at Jets Over Whidbey 2011. This was an extraordinary opportunity to maintain cross-border communications with MAAC and the AMA, on jets or otherwise. I'd like to quickly thank Ron for making JOW a priority event in his busy schedule. I know our American friends appreciated having him as a guest. The JOW banquet featured a great presentation by Dean Wich-

mann on his WJM 2011 experience, but we were also given an update on the current AMA -FAA discussions.

I also had the pleasure of meeting Steve Hughes (BC / Yukon Zone Director) in Princeton, B.C. He passed on some very positive comments to the Jet Committee for their work, last year. Hopefully, we'll see these guys transition from guests into pilots at jet events in the future. No pressure, but I know at least one of them is thinking it over!

Now with some committee business. There are three questions I'm frequently asked:

(1) Is the newly implemented MAAC TOC program a Canadian waiver?

The short answer is No.

AMA Doc 510-a (page 4) states international pilots need to present a document from their association in order to fly turbines in the U.S. In Canada, that used to be a letter from the Jet Chairman. With the correct documentation, MAAC members are primarily insured by MAAC in the U.S. under this policy. The

TOC is simply meant to replace the Letter of Proficiency and pro-actively deal with some areas of concern for continued growth. Although similarly worded, the TOC was not intended to create a waiver system in Canada.

(2) Will Canada have a waiver like the U.S.?

I always answer this one the same way. Not yet, but not yet may be an indefinite amount of time. By that, I mean it's up to us all to maintain our positive track record of safe practices, and demonstrate that such a system is / will be unnecessary.

(3) Can I fly a turbine in a fire ban?

This is a tough one. Many factors come into play and few are clear, but it pays to be conservative. One factor that is absolutely not taken into account is how much we want to fly. I plan to bring this up with the Committee shortly, with hopes of recommending some useful guidelines to MAAC.

Thanks again to the Jet Committee for all your hard work this year. ✈

## Avions à réaction



Kelly Williams 59082  
président  
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Ici sur la côte Ouet, le ralliement Jets over Whidbey et le Gerard McHale Memorial Jet Rally viennent de se terminer. Typiquement, ceci signifie que la saison n'est pas tout à fait terminée mais pour la plupart d'entre nous, la saison de construction est à veille de commencer. Sur le site RCCanada, il est clair que les plans pour le prochain ralliement de jets de Wingham vont déjà bon train. Beau travail, Angus et les autres.

Cette année, nous avons créé un petit pan d'histoire. Tant le président du MAAC, Ron Dodd, que celui de l'AMA (américaine), Mark Smith, étaient présents lors du ralliement Jets Over Whidbey de 2011. C'était une occasion en or d'entretenir des communications transfrontalières entre le MAAC et l'AMA, qu'il s'agisse de jets ou de d'autres sujets. J'aimerais remercier bien rapidement Ron d'avoir ainsi priorisé ce rassemblement dans son horaire occupé. Je sais que nos amis américains ont beaucoup apprécié le voir comme invité. Le

banquet a mis en vedette Dean Wichmann qui a traité de son expérience lors du WJM 2011, et nous avons eu droit à une mise à jour des discussions entre l'AMA et la FAA.

J'ai aussi eu le plaisir de rencontrer Steve Hughes (directeur de la zone Colombie-Britannique/Yukon) à Princeton (C.-B.). Il m'a fait part de commentaires très positifs relativement au Comité des jets et du travail que ses membres ont abattu au cours de la dernière année. Avec un peu de chance, nous verrons ces gars passer d'invités à pilotes au cours d'un de nos rassemblements, à l'avenir. Je ne mets pas de pression, mais je sais qu'au moins l'un de ces types y songe sérieusement!

Passons maintenant aux affaires du Comité. On me pose fréquemment les trois questions suivantes :

(1) Le nouveau programme TOC du MAAC, est-ce une dispense (un waiver) canadienne?

La réponse courte, c'est non.

Le document Doc 510-a (page 4) de l'AMA stipule que les pilotes internationaux doivent présenter un document de leur association afin de pouvoir faire

voler des appareils à turbine aux États-Unis. Au Canada, cela prenait la forme, anciennement, d'une lettre de la part du président du Comité des jets. La documentation correcte à l'appui et sous l'égide de cette politique, les membres du MAAC sont essentiellement assurés par le MAAC lorsqu'ils se trouvent en sol américain. Le document TOC vise tout simplement à remplacer la Lettre d'aptitude (Letter of Proficiency) et à traiter, proactivement, des inquiétudes liées à la croissance de notre mouvement. Bien qu'il soit rédigé de façon semblable, le document TOC ne visait pas à créer un système de dispense au Canada.

(2) Le Canada se dotera-t-il d'une dispense comme ce qui existe aux É.-U.?

J'y réponds toujours de la même façon. Pas encore, mais cela peut se traduire par un laps de temps indéfini. Par ceci, je veux dire qu'il nous appartient de maintenir une bonne feuille de route en matière de pratiques sécuritaires et nous devons montrer qu'un tel système est et ne sera pas nécessaire.

(3) Puis-je faire voler mon jet à turbine pendant une interdiction d'allumer

*suite à la page 65*

# RC Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988  
Chair  
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

How much fun can one have?

Lots if you headed for the Worlds in Muncie, Indiana in your RV. When I heard that the Worlds were going to be in the U.S., I told my wife that I wanted to attend. She said as long as we took the RV, we were good to go, so the planning started.

We decided to take a week to get there, stay for the Worlds and the U.S. Nats, and take a week to come home. Traveling 500-mile days would give us two days of sightseeing each way.

Arriving in Muncie on July 22nd, we set up Camp Canada at the AMA RV site. This site is amazing – it is huge with three separate flight lines that do not overlap. Even with this facility, there were too many competitors to get in much practice, so the Team headed out of town to a practice field, each morning. Mark had asked me to call for him and I can't believe how nervous I was for the first official round – I just didn't want anything to go wrong.

It was awesome to be able to meet a lot of the FAI pilots I have heard about over the years and to watch them fly. Our Team looked sharp in our uniforms and did a great job flying and representing Canada.

After the smoke cleared, Canada placed 11th in the World – way to go!

We stayed for the US Nats and I came in last, but had a blast. Chad came in second, so that was my equalizer.

If you have ever thought of going to a major RC event – do it! I am sure you will not be disappointed. It was a great month of travel and model airplanes. ✈



# RC - Acrobatie de Précision



Hartley Hughson 50988  
président  
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

Combien de plaisir peut-on avoir?

Beaucoup, si vous vous êtes mis en devoir de voyager vers le Championnat mondial de Muncie (Indiana) à bord de votre véhicule récréatif. Lorsque j'ai entendu dire que ce championnat se déroulerait aux États-Unis, j'ai dit à ma femme que je voulais y aller. Elle m'a répondu que nous pouvions procéder à condition de prendre le VR. La planification a alors commencé.

Nous avons décidé de prendre une semaine pour nous rendre, demeurer sur place afin de participer au Championnat mondial et de prendre une autre semaine afin de revenir à la maison. En voya-

geant 500 milles par jour, nous allions alors disposer de deux jours afin de faire les touristes en route comme sur le chemin du retour.

Lorsque nous sommes arrivés à Muncie le 22 juillet, nous avons installé notre Camp Canada au terrain de VR de l'AMA. Ce site est immense -- trois lignes de vol y sont disposées et elles n'entrent pas en conflit l'une et l'autre. Malgré ces installations, les concurrents étaient trop nombreux pour faire en sorte que chacun puisse se pratiquer, si bien que chaque matin, l'équipe s'est dirigée hors des limites de la ville jusqu'à un terrain de pratique. Mark m'avait demandé d'agir en tant qu'observateur et j'avais peine à me rendre de mon état de nervosité en prévision de la première ronde -- je ne voulais tout simplement pas que

quelque chose aille mal.

C'était tout simplement sensationnel de faire la connaissance de pilotes FAI dont j'avais entendu parler au cours des années et de les voir en action. Notre équipe avait bien fière allure en uniforme et en représentant le Canada.

Une fois la poussière retombée, le Canada s'était classé 11e au monde. Beau travail!

Nous sommes restés tout au long des Épreuves NATS américaines. J'ai terminé bon dernier mais je me suis beaucoup amusé. Chad est arrivé deuxième; ça a égalisé les choses un peu.

Si jamais vous avez déjà songé à vous rendre à un rassemblement d'envergure... faites-le! Je suis persuadé que vous ne serez pas déçu. Nous avons vécu un bien beau mois de voyages et de maquettes. ✈

# RC Pylon



Randy Smith 13141  
Chair  
403 547-1086 pylon.guy@shaw.ca

Another RC pylon racing season is over. It always amazes me how quickly the summer flying season goes. Since summer in Calgary didn't really begin until the end of June, it was a short one indeed.

I just returned from the Canadian Prairie Pylon Racing district championship race held in Saint-Albert, AB, just north of Edmonton. Alan and Kevin Umbach hosted the contest with the support of Scott Currie who donated the use of his flying field for the weekend. There was also a team of pylon judges and volunteers. Even Grandma Umbach helped by making some home goodies for the boys during lunchtime. Thanks Grandma!

The racing at Currie field was only half a success. The weekend was off to a great start on Sept 10th with 15 pilots entered in the Quickie 500 event. The weather was hot with light winds straight down the runway. Eight rounds were flown. Roy Andrassy placed first, Randy Smith second, Murray Hamula third. Roy also had fast time for the day.

There were a few spectacular incidents during the race that added to the spectator excitement. Cecil Graval of Calgary scored a win in his first heat of the day. Hoping to repeat in the second heat, he trimmed the base pylons a little too close and a little too low. This resulted in a resounding WHACK as Cecil's Ninja Quickie hit pylon #3 and scattered itself across the race course. I'm not sure but



Fifteen competitors gather at Currie Field in Saint-Albert, Alberta to duke it out in the Quickie 500 event at the championship race of the Canadian Prairie Pylon Racing Association. A Quickie 500 is a stock racing model powered by a .40-size racing motor. The model has 500 sq inches of wing area and weighs 3.5 lbs. / *Quelque 15 concurrents s'assemblent au terrain de Currie à Saint-Albert (Alberta) afin de disputer des courses de Quickie 500 lors de la course du championnat de la Canadian Prairie Pylon Racing Association. Le Quickie 500 est une maquette de série propulsée par un moteur de cylindrée .40. Ce type de maquette possède une surface alaire de 500 pouces carrés et pèse 3,5 livres.*  
PHOTO: Randy Smith

Cecil's motor may have crossed the finish line.

Ted Ellefson of Calgary had a good event going, as usual. In one race, he found himself following another competitor into pylon #2. This resulted in sudden crash as the model instantly lost lift due to the wake turbulence or "bad air" caused by the model in front.

The last incident for the day was a spectacular mid-air collision between Kevin Moorehouse of Calgary and Kevin Umbach of Saint-Albert. The two Kevins tried to consume the same airspace around pylon #1. Kevin Umbach got the worst of the deal as his model floated down in several small pieces while Kevin Moorehouse was able to land with only minor damage. That's racing, folks...

I only say this and poke fun at my racing colleagues because I have had all three of these incidents happen to me too... more than once.

Sunday, September 11th at Currie Field began cloudy and very cool. A cold front had moved in and it wasn't moving

out. The Q40 event completed one round of racing between 13 competitors before everyone packed up to avoid rain and 30 – 40 km/h winds. That was the end of the racing weekend.

Many thanks to the Edmonton/Saint-Albert racing crew for hosting the event. We'll be back again next year.

Roy Andrassy earned the season CP-PRA Grand Champion award for the best overall finish in both Quickie 500 and Q40 during the 2011 racing season. Roy also had fast time in both events for the season. Great job Roy! Damn, you are hard to beat but you set the bar for all of us.

On a separate note, the F5D team trials for 2012 World Championships of electric pylon racing were cancelled. No competitors officially registered for the team trials so MAAC will not send a team to the F5D world championships in Romania for 2012.

By the time you read this, Horizon Hobby and your local hobby shop should have the new Shoestring racer in stock. The Shoestring is a .15-size racer powered by a 1250 KV electric motor. This is the latest ARF model that is fit for the Electric Formula One event. Pick one up at your local hobby shop and give it a go. It makes a great model for sport flying and it looks sexy while doing it. ✈

Avions à réaction

suite de la page 63

des feux?

Difficile question que celle-là. Plusieurs facteurs entrent en jeu et bien eu d'entre eux sont clairs, mais cela vaut la peine d'être un peu conservateur. Il y a un facteur qui ne tient pas en ligne à quel point nous voulons faire voler nos maquettes. J'ai l'intention de soulever la chose auprès du Comité prochainement, en espérant pouvoir recommander des lignes directrices qui seront utiles au MAAC.

Merci encore une fois au Comité de jets pour le travail que les membres ont accompli en cours d'année. ✈

RC Hélicoptères

suite de la page 61

J'ai remarqué l'importante foule de spectateurs qui prenait beaucoup de plaisir à observer le tout. Avec un peu de chance, on verra apparaître de nouveaux pilotes parmi ce groupe. Je peux tout juste dire que l'été a été très agréable. ✈

# RC Course Autour de Pylônes



Randy Smith 13141  
Président  
403 547-1086 pylon.guy@shaw.ca

Une autre saison de course de maquettes télécommandées autour de pylônes vient de se terminer. Ça m'étonne toujours à quelle vitesse la saison estivale file. Puisque l'été à Calgary n'a pas véritablement commencé avant la fin juin, l'été a été plutôt court.

Je reviens de la course de district de la Canadian Prairie Pylon Association, qui avait lieu à Saint-Albert, tout juste au nord d'Edmonton. Alan et Kevin Umbach ont été les hôtes du concours grâce à l'appui de Scott Currie, qui a fait don de son terrain de vol pour toute la fin de semaine. Il y avait aussi une équipe de juges et de bénévoles. Même grand-mère Umbach a donné un coup de main en cuisinant des mets-maison pour les gars au cours de l'heure du dîner. Merci, grand-mère!

Les courses au terrain de Currie ont été un demi-succès. La fin de semaine a bien commencé le 10 septembre; 15 pilotes se sont inscrits au sein de la catégorie Quickie 500. Le temps était chaud et des vents légers soufflaient dans le sens de la piste. Huit rondes ont été disputées. Roy Andrassy est arrivé en première place, Randy Smith (moi) en deuxième et Murray Hamula a ravi la troisième place. Roy a aussi remporté le chrono le plus rapide de la journée.

Quelques incidents spectaculaires ont ponctué la course, ce qui a ajouté à l'excitation des spectateurs. Cecil Graval de Calgary a récolté la victoire au cours de sa première course de la journée. Il espérait répéter son exploit mais s'est frotté d'un peu trop près à la base des pylônes et son avion volait légèrement trop bas. On a entendu un retentissant WHACK lorsque le Quickie Ninja de Cecil a heurté le pylône numéro trois et que les débris se sont éparpillés partout sur le parcours. Je n'en suis pas certain mais je crois que le moteur de Cecil a possiblement franchi la ligne d'arrivée.

Ted Ellefson de Calgary se débrouillait bien, comme d'habitude. Lors d'une course, il s'est retrouvé en train de suivre l'appareil d'un autre concurrent alors que les deux maquettes abordaient le pylône numéro deux. Sa maquette s'est brusquement écrasée après avoir perdu sa portance en volante dans le tourbillon



Roy Andrassy (left) receives the Grand Champion propeller award from Kevin Umbach, President of the Canadian Prairie Pylon Racing Association. Roy placed first overall in both Quickie 500 and Q40 for the 2011 racing season. / Roy Andrassy (à g.) reçoit le prix (une hélice) du grand champion des mains de Kevin Umbach, président de la Canadian Prairie Pylon Racing Association. Roy s'est classé bon première tant au sein de la catégorie Quickie 500 que Q40 au cours de la saison 2011.

PHOTO: Randy Smith

(de l'air mauvais) de la maquette qui volait devant.

Le dernier incident de la journée a été une spectaculaire collision aérienne entre les appareils de Kevin Moorehouse de Calgary et de Kevin Umbach de Saint-Albert. Les deux Kevins ont tenté d'exploiter le même espace aérien aux environs du pylône numéro un. L'avion de Kevin Umbach s'est mal tiré puisqu'il a floté en plusieurs pièces séparées tandis que Kevin Moorehouse a réussi à faire atterrir le sien sans trop de dommages. Voilà, c'est ça, la course...

Je ne dis cela et ne fais des farces à l'endroit de mes collègues de course uniquement parce que ces trois incidents ressemblent à ce que j'ai moi-même vécu... à plus d'une reprise.

Le dimanche 11 septembre, la journée a commencé en étant nuageuse et froide, au terrain de Currie. Un front froid venait de s'installer et n'était pas pressé de poursuivre sa route. L'épreuve de Q40 a été disputée pendant une ronde (à 13 concurrents) avant que tout le monde ramasse son matériel afin d'éviter la pluie et des vents de 30 à 40 km/h. Cela a mis un terme à la fin de semaine de course.

Merci beaucoup à l'équipe d'Edmonton et de Saint-Albert qui était l'hôte de

l'événement. Nous nous reprendrons l'année prochaine.

Roy Andrassy a mérité le prix du grand champion de la CPPRA pour cette saison, compte tenu de son pointage en Quickie 500 et en Q40 en 2011. Roy a aussi inscrit le chrono le plus rapide des deux disciplines. Beau travail, Roy! Ce que vous êtes dur à battre, mais vous maintenez la barre bien haute pour nous tous.

Autre sujet : les Épreuves de qualification d'équipe F5D en prévision du Championnat mondial de 2012 ont été annulées. Aucun concurrent ne s'est officiellement inscrit, si bien que le MAAC n'enverra pas d'équipe en Roumanie, l'année prochaine.

Au moment où vous lirez ceci, Horizon Hobby et votre magasin de passe-temps local devraient offrir le nouvel appareil de course Shoestring. Celui-ci est une maquette de puissance .15 propulsée par un moteur électrique de 1 250 kv. Il s'agit de la plus récente maquette presque prête à voler qui convienne à la course au sein de la catégorie Electric Formula One. Ramassez-la à votre magasin local et essayez-la. C'est une bien chouette machine pour le vol sportif et elle a cette allure sexy. ✪

# RC Scale Aerobatics



Lee Prevost 9551  
Chair  
705-522-3550 lprevost\_ca@yahoo.ca

This year's Scale Aerobatics Nationals were held in beautiful Saint-Liguori, about 50 km north of Montréal. The three-day event was very well organized and run by contest directors Ron Sebag and Claude Vallières who made sure the two flight lines were constantly running.

With help from myself on Friday and by Yves Lemire on Saturday as flight line coordinators, there were always four planes in the air; two flying sequences and two in holding patterns.

One other thing we did which made things very efficient was to have the judges for the next class ready at the judges' canopy as the previous class was finishing. As soon as the last pilot was finishing his routine, the judges were quickly changed out. The pilot in the next class, who was flying in the holding pattern, entered the box and judging commenced!

This approach allowed us to have three full rounds of known routines on Friday for all classes, and on Saturday, we were

easily able to fly one round of unknowns and two more of knowns, plus freestyle.

This efficiency paid off in spades as two days of perfect weather was followed on Sunday by hurricane Irene coming fast! Sunday morning, flying was wisely cancelled as the wind continuously picked up and calls for torrential rain in the early afternoon made everyone anxious to get rolling for the long (for many of us) drive home.

The Bob Hudson Achievement award was presented to a very deserving Yves Lemire of Québec who was a very grateful recipient! The award, first presented to Bob himself in 2008, is a perpetual plaque given in honour of an individual's outstanding effort to promote scale aerobatics in Canada. Yves has been in IMAC since its beginning in Québec, he has been a CD for many contests including a Nationals and most recently, he has a CAD-designed prototype 42% Extra 260 that will shortly be commercially available through AMR. Yves' commitment to promoting, educating and furthering scale aerobatics in Canada is exemplary and he is a very deserving recipient of

this year's award.

Many sponsors made for a wonderful end to a great contest and given the current economy, their donations and efforts were hugely appreciated.

The trophy was a very special one this year as I was approached over ten months before to possibly create something unique. In addition to my work in the health field, I also do figurative sculpture. After a few concept designs the CDs and I settled on the trophy presented. I will do a separate article on its design and execution, which took over six months to complete. Suffice to say they were unveiled it to surprise and great appreciation, which made all of my effort worthwhile.

At the wrap-up, I casually asked who might be willing to host next year's Scale Aerobatics Nats and surprisingly and very happily, Dave Hammond and Tyler Palmer of the Arnprior club, near Ottawa, have volunteered! Stay tuned on the SA forum in RC Canada and elsewhere as they work hard in making the 2012 Nats one to be remembered! ✈

# Acrobatie de copies volantes



Lee Prevost 9551  
Président  
705-522-3550 lprevost\_ca@yahoo.ca

Les Épreuves nationales d'acrobatie de copies volantes de cette année ont eu lieu à Saint-Liguori, une pittoresque localité située à environ 50 km au nord de Montréal. L'événement de trois jours était bien organisé et géré par les directeurs de concours Ron Sebag et Claude Vallières; ceux-ci se sont assurés que les deux lignes de vol étaient constamment en activité.

Moi-même (le vendredi) et Yves Lemire (le samedi) avons agi à titre de coordonnateurs de ligne de vol, si bien qu'il y avait toujours quatre avions en l'air; deux qui accomplissaient les séquences de vol tandis que deux autres étaient en attente, plus loin.

Autre ajout dans l'intérêt de l'efficacité : les deux juges qui allaient entrer en action étaient prêts, sous la tente des juges en fonction. Aussitôt que le dernier pilote avait terminé sa séquence, les nouveaux juges prenaient place en prévision

de la prochaine catégorie. Le pilote, justement en attente pour la prochaine catégorie, faisait alors entrer son avion dans la boîte virtuelle et les juges commentaient leur travail!

Cette approche nous a permis de disputer trois rondes de séquences connues le vendredi au sein de toutes les catégories et le samedi, nous avons pu disputer une ronde de séquences inconnues et deux séquences connues, en plus du style libre.

Cette efficacité a rapporté gros puisque les deux jours de météo parfaite ont été remplacés le dimanche par l'ouragan Irène, qui s'approchait rapidement! Le dimanche matin, les vols ont été annulés par prudence puisque le vent ne cessait d'augmenter en vitesse. De plus, les avertissements faisant état d'une pluie abondante en début d'après-midi a fait en sorte que plusieurs concurrents avaient hâte de reprendre la route pour le retour (parfois long) à la maison.

Le Prix d'accomplissement Bob Hudson a été présenté au Québécois Yves Lemire, qui le méritait amplement et

il était très heureux de le recevoir! Ce prix, d'abord lancé et présenté à Bob en personne en 2008, est une plaque perpétuelle qui est remise à quelqu'un qui s'évertue à faire la promotion de l'acrobatie de copies volantes au Canada. Yves s'est joint au mouvement IMAC depuis ses tout débuts au Québec; il a agi en tant que directeur de concours à l'occasion de plusieurs concours, y compris lors d'Épreuves canadiennes et plus récemment, il a conçu un prototype d'Extra 260 à l'échelle 42 % par procédé CAD, un produit qui sera bientôt disponible chez AMR. L'engagement d'Yves à la promotion, l'éducation et à faire avancer cette discipline au Canada est exemplaire et il mérite tout à fait ce prix.

Plusieurs commanditaires ont clôturé le concours avec de magnifiques prix et, compte tenu de l'économie, leurs dons et l'effort qu'ils ont déployé ont été très appréciés.

Le trophée était très spécial cette année puisqu'on m'avait approché plus de dix mois auparavant afin de m'offrir de

*suite à la page 70*

# Sailplane



Simon Thompson 42150  
Chair  
780-481-7714 simonthompson@shaw.ca

As the flying season draws to a close here in Canada, many of you are making plans to start your winter building projects, so I invite you to send me an e-mail on what we might see circling the skies next year.

I myself plan on building a new workshop in the garage so that I finally might have a place to build and store the fleet without having to trek through the house a million times, loading the car every time I want to go fly.

An update from our 2012 F3J team: Rolf Otter is regrettably unable to now free up the time required to travel to South Africa next year and so, David Webb is now our newest team member. I understand preparations are well underway and with past F3J World Champion Arend Borsts' knowledge and experience, I'm sure the team, who have all F3J championships experience, will do very well, including our lone junior member, Simon Borst.

Now to F3B. I've had a few members contact me in regards to possibly holding

a Team Trials next year for the 2013 F3B World Championship. I would appreciate anyone wishing to enter or help with the event please contact me via e-mail so that I might gauge what interest we have in holding the trials and possibly, sending a team to the next worlds. For those not familiar with F3B, it can be basically summarized as a three-task sailplane event launched via a F3B-specific winch, comprising the following:

A: 10-minute thermal duration flight with a precision spot landing

B: 4-minute distance flight over 150 m closed circuit

C: Speed flight over 4x150 m

The full rules can be seen on the FAI website.

Because I enjoy competition so much, I would like to also ask your thoughts on possibly holding the first Canadian National F5J or ALES (altitude limited electric soaring) event. In basic terms, this is a competition using gliders equipped with electric motors to launch to a pre-determined height (200 m) determined by an electronic device that cuts power once launch height or 30 seconds is achieved. Although I'm a sailplane purist at heart, I believe advan-

cements in motors/ batteries and electronics now provide us with a valuable way of launching. In fact, I can fly with more ballast in my sailplanes than what modern power systems weigh!

I wish to promote the sport and competition and I'm very excited at the prospects of F5J being able to do that. You don't need any fancy model to be able to compete, just something like the very popular Multiplex or Park Zone electric sailplanes to name just two would get you flying in competition relatively cheap.

The general idea of F5J is to have a two-meter and unlimited class but with no restrictions on electric power systems used but still following the FAI F5 class general model rules.

I see this new aspect of sailplanes as one of the fastest growth areas in our sport. We are seeing it give power club members a taste of how sailplanes can be. How many of us have been asked how does a sailplane stay up without a motor? And replying with "It's magic!" is not technically correct, but close.

Hope to hear from you soon about your thoughts on F3B, F5J and winter projects. ✈

# Planeurs



Simon Thompson 42150  
Président  
780-481-7714 simonthompson@shaw.ca

Au moment où la saison de vol se termine au Canada, plusieurs d'entre vous songez déjà à votre projet de construction pour cet hiver; je vous invite à me raconter ce que nous pourrions voir pour chasser les thermiques, l'année prochaine.

J'ai moi-même l'intention de construire un atelier dans mon garage, de sorte à ce que je dispose finalement d'un endroit où construire une maquette et où entreposer mon parc d'avions sans avoir à parcourir la maison de multiples fois en chargeant la voiture, chaque fois que je veux aller faire voler quelque chose.

Des nouvelles de notre équipe de F3J en 2012 : Rolf Otter ne peut malheureusement se libérer afin de se rendre en Afrique du Sud, l'année prochaine, si bien que David Webb devient notre plus

récent représentant. D'après ce qu'on me dit, les préparatifs vont bon train et comme l'équipe peut se tourner vers l'ancien champion mondial de F3J, Arend Borst, je suis persuadé que les membres de l'équipe -- qui ont tous de l'expérience de championnat F3J -- se débrouilleront bien, y compris notre unique représentant junior, Simon Borst.

Tournons-nous maintenant vers le F3B. Quelques membres ont communiqué avec moi en espérant organiser une Épreuve de qualification d'équipe l'année prochaine, en prévision du Championnat mondial de F3B en 2013. J'apprécierais que les intéressés -- concurrents comme bénévoles -- communiquent avec moi par courriel afin de soupeser l'intérêt pour de telles épreuves et si nous pourrions envoyer une équipe lors du prochain championnat mondial. Pour ceux qui ne connaissent pas la formule F3B, on pourrait la résumer par une épreuve à trois tâches et dont on lâche les maquettes à l'aide d'un treuil spécialisé du F3B. Ces

tâches à accomplir sont les suivantes :

A: vol thermique de 10 minutes avec atterrissage de précision

B: vol de distance en 4 minutes et sur une distance de 150 m en circuit fermé

C: Vol de vitesse de plus de 4 X 150 m  
On peut consulter les règlements au complet au site Web de la FAI.

Puisque j'aime tant la compétition, j'aimerais aussi récolter votre avis sur l'organisation possible d'une Épreuve canadienne de F5J ou ALES (altitude-limited electric soaring). En peu de mots, c'est une compétition par laquelle des planeurs équipés de moteurs électriques peuvent être lancés à une altitude prédéterminée (200 m) grâce à un dispositif électronique qui coupe la puissance une fois cette altitude atteinte ou les 30 secondes écoulées (la première éventualité). Bien que je sois un puriste du vol à voile, je crois fermement que les avancées en motorisation et en piles nous offrent maintenant une bonne alternative

*suite à la page 70*

# Website



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

Are we there yet? How much farther do we have to go? Where are we?

Age-old questions that have been asked since people traveled along paths from one village to another. Stone markers that had a mileage number carved into them were placed at regular intervals along the roads to provide distance information to the traveller. These markers were known as milestones.

The term milestone is also used with the framework of project management. It marks the end of a work package or the completion of a deliverable product. Reaching a milestone signifies that the next job that was dependent on the completion of the current job can now move forward. It is time for a quite celebration and/or dancing in the street.

The new MAAC Business Application which is linked to the website project reached a milestone on the third week of

September 2011. A Data Hosting and Maintenance Agreement for the MAAC database was signed between MAAC and the Youcandohatcorp.

MAAC is moving forward on a number of fronts to develop and implement an online, member-managed database. The new MAAC Business Application will automate how information is transferred between members and MAAC. One phase of the project was to create a new relational database to hold the members' data. Most of the programming for this element is done. Milestone two will be achieved when that element is fully completed.

The data will reside on the Youcandohatcorp servers in Winnipeg. Youcandohatcorp will be responsible for all the security updates, the database upgrades as required, the servers and their maintenance, the licensing agreements and equally if not more important, ensuring that the data is available 24/7. It would be cost prohibitive for MAAC to attempt to provide the necessary hosting

services at its Burlington office location.

So, where are we now? What is the next milestone? The existing data has been cleaned and scrubbed in preparation for uploading into the new database when milestone two is completed. The office will beta-test the new MAAC Business Application. It would be naïve to think that there will not be minor issues that will need to be resolved before we are ready to move to phase three.

The milestone marker for the third phase will be the necessary completion of the work to link the website server with the database server. A new members-only section is going to be developed on the website. The member will require a password to access and update his/her personal profile information or renew his/her membership.

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. ✪

# Le site Web



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

Nous y sommes? Comment loin devons-nous continuer? Où sommes-nous?

Ce sont des questions qui sont posées depuis belle lurette, en fait, depuis que les gens ont commencé à se déplacer d'un village à l'autre.

Les bornes en pierre qui étaient dotées d'un numéro (sur la distance) étaient placés à intervalles réguliers sur les routes de façon à renseigner les voyageurs. Ces bornes marquaient quelque chose.

La terminologie de borne ou de jalon est aussi utilisée lors de la gérance de projets. Elle marque la fin d'un projet particulier et de la fin d'un produit livrable. Lorsqu'on atteint un tel jalon, ça signifie que le prochain travail qui attendait la fin du contrat précédent peut maintenant aller de l'avant. On peut alors se laisser aller à célébrer ou à danser dans la rue.

La nouvelle application d'affaires du MAAC, reliée au projet du site Web, a franchi un tel jalon lors de la troisième semaine de septembre 2011. Une entente

d'hébergement et d'entretien de la base de données du MAAC a été signée entre le MAAC et Youcandohatcorp.

Le MAAC va de l'avant sur plusieurs front afin de concevoir et d'effectuer la mise en oeuvre d'une base de données que pourraient gérer ses membres. Cette nouvelle application d'affaires automatisera comment l'information est transférée entre les membres et le MAAC. L'une des étapes du projet, c'était de créer une nouvelle base de données qui retenait les données des membres. Le gros de la programmation là-dessus vient d'être fait. Le jalon numéro deux sera atteint lorsque cette portion sera complétée.

Les données seront hébergées chez les serveurs de Youcandohatcorp, à Winnipeg. Youcandohatcorp aura la responsabilité de procéder à toutes les mises à niveau de la sécurité, celles de la base de données si nécessaire, des serveurs et de leur entretien, des licences afférentes à l'entente et tout aussi important, de s'assurer que les données sont disponibles 24 heures par jour. Le MAAC ne pourrait même pas tenter d'héberger tout cela au siège de Burlington, en raison des coûts.

Nous en sommes où pour l'instant?

Quel est le prochain jalon? Les données actuelles ont été nettoyées afin de préparer les opérations de la nouvelle base de données lorsque la deuxième étape sera franchie. Le bureau procédera à des tests pour ce qui est de l'application d'affaires. Il serait naïf de croire qu'il n'y aura pas de petits problèmes à régler avant de passer à l'étape trois.

Le jalon de la troisième étape consistera de la fin des travaux destinés à relier le serveur du site Web au serveur de la base de données. Une section réservée aux membres uniquement sera conçue sur le site Web. Le membre devra taper un mot de passe afin d'accéder à ses données personnelles et à en faire la mise à jour ou de renouveler son adhésion.

Nous apprécions beaucoup votre rétroaction. Qu'est-ce qui marche ou non? Qu'est-ce qui manque? Vous trouverez les coordonnées du président de ce comité à l'avant de la revue. ✪

au lancement de nos machines. En fait, je peux piloter avec davantage de lest à bord de mes planeurs que ce pèsent les systèmes électriques modernes!

Je veux faire la promotion du sport et de la compétition et je suis excité quant aux possibilités qu'offre le F5J. Vous n'avez pas besoin d'une maquette dernier cri afin de vous permettre de participer, ne serait-ce que les planeurs électriques populaires de Multiplex ou de Park Zone, pour ne nommer que ceux-là. Cela vous permettrait de vous lancer en compétition pour peu d'argent.

L'idée générale derrière le F5J, c'est de présenter des catégories deux mètres et illimitée sans restrictions quant à la motorisation électrique, tout en observant les règlements généraux de la catégorie F5 de la FAI.

J'entrevois ce nouveau segments comme étant l'un de ceux qui connaîtront beaucoup de croissance au sein de notre sport. Nous constatons déjà que cela donne aux adeptes des maquettes conventionnelles un aperçu de ce que peuvent faire les planeurs. Combien d'entre nous nous sommes déjà fait demander comment nos planeurs parviennent à demeurer en l'air sans moteur? Lorsqu'on répond que c'est par magie, nous ne sommes pas corrects sur le plan technique, mais on s'en rapproche.

J'espère entendre parler de vous bientôt sur ce que vous pensez du F3B, du F5J et de vos projets hivernaux. ✈

créer quelque chose d'unique. En plus de mon travail dans le domaine de la santé, je m'adonne à la sculpture figurative. Après avoir réalisé quelques designs, les directeurs de concours et moi nous sommes entendus sur le trophée qui a été présenté. Je préparerai un article séparé sur son design et son exécution, un travail de six mois. Suffit-il de dire qu'ils ont été dévoilés à la grande surprise et au plaisir de tous, ce qui justifié le travail que j'y avais consacré.

Lors de la conclusion, j'ai innocemment demandé qui voudrait bien accueillir les Épreuves canadiennes de l'année prochaine et à mon grand bonheur et à ma surprise, Dave Hammond et Tyler Palmer, du club d'Arnprior, près d'Ottawa, ont accepté! Restez à l'écoute et consultez le forum de discussion d'acrobatie de copies volantes chez RCCanada et ailleurs, à mesure que ces modélistes s'affairent à préparer l'édition 2012, ce qui promet! ✈

New York. Tout le monde s'entendait pour dire que leur déplacement en valait amplement la peine.

On peut lever notre chapeau à Dave Penchuk, Brian Wattie (directeur de l'IMAA pour le Canada) et à l'équipe du chapitre 217 d'Ottawa pour avoir su organiser un événement hors-pair. Des maquettes ont volé toutes les journées, à l'exception d'une pause photo, à midi. Les organisateurs avaient aussi prévu un bloc d'une demi-heure afin de permettre aux adeptes du vol 3D de s'exécuter.

Les organisateurs avaient sollicité suffisamment de commanditaires qu'on aurait dit que chaque pilote a reçu quelque chose en guise de prix.

[www.GiantScaleCanada.com](http://www.GiantScaleCanada.com) renferme des photos de plusieurs rassemblements de l'IMAA partout au pays, y

compris celui-ci. On offre aussi une option d'inscription hâtive en ligne. Il y avait de quoi encourager justement les inscriptions hâtives : le tirage exclusif d'une grosse copie volante ARF. Le couronnement de l'événement, c'était un souper barbecue le samedi soir... à guichets fermés, comme d'habitude.

Je sais que plusieurs autres rassemblements de petits-gros se sont déroulés ailleurs au Canada. Si vous aimeriez en voir les grandes lignes publiées dans cet espace de chronique, faites-moi signe et donnez-moi les détails. N'oubliez pas de m'envoyer des photos de l'événement proprement dit, de même qu'une description des avions les plus remarquables. D'ici ma prochaine chronique, rappelez-vous que plus ils sont gros, mieux ils volent. ✈

Accrochage de l'eau avec un bout d'aile, un flotteur ou un fuseau - Par conditions défavorables: vent ou eau agitée.

Capotage - Généralement la conséquence d'un cabrage insuffisant lors d'un amerrissage sur plan d'eau miroitant.

Perte de maîtrise sur l'eau ou la terre - Cause habituelle: eau agitée et vent de travers.

Amerrissage dur - Arrondi mal exécuté, vent de travers ou plan d'eau miroitant.

Dépassement du plan d'eau - Causé par une vitesse trop élevée ou un espa-

ce trop restreint pour l'amerrissage.

Amerrissage train sorti - Exclusivité des amphibies. Où est donc passée la liste de vérifications?

Accidents causés par les hélices - Généralement la conséquence d'un manque de surveillance des passagers ou d'un breffage mal exécuté.

Tous ces accidents sont directement imputables au pilote et la plupart surviennent au décollage ou à l'amerrissage.»

D'ici ma prochaine chronique, pilotez en toute sécurité et amusez-vous, sur flotteurs. ✈

*ments. Le volet vers l'intérieur se déplace plus loin que le volet extérieur et le tout fonctionne à l'aide d'un seul servo et de guignols (bellcranks). Parmi les composantes les plus difficiles à construire, c'était les becs de bord d'attaque (slats), vers les saumons d'aile. Un gabarit a été utilisé afin de poncer (sabler) le bec et la construction en a été d'autant plus compliquée que l'intérieur du bec devait être recouvert avant que cette composante ne soit terminée.*

*«Bien que le Do28 à l'échelle réelle soit doté d'une gouverne de profondeur qui se déplace au complet, un stabilisateur et un gouvernail de profondeur habituels ont été construits sur la maquette, par souci de simplicité. Le recouvrement est de couleur olive mat et*

*gris pâle. Les décalques ont été réalisés à la main avant d'être appliqués par chaleur.*

*«Les capots moteur ont été façonnés d'abord en découpant de la mousse bleue et en ponçant l'assemblage afin d'obtenir la forme voulue. Ensuite, le tout a été recouvert de quelques couches de fibre de verre d'une demi-once et de résine d'époxy. La mousse a ensuite été retirée. Les capots moteur ont ensuite été eux-mêmes poncés avant que ne soit appliquée la peinture.*

*«Vous pouvez retrouver un lien illustrant la construction au <http://www.rccanada.ca/rccforum/showthread.php?t=73418>.» ✈*



# 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](mailto:airtronicsinfo@porchlight.ca)



**HOLDEN R.C.**  
**HOBBY HANGAR**

TUE. & THURS 6PM - 10PM SAT. 10AM - 6PM  
horehoba@telusplanet.net  
BOX 126, HOLDEN AB T0B 2C0 49224 RR160  
1-780-266-3542

Hobby Wholesale  
6136 Gateway Blvd. NW  
Edmonton AB  
hobbywholesale.com  
877-363-3648

PM Hobbycraft  
2020J 32 Ave. NE.  
Calgary, AB  
www.PMHobbycraft.ca  
403-291-2733  
877-764-6229

## 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

## Parker Model Ltd

Specializing in electric airplanes and helicopters  
**Wholesale to hobby shops only**

parkermodel@rogers.com  
www.parkermodel.com

Suite 296, 701 Rossland Rd, E.,  
Whitby, ON L1N 9K3

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.  
1560 Main St.  
Winnipeg, MB  
cellardwellerhobby.com  
866-248-0352

Eliminator-RC Hobby Supply  
120 Higgins Avenue  
Winnipeg, MB  
www.e-rc.ca  
800-870-6346  
204-947-2865

Hobby 2000  
1095 St-Louis  
Gatineau, Quebec  
Hobby2000Gatineau.com  
819- 561-6888

Great Hobbies  
17 Glen Stewart Drive  
Stratford, PEI  
5144 - 75th Street  
Edmonton, AB  
140 Trainyards Drive  
Ottawa, ON  
greathobbies.com  
800-839-3262  
800-839-3262  
800-839-3262



**IDEAL HOBBIES**

Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled  
model aircraft, helicopters,  
cars, boats, plastics, rockets,  
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON  
1-705-725-9965 1-705-725-6289  
Phone Fax  
1-800-799-2484  
Toll Free Order Line

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



**St-Jean Téléguidé**

Division de Gestion Magnan Morrissette Inc.



Benoit Magnan  
Carole Morrissette

450 347-9436  
514 833-4093  
bmagnan@sympatico.ca  
Hangar 27, aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, QC J3B 7B5

## ZURICH EXTREME GLARE SUNGLASSES



[www.ajsalesandservice.ca](http://www.ajsalesandservice.ca)  
Email: sales@ajsalesandservice.ca  
Ph: 905-567-6096

## 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 \$700!

for more information contact:

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

Sanctioned club events get a

**40% discount**

on 3x placement rates!



**FOOTER Ads now available!**

	6X	3X
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

# 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

### ALBERTA - A

A | November 5, 2011 | 1 day(s) | ERCS Auction & Social | Swap Shop | Lorelie-Beaumaris Com League | Bruce Bender | [bwbender@shaw.ca](mailto:bwbender@shaw.ca) | Edmonton Radio Control Society Auction & Social; Lorelie-Beaumaris Community League, 16220-103 St. No reserve auction, doors open at 8:00AM. Bid cards \$10.00. \$20.00 buy back fee with 15% fee on sales. Credit/Debit cards and cash only. No cheques. Concession available. | 2011-465

November 13, 2011 | 1 day(s) | Indoor Fun Fly | Fun Fly | Penhold Multi Centre | Erolto Pomare | [pomare@telusplanet.net](mailto:pomare@telusplanet.net) | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying. | 2011-216

November 27, 2011 | 1 day(s) | Indoor Fun Fly | Fun Fly | Penhold Multipurpose centre | Erolto Pomare | [pomare@telusplanet.net](mailto:pomare@telusplanet.net) | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying | 2011-217

December 11, 2011 | 1 day(s) | Indoor Fun Fly | Fun Fly | Penhold Multipurpose Centre | Rob McCoy | [rgmccoy@shaw.ca](mailto:rgmccoy@shaw.ca) | Come out and enjoy a Sunday Afternoon of indoor fun flying . | 2011-218

January 1, 2012 | 1 day(s) | Polar Fun Fly - 26th Annual | Fun Fly | Barnstormers Flying Feild | Peter Dyck | [pwdyck@shaw.ca](mailto:pwdyck@shaw.ca) | January 1, 2012-1 day FUN FLY- 26TH Annual Polar Fun Fly at the Barnstormers Flying feild south of town. Noon to 4 pm. Weather matters not. Contact Peter-403-845-6271, Ray-403-845-5289, and George-403-845-2293 | 2012-2

January 15, 2012 | 1 day(s) | Indoor Fun Fly | Fun Fly | Penhold Multipurpose Centre | Rob McCoy | [rgmccoy@shaw.ca](mailto:rgmccoy@shaw.ca) | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying. | 2012-4

January 29, 2012 | 1 day(s) | Indoor Fun Fly | Fun Fly | Penhold Multipurpose Centre | Rob McCoy | [rgmccoy@shaw.ca](mailto:rgmccoy@shaw.ca) | Come out and enjoy a Sunday afternoon of Indoor Fun Flying. | 2012-5

February 12, 2012 | 1 day(s) | Indoor Fun Fly | Fun Fly | Penhold Multipurpose Centre | Wayne Hutmacher | [whutmacher@shaw.ca](mailto:whutmacher@shaw.ca) | Come out an enjoy a Sunday afternoon of Indoor Fun Flying | 2012-6

February 26, 2012 | 1 day(s) | Indoor Fn Flying | Fun Fly | Penhold Multipurpose Centre | Wayne Hutmacher | [whutmacher@shaw.ca](mailto:whutmacher@shaw.ca)

[er@shaw.ca](mailto:er@shaw.ca) | Come out and enjoy a Sunday afternoon of fun flying. | 2012-7

### ATLANTIC - B

No Events Listed

### BRITISH COLUMBIA - C

October 22, 2011 | 1 day(s) | Annual Zone Meeting | Display | ANAF#5 | Steve Hughes | [maaczonec@telus.net](mailto:maaczonec@telus.net) | October 22, 11:00 AM doors are open at 10:00 AM. We will be meeting at the Vernon Army Navy and Air Force Spitfire Unit #5 at 2500 46th Ave, Vernon, B.C. Right across from Canadian Tire off 27th Street. Looking forward to seeing you at the 2011 Annual Zone Meeting. Steve [maaczonec@telus.net](mailto:maaczonec@telus.net) 250-546-0612 | 2011-493

### MANITOBA NW ONTARIO - D

November 20, 2011 | 1 day(s) | Annual WHAM SWAP MEET | Swap Shop | KEITH BODLEY ARENA | Keith Irvine | [keirvine@hotmail.com](mailto:keirvine@hotmail.com) | ANNUAL WHAM SWAP MEET. Setup 12:00 to 13:00 - sellers and buyers can enter and deal from 12:00 to 13:00, each person pays \$5.00 Entry Fee \$5.00 per person 12:00 to 13:00 (buyer or seller) ENTRY AFTER 13:00 IS FREE!!! Swap meet lasts till 15:00 or when sellers are sold out | 2011-526

July 21, 2012 | 1 day(s) | R.R. I FUN FLY | Fun Fly | Main Club Field | William Hagarty | [whagarty@aol.com](mailto:whagarty@aol.com) | Rainy River International 2012 Fun Fly July 21st: The members of the Rainy River Internationals would like to thank all those who took in our 2011 fun fly and to mark your calendar for the 2012 fun fly season. Our fun fly will be as usual on the third weekend of July. the event is a one day event but you are welcome to come early and stay as long as you like. There is dry camping on the field weather permitting. The fun fly will be on July 21. The landing fee will be \$15.00 and that includes the walley supper for the pilots. There will be a \$10.00 fee for a pilot's spouse or family member. we will have the BBQ going at noon with hamburgers and smokies at a nominal fee. If you have questions please contact W. Hagarty at 807-852-3251 or [whagarty@aol.com](mailto:whagarty@aol.com). Our web site is [upaero.com/reinyriver](http://upaero.com/reinyriver). Be

sure to have proper documentation if you plan to cross the border. | 2012-10

September 15, 2012 | 2 day(s) | Fun Fly | Fun Fly | Lake of the Woods airfield | Ron Pettigrew | [repettigrew@bell.net](mailto:repettigrew@bell.net) | You and your family are invited to two days of flying and great fun on September 15 & 16, 2012 at the Lake of the Woods Aero Modelers airfield in Kenora. Other visitors at the airfield might include moose, deer, bald eagles and bunny rabbits. Human spectators are very welcome. Bring lawn chairs. Also bring many combat aircraft because the competition is ruthless. There is a food concession on site. Directions: see map on MAAC website under Lake of the Woods Aero Modelers. Contact Ron [repettigrew@bell.net](mailto:repettigrew@bell.net) 693 Carlton Road Knora, On P9N 0B8 tel: (807) 548-5643 or [repettigrew@bell.net](mailto:repettigrew@bell.net) | 2012-3

### MIDDLE - E

No Events Listed

### NORTHERN - F

No Events Listed

### OTTAWA VALLEY - G

No Events Listed

### BC COASTAL - H

No Events Listed

### QUEBEC - I

No Events Listed

### ST. LAWRENCE - J

No Events Listed

### SASKATCHEWAN - K

No Events Listed

### SOUTH EAST - L

January 2, 2012 | 1 day(s) | Metro Golf Dome Fun Fly | Fun Fly | Metro Golf Dome | Mirv | [emfso.vp@gmail.com](mailto:emfso.vp@gmail.com) | EMFSO Metro Golf Dome Winter Fun Fly |

# Calendar of Events



February 12, 2012 | Toronto West Swap Meet | 1 day(s) | Swap Shop | CPEW Union Hall 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ont. | Eric Genzer | (905)-607-9675 | eric.genzer@sheridanc.on.ca | Oakville Milton flying club Toronto West Swap Meet Date: Sunday February 12, 2012 Time: 9:00am to 12:00 Noon Location: CPEW Union Hall, located at 785 Pacific Road Units 13 and 14, Oakville, Ontario. You are invited to look up our web site at: www.omfc.org for a map, further directions and GPS coordinates. Rental space for vendors is \$10 per table. Please register with Eric Genzer at: eric.genzer@sheridanc.on.ca or Telephone (905)-607-9675. See You there. | 2012-24

February 19, 2012 | 1 day(s) | 2nd Annual Swap Meet | Swap Shop | Odas Park Orillia | Paul Grainger | | Orillia Aero Modellers 2nd annual RC Swap Meet. Sunday February 19, 2012 at Odas Park Orillia, 4500 Fairgrounds Road. Vender set-up 8:00am with doors open to public 9:00am until 1:00pm. Admission is \$5.00, vender 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 | 2012-1

April 7, 2012 | 1 day(s) | Metro Golf Dome Fun Fly | Fun Fly | Metro Golf Dome | Mirv | emfso.vp@gmail.com | EMFSO Metro Golf Dome Spring Fun Fly |

November 13, 2011 | 1 day(s) | swap meet | Swap Shop | 900 King St London Ont | Dale McGill | mcgilldale@hotmail.com | London Model Aircraft Club Annual Swap Meet Western Fair Grounds 900 King St London Tables \$25.00 Advance. \$30.00 at the door. Cut off for advance table sales is Nov 7 2011. General admission \$6.00 Tables sell quickly. Reserve your table early. Contact us by email at londonswapmeet@hotmail.com or phone (519) 857-LMAC (5622). | 2011-488

November 20, 2011 | 1 day(s) | L.I.F.T Indoor Fun Fly | Fun Fly | Horton Street Indoor | Art Lane | art2lane@bell.net | The Forest City Flyers, London, is proud to sponsor there Indoor RC Flyers Group (L.I.F.T.) for another winter season. The dates are November 20, December 11, January 15, February 12, March 11 and the possibility of April 15. 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. Cost is \$10 or buy a seasons pass for only \$25 and save money! Contact Art Lane, 519-685-7002. Email Art at art2lane@bell.net | 2011-492

March 4, 2012 | 1 day(s) | Tillsonburg R/C Swap Meet | Swap Shop | Royal Canadian Legion branch 153 | Paul Arthur | aviationrc@sympatico.ca | Table's \$20.00 each, \$3.00 entry fee includes door prize's, setup from 8:30 am to 9:30 am open to public @ 9:30am to 1:30 pm. Contact Paul Arthur @ 519 842 2943 or email: aviationrc@sympatico.ca Snacks & refreshments will be sold on site. Lots of parking available. Come out and have a good time. | 2012-17

## SOUTH WEST - M

November 1, 2011 | 1 day(s) | Electric Indoor | Fun Fly | Kingsville High School Gym | Mark Lesperance | lesperance.removals@bellnet.ca | Meet us at the Kingsville Highschool gym for some indoor electric flying, helicopters welcome. Time is from 6:30 pm to 8:30 pm. The dates are November 1, 15, 29, December 6, 13, 17, 31, February 14, 28, March 6 and 27. These are Tuesday nights. See you there. | 2011-503

November 13, 2011 | 1 day(s) | London Model Aircraft Club annual swap meet | Swap Shop | London Western Fairgrounds | Tom Knight or Dale McGill | | The annual LMAC Southwestern Ontario swap meet at the London Western Fair Canada Building. This is the premier swap event in Southern Ontario for over 20 years, with over 140 vendor tables last year! Circle your calendar so you don't miss this one-of-a kind event which sees everything for sale from planes and helis to boats and cars. Book early for best table selection. | 2011-487

ADVERTISE YOUR EVENTS IN

## Model Aviation

CANADA

**OAKVILLE MILTON FLYING CLUB**  
**Toronto West Swap Meet**  
 Sunday February 12, 2012  
 9 am - 12 noon  
 Units 13-14, 785 Pacific Road, Oakville, ON  
**ENTRY \$5.00**  
 Come one, come all to the annual Toronto West Swap Meet hosted by the Oakville Milton Flying Club.  
 The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wyecroft Road, 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 Eric Genzer at: eric.genzer@sheridanc.on.ca Tel. 905-607-9675  
**SEE YOU THERE!**

**MAAC CLUBS GET A 40% DISCOUNT ON SINGLE PLACEMENT RATES**

**FIREFLY**  
ENTERTAINMENT

Do you STOP flying when the sun goes down?  
GOOD ... more room for us!

**RC MOTOR KITES** - like nothing you have ever seen!

*enchanting. captivating. mesmerizing*

See our video Gallery at:  
[www.fireflyentertainment.com](http://www.fireflyentertainment.com)  
[mark@fireflyentertainment.com](mailto:mark@fireflyentertainment.com)  
 204.480.8433  
 East St. Paul | Canada



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](http://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  
[cchomos@hotmail.com](mailto:cchomos@hotmail.com)

**FOR SALE: 0S61SF:** \$150, 0S46SF: \$120, Boxer Fuel Pump: \$60, bobcat fiberglass fuselage: \$60, Futaba 8PCM transmitter: \$200, 514-295-2395 [jpilote@yahoo.com](mailto:jpilote@yahoo.com) (11/11)

**FOR SALE:** New Genuine A123 6.6V 2300mah LifePo4 battery packs.30.0 Continuous Discharge 69.0 A continuous current c/w Deans, JR & balance connectors \$35.00 each. Call: 250-315-8585  
[roggy@telus.net](mailto:roggy@telus.net) (11/11)

**FOR SALE:** Glow powered airplanes in good flying condition. Selling ready to fly with engine, servos, radio, and more. Different types from .10 to .40. Reason: Have to switch to small electrics.

For photos and details contact [langissimon@globetrotter.net](mailto:langissimon@globetrotter.net) (11/11)

**FOR SALE:** - Like new, PLAYBOY - 80" WS - Red & White - Built by G.Ens Needs engine & Radio-\$200.00- Firm. c/o Tony Paladino - 519-5377780-Woodstock-On (09/11)

**FOR SALE:** 300+ collection of RCM & MAN magazines Mar '82 thru Feb '00.For details email [muirmarg@gmail.com](mailto:muirmarg@gmail.com) (07/11)

**RECHERCHÉ:** J'ai un P-47D a terminé. Est bâti à 80%. Communiquer avec Alain 514-354-6249 ou [allanskie1961@hotmail.com](mailto:allanskie1961@hotmail.com) (09/11)

**FOR SALE:** 2 gas engines. Fuji 43EI \$325, MVVS 2.1 Cu.I \$265 like new - both low runtime call 306-773-7587, [harryb@sasktel.net](mailto:harryb@sasktel.net) (07/11)

**FOR SALE:** Plastic (ABS) Parts + Bubble Canopy for Airsail Chipmunk R/C Airplane

Kit, new, in perfect condition. \$ 30.00 + cost of shipping . Contact Mirek Stehlik 519 743 4882 or [m.stehlik@sentez.ca](mailto:m.stehlik@sentez.ca) (05/11)

**FOR SALE:** Krick Glider Kit for the SG38. 1:4 Scale. 2602 mm Wingspan. Offers.[finke@sasktel.net](mailto:finke@sasktel.net) (05/11)

**FOR SALE:** Custom Decals, roundels for scale modellers , Lettering and art for all modellers. Call 905-933-3461 or email [manmech@bell.net](mailto:manmech@bell.net) Gwen (05/11)

**FOR SALE:** For sale accumulation of parts and engines, older radios. For list email [linge@telus.net](mailto:linge@telus.net) or phone (250)428-3461 Bill Linge, Creston B.C. (03/11)

**FOR SALE:** Complete set of RC Scale Jan 1986 -July 1999, also Model Builder July 1988 - October 1996. Offers to [dagami@telus.net](mailto:dagami@telus.net) (03/11)

**WANTED:** Hitec Eclipse 7 transmitter with Spectra module, must be in perfect condition.....call Fred 705-295-4832

## Relations Publiques

suite de la page 50

*nous avons admiré des copies volantes d'antan. L'équipe au barbecue a accompli un travail de première classe. La journée se voulait un mélange de plaisir et de vols. Merci à tout le monde d'avoir contribué à cette journée.*

*«Ce rassemblement était clairement une réussite dès la première tentative et nous espérons vous revoir l'année prochaine afin de répéter cela.»*

Si vous connaissez une telle histoire où que ce soit au Canada, veuillez la faire parvenir au président du Comité des relations publiques afin de la partager. Parfois, les directeurs de zone se retrouvent avec un peu trop de matière dans le cadre de leur chronique, alors envoyez-moi votre histoire.

N'oubliez pas que Noël approche et que la gamme de vêtements du MAAC constituerait un bon cadeau. Veuillez la consulter en ligne au site Web de l'organisme et n'hésitez pas à demander à la commerçante si elle pourrait ajouter quelque chose que vous ne voyez pas. Cette dame tient à aider les membres du MAAC... et à bon prix!

Aussi, le président de comité que je suis voudrait recevoir de nouvelles idées afin d'augmenter les adhésions. Veuillez m'envoyer vos idées.

Comme je suis aussi le gardien du Southern Ontario Model Airshow (SOMA), j'aimerais voir de tels événements se répéter partout au Canada. Il s'agirait d'événements qui feraient des cueillettes pour des fondations tout en augmentant la visibilité du MAAC. Eh bien, en plus, nous aiderions des oeuvres caritatives et bon nombre de personnes! Il y a bien peu de choses qui constituent autant une récompense que lorsque nous faisons quelque chose «pour les enfants»! On ne peut rien demander de plus! ✈

## Vol circulaire acrobatique

suite de la page 53

plus précis pour les virages serrés ou moins serrés. Le guignol peut être jumelé, à la façon d'un miroir (voir photo) ou de façon opposée de sorte à ce que les bras de volet et d'élévateur peuvent tout juste sortir de l'intrados (dessous) ou de l'extrados (dessus) des surfaces de vol. Les guignols sont joints à l'aide de deux pièces de corde de piano qui ont été collées à l'aide d'une super-colle.

Dave utilise cette disposition depuis des années. Comme je l'ai dit, c'est quelque chose de différent.

Sentez-vous bien à l'aise de m'envoyer des mises à jours sur ce qui se passe comme concours chez vous et envoyez-moi des photos et des détails de votre plus récente maquette d'acrobatie de précision. ✈

## Débutant

suite de la page 51

Quelques-uns des clubs disposent de lieux intérieurs, comme des gymnases, où ils peuvent faire voler des avions. Voilà précisément où nous préservons nos réflexes. D'autres se pratiqueront à l'aide d'un simulateur de vol. Sans égard à la météo, le vol nous occupe tout au long de l'année.

Certains d'entre nous sommes dotés de l'esprit de la compétition. Cela nous porte à fabriquer de meilleurs avions et à mieux piloter. Cela ne s'applique pas à nous tous, bien que plusieurs modélistes canadiens se soient hissés dans les rangs de champions dans leur champ d'activité respectif.

Nous pouvons vous offrir de l'instruction, du plaisir et de la sécurité au sein de notre passe-temps. Venez voler avec nous. Vous pouvez me joindre en tous temps au [milt.barsky@sympatico.ca](mailto:milt.barsky@sympatico.ca). ✈

raffle tickets and 50/50 draws and pump up the amount continuously over the microphone as to what the amount to the winner is going to be. It can amount up to the winner getting a nice chunk of change.

On your tickets, you need to have the person's name & phone number. This is important. I may add that you should check with your area to see if you have to purchase a gaming licence. We had to, for the Raffle and 50/50, but we did not need to do it for the closed raffle at the BBQ.

We started our airshow on the Saturday & Sunday at 10 a.m. sharp and wrapped up each day at 5 p.m. You can set your times based on the crowd and your surroundings. Be respectful of your neighbours if you have any and offer them tickets for free hot dogs and pop. Good PR goes a long way.

Have two demonstration show times each day but don't tell the public as they tend to show up just in time and leave right after. We've found it better to just flow right into them and continue regular flying as you have finished your demonstrations.

I hope this has given you a little insight into arranging and putting on an airshow.

Remember to keep the spectators entertained and most important, keep it safe and have fun. Only qualified pilots should be flying at an airshow to minimize the risk of mishaps.

Have fun and happy flying. ✈

pour des billets de la longueur d'un bras, 50,00 \$ pour 5 billet et 20,00 \$ pour un seul. Vous devinez la suite.

Il est aussi important d'offrir un kiosque de nourriture tout au long du rassemblement. Gardez les profits en guise de fonds de roulement pour l'année d'ensuite ou faites don des profits. Le choix vous appartient.

Disposez un bel endroit où vous pourrez exposer des maquettes en statique. Demandez à votre maître de cérémonie de continuellement informer les spectateurs de ce qui se passe et d'offrir une description des vols. Moussez la vente des billets de tirage et des tirages 50/50 et parlez constamment du montant de la cagnotte, de sorte à ce que les participants apprennent la somme qu'ils pourraient remporter. L'heureux(se) élu(e) pourrait remporter une jolie somme.

Sur vos billets, vous devez pouvoir lire le nom de l'acheteur et son numéro de téléphone. C'est important. Je pourrais ajouter que vous devriez vérifier dans votre localité s'il vous faut un permis de loterie. Nous avons dû nous munir d'un tel document (pour le tirage et le tirage 50/50) mais nous n'en avons pas eu besoin pour le tirage fermé lors du BBQ.

Nous avons commencé notre spectacle aérien à 10 heures précises le samedi et le dimanche et nous avons mis fin à nos opérations à 17 heures. Vous pouvez baser votre propres heures en fonction de la foule et du contexte. Faites preuve de respect envers vos voisins, si vous en avez, et offrez-leur des billets gratuits de hot-dogs et de liqueur douce. De bonnes relations publiques peuvent vous mener loin.

Présentez votre spectacle à deux reprises quotidiennement, sans pour autant en avertir le public. Ils ont tendance à arriver juste à temps pour observer ce déroulement pour ensuite quitter, aussitôt le spectacle terminé. Nous avons trouvé qu'il était préférable de tout simplement incorporer ces démonstrations dans le déroulement de la journée et de poursuivre nos vols ordinaires, une fois celles-ci terminées.

J'espère que ceci vous donne un petit aperçu de ce qu'il faut faire afin d'organiser un spectacle aérien.

Souvenez-vous de divertir vos spectateurs et encore plus important, de miser sur la prudence tout en vous amusant. Seuls les pilotes qualifiés devraient faire voler leur maquette pendant de telles démonstrations, afin de minimiser les accidents.

Amusez-vous et bons vols. ✈

tes en train de voler, mais aussi de procéder à des entrevues avec les pilotes et les spectateurs. Les épreuves au programme étaient la course autour de pylônes; le style libre agrémenté de musique; des manoeuvres d'hélicoptère; du vol par immersion; et des manoeuvres acrobatiques de copies volantes à l'échelle 40 %, qu'ont fait évoluer les as Top Gun Elmo Theoli, Ron Sebagn et Denis Dionne.

### FESTIVAL 2011: CLUB MARS

par Éric Girard

« Cette année, le Club Mars était l'hôte du Festival 2011 qui a eu lieu les 12 et 13 août. L'événement a été un grand succès, la météo nous étant favorable pour la durée de l'évènement. Organiser un Festival demande certes plus de travail qu'un Fun-fly mais il a néanmoins été une réussite grâce à l'implication de plusieurs membres ainsi que l'exécutif du club. Nous avons accueilli environ 1 200 visiteurs et près d'une centaine de pilotes

qui sont venus de plusieurs régions dont l'Ontario, le Maine et le Vermont. Ce large éventail de pilotes nous a permis de présenter des maquettes de toutes les catégories : copies volantes, acrobatiques, warbirds, planeurs, jet, hélicoptères etc. Grâce à plusieurs commanditaires, un déluge de prix a été remis tant au public qu'aux pilotes. Nous avons eu droit à des démonstrations de jet, le vol d'un Twin Otter électrique de 12 pieds d'envergure, un hélicoptère Lama de 30 livres, des vols acrobatiques par Sébastien Lajoie. Nous avons également vu Jonathan L'Espérance, âgé de 12 ans, piloter son hélicoptère de main de maître, comme quoi la nouvelle génération est prête à prendre la relève.

« Nous avons enregistré neuf écrasement durant la fin de semaine, dont une spectaculaire collision entre deux hélicoptères. Nous avons d'ailleurs un prix pour le meilleur crash de la fin de semaine. Nous tenons à remercier tous nos commanditaires, plus spécialement la Ville

de Terrebonne qui nous a fourni beaucoup d'équipement et sans laquelle il nous aurait été beaucoup plus difficile de tenir le Festival. »

### SÉCURITÉ

J'ai le plaisir d'annoncer qu'on ne m'a rapporté aucun accident lors de cette saison de vol. Ceci reflète assez bien le plus grand souci dont tout le monde fait preuve. Félicitations à tous.

### ASSEMBLÉE DE ZONE 2011

Au moment de rédiger ce rapport, l'Assemblée annuelle de la zone se sera déroulée et je commenterai là-dessus dans un prochain bulletin. Veuillez prendre note qu'en raison d'une erreur procédurale de ma part, je devrai organiser une réunion spéciale afin d'élire un directeur de zone et un assistant directeur de zone. Celle-ci aura lieu le mercredi 14 décembre 2011 à 18 h au 5763, MacAlear, à Montréal.

Nous vous souhaitons un Joyeux Noël et une Bonne Année. ✈

**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**

**HITEC** **FREE SHIPPING\***

**SERVOS** **FREE SHIPPING\***

HS-35	Feather Ultra	\$ TBA
HS-45HB	Premium Feather	\$ 17.50
HS-55	Sub Micro	\$ 10.99
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	\$ 31.99
HS-635HB	High Torque Dual BB	\$ 22.50
HS-645MG	Deluxe High Torque BB	\$ 31.99
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
<b>DIGITAL SERVOS</b>		
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 Rotor	\$ 45.99
HS-5085MG	Digital Mighty Micro	\$ 39.99
HS-5125MG	Digital Wing	\$ 51.99
HS-5245MG	Mini High Torque	\$ 41.99
HS-5485HB	Digital Sport	\$ 20.99
HS-5625MG	Digital Super Speed	\$ 50.99
HS-5645MG	Digital Super Torque	\$ 50.99
HS-5665MH	Super Torque HV Digital	\$ TBA
HS-5685MH	Ultra Torque HV Digital	\$ TBA
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	\$ 134.99
HS-7950TH	Mega Torque Ti Gear	\$ 134.99
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 109.99
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	\$ 31.50
HS-M7990TH	Digital Mega Torque HV	\$ 179.99

NOTE: MG: Metal Gears; BB: Ball Bearings;  
 HD: Heavy Duty; TG: Titanium Gears

\* Customer must request MAAC deal at time of purchase.  
 \* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.

\* Some size and weight restrictions apply.

\* Insurance is extra.

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

**FREE SHIPPING\***  
**on purchases of \$25 or more**  
**For a limited time we will ship any order, any item, anywhere in Canada using Canada Post Expedited Shipping.**  
\* Restricted to items that are deliverable By Canada Post Expedited Ground.  
 \* Dangerous goods excluded. \* Insurance is extra.

**2.4GHz RADIOS** **FREE SHIPPING\***

**Aurora 9 2.4GHz**

- 191240 - \$ 509.99
- Standard Version
- Aurora 9 Ch Tx
- Optima 9 Ch Rx
- 4-HS5485 Servos (Digital)



- 191242 - \$ 429.99
- 2.4GHz Tx/Rx Combo
- Aurora 9 Ch Tx
- Optima 9 Ch Rx



- 191244 - \$ 369.99
- 2.4GHz Tx/Rx Combo
- Aurora 9 Ch Tx
- Optima 7 Ch Rx



**Optic 5 2.4GHz**

- 160240 - \$ 94.99
- 5 Ch 2.4GHz



**Optic 6 2.4GHz**

- 158241 - \$ 239.99
- Standard 2.4GHz
- Optima 7 Ch Rx
- 4-HS 325HB Servos



- 158242 - \$ 199.99
- 2.4GHz Tx/7 Ch Rx
- Optima 7 Ch Rx
- 2.4GHz Tx

- 158243 - \$ 234.99
- 2.4GHz Tx/2-7 Ch Rx
- 2-Optima 7 Ch Rx
- 2.4GHz Tx

**Spectra 2.4GHz Conversions**

- 29411 - \$ 99.99
- Spectra 2.4GHz Module
- Optima 6 Ch Rx
- 29422 - \$ 114.99
- Spectra 2.4GHz Module
- 2X Optima 6 Ch Rx
- 29412 - \$ 109.99
- Spectra 2.4GHz Module
- Optima 7 Ch Rx
- 29424 - \$ 134.99
- Spectra 2.4GHz Module
- 2X Optima 7 Ch Rx
- 29415 - \$ 144.99
- Spectra 2.4GHz Module
- Optima 9 Ch Rx



**SERVO PROGRAMMERS** **FREE SHIPPING\***

**HFP-20**

Digital Servo Programmer/Tester  
 44430 - \$ 134.99



**HFP-21 PC**

Programmer for Digital Servos  
 44440 - \$ 25.99



**HPP-21 Plus**

PC/Field Programmer for Digital Servos  
 44460 - \$ 47.99



**Telemetry System** **FREE SHIPPING\***  
**(Compatible with Aurora 9)**  
 Displays info such as: temperature, RPM, fuel usage, GPS data such as direction and speed

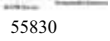
55830 - \$ 184.99

Full Telemetry Pack includes:  
 Sensor Station, 2 RPM Sensors,  
 4-Temp Sensors,  
 GPS and Fuel Sensor



55831 - \$ 79.99

Basic Telemetry Pack includes:  
 Optical RPM Sensor, Sensor Station



**X4 Multicharger**

44151 - \$ 144.99

- 4 Port computer controlled charger  
 - Each output can charge up to 15 NiCd/NiMH cells  
 - 6S Lithium Pack, 4 individual balancing ports  
 eliminate need for separate balancers



**RECEIVERS** **FREE SHIPPING\***  
 Available for any radio

**OPTIMA 6**

6 Ch 2.4GHz Rx  
 HIT28410  
 \$ 47.99



**OPTIMA 9**

9 Ch 2.4GHz Rx  
 HIT28425  
 \$ 91.99



**OPTIMA 7**

7 Ch 2.4GHz Rx  
 HIT28414  
 \$ 66.99



**OPTIMA 6 LITE**

6 Ch 2.4GHz Rx  
 HIT29438  
 \$ 49.99



**SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!**

# FREE SHIPPING\* on purchases of \$25 or more

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

\* Restricted to items that are deliverable by Canada Post Expedited Ground.  
\* Dangerous goods excluded. \* Insurance is extra.

**TOPFLITE 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    36" EXT - \$ 5.49  
6" EXT - \$ 4.49    12" EXT - \$ 4.49  
12" EXT - \$ 4.49    18" EXT - \$ 4.99  
18" EXT - \$ 4.99    24" EXT - \$ 4.99  
Others  
- Please Call

**Hobbico Life** **AC/DC Balance Charger** [HCAM6375]  
- Charge 2S or 3S - \$ 34.99

<b>6.6V 200mAh Rx Pack</b> HCAM6402 - \$ 19.99	<b>6.6V 2100mAh 10C Rx Pack</b> HCAM6435 - \$ 34.99
<b>6.6V 1300mAh Rx Pack</b> HCAM6410 - \$ 24.99	<b>6.6V 3200mAh 10C Rx Pack</b> HCAM6445 - \$ 59.99
<b>6.6V 1100mAh 10C Rx Pack</b> HCAM6415 - \$ 24.99	<b>6.6V 1900mAh 3C Rx Pack</b> HCAM6520 - \$ 34.99
<b>6.6V 1800mAh 10C Rx Pack</b> HCAM6425 - \$ 32.99	<b>9.9V 1500mAh IC Tx Pack</b> HCAM6525 - \$ 42.99

**SANYO Battery Packs**  
**9.6 Tx Packs (Flat or Square Available)**

4.8V - 700mAh - \$ 16.99	6.0V - 700mAh - \$ 19.99
4.8V - 1100mAh - \$ 27.99	6.0V - 1100mAh - \$ 31.99
4.8V - 2700mAh - \$ 29.99	6.0V - 2700mAh - \$ 34.99

700mAh - \$ 34.99    1100mAh - \$ 44.99    2700mAh - \$ 49.99

**FREE SHIPPING\***

**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

**80 Watt AC/DC Multi-Chemistry Charger** [E-FLITE]  
EFLC3025 - \$ 139.99  
Charge: 1-6S Li-Po/1-15 cell NiMH  
- 0.1-6.0 Amp charge rate  
- 0.1-2.0 Amp discharge rate  
- Memory storage for 10 battery profiles

**Triton 2 EQ** [GREAT PLANES]  
GPMM3156 - \$ 199.99  
Charger, Cycler, Balancer  
- Charge up to 6S Li-Po 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/Li-Po/A123  
- 0.25 to 10.0 Amp

**LITHIUM BATTERIES** **FREE SHIPPING\***

**FlightPower** **EONX 30**  
1200mAh 2S 7.4V - \$ 29.99  
1200mAh 3S 11.1V - \$ 41.99  
2200mAh 2S 7.4V - \$ 44.99  
2200mAh 3S 11.1V - \$ 61.99

**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  
1300mAh 2S 7.4V - \$ 27.99  
1300mAh 3S 11.1V - \$ 39.99  
2100mAh 2S 7.4V - \$ 39.99  
2100mAh 3S 11.1V - \$ 51.99

**ADHESIVES** **FREE SHIPPING\***

**Mercury Adhesives**  
**Epoxy 8oz**  
5 min.  
15 min.  
**\$ 12.99 each**

**bsi BOB SMITH CA GLUE**  
Available in thin, medium, thick

**Individual CA Bottles**  
1oz - \$ 5.99  
2oz - \$ 9.99

**CA Deal**  
Buy 3 - 2oz bottles for  
**\$ 24.99** (\$ 8.33 each)

**JR** **RADIOS 2.4 GHZ** **FREE SHIPPING\***

**X9503 2.4GHz DSMX**  
- 50 Model Memory  
- Backlight Screen  
- R921 Receiver  
JRP2930X - AIRCRAFT  
**\$ 549.99**  
JRP2935X - HELI  
**\$ 549.99**

**11X 2.4GHz DSMX**  
- 11 Ch  
- 30 Model Memory  
- 2048 Resolution  
- Backlight Screen  
- R921 Receiver  
- Auto Assign  
- Switch Selection  
JRP1100X - **\$ 749.99**

**12X 2.4GHz DSMX**  
- 12 Ch  
- 50 model memory  
- 3 Model Types  
- Spektrum DSM/DSM2 2.4GHz Technology

JRP1200X - **\$ 1499.99**  
- 12X 2.4GHz Tx w/R1221 2.4GHz Rx  
JRP1210X - **\$ 1499.99**  
- 12X MV Module w/72mHz/2.4GHz no Rx  
JRP12TXX - **\$ 1249.99**  
- 12X 2.4GHz Tx only

**RADIOS DSMX** **FREE SHIPPING\***

**DX5e Radio DSMX**  
SPM5510 - \$ 99.99  
- Basic 5 Ch 2.4GHz DSMX Radio  
- AR500 Full Range Receiver  
- Delta Wing Mixing; - HI/LO Rates  
**DX5e Transmitter only - \$ 59.99**

**DX6i Radio DSMX**  
SPM6610 - \$ 209.99  
- Full Range 2.4 GHz DSMX Radio  
- Airplane and Heli Programming; - 6 Channels; - 10 model memory; - AR6200 Receiver  
**DX6i Transmitter only - \$ 159.99**

**DX7s DSMX Radio**  
SPM7800 - \$ 299.99  
- 7 Ch radio; - 20 model memory; - built in telemetry; - large LCD screen; - 2048 resolution; AR8000 Rx

**DX8 8Ch Radio DSMX**  
SPM8800 - \$ 429.99 each  
- 30 model memory  
Incl: AR8000Rx; TM1000 Telemetry Module; Backlit Screen

**SPEKTRUM**

**RECEIVERS**

**AR6300**  
SPM6300 - \$ 49.99  
- DSM2 6 Ch Rx  
- Weighs only 2 grams

**AR500**  
SPMAR500 - \$ 59.99  
- 5 Ch Receiver

**AR600**  
SPMAR600 - \$ 59.99  
- 6 Ch Receiver

**AR6115 DSMX Rx**  
\$ 49.99 each  
SPMAR6115 - top pins  
SPMAR6115E - end pins

**AR6210 DSMX Rx**  
SPMAR6210 - \$ 79.99  
- 6 Ch Dualink Rx

**AR6255 DSMX Carbon Fuse Rx**  
SPMAR6255 (6Ch) - \$ 79.99

**AR7010 DSMX 7Ch Rx**  
SPMAR7010 (7Ch) - \$ 89.99

**AR7110 DSMX 7Ch Heli Rx**  
SPMAR7110 - \$ 149.99

**AR7110R DSMX 7Ch Heli Rx**  
SPMAR7110R - \$ 219.99  
- with Rec Limiter

**AR7610 DSMX 7Ch Hi-Speed Rx**  
SPMAR7610 - \$ 119.99

**AR8000 DSMX 8Ch Rx**  
SPMAR8000 - \$ 129.99

**AR10000 DSMX 10Ch Rx**  
SPMAR10000 - \$ 169.99

**Remote Rx DSMX**  
SPM9645 - \$ 34.99

**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

**AR6300 Nanolite Flight Pack**  
SPM6300F  
\$ 99.99  
- AR6300 Rx  
- 4-DSP60J Servos

**Deluxe Transmitter Case**  
SPM6701  
\$ 59.99  
- Custom fit for deluxe radios

**Futaba** **FREE SHIPPING\***

**7C 2.4GHz**  
7 Ch Computerized Radio  
- Incl: R617FS Rx & 4-S3152 Servos  
FUTK7000-Aircraft  
FUTK7001-Heli  
**\$ 349.99 each**  
-Tx & R617FS Rx  
FUTK7004-Aircraft  
FUTK7005-Heli  
**\$ 279.99 each**

**4YF 2.4GHz**  
FUTK4200 - \$ 99.99  
- 4 Ch Radio System  
- R2004GF Receiver

**6EX 2.4GHz**  
FUTK6900 - \$ 219.99  
- 6 Ch Computerized Radio  
- R617 6 Ch Rx;  
- 6 Model Memory  
FUTK6901 - \$ 259.99  
- R617FS 6 Ch Rx  
- 4-S3004 Servos  
**\$ 479.99 each**

**8FG Super 2.4GHz**  
- 14 total transmitter channels  
- 20 model memory  
- R6208 8 Ch Rx  
- Backlit LCD screen  
FUTK8010-Aircraft  
FUTK8011-Heli  
**\$ 479.99 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 Tx 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

**FAAST RECEIVERS**

R6004FF-FUTL7624 \$ 49.99  
R616FFM-FUTL7626 \$ 59.99  
R617FS-FUTL7627 \$ 89.99  
R6008HS-FUTL7639 \$ 139.99  
R6014HS-FUTL7645 \$ 179.99  
R6106HF-FUTL7650 \$ 59.99

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

## BLADE

### Blade SR UH-1 Huey Gunship RTF

- Rotor Span: 21.7 in
- Tail Rotor: 3.23 in
- Length: 19.1 in
- Weight: 14 oz
- Direct drive tail motor
- Transmitter: 6-channel HP6DSM 2.4GHz (included)
- Scale UH-1 Huey Gunship Helicopter look in an RTF platform!



BLH1700  
**\$239.99**

## BLADE

### Scout CX 3-ch Heli RTF

- Rotor Span: 6.5 in
- Length: 6.3 in
- Weight: 0.60 oz
- 2.4GHz Radio Control
- Computerized Piezo Gyro
- Proportional rotor head servo
- Ready to fly out of the box, everything included!



BLH2700  
**\$49.99**

## E-flite

### Cessna 150 Aerobat 250 ARF

- Wingspan: 37.9 in
- Weight: 12 - 13 oz
- Radio Requirements: 4+ ch Tx & Rx
- ESC Requirements: 10-Amp
- Servo Requirements: 4 sub-micro servos
- Battery Requirements: 2S 430mAh - 3S 450mAh Li-Po
- Electric Motor Requirements: 250 to 280-size brushless outrunner



EFL5050  
**\$119.99**

## E-flite

### F4 Phantom 32 EDF

- Wingspan: 34.8 in
- Weight: 7.05 - 7.40 lbs
- Radio Requirements: 5+ ch Tx & Rx
- ESC Requirements: 80A brushless ESC
- Battery Requirements: Min 6S 5000mAh 30C LiPo
- Servo Requirements: 6 micro servos + 1 ultra-torque mini servo
- Electric Motor Requirements: Brushless ducted fan motor + 80mm ducted fan unit



EFL8125  
**\$369.99**



### GT33cc Gas Engine RE Carb w/Muffler

- Engine Displacement: 2.013 cu-in
- Bore: 1.417 in
- Stroke: 1.276 in
- RPM Range: 1800 - 8000 rpm
- Overall Weight (engine + muffler): 2.7 lbs
- Prop Range: 18x10-12, 19x10, 20x8-10, 18x8 for break-in



OSMGT33  
**\$419.99**

## WMC

### Air Swimmers Shark or Clown Fish

- Height: 36 in
- Length: 57 in
- Controller: Infrared
- Control Functions: climb, decent, tail fin control
- Limited availability! Please backorder. Requires helium (not included).



WMCH2001  
**\$39.99**



### Citabria 3D 3mm Foam Indoor EP ARF

- Wingspan: 33 in
- Length: 29.5 in
- Weight: 6 - 6.3 oz
- Radio Requirements: 4 ch & mini receiver
- Servo Requirements: 3 mini high torque
- Battery Requirements: 7.4V 350mAh LiPo
- Motor & ESC Requirements: 250 size brushless outrunner motor & 8A brushless ESC



GPMA1127  
**\$49.99**



### G-44 Widgeon Seaplane EP ARF

- Wingspan: 51 in
- Wing Area: 373 sq in
- Wing Loading: 25 - 28 oz/ft<sup>2</sup>
- Painted fiberglass fuselage
- Electric Motor Requirements: (2) Rimfire 400
- ESC Requirements: (2) 25A brushless ESC
- Radio Requirements: 4+ch Tx & Rx, 4 micro servos



GPMA1151  
**\$179.99**

Prices do not include shipping, insurance or taxes. HST or GST charged as per province of delivery, PST & GST charged for PEI.

# 1-800-839-3262

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

### Visit us online

We have the World's most extensive hobby shop web site!

Secure on-line ordering with searchable catalog!



### Visit us in person!

We have four retail locations to serve you!

### Order by phone

(Atlantic Time) 9AM to 10pm Monday to Friday  
9AM to 8PM Saturday or 2PM to 8PM Sunday

### Technical Assistance Hours

(Atlantic Time) 9AM to 7PM Monday to Friday  
9AM to 6PM Saturday  
(Aide disponible en français)

Stratford, PE  
17 Glen Stewart Drive  
Stratford, PE C1B 2A8

Edmonton, AB  
5144 - 75th Street  
Edmonton, AB T6E 6W2

Mississauga, ON  
3035 Argentia Road, Unit 3  
Mississauga, ON L5N 8E1

Ottawa, ON  
140 Train Yards Drive, Unit 4  
Ottawa, ON K1G 3S2