

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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

IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control
Hobby Source

*Service,
Selection,
Price!*



IDEAL HOBBIES



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



BUSINESS HOURS

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

www.idealhobbies.com

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

* NEW * WEBSITE

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

Check out our newly redesigned website today
 for all your hobby needs and purchases.
 Everything you'll ever need is just a click away.

PHOENIX RC

R/C Pro Simulator V4.0

- RTM40R5510
- InfinityScape 3D landscape generator
 - over 175 models
 - dozens of flying sites
 - DX5e Tx
 - photo-panoramic fields

\$ 174.99

RTM4000 - software only
\$ 129.99



GREAT PLANES
MODEL MANUFACTURING COMPANY

RealFlight G6 Simulators

- over 120 aircraft
- interlink controller

G6 with airplane mega pack GPMZ4460

G6 with heli mega pack GPMZ4462

\$ 199.99 each



parkzone

Habu 2 EDF BNF Basic

PKZ7150 - **\$ 299.99**

- wingspan: 36.6 in
 - Includes: - AR600 DSMX Rx
 - BL15 ducted fan motor
 - fan unit; - 60A ESC
- Made with durable Z-Foam construction

Ultra-Micro Spitfire MkIX BNF

PKZU2180 - **\$ 99.99**

- wingspan: 15.9 in
- AS3X system
- Li-Po battery/charger



Eflite

UMX ASK-21 BNF

EFLU1280 - **\$ 119.99**

- scale RC sailplane
- AS3X system
- wingspan: 33.9 in
- length: 17.0 in

UMX MiG 15 DF BNF

EFLU1680 - **\$ 169.99**

- wingspan: 16.2 in
- Includes:
- 28mm EDF system
- AS3X system



SPEKTRUM

DX18

SPM18000 - **\$ 799.99**

- 18 Ch radio; - 50 model memory
- built in telemetry; - AR9020 Rx
- 16 programmable mixes



TOP FLITE

Mini Contender EP ARF

TOPA1025 - **\$ 99.99**

- all wood construction
- one piece wing
- wingspan: 36 in
- length: 34.5 in; weight: 27-30 oz



NEW

JR

DMSS Radios

- LiFe batteries; - full telemetry

XG6 - 6 Ch DMSS Tx w/RG63B Rx

JRP00619 - **\$ 229.99**

XG8 - 8 Ch DMSS Tx w/RG831B Rx

JRP00596 - **\$ 489.99**

XG11 - 11 Ch DMSS Tx w/RG1131B Rx

JRP00615 - **\$ 849.99**



HITEC

Eclipse 7 Pro

HIT173240-Tx/7Ch Rx - **\$ 239.99**

- 7 Ch radio; - 16 model memory
- built in telemetry; - backlit LCD screen



* 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.

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

FREE SHIPPING on purchases of **\$50** 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.



ParkPilots

**Dealer
Inquiries
Welcome**

**IN STOCK
NOW!**

DH2 BEAVER

BEGINNER
PILOT

EASY
BUILD

SPECIFICATIONS:

Wingspan: 47 inches

Construction: EPO FOAM

Out-Runner 5P2830-26

20A Brushless ESC

4 x 8g Mini Servos

11.1V - 1500mah Li-Po

4-5 Channel Radio

Floats Optional

FLAP READY!



WILGA

Wingspan 45.7"
Overall Length 35"
Wing Area 260 sq/in
Flying Weight
22oz floats 19.4oz landing gear

BEGINNER
PILOT

EASY
BUILD



CL415

Wingspan 40.1"
Flying Weight 1lb, 8oz
Motors Included

INTERMEDIATE
PILOT

ADVANCED
BUILD

www.kmp.ca 1-888-968-7251



Model Aeronautics Association of Canada

Unit 9, 5100 South Service Rd. Burlington ON L7L 6A5

English 1-855-FLY-MAAC (1-855-359-6222) | français 1-855-756-MAAC (1-855-756-6222) | Phone 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)

Don McGowan #51127L
30 Cavanagh Cr, Stony Plain, AB T7Z 1G3
780-963-4586 - 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 60686L
844 Hwy 97A, Unit 44
Armstrong, BC V0E 1B7
250-546-0612 - zd-c@maac.ca -

Manitoba - NORTHWESTERN ONTARIO (D)

Peter Schaffer #44429
1256 Heenan Pl., Kenora, ON P9N 2Y8
807-468-7507 - zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E)

Roy Rymer 61172L
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 27460L
Box 1376 129 Butler Ave
Parksville, BC V9P 2H3
250-248-5545 zd-h@maac.ca

Québec (I)

Rodger Williams #9587L
8447 Lespérance, Quebec, QC G2K 2M4
418-650-3150 - zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J)

Steve Woloz 7877L
5763 Mac Alear,
Cote St. Luc, QC H4W 2H2
514-944-8241 - zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K)

Heinz Pantel 42484L
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 32001L
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 - Claude Melbourne

Secretary/Treasurer - Linda Patrick

Executive Board Members - Roy Rymer (Middle), Regis Landry (Atlantic)

Past President - Richard Barlow #5744L 613-348-1696 | pastpres@maac.ca

OFFICE STAFF

Linda Patrick (Secretary/Treasurer)

linda_maachq@on.aibn.com

Rivka Neal (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

<p>Advisory Groups (Board Appointed)</p> <p>INSURANCE Larry Roussele 30252L 2733 Station Rd. Abbotsford, BC V4X 1H3 604-857-8929 larryrou@shaw.ca</p> <p>UAV COMMITTEE Jeremy Cartledge 45473 200 Rosedale Beaconsfield, QC H9W 2H8 450-476-4325 jkcartledge@hotmail.com</p> <p>APPOINTMENTS (Board Appointed)</p> <p>ACC DELEGATE Dave Larkin 3577L RR1 13435 Loyalist Pkwy Picton, ON K0K 2T0 613-476-6824 dslarkin@kos.net</p> <p>BUSINESS PLAN Geoff Strotmann 30746 9229 Country Rd 44 Oxford Stn, ON K0G 1T0 613-25-84613 Danielle-Geoff@ripnet.com</p> <p>CHAIR OF CHAIRS Frank Klenk 32001L 450 Broadway St Tillsonburg, ON N4G 3S7 519-842-8242 ZD-M@maac.ca</p> <p>TRANSLATION J. Des Becquets 21112 Casier postal 408 920, rue Marston Appartement 48 L'Original (Ontario) K0B 1K0 aeroplane@primus.ca</p> <p>Standing Committees (Open to all members, max 2 per zone)</p> <p>ARCHIVES Peter Mann 38L 31 Manor Park Crescent Guelph ON N1G 1A2 519-822-9582 archives_maachq@bellnet.ca</p> <p>CONSTITUTION Walt Chikmoroff 6320L PO Box 1245 Crossfield, AB T0M 0S0 403-946-9939waltc@shaw.ca</p>	<p>CONTROL LINE Chris Brownhill 3797L 63 Savona Dr. Toronto, ON M8W 4V2 416-255-1289 cbrownhill@sympatico.ca</p> <p>CONTROL LINE AEROBATICS John McFayden 14681L 569 Elm St St Thomas, ON N5R 1K6 519-913-2022 mlang1321@rogers.com</p> <p>DISABILITY AWARENESS Mike Lang #61332 3 Riley St Dundas, ON L9H 7C6 905-689-4283 stuntguy@sympatico.ca</p> <p>FAI Jack Humphreys 1797L 1014 - 9235 Jane St. Maple, ON, L6A 0J8 416 402 2812 jack.humphreys@sympatico.ca</p> <p>FIRST PERSON VIEW Zoltan Pittner 62719 91 Ashburn Cres Woodbridge, ON L4L 1G8 9052642745 fpv.chair.maac@gmail.com</p> <p>FREE FLIGHT INDOOR Vladimir Linardic 38165 PRIMORSKA 4 47 000 KARLOVAC vladimir. linardic76@gmail.com</p> <p>FREE FLIGHT Tony Mathews #7762 2 Tralee St Brampton, ON L6Z 2X4 905-840-2268 tmathews180@gmail.com</p> <p>GETTING & KEEPING FLYING FIELDS Steve Woloz 7877L 5763 Ave Mcalendar Cote St. Luc QC H4W 2H2 514-486-1898 s.woloz@swaassoc.com</p> <p>NOISE Terry Smerdon 23540L Box 1525 - 257 Farah Ave. New Liskeard ON P0J 1P0 705-647-6225 smerdon@ntl.sympatico.ca</p>	<p>PUBLIC RELATIONS Roy Rymer 61172L 1546 8th Ave. St Catharines, ON L2R 6P7 905-685-1170 zd-e@maac.ca</p> <p>R/C ELECTRIC AIRCRAFT Rod Mcrae 058L 1970 Covington Cr Kelowna, BC V1z 3M2 2507693505 rmcrae12@telus.net</p> <p>R/C FLOAT PLANES William Thorne 75300 216 Adelaide Ave E Apt 1 Oshawa, ON L1G 1Z5 905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca</p> <p>R/C GIANT SCALE Tom Russell 22036 10 Gerry Ravary Place Whitby On. L1M 0J1 905-425-1531 mansterrussell01@aol.com</p> <p>R/C HELICOPTER Mark Everrett 9587L 62 Aberdeen Rd. S Cambridge, ON N1S 2X5 519-622-1132 markeverett@sentex.ca</p> <p>R/C INDOOR Gaston Boissonneault 42053L 1157 Dominion Dr Hanmer, ON P3P 1W1 705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net</p> <p>R/C JET Kelly Williams 59082L 7507 Auburn Pl. Delta, BC V4C 6W9 604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net</p> <p>R/C PRECISION AEROBATICS Hartley Hughson 50988L 5014 Sunshine Coast Hwy Sechtel, BC VON 3A2 604-885-5085 hhughson@dccnet.com</p> <p>R/C PYLON Randy Smith 13141 111 Hawkhill Pl NW Calgary AB T3G 2V4 403-547-1086 pylon.guy@shaw.ca</p>	<p>R/C SAILPLANE Simon Thompson 42150 20711 - 90 Ave Edmonton, AB T5T 1T4 780-481-7714 simonthompson@shaw.ca</p> <p>R/C SCALE Peter Conquergood 5844L 98 Navigators Trail Bobcaygeon, ON K0M 1A0 705-738-6349 pconquer@gmail.com</p> <p>R/C SCALE AEROBATICS Isabel Deslauriers 71121 1425 CONCESSION 3 St-Eugene, ON K0B 1P0 514-636-8150 isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca</p> <p>R/C SCALE COMBAT Vacant</p> <p>RADIO SPECTRUM Mark Betuzzi 26605L 250-374-3683 mebetuzzi@shaw.ca</p> <p>SAFETY Doug Anderson 2819L 1957 Walreg Dr. Oshawa, ON L1G 7W1 9054404888 pat.doug@rogers.com</p> <p>SAM Simon Blake #20644 159 Kane Ave. Toronto, ON M6M 3N4 416-651-1352 simon.blake@sympatico.ca</p> <p>SPACE MODELLING Fritz Gnass 9760 Rr 1 4755 La Salle Line" Petrolia, ON N0N 1R0 519-882-1868 Fritzpg@Hotmail.Com</p> <p>WEBSITE Peter Schaffer 44429 1256 Heenan Place Kenora, ON P9N 2Y8 807-468-7507 pschaffer@kmts.ca</p> <p>YOUTH AND BEGINNER Milt Barsky 5380L 1039 Lemar Rd Newmarket, ON L3Y 1S2 milt.barsky@sympatico.ca 905-836-5678</p>
--	---	--	---

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

NEW Submission Deadlines

January Issue - November 10

March Issue - January 10

May Issue - March 10

July Issue - May 10

September Issue - July 10

November Issue - September 10

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

September 2012 - Vol. 43 No. 5

President's Report/Mot du président	5
2012 Annual Zone Meetings	6
Proxy Voting Form for Annual Zone Meeting	7
Hall of Fame	8
Pioneer Award	9
Lifetime Achievement Award	9
Starting Bench / Table de démarrage	29
Franklin Seels Lilliman 1922 - 2012 / débuts du MAAC	32
Franklin Seels Lilliman 1922 - 2012 / MAAC EARLY DAYS	33
ERCS Fun Fly Photo Gallery	34
Photo Gallery	35
Hobbyshops Canada	63
Calendar of Events	64
Annual General Meeting Minutes	69
Procès-verbal Assemblée générale annuelle	70
Revised 2012 Budget	73
Trading Post	77

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
Northern (F) / Nord (F)	18
Ottawa Valley (G) / Vallée de l'Outaouais (G)	19
BC Coastal (H) / Colombie-Britannique – zone côtière (H)	20
Québec (I)	21
St Lawrence (J) / St Laurent (J)	22
Saskatchewan (K)	23
South East Ontario (L) / Sud Est Ontario (L)	24
South West Ontario (M) / Sud Ouest Ontario (M)	25

COMMITTEE COLUMNS

Beginner / Débutant	36
Disability Awareness Comité sensibilisation à l'invalidité	40
First Person View (FPV) Vol par immersion (FPV)	41
Public Relations / Relations Publiques	42
Radio Spectrum / Spectre de Radio	43
Safet / Securism	44
Control Line / Vol Circulaire	45
C/L Precision Aerobatics Vol circulaire acrobatique	46
Free Flight / Vol Libre	47
Vol libre intérieur / Indoor Freeflight	49
Électriques / Electric	51
RC Float Plane / Avions flotteurs	52
RC Giant / Copie Volantes Géantes	53
RC Helicopter / RC Hélicoptères	54
RC Indoor / RC Vol Intérieur	55
RC Jets / Avions à réaction	56
RC Precision Aerobatics RC - Acrobatie de Précision	57
RC Pylon / RC Course Autour de Pylônes	58
RC Scale / Copies Volantes	60
RC Scale Aerobatics / Acrobatie de Copies Volantes	62



Len Gladstone's Jet Legend F22 Raptor cuts through the air at the Gimli Model Fest. The 63" span model is powered by a JetCat Titan SE and weighs 38 Lbs fully fueled.

Photo by Tomas Lesik

President's Report



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

It's fall again... the season when we start to plan for the annual zone meetings across Canada. So here's a reminder to everyone who is planning to run for the position of Zone Director or Deputy Zone Director. Our regulations are such that you must notify the office, and your Zone Director, of your intention to stand for a position in writing at least 30 days in advance of your Annual Zone Meeting in order to run for election.

Your Annual Zone Meeting is important. Please make effort to attend in order to participate in decisions that may affect you, and the way you participate in the hobby.

If you cannot attend, then make sure you send your proxy vote along with someone you trust to vote for you. All changes to our by-laws, policies, and pro-

cedures start as an idea at the zone level.

We have been working with the FPV Committee, and they have put their heads together to come up with a comprehensive set of guidelines for the discipline.

These guidelines went through the FPV committee, Safety Committee and the Insurance Committee, and were sent to Transport Canada for comment. I am happy to report that because of the effort put out by the committees who worked on this, we now have an official set of FPV guidelines. Check the website for them.

I was involved in a very minor way, but I can tell you we owe a huge thank you to these people who volunteered many hours of their time to bring us a document that will serve us well for years to come.

While you are on the website, check out the changes to the Safety Code. Our new Safety Committee has been making changes needed to clarify questions, and separate rules from guidelines. I would guess our Insurance Committee has been

really busy too, because every change needs to be run by them for opinion before it comes to the executive and, ultimately, the Board of Directors for their input and final acceptance.

Larry Rousselle (Insurance), Doug Anderson (Safety) and Zoltan Pittner (FPV,) MAAC owes each of you and your committees a huge thanks for all the hard work you've done for us.

In August, I will have visited Gimli for the Modelfest, and included a visit in Swift Current for their Giant Scale Rally. Since I'm writing this before I leave, and this column comes out in September, it's a little funny to be talking about something in the past and present tense at the same time. I will update you all on my return to B.C.

In the meantime, keep the wheels on the bottom side when you land.

See you at the field. ✈

Mot du président



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

L'automne est arrivé une fois de plus C'est la saison au cours de laquelle nous commençons à planifier les assemblées de zone d'un bout à l'autre du Canada. Voici un rappel pour quiconque voudrait se présenter aux postes de directeur de zone ou d'assistant directeur de zone. Nos règlements stipulent que vous devez en avvertir le siège du MAAC et votre directeur de zone par écrit au moins 30 jours avant votre assemblée annuelle de zone afin d'espérer devenir candidat à l'élection.

Votre Assemblée annuelle de zone est importante. Veuillez faire un effort et vous y présenter afin de participer aux décisions qui pourraient vous affecter, ainsi que la façon dont vous participez à notre passe-temps.

Si vous ne pouvez vous y rendre, assurez-vous alors de remettre votre vote par procuration à quelqu'un en qui vous avez confiance pour que cette même personne vote pour vous. Tous les changements à nos statuts et règlements, politiques et procédures débutent par une idée au sein de la zone.

Nous travaillons depuis un moment avec le Comité FPV (vol par immersion) et ses membres ont mis leurs idées en commun afin de créer un ensemble complet de lignes directrices pour cette discipline.

Ces lignes directrices sont passées par le Comité FPV, celui de la sécurité ainsi que celui des assurances et elles ont été transmises à Transports Canada pour que ce ministère puisse les commenter. J'ai le plaisir de vous rapporter que grâce aux efforts de tous les membres des comités qui y ont travaillé, nous avons maintenant un ensemble officiel de lignes directrices pour le vol par immersion. Allez consulter le site Web pour les lire.

J'ai été impliqué de façon très mineure, mais je peux vous dire que nous devons une énorme reconnaissance à ces personnes qui ont offert plusieurs heures bénévolement afin de nous présenter un document qui nous servira pendant plusieurs années.

Tandis que vous êtes à examiner le site Web, vérifiez aussi les changements au Code de sécurité. Notre nouveau Comité sur la sécurité a effectué des changements qui visaient à éclaircir certains sujets et à séparer les règlements des lignes directrices. Je dirais que notre Comité

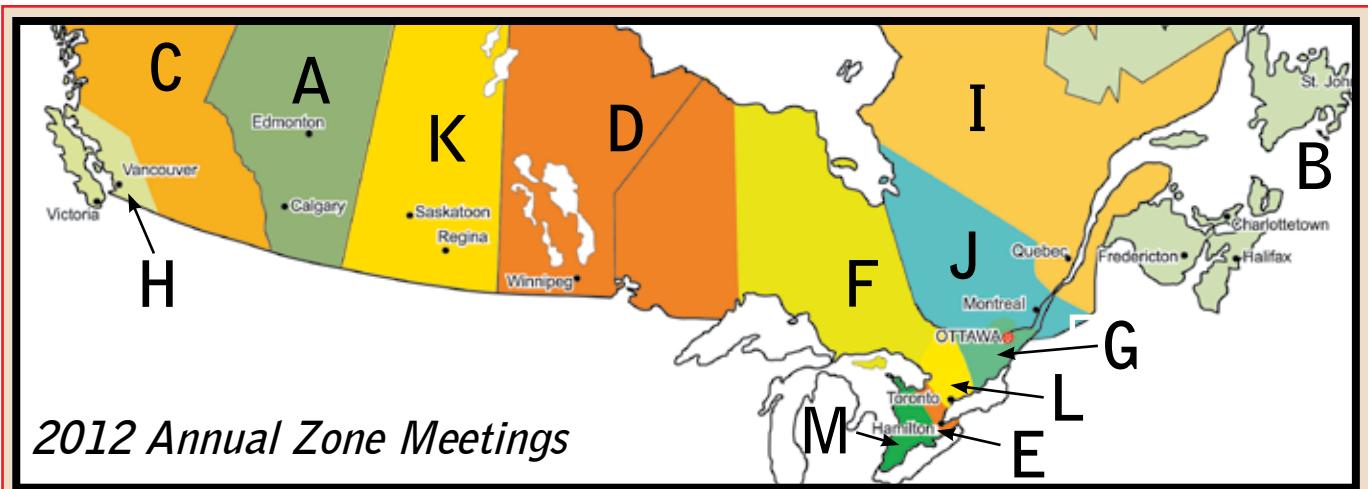
sur les assurances a été très occupé aussi puisque chaque changement apporté doit leur être présenté afin de récolter leur avis avant que ce changement ne revienne à l'exécutif et ultimement, au Conseil de direction pour leurs conseils et leur autorisation finale.

À Larry Rousselle (assurance), Doug Anderson (sécurité) et Zoltan Pittner (vol par immersion), le MAAC vous doit, à vos comités et à vous, un très grand merci pour tout ce travail que vous avez effectué pour nous.

En août, je me serai rendu à Gimli (Manitoba) pour le Modelfest et j'aurai effectué un arrêt à Swift Current pour leur ralliement de petits-gros (Giant Scale). Puisque j'écris ces lignes avant même de m'y déplacer et que cette chronique ne paraîtra qu'en septembre, ça me fait un peu drôle de parler de quelque chose au passé et au présent en même temps. Je vous livrerai des détails sur ces rassemblements à mon retour en Colombie-Britannique.

Entre-temps, gardez les roues sur le dessous lorsque vous atterrissez.

On se revoit au terrain de vol. ✈



2012 Annual Zone Meetings

Alberta - Zone A

October 21, 10:30am
Central Alberta Radio Fun Flyers
(CARFF) flying field
southeast of Red Deer, Alberta
ZD - Don McGowan
zd-a@maac.ca

Atlantic - Zone B

September 23, 2:00pm
Immaculate Conception Church
699 Prince Street, Truro, N.S. ZD -
Regis Landry
zd-b@maac.ca

British Columbia - Zone C

October 20, 10:30 AM.
Vernon Army Navy and Air Force
Spitfire Unit #5
2500 46th Ave, Vernon, B.C.
ZD - Steve Hughes
zd-c@maac.ca

Manitoba - Zone D

October 20, 1:00pm
Western Turbo
325 Eagle Drive, Winnipeg
ZD - Peter Schaffer - zd-d@maac.ca

Middle Ontario - Zone E

October 20, 10:00am
Brantford Tourism Centre
399 Wayne Gretzky Parkway
Brantford, ON.
ZD - Roy Rymer - zd-e@maac.ca

Northern Ontario - Zone F

October 20, 11:00 am
Trevi Restaurant and Tavern
Sudbury, ON
ZD - Kevin McGrath zd-f@maac.ca

Ottawa Valley - Zone G

October 14, 9:00 am
Canadian Aviation and Space Mu-
seum
Ottawa, Ontario
ZD - Claude Melbourne zd-g@maac.ca

BC Coastal - Zone H

October 28, 11:00am
Beban Social Centre
2300 Bowen Road, Nanaimo, BC
ZD - Bill Rollins - zd-h@maac.ca

Québec - Zone I

21 octobre
Breakfast 8:30, Meeting 9 am sharp
Four Points Hotel
Levis, Quebec
ZD - Rodger Williams
zd-I@maac.ca

St. Lawrence - Zone J

20 octobre 9:30 am
meeting at 1:30 pm
Ecole de métier aérospatiale de
Montréal
5400 Rue Chaveau, Montréal, QC
ZD - Steve Woloz - zd-j@maac.ca

Saskatchewan - Zone K

October 14, 1:30 pm
Hub City Radio Control Club
Regina, SK
ZD - Heinz Pantel - zd-k@ma.ac.ca

Southeast Ontario - Zone L

October 6, 12:00 noon
Royal Canadian Legion Branch 80
190 Queen St.
Midland, Ontario
ZD - Clair Murray
zd-l@maac.ca

Southwest Ontario - Zone M

October 27, 10:00am
427 Wing Airforce Club
London Airport
2155 Crumlin Side Road
London, Ontario
ZD - Frank Klenk
zd-m@maac.ca

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

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

NOTE: Persons willing to be nominated for the position of zone director or deputy zone director shall declare such intentions at least 30 days prior to the annual zone meeting. This intention shall be forwarded to the current zone director and M.A.A.C. head office for inclusion in the annual zone meeting agenda. This will allow such nominees to be properly included in the agenda of the annual zone meeting.

Les assemblées annuelles de zone approchent. C'est l'occasion rêvée de discuter des sujets de la zone ou nationaux et contribuer à votre organisme.

Pendant ces réunions, les sujets typiques comprennent, sans s'y limiter: les quorums, le procès-verbal de la réunion annuelle précédente, les rapports d'activités au sein de la zone, les nouveaux sujets, l'élection du directeur de zone ou du directeur adjoint de zone (aux années alternatives pour un mandat de deux ans), la nomination d'assistants directeurs de zone, la nomination de présidents de comité (ce qui doit être fait annuellement à des réunions de zone), la nomination de membres au sein de ces comités (ce qui doit être fait annuellement à des réunions de zone, limite de deux membres par zone, exclusion faite du président), les mises en candidature pour le Temple de la renommée, la désignation Leader, le Prix des pionniers, le Prix de l'accomplissement d'une vie, la remise d'une bourse (d'études), les résolutions et les recommandations. Souvenez-vous que le MAAC, c'est vous et que vos besoins ou volontés contribuent à faire avancer l'organisme. Si vous ne pouvez assister à la réunion, vous trouverez ci-joint un formulaire de vote par procuration que vous pouvez remplir afin que quelqu'un d'autre puisse rapporter vos opinions, inquiétudes ou idées. Si vous ne pouvez assister à cette réunion et que vous voulez siéger au sein d'un comité ou en diriger un, appelez votre directeur de zone; sinon, il se peut que votre nom ne soit pas présenté au Conseil de direction. Veuillez songer à assister et à participer à votre Assemblée annuelle de zone.

REMARQUE: Les personnes qui veulent bien être mises en candidature pour le poste de directeur de zone ou de directeur de zone adjoint devront déclarer leur intention au moins 30 jours avant l'Assemblée annuelle de zone. Cette intention devra être transmise au directeur de zone actuel et au siège du MAAC pour que ce sujet soit inclus à l'ordre du jour de l'Assemblée annuelle de zone. Cela permettra aux candidats d'être dûment insérés à cet ordre du jour.

Proxy Voting Form for Annual Zone Meeting

Open Members Only



Formule de vote par procuration pour l'assemblée annuelle de la Zone Membres régulier seulement

fill out completely / complétez toutes les sections

This will allow / Ceci permet à _____ MAAC# _____

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

l'assemblée annuelle de la Zone _____ Annual Zone Meeting

held / tenue le _____, 2012.

name/NOM _____ MAAC# _____

Signature _____ Date _____

Richard Bell
1937 - 2012



We are sad to announce the passing of long time MAAC member Doctor Richard (Dick) Bell, in May of 2012, after a battle and complications arising from Cancer.

Dick, was a member of PDQ. Flyers and was an active volunteer and flyer who was always eager to help, support and participate in the model airplane hobby. Dick had flown model airplanes and enjoyed the hobby for over 35 years. He was a founding member of the Cowichan Valley Thunderbirds.

I recall a time at the Cowichan Valley Thunderbirds airfield some 30 years ago. Dick was trying to hand start his airplane. Fortunately it started but the propeller caught his hand resulting in a deep gash and blood everywhere. Dick quickly said 'Watch my stuff I will be back in half an hour.' On his return, with a big smile on his face, Dick was ready to fly again after stitching up his own hand at his dentist office.

Dick Bell will be greatly missed and leaves behind his family, friends and many people he helped. Doctor Richard Bell, "Dick," passed away in May 2012. He was 73 years old.

Submitted by Philip Landick and family

\$1,500 BURSARY

A bursary in the amount of \$1,500 will be awarded to a student enrolled in a post-secondary aviation training course at a recognized Aviation College in Canada. Selection by a panel of aviation industry judges will be based on resumes submitted by M.A.A.C. members, providing confirmation of such enrollment, post-marked or faxed prior to February 1, 2012. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments by school officials, high school or college, references from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; other hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and references from MAAC members and/or clubs. These are the things the selection committee is using to determine who they select for the bursary awards.

BOURSE de \$1,500

Une bourse de \$ 1,500 sera offerte à un étudiant inscrit dans un cours d'aviation post-secondaire dans un collège aéronautique reconnu au Canada. La sélection sera faite par un jury de personnalités de l'industrie de l'aviation et sera basée sur les demandes soumises par les membres du MAAC qui pourront confirmer l'adhésion au collège, avec un cachet de la poste ou une télécopie avant le 1er février 2012. Les demandes gagnantes inclueront une lettre de présentation du candidat, commentaires des autorités scolaires, écoles secondaires ou collèges, références d'employeurs, etc., sous forme d'un curriculum vitae. Des informations détaillées sur toutes les activités à l'intérieur de l'aéromodélisme et/ou du club devront être incluses dans le résumé; vos succès scolaires; participation avec des groupes/activités communautaires; d'autre hobby; votre intérêt continue avec les activités du MAAC; votre intérêt à poursuivre vos plans et aspirations dans l'industrie de l'aviation et des références des membres/clubs du MAAC. Ceux-ci sont les critères sur lesquelles le comité de sélection déterminera les récipiendaires des bourses.

Model Aeronautics Association of Canada
Unit 9, 5100 South Service Rd., Burlington ON L7L 6A5
Tel. (905) 632-9808 Fax. (905) 632-3304



Hall of Fame

Warren Hitchcox #565	1991	Bruce Lester #3	1996	Donald Paquette #2125L	2005
Ken Groves #875	1991	Wilf St. John #5	1996	Laddie Mikulasko #7216L	2005
Branson St. John #12282	1991	Roy Dolson #11	1996	Allan Baker #354L	2006
Gerald Shaw #4477	1991	H. R. Screamton #12	1996	Louis Lebel #13641L	2006
John Bortnak #825	1991	Jim W. Graves #13	1996	Don W. McTaggart #3952L	2007
Frank Rutland #521	1992	Val Ure #714	1997	Andrew Lennon #6912	2007
Jack McGillivray #1025	1993	Dave Henshaw #226	1998	Andrew Coholic #26287L	2008
Paul Durant	1994	Jack Luck	1999	Roy Bourke #204L	2008
Lillian Hockin #7	1994	Harry Barnard #7233	2000	Jack Humphreys #1797L	2009
Ben Webb #8	1994	Ray Gareau #369	2001	Ivan Kristensen #5619L	2009
Frederick Stull #9	1994	George Ens #1289L	2001	Ivan Pettigrew #19374	2009
Lavalle Walter #1	1994	John Marett #651	2001	George Parry #1873L	2010
Robert Moore #6	1994	Brenton Reusch #1331	2002	Graeme Mears #35039	2010
Doug P. Collis #10	1994	T. Gerard McHale #7146	2003	Frank Anderson #200L	2010
Robb Webb	1994	Cliff Swartz #1498	2003	Peter Allnutt #2105	2011
Donald G. Prentice #5359	1995	Ron Chapman #2097	2003	Bill Gillespie #8660	2011
Mike Thomas #1964	1996	Chris Brownhill #3797	2004	Jim Moseley #38286L	2011
Reg Dunning #2	1996	Jean Chevalier #5004L	2004		

NOMINATIONS FOR HALL OF FAME

Criteria for Award

1. An individual who has demonstrated achievement with regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
 - a) to foster, enhance, assist in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - b) to demonstrate leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - c) to give guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
2. The recipient must be, or have been, a MAAC member for as least ten (10) consecutive years.
3. Selection committee (consisting of the President, Public Relations Chairman, Archives Chairman and/or a MAAC member who has been an active member for thirty (30) years) should give consideration to a candidates lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
4. The deadline for receipt of nominations is November 1st.
5. For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

Critères du prix

1. Un individu qui a démontré du succès à obtenir et à avancer les fins et les objectifs du MAAC comme décrit dans la constitution et sans limiter la généralité de ce qui est susdit, ce qui suit:
 - a) à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique; et/ou
 - b) à démontrer des qualités de chef dans le champ du modélisme aéronautique; et/ou
 - c) à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique à un niveau national.
2. Le récipiendaire doit être, ou avoir été, un membre du M.A.A.C. pour au moins dix (10) années consécutives.
3. Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
4. La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
5. Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.



Pioneer Award

Ray Hunter	2003	Roy P. Nelder	2004	Rene Goosens 97L	2010
John Hamilton Parkin	2004	Cliff Boyer 116L	2007	Ted Buck 85L	2012
John T. Dilly	2004	Hal Lorimer 892L	2008	Archie Steels 73L	2012
Robert E. Milligan	2004	Cecil Wood 41520L	2009		

NOMINATIONS FOR MODEL AVIATION PIONEERS OF CANADA AWARD Criteria for Award

- An individual/organization/company that had demonstrated achievement with regard to furthering Model Aviation in Canada prior to 1949:
 - who fostered, enhanced, assisted in and developed scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - who demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - who gave guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
- Selection committee (consisting of the president, public relations chairman, archives chairman and/or a M.A.A.C. member who has been an active member for 30 years) should give consideration to a candidate's lifetime achievements in modeling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modeling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DE PIONNIERS DU CANADA EN MODELISME AERONAUTIQUE Critères pour le prix

- Un individu / organisation / compagnie qui a démontré du succès à faire avancer le modélisme aéronautique au Canada avant 1949:
 - à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique
 - à démontrer des qualités de chef en modélisme aéronautique
 - à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique à un niveau national.
- Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
- La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
- Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.



Lifetime Achievement Award

Ross Melhuish 1992L	2009	Jerry Pronovost 5189L	2010	Dick Fahey 2961L	2012
Charlie Mills 3798L	2009	Tom Savage 976L	2010	Werner Klebert 10622L	2012
Lloyd Shales 230L	2009	Eric Eiche 14623	2010	Fred China 20784	2012
Doug MacMillan	2010	Leo Katila 35L	2011	Ross Gammage 3482L	2012
Bud Wallace	2010	Ted Russell 13970L	2011		
Stan Shaw	2010	Ken Starkey 5387L	2011		

NOMINATIONS FOR LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD Criteria for Award

- An individual who has demonstrated achievement with regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
 - to foster, enhance, assist in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - to demonstrate leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - to give guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics.
- The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years. Under normal circumstances the minimum number of years required to be awarded Lifetime Achievement would be 35 years. Those 35 years do not necessarily have to be continuous.*
- Selection committee (consisting of the President, Public Relations Chairman, Archives Chairman and/or a MAAC member who has been an active member for thirty (30) years) should give consideration to a candidates lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

CRITÈRES POUR LE PRIX DE L'ACCOMPLISSEMENT Critères du prix

- Un individu qui a démontré du succès à obtenir et à avancer les fins et les objectifs du MAAC comme décrit dans la constitution et sans limiter la généralité de ce qui est susdit, ce qui suit:
 - à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique; et/ou
 - à démontrer des qualités de chef dans le champ du modélisme aéronautique; et/ou
 - à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique.
- Le récipiendaire doit être, ou avoir été, un membre du M.A.A.C. pour au moins dix (10) années consécutives. Dans des circonstances normales, le nombre d'année requise pour recevoir le prix de l'accomplissement serait d'un minimum de 35 ans. Ces 35 années n'ont pas besoin d'être sans interruption.*
- Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
- La date limite pour la réception des mises en candidature est le premier (1er) novembre.
- Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.



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"

Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels

Nom : _____
 Prenom 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: _____

Formis 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 dénégaration 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
ON, NB, NL			
Membre Régulier (revue incluse) <i>(18 ans et plus au 1er janvier)</i>	\$90.40	\$90.40	\$244.08 <i>(uniquement pour résident CAN)</i>
Membre Cadet (sans la revue) <i>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</i>	\$11.30	\$11.30	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$23.73	\$23.73	N/A
BC			
Membre Régulier (revue incluse) <i>(18 ans et plus au 1er janvier)</i>	\$89.60	\$89.60	\$241.92 <i>(uniquement pour résident CAN)</i>
Membre Cadet (sans la revue) <i>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</i>	\$11.20	\$11.20	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$23.52	\$23.52	N/A
NS			
Membre Régulier (revue incluse) <i>(18 ans et plus au 1er janvier)</i>	\$92.00	\$92.00	\$248.40 <i>(uniquement pour résident CAN)</i>
Membre Cadet (sans la revue) <i>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</i>	\$11.50	\$11.50	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$24.15	\$24.15	N/A
PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU			
Membre Régulier (revue incluse) <i>(18 ans et plus au 1er janvier)</i>	\$84.00	\$84.00	\$226.80 <i>(uniquement pour résident CAN)</i>
Membre Cadet (sans la revue) <i>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</i>	\$10.50	\$10.50	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$22.05	\$22.05	N/A

Montant de l'option d'adhésion _____

je désire faire un Don::

Fonds de voyage pour équipe _____

Fonds pour compétition _____

Fonds de la Protection des Champs _____

Relations publiques _____

Autre (spécifiez) _____

Total _____

Méthode de Paiement: VISA Mastercard Cheque

Carte # _____

Exp.: _____ / _____

signature de paiement: _____

Prévoir 3 à 5 semaines pour réception du permis d'octobre à avril



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
ON, NB, NL			
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
BC			
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
NS			
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
PE, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU			
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	_____
<input type="checkbox"/> I wish to make a Donation to:	_____
Team Travel Fund	_____
Competition Fund	_____
Flying Field Protection Fund	_____
Public Relations	_____
Other (Specify)	_____
Total	_____
Method of Payment: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> Cheque Enclosed	
Card #	_____
Exp.: _____ / _____	
Payment Signature: _____	
Please allow 3 - 5 weeks for application to be processed October through April.	



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).	_____	\$ 10.00 _____
Nom: _____ Club/Location: _____		
Clothes/Vêtements:		
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité)	_____	\$ 15.00 _____
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 under MAAC E-Store / Photos disponibles sur le site web www.maac.ca sous la rubrique Magasin.

Shipping at Cost (call the office for price) / Frais de poste au prix coûtant (Appelez le Bureau pour les prix). \$ _____

Subtotal/Total Partiel \$ _____

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

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

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

TOTAL: \$ _____

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

VISA MC Card # _____ Expiry _____ / _____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

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

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

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

Alberta (A)



Don McGowan 51127L
Zone Director
780-963-4586 zd-a@maac.ca

As I write this, we are well into the 2012 flying season. I started my visits around the area by attending the annual auction at Sylvan Lake, sponsored by the Central Alberta Radio Fun Flyers of Red Deer. As usual, a good time was had by all. It is certainly an entertaining day and worth attending even if you have nothing to sell and no intention to buy, but be warned: sometimes, you just can't avoid raising your bid card for something you find irresistible.

On the third of June, I visited 'Currie Field,' situated several kilometres West of Morinville, AB to observe the Canadian Prairie Pylon Racing Assoc. (CPPRA) Pylon Races. There were 13 registered competitors at the event. All of the winners were all from Calgary, except Al Umbach of Edmonton. For information regarding this aspect of our hobby, I suggest you have a look at the material provided at www.cppra.org.

On the 16th of June, I had the pleasure of visiting the 25th annual Valley of Hope Fun Fly sponsored by the Rocky

Barnstormers R/C Club. This week-long event is held on a private full-scale runway generously provided by Wil Vohs, situated a short drive West of Innisfail, AB. The entire spectrum of model aviation was represented by the variety of participants.

A demonstration of FPV flying was presented by a modeler who gave curious members a chance for first-hand experience. The facility is set up so that those with small "foamie"-type models could be enjoying themselves while allowing the larger models to be flown as well. All this was accomplished in a manner promoting safety and courtesy.

Wil and his family are certainly deserving of a round of applause for their efforts at hosting this event over the years.

On the 23rd of June, the Edmonton Radio Control Society (ERCS) held a well-attended scale event. In the past, a Scalemasters Qualifying contest had been held, but this year, it was decided to use a Fun Fly format instead. Doing so certainly didn't result in lower quality models being brought out and flown. Models of note were Ron Lesyk's Stearman c/w a Moki 215 5-cylinder radial engine, Craig

Green's Fokker DR1 from Glen Torrance models, Bob Wonitoy's Typhoon from Vaillancourt plans and Jean-Guy Denis' Fieseler Storch.

The Edmonton Radio Control Helicopter Association held a three-day Fun Fly beginning on the 22nd of June. They had approximately 25 registered pilots. This club's facility keeps improving year after year thanks to a lot of hard work and dedication. ERCHA has another event scheduled for mid-September, which would be a great place for "newbies" to learn more about the assembly, set-up and flying of RC helicopters. I strongly recommend getting advice from experienced modelers before making that first purchase.

We are once again nearing our Annual Zone Meeting which will be held on October 21 at the Central Alberta Radio Fun Flyers' field at Red Deer. All members who haven't already done so are asked to provide proxies to allow us to conduct business on your behalf. It is preferable, of course, that where possible, members attend the meeting and assist in discussion of the issues at hand. I will stand for election as your Zone Director, this time for a two-year term. ✈

Alberta (A)



Don McGowan 51127L
Directeur de zone
780-963-4586 zd-a@maac.ca

Au moment d'écrire ces lignes, notre saison de 2012 est bien entamée. J'ai commencé mes visites régionales en me rendant à la vente aux enchères annuelle de Sylvan Lake, parrainée par les Central Alberta Radio Fun Flyers de Red Deer. Comme d'habitude, tout le monde s'est bien amusé. C'est une journée bien divertissante et cela vaut la peine de s'y déplacer même si vous n'avez pas l'intention d'acheter quelque chose...mais soyez avertis : parfois, vous ne saurez résister à la tentation de lever votre carton parce que quelque chose vous paraît soudainement irrésistible.

Le 3 juin, je me suis rendu au Currie Field, situé à plusieurs kilomètres à l'ouest de Morinville (Alberta) afin d'assister aux courses autour de pylônes de la Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA). Quelque 13 pilotes

étaient inscrits. Tous les gagnants étaient de Calgary, à l'exception d'Al Umbach (d'Edmonton). Pour des renseignements relativement à ce volet de notre passe-temps, je vous suggère de jeter un coup d'œil au matériel présenté sur www.cppra.org.

Le 16 juin, j'ai eu le plaisir de visiter la 25e édition du Fun-fly de Valley of Hope, que parrainait le Rocky Barnstormers R/C Club. Ce rassemblement étalé sur une semaine complète se déroule sur une piste pour appareils à l'échelle réelle que nous offre généreusement Wil Vohs; celle-ci se trouve non loin (à l'ouest) d'Innisfail (Alberta). Le spectre entier de l'aéromodélisme était représenté grâce aux nombreux participants.

Un modéliste a offert une séance de vol par immersion (communément appelé First Person View, FPV) et ce dernier a laissé d'autres modélistes curieux essayer cette forme de vol. Les lieux étaient disposés de sorte à permettre aux pilotes de foamies de voler pendant que les plus

grosses maquettes évoluaient non loin. Le tout s'est déroulé de façon sécuritaire et avec courtoisie.

Wil et sa famille méritent certainement une bonne ronde d'applaudissements puisqu'ils accueillent ce rassemblement depuis des années et qu'ils y déploient beaucoup d'efforts.

Le 23 juin, l'Edmonton Radio Control Society (ERCS) a organisé un rassemblement de copies volantes auquel la participation a été nombreuse. Par le passé, un concours de qualification aux Scalemasters était organisé mais cette année, les organisateurs ont décidé d'avoir recours à un format de Fun Fly. Ce changement de direction n'a certainement pas entraîné une diminution de la qualité de maquettes qui ont volé. Celles qui ont été remarquées étaient : le Stearman (motorisé par un radial à cinq cylindres) de Ron Lesyk, le Fokker DR1 de Craig Green (Glen Torrance Models), le Typhoon de Bob Wonitoy (jeu de plans Vaillancourt)

suite à la page 28

Atlantic (B)



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

We have been lucky so far with only one event, a Float Fly, needing to be re-scheduled and a Scale Aerobatic event that had to be cancelled.

There was a helicopter contest at the end of May and it was a successful event.

On June 8, the Saint John Model Flying Club put a flying demo with electric planes at the school soccer field for the elementary students. They flew a variety of planes, from the red biplane (Paul Phillips), the 1/4 scale SE5a (Jim Lloyd), a Twist (Stirling Ferguson), an electric Striker (Chris Gabriel) to the Showtime (Cliff Boyer).

The wind was a bit tricky and if you got around the centre field area, you were caught in a downdraft that really gave Chris's electric Striker a very low pass down the grass! The school kids thought it was great and were really

screaming at that one.

Bob Kennedy handled the MC duties and kept everyone informed about who was flying and what they were doing. Greg D'Entremont kept us on time and made sure the next pilot was on deck and ready to go, and Paul Walker worked the background, helping to get the next plane up and going along with what ever else needed doing.

The club received a thank you card a couple of days later, saying how much the students and the teachers enjoyed the afternoon

The Margaree Fun Fly on Fathers' Day is always the season opener and this year, they had almost 60 registered pilots, the biggest participation they have had since it began in the mid-70s. Many pilots went down three or four days earlier so they could test and fly their new projects from small glow powered to large gassers and of course, the turbine-powered jets.

As usual, it's a great event to attend,

especially with the Cape Bretonners' hospitality where everyone is welcomed.

This year, it was the second Warbird event in the Atlantic zone and with an increase of 20% over the first year, things are looking great for future warbird event. Everyone had a great time and with the low winds almost straight down the runway, it made it a perfect day.

More news and information can be found in the Atlantic Zone monthly Newsletter. If you don't have it, let me know and can add you to the mailing list. Here is a note from Jim Gavel about two words we many times forget to say:

"A belated thank you for the great exposure our club got in the June newsletter. It's always easy to complain but we sometimes forget to say "Thank You" when the goods are delivered. Keep up the great work with the newsletter. I always make sure that each of our club members gets a copy."

Fly safely. Take off is an option, Landings are mandatory. ✈

Atlantique (B)



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

Nous avons de la chance côté météo jusqu'à maintenant puisque seul un rassemblement (un Float-fly) a été repoussé à plus tard. Un concours d'acrobaties de copies volantes, quant à lui, a été annulé.

Un concours d'hélicoptères s'est déroulé, fin mai, et il a remporté beaucoup de succès.

Le 8 juin, le Saint John Model Flying Club a préparé une démonstration à l'aide de maquettes électriques au terrain de soccer, pour le bénéfice des élèves de l'école élémentaire. Les membres ont piloté une variété d'avions, depuis le biplan rouge (Paul Phillips), SE5a à l'échelle un quart (Jim Lloyd), le Twist (Stirling Ferguson), le Striker électrique (Chris Gabriel) jusqu'au Showtime (Cliff Boyer).

Le vent était un peu désagréable et si les machines s'aventuraient dans le centre, le vent de rabattement vous en faisait voir de toutes les couleurs. Le Striker de Chris a effectué une passe en rase-mottes. Les élèves de l'école ont pensé que cela était sensationnel et ont crié leur approbation.

Bob Kennedy s'est occupé des tâches de maître de cérémonie et a informé tout le monde de qui faisait voler quoi. Greg D'Entremont a très bien géré le temps et s'assurait que le prochain pilote était prêt à partir; Paul Walker travaillait en arrière-scène et aidait à préparer le prochain avion, en plus de s'acquitter de toute autre tâche.

Le club a reçu une carte de remerciement quelques jours plus tard et les auteurs faisaient remarquer à quel point les élèves et le personnel enseignant avaient apprécié l'après-midi.

Le Fun-fly de Margaree de la Fête des pères s'avère toujours l'évènement signifiant l'ouverture de la saison. Presque 60 pilotes étaient de la partie, le plus important contingent depuis les débuts de ce rassemblement, au milieu des années 1970. Plusieurs pilotes se sont déplacés trois ou quatre jours plus tôt afin de procéder aux vols d'essai de leurs nouveaux avions, des petites aux plus grosses maquettes, en passant par quelques machines à turbine.

Comme d'habitude, c'est un rassemblement bien agréable vers où converger, surtout en se souvenant que l'accueil des gens du Cap-Breton est légendaire.

Cette année, la zone Atlantique a eu droit au deuxième rassemblement de concours de guerre (Warbirds) et la participation était 20 % plus importante que la première année, ce qui laisse supposer que les choses s'annoncent bien pour de tels rassemblements à l'avenir. Tout le monde s'est bien amusé et le vent qui soufflait doucement presque parallèle à la piste, tout cela a fait que la journée était parfaite.

Vous trouverez d'autres nouvelles et des renseignements dans le bulletin mensuel de la zone Atlantique. Si vous ne l'avez pas, faites-moi le savoir et je vous ajouterai à la liste d'envoi. Voici une note de Jim Gavel, relativement à des mots que nous oublions parfois de prononcer :

«Un merci en retard à toute la visibilité qu'a reçue notre club dans le bulletin du mois de juin. C'est toujours facile de se plaindre, mais nous oublions parfois de dire 'Merci' lorsque la marchandise est livrée. Poursuivez le beau travail avec ce bulletin. Je m'assure toujours que chacun de nos membres au club le reçoivent.»

Pilotez en toute sécurité. Le décollage, c'est une option. Les atterrissages, eux, sont obligatoires. ✈

British Columbia (C)



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

After talking to a lot of people, the consensus is that Vernon, being quite central, is the logical place for a zone meeting so... our AZM will be held on October 20 at the Army Navy Air Force Unit #5 under the Spitfire at 2500 46th Ave Vernon, B.C. Meeting will start at 10:30 a.m.

Bill Jones sent in this piece about PENMAC's ALES activity. If you have stories to share, please do!

WHAT ALES IN THE WEST?

"Competition soaring is alive and well in western Canada. On June 10, 2012, the Penticton Model Aviation Club (PENMAC) hosted its second in a series of ALES (altitude limited electric soaring) contests at its OK Falls flying field. Eight pilots from the Okanagan and one pilot from Lake Louise, a six-hour drive, flew a variety of electric sailplanes ranging from 2 meter foamies (Radian), up to open class (over 100 inch) planes (Grafas, Sensor, etc).

"The contest was a man-on-man, electric launched, thermal duration soaring event with a consistent launch altitude for all competitors. First through third places were won by Glen Peden (Grafas), Dave Johnson (Easy Glider/Cularis) and Paul Nazaroff (Graupner Uhu/Chip).



From the left / Depuis la g.: Bruce Johnson, Ken Gregory, Dave Milton, Dave King, Paul Nazaroff, Alex Slight, Bill Jones, Glen Peden (from Lake Louise), Dave Johnson.

"Much of the organization of this contest series is thanks to the tireless effort of Ken Gregory, with able assistance from several other club members.

"Each contest in this series involves five or more rounds, with a mass launch of up to five planes, followed by a thermal duration task with a target flight time of 3, 5 or 10 minutes, depending on conditions. Points are deducted for each second that a pilot is shy of, or goes over, the targeted time. The round finishes with a landing task where additional points can be earned. There is a maximum 50 landing points for landing within 1 meter of the specific target, down to zero points for landings beyond 10 meters from target.

"Final, normalized, scores for the day

are submitted to the ALES LEAGUE (www.ales-league.org), an American organization which records scores worldwide. By consulting their website database, all competing pilots can see how they are doing compared to other ALES competitions in other parts of the world. This proves very interesting, even if somewhat humbling... it is all for fun, after all.

"PENMAC is hosting six ALES contests this year, on the second Sunday of each month, from April through October. Awards are given to the top three finishers each day, and include a bottle of Newcastle Brown Ale - it is an ALES contest after all - which truly helps slake the thirst following a good day of soaring in the sunny Okanagan." ✈

Colombie-Britannique (C)



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

Après avoir parlé à plusieurs personnes, le consensus est que puisque Vernon est central, c'est l'endroit logique pour organiser une réunion de zone, alors... notre Assemblée annuelle de zone aura lieu le 20 octobre à l'unité 5 de l'armée, marine et forces aériennes, sous le Spitfire, au 2500, 46e avenue, Vernon (Colombie-Britannique). La réunion débute à 10h30.

Bill Jones m'a envoyé cette note relativement au concours ALES au club PENMAC. Si vous avez des histoires à partager, n'hésitez pas!

Quel ALES dans l'Ouest?

«Le vol à voile de compétition se porte fort bien dans l'ouest du Canada. Le 10 juin 2012, le Penticton Model Aviation Club (PENMAC) a organisé son deuxième concours ALES (altitude limited electric soaring, libéralement traduit comme étant vol à voile électrique de durée limitée) à son terrain d'OK Falls. Huit pilotes de la vallée de l'Okanagan et l'un du Lac Louise (une randonnée de six heures en voiture), ont fait voler une variété de planeurs électriques, des foamies de deux mètres (le Radian) à des machines de catégorie ouverte (plus de 100 pouces d'envergure) (Grafas, Sensors, etc.).

«Le concours était de format man-on-man, langage par motorisation électrique et durée thermique. «L'altitude était régie pour tout le monde. Les trois pre-

mières places ont été décernées à Glen Peden (Grafas), Dave Johnson (Easy Glider/Cularis) and Paul Nazaroff (Graupner Uhu/Chip).

«La majeure partie du travail d'organisation de cette série de concours est attribuable au travail acharné de Ken Gregory et plusieurs membres du club lui ont donné un coup de main.

«Chaque concours dans le cadre de cette série implique cinq rondes ou plus, un lancer de masse d'un maximum de cinq maquettes, suivi d'une tâche d'endurance thermique avec des objectifs de chrono de 3, 5 ou 10 minutes, selon les conditions météo. Des points sont déduits pour chaque seconde que n'a pas réussi à inscrire le pilote ou inversement, pour

suite à la page 76

Manitoba and North Western Ontario (D)



Peter Schaffer 44429
Zone Director
807-468-7507 zd-d@maac.ca

MAAC is a grassroots organization and there is nothing more grassroots than club members building and maintaining a runway along with the supporting infrastructure.

Each of our airfields represents both the financial contributions of the members as a whole as well as the sweat equity of many specific individuals.

Airfields are improved incrementally and continually over the years of their operation. What that plot of land was before a group of energetic pilots got the use of it, and what it now has become, are vastly different. A person who never saw what the field looked like in the beginning cannot understand all the effort that it took to develop the site. They think that it was always like this.

They cannot imagine all the work that it took to find the site, to build roads into the site, to build parking and camping areas, the arrangement of the legal agreement for the site use, the physical work, the equipment required and the material that had to be hauled to the site to build the runway, the effort that it took to put up the safety fences and windsock, the



Many Hands make light work! / Plus il y a de mains à la tâche, mieux ça va.

building of the pilot stations, the building of the starting tables and assembly tables, the acquisition of proper toilet facilities and picnic tables, the cutting down of the Charlie Brown kite (airplane) eating trees, the clearing of the land, the hauling in of new topsoil, seeding the airfield, the effort it took to make the site accessible to folks with physical challenges, the acquisition of lawn mowers, rollers and other equipment to maintain the site, the construction of a building or the purchase of a shipping container to store the field equipment, and the building of sunshades.

Not to be forgotten are the volunteers who look after the club records, do the banking for the club, organize Fun Fly events, and keep the clubs on a level flight path with Revenue Canada and Corporations Canada. There is far more to the site and the club than meets the eye.

Talk is cheap. Volunteers' time is the lifeblood of our clubs and the overall operation of MAAC. The opportunity to volunteer occurs every day of the year. Many hands make light work, don't miss the opportunity to participate. ✈

Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



Peter Schaffer 44429
Directeur de zone
807-468-7507 zd-d@maac.ca

Le MAAC est un organisme qui fonctionne grâce à la base de ses membres et rien n'est plus fondamental que les membres d'un club qui construisent et qui entretiennent une piste et son infrastructure.

Chacun de nos terrains représente tant les contributions de ses membres que «l'huile de coude» de plusieurs personnes.

Ces terrains de vol sont améliorés au fil du temps et à mesure que les membres l'exploitent. Ce qu'était un terrain avant qu'un groupe énergique de pilotes s'en occupent et ce qu'il est devenu, ce sont deux choses différentes. La personne qui n'aurait jamais vu le terrain dès le départ ne peut comprendre tout l'effort requis afin d'aménager le terrain. Ces observateurs croient que le terrain a toujours

existé dans son état actuel.

Ces mêmes observateurs ne peuvent s'imaginer tout le travail qu'il a fallu abattre afin de trouver l'emplacement, d'y construire la route d'accès, aménager les aires de stationnement et de camping, de procéder aux arrangements juridiques pour s'en servir, le travail physique, l'équipement qui a été requis et les matériaux qu'il a fallu déplacer sur place, l'effort requis pour installer la clôture de sécurité, la manche à air, les stations de pilotage, la construction des tables de démarrage et d'assemblage, l'acquisition d'installations sanitaires et les tables à pique-nique, la coupe des arbres à la Charlie Brown (qui mangent des cerfs-volants et des maquettes d'avion), le défrichage de la clairière, le déplacement de sol arable, l'ensemencement du gazon, l'effort requis afin de rendre les lieux accessibles aux personnes ayant un handicap physique, l'achat de tondeuses, d'un

rouleau compresseur et de l'équipement pour entretenir les lieux, la construction d'un édifice ou l'achat d'un conteneur afin d'entreposer l'équipement, ainsi que la construction des abris contre le soleil.

N'oublions pas les bénévoles qui s'occupent des archives du club, qui voient aux transactions bancaires, qui organisent les Fun-flies et qui gardent les renseignements du club relativement à l'Agence du revenu du Canada et Corporations Canada. Le club et son site dépassent de beaucoup ce que les gens aperçoivent au premier abord.

C'est facile de parler. Le temps des bénévoles, c'est la pierre angulaire de nos clubs et de l'exploitation générale du MAAC. Il y a des occasions quotidiennes de faire du bénévolat. Plus il y a de mains à la tâche, mieux ça va. Ne manquez pas votre chance d'y prendre part. ✈

Middle Ontario (E)



Roy Rymer
Zone Director
(905) 685-1170

61172L
zd-e@maac.ca

Flying has been such a hot deal this year. NO RAIN! The flying fields, unless you have been watering them, are brown on brown. Nevertheless, if you can bear the heat the flying has been great but when it's all said and done, it would be nice if someone would pray for a little rain.

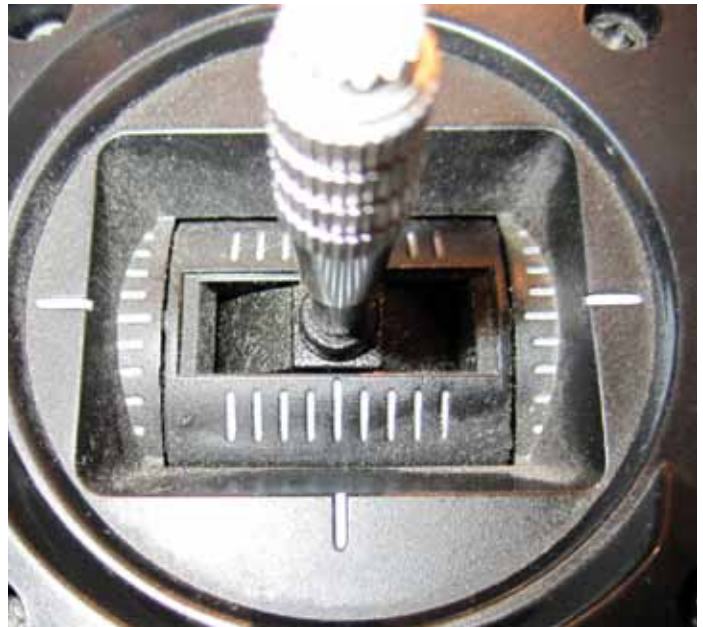
The AZM is just around the corner. The date is October 20 and it will be held at the Tourism Centre, 399 Wayne Gretzky Pkwy, Brantford, Ontario. I look forward to seeing more members there this year than last. There will be food, prizes and the election this year for the Zone Director's position for a two-year term again. We will also have a draw for a Warbird!

Better yet, there have been only 15 members, out of 900, in the draw so far for the Middle E Zone Puzzle contest. Come on guys and gals, enter the draw. It's free! Have a look at the puzzle picture and send me your guess as to what it is. Type PUZZLE in the subject line and guess away. There is a \$600.00 kit for the taking and a MAAC hat to boot. Enter this time again and along with the previous two puzzle pieces, you will have three chances to win the kit! You have nothing to lose.

Below is the third puzzle and it is easy to guess. The hardest part for members is to enter using a computer for the draw. Heck, if you do not have a computer, please send me your best guess for the Three puzzles that were in the last three magazines (including this one) by mail, if you wish.

If you would like me to attend one of your Fun Flies, please do not hesitate to e-mail or call. My cell phone, (905) 401-4815, is a great way to get in touch. Thanks again for being a great Middle (E) Zone! Take care and good luck with the contest!

As always, fly safely..✈



Ontario Milieu (E)



Roy Rymer
Directeur de zone
(905) 685-1170

61172L
zd-e@maac.ca

Les vols ont été tout ce qu'il y a de plus chaud, cette année. PAS DE PLUIE! À moins que vous ne les ayez arrosés, les terrains de vol sont bruns. Malgré cela, si vous pouvez endurer la chaleur, c'est merveilleux de pouvoir effectuer des vols en ces conditions... mais ce serait chouette que quelqu'un se mette à prier pour de la pluie.

L'Assemblée annuelle de zone arrive à grands pas. La date est fixée au 20 octobre au Centre de tourisme (399 Wayne Gretzky Parkway à Brantford). J'ai hâte de voir arriver davantage de membres cette année qu'en 2011. Il y aura de la

nourriture, des prix et l'élection du directeur de zone pour un mandat de deux ans. Nous procéderons aussi au tirage d'un coucou Warbird!

Mieux que ça. Jusqu'à maintenant, le concours casse-tête de la zone Milieu n'a attiré que 15 personnes (sur 900). Allez hop, mesdames et messieurs, participez. C'est gratuit! Jetez un coup d'œil à l'illustration du casse-tête et envoyez-moi un courriel de votre réponse. Qu'est-ce que c'est? Tapez PUZZLE dans le titre de votre courriel. Vous pourriez remporter un kit d'une valeur de 600 \$ et une casquette du MAAC. Inscrivez-vous cette fois-ci ainsi que pour les deux autres morceaux du casse-tête et vous aurez alors trois chances de remporter le kit! Vous n'avez rien à perdre.

Voici le casse-tête et il vous sera facile de deviner ce que c'est. La partie la plus difficile pour les membres, c'est de s'inscrire à l'aide d'un ordinateur. Eh bien, si vous n'avez pas d'ordinateur, envoyez-moi vos trois meilleures devinettes par courrier, si vous le désirez.

Si vous souhaitez me voir à l'un de vos Fun-flies, n'hésitez pas à m'envoyer un courriel ou à m'appeler. Mon numéro de portable est le 905 401-4815 et c'est une bien bonne façon de me joindre. Merci une fois de plus d'être une si belle zone, gens du Milieu (E)! Attention à vous et bonne chance pour le concours!

Comme toujours, pilotez en toute sécurité..✈

Northern (F)



Kevin McGrath 6401L
Zone Director
705-759-1670 zd-f@maac.ca

This month's report is all about the Zone Fly held in Timmins, this year. Ron Roy, President of the host Timmins Golden Hawks, and Deputy Zone Director, is a very capable organizer and he outdid himself for this event.

The weather was, in a word, perfect and all enjoyed the day. Attendance was down somewhat this year - as all the events seem to be - and it is hard to come up with a reason. A lot probably has to do with a combination of gas prices and the hot weather this summer.

Our zone trophy was originally donated



Garry Tremblay once again won the Zone Trophy. / Garry Tremblay a une fois de plus remporté le trophée de la zone.

by Steve Dew of the Soo with the first award made in 1988. The trophy has been traveling through our zone ever since. The rules for the award have been adapted to the times over the years and currently, it is awarded by a jury of three judges on the day of the Zone Fun Fly. The criteria include originality of the model, workmanship, fitting, finish, and the model must fly on the day.

This year's winner was Garry Tremblay of South Porcupine. Garry is a very capable designer and scratch builder and he had two of his high-wing sport designs out for exercise and to be honest, either one could have won. This is his third time winning the award.

Another feature of the event was a mobile simulator set up with several screens and even a cooling fan built by six-year old Easton Finucan and his dad. The trailer took on all comers during the day from those who wanted to try their hand in a virtual world.

Apparently, the young fellow realized the night before the event that people attending might not realize that a simulator was available so he designed, made, and installed the sign he is pointing at, in the picture.



Shirley Roy hands off the trainer package draw prize to six year-old Easton Finucan. / Shirley Roy remet l'ensemble avion et émetteur (le prix offert dans le cadre du tirage) à Easton Finucan, âgé de six ans.

The story gets better. Ron Roy is a very lucky man and is constantly winning draws and prizes at our events in the zone.

There was a package of a trainer, engine, and a new Futaba radio up for grabs and Ron did not win.

However, his wife Shirley did and she immediately gave the goodies away to young Easton who was thrilled to get them.

This was a perfect ending to a perfect day with one more zone fly in the books.

Sincere thanks to the Timmins club and its members for a job well done! ✨

Nord (F)



Kevin McGrath 6401L
Directeur de zone
705-759-1670 zd-f@maac.ca

Le rapport de cette revue porte sur le Fun-fly de zone qui avait lieu à Timmins, cette année. Ron Roy, président du club-hôte les Golden Hawks -- et directeur de zone adjoint -- est un organisateur hors pair et il s'est surpassé.

En un mot, la météo a été parfaite et tous les participants se sont beaucoup amusés. Cette participation était moindre qu'auparavant -- ça semble être le cas partout -- et il me serait difficile d'en trouver la raison. Le prix de l'essence et la chaleur de cet été pourraient expliquer cet état des choses.

À l'origine, Steve Dew (du Club du Sault) a fait don du trophée de notre zone à l'occasion de la première remise

en 1988. Cet objet se promène partout au sein de la zone depuis. Les règlements d'attribution de ce prix ont été adaptés au fil des années et à l'heure actuelle, un panel de trois juges décident du récipiendaire lors de la journée du Fun-fly de la zone. Les critères portent sur l'originalité de la maquette, la minutie du travail, le bon raccordement des pièces, la finition et le fait que cette maquette doit prendre la voie des airs pendant le Fun-fly.

Le gagnant de cette année était Garry Tremblay, de South Porcupine. Garry est un concepteur très doué en plus d'être un maître de la construction artisanale et il avait apporté deux de ses designs à ailes hautes cette journée-là. Honnêtement, l'une ou l'autre de ces maquettes aurait pu l'emporter. Ça fait trois fois qu'il remporte ce prix.

Une autre attraction du rassemble-

ment, c'était un simulateur mobile qui était doté de plusieurs écrans et même d'un ventilateur. Easton Finucan (âgé de six ans) et son père l'ont construit. La remorque sur laquelle il était placé a été assailli de toutes parts par des amateurs qui voulaient l'essayer.

Apparemment, le jeune Easton s'est aperçu la veille que les spectateurs ne seraient peut-être pas aperçus qu'un simulateur de vol était disponible pour essai. Il a conçu, fabriqué et installé une pancarte qui pointe en direction du simulateur (voir photo).

L'histoire prend une tournure encore plus intéressante.

Ron Roy est un gars très chanceux et il remporte constamment des tirages et des prix lors des rassemblements ici dans la zone. Un ensemble complet d'avion de

suite à la page 28

Ottawa Valley (G)



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

A WELCOME BLESSING

A few weeks ago, I learned of a gentleman wanting to find a home for his much loved but time-neglected airplanes. Father Thomas Rowland had been trying to find a club to give his planes too, but no one seemed to be excited at the prospect of taking them and distributing to potential young RC modellers.

I was quite excited at the generous donation he was making. There are a number of young people that our club and other clubs have been working with who would be very thankful to have their own plane to fly.

Father Thomas, a very interesting character, came here to work at Madonna House Apostolate in 1986 after retiring from his Diocese in Texas. While in Texas, he flew small full-size aircraft and upon leaving El Paso, he donated his completely restored 1941 Ercoupe to the EAA Museum in Oshkosh, Wisconsin.

After moving to Ontario, he became involved in RC flying and had, over the years, accumulated quite a collection of planes and accessories. Due to lack of space, lack of a close airfield, and lack of reflexes to fly the big planes in the space available, he decided it was time to pass his much loved airplanes on to someone who could give them the time and attention they deserved.

Father Thomas still kept a few of the planes to keep him occupied. He commented that his greatest joy is flying a J-3 in the calm air at dawn or dusk in the dormitory yard. Being electric, it is



Father Thomas Rowland and Zone Director Claude Melbourne posed with part of the generous donation./ Le père Thomas Rowland et le directeur de zone Claude Melbourne exhibent une partie du don généreux don.

quiet enough to not disturb any of the guests and he uses it as a relaxing time of meditation and prayer.

During our e-mail correspondence, he had commented that some of the planes needed TLC, he states, "my old Gentle Lady shows the wear and tear, as well as the repairs of its many years of being flown and crashed but when it is 50 feet in the air, floating further upwards on the thermals, it still gives this pilot a blind spot as far as its blemishes are concerned."

Upon meeting with Father Thomas, I was very pleasantly surprised at the collection that was being passed on. Some of it has definitely been flown but there was still a lot of life left in most of them. There were at least two dozen planes of

various sizes, engines, radios, and tons of spare parts. Some of these planes have already found their way to youngsters who will enjoy learning this wonderful hobby with their very own plane.

A very special thank you to Father Thomas, 87 years young, for wanting to pass on a gift instead of letting them collect dust. I challenge all clubs to pay attention when someone has some planes to give away, it could be a blessing for someone out there.

Just a reminder, the Ottawa Valley AZM will be held on October 14 at the Canadian Aviation and Space Museum in Ottawa. The doors open at 9:00 a.m. and the meeting starts at 10:00 a.m. Check MAAC website for details. ✈

Vallée de l'Outaouais (G)



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

Une bénédiction

Voilà quelques semaines, j'ai su qu'un monsieur voulait offrir ses maquettes chéries mais peu utilisées à d'autres personnes. Le père Thomas Rowland essayait de trouver un club à qui faire don de ses avions mais personne ne semblait s'exciter à l'idée de les prendre et de les distribuer à de nouveaux jeunes membres

de la communauté des avions télécommandés.

J'étais très excité du don très généreux qu'il faisait là. Plusieurs jeunes modélistes dans notre club et ailleurs seraient bien reconnaissants de posséder leur propre avion.

Le père Thomas, un personnage haut en couleurs, est arrivé ici en 1986 afin de travailler au Madonna House Apostolate, après avoir pris sa retraite de son diocèse au Texas. Pendant qu'il habitait le Lone Star State, il pilotait des avions

à l'échelle réelle et en quittant El Paso, il a fait don de son Ercoupe 1941 entièrement restauré au Musée de l'EAA à Oshkosh, au Wisconsin.

Après être déménagé en Ontario, il s'est impliqué au sein du vol télécommandé et a accumulé toute une collection de maquettes et d'accessoires. Compte tenu d'un manque d'espace et du manque de proximité d'un terrain de vol, en plus de ses réflexes vieillissants qui l'empêchaient de piloter les plus gros avions

suite à la page 28

BC Coastal (H)



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

Congratulations once again to Fred China on receiving the MAAC "Lifetime Achievement Award." This award is given to individuals for their outstanding contributions to MAAC and Fred is clearly very deserving.

I would also like to congratulate Mark Byrne 47894L, Steve Hughes 40192L, Hartley Hughson 50988L, Larry Rouselle 30252L, Brad Trent 57584L and Kelly Williams 59082L on achieving their MAAC Leader Member status.

The process for all MAAC awards starts off with someone submitting a nomination form to the Zone Director before or at the Annual Zone Meeting. These nominations are reviewed and then approved, or declined, by the Board of Directors just before the (AGM) each spring.

A nomination for a Leader Member requires that the individual being nominated must have been an active MAAC member for ten consecutive years and that they have done outstanding service for either MAAC or their local club.

The Lifetime Achievement Award is for those who have either furthered the objectives of MAAC as outlined in our Constitution, been involved in scientific advancement, or their contributions have affected aeromodelling for us all. This

award requires that the individual has been a MAAC member for at least 35 years, of which ten must have been consecutive.

The Hall of Fame Award is the most prestigious of the MAAC awards and the toughest to get since the individual has to have made major contributions to aeromodelling throughout Canada and or internationally.

These guys generally get nothing from their contributions other than their own personal satisfaction, so why not let them know how much we appreciate what they do for us by presenting them with these awards? After all, that's why the awards exist in the first place.

The AZM is also the place where our membership can bring forward recommendations and resolutions about MAAC and the direction we should be going. Resolutions are motions that affect the MAAC Constitution or by-laws. Recommendations deal with just about everything else.

If the required majority of members at the AZM agree with you, the motions will move on to the Constitution Committee for proper wording and then on to the Board of Directors for further discussion and then to the AGM voting.

Last year, our AZM had poor attendance so I we've added an all-day swap meet to try and improve on this. The AZM will be held on October 28 at the Beban Social Centre, 2300 Bowen Road

in Nanaimo. Registration starts at 11:00 a.m. with the AZM at noon. Swap Meet set-up starts at 9:00 a.m. and it will run till 4 p.m., with a break for the meeting. Coffee, Tea and Donuts provided free of charge as usual.

If you are planning to come from the Mainland and need a ride to and from the Departure Bay Ferry Terminal or the Duke Point Ferry Terminal, please let me know well in advance so that I can arrange transportation. Once again, I'm requesting volunteers to come out early and stay late to help with setting up the tables and chairs.

This has been a very busy spring so far and I have had the pleasure to have been able to attend the Fraser Valley R/C Flyers Spring Fun Fly, PDQ Flyers Spring Fun Fly, VRCMS Precision Aerobatics Contest, Burnaby Lake Flyers Fathers Day Fun Fly, Pitt Meadows Airport Day - Model Flight Demonstrations, Nanaimo Model-Airs Big Bird Fly-In and the PDQ Flyers Annual Scale Event, all of which went over very well other than the weather at the Pitt Meadows Flying Demonstrations.

Once again, if you need help with an issue, please feel free to contact me anytime between 8:00 a.m. and 11:00 p.m. If I don't know the answer, I will get it for you or get you in touch with someone who can. ✈

Colombie-Britannique – zone côtière (H)



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

Félicitations une fois de plus à Fred China relativement à son Prix de l'accomplissement d'une vie du MAAC. Cette décoration est décernée aux personnes qui ont contribué d'une façon hors du commun au MAAC et Fred la mérite amplement.

Je voudrais aussi féliciter Mark Byrne (47894L), Steve Hughes (40192L), Hartley Hughson (50988L), Larry Rouselle (30252L), Brad Trent (57584L) and Kelly Williams (59082L) qui ont été hissés au statut de membre Leader.

Le processus de n'importe quel prix de reconnaissance du MAAC est entamé

lorsque quelqu'un soumet un formulaire de mise en candidature au directeur de zone lors de l'Assemblée annuelle de la zone. Ces mises en candidature sont examinées et ensuite approuvées ou rejetées par le Conseil de direction du MAAC juste avant l'Assemblée générale annuelle (AGA), au printemps.

Une mise en candidature d'un membre Leader nécessite que la personne visée ait été un membre actif du MAAC pour une période de dix ans consécutifs et qu'elle ait rendu des services hors du commun soit au MAAC, soit au club local.

Le Prix de l'accomplissement d'une vie est destiné aux personnes qui ont fait avancer les objectifs du MAAC tel que stipulé dans notre charte (Constitution), qui ont contribué à des avancements

scientifiques ou dont les contributions ont affecté -- pour le mieux -- l'aéromodélisme. Ce prix requiert aussi que la personne en question ait été membre du MAAC depuis au moins 35 ans, dont une période de dix ans consécutifs.

Le Prix du temple de la renommée est celui qui est le plus prestigieux au sein du MAAC et c'est le plus difficile à obtenir puisque la personne doit avoir offert des contributions majeures à l'aéromodélisme au Canada, voire même sur la scène internationale.

Ces gars ne récoltent habituellement rien d'autre que leur satisfaction personnelle de leur contribution. Pourquoi ne pas leur faire savoir à quel point nous apprécions ce qu'ils ont fait pour nous

suite à la page 28

Québec (I)



Rodger Williams 9587L
Directeur de zone
418-650-3150 zd-i@maac.ca

Les plaisirs de l'été ont été au rendez-vous jusqu'à maintenant et comme il y a encore plusieurs activités et Fun-flies inscrits au calendrier, tout a été carrément excitant.

Toutefois, il faut vaquer à certaines tâches. La zone Québec (I) recherche un directeur de zone assistant qui est entièrement bilingue et qui a une bonne compréhension de la langue de Shakespeare puisque la plupart des réunions et des courriels se passent en anglais. Il est important de se doter d'une telle personne au cas où le directeur de zone ne pouvait pas poursuivre ses fonctions. Nous espérons que les assistants directeurs de zone resteront en poste. Quiconque voudrait remplir l'un de ces postes est prié de communiquer avec moi le plus tôt possible.

La réunion annuelle de la zone aura lieu le 21 octobre à l'Hôtel Four Points (5800, rue J. B. Michaud, à Lévis).

Le déjeuner sera offert avant la réunion de 9 heures. Je demande à quicon-

que est intéressé -- de même qu'aux présidents de clubs au sein de la zone I -- d'y être dans la mesure du possible. Nous devons discuter de l'avenir et le planifier.

Jusqu'à maintenant, j'ai visité des Fun-flies au sein et autour de ma zone. Semble-t-il qu'un Fun-fly se déroule à chaque fin de semaine, ce qui me garde très occupé.

Je me suis aussi présenté au Club Sol-Air qui était l'hôte du Fun-fly provincial à l'occasion du Fun-fly provincial pour le Québec. Le rassemblement a été très



Ce CH 149 Cormorant l'échelle 1/10 a été construit de façon artisanale par Yvon Langevin, du Club Mars. Cette maquette est une réplique. La mécanique est de Benzin. La machine a débuté sa vie avec une motorisation à essence mais elle a été convertie à la motorisation électrique à l'aide de piles 10S. Le temps de construction a été de deux ans et Yvon a inscrit environ 125 vols dessus. L'hélicoptère vole comme il paraît : bien! / This 1/10 scale scratch-built Cormorant CH 149 was built by Yvon Langevin of Club Mars. The model is a replica. It has Benzin mechanics, starting as a gas machine, but is now electric using 10S batteries. It took two years to build and has approx 125 flights on it to date. It flies as good as it looks.

bien contrôlé, compte tenu que les pistes étaient utilisées par des parachutistes. Le contrôle radio était effectué et un bulletin NOTAM a été livré relativement à la piste (réservée pendant ce temps strictement aux urgences aériennes). Toutefois, lorsque l'avion des parachutistes voulait décoller, un message radio était diffusé aux pilotes de maquettes télécommandées et un drapeau avertisseur flottait au vent. Tant et aussi longtemps que le drapeau était hissé, aucun vol télécommandé n'était autorisé et seulement lorsque

l'avion avait décollé et était hors de portée et que son pilote avait communiqué avec le personnel au sol le drapeau était-il abaissé et que le vol de maquettes pouvait reprendre. Je dois dire que ça a fonctionné sans anicroches et en toute sécurité. Les pilotes d'avions, de jets et d'hélicoptères ont tous profité de la fin de semaine.

Si cette météo se poursuit comme jusqu'à présent, ça aura été l'une des meilleures saisons de vol depuis longtemps. Malheureusement, l'Aéroflottes de Trois-Rivières constitue l'exception. Il a plu toute la fin de semaine.

Un dernier petit rappel en prévision de l'Assemblée annuelle de la zone : c'est important d'y être. ✈

Québec (I)



Rodger Williams 9587L
Zone Director
418-650-3150 zd-i@maac.ca

Summer fun has been in full swing with so many activities and Fun Flies to go to, it has been nothing short of exciting.

However, there is some business that needs doing, the Québec (I) Zone is looking for a Deputy Zone Director who is fully bilingual with emphasis on understanding as most of the meetings and emails are in English. It is important that we have one in case the Zone Director is not able to continue on with his duties. We hope that the Assistant Zone Directors will remain and continue on with

their position. Anyone who is interested in any of these positions, please contact me ASAP.

The AZM (Annual Zone Meeting) will be held on October 21 at the Four Points Hotel, 5800 Rue J.B. Michaud, Lévis (Québec).

Breakfast prior to the 9:00 a.m. meeting. I am asking anyone who is interested as well as all of the (I) zone club Presidents to attend, if possible. This is for all of us to discuss and plan the future.

To date, I have been visiting Fun Flies in and around my zone. There seems to be a new Fun Fly every weekend so it keeps me very busy.

I was also at the Club Sol-Air who hosted the Provincial Fun Fly for Québec.

This event was extremely well controlled with the use of the full-size runways in use for the parachute club. Radio control was in full operation and a NOTAM was issued for the runway for emergency use only. However, when the drop plane wanted to take off, a radio message was sent to the RC pilots and a flag was put in place. As long as the flag was up, there was no RC flying and when the parachute plane was long clear and radioed back to the starter, the flag was taken down and RC flying started again. I have to say it worked flawlessly and it was done in an absolutely safe manner. Airplanes, jets and helicopters had a great weekend of flying.

suite à la page 28

St Lawrence (J)

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

I am pleased to report that the St Lawrence zone is very active with many events that have already occurred and with plans of more to follow. Following is a brief recap of activities.

INTERNATIONAL JET RALLY

Led by Robin Leblond, the International Jet Rally, has taken place June 1-3 at the Sherbrooke airport. Approximately 15 pilots participated with more than 500 visitors. Inclement weather cast a difficult environment for this first Jet Rally in our zone. Pictures with additional coverage of the event may be found at rallies.com/jets2012. The event organizer is already working on a bigger and better event for 2013.

CLUB CRASH HELI FUN-FLY

Compliments to the Club Crash who have once again hosted their three day provincial helicopter fun fly in Mirabel. More than 1000 visitors have witnessed this exceptional and most successful event with demonstrations by professional heli pilots including Marcus Kim, Kyle Scacy and Nick Maxwell. For more information please visit the club website: www.clubcrash.ca

COTE ST LUC CANADA DAY

For the second year there was a most

successful static and dynamic model RC display that took place at the Pierre Elliott Trudeau Park in the city of Cote St Luc. More than three hundred spectators admired our beautiful models. We thank all of the MAAC members who assisted to make this day so successful.

BROSSAIR FLOAT FLY

Compliments to the club Brossair who hosted their float fly along the St Lawrence River in the county of La Prairie. Approximately 20 pilots attended but only a few brave ones rose off the water due to high winds. The director of recreation for La Prairie was very pleased and supportive to see this event in his region. Conversations with him confirmed his intention to support this event on an annual basis.

VANDALISM AT CLUB NAPIERVILLE

Regrettably, vandals broke into the farmers barn where Club Napierville stored all its maintenance tools. The loss, in excess of \$ 5,000, has been replenished thanks to donations by club members and friends. From this point forward club President Jean Chevalier has decided to store all club equipment at his own home nearby, bringing them to the field for usual grass cutting. The one positive result of this loss is that it provided an opportunity for loyal and dedicated club members and friends to rally together and support it in times of need.

NOTICE OF ANNUAL ZONE MEETING

October 20, 2012: AZM : Ecole De Métier Aérospatiale De Montreal ; 5400 Chaveau St , Montreal 9 AM to 1 PM: tech seminars, silent auction, flea market, schmoozing. 1:30 PM Annual Zone Meeting, for MAAC members only

NOMINATIONS FOR DEPUTY ZONE DIRECTOR :

This year elections will be held only for the position of Deputy Zone Director. all persons wishing to run for this position must submit their intent in writing to both the MAAC office and the zone directors office on an official MAAC application for found on the MAAC website under Docs/Media>Forms and Documents>Forms. Deadline for nominations is September 19, 2012.

NOMINATIONS FOR LEADER MEMBERS; HALL OF FAME; PIONEER

Anyone wishing to nominate a member for these awards and recognitions should fill out the required forms, as found on the MAAC website. Any nomination should include all required supporting information, signatures and should be submitted in writing at the AZM.

RESOLUTIONS AND RECOMMENDATIONS

Anyone submitting Resolutions and or Recommendations should do so with written submission at the AZM. ✈

St Laurent (J)

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

J'ai le plaisir de vous rapporter qu'il y a beaucoup d'activité au sein de la zone Saint-Laurent. Si plusieurs évènements se sont déjà déroulés, d'autres s'en viennent. Voici un sommaire de celles qui ont déjà eu lieu.

INTERNATIONAL JET RALLY

Sous la gouverne de Robin Leblond, l'International Jet Rally s'est déroulé du 1er au 3 juin à l'aéroport de Sherbrooke. Environ 15 pilotes y ont pris part et plus de 500 visiteurs s'y sont déplacés. La météo capricieuse a fait des sien-

nes lors de ce premier rassemblement au sein de la zone. Vous trouverez des photos et un compte-rendu au lien rallies.com/jets2012. L'organisateur prépare déjà une prochaine édition améliorée en 2013.

HELI FUN FLY AU CLUB CRASH

Bravo au Club Crash qui a une fois de plus été l'hôte du rassemblement provincial de trois jours pour hélicoptères à Mirabel. Plus de 1 000 visiteurs ont participé à cet évènement couronné de succès et qui a vu des pilotes de calibre professionnel offrir tout un spectacle, dont Marcus Kim, Kyle Scacy et Nick Maxwell. Pour de plus amples renseignements, vous pouvez consulter le site Web du club, au

www.clubcrash.ca

FÊTE DU CANADA À CÔTE ST-LUC

Pour la deuxième année de suite, une exposition statique et une démonstration de maquettes télécommandées ont été organisées au parc Pierre-Elliott-Trudeau de la Ville de Côte Saint-Luc. Plus de 300 spectateurs ont admiré les maquettes en montre. Nous remercions tous les membres du MAAC qui ont donné un coup de main et qui ont contribué au succès de cette journée.

FLOAT-FLY DU CLUB BROSSAIR

Bravo au Club Brossair qui a organisé son Float-fly le long du Saint-Laurent

suite à la page 23

Saskatchewan (K)



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

We are getting closer to our Annual Zone Meeting (AZM) which, by the time you read this article, should only be a few weeks away on October 14th. Once again, I am asking the members of the zone for nominations for Leader Member certificates, Lifetime Achievement or Hall of Fame Awards. If you can think of anyone worthy of these awards, please submit their names and why you feel they should receive these recognition prior to the AZM meeting.

The election/re-election for the Zone Director position will be also held. This would also be a good time to once again mention that we are always looking for people to join various committees, so if you feel that you have something to contribute to the overall betterment of the organization, then please get involved.

Some of you must wonder why I'm repeating things in the magazine. Why don't just send an e-mail to the clubs and let them distribute the info to their members? Well, to tell you the truth, there are a lot of MAAC members who actually do not belong to a club nor have access to a computer and thus, the magazine is

the only way to communicate with them.

Now, that brings me to another point. To those MAAC members who do not belong to a club, I do not remember reading anywhere in our by-laws or Constitution or anywhere else for that matter where it says that you have to belong to a club in order to get involved, so if you have ideas, opinions, suggestion, please come forward.

Remember, MAAC is not just about insurance, it is also about protecting our right as a hobbyist to fly and operate RC aircraft, it is about sharing information, and very importantly, the camaraderie and new friends! ✈

Saskatchewan (K)



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

Nous nous rapprochons de notre Assemblée annuelle de zone qui, au moment où vous lirez cet article, n'en sera qu'à quelques semaines (14 octobre). Une fois de plus, je demande aux membres de la zone de me faire parvenir des mises en candidature pour des certificats de membres Leader, de l'accomplissement d'une vie et du Temple de la renommée du MAAC. Si vous pensez connaître quelqu'un qui mérite ces prix, veuillez soumettre son nom et pourquoi vous pensez qu'il devrait recevoir pareille distinction avant la réunion de zone.

L'élection ou réélection pour le poste

de directeur de zone aura aussi lieu. Ce serait un bon moment pour mentionner que nous recherchons toujours des personnes qui voudraient faire partie de l'un ou l'autre des comités. Si vous pensez pouvoir contribuer à l'amélioration de l'organisme, veuillez vous impliquer.

Quelques-uns d'entre vous doivent se demander pourquoi je me répète parfois dans les pages de cette revue. Pourquoi ne pas tout simplement envoyer un courriel aux clubs et les laisser distribuer l'information aux membres? Eh bien, pour tout vous dire, plusieurs membres du MAAC ne sont pas membres d'un club ou n'ont pas accès à un ordinateur et conséquemment, la revue s'avère la seule façon de communiquer avec eux.

Cela m'amène à un autre point. Avis

aux membres du MAAC qui ne font pas partie d'un club : je ne me souviens pas avoir lu quoi que ce soit dans nos statuts et règlements -- ou nulle part ailleurs -- qui stipule qu'un membre MAAC doit être membre avant de pouvoir s'impliquer. Si vous avez des idées, des opinions, une suggestion... faites-moi en part.

Souvenez-vous : le MAAC, ce n'est pas seulement une question d'assurance. Il s'agit de protéger votre droit à titre de modéliste et de pouvoir faire voler des maquettes, il s'agit de partager de l'information et encore plus important, c'est une affaire de camaraderie et de se faire de nouveaux amis! ✈

St Laurent (J)

suite de la page 22

dans le secteur de La Prairie. Environ 20 pilotes se sont déplacés mais seuls quelques-uns ont fait lever leur hydravion en raison de vents élevés. Le directeur des loisirs de La Prairie était bien heureux de nous voir arriver et de voir cet évènement dans sa région. Il a l'intention d'appuyer ce rassemblement de façon annuelle.

VANDALISME AU CLUB NAPIERVILLE

C'est regrettable, mais des vandales se sont introduits par effraction dans la grande de l'agriculteur où le Club Napierville entreposait son équipement d'entretien du terrain. La perte est évaluée à plus de 5 000 \$, mais des membres et des amis du Club sont venus à

la rescousse et ont fait des dons. À partir de maintenant, son président, Jean Chevalier, a décidé d'entreposer tout l'équipement chez lui (non loin) et de transporter ce dont il a besoin sur place lorsque vient le moment de tondre le gazon. Si quelque chose de positif ressort de ceci, c'est que les modélistes dévoués du club et les amis sont venus à la rescousse de leur club lorsqu'il en avait besoin.

AVIS DE RÉUNION ANNUELLE DE ZONE

Celle-ci se déroulera le 20 octobre 2012 à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (5400, rue Chauveau, à Montréal) entre 9 heures et 13 heures. Il y aura des ateliers techniques, une vente aux enchères silencieuse, un

marché aux puces et suffisamment de temps pour faire un brin de jasette. La réunion annuelle de la zone débutera à 13 h 30... pour membres du MAAC, seulement.

CANDIDATURES POUR LE POSTE DE DIRECTEUR DE ZONE ADJOINT

Cette année, la seule élection sera afin de pourvoir le poste de directeur de zone adjoint. Les intéressés doivent soumettre leur intention par écrit tant au siège du MAAC qu'au bureau du directeur de zone grâce à un bulletin que vous trouverez en ligne sur le site Web du MAAC. La date limite pour ces candidatures est fixée au 19 septembre 2012.

Mises en candidature pour membres

suite à la page 68

South East Ontario (L)



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

Mark your calendar and set your GPS for the South East Annual Zone Meeting on October 6, 2012. All members of the South East Zone are encouraged to attend. This year, the AZM is hosted by the North Simcoe Flyers and will be held at the Royal Canadian Legion Branch, 80 196 Queen Street in Midland, Ontario. Doors open at 11:30 a.m. and a light lunch is provided at noon.

The meeting starts at 12:30 p.m. with a presentation of Leader memberships and MAAC awards. Next up is Doug Anderson, Chair of Safety with more information about the proposed MAAC Safety Code.

After the business meeting, there will be an election for Deputy Zone Director. The term will be for two years and people willing to be nominated shall declare such intentions at least 30 days prior to the Annual Zone Meeting. This intention shall be forwarded to the Zone Director and MAAC head office for inclusion in the agenda.

A quorum for purposes of the Annual Zone Meeting shall consist of 5% of the current open members of the zone, either present or by proxy presented at the meeting. All proxy votes must be in writing and signed by the member granting the proxy. It must indicate to whom the proxy is granted and the date of the Annual Zone Meeting. Voting shall be by



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

Let's have a great turn-out at the South East Annual Zone Meeting.

In the meantime, enjoy local club activities and sanctioned events, but most

importantly, fly your model aircraft safely. ✈

Sud Est Ontario (L)



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

Inscrivez la date du 6 octobre et calibrez votre GPS en prévision de la réunion annuelle de la zone Sud-est. Nous encourageons tous les membres de la zone à y participer. Cette année, les North Simcoe Flyers sont l'hôte de la rencontre à la succursale de la Légion royale canadienne, 80 196 rue Queen à Midland (Ontario). Les portes ouvriront à 11 h 30 et un repas léger sera servi à midi.

La réunion commencera à midi 30 par une présentation des memberships

Leader et les prix de reconnaissance du MAAC. Ensuite, Doug Anderson (président du Comité de la sécurité) présentera des renseignements relativement au Code de sécurité du MAAC.

Après la réunion d'affaires, l'élection du directeur adjoint de la zone aura lieu. Le mandat sera de deux ans et les personnes voulant faire valoir leur candidature doivent faire part de leur intention au moins 30 jours avant la réunion. Ce message sera aussi transmis au directeur de zone et au siège du MAAC pour inclusion à l'ordre du jour.

Pour les fins de la réunion annuelle de la zone, le quorum consistera en 5 %

des membres en règle de la zone, qu'ils soient présents à la réunion ou par procuration. Tous les votes par procuration doivent être soumis par écrit et signés par le membre qui accorde ce droit. Le document soit indiqué à qui le vote par procuration est accordé et la date de la réunion annuelle de zone. Le vote sera effectué vote secret ou à main levée, selon ce que décidera la majorité.

Faisons en sorte que la participation soit bonne lors de cette rencontre.

Entre-temps, amusez-vous lors d'activités et des concours parrainés mais encore plus important, pilotez vos maquettes de façon sécuritaire. ✈

South West Ontario (M)



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

A reminder that our Annual Zone Meeting will be on October 27 at the 427 Wing Air Force Association Club at the London International Airport, 2155 Crumlin Sideroad, London. Registration and sign-in starts at 10:00 a.m. and the meeting will be called to order at 11:00 a.m.

Please consider the following. Can you volunteer to be either a committee chairman or a member of one of the many committees? See the list on page three of the magazine. We need a new man to step up and look after the archives at the MAAC office. Are you willing and able? If you have any suggestions to make MAAC a better organization the AZM is the time to talk about it.

For the Forest City Flyers' event on September 15th, MAAC President Ron Dodd will be on hand to hand out the Pioneer Awards to Archie Steels and Ted

Buck. Come join us in this celebration! The Chatham Aeronauts will also host the Dawn Patrol on September 15th.

Mark your calendars for November 4th. This will be the LMAC Swap Meet. Once again, LMAC is gearing up to run the largest swap meet in Canada. Check the events section for details. Get your tables early as they sell out fast!

Batteries surround me! The TV remote, home phone, cell phone, laptop and our vehicles all come equipped with batteries and a charging system to maintain them. Back in the good old days, I used the trusty NiCad. But today, we have a lot of battery choices. We need to educate ourselves about all these different chemistries and their proper care and feeding.

Today, LiPo batteries are powerful and popular. Do you have a LiPo that is puffed? Do you know what the gas in a puffed pack is? One of the electrodes in a LiPo cell is lithium oxide infused in a graphite matrix (carbon). The hydrogen for the methane comes from moisture

in the air when the batteries are assembled. Lithium metal will react with water to produce lithium oxide and hydrogen. The graphite matrix supplies the carbon that combines with the hydrogen to form methane.

Hard charging or discharging of LiPos causes heat to be generated, which accelerates the production of methane although the methane can form even if the battery is not being used due to self-discharge. Continuing the use of a puffed LiPo is questionable. In theory, it should be okay to use, provided it has retained most of its capacity. Personally, I discard them and buy new and I will not even bring a puffed LiPo into my house.

In order for a LiPo to catch fire, it must either have been damaged in a crash, you are not setting your charger correctly or are using a charger that is not designed to charge them.

Educate yourself about these batteries before you use them. Handle your LiPos with care and respect. See you in the pits. ✈

Sud Ouest Ontario (M)



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

Ceci est un rappel que notre Assemblée annuelle de zone aura lieu le 27 octobre au 427 Wing Air Force Association Club, situé à l'Aéroport international de London (2155, Crumlin Sideroad). L'inscription débute à 10 heures et la réunion sera appelée à l'ordre à 11 heures.

Veuillez songer à ceci. Pouvez-vous offrir vos services bénévolement à titre de président de comité ou à titre de membre de l'un des nombreux comités? Consultez la liste en page 3 de cette revue. Nous avons notamment besoin de quelqu'un qui puisse s'avancer et s'occuper des archives au siège du MAAC. En êtes-vous capable? Si vous avez quelque suggestion que ce soit afin d'améliorer le MAAC comme organisme, vous pouvez en parler lors de l'Assemblée annuelle de zone.

Je peux vous annoncer que dans le cadre du rassemblement des Forest City Flyers le 15 septembre prochain, le président du MAAC, Ron Dodd, sera de la partie afin de remettre les Prix du pionnier à Archie Steels et Ted Buck. Venez prendre part à

la célébration! Les Chatham Aeronauts seront, ce même 15 septembre, les hôtes d'un rassemblement Dawn Patrol.

Inscrivez le 4 novembre à vos calendriers. Ce sera la date de la vente-échange (Swap Meet) du LMAC. Une fois de plus, ce club de London prépare la plus grosse telle vente au Canada. Vérifiez la section des événements à venir dans la revue. Réservez vos tables tôt puisqu'elles partent vite!

Les piles m'entourent! La zapette de télé, le téléphone sans fil de la maison, le téléphone cellulaire, l'ordinateur portable et nos véhicules en sont tous dotés, ainsi que d'un système de recharge. Jadis, j'utilisais les NiCad qui étaient fiables. Mais aujourd'hui, nous avons plusieurs choix. Nous devons nous éduquer sur leurs propriétés chimiques ainsi que sur leur entretien.

Aujourd'hui, les piles LiPo sont puissantes et populaires. L'une de vos LiPo est-elle gonflée? Savez-vous ce qu'est le gaz dans cette pile ainsi gonflée? L'un des électrodes dans une cellule LiPo, c'est de l'oxyde de lithium infusé d'une matrice de graphite (carbone). L'hydrogène du méthane provient de l'humidité dans l'air

lorsque les piles sont assemblées. Le métal de lithium réagira à l'eau et produira ainsi l'oxyde de lithium et l'hydrogène. La matrice de graphite fournit le carbone qui se combine à l'hydrogène pour former le méthane.

Une recharge et décharge prononcée des LiPo génère de la chaleur, ce qui accélère la production de méthane, bien que ce gaz puisse se former même si la pile n'est pas utilisée (la pile se décharge naturellement). Vous devez vous interroger sur la pertinence de continuer d'utiliser une pile gonflée. En théorie, vous devriez pouvoir continuer de vous en servir en autant qu'elle ait conservé la majorité de sa capacité. Personnellement, je m'en défais et j'en achète de nouvelles et je n'ose même pas apporter une pile gonflée dans la maison.

Pour qu'une pile LiPo prenne feu, elle doit avoir été endommagée lors d'un écrasement ou encore, vous n'avez pas correctement ajusté votre chargeur ou vous en utilisez un qui n'a pas été conçu pour charger ce type de pile.

Prenez le temps de vous informer sur ces piles avant de les utiliser. Manipulez-les avec soin et respect.

On se revoit dans l'aire des puits? ✈

Flamington

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

Jay Dee's Skis

DESIGNED AND BUILT BY AN EXPERIENCED WINTER FLYER!



DEALER INQUIRIES WELCOME

"I tried the .40 size skis on my Twist and love them. I put the .60 size on my 73" Yak that weighs just under 12 Lbs. What a blast! I never imagined winter flying could be so much fun." *Atti Racz Stoney Plain, Ab.*

"Just a note to express my total satisfaction with your excellent skis. Having a climate like yours, we certainly need proper "footwear" on our planes. I spent last weekend cruising around the local lake with my Cub and Jay Dee skis - many fellow flyers were most impressed and asked where could they get them?" *Richard Lindheim Oslo, Norway*

Retail Prices in Canada	
.60 Trike Assy.	\$ 49.50
.60 Tail Dragger Assy.	\$ 44.50
.40 Trike Assy.	\$ 45.00
.40 Tail Dragger Assy.	\$ 43.00
Shipping and handling... Add \$7.50	

www.jaydeeskis.com JAYDEEN@SHAW.CA
(780) 462-9485
HAPPY LANDINGS!



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

Sanctioned club events get a
40% discount
on 3x placement rates!



FOOTER Ads now available!

Sample advertising rates

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230



Sign 3 Fly Free

Sign three new open members
before Dec., 31/2012
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 2012 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 2012

DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2012

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: _____ | _____ | _____ LANGUAGE/langue parlée: _____

m | d/j | y/a

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

en leur présentant un tel prix? Après tout, c'est justement la raison d'être de ces prix.

L'assemblée annuelle de la zone, c'est aussi le lieu où nos membres peuvent apporter leurs recommandations et résolutions relativement au MAAC et à la direction à prendre. Les résolutions affectent la charte (Constitution) du MAAC ou ses statuts et règlements. Les recommandations traitent d'à peu près tout le reste.

Si la majorité requise des membres de l'assemblée de zone est d'accord avec vous, les résolutions seront transmises au Comité de la charte (Constitution) afin de bénéficier du libellé approprié et poursuivront leur route vers le Conseil de direction, où elles feront l'objet de discussions avant de se retrouver à l'A.G.A. à des fins de vote.

L'année dernière, notre assemblée de zone a souffert d'une piètre participation, si bien que j'ai inclus une vente-échange (swap meet) d'une journée afin de mousser les inscriptions. L'assemblée aura lieu le 28 octobre au Beban Social Centre, situé au 2300 Bowen Road, à Nanaimo. L'inscription débute à 11 h et l'assemblée se déroulera à compter de midi. La disposition en prévision de la vente-échange débutera à 9 h et celle-ci se déroulera jusqu'à 16 h, avec pause pour la réunion proprement dite. Comme d'habitude, le café, le thé et les beignes seront offerts gratuitement.

Si vous avez l'intention d'arriver du continent et que vous avez besoin d'un tour d'auto vers et depuis le terminal Departure Bay ou du terminal du traversier de Duke Point, veuillez m'en faire part à l'avance et je ferai mon possible pour arranger du transport. Une fois de plus, je demande à des bénévoles de se présenter tôt afin de nous aider à disposer les tables et chaises.

Le printemps a été fort occupé jusqu'à maintenant et j'ai eu le plaisir de me rendre aux Fun-flies du Valley R/C Flyers, PDQ Flyers, le concours d'acrobatie de précision de la VRCMS, le Fun-fly de la Fête des pères des Burnaby Lake Fun Fliers, la Journée de l'aéroport de Pitt Meadow -- démonstration de vol, le Fly-in des Big Birds chez les Nanaimo Model-Airs ainsi qu'aux démonstrations de vol de Pitt Meadows.

Une fois de plus, si vous avez besoin d'aide relativement à une problématique, sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec moi entre 8 h et 23 h. Si je ne connais pas la réponse, je l'obtiendrai pour vous ou je vous mettrai en contact avec quelqu'un qui la possède. ✈

et le Fieseler Storch de Jean-Guy Denis.

L'Edmonton Radio Control Helicopter Association a organisé un Fun-fly de trois jours dès le 22 juin. Environ 25 pilotes s'y sont inscrits. Les installations de ce club s'améliorent d'une année à l'autre grâce à beaucoup de travail et de dévouement de la part de ses membres. L'ERCHA prévoit un autre rassemblement à la mi-septembre et ce serait l'endroit tout indiqué où les nouveaux venus pourraient en apprendre davantage sur l'assemblage, l'ajustement et le vol d'hélicoptères télécommandés. Je vous recommande fortement de recueillir les conseils de modélistes expérimentés avant de vous lancer dans votre premier achat.

Nous nous rapprochons une fois de plus de l'Assemblée annuelle de la zone qui aura lieu le 21 octobre au terrain des Central Alberta Radio Fun Fliers, à Red Deer. Les membres qui ne l'ont pas encore fait devraient fournir les votes par procuration afin de nous autoriser à mener les affaires en leur nom. Bien sûr, il est préférable que les membres se rendent à la réunion et qu'ils discutent des sujets de l'heure. Je me présente une fois de plus à titre de directeur de zone, cette fois pour un mandat de deux ans. ✈

If this weather keeps up as it has been, it will be one of the best flying years that I have seen for a long time. Unfortunately, the exception was the Trois-Rivières Aéroflotte. This was a wash, and I do mean a wash, as it rained all weekend.

Just a final reminder for the Québec AZM, it is important to attend. ✈

formation muni d'un émetteur Futaba était offert en guise de prix. Ron ne l'a pas remporté mais sa femme Shirley, oui. Elle a immédiatement remis ce prix au jeune Easton, qui était absolument comblé.

dans l'espace confiné, il a décidé qu'il était temps de remettre ses avions chéris en d'autres mains, des gens qui s'en occuperaient.

Le père Thomas a tout de même gardé quelques maquettes afin de passer le temps. Il a commenté que ce qui lui procure le plus grand plaisir, c'est de piloter un Piper J-3 dans l'air calme au lever ou au crépuscule dans la cour du dortoir. Comme cet avion est électrique, il est suffisamment silencieux pour ne pas déranger les invités et il profite de ce temps pour méditer et prier.

Au fil de notre correspondance courriel, il avait mentionné que quelques-unes des maquettes avaient besoin de bons soins. Il écrivait : « Mon vieux planeur Gentle Lady montre des signes d'usure après avoir subi des écrasements, mais lorsqu'il se trouve à 50 pieds et qu'il flotte vers le haut grâce à un thermique, il aveugle encore son pilote de sorte à ce que ses défauts ne paraissent pas. »

Après avoir rencontré le père Thomas, j'ai été agréablement surpris de la collection qu'il voulait remettre à autrui. Bien sûr, quelques-unes des maquettes avaient BEAUCOUP volé mais la plupart avaient encore bien des années de vol devant elles. Il y avait au moins deux douzaines d'avions de toutes dimensions, des moteurs, des émetteurs et des tas de pièces de rechange. Quelques-uns de ces avions ont déjà été remis à des jeunes qui auront beaucoup de plaisir à apprendre les rudiments de notre passe-temps avec leur propre avion.

Un merci tout spécial est de mise envers le père Thomas, tout jeune à 87 ans, parce qu'il a voulu donner un cadeau plutôt que de laisser ses avions ramasser la poussière. Je lance un défi à tous les clubs d'être aux aguets de quiconque voudrait faire don de ses avions. Ce pourrait être une bénédiction pour quelqu'un.

En guise de rappel, l'assemblée annuelle de la zone de la Vallée de l'Outaouais aura lieu le 14 octobre au Musée de l'aviation et de l'espace, à Ottawa. Les portes ouvrent à 9 heures et la réunion débutera à 10 heures. Consultez le site Web du MAAC pour récolter les détails. ✈

C'était là une belle fin à une journée parfaite. Un autre rassemblement Fun-fly est passé à l'histoire.

Un merci sincère est de mise à l'endroit du club de Timmins et ses membres pour du bien beau travail! ✈

Starting Bench / Table de démarrage



by Peter Shaffer

Do you find it a challenge to get down on the ground to start an aircraft that is held in restraints? Is getting up a greater effort than getting down to the ground level in the first place? Do you crawl around on your hands and knees or reach over the propeller because it is just too difficult to stand up, move and kneel back down again?

It is probably safe to say that most injuries at the field occur during the starting procedure. As in most things in life, there is an easy way, and then there is the hard way to do things.

There is an easy fix that eliminates all the problems associated with

starting an aircraft on the ground. The Meroke Club in New York State has designed an easy to build and inexpensive safety table or starting bench. The building plans, complete with a materials list and building instructions can be found at their website [/www.meroke.com/safetybench.htm](http://www.meroke.com/safetybench.htm)

There are two designs – one for larger aircraft and one for smaller aircraft. The Lake of the Woods Aero Modelers uses both sizes. The larger design has been modified to accommodate the extra width required by float aircraft or larger wheel-equipped aircraft by widening the table to 45 inches.

The restraining posts have been changed from their original fixed space design to adjustable width posts in order to accommodate aircraft of various sizes. In addition, the post height has been extended to 36 inches above the deck because float equipped aircraft stand taller than those on wheels.

The deck of the floatplane table has been covered with outdoor carpet to prevent scratches to the bottoms of the hulls or floats. The restraining posts have been covered with pipe insulation to prevent damage to the leading edge of the aircraft.

We've also added wheels to the front legs of the table to facilitate easy relocation of the table by one person.

Many options are easily added to the basic starting table. These include batteries and power panels, places to hold transmitters during start-up, places to hold glow drivers and even propeller arc warning signs and red hash marks. The Dryden guys claim that plans are in the works to add a refrigerator and solar panel to their table!

Once you try one, you will wonder why you never built one of these benches before. ✈



par Peter Schaffer

Avez-vous de la difficulté à vous pencher au sol afin de faire démarrer une maquette retenue au sol (par sécurité)? Vous relever nécessite-t-il davantage d'effort que de vous agenouiller au sol? Rampez-vous sur vos genoux et mains ou étendez-vous le bras au-dessus de l'hélice parce qu'il vous est trop difficile de vous relever, de bouger et de vous agenouiller une fois de plus?

On peut avancer que la plupart des blessures au terrain se produisent au moment de faire démarrer sa maquette. Comme bien des choses dans la vie, il y a une façon facile

et une façon difficile de faire les choses.

Il y a une solution de rechange qui saura éliminer tous les problèmes associés au démarrage d'une maquette au sol. Le Club Meroke (dans l'état de New York) a conçu une table de démarrage toute simple. Les plans -- dotés d'une liste de matériaux et d'instructions -- se retrouvent sur leur site Web, [/www.meroke.com/safetybench.htm](http://www.meroke.com/safetybench.htm).

Deux designs sont offerts, l'une pour les grosses maquettes, l'autre pour les plus petites. Le club Lake of the Woods Aero Modelers utilise les deux formats. Le plus gros design a été modifié à une largeur de 45 pouces afin d'accueillir les flotteurs des hydravions ou le train d'atterrissage plus large des maquettes conventionnelles.

Les poteaux qui retiennent la maquette ont été modifiés pour devenir ajustables, dans le sens de la largeur, afin d'accueillir plusieurs dimensions de maquettes. De plus, leur hauteur a été portée à 36 pouces puisque des hydravions sont souvent plus hauts sur pattes que leurs comparses à roues.

La surface de la table a été recouverte de tapis extérieur afin de ne pas égratigner les flotteurs ou la coque des hydravions. Les poteaux ont été recouverts d'isolant à tuyau afin de ne pas endommager le bord d'attaque des ailes.

Nous avons aussi ajouté des roues sur les pattes avant de la table, de sorte à ce qu'une seule personne puisse la repositionner, au besoin.

Plusieurs options peuvent aisément être ajoutées au design de base. Par exemple, on peut installer des panneaux pour piles, des endroits où tenir les émetteurs pendant la procédure de démarrage, des endroits où tenir les piles de type glow drivers et même de petites pancartes qui avertissent les modélistes que l'arc de l'hélice tourne à tel diamètre. Les gars du club de Dryden prétendent qu'ils planchent déjà sur un design qui incorporera un réfrigérateur et des panneaux solaires!

Une fois que vous aurez essayé une telle table, vous vous demanderez comment il se fait que vous ne l'avez pas construite auparavant. ✈



AMR-RC.COM

Phone: 450-670-2444 / 450-670-7963 Fax: 450-670-9389



Valach Engines



120B2-4T
120 cc
Bore 47 mm
Stroke 35 mm
Weight 3.25 kg



VM 170B2 4T
170 cc
Bore 52 mm
Stroke 40 mm
Weight 5.1 kg



210B2-4T
210 cc
Bore 52 mm
Stroke 50 mm
Weight 5.4 kg

AMR Stick Kits



Monster Stick - 144"
Giant Stick 50 - 106"
Giant Stick 50 Twin - 106"
High Wing Stick 30 - 84"
Low Wing Stick 50 - 96"
Low Wing Stick 30 - 84"



AMR Trainer Kits



Trainer 50 - 104"
Trainer 26 - 84.5"
Trainer 20 - 72"



AMR Kits



Air Tractor 401-B - 123"



Extra 260 - 126"



50% Spacewalker - 156"



Waco - 33%, 120" - 40%, 142"



22% Air Tractor 402-B - 123"



Payloadmaster 100 - 132"



Sport 26 - 84"



38% Wendell-Williams Red Lion - 120"



Eclipse 50 - 98"



33% J3 Cub - 139.6"



42% Decathlon - 165"



25% Cap 232 - 73"

For Best Prices visit

AMR-RC.com
or Call 450-677-4694

*Now you can buy from our
premium wood supplies!*

*Full selection of supplies and
accessories available online.*

New Location!

Aircraft Modelers Research Inc
2550 Chemin du Lac
Longueuil, Québec
Canada J4N 1G7

Ph: +1 450-670-2444
Ph: +1 450-670-7963
Fax: +1 450-670-9389
info@amr-rc.com
www.amr-rc.com

We carry KITS from
SIG and
MR Aerodesign

Engine distributor for RCGF, DLE, JBA, MOKI Radials, NGH, ROTO, SV, Valach and ZDZ.

We supply accessories, covering, propellers, electronics and ARFs from Slipstream, Aeroworks and Sig.

WWW.AMR-RC.COM

info@amr-rc.com

Phone: 450-670-2444 / 450-670-7963

Fax: 450-670-9389

ARF Models



Pilot 35% Columbia 400 - 150"



Pilot 28, 32, or 40% Decathlon



Pilot 25, 30, 35, 40 or 50% Sbach 342



AMR T-Craft for 100-200cc - 118"



RC Guys Cessna 150 Aerobat - 96"



RC Guys Cessna 188 Ag Wagon - 97"



RC Guys Piper Cherokee 140 - 100"



RC Guys S1 Pitts - 68 3/8"



RC Guys Super Decathlon - 98"



SlipStream 30cc Beaver - 87"



SlipStream 30cc RV-8 - 80"



SlipStream 30cc Super Chipmunk - 80"



SIG Kadet LT-40 - 70"



SIG Kadet Senior EG - 80"



SIG Rascal 110 - 110"



Aeroworks Prox 260 - 48" or 56"



Aeroworks Edge 540 - .60", 74", 88", 106"



Aeroworks Extra 260 - 60", 78", 85", 104", 122"



Aeroworks Yak 54 - 60", 72", 98", 104", 122"



Aeroworks Carbon Cub - 100cc



Aeroworks Extra 300 - 74", 78", 86", 106", 122"



Aeroworks Ultimate 20-300 - 68", 84", 94"



Aeroworks Yak 55M - 100cc - 108"



Aeroworks Bravita - 30cc - 112"



Aeroworks Cessna 126 - 30cc - 90"



Aeroworks P51 - 50cc - 86"



Aeroworks Sport Cub S2 - 50cc - 110"



Aeroworks Cessna 195 - 90"

Franklin Seels Lilliman 1922 - 2012



Frank est né à London (Ontario), le 26 octobre 1922. Il a servi au sein de la RCAF (à partir de l'aérodrome de Tofino (île de Vancouver) jusqu'à la fin de la guerre. Il s'est alors inscrit à l'Université Western et a enseigné dans les écoles à London entre 1947 et 1979.

Frank a été président des Modélistes aéronautiques associés du Canada entre 1954 et 1956. Son amour du passe-temps s'est perpétué et il a continué de construire et de faire voler des maquettes à Oakville, London et en Floride jusqu'à ce que sa santé l'en empêche.

Frank détenait des adhésions à vie au sein de l'Ordre maçonnique; Nilestown 345, Nilestown (chapitre 247); le chapelet de la perfection (de London); l'Ordre de la rose Croix (de London); du Moore Consistory (de Hamilton) ainsi que du sanctuaire Mocha Shrine de London.

Frank portait plusieurs chapeaux, d'autant plus qu'il était si intelligent qu'il pouvait mener à lui seul presque n'importe quels travaux de réparation chez lui. Il adorait les sports et a agi comme entraîneur auprès de plusieurs équipes de hockey et de baseball; il en a mené plusieurs vers la victoire. Il assumait aussi le rôle de leader au sein de ses activités à l'église.

Frank était le père bien fier de Nancy, Angelyn, Robbie et Frankie (dédécé en 1990) et il était le grand-père de Shalyn, Buddy, Angelyn, Robbie et Tyler.

Frank a certainement agi à titre de modèle en étant un époux dévoué pendant un peu plus de 50 ans et tous (sa famille comme ses amis proches) s'ennuient déjà de lui et ils ont témoigné leur marque d'affection à la famille éprouvée.

Les débuts du MAAC



*par Ron Posno,
MAAC #1124*

Les Modélismes aéronautiques du Canada -- quel nom magnifique. Il est direct, sans prétention -- pas du tout comme une quelconque «académie» ou l'AMA. Il n'y a pas grand risque pour qu'on nous prenne pour une association médicale.

On me dit que le MAAC a été créé en 1947 mais je me suis inscrit en 1951. J'étais âgé de 11 ans et j'étais dévoré de la passion de construire des maquettes. Heureusement, j'avais joint les rangs des London Modelaires et c'était presque une condition d'adhésion que l'on fasse déjà partie du MAAC.

Mon mentor, c'était Frank (Bud) Lilliman et c'était mon genre de gars. Plus âgé que moi d'une vingtaine d'années, un ancien technicien et pilote de la RCAF et, à l'époque, un enseignant dans une école publique. Je ne le savais pas à l'époque, mais «Bud», comme tout le monde l'appelait, ou «Frank» si vous préférez, faisait aussi partie de l'exécutif du MAAC à titre de président et de secrétaire-trésorier.

Je dois vous rappeler que c'était avant l'époque des ordinateurs, ce qui veut dire que les vrais hommes ne pouvaient pas taper -- il n'était pas correct de savoir comment -- si bien que tout était accompli à la main ou laborieusement tapé à la machine. Les reçus et les dépenses étaient soigneusement inscrits dans un carnet obligatoire; les cartes d'adhésion étaient remplies à la main ou peut-

être étaient-elles rédigées à la machine à écrire (selon la charge de travail) et toute la correspondance était copiée au papier carbone et classée à quelque part. Malheureusement, tous ces dossiers et carnets de l'époque ne se sont pas rendus aux prochains exécutifs. Si quelqu'un devait les trouver et les assembler, ce serait un véritable trésor pour un historien.

Bud et tous les leaders de l'époque travaillaient durant de longues heures et personne ne s'en apercevait -- souvent au prix des heures qu'ils auraient pu passer auprès de leur famille ou de leur autre amour, construire et faire voler des maquettes.

J'en connais quelque chose de ce genre de travail puisque j'ai essayé d'alléger la tâche de Bud. En cette époque pionnière, la plupart d'entre nous construisions des maquettes de vol circulaire ou de vol libre; certaines étaient motorisées, d'autres étaient des planeurs. Quelques modélistes construisaient (on ne sait pas comment) des planeurs ultralégers ou de bizarres de créatures à propulsion élastique et dotées d'une énorme hélice qui tournait lentement. Ces maquettes ultralégères (et les hélices) ont été construites en fil de fer très léger et recouvertes de pellicule transparente prélevée d'un cabaret qui avait contenu un liquide concocté à partir d'une recette secrète que seuls quelques initiés connaissaient. La télécommande était possible si on assemblait des émetteurs soi-même. Conséquemment, la participation au sein de ce volet était limitée, et pas seulement par-

ce que ça coûtait très cher.

Je vous décris tout cela parce que, sans faute, tous les membres de l'exécutif du MAAC que j'ai connus adoraient une ou plusieurs disciplines de notre passe-temps fascinant et tenace. S'ils acceptaient de gérer et de faire fonctionner le MAAC, ces gens-là savaient parfaitement qu'ils auraient moins de temps pour s'adonner eux-mêmes à leur activité préférée. Je crois que les sacrifices qu'ils ont accepté de faire nous a bien servi. Aujourd'hui, le MAAC est un organisme fort qui poursuit ses efforts organisationnels, de coordination et d'aide alors que nous voulons nous amuser.

Je ne sais pas à quoi s'adonnent les modélistes aujourd'hui. J'aperçois des bribes de renseignements (concours et rassemblements) en consultant les nouvelles que je lis.

En cette époque lointaine d'adeptes de vol circulaire, nous pouvions nous adonner à des courses en équipe, des concours de vitesse, des concours acrobatiques et du combat. Les adeptes de maquettes de vol circulaire, eux, tentaient tout bonnement de perdre leurs avions. Les modélistes qui créaient les maquettes ultralégères étaient très heureux de les voir flotter dans les hangars. Les adeptes des maquettes télécommandées imitaient tout le monde et leurs copies volantes volaient ou étaient simplement exposées dans toute leur splendeur. Il y avait des concours à chaque fin de semaine dans un rayon de 400 milles. C'était agréable; ce l'est encore.

Franklin Seels Lilliman 1922 - 2012



Frank was born in London, Ontario on October 26, 1922. He served in the RCAF in the aerodrome at Tofino on Vancouver Island until the end of the war. He then attended Western University and taught school in London from 1947 to 1979.

Frank was President of the Model Aeronautics Association of Canada from 1954 to 1956. His love of the hobby endured and he continued building and flying model airplanes in Oakville, London and Florida until his health would not permit him to do so.

He held life memberships in the Masonic Orders: Nilestown #345, Nilestown Chapter 247; Lodge of Perfection, London; Order of Rose Croix, London; Moore Consistory, Hamilton, Ontario and Mocha Shrine, London Ontario.

Frank wore many hats, as he was so clever and so capable of doing almost any repair job as necessary to keep a home running smoothly. He loved sports and coached several hockey and baseball teams to victory as well as taking a leadership role in his church activities.

Frank was a proud father of Nancy, Angelyn, Robbie and Frankie (deceased 1990) and Grandfather of Shalyn, Buddy, Angelyn, Robbie and Tyler.

He certainly was a role model of a husband for just over 50 years and will be dearly missed by all of us, his family and dear friends who have shown so much love during our difficult times.



MAAC EARLY DAYS



*By Ron Posno,
MAAC #1124*

The Model Aeronautics Association of Canada – what a wonderful name. Straightforward, unpretentious – not at all like the “Academy” or AMA. No risk here of being taken for a medical association.

I’m told MAAC started in 1947, but I joined in 1951. I was eleven years old and I was a very keen and active modeler. Fortunately, I was part of the “London Modelaires,” and it was almost a condition of membership that you had to belong to MAAC.

My mentor was Frank (Bud) Lilliman and he was my kind of guy. Twenty years older, a former RCAF tech and pilot, and at the time, a public school teacher. I didn’t know it then, but “Bud,” as he was known by everyone, or “Frank,” if you prefer, was also on the executive of MAAC, the President and Secretary-Treasurer.

Now, this was a time before computers and real men couldn’t type - it was not politically correct - so, everything was done by hand or laboriously, finger-punched on a mechanical typewriter. Receipts and expenses were carefully entered in the requisite journal, member-

ship cards were completed by hand or maybe typed (depending upon workload), and all correspondence was carbon-copied and filed somewhere. Unfortunately, not all the files and journals made it to succeeding executives. They would comprise an historian’s treasure if they could ever be found and assembled.

Bud, and all the early leaders, worked long and unrewarded hours – often at the expense of their families and their other love – building and flying model aircraft.

I know about the work because I tried to relieve Bud of some of the drudgery. In the early days, most of us built “u-control” or free flight – both powered and glider. Some very few, built (constructed some how) “ultra-light” gliders or strange creatures powered with rubber bands and huge, slow turning propellers. Ultra lights (and their propellers as called for) were constructed from light wire frames and transparent film lifted from trays of liquids holding secret formulae created by the few of us dedicated to the cause. Radio control was possible with personally designed and constructed equipment. Consequently, participation was very limited and not just because it was very expensive.

I describe all this, because without

exception, every executive member of MAAC I ever knew, loved one or more aspects of this fascinating, and enduring, hobby. Taking on the responsibilities of running and operating MAAC deprived them of doing what they wanted to do most of all. I think their sacrifices have served the rest of us well. MAAC is a strong organization today, still organizing, still coordinating and still supporting us in the enjoyment of our enduring interests.

I don’t know what modelers do today. I get glimpses of contests and meets from the news.

In the early days for the u-controllers, we had team racing, speed contests, acrobatic competitions, and combat; for the free-flyers, they just tried to lose their airplanes; and the ultra-lights floated around hangers. Radio controllers mimicked everybody else and scale aircraft flew or simply posed in all their beauty. Contests every weekend within four hundred miles.

It was fun; it’s still fun.

I am pleased to have been part of the early years. Bud Lilliman, and all his confreres in MAAC, taught me many things for which I’ll be forever grateful.



ERCS Fun Fly Photo Gallery



Here are some of the models that were at the Edmonton Radio Control Society Fun Fly. / Quelques-unes des maquettes lors du Fun-fly de l'Edmonton Radio Control Society.

Above: Ron Lesyk with his Stearman / Ron Lesyk et son Stearman.

Right: Craig Green with his Fokker DR1 / Craig Green et son Fokker DR1.

Below Right: Jean-Guy Denis with his Fieseler Storch. / Jean-Guy Denis et son Fieseler Storch.

Below: Bob Wonitoy starts his Typhoon. / Bob Wonitoy fait démarrer son Typhoon.

Inset: Bob has done some great detail work on his Typhoon. / Bob a très bien détaillé son Typhoon.



Photo Gallery



Above: Bill Pottage with his 1/4 scale Clark Industries DH82A. The model has an 88-inch wingspan and is powered by a 30cc engine with a 20x6 prop. / Bill Pottage et son DH82A à l'échelle un quart (Clark Industries). La maquette à essence (moteur de 30 cc et hélice de 20x6) possède une envergure de 88 pouces.

Left: John Baker's Stinson was one of the highlights of the Kenora Float Fly. The airplane is a scale model of one of the planes at the Canadian Bush Plane Museum. / Le Stinson de John Baker était l'un des points forts du Float-fly de Kenora. L'avion est une copie volante d'un véritable qu'on retrouve au Musée canadien des avions de brousse.

Below Left: Len Ashdown launches his PBY at the Christie Conservation Park Float Fly. / Len Ashdown lance son PBY au Float-fly du Christie Conservation Park.

Below: Jim Spence is well prepared for the first flight of his new Hobby King Focke Wolf 190 with a support crew of Craig Campell, leading the crash recovery team, grief therapist Bruno Scherzinger Sr, and Dr John Cocker filling in on all other duties at the club field in Stouffville, ON. / Jim Spence est bien préparé pour le vol inaugural de son Focke Wulf 190 (de Hobby King) avec son aide de camp Craig Campell. Le chef de l'équipe de récupération : le thérapeute de chagrin Bruno Scherzinger père, ainsi que le docteur John Cocker, qui remplit toutes les autres tâches au terrain du club de Stouffville (Ontario).



Beginner



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

Some time ago, Jo Scott, the librarian of the Town of Sutton, Ontario, approached a club member and said, 'We would like you to teach a group of our kids how to make model airplanes.'

This was not only an opportunity, but a challenge. The fourteen kids ranged from eight to twelve years old. Our club, the Keswick Model Aircraft Club, took up the challenge.

We chose a hand-launch glider design called Mrs. Beasley, which is 14" long with an 18" wingspan. A bunch of us prepared the 'kits' by cutting the wings, stabilizers and rudders from 5 mm foam. The club Pres, Karl Goinarof, cut the fuselages on his saw.

We planned three one-hour sessions.

On the first week, we acquainted the kids with the basic principles of flight. It wasn't easy to teach an eight-year old about centre of gravity or wingspan so I compared the glider to a large gliding bird.

The second session was devoted to sanding leading edges and assembling the components. Our members took a group of three or four kids and worked with them, instructing but not doing the work for them. Surprisingly, several parents joined in the fun and the teacher-to-student ratio dropped to almost one to two.

By the end of the third week, we had over a dozen planes ready for test flights. We had sent the kids home with the parts to decorate them as there was to be prizes given for prettiest plane, most origi-

nal decoration, longest flight and longest time up in the air.

We were pleasantly surprised to see the kids come in for the fourth session carrying their planes, all ready to compete. By this time, the group had increased to seventeen. We had been warned about this, so we had spare kits available. We had measuring tapes, stop-watches and clipboards on hand to give the competition authenticity.

The results justified our work. One young lad modified his plane by adding

Lego parts to it. He won the long distance contest. With the proper encouragement, this young man can be nurtured and directed to becoming a good modeller.

We lease our flying site from the Township and it is important for us to establish good public relations with the community. What better way is there to give back than to work with the kids' groups?

If we can bridge the age gap between twelve and twenty, I believe that we can develop a core of modellers who will continue in the hobby. ✈



Librarian Jo Scott at work. / La bibliothécaire Jo Scott à l'oeuvre.

Débutant



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

Il y a quelque temps, Jo Scott, la bibliothécaire de la Ville de Sutton (Ontario), a approché un membre du club et lui a dit : « Nous voudrions que vous appreniez à un groupe d'enfants comment fabriquer des maquettes volantes. »

Ce n'était pas là que simplement une occasion, c'était un défi. Les 14 enfants en question étaient âgés de huit à 12 ans. Notre club, le Keswick Model Aircraft Club, a relevé le défi.

Nous avons choisi un planeur lancemain appelé Mrs. Beasley (longueur de 14 pouces, envergure de 18 pouces). Plu-

sieurs d'entre nous avons préparé des kits en découpant les ailes, les stabilisateurs et les gouvernails de direction à partir de mousse de 5 mm. Le président du Club, Karl Goinarof, a découpé les fuselages sur sa scie.

Nous avons planifié trois séances d'une heure.

La première semaine, nous avons fait connaissance avec les enfants et nous leur avons enseigné les principes de vol. Ce n'était guère facile de montrer le centre de gravité ou l'envergure des ailes à un enfant de huit ans, si bien que j'ai comparé le planeur à un gros oiseau en vol plané.

La deuxième séance a été consacrée à poncer (sabler) les bords d'attaque et à

assembler les composantes. Nos membres prenaient trois ou quatre enfants sous leur aile et travaillaient avec eux; ils donnaient les instructions mais ne travaillaient pas à leur place. C'est surprenant, mais plusieurs parents se sont ajoutés au groupe et le rapport enseignants-élèves a diminué.

À la fin de la troisième semaine, plus d'une douzaines de planeurs étaient prêts à entreprendre leur vol d'essai. Nous avons envoyé les enfants à la maison avec leurs composantes, de sorte à ce qu'ils puissent les décorer; des prix seraient attribués au plus bel avion, à la décoration la plus originale, au vol le plus long et à la meilleure durée de vol.

suite à la page 37

Débutant

suite de la page 36

Nous avons été agréablement surpris de voir arriver les enfants lors de la quatrième séance avec leur avion prêts à voler. Notre groupe avait augmenté à 17 membres. On nous avait prévenus de la chose, aussi avons-nous préparé quelques kits supplémentaires. Nous avions sous la main des rubans à mesurer, des chronomètres et des planchettes à pince dans l'esprit de donner un air de concours à cette portion du cours.

Les résultats ont amplement justifié notre travail. Un jeune homme a modifié son avion en y ajoutant des morceaux de blocs Lego. Il a remporté le concours du vol de longue distance. Avec l'encouragement approprié, ce jeune pourrait devenir un modéliste.

Nous louons notre terrain de vol auprès du Canton et il nous importe d'établir de bonnes relations publiques avec la communauté. Quelle meilleure façon de rendre la pareille qu'en travaillant avec un groupe d'enfants? Si nous pouvons diminuer l'écart entre les âges de 12 et de 20 ans, je crois que nous pourrions former un groupe de modélistes qui poursuivraient leur aventure au sein de notre passe-temps. ✈



Above: A group of students watch the flying demo. / Un groupe d'élève regarde une démonstration de vol.



Right: Milt gives a few flying tips to the students. / Milt prodigue quelques conseils de vol aux élèves.

1-877-PMHOBBY

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family for Over 50 Years

Many quality products from These and other Manufacturers:

Visit Today

Thousands of products on-line
www.pmhobbycraft.ca

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

2020J 32 Ave NE
 Calgary AB T2E 6T4

GREAT HOBBIES



Presents



The MAAC Aerobatic Challenge

MAAC and Great Hobbies team up to promote entry level Scale Aerobatic competition in Canada. To encourage new pilots and clubs to get involved in IMAC competition, Great Hobbies has donated the choice of an EG Aircraft 100cc MX2 ARF or \$1,000 Great Hobbies gift card as the grand prize. Any pilot who competes in a MAAC sanctioned scale aerobatic contest in the entry-level IMAC classes of Basic or Sportsman will earn one ballot per event entered during the 2012 season. The more contests you enter, the more chances you have to win!

No full-blown IMAC contest in your area? No problem. Go to the official home for scale aerobatics in Canada at <http://scaleaerobaticscanada.com/> to see flight videos of the basic and sportsmen required maneuvers and find out how you can run a qualifying mini IMAC challenge at your next fun fly.

Draw will be early October after the completion of the 2012 flying season.

Planes that could help you win!

Yak 54. 60- .90 ARF Red/White
Wing span: 60", Weight: 6lb, Length: 55"



AWK01501A
\$314.99

Extra 300. 60- .90 ARF Blue/Yellow
Wing span: 60.5", Weight: 6lb, Length: 56"



AWK01503A
\$325.99

Extra 300. 60- .90 ARF Orange/Blue
Wing span: 60", Weight: 6lb, Length: 55"



AWK01503B
\$325.99

MXS 30cc ARF Green/White/Check
Wing span: 72", Weight: 9.9-11lb, Length: 67.5"



SLP30001A
\$249.99

EGA30003B
MX-2 30cc Green/Purp
\$399.99

www.greathobbies.com
FOUR LOCATIONS ACROSS CANADA TO SERVE YOU BETTER

WIN!

100CC Plane

Grand Prize EGA100003A

MX2 100cc ARF Green/White

Wingspan: 106 in
Wing Area: 2070 sq-in
Length: 97 in
Weight: 26.5 - 28 lbs
100 - 120 cc Gas
4+ channel Radio
6 - 9 heavy duty servos



Features Include : Carbon Fiber Landing Gear, Wing Tubes, and spinner. High quality HD hardware w/ titanium pushrods **\$999.99**



OR

\$1000



Great Hobbies Gift Card

Planes that could help you win!

MXS-R 30cc Matt Hall

Wing span: 75.5", Weight: 9.9-11.2 lb, Length: 69.5"

Raven 30cc Pro ARF White/Blue

Wing span: 74", Weight: 9.9-11.2lb, Length: 69"

Sbach 342 30cc ARF Orange/Black

Wing span: 72", Weight: 9.9-11lb, Length: 67"



EGA30005B

\$374.99

EGA30006B

\$374.99

GHA30003B

\$349.99

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Disability Awareness



Mike Lang 61332
Chair
519-913-2022 mlang1321@rogers.com

Hello fellow MAAC members. My name is Mike Lang and I've been given the chance to Chair the Disability Awareness Committee. For me, personally, it is a committee that has so much meaning and value. I have been disabled for a number of years now and it's this hobby, and MAAC, that has kept me going.

I suffered two strokes in September of 2010 and have had my fair share of health related problems, but what has got me through is my fellow modellers locally and my flying club in St. Thomas, ON. I think that this is a great hobby and has potential to improve your health and also is a very good way to regain the social aspect that many disabled people miss out on.

It is a hobby that anyone can do, from scale building to flying today's quality ARF models. I have been involved with

RC planes now for about 20 years and have gotten into scale building and flying. I enjoy the cutting of my own short kits and building a kit from scratch and then flying the final product at the field.

I also love to show off what I have accomplished over the last year's building season. There is real satisfaction in spring when it's time for that first maiden of that plane that was just finished from the winter building season.

I know if we can make the hobby more accessible and if we spend a little time bringing others into this hobby, we will benefit both as members and as an association.

As chair of the Disability Awareness Committee, I hope to raise awareness of the needs of people with disabilities, and let you know what needs to be done to allow people of all means to enjoy this great hobby. I would also love to make people with disabilities more aware of this hobby, giving them something they can become part of.

I also think we need to make the public more aware of who we are as modellers, let them see what we are about and maybe get the organization to become more people-oriented.

I think we can all do a bit more at the club level to make people with disabilities more welcome in this hobby. I think we are already doing some things. I know at our field the members are very helpful when someone with disabilities shows up to fly. They are very willing to help carry and set up some planes and get them ready to fly. The whole experience in general is a great, pleasurable experience and I look forward to getting to the field whenever possible.

I also wanted to take this time to ask for any member who would be interested in joining Jay Uberig, Peter Schaffer, Kevin McGrath & myself on the Disability Awareness Committee to please send me an e-mail. We will contact you as soon as possible. ✈

Comité sensibilisation à l'invalidité



Mike Lang 61332
Président
519-913-2022 mlang1321@rogers.com

Bonjour, collègues du MAAC. Je m'appelle Mike Lang et on m'a accordé la chance de diriger le Comité sensibilisation à l'invalidité. Personnellement, c'est un comité qui revêt beaucoup de signification et de valeur pour moi. Je suis invalide depuis quelques années et c'est ce passe-temps et le MAAC qui me tient aller, pour ainsi dire.

J'ai subi deux AVC en septembre 2010 et j'ai connu ma part de problèmes de santé, mais ce qui m'a aidé à m'en tirer, ce sont mes amis modélistes locaux et mon club de St. Thomas (Ontario). Je crois que ce passe-temps est merveilleux et qu'il a le potentiel d'améliorer votre santé et c'est aussi une très bonne façon de reprendre une vie sociale à laquelle bien des personnes invalides ne goûtent plus.

L'aéromodélisme est un passe-temps auquel n'importe qui peut se livrer, de copies volantes aux maquettes presque prêtes à voler de bonne qualité que l'on retrouve aujourd'hui. Je m'adonne aux avions télécommandés depuis environ 20

ans et j'évolue au sein des copies volantes. J'aime beaucoup découper mes kits partiels et en construire un artisanalement pour ensuite faire voler le produit final au terrain.

J'adore aussi montrer ce que j'ai accompli au cours de la saison de construction. Je retire beaucoup de satisfaction au printemps lorsque vient le temps de procéder à ce vol inaugural de cet avion fraîchement sorti de l'atelier.

Je suis persuadé que si nous pouvons rendre ce passe-temps plus accessible et que si nous dévouons un peu de temps à inviter d'autres personnes à entrer au sein de notre passe-temps, nous en profiterons aussi tant en guise de membres qu'à titre d'association.

À titre de président du Comité de sensibilisation à l'invalidité, j'espère sensibiliser la population aux besoins des gens devant surmonter des défis physiques et vous faire part de ce qui devrait être fait afin de permettre aux personnes de toutes les conditions à s'amuser au sein de ce merveilleux passe-temps. J'aimerais aussi beaucoup sensibiliser les personnes handicapées à ce passe-temps et leur offrir quelque chose auquel ils peuvent appartenir.

Je crois aussi que nous devons montrer au public qui nous sommes à titre de modélistes, qu'ils voient ce que nous faisons. Peut-être que de cette façon, notre organisme sera-t-il davantage axé sur les gens.

Je crois que nous pouvons tous faire quelque chose de plus tangible dans nos clubs afin de souhaiter la bienvenue aux personnes ayant un handicap. Nous en faisons déjà. Les membres de mon club donnent toujours un coup de main lorsque quelqu'un ayant un handicap arrive afin de faire voler sa maquette. Ces modélistes sont disposés à aider à transporter et à préparer des avions et à les préparer pour le vol. L'expérience est, somme toute, très agréable et j'ai hâte de me rendre au terrain lorsque je le peux.

Je demande aussi à tout membre du MAAC de s'avancer s'il veut se joindre aux membres actuels du comité : Jay Uberig, Peter Schaffer, Kevin McGrath et moi-même. Vous n'avez qu'à m'envoyer un courriel. Nous communiquerons avec vous le plus tôt possible. ✈

First Person View (FPV)



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

Summer is here with its full blast and it seems that FPV flying is the new wave. FPV pilots, airplanes, multi-rotors, and other aircraft are popping up everywhere.

Many people I talk to who fly RC, and perhaps FPV as well, have never heard of MAAC or the possibility of joining RC clubs to fly in a safe and insured environment. They love the hobby and just want to fly. I think the we, as MAAC, need to revisit how we advertise ourselves, and what we do to engage people interested in RC flying to make them aware of our organization, how to become members, and the benefits of joining us.

The FPV Committee, with the help of the Basement-RC Team (www.basement-rc.com), organizes FPV demo events across Ontario. We have already been invited to several clubs and had very successful FPV events.

In B.C., Mark Betuzzi organizes FPV events called "FPV Clinic" where several FPV and aerial photography platforms are presented and support is given to those interested in setting up their airplanes with FPV.

In Boucherville, Québec, a major international three-day FPV event is being organized for mid-August.

As you can see, interest in FPV is

growing exponentially. By the time you are reading this article, the MAAC Executive and the Board of Directors have already given their blessing to the new FPV guidelines (posted on MAAC's website under FPV Committee documents). Please read them carefully, and follow them while flying FPV.

This is the end of a long mile for the FPV Committee. Seeing these guidelines in effect and followed by MAAC members is the fruit of our almost two years' worth of work.

We hope that we managed to create a set of rules and guidelines which will benefit most people who want to enjoy flying FPV in a safe environment. My thanks goes out to all parties involved in this, all committees who worked with us on it, the Executive and the Board of Directors as well.

By introducing these guidelines, we as MAAC have proved that we are an efficient body open to new advancements in technology and to listen to our members and their wishes. ✈



Mark Betuzzi goes over the equipment needed for safe F.P.V. flying during a clinic in Kamloops. / Mark Betuzzi montre l'équipement nécessaire pour le vol par immersion sécuritaire lors d'un atelier à Kamloops.

Vol par immersion (FPV)



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

L'été bat son plein et il semble que le vol par immersion (communément appelé en anglais First Person View, acronyme FPV) soit devenue la plus récente mode. Les pilotes, avions, appareils multirotores et autres types de maquettes FPV sortent de partout.

Plusieurs personnes à qui je parle et qui pilotent des avions télécommandés et parfois des appareils de vol par immersion n'ont jamais entendu parler du MAAC ou de la possibilité de s'inscrire à un club d'avions téléguidés afin de faire voler leur machine dans un environnement sécuritaire et protégé par de l'assurance. Ces personnes adorent ce passe-temps et ne veulent que faire voler leur machine. Je crois que nous, à titre d'organisme qu'est le MAAC, devons examiner comment nous assurons notre propre publicité et ce que nous faisons afin de tisser des liens avec les personnes qui s'intéressent aux appareils télé-

commandés. Nous devons les sensibiliser au MAAC, comment devenir membre et quelques bénéfices ils en retireraient.

Le Comité FPV, avec beaucoup d'aide de la part de Basement-RC Team (www.basement-rc.com), organise des ateliers de démonstration de vol par immersion partout en Ontario. Plusieurs clubs nous ont invité et ces événements ont toujours été couronnés de succès.

En Colombie-Britannique, Mark Betuzzi organise des rassemblements de vol par immersion qu'il appelle les cliniques FPV; plusieurs plate-formes aériennes de vol par immersion et de photographie aérienne sont alors présentées et de l'appui est offert aux personnes qui veulent doter une maquette de la technologie FPV.

À Boucherville (Québec), un rassemblement majeur se prépare sur trois jours à la mi-août.

Comme vous pouvez le constater, l'intérêt pour le vol par immersion croît de façon exponentielle. D'ici à ce que vous lisiez cette chronique, l'exécutif du MAAC et le Conseil de direction auront déjà accordé leur bénédiction aux nouvel-

les lignes directrices du vol par immersion (affiché au site Web du MAAC, sous l'onglet des documents du Comité FPV). Veuillez lire attentivement ce document et appliquez ces règlements lorsque vous faites évoluer votre appareil.

C'est là l'aboutissement d'un marathon pour le Comité FPV. Que de voir ces lignes directrices être appliquées et les membres du MAAC y adhérer, c'est le fruit de presque deux ans d'efforts.

Nous espérons avoir créé un ensemble de règlements et de lignes directrices qui profiteront surtout aux modélistes qui veulent faire voler des appareils de vol par immersion dans un environnement sécuritaire. Des remerciements sont de mise envers toutes les parties impliquées, tous les comités qui ont travaillé avec nous là-dessus, l'exécutif ainsi que le Conseil de direction du MAAC.

En présentant ces lignes directrices, nous, au MAAC, avons prouvé que nous sommes une entité efficace qui est ouverte aux avancées technologiques et que nous savons écouter nos membres et leurs souhaits. ✈

Public Relations



Roy Rymer
Chair
905-685-1170

61172L
zd-e@maac.ca

What a gorgeous summer it has been. Flying has been great but the other side is it has been a hot one.

Nevertheless, we fly and have fun!

I had the opportunity to be at the Warbirds Over the Bay. Those guys at the Burlington RC Club ready know how to put on a great event and they keep doing it. Even with the hot weather, the volunteers did their respective jobs, guests were well received and enjoyment for all was the two-day attitude.

I had a chance to meet up with a lot of people enjoying the day's events. One of my most rewarding jobs for the day was to award Richard Fahey with his MAAC Lifetime Achievement Certificate.

Richard has been in the sport for as long as I can remember and he held the position as PR chairman before myself and did an exemplary job.

I was trying to make the presentation a surprise. Whether I did or not I will never find out but nevertheless, the award was given to a very deserving individual. Thanks Richard for your relentless pursuit of giving to the MAAC association and its members!

As for the AGM, I think it would be most advantageous to have it televised for all members to see. This would certainly be (IMO) an eye opener for all. There have been a few



who have given me their extreme interest to have this done for 2013/14. The public relations work achieved here would be overwhelming for sure.

Please let me have your comments. I hope your summer was a good one and have many more. ✈

Relations Publiques



Roy Rymer
Président
905-685-1170

61172L
zd-e@maac.ca

Quel été magnifique nous avons eu! Les vols étaient sensationnels si nous pouvions endurer la chaleur. Mais au moins, nous pilotes nos maquettes et nous nous amusons!

J'ai eu la chance de me présenter aux Warbirds Over the Bay. Les gars du Burlington RC Club savent véritablement comment organiser un rassemblement et ils poursuivent leurs efforts. Malgré la chaleur, les bénévoles ont bien rempli leur travail; les invités ont été bien reçus et pendant les deux jours, l'heure était à

la bonne humeur.

J'ai eu la chance de rencontrer plusieurs personnes qui prenaient part aux événements de la journée. L'une des tâches les plus valorisantes, c'était de remettre le certificat de l'Accomplissement d'une vie du MAAC à Richard Fahey. Richard est impliqué au sein de notre sport depuis aussi longtemps que je me souviens et il a occupé le poste de président du Comité des relations publiques avant mon mandat et il a accompli un travail exemplaire.

J'ai tenté de garder le tout à titre de surprise. Que j'aie réussi ou non, je ne le saurai jamais véritablement. Malgré tout, le prix a été remis à un type qui le

mérite amplement. Merci, Richard, de travail sans relâche pour le MAAC et ses membres!

En ce qui concerne l'Assemblée générale annuelle, je crois qu'il serait plus avantageux de la faire téléviser, pour le bénéfice de tous les membres. D'après moi, ce serait une révélation pour bien du monde. Quelques personnes m'ont fait part de leur vif intérêt pour que cela se produise vers 2013 ou 2014. Le travail de relations publiques qui serait alors réalisé, ce serait sensationnel. Veuillez me faire part de vos commentaires. J'espère que votre été était sensationnel et que vous en aurez plusieurs autres. ✈



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



Official MAAC Wear Now Available at MAAC.ca

Radio Spectrum



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

One of the items still hot on the discussion table is the use or lack of use of the MAAC frequency control board. With the wide acceptance of 2.4 GHz Spread Spectrum radios and their built-in inherent safety and interference rejection capabilities, do we really need to continue using a frequency control board and a radio transmitter impound?

Another item up for discussion is frequency sharing agreements. As more and more R/C flyers are using 2.4 GHz spread Spectrum radios and cities are expanding, do flying sites still need to be four kilometres apart?

The safety, Radio Spectrum and Insurance committees are all reviewing the present guidelines to come up with guidelines that will cover these items.

On Saturday, July 7/2012, I con-

ducted a First Person View Clinic. Topics covered the radio, video and aircraft equipment needed to be able to fly FPV. We also covered the basic and present MAAC guidelines for the proper operation of FPV, which will soon be in one guideline.

A few weeks ago, I was contacted in regards to suspected interference in the 2.4 GHz spread Spectrum band. Our Spread Spectrum radios work from 2.4 GHz or 2400 MHz to 2.485 GHz (2485 MHz). In this band, we have 80 channels to use. Different manufacturers use either fixed channels or they hop the band to send the data to the receiver.

There are 2.4 billion individual identification codes, plus some manufacturers use a Model code as an extra safeguard against interference. You do the math and interference is virtually improbable to happen but not impossible.

We share this band with many other users in the Industrial, Scientific and

Medial (ISM) band. Cordless phones, Microwaves, Wi-Fi and some Bluetooth devices also share this band. There is a very interesting article on Electromagnetic interference at 2.4 GHz: http://en.wikipedia.org/wiki/Electromagnetic_interference_at_2.4_GHz.

After reading all this information, I started to look at my own radio equipment and referred to the Best Practices guidelines at www.spektrumrc.com/Experience/InstallationBestPractices.aspx.

My installation appeared to follow this document. However, during a flight, my engines kept going to fail-safe. My flight log revealed to me I was experiencing five times the antenna fades, frame loss and holds I should be getting on a typical flight. I was fortunate not to lose this aircraft. I will be repositioning my receiver and the associated satellite receivers to see if this will solve my problem. I'll advise in my next column what was done to solve this problem. ✈

Spectre de Radio



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

L'un des chauds sujets de discussion, c'est l'utilisation ou le manque d'utilisation du tableau de contrôle des fréquences du MAAC. Maintenant que les émetteurs de technologie 2.4 GHz sont largement utilisés -- avec leur technologie sécuritaire et leurs fonctions anti-interférence -- devons-nous réellement continuer d'utiliser de tels tableaux et une régie radio (impound)?

Autre sujet de discussion : les ententes de partage des fréquence. À mesure que de plus en plus de pilotes adoptent ces nouveaux émetteurs et que les villes prennent de l'expansion, les terrains de vol doivent-ils vraiment être séparés de 4 kilomètres?

Les Comités de sécurité, du spectre radio et des assurances sont à revoir toutes les lignes directrices actuelles afin d'en adopter de nouvelles qui traiteront de ces problématiques.

Le samedi 7 juillet 2012, j'ai organisé un atelier de vol par immersion (First Person View en anglais, communément raccourci par son acronyme, FPV). Les

sujets discutés portaient sur l'équipement radio, vidéo et de maquette requis afin de s'adonner à ce type de vol. Nous avons aussi examiné les lignes directrices de base et actuelles du MAAC pour cette discipline, des lignes directrices qui seront bientôt refondues.

Voilà quelques semaines, on a communiqué avec moi relativement à des soupçons d'interférence au sein de la bande de 2.4 GHz. Nos nouveaux émetteurs fonctionnent de 2.4 GHz (ou 2,400 MHz) à 2.485 GHz (2,485 MHz). Au sein de cette bande, nous disposons de 80 voies (canaux). Divers fabricants utilisent soit des voies fixes, soit des voies sauteuses afin d'envoyer les données au récepteur.

Les codes d'identification sont au nombre de 2,4 millions; certains fabricants utilisent aussi un code de modèle en guise de mesure supplémentaire contre l'interférence. Faites le calcul et vous trouverez que l'interférence est bien improbable, mais pas impossible.

Nous partageons cette bande avec plusieurs autres utilisateurs au sein de la bande industrielle, scientifique et médicale (communément appelée ISM). Les téléphones sans fil, les appareils à micro-

ondes, Wi-Fi et Bluetooth la partagent aussi. On retrouve un article fort intéressant sur l'interférence électromagnétique sur 2.4 GHz au : http://en.wikipedia.org/wiki/Electromagnetic_interference_at_2.4_GHz.

Après avoir lu toute cette information, j'ai commencé à examiner mon propre équipement radio et je me suis fié aux lignes directrices des pratiques exemplaires, au www.spektrumrc.com/Experience/InstallationBestPractices.aspx.

Mon installation semblait suivre ce document. Toutefois, au cours d'un vol, mes moteurs retournaient sans cesse en mode antidéfaillance (fail-safe). Mon carnet de vol m'a révélé que mon système était frappé cinq fois plus fort en perte de signal d'antenne, de perte de frame et de retenue que la normal lors d'un vol typique. J'ai été chanceux de ne pas perdre la maquette. Je vais repositionner mon récepteur et les récepteurs satellite connexes afin de vérifier si je peux résoudre mon problème. Je vous informerai des moyens que j'ai utilisés lors de ma prochaine chronique. ✈

Safety



Doug Anderson 2819L
Chair
905-440-4888 pat.doug@rogers.com

SAFETY. A WAY OF LIFE.

In the last report, we looked at ways to make Safety interesting for people to read and talk about. In this issue, we will look at how we can make Safety a way of life in everything we do.

I spent 37 years as a Mechanical Engineer with a large manufacturing company. The last 27 of those years, I was a manufacturing manager, overseeing the design, construction, testing and maintenance of some very large equipment. My workforce consisted of about 600 skilled trades personnel on three shifts, about 35 supervisory staff and about 150 support people including clerical, IT support, CAD/CAM designers and caretaking staff.

Though it varied in numbers, I also oversaw a large apprentice training organization which averaged about 150 apprentices and several instructors.

The work was dangerous. Out of necessity, the safety of every hand, foot, finger and yes, potentially life, was everyone's responsibility but none more so than my own. I learned quickly the serious part I played as manager in ensuring that safe practices were applied by every member of the organization.

One of the first things I learned was that while rules are important in establishing a framework, they are only a small part of the house. Completing that house is a whole other matter. What is most needed is the establishment of a safety culture at every level of the organization and unlike building a house, you must start that task at the top and work down, not the other way around.

Many eyes and ears will be watching and listening to see if you really practice what you preach. You must set goals for each level of the organization and must be prepared to listen to feedback, be flexible in regard to suggested changes, but always be unwavering in your determination to achieve your objectives.

Much of the same approach can be applied to managing a model club, an event, a zone, or indeed even the MAAC organization as a whole. Again, the task must be initiated at the top and allowed to filter down to every level. The top is a relative term here, depending on which of the foregoing examples you are in charge of.

In future columns, we will look at specific ways to implement a safety culture in your organization. For now, fly safely, my friends. ✈

Securism



Doug Anderson 2819L
Président
905-440-4888 pat.doug@rogers.com

LA SÉCURITÉ, UN MODE DE VIE.

Dans la dernière chronique, nous avons examiné les façons de rendre la sécurité intéressante aux personnes qui liront ou qui en parleront. Dans cette chronique-ci, nous nous pencherons sur la façon de faire de la sécurité un mode de vie, et ce, dans toutes les sphères d'activité.

J'ai passé 37 ans à titre d'ingénieur mécanique au sein d'une grande entreprise manufacturière. Pendant les 27 dernières années, j'étais gérant de la fabrication et je surveillais le design, la construction, les essais et l'entretien de grosses pièces d'équipement. Mes employés étaient au nombre de 600 travailleurs en divers corps de métier (répartis sur trois quarts de travail), environ 35 surveillants et environ 150 personnes occupant des postes d'appui (de bureau, appui technologique, des concepteurs CAD/CAM et des responsables de l'entretien ménager).

Bien que le nombre variait, je veillais aussi à l'organisation de la formation d'environ 150 apprentis et de plusieurs instructeurs.

Le travail était dangereux. Par nécessité, la sécurité de chaque main, pied, doigt et potentiellement d'une vie était la responsabilité de chacun, mais personne ne devait s'en soucier autant que moi. J'ai appris très rapidement quelle était mon rôle à titre de gestionnaire afin de m'assurer que chaque membre de l'organisation applique des pratiques exemplaires en matière de sécurité.

L'une des premières choses que j'ai apprises, c'est que bien que les règlements soient importants afin d'établir un cadre de travail, cela ne constitue qu'une petite partie du casse-tête. Viennent ensuite les autres composantes de la maison. Ce qui est requis, c'est la mise sur pied d'une culture de la sécurité à chaque palier de l'organisation et, contrairement à la construction d'une maison, vous devez entreprendre cette tâche depuis la hiérarchie et vous diriger vers le bas... pas le contraire.

Bien sûr, bien des yeux et des oreilles examineront et écouteront afin de voir si vous pratiquez ce que vous prêchez. Vous devez établir des objectifs pour chacun des paliers de l'organisation et vous devez être prêt à écouter la rétroaction, à devenir flexible quant aux changements proposés, sans jamais pour autant laisser fléchir votre détermination d'atteindre vos objectifs.

En gros, cette approche peut être employée en gérant un club de maquettes, un événement, une zone ou même l'organisme qu'est le MAAC. Une fois de plus, la tâche doit être initiée depuis le haut de la pyramide hiérarchique pour ensuite redescendre jusqu'en bas. Ce haut est bien relatif, selon la structure dont vous avez la responsabilité.

Dans les prochaines chroniques, nous examinerons différentes façons de lancer une culture de la sécurité au sein de votre organisme. Pour l'instant, pilotez en toute sécurité, mes amis. ✈

Control Line



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

Control line Scale, anyone?

I came to realize many years ago that I was never going to become a 'Stunt ace,' no matter how hard I tried. As a full-sized pilot, I also have become a lover of scale aircraft!

The famous Walter Musciano wrote several books in the 1950s about how to fly scale free flight and control line aircraft, and I was always astounded at his output of models and plans of this type.

He was building and flying at a time when the engines available had limited speed control. Therefore, I would surmise that his models were flown at close to full power, and that the landings were exciting because of the high wing loadings that many of his models would have had.

Today, the emphasis of CL Scale is on flying, rather than just trying to get ten laps for an official flight out of an overweight museum piece dripping with detail.

Sport Scale is the new standard for high workmanship, but cabin/cockpit detail is not judged, nor would it even be

seen when judged from the regulation distance of around fifteen feet! This gives the opportunity to save on weight, and, therefore, improve the flying qualities of the model immensely.

Today, we have much ready-made equipment available, at reasonable prices, to provide reliable and flexible motor control. R/C throttled engines are inexpensive, and Brodak still markets the time-honoured Roberts 3-wire bellcranks and handles. These are all relatively easy

to set up with a bit of care, especially if some attention is paid to the instructions.

Electric motors are entering the world of Control Line, and with the lighter Lithium Polymer batteries available, they provide an attractive alternative to glow engines. Electric also allows for a wider range of finishing options as there is no need to fuel proof everything.

2.4 GHZ radios are being used almost universally nowadays, and these can be modified to provide speed control for the above-mentioned electric motors as well as operating additional features such as flaps and retracts.

So, if you need a change from whatever competition event you are currently involved in, or would like to try some low-pressure contest flying with a minimum of expense, maybe this is what you should be looking at.

In my next column, I will attempt to describe the "Profile" and "Fun Scale" events for you. For here, you will find a way of building a scale model that eliminates a lot of the construction time, while still providing the thrill of flying a model of a full-size aircraft when it is completed. ✈



Chris Brownhill's Fun Scale Gloster Gladiator Mk 1 from Brodak "38 Special" kit. It is powered by an O.S. 40 FP R/C engine, with Roberts 3-line throttle control. It weight about 45 oz, is covered with dope and Monokote and is capable of mild aerobatics. / Le Gloster Gladiator Mark 1 (Fun Scale) de Chris Brownhill, construit à partir d'un kit 38 Special de Brodak. Celui-ci est mû par un O.S. 40 FP pour maquettes télécommandées, et possède un contrôleur des gaz Roberts à trois filins. La maquette pèse environ 45 onces et est recouverte d'enduit (dope) et de Monokote. Elle peut exécuter de l'acrobatie détendue.

Vol Circulaire



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

Un peu de vol circulaire de copies volantes, quelqu'un?

Il y a plusieurs années, je me suis rendu compte que je ne deviendrais jamais un as du vol acrobatique, peu importe à quel point je m'y acharnais. À titre de pilote d'appareils à l'échelle réelle, je suis aussi devenu un amoureux de copies volantes!

Le célèbre Walter Musciano a écrit plusieurs livres au cours des années 1950 sur la façon de faire voler des copies volantes en vol libre et en vol circulaire et sa production de maquettes et les plans qu'il offrait m'ont toujours sidéré.

M. Musciano construisait et faisait voler des maquettes à une époque où le régime des moteurs n'était pas aisément contrôlable. Conséquemment, j'imagine que ses maquettes volaient presque à plein régime et que les atterrissages aient été intéressants en raison de la charge alaire qu'elles devaient avoir.

Aujourd'hui, l'accent du vol circulaire de copies volantes est placé sur le vol plutôt que de simplement espérer retirer dix tours pour inscription à titre de vol officiel à l'aide d'une pièce de musée surchargée de détails cosmétiques.

Les copies volantes sport constitue la nouvelle norme pour du travail minutieux de calibre élevé mais les détails de cabine et de cockpit ne sont pas jugés... et les juges n'y verraient rien de toutes les fa-

çons puisqu'ils sont situés à une quinzaine de pieds de la maquette! On peut alors économiser sur le poids et ainsi améliorer de beaucoup les qualités de vol de la maquette.

Aujourd'hui, beaucoup d'équipement prêt à utiliser est disponible immédiatement et à un prix raisonnable; la motorisation en est devenue d'autant plus fiable et flexible. Les moteurs télécommandés sont peu dispendieux et Brodak fabrique encore les guignols (bellcranks) Roberts à trois filins qui ont fait leurs preuves depuis longtemps, ainsi que les poignées. Ces composantes s'installent facilement et, en suivant les instructions, tout devrait bien aller.

Les moteurs électriques font leur en-

suite à la page 76

C/L Precision Aerobatics



John McFayden 14681L
Chair
905-689-4283 stuntguy@sympatico.ca

Remember that first contest victory? Most of us spend a few years learning the manoeuvres and getting to the point where we are not breaking planes and props. Then, it is time to pony up that entry fee and set your plane in the pit along with all the 'big guns.'

Then, there you are. Centre of the circle, lines stretched out to the plane, engine running and your pitman waiting anxiously for the wave to let him know to launch. Typically, those early contest experiences are fraught with nerves and a lot of over-controlled corners leading to a finish at the bottom of the pack.

You stick to it, get advice from those competitors around you, get tips from the judges as to what you need to improve on and then go out and practice. Over time, you fly in different conditions, gain more experience and confidence and continue to enter contests and you struggle to the middle of the pack.

All along the way, you learn more of the skills required to trim the plane, to set the engine, to trim the handle, to fly

in the sun, to fly in the wind, to fly in dead calm and how to position your body to maximize your score. You take the setbacks with the gains and continue to practice.
Then, one day, it all comes together



Keith Morgan on his way to his first event win at the Beanfield. / Keith Morgan est en voie de remporter sa première épreuve au Beanfield.

and as the judges' marks are tallied, you learn that all the work, effort, dreaming, trimming and tweaking has paid off. You won your first stunt event.

This happened for Keith Morgan at the Beanfield Grand Prix in Dresden on July 8th. With the heat and humidity reaching in the low 40s and a light wind stirring through the trees around the Beanfield stunt circle, Keith was able to guide his profile Cardinal through the pattern to his first stunt win. Keith was deservedly pleased with his first win, as were his fellow competitors.

Coincidentally, in the same event, Doug Blackmore entered his first stunt event flying an LA .46-powered Brodak Pathfinder. So the cycle begins for Doug. He has that first flight in front of judges finished and now is smoothing out the corners, feeling the wind, trimming, tweaking...

If you haven't experienced your first contest win yet, keep at it. Learn from those around you. Continue to trim, tweak and fly and you can get to the winner circle. Keith did and so did all the other 'big guns.' It is the journey and the effort and the skills that you develop that makes Control Line Precision Aerobatics so rewarding.

Please feel free to submit material to the Precision Aerobatics column. ✈

Vol circulaire acrobatique



John McFayden 14681L
président
905-689-4283 stuntguy@sympatico.ca

Vous vous souvenez de cette première victoire lors d'un concours? La plupart d'entre nous passons quelques années à apprendre les manœuvres et à nous rendre au point où nous ne brisons pas les maquettes et les hélices. Ensuite, nous nous engageons à payer les frais d'inscription et nous plaçons notre avion dans l'aire des puits, à côté des sommités en vol circulaire acrobatique.

Vous voici donc. Vous vous retrouvez au centre du cercle, vos lignes sont tendues jusqu'à votre maquette, le moteur tourne et votre aide de camp attend anxieusement votre signe du bras qui lui signifiera qu'il doit lancer l'avion. Typiquement, vos nerfs sont à fleur de peau au cours de ces premières expériences de concours et vous aurez sans doute trop contrôlé votre appareil dans les coins, ce

qui vous aura placé au pied du classement.

Vous vous entêtez, vous récoltez les conseils des concurrents autour de vous, vous en obtenez d'autres de la part de juges quant à ce que vous voulez améliorer... et vous retournez pratiquer. Au fil du temps, vous piloterez votre maquette sous différentes conditions, vous allez acquérir davantage d'expérience et de confiance et vous continuerez de vous inscrire à des rendez-vous, si bien qu'au prix de ces efforts, vous vous hisserez au centre du peloton.

En cours de route, vous apprendrez les aptitudes nécessaires afin d'ajuster votre avion, comment régler le moteur, comment régler votre poignée, comment voler dans le soleil ou sous le vent, comment voler lorsque les vents sont calmes et comment positionner votre corps afin de maximiser votre pointage. Vous encaissez les échecs au même titre que les petites victoires morales et vous poursuivez

vos votre pratique.

Vient le jour où tout tombe en place et une fois que le pointage des juges est compilé, vous apprenez que tout le travail, l'effort, les rêves, les réglages et ajustements viennent de vous rapporter. Vous venez de remporter votre premier concours de vol circulaire acrobatique.

Ceci est précisément arrivé à Keith Morgan lors du Beanfield Grand Prix à Dresden, le 8 juillet. Alors que la chaleur et l'humidité atteignaient plus de 40 degrés Celsius et qu'un vent léger faisait bruissier les feuilles dans les arbres autour du cercle, Keith a réussi à guider son Cardinal profil à travers les manœuvres et vers sa première victoire. Ce dernier était très heureux de cette victoire, tout comme ses collègues concurrents.

Par coïncidence, Doug Blackmore s'est inscrit à son premier concours de vol circulaire acrobatique lors de la même ronde à l'aide d'un Brodak Pathfinder (mû

suite à la page 75

Free Flight



Tony Mathews #7762
Chair
905-840-2268 tmathews180@gmail.com

Submitted by Les Sayer.

Hi!, since Jim Mosley retired as Free Flight chairman, Rick Barlow asked me to write a short piece for the space

Some years ago, we of SAM 86 used to fly our Great Grape Gathering at Ganoque airfield. It was a pity that the Government decided to sell the airfield to the local municipality for \$1 - no kidding \$1 - as we consequently lost the use of the field. Up to that time, we attracted good numbers of flyers from Montréal, Toronto and further afield, including several from the Northern States.

The Western New York Free Flight group invited us to fly with them, which gradually gave us two dates, one for their Empire State Champs and us with the continuation of the GGG, now into its 42nd year.

Although the number of entrants has tended to dwindle over the years, we still have a good attendance and 2011 actually showed an increase!

Though working under SAM, we are not limited to only SAM events. We offer a wide range of competition, including FAI, scale, and open events for Power, Rubber and Glider -- last year there were 33 events over the three days. We compete in a relaxed manner, keen but not too serious.

One of the highlights of the event is the ladies' mass launch of the Cloud Tramp. Last year, we had two winners as it is last down is the winner, two models disappeared high into the mid-day sky.

Geneseo is not a large town but does offer a good range of accommodations and restaurants, even a Tim Hortons!

The airfield is the home of Historical Air Group 41 who rebuild and fly aircraft from World War Two and prior. Their collection is a mix of flying and non-fly-

ing beauties that include the B-17 used in the movie Memphis Belle, a C-47 and they even have an old non-flying, as yet, C-119 Flying Boxcar. The hangar contains a good number of smaller aircraft.

The grass runway obviously is long enough to allow the B-17 to take off and forms the boundary of one side of the field, which while not large overall, accommodates most of our maxes at two minutes. On really good days, we have had five-minute flights still land inside the field.

I trust this sounds interesting. So why not come and join us, have a good time, fly some models with good company? Even if you are not flying, there is fair selection of people who are more than willing to just sit and talk models. My wife and I travel down on a Thursday and return on Monday. This way, we avoid the weekend cross-border shoppers! ✈

Vol Libre



Tony Mathews #7762
président
905-840-2268 tmathews180@gmail.com

Soumis par Les Sayer

Bonjour! Depuis que Jim Mosley a pris sa retraite à titre de président du Comité de vol libre, Rick Barlow m'a demandé de rédiger un petit quelque chose afin de combler l'espace de cette chronique.

Il y a plusieurs années, nous-mêmes au SAM 86 avions l'habitude de faire voler nos maquettes lors du rassemblement Great Grape Gathering au terrain de Ganoque. C'est dommage que le gouvernement ait décidé de vendre ce terrain à la municipalité pour 1 \$ -- sans farce, 1 \$ -- et conséquemment, nous avons perdu l'utilisation de ces lieux. À cette époque, nous arrivions à attirer plusieurs modélistes de Montréal, Toronto et plus loin encore, y compris des États-Unis.

Le Western New York Free Flight Group nous a invité à faire voler nos maquettes avec lui et graduellement, nous avons acquis deux dates : l'une dans le cadre du championnat Empire State et nous-mêmes avec le prolongement du Great Grape Gathering, qui célèbre maintenant son 42e anniversaire.

Bien que le nombre de participants a

eu tendance à diminuer au fil des années, nous accueillons encore un bon groupe et en 2011, nous avons en fait vécu une augmentation!

Bien que le rassemblement se passe sous l'égide du SAM, nous ne nous limitons pas uniquement à des épreuves SAM. Nous offrons une vaste gamme, y compris FAI, copies volantes, concours illimités pour maquettes motorisées, à propulsion élastique et planeurs -- l'année dernière, nous avons offert 33 épreuves sur les trois jours. Nous aimons nous livrer à une compétition détendue, vivement intéressante mais pas trop sérieuse.

L'un des faits saillants du rassemblement, c'est le lancer de masse des dames à l'aide du Cloud Tramp. L'année dernière, nous avons salué deux gagnantes puisque c'était une épreuve de la dernière maquette à atterrir... Deux Cloud Tramps ont disparu dans le ciel, en plein jour.

Geneseo n'est pas une bien grande ville mais elle offre une très bonne gamme d'hébergement et de restaurants... et compte même un Tim Hortons!

Le terrain de vol est le quartier général de l'Historical Air Group 41 qui reconstruit et fait voler des avions de la Seconde Guerre mondiale et même plus loin. Leur collection compte des appa-

reils qui volent, d'autres non. Elle comprend notamment le B-17 qui a été utilisé pour le tournage du film Memphis Belle, un C-47 et ces bénévoles ont aussi un C-119 Flying Boxcar qui ne vole pas encore. Le hangar renferme plusieurs avions plus petits.

La piste de pelouse est évidemment suffisamment longue pour que le B-17 puisse décoller. La piste constitue la frontière sur un côté du terrain et bien que la piste ne soit pas si large, on peut y faire voler nos maquettes jusqu'au max de deux minutes.

Lorsque la journée est exceptionnelle, nos vols de cinq minutes se terminent par un atterrissage à l'intérieur du terrain.

J'espère que cela vous intéresse. Pourquoi ne pas vous joindre à nous afin de vous amuser, faire voler des maquettes et passer des moments en bonne compagnie? Même si vous ne faites pas voler de maquettes, nombreuses sont les personnes qui aiment bien s'asseoir et jaser modèles. Ma femme et moi nous déplaçons le jeudi et nous revenons le lundi. De cette façon, nous évitons les amateurs d'aubaine outre-frontière! ✈

Vladimir Linardic
président
vladimir.linardic76@gmail.com

38165

Il n'y a pas eu de chronique de vol libre intérieur depuis deux numéros de Model Aviation Canada en raison d'un grave manque de renseignements provenant des modélistes. Souvenez-vous : il s'agit de votre chronique et son succès dépend du matériel reçu; ainsi, veuillez m'envoyer de l'information sur vos événements locaux, des photos ou tout autre sujet qui pourrait intéresser les lecteurs.

Le Championnat mondial de 2012 approche à grands pas. Au moment d'écrire ces lignes, ils auront lieu entre les 8 et 13 août à Belgrade (Serbie). Nous offrons un rapport complet dans une prochaine chronique.

En prévision de la saison de vol intérieur 2012-2013, nous organisons un concours postal qui se déroulera du 15 septembre 2012 au 15 juin 2013. Les épreuves au catalogue seront USIC NO-Cal profile scale (poids minimal de 6,2 grammes), Limited pennyplane, F1L et peanut scale. Veuillez me soumettre vos temps de vol, de même que le lieu du vol, le nom du club et tout autre renseignement.

L'ajustement des moteurs élastiques pour maquettes de vol intérieur par (feu) Jack McGillivray

L'objectif, c'est d'utiliser le nombre maximal de tours en remontant le moteur élastique afin d'obtenir un vol efficace. Votre maquette devrait atterrir au moment précis où l'élastique en est rendu à ses derniers tours. Les méthodes suivantes vous expliquent comment vous y prendre :

Problème 1 : La maquette finit par utiliser tous les tours d'élastique au-dessus du plancher (élastique remonté trop puissamment)

Solutions :

A : Utilisez un autre élastique doté d'une plus petite coupe en travers, en maintenant ou en augmentant sa longueur générale.

B : Utilisez un autre élastique doté de la même coupe en travers, avec une longueur augmentée.

C : Augmentez le pas de l'hélice ou son diamètre.

D : Si l'élastique est neuf, le problème s'atténuera quelque peu lors du prochain

vol.

Problème 2 : La maquette atterrit sur le plancher et sans que l'élastique se soit entièrement déroulé (sous-motorisé)

Solutions :

A : Raccourcissez l'élastique actuel.

B : Utilisez un autre élastique doté d'une plus importante coupe de travers, en maintenant ou en raccourcissant sa longueur générale.

C : Diminuez le pas de l'hélice et/ou le diamètre de l'hélice.

Autres facteurs :

Si possible, le moteur devrait peser davantage que le poids de la cellule (le reste de la maquette) mais il ne devrait pas en excéder le double de ce même poids. Cependant, sur plusieurs maquettes, on ne peut utiliser des élastiques aussi lourds en raison de la charge alaire élevée que cela entraîne. Lorsque la longueur de l'élastique dépasse la longueur du fuselage en bâtonnet de plus de 2,5 fois, de la vibration ou l'amoncellement du caoutchouc peuvent survenir, ce qui nuit au vol en raison du changement de position du centre de gravité, voire même l'arrêt de l'hélice.

Avec chaque utilisation successive de l'élastique, la puissance qu'il livre diminuera, particulièrement si l'on applique le nombre maximal de tours et qu'on ne laisse pas reposer l'élastique entre ces séances.

Remonter les moteurs à élastique pour maquettes de vol intérieur par Stan Chilton

Après avoir construit et avoir procédé aux essais de votre maquette, le moment de vérité surviendra lorsque vous remonterez votre moteur à élastique avant de procéder à vos premiers vols officiels.

Ces dernières années, j'ai lu des articles traitant de la cristallisation des moteurs à élastique, un état provoqué par trop d'étirement ou trop de tours. Ça ne m'a pas convaincu pour autant de modifier mon style de remontage parce qu'en bout de ligne, vous devez obtenir autant de tours que ce que peut endurer votre élastique. J'ai expérimenté avec plusieurs types de lubrifiant afin d'obtenir plusieurs tours supplémentaires et de faire en sorte que l'élastique se déroule correctement et avec un maximum d'efficacité. L'objectif, c'est d'obtenir de façon constante le maximum de tours à chaque vol et que chaque vol officiel soit accompli avec le maximum possible de tours

d'élastique, peu importe combien sont fixés au niveau voulu de force de couple.

Il existe plusieurs façons de remonter un moteur à élastique. Je vous parlerai de la façon dont je m'y prends, bien que certains pourraient y voir des failles techniques. Par exemple, Jim Clem n'étire pas son élastique autant que moi. Il est d'avis que l'étirement maximal cristallise des liens atomique du caoutchouc. Pourtant, je l'ai vu remonter plus de 5 000 tours sur sa maquette Federation ROG!

Voici comment je remonte un moteur dont je veux extraire le nombre maximal de tours :

1) Utilisez un moteur bien rodé ou que vous avez étiré à 90 % de sa longueur pendant cinq minutes.

2) Assurez-vous que le moteur ait été lubrifié à l'aide d'un produit reconnu et qui comporte préférentiellement du silicone.

3) Calculez, depuis un tableau de tours, combien de tours ce tel caoutchouc peut encaisser (aux fins de cet exemple, disons 2 000 tours/minute).

4) Utilisez un frein sur votre appareil de remonte-tours de sorte à ce que vous puissiez tenir le remonte-tours d'une main sans que le mécanisme se débouline en fou et que vous perdiez des tours.

5) Créez un couplemètre (torque meter) grâce auquel vous pourrez établir la distance crochet-à-crochet entre le remonte-tours et le couplemètre. Cette installation doit permettre au remonte-tours d'être agrippé ou retenu fermement à la distance crochet-à-crochet tout en étant aisément détachable.

Passons maintenant au remontage proprement dit de l'élastique.

Étirez la boucle d'élastique autant que possible mais ne la cassez pas. Dans le cas du caoutchouc Tan II, cette longueur se rapproche de dix fois sa longueur originale.

Accrochez l'extrémité ancrée de l'élastique au couplemètre et tenez le remonte-tours dans votre main droite tout en évaluant la tension de l'élastique de votre main gauche.

Commencez à remonter l'élastique doucement. Après une quarantaine de tours, rapprochez-vous de l'élastique tout poursuivant les tours. Maintenez l'élastique suffisamment mou pour qu'il ne se resserre pas et qu'il casse. Remontez à 500 tours et arrêtez.

Comme votre main droite tient le re-

suite à la page 76



Vladimir Linardic 38165
Chair
vladimir.linardic76@gmail.com

There has not been an indoor Free Flight column in past two issues of Model Aviation Canada due to a severe lack of input and information from modellers. Remember, this is your column and its success depends on the material received, so please send me information on local happenings, pictures or anything else of interest.

The 2012 World Championships are approaching quickly. They will be held August 8-13 in Belgrade, Serbia. We will have full report on this event in a future issue.

For the 2012-2013 Indoor flying season, we will hold a postal contest that will run from September 15, 2012 till June 15, 2013. The events for the postal contest will be USIC NO-Cal profile scale (6.2 g min weight), Limited pennyplane, F1L and peanut scale. Please submit times to me along with site location, club name and any other relevant information.

ADJUSTING RUBBER MOTORS FOR INDOOR MODELS

By the late Jack Mcgillivray

The object is to utilize the maximum number of turns wound in to the rubber motor during an efficient flight. It should land just as all the turns are used up. The following are the methods of achieving this:

Problem #1: Model runs out of turns above the floor (overpowered)

Solutions:

A: Use another motor with a smaller cross-section, maintaining or increasing its overall length.

B: Use another motor with the same cross-section, but with increased length.

C: Increase the propeller pitch and/or prop diameter.

D: If the motor is new, the problem will diminish somewhat on the next flight.

Problem #2: The model lands upon the floor with unused turns left in the motor. (underpowered)

Solutions:

A: Shorten the existing motor

B: Use another motor with a larger cross-section, maintaining or shortening its overall length.

C: Decrease the propeller pitch and/or

propeller diameter.

Other factors:

If possible, the motor should exceed the airframe weight, but should not exceed double the airframe weight. On many models, though, motors this heavy cannot be used because of the resulting high wing loadings. When the motor length exceeds the motor stick length by more than 2.5 times, vibration or rubber bunching can occur, spoiling the flight due to C.G. shift and/or prop stoppage.

With each successive windup of the motor, power output will fall, particularly when maximum turns are applied and insufficient rest periods are allowed between windings.

WINDING RUBBER MOTORS FOR INDOOR MODELS

By Stan Chilton

After you've built and tested your model the final moment of truth is when you wind the rubber motor before making your first official flights.

In the last several years I have read about crystallization of rubber motors caused by excessive stretching, or winding. I have not been convinced enough to change my style of winding because the bottom line is simply to get as many turns in the rubber motor as it will possibly take. I have experimented with numerous types of lubricant to facilitate getting the winds in as well as unwinding these same turns with the most efficiency. The goal is to get the maximum turns consistently every flight and every official flight is always wound to the max turns, regardless of how many are backed off to the desired torque level.

There are many different ways to wind up a rubber motor. I will tell you how I do it, although it may be technically flawed. For instance, Jim Clem doesn't stretch out the motor as far as I do. He feels that max stretching causes crystallization of the atomic links of the rubber. Yet, I've seen him crank in over 5,000 turns on a Federation ROG!

The following is how I wind a motor that I want to put in absolute maximum turns.

1) Use a motor that has been well broken in or stretched to 90% length for five minutes.

2) Ensure the motor has been lubed with a proven rubber lubricant, preferably with silicon in it.

3) Calculate from a winds chart how many turns this particular motor should take. (for this example we'll use 2,000 turns)

4) Use a brake on your winder so you can hold the winder in one hand without the danger of free wheeling and losing turns.

5) Create some sort of torque meter where you can establish a model's hook-to-hook distance between the winder and the torque meter. The set-up must allow the winder to be latched or held firmly at the hook to hook distance but at the same time, be easily removable for winding and transfer to the model.

Now for the actual winding.

Stretch the rubber loop as far as it can be stretched, just short of breaking it. For Tan II, this stretched length is close to ten times its original motor length.

Hook the anchored end of the motor to the torque meter and hold the winder in your right hand, feeling the rubber tension with your left hand.

Now start winding slowly. At about 40 turns, start coming in as you continue to wind. Keep the rubber slack enough that it doesn't tighten up and break. Put in 500 turns and stop.

With your right hand holding the winder again and your left hand feeling the tension in the rubber, stretch the motor, again, to just short of the breaking point. Start winding slowly, coming in as before, and put in 300 more turns. Watch the torque meter closely and don't let the torque increase.

Repeat the stretching and winding one more time, putting in another 300 turns, for a total of 1,100. Continue repeating the process, adding only 100 turns in each cycle from this point on. As you approach 1,800 to 1,900 turns, the torque will increase in spite of you coming in. The torque will increase dramatically as you stretch the motor back out.

The last 100 turns may be put on in two cycles of 50. If the motor now appears to be able to take more turns than the chart shows, then continue to add as many turns as you think you can, but never more than 100 at a time.

At absolute max turns, your rubber motor should be at the model hook-to-hook distance. The motor tension at this point should be fairly tight. Back off the required turns to get to your de-

continued on page 75

Rod McRae 058L
Président
250-769-3505 rmcrae12@telus.net

CONVERSION À LA PROPULSION ÉLECTRIQUE

Lorsque vous sélectionnez un moteur pour votre maquette électrique, vous pouvez utiliser un système qu'ont adopté certains fabricants qui classent leurs moteurs selon des équivalences de moteur à combustion interne. C'est-à-dire qu'un moteur sans armature (brushless) de type cage tournante (outrunner) Rimfire .46 42-60-800 de Great Planes est suggéré comme étant l'équivalent d'un moteur à combustion interne de 0.46 pouce cube. Cette façon de classer un moteur électrique convient à quiconque se lance dans une conversion électrique mais cela a tendance à limiter la sélection de moteurs disponibles et cela n'offrira pas la performance optimale d'une bonne maquette électrique.

Je vous conseille fortement qu'une fois que vous aurez vécu votre première conversion électrique avec succès, que vous fassiez votre possible pour ne pas chercher à trouver de telles équivalences entre les moteurs électriques et à combustion interne. Je vous dirais même que vous devriez oublier les paramètres d'opération des moteurs conventionnels lorsque vous considérez effectuer une conversion.

Il n'y a pas de façon de bien comparer l'équivalent entre un moteur électrique et un moteur à explosion. En peu de mots, un moteur conventionnel possède une cylindrée et des caractéristiques de performance fixes, alors que la performance d'un moteur électrique donné est très flexible; on peut aisément la modifier à l'aide de piles de voltage différent et de rapports d'engrenage différents.

Un fabricant de moteurs sans armature des premiers temps se vantait que son moteur était l'équivalent des moteurs conventionnels variant de 0.09 à 0.60 pouce cube et que ces caractéristiques de performance pouvaient être obtenues de la part de piles de différent voltage et en modifiant le rapport d'engrenages sur l'assemblage de l'hélice.

Je reprends ici un passage du livre virtuel d'Ed Anderson, Everything You Wanted to Know About Electric Powered Flight, qu'on retrouve dans le domaine Ampeer de Ken Myers', «The Future is Electric» (www.theampeer.org) :

«Aux pilotes de maquettes conventionnelles qui effectuent leur entrée en motorisation électrique, le premier problème à se manifester, c'est la terminologie et leur signification. Plusieurs articles traitent précisément de ce besoin.

«Je veux plutôt orienter votre question de 'Quel est l'équivalent électrique d'un moteur à explosion de .40' à 'Quelle motorisation électrique conviendrait à une maquette de dimension .40?'

«Il est très difficile de répondre à la première question, mais c'est facile de répondre à la deuxième.

«Je vais vous demander de mettre de côté ce que vous connaissez des systèmes conventionnels et de considérer la motorisation électrique avec des yeux nouveaux. Les systèmes de motorisation électrique sont à la fois plus simples et plus complexes. Il s'agit de les examiner en termes de ce qui a de l'allure pour la motorisation électrique sans pour autant chercher à les faire entrer dans une optique de carburant conventionnel.

«L'approche la plus simple que j'ai vue sur la façon de concevoir des systèmes de motorisation en termes d'électrique, c'est de jeter un coup d'oeil au rapport watts par livre du poids prêt à voler de la maquette. Souvenez-vous que watts = volts x ampères.

«Voici des lignes directrices pour calculer la puissance d'un moteur.

«50 watts par livre vous donnera du vol détendu/à l'échelle véritable avec une performance minimale de vol -- pas recommandé.

75 watts par livre vous offrira du vol sportif aux commandes d'un avion d'acrobatie sportive ou de planeurs motorisés.

100 watts par livre vous offrira du vol acrobatique passablement agressif, y compris peut-être du vol 3D léger ou de la performance digne de la nouvelle catégorie ALES de planeurs.

150 watts par livre vous offrira toute la puissance que vous voulez.»

Dans le monde actuel, la grande majorité de moteurs électriques utilisés dans les maquettes télécommandées sont de la variété cage tournante (outrunner) et ceux-ci constitueront probablement votre style initial de moteur.

Je vous suggère de vous procurer deux articles qui vous aideront à sélectionner et à utiliser vos moteurs électriques. Le premier serait un programme informati-

que de style MotoCalc; le deuxième serait un wattmètre qui vous permettra de tester votre combinaison de puissance électrique.

<http://www.motocalc.com/> s'avère un excellent programme qui vous aidera à sélectionner un moteur, une pile et le contrôleur de vitesse pour votre maquette. Ce programme peut être téléchargé et utilisé pendant 30 jours afin que vous puissiez vous familiariser avant de l'acheter pour la somme de 39,00 \$.

J'utilise ce programme depuis environ 15 ans et j'ai appris à m'y fier pour ma sélection de moteur/piles/hélice/contrôleur de vitesse. C'est toujours à l'aide de ce programme que j'ai aidé bien des modélistes à passer du côté de la motorisation électrique. Je travaille encore à l'aide de mon programme original, mis à jour à de nombreuses reprises, sans frais, lorsqu'une nouvelle version était offerte.

Un programme tel que MotoCalc produit les caractéristiques de vol (estimées) de votre maquette et vous donne une bonne idée de la performance à laquelle vous devriez vous attendre de la part d'une maquette électrique.

J'ajouterai que n'importe quel membre du Comité des maquettes électriques serait disposé à vous donner un coup de main au moment où vous déciderez de vous convertir à la motorisation électrique. ✈



**Sign Three
Fly Free
Parrainez 3
Adhésion Gratuite**

page 27

Electric



Rod McRae 058L
Chair
250-769-3505 rmcrae12@telus.net

R/C MODEL ELECTRIC MOTOR CONVERSION

In selecting a motor for your electric model, you can use the system adopted by some of the manufacturers who classify their motors as equivalent to glow motors, ie; a Great Planes Rimfire .46 42-60-800 Outrunner Brushless is suggested as the equivalent of a 0.46 c.i. glow motor. This means of rating an electric motor is O.K. for a person's initial effort at an electric conversion, but it has severe limitations in selections from the wide range of available motors, and will not provide optimum performance of an electric powered model.

I would strongly advise that once you have completed your initial successful E-powered model that you forget about trying to understand what electric motors are equivalent of a given size glow motor. I would even go so far as to say forget about glow motor specifications when looking for a conversion.

There is no means of adequately stating the equivalent of an electric motor to a given displacement glow motor. Simply put, a glow engine has a fixed displacement and fixed performance characteristics, whereas a given sized electric motor's performance is very flexible and can be readily altered by using different voltage batteries, and drive gear ratios.

There was an early brushless motor manufacturer who boasted that his motor was the equivalent of glow engines from an 0.09 cubic-inch to a 0.60 cubic-inch. And these different performance characteristics could be obtained by different voltage batteries and by changing the gear ratio on the prop drive.

Quoting from Everything You Wanted To Know About Electric Powered Flight, An E-Book by Ed Anderson which can be found in Ken Myers' Ampeer, 'The Future is Electric.' (www.theampeer.org)

"For wet fuel pilots coming into electric, the first problem is terms and their meanings. Several articles are specifically focused on this need.

"I want to change your question from 'What is the electric equivalent of a .40 glow engine?' to 'What electric power system would be right for a 40-size glow plane?'

"The first question is very hard to answer, but the second is not.

"I am going to ask you to put aside what you know of wet fuel systems and look at electric power with a fresh mind. Electric motor systems are both simpler and more complex than wet fuel systems. It is just a matter of looking at them in terms that make sense for electric power and not trying to make them fit the wet fuel framework."

"The simplest approach I have seen to figuring power systems in electrics is looking at the watts per pound of the all-up airplane weight. Remember that $Watts = Volts \times Amps$.

"The following are guidelines for motor sizing.

"50 watts per pound for casual/scale flying with minimal flight performance – not recommended.

75 watts per pound for sport flying, with sport aerobatics and powered gliders.

100 watts per pound for aggressive aerobatics including, perhaps, mild 3D and ALES-type powered gliders.

150 watts per pound for all-out performance."

In today's world, the vast majority of

electric motors used in R/C/ models are the outrunner style and these will probably be your initial style of motor.

There are two items I would suggest that you acquire to aid you in E. motor selection and use, one being a computer program such as MotoCalc, and the second a Watt meter to test your electric power combination.

<http://www.motocalc.com/> is an excellent program to assist you in selecting a motor, battery and speed control (ESC) for your electric R/C model. This program can be downloaded and used for 30 days to get you familiar with it and then you can, if you wish, buy it for \$39.00.

I have used this program for about 15 years now and have learned to rely on it for my motor/battery/propeller/ESC selection. I have helped many modelers in their conversion efforts to electric power using this program. I am still working on my original program which has been updated many times at no charge when a new version has been developed.

A program such as MotoCalc produces the estimated flight characteristics for your aircraft and gives you a good idea of what performance to expect from an electric-powered model.

I would also add that any member of the Electric Committee would be willing to assist you in making a selection for your electric conversion. ✈

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

RC Float Plane



Bill Thorne 75300
Chair
905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca

The weather we have all been waiting for has finally arrived. Clear skies, winds at 10 kph and warm temperatures (occasionally hot) are the main ingredients for great floatplane flying.

With the weather comes the club-sponsored Float Flies. Here is a report and some photos for The Lake of the Woods Aero Modelers annual Rabbit Lake Float Fly by Committee Member Bill Brisson:

“The Lake of the Woods Aero Modelers hosted their annual Float Fly at Rabbit Lake Park in Kenora, ON on June 2-3 and the event was a great success. Pilots from all across NW Ontario and Manitoba gathered to fly and visit in Kenora and the weather was perfect!

“Headlining the show was a Stinson built and flown by John Baker, C-FBGN, a model of a plane that can be found in the Canadian Bushplane Museum in Sault Sainte-Marie, Ont. Power was a 1.80 four-stroke.

“John Pirozec had his twin-engine PBY flying powered by a pair of Evo .46s, with Marc Sharp at the sticks. Even I got in on the fun flying a DHC2 Beaver built by Ron Hearsy of Dryden, a



Ray Baker's Stinson Reliant SR5 at the Kenora Float Fly. / Le Stinson Reliant SR5 de Ray Baker lors du Float-fly de Kenora.

Unionville kit powered by an OS1.20 FS. Jim Milne from Thunder Bay brought his Kadet Sr. that must be ten years old, and still flies like it's brand new.

“After the flying was done, we all were treated to a great meal. Float flying at it's best.”

Another Float Fly was the Cristie Conservation Park Float Fly, June 9, 10 hosted by Laddie Mikulasko. Laddie brought his assortment of aircraft, The Pilot's Delight, Dornier Superwhal and the electric version of his Northstar Design.

Saturday the weather was iffy, but Sunday was beautiful. The winds were low, the water was warm and the event was well attended. There were pilots from the Middle Ontario, South West Ontario and South East Ontario Zones.

If you get a chance to attend a Float Fly, you will not be disappointed. There's lots to see, lots to discuss and you will always be made welcome at the events. There are more float flying to come and there will be reports to follow.

Until next time, be safe all and good flying. ✈

Avions flotteurs



Bill Thorne 75300
Président
905-433-0561 Billthorne@Sympatico.ca

La météo que nous attendions est finalement arrivée. Les ingrédients principaux de bons vols à l'aide d'hydravions, ce sont un ciel dégagé, des vents de 10 km/h et un temps tempéré (parfois chaud).

Avec la météo arrivent habituellement des Fun-flies de club. Un membre du comité, Bill Brisson, nous offre un compte rendu et des photos provenant du Float-fly annuel de Rabbit Lake des Lake of the Woods Aero Modelers :

«Les Lake of the Woods Aero Modelers ont été les hôtes de leur Float-fly annuel au parc Rabbit Lake de Kenora, les 2-3 juin derniers et le rassemblement a remporté beaucoup de succès. Les pilotes de partout dans le Nord-ouest ontarien et le Manitoba se sont regroupés afin de

faire voler leurs maquettes et de visiter Kenora et la météo était parfaite!

«Le clou du Float-fly, c'était le Stinson qu'a construit John Baker, C-FBGN, une reproduction d'un avion qu'on retrouve au Musée canadien des pilotes de brousse à Sault-Sainte-Marie (Ontario). La motorisation était assurée par un quatre temps de 1.80 pouce cube.

«John Pirozec avait apporté son hydravion bimoteur PBY mû par deux Evo .46; Marc Sharp en assurait le pilotage. Moi-même, j'ai goûté au pilotage en faisant voler un DHC2 Beaver, un kit d'Unionville qu'a construit Ron Hearsy de Dryden (Nord-ouest ontarien) mû par un O.S. 1.20 FS. Jim Milne (de Thunder Bay) a apporté son Kadet Sr. qui doit être âgé de dix ans mais qui vole comme s'il était flambant neuf.

«Après les vols, nous avons eu droit à un succulent repas. C'était du vol d'hydravion à son meilleur.»

Un autre Float-fly s'est déroulé celui-ci au Cristie Conservation Park les 9 et 10 juin et son hôte était Laddie Mikulasko. Ce dernier a apporté une collection d'avions : le Pilot's Delight, le Dornier Superwhal et la version électrique de son Northstar.

Le samedi, la météo était marginale mais le dimanche était magnifique. Les vents étaient calmes, l'eau était agréable et la participation a été très bonne. Des pilotes des zones du centre de l'Ontario, le Sud-ouest ontarien et du Sud-est ontarien se sont déplacés.»

Si vous avez la chance de vous rendre à un Float-fly, vous ne serez pas déçu. Il y a toujours des choses à voir, beaucoup de sujets à aborder et on vous fera toujours sentir les bienvenus. D'autres rassemblements suivront, ainsi que des rapports.

D'ici la prochaine chronique, soyez prudents et bons vols. ✈

RC Giant



Tom Russell22036
Chair
905-425-1531mansterrussell01@aol.com

It has been an absolutely awesome summer for flying in Ontario and Québec, this year. I see the weather out West and in Eastern Canada has been a bit more problematic, but hopefully everyone has had the opportunity to get out to fly or at least attend one event this summer.

If you have not done so yet, there is still time get out there with your model as many events are scheduled for the September and October.

The MAAC website (www.maac.ca), and this magazine, have listings of all

these events listed by zone so look it up and get out there and FLY!!

A strong contingent of Canadian flyers attended the International Miniature Aircraft Association (IMAA) Rally of the Giants this year. It was held near Binghamton, N.Y. over a four-day period from June 21 through June 24.

It was a great rally with well over 100 pilots registered and over 200 outstanding aircraft flown. This event traditionally is held in the eastern part of North America one year and the next year, held out West.

Of course, there are Giant Scale aircraft events held all over the U.S.A. and Canada. The IMAA website (<http://www.fly-ima.org>) is another great source to find giant scale events being held in your area.

While you are on the net, I suggest you also look up the Top Gun event held annually in Lakeland, FL in early May. This is absolutely the Mecca for fantastic Giant Scale aircraft (franktiano.com)

To top it off, Canada has the top Scale Modeler in the world, in my opinion, Graeme Mears. He consistently takes top honours in Team Scale with aircraft that he produces. He is also blessed with the ability to recruit top-notch teammates to fly his beautiful creations.

If you ever have a chance to see any of Graeme's planes, take the time to examine them up close as every detail is perfect. That is all for now... I'm going flying, are you? ✈

That is all for now... I'm going flying, are you? ✈



Canadians at the IMAA Rally of the Giants.
Les Canadiens lors du Ralliement des géants IMAA.

Canadians at the IMAA Rally of the Giants.
Les Canadiens lors du Ralliement des géants IMAA.

Copie Volantes Géantes



Tom Russell 22036
président
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

L'été a été absolument fabuleux afin de faire voler des maquettes en Ontario et au Québec. J'observe la météo dans l'Ouest et en Atlantique et j'ai constaté qu'elle a été plus problématique. Mais j'espère que tout le monde a eu l'occasion de sortir et de se rendre au moins à un évènement, cet été.

Si vous ne l'avez pas encore fait, vous avez encore le temps de vous déplacer puisque plusieurs rassemblements sont encore prévus en septembre et octobre.

Le site Web du MAAC (www.maac.ca) et cette revue comportent la liste de tels rassemblements par zone. Jetez-y un coup d'oeil, allez-y et faites voler vos ma-

quettes!

Un important contingent de pilotes canadiens s'est rendu au Ralliement des Géants de l'International Miniature Aircraft Association (IMAA), cette année. Celui-ci avait lieu à Binghamton (état de New York) sur quatre jours consécutifs (entre les 21 et 24 juin).

Plus de 100 pilotes s'y sont présentés avec plus de 200 superbes maquettes. Traditionnellement, ce rassemblement a lieu dans l'est de l'Amérique du Nord une année et dans l'Ouest, l'année suivante.

Bien sûr, on retrouve de tels rassemblements partout aux États-Unis et au Canada. Le site Web de l'IMAA (<http://www.fly-ima.org>) constitue une précieuse source de coordonnées de rassemblements dans votre région.

Tandis que vous êtes en ligne, je vous

suggère de vérifier les détails du Top Gun annuel de Lakeland (Floride), au début mai. C'est sans contredit LaMecque des petits-gros absolument fantastiques (franktiano.com).

Et pour en rajouter, le Canada compte le meilleur modéliste de copies volantes du monde -- selon moi -- en la personne de Graeme Mears. Il récolte couramment les grands honneurs en Team Scale grâce aux maquettes qu'il réalise. Il a aussi l'aptitude de recruter les meilleurs équipiers qui s'occuperont de piloter ses superbes créations.

Si jamais vous avez la chance d'examiner n'importe quel des avions de Graeme, prenez tout le temps voulu afin de les observer de près; les détails sont parfaits.

C'est tout... Je m'en vais faire voler un avion... et vous? ✈

RC Helicopter



Mark Everett 79872
Chair
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

What a great flying season! As I write this in early July, I'm thinking we couldn't ask for much better. Work and home have kept me off the sticks for the better part of the last couple years so, I'm living my favourite hobby through the e-mails and pictures I've been getting from our avid members. Thanks for that and keep them coming!

I was too late to make the last Model Aviation Canada but what's important to mention are the participants of the East Coast Helis Fun Fly and Contest held in Windsor N.S. this past May.

The following pilots earned their MAAC Blades:

Intermediate: Kevin Patterson, Michael Boulanger, Colin Brooks, Julian Parkinson, Calvin Martini, Al Voisine, Paul Sinnis, Jeremy Dann and Murray Latter.

Advanced: Matt Clark, Mark Ramsay

and J. Kelly Denny.

Congratulations on your achievements fellows and a big thank you to Jeremy Dann, Murray Latter and Colin Bell (Who?), for all their efforts to make the event the success it was and for promoting the Blades program.

I frequently get e-mails from helicopter pilots across the country asking for help with troubleshooting various set-ups. I've learned many of our fliers don't have a local club with an in-house expert to assist them and mentor them as they progress in the hobby.

Learning to not crash helicopters isn't easy with even the best support, but for those who are in remote areas or members of a club that has few if any, helicopter pilots, it can be overwhelming. Fortunately, we have the next best thing to an expert with a buddy box – the internet.

If you have a question or are having an issue with a specific set-up combination, you can be pretty sure you aren't the first. Fantastic web forums like RCCanada.ca

are full of pilots of all skill levels willing to share their knowledge and experience to all who ask. Aircraft reviews, set-up combination tips, training advice and help are all there for you to view or you can ask your own specific questions.

There are other communities as well like helifreak.com and RunRyder.com with vast amounts of information available to those looking. Don't get discouraged if you're on your own. Sign up on one or more of the many forums out there - ask your questions and share your experiences. It will make the hobby much more enjoyable and help smooth out the learning curve.

As you progress, don't forget to share what you've learned as there's someone out there looking for that little piece of advice or experience you have!

Enjoy the rest of your flying season and remember to keep safety at the forefront on every flight. ✈

RC Hélicoptères



Mark Everett 79872
président
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

Quelle magnifique saison de vol! J'écris ce qui suit au début juillet et je pense tout bas que nous ne pourrions avoir une meilleure météo. Le travail et les obligations familiales m'ont empêché d'empoigner les manettes depuis quelques années, si bien que je vis mon passe-temps préféré par le biais de courriels et de photos que je reçois de la part de nos membres avides. Merci et continuez de m'en faire parvenir!

J'étais en retard pour soumettre quelque chose la dernière fois à Model Aviation Canada mais il est important de mentionner la participation lors du Fun-fly de la côte Est et concours qui s'est déroulé à Windsor (Nouvelle-Écosse), en mai dernier.

Les pilotes suivantes ont mérité leurs «pales» du MAAC : Intermédiaire : Kevin Patterson, Michael Boulanger, Colin Brooks, Julian Parkinson, Calvin Martini, Al Voisine, Paul Sinnis, Jeremy Dann et Murray Latter.

Avancé : Matt Clark, Mark Ramsay et J. Kelly Denny.

Félicitations pour cet accomplissement,

les gars et un gros merci à Jeremy Dann, Murray Latter et Colin Bell (qui donc?) pour tous les efforts qu'ils y ont mis afin de faire en sorte que ce rassemblement remporte du succès et d'avoir fait la promotion de ce programme.

Je reçois fréquemment des courriels de la part de pilotes d'hélicoptère de partout au pays qui me demandent de régler les problèmes afférents à certaines installations. J'ai appris que plusieurs de nos pilotes ne jouissent pas d'un expert au sein de leur club qui puisse les aider et devenir leur mentor afin de progresser au sein du passe-temps.

Même avec de l'appui de quelqu'un, il n'est pas facile d'apprendre à ne pas faire écraser un hélicoptère et les modélistes qui habitent en région ou si leur club ne possède que très peu ou pas de pilotes d'hélicoptère, c'est tout un défi. Heureusement, nous pouvons nous servir du meilleur atout, si nous n'avons pas un expert muni d'une boîte-école (buddy box) : Internet.

Si vous avez une question ou que vous avez un problème lors d'une installation de votre hélicoptère, vous pouvez parler que vous n'êtes pas le premier. Les forums de discussion absolument sensationnels comme RCCanada.ca regorgent de pilotes

de tous les calibres qui ne demandent pas mieux que de partager leurs connaissances et leur expérience avec quiconque pose des questions. Les comparaisons d'aéronef, les conseils d'installation et d'ajustement, les conseils de formation et de l'aide générale, tout cela est disponible pour visionnement; vous pouvez aussi poser les questions plus pointues qui se rapportent à vous.

D'autres communautés virtuelles existent, comme helifreak.com et RunRyder.com; toutes renferment des tonnes de renseignements que vous pouvez consulter à loisir. Ne vous découragez pas si vous êtes tout seul dans votre région. Inscrivez-vous à un tel forum (ou plusieurs), posez vos questions et partagez vos expériences. Vous vous amuserez davantage au sein de ce passe-temps et votre courbe d'apprentissage ne sera pas aussi prononcée.

À mesure que vous progressez, n'oubliez pas de partager ce que vous avez appris puisqu'il se trouve quelqu'un à quelque part qui recherche cette petite bribe de conseil ou d'expérience que vous avez acquise!

Amusez-vous pour le reste de la saison de vol et souvenez-vous de toujours effectuer chacun de vos vols en toute sécurité. ✈

RC Indoor



Gaston Boissonneault 42053L
Chair
705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net

As I'm writing this, a new indoor flying season has more than likely started in many areas. I'm sad to see the end of the outdoor season but on the other hand, I'm looking forward to this year's indoor, I always look at the positive side, as the saying goes, the glass is half-full, not half-empty.

While I'm on the subject of good news, here's some fantastic development. Earlier this summer, as you're probably aware of my continuous search for a replacement fanfold, I saw a few sheets of fanfold in one of our club member's vehicle and found out he uses it for bathroom renovations.

I asked him if I could have a sheet of it and he happily obliged. As soon as I got back to my workshop, I took all the information printed on it to help me locate the manufacturer and most importantly, the supplier before cutting and milling this new product.

There are only a couple differences from blue fanfold, one being the only available color is pink. A reasonable

deduction is it's made by Owens Corning, which it is.

The other visible difference is that the printing is done on the plastic film side, which ends up on top of the wing when I mill the sheets. If you don't mill your model, you can have the prints on the bottom of the wing, if you prefer.

The solution for this is to erase the printing with methyl hydrate or alcohol, it might not all come off but enough to make a huge difference. As for the color, I seriously doubt that Owens Corning will change it to blue just for us, I didn't even



bother to ask.

I did write a letter to them to find out if their fanfold will be made for a long time, here's a copy of their response:

"Thank you for visiting our website and for your submission. To my knowledge, we will continue to market all of the extruded polystyrene products due to increased sales. I know of no intentions to discontinue any. I would expect that to be especially true if our competition has ceased production.

"I hope this information is helpful to you and good luck on your endeavor with the models."

I found out that it is available Home Depot, in the U.S. only, and also at Menard's, also in the U.S.

As for working with it, after milling a foamy, I found it to be just as good, or even better, than Dow's fanfold. It seems to be a bit sturdier and more precise in manufacturing, I really enjoyed working with it.

We have one female member in our club, Giselle, and she thinks this first pink model is hers already. Maybe, but as far as I'm concerned, I just want to fly indoor, I couldn't care less about the colour! ✈

RC Vol Intérieur



Gaston Boissonneault 42053L
Président
705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net

Au moment d'écrire ces lignes, une nouvelle saison de vol (intérieur) a véritablement commencé en plusieurs coins du pays. Je suis triste de voir se terminer une saison de vol extérieur mais d'un autre côté, j'ai hâte de recommencer les activités. Je demeure positif; selon le vieil adage, le verre est à moitié-plein, pas à moitié-vide.

Tandis que je parle de bonnes nouvelles, voici un développement carrément fantastique. Plus tôt cet été -- dans le cadre de ma recherche d'un matériau qui puisse remplacer le fanfold -- je aperçu des feuilles d'un matériau semblable dans le véhicule d'un membre du club et semblait-il qu'il s'en sert dans le cadre de renovations de salle de bain.

Je lui ai demandé s'il pouvait m'en donner une feuille, ce qu'il a fait avec empressement. Aussitôt de retour à mon

atelier, j'ai prélevé tous les renseignements imprimés sur la surface afin de m'aider à localiser le fabricant et, encore plus important, le fournisseur, avant de découper ce nouveau produit.

On retrouve quelques différences par rapport au fanfold bleu, l'une d'entre elles étant que la seule couleur disponible, c'est le rose. J'en ai déduit (avec raison) que le fabricant, c'est Owens Corning.

L'autre différence visible, c'est que l'impression est exécutée sur le côté de la pellicule de plastique, ce qui devient le dessus des ailes lorsque je prépare les feuilles. Si vous ne procédez pas comme moi, vous pourriez faire en sorte que ces caractères se retrouvent plutôt sur l'intrados (dessous) des ailes.

La solution si vous voulez effacer le tout, c'est de frotter de l'hydrate méthylique ou de l'alcool. Ça ne s'enlève pas entièrement mais ça fera tout de même une différence. Quant à la couleur, je doute fortement qu'Owens Corning la change à du bleu uniquement pour nous.

Je n'ai pas demandé.

J'ai écrit une lettre à ce fabricant afin de m'informer s'il entend fabriquer ce type de fanfold encore longtemps et voici ce qu'on m'a répondu :

«Merci d'avoir consulté notre site Web et d'avoir posé votre question. À ma connaissance, nous poursuivrons notre mise en marché de tous les produits de polystyrène extrudée en raison de ventes accrues. Je n'ai aucune connaissance d'une intention d'en cesser la production. Je m'attends à ce que cela s'avère encore plus vrai si nos concurrents ont cessé leur production.

«J'espère que ces renseignements vous ont été utiles et bonne chance dans vos projets de maquettes.»

J'ai appris que ce produit est disponible chez Home Depot aux États-Unis uniquement et aussi chez Menard (aussi aux É.-U.).

Après avoir préparé un foamy, je me suis aperçu que de travailler ce produit

suite à la page 76



Kelly Williams 59082L
Chair
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

There is currently an effort within MAAC to update and improve the entire Safety Code. In our case with jets, I don't foresee any massive changes from the draft I've seen, with the exception of item 15 in the turbine section:

"I will not run a gas turbine if the surrounding environment presents a fire risk unless adequate precautions are taken to negate the risk."

In the three years that I have been Chairman, this issue has come up three times. Aside from that, some within MAAC have commented that the section above could be improved, which many agree with after consideration.

The common sense approach has worked for years. Jet rallies have even been cancelled, with full support of the jet community, when conditions weren't conducive to flying. However, with a

larger group in jet modeling, there are now a few isolated calls for a more detailed guideline.

To start with, I believe we need to clarify something for a few.

Regardless of any guidelines, the decision to fly or not to fly is based on many factors. Those include time since last rainfall, fire hazard ratings, water and tools on hand, number of people available to act, accessibility to fly over areas, and many others. One factor that is never taken into consideration is how much an individual or group wants to fly.

With that in mind, the history of turbine operations in Canada demonstrates a very good track record. We have all heard the side comments, such as 'needing a fire truck on standby,' or 'every crash results in an explosion,' and so on. To be clear, neither of those statements are true.

The JPO in the U.S. completed a thorough investigation, and concluded that the clear majority of incidents occurred

on landing, followed by a distant second probability of incidents occurring on takeoff. Both of these conditions are 'low energy.'

The probability of an incident in flight is extremely low, and the overall probability of fire was also very low in all three situations. In over a decade of jet modeling, I have personally witnessed only one crash that resulted in a fire and I only know of one other in Canada during that time. I have witnessed many high energy crashes that resulted in nothing more than a damaged aircraft and bank account balance.

I'm not suggesting that we don't need to be cautious and keep fire safety in our minds. I think we, as a modeling group, need to be concerned about the fire risk in all facets of model aviation. LiPo fires, spark ignition gasoline engines, and so on are easy examples to be aware of, but I believe a correct fire risk strategy needs to be considered with all potential sources in mind. ✈

Avions à réaction



Kelly Williams 59082L
président
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Le MAAC tente présentement d'effectuer une mise à jour et d'améliorer le Code de sécurité. En ce qui concerne les jets, je n'anticipe aucun changement important si je me fie à l'ébauche que j'ai vue, à l'exception du point 15 dans la section «turbine» :

«Je ne ferai pas tourner une turbine à gaz si les environs présentent un risque d'incendie, à moins que des précautions adéquates aient été prises afin de mettre fin au risque.»

En mes trois années de direction de ce comité, cette problématique s'est manifestée à trois reprises. De plus, certaines personnes au sein du MAAC ont déjà commenté que la section citée plus haut pourrait être améliorée et plusieurs sont d'accord après s'y être penchés.

L'approche du gros bon sens a fonctionné pendant plusieurs années. Des rassemblements de jets ont même été annulés -- avec l'appui de la communauté de pilotes -- lorsque les conditions n'assuraient pas des vols en toute sécurité. Toutefois, comme le groupe des adeptes de jets s'étend,

les appels se font un peu plus fréquents pour que des lignes directrices plus détaillées régissent notre secteur d'activité.

Pour commencer, je crois que nous devons mettre au clair certaines idées reçues.

Peu importe quelque lignes directrices que ce soit, la décision de voler ou non repose sur plusieurs facteurs. Ceux-ci comprennent l'heure à laquelle de la pluie est tombée, les incidences d'inflammabilité en forêt, s'il y a de l'eau et des outils à proximité, le nombre de personnes prêtes à intervenir, l'accès à des zones qu'un jet peut survoler et bien d'autres. On ne parle que très peu de la grande volonté d'un pilote ou d'un groupe de faire voler leur(s) machine(s).

Ceci dit, l'historique de l'exploitation de maquettes à turbine au Canada offre une très bonne feuille de route. Nous avons tous entendu les commentaires gratuits de quelques-uns qui disaient qu'il fallait avoir un camion d'incendie non loin ou que chaque écrasement est suivi d'une explosion. Je veux être clair : rien de cela n'est vrai.

La JPO aux États-Unis a mené une enquête approfondie et en est venue à la conclusion que la majorité des accidents se produisaient à l'atterrissage; venait

bien loin derrière la probabilité des accidents survenant lors du décollage. Ces deux conditions présentent un facteur réduit d'énergie.

La probabilité d'un incident en plein vol est minime et la probabilité de déclaration d'incendie était aussi très basse dans ces trois situations. En plus d'une décennie d'aéromodélisme de maquettes de jets, je n'ai été témoin que d'un seul écrasement qui a entraîné un incendie et je n'ai connaissance que d'un autre au Canada durant le même laps de temps. J'ai été témoin de plusieurs écrasements à grande énergie qui n'ont fait qu'endommager la maquette et le compte de banque des pilotes.

Je ne suggère pas que nous devons relâcher notre vigilance et cesser de penser sécurité-incendie. Je crois que nous, en tant que groupe de modélistes, devons nous inquiéter du risque d'incendie au sein de toutes les sphères d'activité de l'aéromodélisme. Les feux occasionnés par les piles Li-Po, les moteurs à essence et autres dangers constituent des exemples faciles. Mais je crois qu'une stratégie de gestion du risque d'incendie doit être considérée sous tous ses angles et sources potentielles. ✈

RC Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988L
Chair
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

In the last issue, I introduced all the committee members. Unfortunately, two of the names should not have been on the list. Yves Lemire and Michael Vernier are no longer flying pattern and asked to have their names removed. The good news is that Xavier Mouraux and Richard Vigneault have said they would now be willing to represent Québec and, as this is occurring after the AZM, have been added to the Committee for the year as Advisors. Welcome aboard.

If any members are flying pattern in a zone without representation, please consider joining the Committee as we need could use your insight. My e-mail address is hhughson@dccnet.com.

The last magazine issue had the biographies of seven of the committee mem-

bers. Here are two more:

Mike Allman is representing the B.C. Interior and is presently not flying competition but has many years of pattern experience and still mentors pilots to achieve excellence. Mike is the driving force in promoting F3P indoor and has been Contest Director for the indoor event in Kamloops, B.C. for the past number of years.

We all have had a blast flying at this venue, low keyed and loads of fun. I will try to get a report from him on the logistics of putting on an event like this to provide insight for others who may want to put their own event on. Maybe we could get a few more going across the country.

Hartley Hughson (that's me!) started flying model planes and pattern in 1995. As much as I love flying, I love promoting the hobby. I am currently flying Masters, with a Xigris, Plete Evo, controlled

by a Futaba 14MZ. I try to attend as many contests in a year as possible with a goal of at least five and a wish list of ten! One thing that I really enjoy is meeting other fliers and watching the sport itself evolve over the years.

Please remember that this is a 'change' year for the patterns so if you have thoughts about how the patterns should be changed, now is the time to let me know so the Committee can discuss any proposals and put them forward at AGM. Talk to your area representative or e-mail me with your suggestions/opinions.

I'd also like to congratulate the fliers who have been confirmed to represent Canada in the Worlds in 2013. They are Chad Northeast, Colin Chariandy, Michi Akimoto, and Dave Reaville as Alternate. Our Junior representative for Team Canada is Ethan Chariandy. ✈

RC - Acrobatie de Précision



Hartley Hughson 50988L
président
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

Dans ma dernière chronique, j'ai présenté tous les membres de notre comité. Malheureusement, deux des noms n'auraient pas dû figurer sur la liste. Yves Lemire et Michael Vernier ne pilotent plus au sein de la voltige et m'ont demandé de retirer leur nom. La bonne nouvelle, c'est que Xavier Mouraux et Richard Vigneault m'ont dit qu'ils sont prêts à représenter le Québec et, comme ceci se déroule normalement après les assemblées annuelles de zone, ils ont été ajoutés au Comité pour l'année en cours à titre de conseillers. Bienvenue à bord.

Si des membres pilotent des maquettes de voltige dans une zone et qu'ils ne sont pas représentés, veuillez considérer faire partie du Comité puisque nous pourrions nous servir de votre point de vue. Mon adresse courriel est : hhughson@dccnet.com.

Dans la dernière parution de la revue, j'offrais la biographie de sept des membres du Comité. En voici deux autres :

Mike Allman représente l'intérieur de la Colombie-Britannique et ne pilote pas présentement en compétition mais il compte plusieurs années d'expérience en

voltige et agit encore à titre de mentor auprès de pilotes qui visent l'excellence. Mike est le fer de lance de la promotion de la discipline F3P (vol intérieur) et a agi à titre de directeur de concours lors de l'épreuve de vol intérieur à Kamloops (C.-B.) au cours des plusieurs dernières années.

Nous nous sommes tous bien amusés lors de cette édition détendue et agréable. Je tenterai d'obtenir les détails de logistique de sa part afin de donner un aperçu aux autres de ce que ça implique s'ils veulent aussi organiser quelque chose. Peut-être pourrions-nous en voir d'autres ailleurs au pays.

Hartley Hughson (c'est moi!) a commencé à piloter des maquettes et à s'adonner à la voltige en 1995. Bien que j'adore le pilotage, j'aime aussi en faire la promotion. Je pilote présentement dans la catégorie Masters à l'aide d'un Xigris, d'un Plete Evo (contrôlé par un Futaba 14MZ). Je tente de me déplacer à de nombreux concours au courant de l'année... cinq en espérant faire monter ce nombre à dix! J'aime beaucoup faire la connaissance d'autres pilotes et de voir évoluer le sport au fil des ans.

Veuillez prendre note que les séquences de voltige changent cette année, si bien que si vous avez des commentai-

res sur la façon dont elles devraient être changées, voici venu le temps de m'en informer de sorte à ce que le Comité puisse discuter des propositions et de les apporter devant l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) Parlez à votre représentant régional ou envoyez-moi un courriel avec vos suggestions/opinions.

J'aimerais aussi féliciter les pilotes confirmés qui représenteront le Canada lors du Championnat mondial de 2013. Il s'agit de Chad Northeast, Colin Chariandy, Michi Akimoto et Dave Reaville (membre remplaçant). Notre membre cadet (junior) au sein d'Équipe Canada, c'est Ethan Chariandy. ✈



RC Pylon



Randy Smith 13141
Chair
403 547-1086 pylon.guy@shaw.ca

If you are a regular reader of this column, you are aware of my on-going promotion of the new electric pylon event known as Electric (E) Formula One. While it has not yet been formally recognized by the AMA for national competition, the NMPRA hosts and supports the event at the Nationals.

One week prior to the competition, there are 54 pilots entered in E-Formula One. This speaks to the early success of the event due to key supporters within the NMPRA. E-F1 at the Nats will have a wide range of models from the LR-1A Pogo and Shoestring from E-Flite to a number of traditional kit built designs. These include the Miss Dara, Polecat, Outrageous, Nemesis, Miss Lynn, Little Toni, and others. The approved motor for racing is a very affordable 1250 Kv motor from E-Flite, O.S. Motor, or Brodak Mfg. Add a 4S-2700 Lipo battery and a 60-amp speed control-

ler and you're in business.

On this side of the border, E-F1 is slowly growing in interest and participation in pylon racing. The Calgary Miniature Pylon Racing Association held its annual E-F1 contest at the end of May. Thirteen pilots registered to participate in eight rounds of close racing. Roy Andrassy, Randy Smith and Walter Chikmoroff captured first, second and third place respectively.

One of the objectives of the E-F1 event is to spark renewed interest in pylon racers of years gone by. I am happy to re-

port that this objective has been a success and fully met in one area of Ontario where there has not been interest shown in pylon racing in nearly 20 years.

A small group of 'experienced' and enthusiastic racers of years gone by, led by Ken Fluney from Orangeville, Ontario, have mustered together a fine group of E-F1 models and pilots. A few of these guys seem to prefer the laser cut kits that are available from active sources within the pylon circles of the NMPRA.

Great job guys. Keep up the enthusiasm for this new event in RC pylon. The more you fly your models, the more interest will catch on with the sport flyers in your area. The nice thing about these pylon racers is that they make great flying sport models, too. Sooner or later, the sport flyer wants to go faster. Who doesn't want to see if he can go faster than the other guy? That's how a race begins...

That's about it for now. I'm off to the Mecca of RC modeling – Muncie, Indiana. Next time, I'll report on the U.S. National pylon races. ✈



Six enthusiastic pylon racers from Ontario proudly display their Electric Formula One models. Six courseurs ontariens enthousiastes montrent fièrement leur maquette respective d'Electric Formula One. Left to right / De g. à dr.: Rick Paine, Chris Paine, Greg Hazelton, Ed Smith, D. Mcintosh and Ken Fluney.

RC Course Autour de Pylônes



Randy Smith 13141
Président
403 547-1086 pylon.guy@shaw.ca

Si vous êtes un lecteur assidu de cette chronique, vous connaissez ma promotion continue de la nouvelle épreuve de courses autour de pylônes à l'aide de maquettes électriques, l'Electric (E) Formula One. Bien que celle-ci n'ait pas encore été formellement reconnue par l'AMA aux fins de compétition, la NMPRA organise et appuie cette discipline au sein des Nationals.

Une semaine avant la compétition, 54 pilotes étaient inscrits au sein de l'E-Formula One. Cela en dit long sur son succès attribuable à des apôtres de la première heure chez la NMPRA. L'épreuve E-F1 aux Nats comporte une très grande sélection de maquettes, du LR-1A Pogo et des Shoestrings (E-Flite) à plusieurs designs plus traditionnels en kits. Cela comprend

le Miss Dara, le Polecat, l'Outrageous, le Nemesis, le Miss Lynn, le Little Toni et autres. Le moteur approuvé aux fins de la course, c'est celui d'E-Flite de 1250 Kv, très peu dispendieux, le moteurs O.S. ou Brodak Mfg. Ajoutez une pile Li-Po de 4S-2700 et un contrôleur de vitesse de 60 ampères et vous êtes fin prêt.

De ce côté-ci de la frontière, l'E-F1 gagne tranquillement en intérêt et en participation. La Calgary Miniature Pylon Racing Association a organisé son premier concours annuel de E-F1, fin mai. Quelque 13 pilotes se sont inscrits à huit rondes de course passablement rapprochée. Roy Andrassy, Randy Smith (c'est moi) et Walter Chikmoroff ont ravi les première, deuxième et troisième places, respectivement.

L'un des objectifs de l'E-F1 est de relancer l'intérêt pour les appareils de course d'antan. J'ai le plaisir de vous rapporter que cet objectif a été atteint

dans un coin de l'Ontario, là où l'enthousiasme ne s'était pas manifesté pour la course autour de pylônes depuis presque 20 ans.

Un petit groupe de pilotes expérimentés et enthousiastes, que dirigeait Ken Fluney d'Orangeville (Ontario), a constitué un rassemblement de pilotes de maquettes E-F1. Quelques-uns de ces gars-là semblent préférer les kits découpés au laser qui sont disponibles chez différentes sources à l'intérieur du giron de la NMPRA.

Beau travail, les gars. Maintenez votre enthousiasme pour cette nouvelle discipline. Plus vous ferez voler vos maquettes, plus l'intérêt se propagera au sein des pilotes sportifs de votre coin. Ce qui est bien chouette au sujet de ces maquettes de course, c'est qu'elles s'avèrent aussi de bien bonnes maquettes de vol sportif. Tôt ou tard, le pilote sportif veut piloter

suite à la page 75

RC Scale



Peter Conquergood 9551
Chair
705-522-3550 lprevost_ca@yahoo.ca

Scale Activity in the West continues to be strong. Roly Worsfold is very active in promoting scale competition, has attended several events and sends the following report on his activities:

"I attended the Cascade Scale Rally in May which turned out to be a very nice event, low-key laid back and very enjoyable to attend. Some of the qualified judges were also flying at the event. They didn't judge the same class they were in and flew at the end of the round when their judging was finished.

"In June, we attended two Scale Rallies in the Alberta, one in Edmonton and the other in Calgary.

"I am encouraging one pilot station be utilized at Scale Rallies for those who want to try flying a judged routine. This approach does interfere with other flyers but they would be exposed to the judged aspect of scale flying. Experienced flyers could tutor those wishing to try flying routines. After the flying is finished the first day, a short static judging seminar could be held for those interested. The "soft sell" approach is a far more relaxing method rather than jumping right in."

Roly and others are very active in promoting scale activities in western Canada and the Northwest U.S. under the banner of the NorthWest Scale Aero-Modellers. Their website is nwsam.org.

This year, I made my fourth visit to Top Gun, my third as a competitor. This event gets lots of coverage in the model press, so I will limit my report to my personal observations.

This is a well-organized event, run over five days and is set up to make it easy for the competitors to fly, enjoy themselves, and interact with other modellers.

Traditionally, there tends to be a crosswind on the runway, but the real challenge for Northerners is the heat and humidity in central Florida in early May.

After registering the first day, we spent part of the time reconnoitring the field and assessing flight approaches. The flying site is still located at Lakeland airport, but at a different location than last time I was here and there is now a special grass airstrip just for the models. Richard Esseltine acted as my spotter



1/10 Fleet 80 Canuck built by Grant Stephens from a blown-up rubber plan. / Le Fleet 80 Canuck à l'échelle 1/10 qu'a construit Grant Stephens depuis des plans de maquette à élastique qu'il a agrandis.

and coach. It was very reassuring having him at my side.

There are often four or five aircraft in the air at once, trying to use the same airspace in front of the judges. Richard's flying experience and sharp eyes were greatly helpful.

Thursday was our day for static judging. The static judges are good at adding comments to the score sheet, so I had been able to correct some deficiencies in my model since my earlier visits. It seemed to go well, but the results were not posted until Saturday. Earlier that day, I was convinced that coming down here early had helped me acclimatize to the hot weather.

I did get one practice flight in on Thursday. Got used to the airfield layout a bit. The winds were high and the thermal activity strong; at one point, my plane went up about 200 feet in a thermal while I was trying to come down!

The field is a good one to fly at, but the airspace is busy. There are four flight stations and usually four planes in the air at once.

Friday was a free day for us.

Saturday, we arrived at the field to discover that I had a Static Score of 97.418 out of 100; the best ever, so all of the improvements that I have made to the Super Cub over the years have paid off. It was the third highest in my Expert Class, the top was 98.168. The highest at the event was 99.423, which was scored by two aircraft for a tie!

I was one of the first to fly Saturday

morning and was a little nervous, so I did not score well. There were four pilots flying at a time (five on Sunday), we were stationed about 40 feet apart and about three feet back from the edge of the runway. It takes a bit of getting used to having other large aircraft and jets flying close by as you are trying to manage your own flight.

My second flight was right after lunch. My engine did not want to start, so I was allowed to claim an attempt and move to the back of the line to try again. You are allowed to do this only once in the competition. I got to fly again at about 3:30 p.m., and was the only one in the air, and scored well.

On Saturday evening, an event banquet was held with a wonderful five-course dinner, a number of award presentations and an auction. A very pleasant evening, but a short night.

Sunday, we were up early for my first flight. The aircraft performed well, and I got another reasonably good score. We had to wait again till after lunch for my fourth flight.

A little bit of drama this time as during the middle of my flight, a large Thunderbolt crashed in the middle of the flight line, with pieces flying everywhere. Fortunately, no one was hurt, but I was shaken up for a few minutes. I felt that I had a good flight except for the first manoeuvre after the crash. I hoped that the judges might give me a little leeway. We had to wait until all the flying was

continued on page 76



Peter Conquergood 9551
Président
705-522-3550 lprevost_ca@yahoo.ca

L'activité de copies volantes demeure très forte dans l'Ouest. Roly Worsford fait activement de la promotion et s'est rendu à plusieurs rassemblements de copies volantes. Il m'a envoyé ce qui suit :

«Je me suis rendu au Cascade Scale Rally en mai et c'était un évènement chouette, pas stressant et agréable. Quelques-uns des juges exécutaient aussi des vols. Ils n'ont pas jugé les mêmes catégories au sein desquelles ils devenaient concurrents et n'ont volé qu'en fin de ronde, lorsqu'ils s'étaient acquittés de leurs responsabilités de juges.

«En juin, nous nous sommes rendus à deux rassemblements de copies volantes en sol albertain, l'une à Edmonton, l'autre à Calgary.

«J'encourage l'emploi d'une station de pilotage lors des rassemblements de copies volantes à l'intention de ceux qui veulent tenter leur chance à une routine jugée. Cette approche gêne un peu les autres pilotes mais au moins, ils auront connu le côté jugé du vol de copies volantes. Les pilotes expérimentés pourraient devenir mentors auprès de ceux qui veulent exécuter des routines. Après les vols en fin de première journée, un court atelier afin de juger les maquettes statiques pourrait être organisé pour les intéressés. Cette approche en douceur se veut une méthode bien plus détendue de goûter à cette discipline que de sauter à pieds joints.»

Roly et les autres sont très actifs quant à la promotion dans l'ouest du Canada et le Nord-ouest américain sous la bannière des NorthWest Scale Aero-Modellers. Leur site Web est le nwsam.org.

Cette année, je me suis rendu pour la quatrième fois au Top Gun, la troisième année à titre de concurrent. Ce rassemblement est amplement couvert dans la presse spécialisée, si bien que je m'en tiendrai à mes observations personnelles.

C'est un rassemblement très bien organisé qui se déroule sur cinq jours et qui est coordonné de sorte à ce que les concurrents n'aient pas trop de difficulté à piloter, qu'ils s'amusent et qu'ils puissent interagir avec les autres modélistes.

Traditionnellement, un vent traversier complique les choses sur la piste mais le vrai défi, en gens nordiques que nous sommes, c'est d'endurer la chaleur et l'humidi-

té du centre de la Floride, au début mai.

Après m'être inscrit la première journée, nous avons consacré quelque temps à nous acclimater au terrain et à évaluer les approches. Le terrain de vol est encore situé à l'aéroport de Lakeland mais un peu plus loin que la dernière fois que je m'y suis rendu; une piste en pelouse est maintenant réservée uniquement aux maquettes. Richard Esseltine a agi à titre d'observateur et d'entraîneur. Il était très rassurant de le sentir à mes côtés.

Il y a souvent quatre ou cinq maquettes en l'air simultanément et leurs pilotes essaient d'utiliser le même espace aérien devant les juges. L'expérience de vol de Richard et ses yeux de lynx m'ont beaucoup aidés.

Le jeudi, c'était notre jour de jugement statique. Les juges offrent de bons commentaires à la feuille de pointage, si bien que j'avais réussi à corriger certaines déficiences chez ma maquette depuis mes premières visites. Ça semblait bien se dérouler mais les résultats n'ont pas été postés avant le samedi. Plus tôt cette journée-là, je m'étais convaincu qu'il avait bénéfique de descendre sur place un peu plus tôt, histoire de m'acclimater au temps chaud.

J'ai réussi à effectuer un vol de pratique, le jeudi. Je me suis habitué à la disposition du terrain de vol. Les vents soufflaient fort et l'activité thermique était prononcée; à un moment donné, mon avion a grimpé de 200 pieds dans un thermique tandis que j'essayais de le faire descendre!

Le terrain est bon mais l'espace aérien est très sollicité. Il y a quatre stations de vol et habituellement, quatre avions y évoluent. Le vendredi était une journée libre pour nous.

Le samedi, nous sommes arrivés au terrain et j'ai découvert que mon pointage statique était de 97.418 sur 100; c'était ma meilleure performance, prouvant que mes améliorations des dernières années au Super Cub avaient rapporté. C'était le troisième meilleur pointage au sein de la catégorie Expert, le meilleur étant 98.168. Le plus élevé de tout le rassemblement était 99.423... une note qu'ont obtenue deux modélistes différents!

J'étais parmi les premiers à piloter le samedi matin et j'étais un peu nerveux; mon pointage en a souffert. Quatre pilotes volaient en même temps (cinq dimanche!) et nous n'étions séparés que de 40 pieds et nous étions à trois pieds du bord de la piste. On doit s'habituer au passage très

rapproché de grosses maquettes et de jets tandis que vous essayez de bien gérer votre propre vol.

J'ai effectué mon deuxième vol tout juste après le dîner. Mon moteur n'a pas voulu démarrer et on m'a autorisé à revendre un essai; je me suis déplacé à la fin de la file pour essayer une fois de plus. Vous ne pouvez faire ça qu'une fois au cours de la compétition. J'ai volé une fois de plus vers 15 h 30 et j'étais le seul en l'air, ce qui fait que j'ai réalisé un bon pointage.

Le samedi soir, il y avait un banquet à cinq servies, plusieurs présentations de prix et une vente aux enchères. La soirée était très agréable, mais elle était courte.

Le dimanche, nous nous sommes levés tôt en prévision de mon premier vol. L'avion s'est bien comporté et j'ai obtenu un pointage raisonnable. Nous devons ensuite attendre après le dîner pour mon quatrième vol.

J'ai eu droit à un peu de drame puisqu'à mi-parcours de mon vol, un gros Thunderbolt s'est écrasé au milieu de la ligne de vol et des pièces détachées volaient de toutes parts. Heureusement, personne n'a été blessé mais j'ai été ébranlé pendant quelques minutes. Je pensais avoir effectué un bon vol, à l'exception de la première manœuvre après l'écrasement de l'autre avion. J'espérais que les juges seraient conciliants. Nous avons dû attendre jusqu'à la fin des vols pour connaître le pointage final alors qu'on remettait les trophées.

Selon un examen des pointages, les juges de quatrième ronde étaient les plus sévères et ils ne m'ont accordé aucune marge de manœuvre pour l'incident. Je me suis ramassé avec 189.293 points, ce qui était mieux que mes scores précédents. J'étais à l'aise avec ma performance mais ce pointage n'était pas suffisamment élevé pour me maintenir au-dessus de la neuvième place.

Il est très difficile de se mesurer à ces pilotes. Six d'entre eux ont obtenu un pointage d'entre 188 et 190 et le meilleur score de la catégorie Expert était de 193.69. La perte d'effectifs a été élevée; cinq des 20 pilotes en catégorie Expert ne se sont pas rendus jusqu'aux rondes finales, surtout en raison de problèmes mécaniques sur leur avion.

J'ai posté plusieurs photos au :
<https://picasaweb.google.com/pconquer/TopGun2012#> ✈

RC Scale Aerobatics



Isabel Deslauriers 9551
Chair
705-522-3550 lprevost_ca@yahoo.ca

So what is IMAC?

IMAC is the type of scale aerobatics competition that is most common in Canada. Basically, competitors strive to replicate the aerobatics flown by full scale pilots – loops, rolls, snaps, spins, and all combinations of the above – and are judged for accuracy according to prescribed rules. For example, in a loop manoeuvre, every time the radius changes, you lose one point; rolls must be centered on lines; otherwise, the worse the centering, the more points you lose.

There are a few other criteria too that reward pilots for keeping their models as quiet as possible and for controlling how much airspace they use.

There are five levels of difficulty, starting with the Basic class all the way to the Unlimited class. Each class is prescribed a sequence of ten manoeuvres. For example, in the Basic class, this year, the first manoeuvre is a roll and the second manoeuvre is a Half-Cuban and so on.

A particular summer's sequence is announced the preceding fall and you can practice for it as much as you like. During the competition, you will have the opportunity to fly it and have your performance of it judged about ten times.

In each class except the Basic class, pilots also get a 'surprise' set of manoeuvres handed to them on Saturday night, called the unknown sequence. You are not allowed to practice the sequence once you receive it. This means that the first time you will actually fly the Unknown sequence, you will be judged. It's a great

challenge and keeps things interesting!

If that seems too challenging, remember that you won't be facing unknowns in Basic!

At most contests, there is also an optional event called the 'four-minute freestyle.' Pilots who enter the freestyle choreograph a flight to music and are judged on accuracy, rhythm, creativity etc. This is the best event to watch as a spectator! Some pilots go for the 'eek' factor

are required to have a 'scale plane' so you'll see a lot of Extras, Yaks, Edge, of all sizes.

A second thing that is important to know is that pilots range from casual to dedicated. If you just want to join in for the fun, meet pilots from other clubs, have a bonfire, and socialize when we go out on Saturday nights, there is a place for you.

To get started, download a copy of the Basic sequence and see if there is a competition near you (see links). If there isn't, contact me and I'll help you get started – there may even be competition pilots in your area who want to run a contest but just need a venue.

You can also run a Great Hobbies IMAC intro challenge very easily at your club. It will give you a taste of IMAC and anyone who takes the Challenge receives a ballot in a raffle for a 100cc plane donated by Great Hobbies.

If your curiosity has been piqued, here are a couple of places to look next:

www.ScaleAerobaticsCanada.com is the most complete list of Scale Aerobatics and IMAC events in Canada, and provides links, including a written guide to the Basic sequence, rules, Great Hobbies intro challenge

rules etc.

www.mini-iac.com is a U.S. site and is the source for updated rules and sequences each year.

RCCanada also has a pretty active Scale Aerobatics forum.

If you have any questions or if your club is interested in hosting an IMAC event or Great Hobbies challenge, contact me (isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca) and I'll hook you up! ✈



Juan Velasquez is a very motivated young pilot who handled his first IMAC experience very well at the Cornwall Aeromodellers' Great Hobbies IMAC intro challenge. / Juan Velasquez est un jeune pilote motivé qui s'est très bien débrouillé lors de sa première expérience IMAC au Défi intro Great Hobbies/IMAC chez les Cornwall Aeromodellers.

(flying low and hard!) and others for the 'aww' factor (flying a ballet to the music).

One myth about scale aerobatics is that you need a big plane to compete. Actually, in the Basic class, any plane is allowed – it doesn't have to be a scale plane either. Most Basic competitors fly small glow or electric planes and really, any airplane that is capable of flying a roll and a loop will be fine. Starting in the second level, Sportsman class, you

Acrobatie de Copies Volantes



Isabel Deslauriers 9551
Présidente
705-522-3550 lprevost_ca@yahoo.ca

Qu'est-ce que l'IMAC?

L'IMAC, c'est le type de compétition d'acrobatie de copies volantes que l'on retrouve le plus couramment au Canada. En gros, les concurrents tentent de répliquer les acrobaties qu'exécutent les pilotes d'avions à l'échelle réelle -- loopings, tonneaux, snaps, vrilles et des combinaisons diverses -- et ils se font juger sur l'exactitude selon des règlements bien précis. Par exemple, lors d'un looping, à chaque fois que le rayon change, vous perdez un point; les tonneaux doivent être centrés sur les lignes; autrement, moins réussi est votre centrage, plus de points vous perdrez.

Il existe d'autres critères qui récompensent les pilotes qui gardent leur maquette aussi silencieuse que possible et qui restreignent l'espace aérien qu'ils utilisent.

Il y a cinq niveaux de difficulté, à commencer par la catégorie Basic et jusqu'à Unlimited. Chacune se voit remettre une séquence de dix manoeuvres.

Par exemple, dans la catégorie Basic, cette année, la première manoeuvre est un tonneau et la deuxième, un Half-Cuban, et ainsi de suite.

Une séquence particulière pour l'été est annoncée l'automne auparavant et vous pouvez la pratiquer autant que vous voulez. Pendant la compétition, vous aurez l'occasion de l'exécuter avec votre avion et de la faire juger environ dix fois.

Dans chacune des catégories à l'exception de la Basic, les pilotes recevront aussi un ensemble surprise de manoeuvres le samedi soir, ce qui s'appelle la séquence inconnue. Vous n'avez pas le droit de la pratiquer après l'avoir reçue. Ceci signifie que la première fois que vous l'essayerez, on vous jugera là-dessus. C'est un défi magnifique et ça rend

les choses intéressantes.

Si cela vous semble trop difficile, souvenez-vous que vous ne vous buterez pas à des séquences inconnues au sein de la catégorie Basics!

Lors de la plupart des concours, un évènement optionnel inconnu s'appelle le style libre quatre minutes. Les pilotes qui s'y inscrivent exécutent une chorégraphie de vol au son de la musique et se font juger sur la précision, le rythme, la créativité, etc. C'est là le meilleur évènement à observer à titre de spectateur! Certains pilotes misent sur le facteur Aïe (leur avion vole bas et vite!) tandis que d'autres misent sur le facteur Ahhh (bal-



Competitors, like Bob Hudson, use small planes mounted on a stick to help them visualize their flight prior to flying. / Des concurrents comme Bob Hudson utilisent de petites maquettes montées sur un bâton pour les aider à visualiser le vol à venir.

let au son de la musique).

L'un des mythes qui perdure au sein du domaine de l'acrobatie de copies volantes, c'est qu'on ait besoin d'une grosse maquette afin de devenir concurrent. En fait, au sein de la catégorie Basic, n'importe quel avion est autorisé -- et nul besoin qu'il s'agisse d'une copie volante. La plupart des concurrents Basic pilotent de petits appareils électriques ou à moteur conventionnel et la vérité, c'est que n'importe quelle maquette qui puisse exécuter un tonneau et un looping se débrouillera très bien. Si l'on passe au prochain niveau, Sportsman, vous devez alors vous munir d'une copie volante, si bien que vous verrez des Extra, Yaks, Edge et autres avions de toutes dimensions.

Autre chose importante à savoir : les

pilotes peuvent détendus tout comme ils peuvent être très dévoués à leur art. Si vous voulez tout juste participer par plaisir, rencontrer des pilotes d'autres clubs, assister à un feu de joie et socialiser lorsque nous sortons le samedi soir, nous vous réservons une place.

Pour vous lancer, téléchargez un exemplaire de la séquence Basic et vérifiez s'il se prépare une compétition près de vous (voir les liens). Si ce n'est pas le cas, communiquez avec moi et je vous aiderai à démarrer en cette discipline -- il se peut même que des pilotes chevronnés habitent dans votre région et qu'ils recherchent un lieu afin d'organiser un concours.

Vous pouvez aussi organiser un Défi d'introduction Great Hobbies-IMAC au sein même de votre club. Cela vous donnera un avant-goût de l'IMAC et quiconque relève ce défi recevra un billet afin de possiblement remporter une maquette de 100 cc dont a fait don Great Hobbies.

Si j'ai suffisamment attisé votre curiosité, voici quelques sites que vous pouvez consulter :

www.ScaleAerobaticsCanada.com est la liste la plus

complète de rassemblements d'acrobaties de copies volantes et d'IMAC au Canada; on y retrouve des liens y compris un guide sur la séquence Basic, les règlements du Défi d'introduction Great Hobbies, etc.

Quant à lui, www.mini-iac.com est un site américain qui s'avère la source des mises à jour annuelles des règlements et séquences. RCCanada offre aussi un forum de discussion passablement actif.

Si vous avez quelque question que ce soit ou si votre club voulait devenir l'hôte d'un rassemblement IMAC ou un Défi Great Hobbies, communiquez avec moi (isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca) et je vous mettrai en contact avec les bonnes personnes! ✈

Hobbyshops Canada

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



Aircraft Modelers Research
2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec
AMR-RC.com 450-670-2444

AIRTRONICS
GET THE ADVANTAGE

SALES • SERVICE • GREAT PRICES

905-986-4576

airtronicsinfo@porchlight.ca

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St.
Winnipeg, MB 866-248-0352
cellardwellerhobby.com

Eliminator-RC Hobby Supply
120 Higgins Avenue
Winnipeg, MB 800-870-6346
www.e-rc.ca 204-947-2865

Hobby 2000
1095 St-Louis
Gatineau, Quebec 819-561-6888
Hobby2000Gatineau.com

Great Hobbies
171 Buchanan Drive 902-569-2088
Charlottetown, PE
5144 - 75th Street 780-466-3388
Edmonton, AB
140 Trainyards Drive 613-244-2701
Ottawa, ON
3035 Argentia Road, Unit 3 905-824-8228
Mississauga, ON
www.greathobbies.com 800-839-3262

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW 877-363-3648
Edmonton AB
hobbywholesale.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229

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

INTEK HOBBIES

1-519-36-INTEK

WWW.INTEKHOBBIES.COM

679 10th Street, Hanover, ON N4N 1S1

LEADING EDGE HOBBIES

Hwy 401 699 Gardiners Rd
Hwy #2 Kingston, ON K7M 3Y4
Gardiners Rd toll free 866-389-4878
Progress Ave. www.leadingedgehobbies.com

We are at the corner of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest Full Line Hobby Store For all Your Hobby Needs!

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control

- Planes • Boats • Cars • Helicopters

Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

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

R/C WINGS HOBBY & WHEELS SUPPLIES

490 Route 325
Blockhouse,
Nova Scotia (902)624-9519

Secure on-line ordering
www.maac.rcwings.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
Email: sales@ajsalesandservice.ca
Ph: 905-567-6096

Hobby Shops Canada Ads

ONLY

\$200/year single
\$400/year double

Editor@ModelAviation.ca



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

	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 l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

OUT OF REGION

September 21 | 42nd Great Grape Gathering | Contest | 3 Days | 1941 Hag Airfield, Geneseo, Ny, | SAM 86 | Roy Smith | aeronut@kos.net | (613) 389-9887 (evenings only) | or Jim Moseley | jimoseley@look.ca | (905) 683-3014 | 31 Events over 3 days (glider, rubber, and power) AMA, NFFS, SAM and FAC. For full event schedule visit www.oldwakefields.com. Informal 'Fish Fry' at the Conesus Lake Hotel (Rodeway Inn) Friday evening. (Note: Fish isn't mandatory – a wide menu is available) Informal dinner in the HAG facilities at the field on Saturday evening This is a social event as well as a great contest – come out and join the fun! Even if you don't fly, 'spectating' and 'yakking' are worth the trip. A joint effort between SAM 86 and the Western New York Free Flight Society.

ALBERTA - A

September 8 | Alberta IMAC Provincials | Competition | 2 Days | Main Club Field | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | Brent Bullen | 4035409865 | bullenb@shaw.ca | Alberta IMAC Provincial Finals Hosted by the Stampede City Radio Control Model Club September 8,9th 2012 Cap off a great Alberta IMAC (Scale Aerobatics) season with us. All classes will be flown Pilots Meeting 8:30am Sound testing at CD's discretion (cans and 3-blades recommended 150cc and larger) Dry camping available on-site Daily BBQ on-site, free to all pilots Pilot Draws for registered pilots \$20 contest fee; free for first time Basic Pilo | 2012-283

September 8 | Fall Float Fly | Fun Fly | 1 Day | Park Lake | WINDY WEST R.C. CLUB | Eric Thomsen | heaveni@shaw.ca | Fall Float Fly, last one of the season. Food and Drink will be available. | 2012-80

September 8 | Fall Water Fun Fly | Fun Fly | 2 Days | Rocky Barnstormers RC Club Float Fly (Perry Pond) | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | s/a above | same as above | Sept. 8 - 2 day Fall Water Fun Fly - Rocky Barnstormers RC Club, Sept 8 and 9 at Perry Pond. Travelling 8.2 km north on Hwy 22 from Hwy 11 then turn left onto TWP-RD 40-5, travel west 1.6 km and turn rt. onto RR 7-4 going 0.8 km and turn left following the entrance road to the trailer park area on the SW corner of the pond. Self contained camping \$25.00 for the weekend. Non-camping fliers \$5.00 for the weekend. Concession on site with burgers, hot dogs, pop, and coffee. Evening campfires-bring guitars and lawn chairs. Contact Derrick-403-845-9285, Peter-403-845-6271, Ray-403-845-5289 | 2012-36

September 9 | ERCS Electric Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | EDMONTON RA-

DIO CONTROL SOCIETY | David Corscadden | 780-478-0650 | dnac@shaw.ca | Come on out to a day of flying anything electric. We will be having a concession and some prizes. We get everything ranging from gliders to high power electric jets! Starts at 10AM and goes to 4PM | 2012-347

September 14 | T & T Fun Fly | Fun Fly | 3 Days | Main Club Field | EDMONTON R/C HELICOPTER ASSOCIATION | Mark Richens | mkrichens@telus.net | September 14 15 16 The Edmonton Radio Control Helicopter Association host their year end wrap up "T&T Fun Fly". This is a great way to wrap up a season of Heli flying. casual atmosphere, lots of flying time and the usual great group of people. On site dry camping and 110 power on site for charging. For more information please visit our web site www.ercha.ca or email Mark at mkrichens@telus.net | 2012-357

September 15 | Barry Skilling Memorial Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | WINDY WEST R.C. CLUB | Heinz Fischer | podn-boomer@telus.net | Barry Skilling Join us to remember a well respect member that passed away on September 17 2011 | 2012-81

September 16 | ERCS Fall Combat | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Darrell Shivak | 7804557000 | darrellshivak@gmail.com | Come and have fun flying combat or help by keeping time and judging. MAAC required for pilots. Hardhats must be worn (supplied) if you are beyond the spectator fence. MAX engine size .46ci or 450 Watts electric | 2012-60

September 21 | Fall float Fly | Fun Fly | 3 Days | Clear Lake | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | Doug Shaver | 1-780-622-1012 | The last float fly of the summer and a great potluck harvest supper. Non MOFFA members please contact Brenda @1-780-849-2047 if you are planning on attending the supper. Self contained camping @\$15/night. | 2012-249

September 29 | Fall Fun Fly and Potluck Supper | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | s/a above | s/a above | Sept 29 - 2 days Rocky Barnstormers Fall Fun Fly and Potluck Supper Sept 29 and 30 at the Club Flying Field located south of Rocky Mountain House on hwy 11 and then west 0.5 km on TWP-RD 392. Club house and field located on your rt. Potluck supper is Sat, Sept 29 at the Club House. Self contained camping is available at no charge. | 2012-37

October 6 | Frozen Finger Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | WINDY WEST R.C. CLUB | Jeff Hollan | 403-942-4281 | grass-roots.hollan@gmail.com | Frozen Finger Fun Fly Come join us with cold hands as we blow out the auto sprinkler system. Dress warmly.

Food and drinks will be available. | 2012-82

October 20 | Annual Auction | Auction | 1 Day | Old College Alumni Cen | DIDSBURY R/C FUN FLYERS | Roger Hall | 403-507-2404 | hallard@telusplanet.net | Annual model airplane auction sponsored by the Didsbury Radio Control Fun Flyers will be held at the Olds College Alumni Centre on October 20, 2012. Watch for signs posted along the route. Doors open for registration at 10:00am with auction starting at 12:00 noon. Prizes and concession. More information at the club website DRCFF.net or call Roger at 403-507-2404 | 2012-152

October 21 | Annual A" Zone Meeting" | Display | 1 Day | CARFF Clubhouse | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Don McGowan, ZD | 780-963-4586 | zd-a@maac.ca | Annual Alberta/NWT Zone meeting will convene at the CARFF clubhouse at Red Deer, AB. All zone members are encouraged to attend. Those that cannot do so will be expected to provide proxies in order to ensure that Zone business can be conducted. A number of door prizes will be available to be won to increase the fun level at the meeting. This is your chance to discuss issues you feel are important to our membership. Give your ZD, Don McGowan a call if there is something you wish to have added to the meeting agenda, especially any changes requiring resolutions or recommendations as such things should be prepared in advance. The election of 'A' Zone Director will once again be done. The successful candidate will serve a two year term. Don McGowan will stand for re-election. | 2012-406

November 4 | Indoor Funfly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Eraldo Pomare | As Above | pomare@telusplanet.net | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying | 2012-308

November 18 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Eraldo Pomare | As Above | pomare@telusplanet.net | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying. | 2012-309

December 9 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Eraldo Pomare | As Above | pomare@telusplanet.net | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying. | 2012-310

January 1 | 27th Annual Polar Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydyck@telus.net | Jan 1, 2013 - 1 day Rocky Barnstormers 27th Annual Polar Fun Fly at the Club Flying Field located south of Rocky Mountain House on Hwy 11 and then

Calendar of Events



west 0.5 km on TWP-RD 392. Club house and field on the rt. Noon to 4 pm. Coffee served. Weather matters not. Contact Peter - 403845-6271, Ray - 403-845-5289, George - 403-845-2293 | 2013-03

January 13 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Rob McCoy | As Above | rgmccoy@shaw.ca | Come out and enjoy a Sunday afternoon of fun flying. | 2013-4

January 27 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Rob McCoy | 403-347-1363 | rgmccoy@shaw.ca | Come out and enjoy a Sunday afternoon of Indoor Fun Flying | 2013-5

February 10 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multi Plex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Come out and enjoy an Sunday afternoon of indoor flying. | 2013-10

February 24 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Rob McCoy | as above | rgmccoy@shaw.ca | Come out and enjoy a Sunday afternoon of fun flying | 2013-6

February 24 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multi Plex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | as above | whutmacher@shaw.ca | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor Fun Flying | 2013-7

March 11 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multi Plex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | As Above | whutmacher@shaw.ca | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying | 2013-8

March 24 | Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multi Plex | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Come out and enjoy a Sunday afternoon of indoor fun flying. | 2013-9

ATLANTIC - B

September 1 | Scale Aerobatics Contest | Competition | 1 Day | Main Club Field | AVON RC FLYER'S | Alan Coolen | 902-852-2645 | coolen@eastlink.ca | Scale Aerobatics Contest The Avon RC flyers are hosting a one day Scale Aerobatics Contest on Sept/1/2012. We are located on highway 14 on the Windsor Forks Rd, just before Ski Martock but on the opposite side at the Daniels U-pick apple orchard. All classes from basic to unlimited will be flown. Registration starts a 8 am. Registration fees will be 5\$ to help cover costs. For more info contact Alan Coolen email coolen@eastlink.ca or Sandy McInnis email s.mcinnis@ns.sympatico.ca | 2012-204

September 8 | ANNUAL CORN BOIL | Fun Fly | 1 day(s) | Main Club Field | THE RIVERSIDE MODELLING ASSOCIATION | TOM WILSON | 506 855 6863 | tomnjoan@

nb.sympatico.ca | Come join us for the annual end of summer corn boil. Lots of good corn on the cob, flying and fun. | 2012-434 September 23 | Atlantic Zone Meeting | Immaculate Conception Church | Regis Landry | ZD-B@MAAC.ca | The 2012 AZM for the Atlantic Zone will be held at the Immaculate Conception Church, 699 Prince St, Truro NS starting at 2:00 PM. 2012-434

September 23 | Annual Zone Meeting | Immaculate Conception Church, 699 Prince St, Truro N.S. | Regis Landry | 506-727-5225 | zd-b@maac.ca | Zone Meeting starts at 2:00 PM.

October 6 | Oktoberfest fun fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | WINGS OF WELLINGTON R/C AIRCRAFT CLUB | Daniel Spencer | 602-678-5686 | flyerp39@gmail.com | Once again The Wings of Wellington RC Club is Proud to announce that we will be holding our annual Oktoberfest fall fun fly. Come out for a Day of Fun, great Food, Flying and fellowship. This is considered to be one of the last Fun Fly's of the season. So come on out and enjoy a great time. event Date is October 6th at 10.00am and the rain date is October 7th. MAAC membership card will be requested At registration. If you have any questions do not hesitate to contact me. And please Check for updates on our website <http://wingsofwellington.org/news.htm> we Hope to see you there. Mark your Calendars! More Details to follow! | 2012-98

BRITISH COLUMBIA - C

September 4 | Fall Classic Float Fly | Fun Fly | 6 Days | Sandy Point Resort | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | Doug MacMillan | 250-804-0962 | aeronut@telus.net | The SHUSWAP LAKE AERO MODELERS (SLAM) once again invite you to beautiful Shuswap Lake, BC for the 16th Annual SLAM FALL CLASSIC. The site is Sandy Point Resort 5 km. west of Salmon Arm, BC. The event is one of the largest float events in the Pacific Northwest and hosts 90-100 pilots each year, and there is always room for you!! The fee to dip your floats in the water & share all the fun is \$15. 2012 Registration will begin Tuesday Sept 4th, and the event will continue for 6 days winding up about noon Sunday Sept 9th when awards and prizes will be presented. A retrieval boat is available all during the event as well as frequency control (where needed). High-lights include pilot's draws, 50/50, raffle with great prizes, pie sale, corn roast, nite flying and more. There is a concession on-site. RV & cabin reservations are available at Sandy Point Resort 250-832-3793. Sorry, dogs are NOT allowed. There is an excellent article about the event in the May 2011 issue of Fly RC and lots of pictures at www.teamtracon.com. Super September weather is promised, but not guaranteed. Further information is available from Event Director Doug MacMillan 250-804-0962 or aeronut@telus.net. | 2012-123

September 9 | ALES (Altitude Limited Electric Soaring) | Competition | 1 Day | Keogan Field OK Falls | PENTICTON MODEL AVIA-

TION CLUB | Ken Gregory | 250-497-6262 | gprail@shaw.ca | Join us for the thrill of friendly competition with electric powered gliders. (ALES) Altitude Limited Electric Soaring (All gliders must be equipped with a CAMs altitude limiting device) in Keogan Park OK Falls. Standard ALES rules apply. Event starts at 9:30 AM with a pilots briefing. | 2012-338

September 12 | WKMC Float Fly | Fun Fly | 5 day(s) | New Denver Camp Ground | WEST KOOTENAY MODEL CLUB | Jim Davis | 2503657695 | wkmc@shaw.ca | West Kootenay Model Club Float Fly at New Denver Centennial Camp Ground 12th to 16th September. Contact Jim Davis for info ...2503657695 wkmc@shaw.ca | 2012-479

September 19 | Gerard McHale Memorial Jet Meet | Fun Fly | 5 Days | Main Club Field | PRINCETON R/C JET FLYERS | Bart Ramsay | (778) 999-2694 | rcbart@shaw.ca | Come to see the largest gathering of Jet Turbine planes in Western Canada, at a beautiful site. Dry camping available on site and LOTS of flying, 8 am to dusk. No foamies please. MAAC members with cards have access to planes and pilots, come and find out more about Turbine planes and flying them. Sometimes pilots have buddy boxes and will let you have a flight- ask. | 2012-349

October 14 | ALES (Altitude Limited Electric Soaring) | Competition | 1 Day | Keogan Field OK Falls | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | Ken Gregory | 250-497-6262 | gprail@shaw.ca | Join us for the thrill of friendly competition with electric powered gliders. (ALES) Altitude Limited Electric Soaring (All gliders must be equipped with a CAMs altitude limiting device) in Keogan Park OK Falls. Standard ALES rules apply. Event starts at 9:30 AM with a pilots briefing. | 2012-339

MANITOBA NW ONTARIO - D

September 8 | Annual Boulevard Lake Float Fly | Fun Fly | 2 Days | Float Fly Boulevard Lake | LAKEHEAD AEROMODELERS | Trevor Brasch | 807-766-9662 | tbrasch@tbaytel.net | Once again it is my privilege to present the Lakehead Aeromodelers Annual Boulevard Lake Float Fly. Event is at scenic Boulevard Lake, Thunder Bay. This is one of the clubs most exciting and popular events of the year. We have participants, spectators and their families from all over Northwestern Ontario, Manitoba and beyond! The location is right on the Trans Canada Trail and the event gets lots of public attention. All water based or amphibious model aircraft are welcome on any aircraft RC band. Pilots are welcome to take off for free, but we are going to charge you to 'splash down'; a one time \$5.00 fee. Please be sure to bring current proof of MAAC or AMA membership. There is sure to be many exciting pilot's draws, public prizes and sponsorship prizes available. Food and Bevies available all day. | 2012-400

September 9 | RE Fly | Competition | 1 Day | Main Club Field | MAAC MEN | Barrie Taylor | 204-791-6955 | ezb@mts.net | MAAC Men

Calendar of Events



ReFly Sept 9, 2012. Refly of any sailplane contest that has been cancelled previous to this date. Start time is 10:00AM at La Barriere Park. Contact Barrie Taylor at 204-791-6955 or ezb@mts.net | 2012-213

September 15 | Fun Fly | Fun Fly | 2 Days | Lake of the Woods airfield | Lake of the Woods Aero Modelers | Ron Pettigrew | (807) 548-5643 | repettigrew@belln.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 Pettigrew 693 Carlton Road Knora, On P9N 0B8 tel: (807) 548-5643 or repettigrew@bell.net | Mar-12

October 14 | Brass Monkey | Competition | 1 Day | Main Club Field | MAAC MEN | Barrie Taylor | 204-791-6955 | ezb@mts.net | MAAC Men Brass Monkey October 14, 2012 RC Sailplane duration. Start time 10:00AM at La Barriere Park. Contact Barrie Taylor at 204-791-6955 or ezb@mts.net | 2012-214

October 20 | Zone D Annual Zone Meeting | Western Turbo and Fuel Injection | The Manitoba and Northwestern Ontario Zone Meeting will be held at Western Turbo at 325 Eagle Drive, Winnipeg, MB, starting at 1 PM.

June 1, 2013 | Rabbit Lake Float Fly | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | LAKE OF THE WOODS AEROMODELERS | Ron Pettigrew | 807-548-5643 | repettigrew@bell.net | The Lake of the Woods Aero Modelers invite you and your family to join us for two days of flying from water at one of the best sites in Central Canada. The fourteenth Annual Rabbit Lake Float fly will be held June 1-2 at Garrow Park in the City of Kenora, Ontario. There will be a food concession on site and a baron of beef supper Sat. Night. Directions - See map on MAAC Website under Lake of the Woods Aero Modelers Contact Ron Pettigrew, 693 Carlton Road, Kenora, ON P9N 0B8 Ph. 807-548-5643 repettigrew@bellnet.net | 2013-01

September 14, 2013 | End of summer rendezvous | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | LAKE OF THE WOODS AEROMODELERS | Ron Pettigrew | 807-548-5643 | repettigrew@bell.net | You and your family are invited to two days of flying and great fun on September 14-15, 2013 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 | 2013-03

MIDDLE - E

September 8 | K-W FLYING DUTCHMEN Annual Scale Rally | Air Show/ Demo | 2 Days | Main Club Field | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | Mike Fritz | scale@kwflyingdutchmen.com | For over 40 years, the K-W Flying Dutchmen has hosted one of the largest Scale Rallies in North America at our field near Kitchener-Waterloo. It is always held on the weekend following Labour Day. This air show features over 300 aircraft on static display, most of which will be flown over the two-day event. From high-speed turbine jets, to old-time bi-planes this show features a bevy of interesting aircraft. Pilots from as far away as Alberta, Canada and California, USA have attended our Scale Rally. There are R/C vendors on site, as well as food and beverage vendors. Raffles are also held on both Saturday and Sunday. Friday night we have a corn roast, on Saturday night there is a dinner after which you can take in the spectacular night flying display. Flying begins at 9 a.m. each day, after the pilots meeting, and continues until 5 p.m. There is also an 'Air Show' at 1:00 p.m. on both Saturday and Sunday featuring aircraft from various eras, unique planes, helicopters, multi-engine aircraft and jets. Admission is \$7 per day, kids under 12 years \$1 per day, NO charge for registered pilots or campers. * Pilots pay \$5 to enter, but get a refund upon transmitter impound. This is strictly a Scale and Stand-Off Scale event. MAAC or AMA membership is required to fly. Muffler/FAI sound level rules will be enforced. All 72 MHz radio transmitters must be impounded (no impound for 2.4 GHz). For more information see our web site at kwflyingdutchmen.com | 2012-289

September 9 | AUTUMN STUNT C/L | Competition | 1 Day | CROWLAND PARK | NIAGARA FALLS MAX BRIGADE | GOEFF HIGGS | 905-358-5570 | C/L PROFILE STUNT & F2B STUNT COMPETITION AUTUMN STUNT C/L SEPTEMBER 9, 2012 20, 2012. 8:30AM - 5:00PM. HOSTED BY THE MAX BRIGADE AT NIAGARA C.L SITE CROWLAND PARK, SCHISLER ROAD BEHIND FIRE STATION 6 OFF MONTROSE OFF LYONS CREEK. ENTRY FEE \$10.00. FOR MORE INFORMATION CONTACT GOEFF HIGGS AT 905-358-5570 | 2012-246

September 13 | LSF Contest #5 | Competition | 1 Day | Main Club Field | SOUTHERN ONTARIO GLIDER GROUP | Bob Hammett | 519-759-1939 | the_hammetts@rogers.com | On Thursday September 13, 2012 the Southern Ontario Glider Group Inc. will host an open class R/C Sailplane contest. Pilot registration starts at 9:30 AM. Proof of MAAC membership is required. Flying begins at 10 AM and as many rounds as weather permits will be flown. There will be no entry fee, but coveted Attaboys (or Attagirl's, as appropriate) will be awarded to 3rd place. Visiting pilots are advised to contact CD Bob Hammett (519-759-1939, the_hammetts@rogers.com) for last-minute updates and for driving directions to our new field. Extra winches and Pilots from other clubs are always welcome. | 2012-395

September 15 | Last Float Fly | Fun Fly | 1 Day | Chippawa Creek Con-



**Serving Modellers
since 1972**

**CELLAR DWELLER
HOBBY SUPPLY LTD.**

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

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

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




BLADE CP RTF ELECTRIC MICRO HELICOPTER



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

1-866-248-0352

(204) 589-2037

www.CellarDwellerHobby.com

Calendar of Events



servation Area near Wellandport | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB INC. | John Snowdon | 905 227 4525 | jdsnowdon@cogeco.ca | Sept 15th, 2012 - The end of the float flying season has finally come to the Niagara Region Model Flying Club and we are hosting our 'Last Float Fly' event for this year at the Chippawa Creek Conservation Area near Wellandport. Flying will be from 10AM to 4PM and there will be no docking fees, but there is a small admission fee to the park! All welcome. You must have your MAAC ID to fly! Email John Snowdon <jdsnowdon@cogeco.ca> for more information. Visit our Club web site < www.nrmfc.ca/float-flies.html > for directions. | 2012-132

September 22 | Royland Aerotow Season Closer | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | ROYLAND GLIDER FLYERS | Jim Donnelly | 519-941-1582 | jp-donnelly@rogers.com | Royland Aerotow Season Closer Sept. 22-23 6641 First Line, West Garafraxa Ferguson Start time 9:00am Entry Fee 5.00 GPS N43 44 29.3 W80 23 11.1 Come out and enjoy the beautiful Fall season, with great flying conditions In the past at this event flying times have exceeded one hour by many participants, with all sailplanes in the air and the tugs having a well deserved rest - for a change A fun Fly open to all scale and semi scale sailplanes Bring your chairs and lunch for an enjoyable day . Spectators welcome Sailplane and Tug pilots always willing to answer all your questions regarding this great aspect of the hobby For more info or additional directions , please contact Jim : jp-donnelly@rogers.com | 2012-298

September 27 | ALES Contest #7 | Competition | 1 day(s) | Main Club Field | SOUTHERN ONTARIO GLIDER GROUP | Ann Tekatch | 905-575-5433 | tekatch@sympatico.ca | The seventh of our Altitude Limited Electric Sailplane contests will be held on Thurs. Sept.27. Contest is open class. Pilots' meeting at 9:30 am with flying to start at 10:00 am. The number of rounds will be determined by conditions and general consensus. There is no entry fee and as we like to say: 'Coveted Attaboys and Attagirls will be awarded to third place.' Proof of MAAC required. Contact Ann Tekatch (905)575-5433, tekatch@sympatico.ca for last minute updates and/or directions. Pilots from other clubs are always welcome. | 2012-483

NORTHERN - F

October 20 | Northern Zone Annual Zone Meeting | Trevi Tavern | The Annual Zone Meeting will be held at the Trevi Tavern in Sudbury, ON starting at 1:30. Doors open at 11 am with lunch available. Door Prizes will be drawn.

OTTAWA VALLEY - G

September 8 | IMAA Giant Scale & Pig Roast | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | STETSON FLYERS | Scott Clarke | 613 252 5908 | giantscale@rcaviator.ca | Sept. 8-9, 2012: Stetson Flyers Annual IMAA Giant Scale Rally and Pig Roast dinner. MAAC and IMAA

EVENT. (rain date: none) Please join us again this year for a BIG weekend of IMAA Giant Scale fun featuring the very popular Roast Pig dinner on Saturday afternoon. MAAC or AMA is required and all aircraft must be IMAA legal. Flight line opens at 9am both days and a landing fee of \$10 will be charged. Stetson Canteen will be available. Camping is available onsite (no hookups). For more information please email Scott Clarke at giantscale@rcaviator.ca | 2012-68

September 15 | ORCC Electric Fun Fly & Night Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | OTTAWA R/C CLUB | Dieter Rudat for Night Fly | 613-294-9301 | rudatd@custombydr.com | ORCC is hosting their annual Electric Fun Fly at Our Drummond Field. There will be lunch and refreshments, door prizes and a 50/50 draw. Event ends at 3:00PM and open flying begins. We invite you to stick around for the President & Executive's Club BBQ and don't forget your night flyer. The Night Fly Event starts at dusk, followed by fireworks and a bonfire. This promises to be a fun filled day and night of flying excitement and fun for all so bring the family This is the event you don't want to miss. See you there. Camping is available | 2012-306

September 29 | Brighton RC Hawks Applefest Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | BRIGHTON R/C HAWKS | Dave Lindsey | 613-475-0108 | yardbird1@sympatico.ca | Sept. 29, 2012 Rain Date Sept. 30, 2012 Brighton RC Hawks Applefest Fun Fly Everyone Welcome! No Landing Fees | 2012-384

October 6 | Fall Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | OTTAWA R/C CLUB | Adriane Poplawski | 613-798-1201 | katesh@rogers.com | ORCC is hosting their final event of the year. It's an open event to all types of aircraft, heli's, flying saucers big or small come fly them all There will be hot coffee lunch and refreshments available. Students welcome instructors will be available. MAAC or AMA required | 2012-303

BC COASTAL - H

September 2 | Fraser Valley RC flyers Heli Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | FRASER VALLEY R/C FLYERS | Rick Samuels | 604-702-0028 | rick.samuels@cma.ca | Fraser Valley RC Flyers Heli Fun Fly Sept 02 2012, Starting at 9:30am The Fraser Valley RC Flyers Club will be holding our annual helicopter fun fly in Chilliwack, BC. All pilots are welcome from new to advanced. We will have a hovering field for those just starting out to our main 3D and sport area. Lots of different heli's from scale to high performance 3D machines. Experienced helicopter pilots will be available for any questions or help. This will be open to gas/electric and micros and everything in between. Prizes and lunch onsite with a heli swap meet. Visit our website at fvrcc.org for a map of the field and information about our club. Check out our FaceBook page "Fraser Valley RC Flyers" | 2012-238

September 2 | Combat Graffiti Picnic | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | VANCOUVER GAS MODEL CLUB | Barrie Hobkirk | 604-241-5891 | barriehobkirk@shaw.ca | Sept 2, 2012 Combat Graffiti Picnic. By donation Richmond Model Airplane Park, Rice Mill Road, Richmond, BC. Sponsored by VGMC, c/o Barrie Hobkirk. 2 classes - .35 vintage glow, .15 vintage diesel. The intent of the event is to build and fly pre 1963 combat models with points for both model & matches. For rules , video, article & updates see 'combat graffiti' on the 'flying lines' website. HTTP://FLYINGLINES.ORG. KB.GRAFFITI.HTML | 2012-355

September 8 | BC Precision Aerobatics Championships | Competition | 2 Days | Main Club Field | VICTORIA RADIO CONTROL MODELERS | Dave Reaville | (250) 727-8918 | dave.reaville@gmail.com | All classes will be flown -Sportsman, Intermediate, Advanced, Masters & FAI (P and F-13 planned) Pilots meeting Saturday @ 9:45 am with wheels up at 10:00 am sharp. Entry is \$25 (\$10 for first time Sportsman.) Entry includes light lunch both days and dinner on Saturday night. Guest dinners are also available for \$10 each. Primitive rough camping on site (no power, sewer or running water). Motels close by if you prefer. As always, MAAC/AMA membership required! Noise limits in effect and enforced. In an effort to minimize delays please register early so that your data can be entered into the scoring computer. Payment can be made upon arrival at the contest. Club safety rules require that all planes must be technically inspected prior to flight at this field. Your cooperation is greatly appreciated. | 2012-184

October 28 | BC Coastal Zone Meeting | The BC Coastal Zone (H) Annual Zone Meeting "AZM" - "SWAP MEET" will be held at Beban Park - Beban Social Centre, Rooms 1-2, 2300 Bowen Road in Nanaimo B.C. on October 28, 2012 at 12:00 Noon - Registration starting at 11:00 AM . Swap Meet details are: Setup starts at 9:00 AM with on the fly wheeling and dealing. The Swap Meet will stop at 11:50 and then continue after the completion of the Annual Zone Meeting, and end 4:00 PM.

QUEBEC - I

September 1 | Funfly annuel de la Fête du Travail | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX INC. | André Pépin | 418-225-4947 | andepin87@hotmail.com | Le Club Phoenix invite tous les modélistes à participer à son Funfly annuel de la Fête du Travail à son terrain de Saint-Jean-de-la-Lande près de Saint-Georges de Beauce. Les 1er et 2 septembre 2012, venez voler sur un des plus beaux sites de vol au Québec. Avions, jets et hélicoptères sont les bienvenus sur notre piste principale gazonnée 'vert de golf' de 600 pieds. Stationnement, camping sans service, toilettes et restauration sur place. Au plaisir de vous rencontrer ! Les 15 premières minutes de chaque heure réservées aux hélicoptères. | 2012-313

October 21 | Annual Zone Meeting | Four Points

Calendar of Events



Hotel, Levis, Quebec | Rodger Williams | 418-650-3150 | zd-i@maac.ca

ST. LAWRENCE - J

September 8 | Fun Fly 2012 | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | AIR CALM INC. | Claude Mathieu | claudemathieu@videtron.ca | Vous êtes cordialement invités à participer à notre Fun-Fly annuel les 8 et 9 septembre 2012. L'entrée est gratuite. Possibilité de camping sauvage pour tente et roulotte. Il est possible d'arriver le vendredi. Consulter notre site internet: clubaircalm.org pour les indications routières. Bienvenue à tous. | 2012-344

SASKATCHEWAN - K

September 22 | Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | Jan Weisner | 306-690-6012 | j.weisner@mac.com | Moose Jaw RC Airplane Fun Fly on Saturday September 22, 2012 Open to all Pilots that have 2012 MAAC membership. Register with Event Coordinators on the 16th with \$5.00 Landing Fee. Event coordinator for the event is Jan Weisner @ 306-690-6012. | 2012-118

October 14 **CHANGED** | Saskatchewan Zone Meeting | Hub City Radio Control Club Clubhouse | The 2012 Zone K Annual Zone Meeting will be held at the HCRCC clubhouse starting at 1:30 PM.

SOUTH EAST - L

September 1 | 7TH ANNUAL KAWARTHA LAKES PA CONTEST | Competition | 2 Days | Main Club Field | KAWARTHA LAKES RADIO CONTROL FLYING CLUB INC | Harry Ellis | 905-342-2128 | harryells@gmail.com | Registration Saturday Sept 1 from 8:30 AM - 9:00 AM. Flying starts at 9:30AM Saturday and 9:00 AM Sunday. Please pre-register by emailing name, class, frequency, & MAAC number to harryells@gmail.com | 2012-346

September 15 | TENTH ANNUAL SCALE RALLY | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | LONG SAULT FLYERS | Dave Coutie | 905-723-7500 | dcoutie@rogers.com | LONG SAULT FLYERS TENTH ANNUAL SCALE RALLY SATURDAY SEPTEMBER 15, 2012 (Rain Date September 16)10:00AM START. Scale and stand-off models encouraged but all flight-tested RC models are welcome scale or not. Bring the family along for a fun filled day of non-competitive flying, food and prizes. \$10.00 entry fee. Current MAAC or AMA membership required to fly (membership card must be presented). Lunch available at the field. For more information contact Dave Coutie 905-723-7500 or visit our website at www.lsflyers.com | 2012-242

September 22 | Balsa Beavers 55th Anniversary Event | Competition | 2 Days | Main Club Field | Balsa Beavers MFC INC. | Chris Brownhill | 416-452-8820 | cbrownhill@sympatico.ca | September 22/23 2012 Balsa Beavers 55th Anniversary Event Location: Centennial Park Flying Circles, Centennial Park, Etobicoke (Toronto), Ontario

io Entry fees: \$10.00 per event, \$ 20.00 for Sport Race Marathon Starting time: 8:30AM Sept. 22 events: FAI Combat, Musciano event, 1/2A Profile Scale Sept. 23 event: 100 Mile Sport Race Marathon Contact: Chris Brownhill Email: cbrownhill@sympatico.ca | 2012-334

September 22 | Oakville Milton Flying Club Scale Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | South Field | OAKVILLE MFC INC. | Terry Sears | (905)-844-4048 | searst7281@hotmail.com | Oakville Milton Flying Club welcomes you to a one day Scale Fun Fly on Saturday September 22, 2012 from 9:00am until 4:00pm. All types of Scale Aircraft are welcome to fly or be displayed. Draw prizes to lucky pilots. Open to all clubs. A current MAAC or AMA membership is required. Food and drinks will be available. For more information, contact Terry Sears at (905)-844-4048 or email: bilifun@rogers.com See you at the field. | 2012-111

October 6 | South East Annual Zone Meeting | Royal Canadian Legion Branch 80, 190 Queen St. Midland, ON. | Clair Murray | 905-939-2928 | zd-l@maac.ca | The zone meeting starts at 12:00 noon with a light lunch provided by the Ladies Auxiliary.

SOUTH WEST - M

September 1 | Labour day weekend fun fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | Andy Richardson | andrewrichardson@rogers.com | Come and join us for fun on the long weekend. Open fun fly (no landing fee) with games and prizes. BBQ food and drinks will be available. We hope you will join us at our River Rd. field in London. | 2012-407

September 15 | Annual Fall Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | FOREST CITY FLYERS INC | Art Lane | 519 685 7002 | September 15 | Fun Fly | Annual Fall Fun Fly | 1 day | Forest Coty Flyers Talbotville | Join the Forest City Flyers for our annual Fall Fun Fly | no fees | Nitro, Electric and gas powered are all welcome | Event starts at 9 am. Contact Art Lane for details 519-685-7002 | 2012-215

September 15 | Dawn Patrol | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | CHATHAM AERONAUTS | Cliff Russell | 510 352 6108 | cliff.russell@sympatico.ca | The Chatham Aeronauts are pleased to again fly our WW1 Scale Dawn Patrol Sat. Sept 15, 2012. A full day of flying of WW1 aircraft of all sizes. \$5.00 landing fee and profit from BBQ lunch go to the Chatham Air Cadet Squadron 294. The emphasis is on WW1 era aircraft but all plane are welcome. This is a one day only event with no rain day. Come out and enjoy a quiet day of flying and help out the good works of the local Air Cadet programme. Contact Cliff Russell at rcman@bell.net or call 519 352 6108 | 2012-221

October 27 | Southwest Annual Zone Meeting | Display | 1 day(s) | 427 Wing Air Force Association Club at the London International-

al Airport, 2155 Crumlin Sideroad, London | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | Frank Klenk | | fklenk@sympatico.ca | This year our Annual Zone Meeting will be on October 27, 2012. The London Model Aircraft Club will be our generous hosts. The location will be the 427 Wing Air Force Association Club at the London International Airport, 2155 Crumlin Sideroad, London. Registration and sign in starts at 10:00 am and the meeting will be called to order at 11:00 am. Coffee, snacks and lunch will be provided. Bring along your recommendations for Leader, Pioneer, Hall of Fame and Lifetime Achievement members. There are still many more that deserve recognition. Let's discuss any recommendations or resolutions you have plus anything in general we can do to improve things. There will be a prize table as usual, but you must be present to win and of course be a member of the Southwest Zone. See you there. Best Frank Klenk | 2012-484

November 4 | swap meet | Swap Shop | 1 day(s) | Western Fair District | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | Dale McGill | 519 268 2849 | mcgilldale@hotmail.com | London Model Aircraft Club Swap Meet Canada Building Western Fair Grounds Sunday November 4 2012 Vendors set up 8am General Admission 9am Tables \$25 advance (cut off for advance sales October 28th) or \$30 at the door General Admission \$6 more info @ lmac.host56.com or Dale McGill 519 857 5677 or email @ lmacswapmeet@hotmail.com | 2012-475

St Laurent (J) suite de la page 23

Leader, récipiendaires du temple de la renommée,

PRIX DES PIONNIERS

Quiconque souhaite proposer la candidature d'un membre devrait remplir les formulaires requis, que vous trouverez au site Web du MAAC. Toute mise en candidature devrait être accompagnée de documentation en appui, des signatures et devrait être expédiée par écrit à l'Assemblée annuelle de la zone.

RÉSOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

Quiconque soumet des résolutions ou des recommandations devrait les soumettre par écrit lors de l'Assemblée annuelle de la zone. ✨

Annual General Meeting Minutes



MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION
OF CANADA

ANNUAL GENERAL MEETING MINUTES
MARRIOTT RESIDENCE INN 6500 PLACE
ROBERT-JONCAS, MONTREAL, QC
SUNDAY APRIL 1, 2012

CALL TO ORDER

President Ron Dodd called the meeting to order at 1:38pm. All present were welcomed. Steve Woloz introduced the translators for the meeting Jacques Des Becquets and Roger Bélanger.

VIPs were introduced - Richard Barlow (Past President); Doug Anderson (Safety Chairman); Dave Larkin (Aero Club of Canada Delegate), Jacques Des Becquets (Translation Chairman); Roger Bélanger (Translations); Walt Chikmoroff (Constitution Chairman) and Fred Messacar (retiring Constitution Chairman).

The Board of Directors then introduced themselves – Don McGowan (Alberta/Northwest Territories Zone); Régis Landry (Atlantic Zone); Steve Hughes (British Columbia/Yukon Territory Zone); Peter Schaffer (Manitoba/Northwestern Ontario Zone); Roy Rymer (Middle Ontario Zone); Kevin McGrath (Northern Ontario Zone and current Vice President); Claude Melbourne (Ottawa Valley Zone); Bill Rollins (British Columbia Coastal Zone); Rodger Williams (Quebec Zone); Steve Woloz (St. Lawrence Zone); Heinz Pantel (Saskatchewan Zone); Clair Murray (South East Ontario Zone) and Frank Klenk (South West Ontario Zone and Chair of Chairmen).

The executive committee for 2012 was introduced – Ron Dodd (President); Richard Barlow (Past President); Claude Melbourne (Vice President); Roy Rymer and Régis Landry, members at large.

The members of the audience were asked to introduce themselves – Richard Gareau; Bernard Thibault; Jacques Côté; Roger Bélanger; Doug Anderson; Jacques Des Becquets; Ken Starkey; Bob Forest; Dave Loveday; Dave Larkin and Richard Barlow.

QUORUM

It was announced that there was a quorum for the meeting with 8157 members represented in person or by proxy.

MINUTES OF THE PREVIOUS MEETING

The minutes of the previous meeting were published in the July issue of Model Aviation Canada and copies were handed out at check in.

Richard Barlow #5744L moved the minutes of the previous meeting be

accepted as presented, seconded by Jacques Côté #82289. The motion carried unanimously.

Fred Messacar served as Sergeant at arms and explained the method of counting the votes. The vote would be anticipated and the count done in reverse order to simplify.

BUSINESS ARISING FROM THE MINUTES

There was no business arising.

PRESIDENTS REPORT

The report was included in the March issue of Model Aviation Canada so Ron summarized for those present.

Dave Loveday #7073 moved the presidents report be received, seconded by Richard Gareau #7272. The motion carried unanimously.

Richard Barlow asked if it might be appropriate to note that Geoff Strotmann who was not able to stay for the AGM meeting be acknowledged as part of the "Presidents Strategic Planning Group" noted in the report. Ron responded that Geoff had specifically requested to be kept in the background as he was serving strictly as a facilitator for this group separate from the Business Plan Advisory Group.

2011 FINANCIAL REPORT:

The audited financial statements were printed in the March issue of Model Aviation Canada.

Doug Anderson #2819 moved the financial statements be accepted as presented, seconded by Claude Melbourne #58082L. The motion carried unanimously.

2012 BUDGET

Secretary/Treasurer Linda Patrick presented the revised 2012 budget which had been handed out to those in attendance. Linda highlighted the changes to the published budget – Membership Income was increased from \$800,000 to \$810,000 due to the dues increase and the slight increase in the number of members for 2011. Term Deposit Interest income was increased from \$2,700 to \$15,000 to more accurately show interest income that will be accrued by the accountants at year end rather than actual interest that will be deposited into our account with maturing deferred member GICs. We originally budgeted \$50,000 to be set aside for Database Project – Integration but it was found that we had already set aside \$40,000 two years ago so that figure was

set to zero on the 2012 budget.

On the expense side Office - Building expenses were increased from \$20,100 to \$20,600 due to an increase in condo fees received in early January. Staff expenses were reduced from \$117,500 to \$105,000 as the original budget was based on two full-time and one part-time staff, we have been operating with just two full-time employees since November and have been able to keep memberships up to date so this item was adjusted downwards. The Equipment line item was reduced from \$7,900 to \$7,000 due to actual 2011 costs and the fact that we have eliminated a maintenance contract for the rooftop heat units. Postage has been increased from \$47,000 to \$59,000; this was a result of recent decisions by Canada Post in regards to the mailing costs of our magazine. The March issue with our AGM notice and related content as well as the issue with the minutes of this meeting cannot be sent under publications postal rates. The March issue cost \$4,700 more for postage and the issue with the minutes will be more due to the number of magazines that will be posted at that time. Professional fees has been increased by \$1,000 in order that the auditors can be called upon to help Linda align the Financial statements and the budget line items. It is hoped that they will be more easily read and understood by members and directors alike. Printing/Publishing has been increased by \$2,000 to accommodate associated costs relative to extending the contract with our current publisher Morison Communications. The "Other" line item was increased from \$38,000 to \$38,250 to anticipate increased use of credit card sales and the bank charges relative to those sales. FAI was raised from \$48,000 to \$48,400 to reflect the increase in Aero Club of Canada fees up \$400 from last year. Executive Committee expenses were increased from \$8,000 to \$14,000 due largely to meeting costs anticipated with a new executive travelling from further away. Lastly, committee expenses were increased from \$9,300 to \$12,300 to allow the Website chairman necessary travel expenses for meetings.

The changes reflected in the revised 2012 budget result in a healthy projected surplus of \$81,750 rather than the original projection of \$21,200.

Roger Belanger questioned "donations". Linda explained that we receive

Procès-verbal Assemblée générale annuelle



MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS
DU CANADA

PROCÈS-VERBAL
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE (AGA)
MARRIOTT RESIDENCE INN, 6500 PLACE
ROBERT-JONCAS, MONTRÉAL, QC

LE DIMANCHE 1ER AVRIL 2012

APPEL À L'ORDRE

Le président Ron Dodd a appelé la rencontre à l'ordre à 13 h 38. Steve Woloz a présenté les traducteurs attitrés Jacques Des Becquets et Roger Bélanger.

Les invités de marque ont été présentés -- Richard Barlow (président sortant); Doug Anderson (président, Comité de la sécurité); Dave Larkin (délégué, Aéro Club du Canada); Jacques Des Becquets (président du Comité de traduction); Roger Bélanger (traducteur); Walt Chikmoff (président, Comité de la constitution) et Fred Messacar (président sortant, Comité de la constitution).

Les directeurs au sein du Conseil de direction se sont ensuite présentés -- Don McGowan (zone Alberta/Territoires du Nord-Ouest); Régis Landry (zone Atlantique); Steve Hughes (zone Colombie-Britannique/territoire du Yukon); Peter Schaffer (zone Manitoba/Nord-ouest ontarien); Roy Rymer (zone Ontario milieu); Kevin McGrath (zone Nord Ontario et vice-président actuel); Claude Melbourne (président de la zone de la Vallée de l'Outaouais); Bill Rollins (zone côtière Colombie-Britannique); Rodger Williams (zone Québec); Steve Woloz (zone Saint-Laurent); Heinz Pantel (zone Saskatchewan); Clair Murray (zone Sud-est Ontario) et Frank Klenk (zone Sud-ouest Ontario et président des présidents de comité).

Le Comité exécutif 2012 a été présenté -- Ron Dodd (président); Richard Barlow (président sortant); Claude Melbourne (vice-président); Roy Rymer et Régis Landry (membres at large).

On a demandé aux membres présents dans la salle de se présenter -- Richard Gareau; Bernard Thibault; Jacques Côté; Roger Bélanger; Doug Anderson; Jacques Des Becquets; Ken Starkey; Bob Forest; Dave Loveday; Dave Larkin et Richard Barlow.

QUORUM

On a annoncé le quorum puisque 8 157 membres étaient représentés en personne ou par vote de procuration.

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE PRÉCÉDENTE

Le procès-verbal de l'assemblée précédente a été publié dans le numéro de juillet de Model Aviation Canada et des photocopies ont été distribuées à l'inscription.

Richard Barlow (5744L) a proposé l'adoption du procès-verbal de l'Assemblée générale annuelle 2011 tel que présenté; appuyé de Jacques Côté (82289). La résolution a été adoptée à l'unanimité.

Fred Messacar a servi à titre de sergent d'armes et a expliqué la méthode de comptage des votes. Ainsi, le vote allait être anticipé et le compte allait être exécuté à l'inverse afin de simplifier la procédure.

Sujets découlant du procès-verbal : Il n'y a eu aucun tel sujet.

RAPPORT DU PRÉSIDENT

Le rapport a été inclus dans le numéro de mars de Model Aviation Canada, si bien que Ron a résumé le tout pour le bénéfice des membres présents.

Dave Loveday (7073) a proposé que le rapport du président soit reçu; appuyé de Richard Gareau (7272). La résolution a été adoptée à l'unanimité.

Richard Barlow a demandé s'il serait approprié de noter que Geoff Strotmann, qui ne pouvait rester pour l'AGA, soit reconnu au sein du Groupe de planification stratégique du président qui a été mentionné dans le rapport. Ron a répondu que Geoff avait expressément demandé de demeurer à l'ombre puisqu'il servait strictement de facilitateur auprès de ce groupe, séparément du Groupe consultatif sur le plan d'affaires.

RAPPORT FINANCIER 2011

Les états financiers vérifiés ont été imprimés dans le numéro de mars de Model Aviation Canada.

Doug Anderson (2819) a proposé l'acceptation des états financiers tels que présentés; appuyé de Claude Melbourne (5808L). La résolution a été adoptée à l'unanimité.

BUDGET 2012

La secrétaire/trésorière Linda Patrick a présenté le budget révisé 2012 qui a été distribué aux membres à l'entrée. Elle a indiqué quels étaient les changements comparativement au budget qui avait été publié -- les revenus de l'adhésion ont été augmentés de 800 000 \$ à 810 000 \$ en

raison de l'augmentation de la cotisation et de la petite augmentation des membres en 2011. Les revenus provenant des intérêts du dépôt à terme a augmenté de 2 700 \$ à 15 000 \$ de sorte à montrer de façon plus précise les revenus provenant des intérêts qui auront été ajoutés par les comptables en fin d'année, plutôt que les intérêts véritables qui seront déposés dans notre compte grâce au certificat de placement garanti (CPG) différé de membre qui sera parvenu à maturité. Au départ, 50 000 \$ avaient été planifiés afin de mener à bien le projet de la base de données -- intégration, mais nous nous sommes aperçus que nous avions mis 40 000 \$ de côté voilà deux ans dans le même but, si bien que ce chiffre a été ramené à zéro dans le cadre du budget 2012.

Sur le plan des dépenses au bureau -- Les dépenses de l'édifice ont été augmentées de 20 100 \$ à 20 600 \$ en raison d'une augmentation des frais de condo qui a été reçue au début du mois de janvier. Les dépenses liées au personnel ont été réduites de 117 500 \$ à 105 000 \$ puisque le budget original était basé sur deux employées à temps complet et une employée à temps partiel. Nous fonctionnons avec seulement deux employées à temps complet depuis novembre dernier et nous avons réussi à maintenir le rythme (des renouvellements) de membres; ce poste de dépense a été ajusté à la baisse. Le poste de dépense de l'équipement a été réduit de 7 900 \$ à 7 000 \$ en raison des coûts véridiques en 2011 et en raison du fait que nous avons éliminé un contrat d'entretien des unités de chauffage sur le toit de notre édifice. Les frais de poste ont été augmentés de 47 000 \$ à 59 000 \$; c'est le résultat des décisions de Postes Canada relativement au coût d'expédition de notre revue. Le numéro de mars de Model Aviation Canada qui renfermait l'avis de l'AGA et le contenu connexe, de même que le numéro qui renfermera le procès-verbal de cette AGA-ci ne peuvent pas être envoyés sous l'égide des taux de poste afférents aux publications. Le numéro de mars a coûté 4 700 \$ de plus en frais de poste et le numéro renfermant le procès-verbal coûtera encore plus, compte tenu des revues qui seront alors postées. Les frais professionnels ont été augmentés de 1 000 \$ de sorte à ce que les vérificateurs puissent être rappelés en renfort afin d'aider Linda à préparer les états financiers et les postes de dépenses inscrits au

donations throughout the year for various dedicated funds. The money shown in the 2011 actual column was a bequest from long-time South East Ontario Zone member Jack McGillivray. There had been other contributions in 2011 but they were moved out of general funds before year end to the allocated dedicated funds accounts. Linda noted that Jack was well known in the South East zone and zone director Clair Murray and she had known him through her 33 years with MAAC. Jack left \$100,000 to the organization upon his death with no stipulations as to how the organization should use the funds. The money was put into a cashable GIC and will earn a little interest until the Board of Directors makes a decision on how those funds can best be used to benefit the organization and remember Jack.

Bob Forest #4131L expressed his thoughts on the bequest. He had seen a small announcement in the magazine and thought that MAAC had not given enough credit to Jack. He suggested a full page announcement with photos. He felt that down the road MAAC might not receive similar contributions based on the handling of this bequest.

Dave Loveday #7073 asked if the term deposit interest shown in the financials included interest from the bequest from Jack McGillivray. Linda explained that the \$100,000 bequested by Jack had been put in a redeemable GIC and will earn approximately \$1,000 on maturity this summer. Principal and interest will be rolled over into another redeemable GIC until such time as the board of directors decides on the disposition of the funds.

Dave Loveday #7073 moved approval of the revised 2012 budget, seconded by Bob Forest #4131L. The motion carried 7651 in favor, 505 against, 1 abstention.

2012 AUDITOR

Ron Dodd announced that the Board of Directors is recommending a change of auditors for 2012 to Beckett Lowden Read Chartered Accountants. There had been three quotes received and the preferred firm is Beckett Lowden Read.

Claude Melbourne #58082L moved approval of Beckett Lowden Read as the auditor for 2012, seconded by Kevin McGrath #6401L. The motion carried unanimously.

RECOMMENDATIONS

Fred Messacar #25381L noted that recommendations are reviewed by the Board and they decide what is done with

them. The results are reported at the Annual General Meeting for the members.

Walt Chikmoroff #6320L the new Constitution chairman reported the results of Board decisions.

Recommendation #1, 2 & 4 referred to Safety Committee

Recommendation #12 referred to Precision and Scale Aerobatics Committees

Recommendation #15 & 16 referred to Control Line Committee

Recommendation #18 referred to Free Flight Indoor Committee

Recommendation #26 & 27 referred to Chair of Chairs

Recommendation #3 – accepted

Recommendation #5 – accepted

Recommendation #6 – rejected

Recommendation #7 – refer to Public Relations Committee

Recommendation #8 – rejected

Recommendation #9 – rejected

Recommendation #10 – accepted

Recommendation #11 – accepted

Recommendation #13 – rejected

Recommendation #14 – no, refer to Constitution Committee

Recommendation #17 – accepted

Recommendation #19 – rejected

Recommendation #20 & 21 – refer to President's Strategic Planning Group

Recommendation #22 – rejected

Recommendation #23 – accepted

Recommendation #24 & 25 – rejected

Recommendation #28 – accepted

Recommendation #29 – accepted

Recommendation #30 – rejected

Recommendation #31 – refer to budget

Recommendation #32 – refer to Safety and Insurance Committees

RESOLUTIONS

Fred Messacar #25381L presented the resolutions slide show and announced that a 2/3 (5438 votes) majority vote was required to pass any resolution. Resolutions affect the by-laws or policy manual of MAAC.

Resolution #1 – Filling vacancies

Illegal motion - NO VOTE

Resolution #1A – Alternate

Illegal motion - NO VOTE

Resolution #2 – Procedures – Change from Kerr King to Roberts rules

Vote 2891 for, 5266 against, 0 abstentions – DEFEATED

Resolution #3 – Gender – (it was noted that gender is covered in the by-laws elsewhere)

Vote 8157 for, 0 against, 0 abstentions – ACCEPTED

Resolution #4 – Minutes – Directors –

(it was noted that Corporations Canada allows a reasonable charge for minutes and eliminating a fee could mean a problem if a great number of members request copies, the Board recommends reject)

Vote 2 for, 8155 against, 0 abstentions – DEFEATED

Resolution #5 – Minutes – Executive – (same, the Board recommends reject)

Vote 2 for, 8155 against, 0 abstentions – DEFEATED

Resolution #6 – Minutes – AGM Redundant, minutes are published – NO VOTE

Resolution #7 – Temporary Foreign Membership

Vote 4 for, 8153 against, 0 abstentions – DEFEATED

Resolution #8 – Duties – Treasurer

Vote 1 for, 8155 against, 1 abstention – DEFEATED

Resolution #9 – Comptroller/Treasurer – (there was discussion regarding global acceptance of the Board/Constitution Committee recommendations regarding resolutions. Industry Canada does not allow this. The Board recommends reject)

Vote 1 for, 8155 against, 0 abstentions – DEFEATED

Resolution #10 – Filling vacancies – Executive – (the Constitution Chairman strongly suggests reject for a number of reasons, one being that our by-laws specify that the President must be present and what happens if the President passes away. There was some discussion, Richard Barlow brought up the fact that if the President is unable to fulfill his duties, the Vice President steps in. It was recommended to reject)

Vote 1016 for, 7141 against, 0 abstentions – DEFEATED

Resolution #11 – Treasurer

Vote 1 for, 8155 against, 1 abstention – DEFEATED

Resolution #12 – Treasurer

Vote 0 for, 8155 against, 2 abstentions – DEFEATED

Resolution #13 – Treasurer

Vote 1 for, 8155 against, 1 abstention – DEFEATED

Resolution #14 – By-laws – Insert "In constant session" (the motion is illegal)

Vote 797 for, 7359 against, 1 abstention – DEFEATED

Resolution #15 – Remove Executive Committee member

Vote 8156 for, 1 against, 0 abstentions

budget. Nous espérons que tant les membres que les directeurs pourront les lire plus aisément. Le poste de dépense afférent à l'impression et à la publication a été augmenté de 2 000 \$ afin d'accommoder les coûts associés au prolongement du contrat avec notre éditeur actuel, Morrison Communications. Le poste de dépense identifié «autre» a été porté de 38 000 \$ à 38 250 \$ afin d'anticiper une utilisation accrue des ventes par carte de crédit ainsi que les frais bancaires associés à de telles transactions. Le poste de dépense de la FAI a été augmenté de 48 000 \$ à 48 400 \$ afin de refléter l'augmentation de 400 \$ (par rapport à l'année dernière) au sein de l'Aéro Club du Canada. Les dépenses du Comité exécutif ont été augmentées de 8 000 \$ à 14 000 \$, en grande partie en raison du coût plus élevé des réunions que l'on anticipe, vu que le nouvel exécutif voyagera sur de plus grandes distances. Enfin, les dépenses du Comité ont été augmentées de 9 300 \$ à 12 300 \$ afin de permettre au président du Comité du site Web de disposer des dépenses de déplacement appropriées afin de se rendre aux réunions.

Les changements reflétés au sein du budget 2012 révisé découlent d'un surplus projeté à 81 750 \$ plutôt que de la projection initiale de 21 200 \$.

Roger Bélanger s'est interrogé sur les «dons». Linda a expliqué que nous recevons des dons tout au long de l'année afin d'être placés dans divers fonds. L'argent qui était noté dans la colonne des dons véritables pour 2011 provenait d'un don posthume de la part d'un membre de longue date de la zone Sud-est Ontario, Jack McGillivray. D'autres contributions ont été faites en 2011 mais elles ont été retirées des fonds généraux avant la fin de l'année et placées dans les comptes associés à ces sommes distinctes. Linda a noté que Jack était très bien connu au sein de la zone Sud-est Ontario et que le directeur de zone Clair Murray et elle-même l'avaient très bien connu au cours des 33 ans qu'elle a passés jusqu'à maintenant à l'emploi du MAAC. Jack a légué 100 000 \$ à notre organisme à son décès et il n'a formulé aucune volonté quant à ce qu'en ferait l'organisme. Cet argent a été déposé dans un compte de certificat de placement garanti qui peut être encaissé et qui accumulera un peu d'intérêt jusqu'à ce que le Conseil de direction décide comment le mieux utiliser cette somme, au bénéfice de l'organisme et en mémoire de Jack.

Bob Forest (4131L) a exprimé son opinion quant à ce legs. Il n'a aperçu qu'un petit avis à l'intérieur de la revue et pen-

sait que le MAAC n'avait pas accordé suffisamment de crédit à Jack. Il a suggéré qu'une page entière y soit consacrée, photos à l'appui. Il était d'avis qu'à l'avenir, le MAAC ne recevrait pas de contributions semblables, si l'organisme ne traitait pas convenablement ce legs.

Dave Loveday (7073) a demandé si les intérêts du compte à terme notés dans les états financiers comprenaient les intérêts associés au legs de Jack McGillivray. Linda a expliqué que les 100 000 \$ de Jack avaient été placés dans un compte de certificat de placement garanti encaissable, ce qui accumulerait environ 1 000 \$ d'ici à ce que le certificat parvienne à maturité, cet été. Le principal et les intérêts seront placés dans un autre CPG encaissable jusqu'à ce que le Conseil de direction décide comment seront utilisés ces fonds.

Dave Loveday (7073) a proposé que soit approuvé le budget 2012 révisé; appuyé de Bob Forest (4131L). La résolution a été approuvée 7 651 en faveur, 505 contre et 1 abstention.

VÉRIFICATEURS 2012

Ron Dodd a annoncé que le Conseil de direction recommande le changement des vérificateurs en 2012, Beckett Lowden Read Chartered Accountants. Trois soumissions ont été reçues et cette firme était préférée.

Claude Melbourne (5808L) a proposé l'approbation de Beckett Lowden Read à titre de vérificateurs pour 2012; appuyé de Kevin McGrath (6401L). La résolution a été approuvée à l'unanimité.

RECOMMANDATIONS

Fred Messacar (25381L) a noté que les recommandations sont examinées par le Conseil de direction et que ses membres décident s'il y aura suivi ou non. Les résultats sont rapportés aux membres lors de l'Assemblée générale annuelle (AGA). Walt Chikmoroff (6320L), nouvellement nommé président de la constitution (charte), a rapporté les résultats des décisions qu'a prises le Conseil de direction.

Recommandations #1, 2 & 4 ont été référées au Comité de la sécurité

Recommandation #12 référée aux Comités d'acrobatie de précision et de copies volantes

Recommandations #15 & 16 référée au Comité de vol circulaire

Recommandations #18 référées au Comité de vol libre (intérieur)

Recommandations #26 & 27 référée au président des présidents de comité

Recommandation #3 – acceptée

Recommandation #5 – acceptée

Recommandation #6 – rejetée
Recommandation #7 – référée au Comité des relations publiques
Recommandation #8 – rejetée
Recommandation #9 – rejetée
Recommandation #10 – acceptée
Recommandation #11 – acceptée
Recommandation #13 – rejetée
Recommandation #14 – non, référée au Comité de la constitution (charte)
Recommandation #17 – acceptée
Recommandation #19 – rejetée
Recommandations #20 & 21 – référée au Groupe de planification stratégique du président
Recommandation #22 – rejetée
Recommandation #23 – acceptée
Recommandations #24 & 25 – rejetées
Recommandation #28 – acceptée
Recommandation #29 – acceptée
Recommandation #30 – rejetée
Recommandation #31 – référée au budget
Recommandation #32 – référée aux Comités de la sécurité et des assurances

RÉSOLUTIONS

Fred Messacar (25381L) a présenté un diaporama sur les résolutions et a annoncé qu'un vote des deux tiers (5 438 membres) était requis afin d'approuver quelque résolution que ce soit. Les résolutions affectent les statuts et règlements ou encore le Manuel des politiques du MAAC.

Résolution #1 – combler les postes vacants

Résolution illégale -- AUCUN VOTE

Résolution #1A – membre remplaçant

Résolution illégale -- AUCUN VOTE

Résolution #2 – Procédure – Changement voulant que les règles de réunion passent de Kerr à Roberts

Vote 2 891 pour, 5 266 contre 0 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #3 – Genre (dans les textes) – (il a été noté que la notion du genre des personnes est traitée ailleurs dans les statuts et règlements)

Vote 8 157 pour, 0 contre, 0 abstention – ACCEPTÉE

Résolution #4 – Procès-verbaux – Directeurs – (il a été noté que Corporations Canada autorise un frais raisonnable pour les photocopies aux membres (d'un organisme) des procès-verbaux et que l'élimination d'un tel frais pourrait donner lieu à un problème si un très grand nombre de membres demandaient des photocopies; conséquemment, le Conseil de direction recommandait le rejet de cette résolution)

Vote 2 en faveur, 8 155 contre, 0 abstention – résolution DÉFAITE

– ACCEPTED

There was a recess from 3:04 to 3:17 pm.

COMMITTEE REPORTS

Linda advised the members present that committee reports are received through the Chair of Chairs by the Board of Directors. All reports and recommendations from those reports have been dealt with by the Board. The reports will be published on the web site with results of Board decisions.

AWARDS:

Linda read the list of award recipients. Bursary – there were no applicants
Hall of Fame – there were four nominees none of whom qualified for Hall of Fame but it has been suggested by the Awards Committee that they be resubmitted for other available awards – 3 Lifetime Achievement (Tom Bateman, Don Kinch and André Trudel) and one Pioneer (Dr. Ray Heimbecker). No paperwork was received for Bob Axford so he could not be considered by the awards committee.

Leader – There were 28 Leader memberships awarded, Linda read the names of those from the Québec and St. Lawrence zones André Bernard from Québec zone was accepted, Léon Côté did not meet the criteria for ten (10) continuous years membership to merit Leader status. Jean Blouin from the St. Lawrence zone was also awarded leader membership.

Others awarded Leader membership and shown on screen but not read out during the meeting are as follows:

Alberta/NWT – Alan Wesley
Atlantic – Sandy McInnis
BC/Yukon – John Nissen, David Hopper, Dean Wichman
Middle Ontario – Paul Chitty
Northern Ontario – Lee Prevost
Ottawa Valley – Karl Kingston, Devin Denton
BC Coastal – Kelly Williams, Larry Rousselle, Mark Byrne, Steve Hughes, Brad Trent, Hartley Hughson
Saskatchewan – Henry Grandel, Fred Walsh
SE Ontario – Frank Pili, John Ross, Douglas Anderson, Douglas Beaton, Roger Langley, John Simpson, Paul Battenberg
SW Ontario – Frank Klenk, Don McLellan

Lifetime Achievement – Dick Fahey, Werner Klebert (Middle Ontario) Fred China (BC Coastal) and Ross Gammage (SE Ontario) were all awarded Lifetime Achievement. Paperwork was not re-

continued on page 75



Revised 2012 Budget

	BUDGET 2011	Actual 2011	Revised 2012
INCOME			
Membership	690,000	711,520	810,000
Supplies & Shipping	8,000	13,958	10,000
Mac Mag	0	242	150
Misc.	100	-37	100
Field Registration	10,000	5,991	8,000
Additional Insured Certificates	1,800	2,619	1,800
Term Deposit Interest	2,320	24,378	15,000
Nationals	0	0	0
Contributions	0	100,000	0
Levy	0	0	0
Confirmations	300	208	150
SUB TOTAL	\$712,520	\$858,879	\$845,200
Contingency	-10,000	-10,000	-10,000
RBC Points Card		-25,000	0
Cost of Sales (69.5% of Supplies)	-7,000	-5,883	-7,000
Office Computer Replacement Funds (over 4 yrs)	-3,000	-3,000	-3,000
Office Heat Unit(s) Replacement	-3,000	-3,000	-3,000
Database Project - Integration		0	-50,000
TOTAL INCOME:	\$689,520	\$811,996	\$822,200
EXPENDITURES			
Office			
Building	19,900	19,199	20,600
Staff	112,200	92,406	105,000
Equip.	7,900	5,178	7,000
Postage	47,000	45,085	59,000
Prof. Fees	30,600	33,070	38,600
Printing/Publishing	116,000	108,801	118,000
PR/Advertising	12,500	13,021	11,500
Other	37,500	44,526	38,250
Insurance	112,300	100,860	123,800
AMA	1,000	986	3,000
FAI	46,100	45,611	48,400
Radio Advisory Board	7,000	7,649	7,200
Transport Canada	1,000	1,432	3,000
AGM	30,000	38,753	38,000
Zone Directors	48,000	49,005	55,800
Zone Promotions	24,000	21,440	24,000
Executive Committee	12,000	11,344	14,000
President	8,000	6,010	12,000
Nationals	1,000	0	1,000
Committees	9,300	3,843	12,300
Special Projects	5,750	5,750	0
TOTAL EXPENSES	\$689,050	\$653,969	\$740,450
SURPLUS/(DEFICIT)	\$470	\$158,027	\$81,750
Depreciation		-5,626	
Equipment Purchase			
Levy			
Dedicated income & interest			
Dedicated Expenditures		-6035	
Contingency & Operational Reserve GICs		35,000	
NET INCOME/(LOSS)		\$181,366	

Résolution #5 – Procès-verbaux – Exécutif – (même sujet, le Conseil de direction en recommande le rejet)

Vote 2 en faveur, 8 155 contre, 0 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #6 – procès-verbaux – AGA Redondante puisque les résolutions sont publiées – AUCUN VOTE

Résolution #7 – Adhésion temporaire pour les étrangers.

Vote 4 pour, 8 153 contre, 0 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #8 – Devoirs – Trésorière

Vote 1 pour, 8 155 contre, 1 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #9 – Contrôleure/Trésorière – (une discussion a porté sur l'acceptation, globalement, des recommandations du Conseil de direction et du Comité de la constitution (charte) relativement aux résolutions. Industrie Canada n'autorise pas cela. Le Conseil de direction recommande le rejet.)

Vote 1 pour, 8 155 contre, 0 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #10 – combler les postes vacants – Comité exécutif – (le président du Comité de la constitution suggère fortement son rejet pour plusieurs raisons, l'une étant que nos statuts et règlements précisent que le président doit être présent et que se passerait-il si le président décédait? Au cours de la discussion, Richard Barlow a souligné que si le président ne pouvait s'acquitter de ses tâches, le vice-président entrerait en action. La recommandation était de rejeter cette résolution)

Vote 1 016 pour, 7 141 contre, 0 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #11 – Trésorière

Vote 1 pour, 8 155 contre, 1 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #12 – Trésorière

Vote 0 pour, 8 155 contre, 2 abstentions – résolution DÉFAITE

Résolution #13 – Trésorière

Vote 1 pour, 8 155 contre, 1 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #14 – statuts et règlements – Insérer «en séance constante» («In constant session») (la résolution est illégale)

Vote 797 pour, 7 359 contre, 1 abstention – résolution DÉFAITE

Résolution #15 – Retrait d'un membre du Comité exécutif

Vote 8 156 pour, 1 contre, 0 abstention – résolution ACCEPTÉE.

Une pause a été décrétée entre 15 h 04 et 15 h 17.

RAPPORTS DES COMITÉS

Linda a informé les membres présents que les rapports de comités sont reçus au Conseil de direction par le biais du président des présidents de comité. Tous les rapports et recommandations découlant de ces rapports ont été traités par le Conseil de direction. Les rapports seront publiés au site Web, de même que les décisions qu'aura prises le Conseil de direction.

AWARDS

Linda a lu la liste des récipiendaires de divers prix de reconnaissance.

Bourse d'études du MAAC – Personne n'a fait une demande

Temple de la renommée – Il y avait quatre mises en candidature mais aucune de ces personnes n'était admissible au Temple de la renommée. Le Comité de sélection a suggéré que ces personnes soient considérées pour d'autres prix disponibles -- trois (3) prix pour l'oeuvre de leur vie (Tom Bateman, Don Kinch et André Trudel) et un (1) Prix des pionniers (le Dr Hay Heimbecker). Aucun document papier n'a été reçu à l'appui de la candidature de Bob Axford, si bien que le Comité de sélection ne pouvait considérer sa candidature.

Membre Leader -- Quelque 28 tels titres ont été remis en tout. Linda a lu le nom des récipiendaires au sein des zones Québec et Saint-Laurent. André Bernard (zone Québec) a été accepté. Léon Côté ne répondait pas aux critères de dix ans d'adhésion continue afin de mériter le statut de Leader. Jean Blouin (zone Saint-Laurent) s'est aussi vu décerner le titre de Leader.

Le nom d'autres récipiendaires du même titre a été affiché à l'écran mais non lu à voix haute au cours de la réunion. Voici ces récipiendaires :

Alberta/Territoires du Nord-Ouest – Alan Wesley

Atlantique – Sandy McInnis

C.-B./Yukon – John Nissen, David Hopper, Dean Wichman

Milieu Ontario – Paul Chitty

Nord Ontario – Lee Prevost

Vallée de l'Outaouais – Karl Kingston, Devin Denton

C.-B. zone côtière – Kelly Williams, Larry Rousselle, Mark Byrne, Steve Hughes, Brad Trent, Hartley Hughson

Saskatchewan – Henry Grandel, Fred Walsh

Sud-est Ontario – Frank Pilih, John Ross, Douglas Anderson, Douglas Beaton,

Roger Langley, John Simpson, Paul Battemberg

Sud-ouest Ontario – Frank Klenk, Don McLellan

Accomplissement d'une vie – Dick Fahy, Werner Klebert (Milieu Ontario) Fred China (C.-B. zone côtière) et Ross Gamme (Sud-est Ontario) se sont tous vu décerner le Prix de l'accomplissement d'une vie. La documentation n'a pas été reçue pour les mises en candidature de Nino Campana (Nord Ontario), Al Denton and Dave Hughes (Vallée de l'Outaouais), si bien qu'ils n'ont pu être considérés par le Comité de sélection.

Pionniers – Ted buck et Archie Steels (Sud-ouest Ontario) ont reçu le prix à vie. Andy Chisholm (aussi du Sud-ouest Ontario) ne répondait pas aux critères et de plus, personne au sein du Comité de sélection ne le connaissait.

NOUVEAUX SUJETS

Dave Loveday (7073) s'est interrogé relativement à la situation de l'année dernière avec l'exécutif et les coûts juridiques qui en ont découlé puisqu'il pensait que les coûts n'avaient pas été comptabilisés. Ron Dodd a répondu que les coûts juridiques étaient de 2 000 \$ et qu'ils avaient été comptabilisés au poste de dépense «cachets professionnels» aux finances. Dave a demandé si certaines dispositions ont été prises afin de prévenir que toute situation du genre se reproduise. Ron lui a répondu que (l'organisme) faisait de son mieux afin de faire en sorte que ça n'arrive plus.

Dave a ensuite noté que (feu) Jack McGillivray devrait être reconnu en page frontispice de Model Aviation Canada et a suggéré qu'un article lui soit consacré dans la revue, relativement à son legs et à ses contributions à titre de modéliste à l'endroit de notre passe-temps. Ron lui a répondu qu'il pensait personnellement que c'est une excellente idée. Dave était d'avis que Jack était un athlète olympique au sein de notre passe-temps et qu'on se doit de le reconnaître ainsi. Ron s'entretiendra avec l'éditeur et entend organiser quelque chose de tout à fait approprié pour la revue. Steve Hughes (directeur de la zone C.-B./Yukon) a noté que les contributions de Jack étaient nombreuses et pertinentes et que sa prestance était telle que le Conseil de direction en entier ainsi que l'exécutif qu'il était très difficile de faire quelque chose afin de lui rendre hommage. Nous, a-t-il résumé, voulons nous assurer que nous agissons de façon appropriée et s'il y a quelque délai que ce soit dans notre démarche, c'est que tout le monde tient à lui rendre hommage correc-

suite à la page 75

ceived for Nino Campana (Northern Ontario), Al Denton and Dave Hughes (Ottawa Valley) and so they could not be considered by the awards committee.

Pioneers – Ted buck and Archie Steels (SW Ontario) were awarded Lifetime Achievement. Andy Chisholm (also from SW Ontario) did not meet the criteria, he was not known to the Awards Committee.

NEW BUSINESS

Dave Loveday #7073 questioned the situation last year regarding the Executive and the legal costs involved, there appears to be no accounting of the costs. Ron Dodd responded that the legal fees were \$2,000 and included under the Professional Fees line item in the financials. Dave asked if measures were being taken to prevent the situation from happening again, Ron responded that we are doing our best to prevent it.

Dave then noted that Jack McGillivray needs to be recognized on the front cover

of Model Aviation Canada and suggested a write-up in the magazine of his bequest and contributions as a modeler to the hobby.

Ron responded that he personally feels it is an excellent idea. Dave expressed the opinion that Jack was an Olympic athlete in this hobby and needs to be recognized. Ron will speak with the Editor and come up with something appropriate for the magazine. Steve Hughes (BC/Yukon Zone Director) noted that the seriousness of Jack's contributions and standing has been so strong and touching with the entire Board and Executive that the decision to do something has been extremely difficult. We want to make sure we do the right thing and if there is any kind of delay, it's because it means so much to everyone to do the right thing. Dave reiterated that he thought recognition should have been done properly immediately upon receipt of the bequest.

DATE AND LOCATION OF NEXT AGM

The next Annual General Meeting will be in Saskatoon, Saskatchewan on either the weekend before or after Easter; the exact date will be announced.

ABSOLUTION MOTION

Ron requested an absolution motion, which means that we accept what has happened in the past year and any inadvertent mistakes are forgiven.

Richard Barlow #5744L moved the absolution motion, seconded by Fred Messacar #25381L. The motion carried unanimously.

Rodger Williams (Québec Zone Director) thanked Steve Woloz, Lynn Woloz and his group of volunteers for hosting the meetings. President Ron Dodd added his thanks to all.

Walt Chikmoroff #6320L moved the meeting be adjourned at 4:00 pm, seconded by Ken Starkey #5387L.

Respectfully submitted,
Linda Patrick - Sec./Treas.

tement. Dave a répété que cette reconnaissance aurait dû être dirigée à l'endroit de M. McGillivray aussitôt que le MAAC a reçu son legs.

DATE ET EMPLACEMENT DE LA PROCHAINE AGA

La prochaine Assemblée générale annuelle aura lieu à Saskatoon (Saskatchewan) soit la fin de semaine avant, soit la fin de semaine après Pâques. La date précise sera annoncée plus tard.

RÉSOLUTION D'ABSOLUTION

Ron a réclamé une résolution d'absolution, ce qui signifie que (les participants) acceptent ce qui s'est déroulé au cours de la dernière année et que tout erreur malencontreuse est pardonnée.

Richard Barlow (5744L) a proposé cette résolution; appuyé de Fred Messacar (25381L). La résolution a été adoptée à l'unanimité.

Rodger Williams (directeur de la zone Québec) a remercié Steve Woloz, Lynn Woloz et leur groupe de bénévoles d'avoir agi en tant qu'hôtes de la rencontre. Le président Ron Dodd a fait part de ses propres remerciements.

Walt Chikmoroff (6320L) a proposé l'ajournement de la réunion à 16 h; appuyé de Ken Starkey (5387L).

Respectueusement soumis,
Linda Patrick - Secrétaire/Trésorière

par un LA .46). Le cycle démarre chez Doug. Il a connu son premier vol devant des juges et il travaille présentement à sa technique autour des coins en jaugant le vent, l'ajustement et autres paramètres...

Si vous n'avez jamais vécu une telle première victoire, ne vous découragez pas. Apprenez des gens autour de vous. Poursuivez vos essais d'ajustement et pilotez votre maquette et vous vous hisserez au sein du cercle des gagnants. Keith l'a fait, de même que tous les autres gros joueurs d'expérience. Ce qui récompense nos efforts en vol circulaire acrobatique, c'est le voyage qu'on entreprend afin de poursuivre nos efforts et acquérir de nouvelles aptitudes.

Sentez-vous bien à l'aise de soumettre du matériel pour cette chronique. ✈

plus vite; on veut toujours voir si on peut dépasser les collègues. C'est comme ça que commence une course...

C'est à peu près tout pour l'instant. Je me dirige maintenant à LaMecque de l'aéromodélisme, Muncie (Indiana). La prochaine fois, je vous offrirai un compte rendu des courses lors des Nats américains. ✈

sired torque immediately on reaching the maximum winds. The wound motor ready to be transferred.

As you are winding, you will occasionally notice two things. Knots grapevining out perpendicular to the motor and knots on knots bunching up in clumps along the motor.

To address these as you wind, hold the winder in your right hand and knead, separate and massage the knots with your left hand so you end up with an evenly wound motor. The rubber gets overstressed and is more likely to break in these knot-on-knot areas.

Some motors of equal size, length and weight will grapevine and knot-on-knot much easier than others. Discard these motors when making a serious flight.

My technique of winding is similar to that described as the 'relaxation method,' by R.W. New. However, he does not stretch the rubber as much as I do, he limits the stretch to no more than five to six times the motor length, similar to Jim Clem's winding. I will note he did not have Tan II rubber.

There are two more points important to getting maximum turns. Make sure your torque meter's shaft and indicator needle is free and does not bind or drag. Use 100% total concentration on the task. The only thing in the world to think about is your winder, the rubber motor and the torque meter. ✈

finished before we learned the final score as they gave out the trophies.

A review of the scores showed that the fourth round judges were the hardest markers, and they did not give me any leeway at all for the incident. I ended up with 189.293 points, which was an improvement over my previous scores. So I felt good about my performance, but the scores were not high enough to get me above ninth place.

It's a tough crowd to compete against. Six pilots had scores between 188 and 190, and the top Expert score was 193.69. The attrition was high, with five of the twenty in Expert not making it to the final rounds, mostly due to mechanical problems with the aircraft.

I have posted a bunch of pictures at: <https://picasaweb.google.com/pconquer/TopGun2012#> ✈

trée dans le monde du vol circulaire et comme les nouvelles piles de polymère de lithium sont devenues disponibles, cette forme de motorisation offre une alternative intéressante aux moteurs conventionnels. Les moteurs électriques autorisent aussi un plus grand choix de finitions puisque le modéliste ne doit pas tout protéger contre le carburant.

Les émetteurs de technologie 2.4 GHZ sont presque universellement utilisés de nos jours et ceux-ci peuvent être modifiés de sorte à offrir un contrôle de vitesse à ces moteurs électriques en plus d'actionner des caractéristiques supplémentaires comme les volets ou le train escamotable.

Alors, si vous voulez vivre autre chose que la compétition à laquelle vous vous inscrivez ordinairement ou que vous voulez tenter votre chance dans un concours sans trop de pression tout en dépensant le moins possible, peut-être devriez-vous y jeter un coup d'œil.

Dans ma prochaine chronique, je tenterai de vous décrire les épreuves Profile et Fun Scale. C'est là que vous trouverez une façon de construire une copie volante qui élimine beaucoup de temps de construction tout en vous offrant la satisfaction de faire voler une réplique d'un avion à l'échelle réelle, une fois que la maquette est terminée.. ✈

chaque seconde en trop. La ronde se termine avec une tâche imposée à l'atterrissage (des points supplémentaires peuvent être récoltés). Un maximum de 50 points est décerné pour l'atterrissage à l'intérieur d'un mètre de la cible; le pointage tombe à zéro pour les atterrissages effectués au-delà de la cible.

«Les pointages finals et normalisés sont soumis à l'ALES LEAGUE (www.ales-league.org), un organisme américain qui gère les pointages à l'échelle mondiale. En consultant la base de données de ce site Web, tous les concurrents peuvent vérifier comment ils se sont débrouillés comparé à des compétitions ALES ailleurs de par le monde. C'est très intéressant... et ça rend parfois plus noble... On le fait par plaisir, non?

«Le PENMAC sera l'hôte de six concours ALES cette année, toujours le deuxième dimanche de chaque mois, d'avril à octobre. Des prix sont remis aux trois meilleurs pilotes à chaque jour de concours et cela inclut une bouteille de Newcastle Brown Ale (jeu de mots) -- c'est un concours ALES, après tout -- ce qui contribue à épancher la soif après une bonne journée de pilotage dans la vallée de l'Okanagan.» ✈

monte-tours et que votre main gauche surveille la tension sur le caoutchouc, étirez le moteur une fois de plus, jusqu'au point où il menace de se casser. Continuez à remonter les tours et déplacez-vous vers l'intérieur, comme auparavant et remontez de 300 tours. Surveillez attentivement le couplemètre et ne laissez pas la force de couple de sorte à ce que le couple n'augmente pas.

Répétez l'étirement et les tours une autre fois, en inscrivant 300 tours, pour un total de 1 100. Répétez ce procédé en n'ajoutant que 100 tours par cycle à partir de là. Lorsque vous vous approchez des 1 800 à 1 900 tours, la force de couple va augmenter même si vous vous déplacez vers l'intérieur. Celle-ci augmentera de façon dramatique au moment où vous étirez l'élastique vers l'extérieur.

Les derniers 100 tours peuvent être accomplis en deux cycles de 50. Si le moteur semble maintenant pouvoir encaisser davantage de tours que ce que suggère le tableau, continuez alors d'ajouter les tours que vous pensez pouvoir remonter, mais jamais plus de 100 à la fois.

Au nombre maximal de tours, votre élastique devrait se retrouver à la distance crochet-à-crochet de la maquette. À ce stade-ci, la tension devrait être passablement élevée. Laissez dérouler suffisamment de tours pour que vous obteniez le nombre maximal requis de tours. Vous pouvez alors transférer votre moteur.

À mesure que vous remontez l'élastique, vous remarquerez deux choses : des nœuds perpendiculaires se formeront perpendiculairement et les nœuds s'agglutineront tout le long de l'élastique.

Vous pouvez vous occuper de cela à mesure que vous remontez en tenant le remonte-tours dans votre main droite et en massant et séparant les nœuds à l'aide de votre main gauche, de sorte à ce que votre élastique soit remonté de façon égale. Le caoutchouc pourrait se faire stresser et se cassera vraisemblablement dans ces zones de nœuds agglutinés.

Certains moteurs de taille, longueur et poids égal s'agglutineront plus facilement que d'autres. Débarrassez-vous en lorsque vous tenterez d'effectuer un vol important.

Ma technique de remontage ressemble à la méthode relaxation de l'auteur R.W. New. Toutefois, ce dernier n'étire pas le caoutchouc autant que moi. Il limite l'étirement à pas plus de cinq ou six longueurs du moteur, un peu comme la méthode de de Jim Clem. Je vous ferai remarquer que je n'avais pas de caoutchouc Tan II sous la main.

Je soulèverai deux autres points importants si vous voulez extraire le maximum de tours de votre élastique. Assurez-vous que l'essieu et l'aiguille indicatrice de votre couplemètre bougent librement. Employez-vous à cette tâche à 100 %. Tout ce que vous devez avoir en tête, c'est de penser à votre remonte-tours, l'élastique et le couplemètre. ✈

est aussi aisé, sinon meilleur que ce qu'offrait Dow. Il me semble plus robuste et mieux fabriqué. J'ai beaucoup aimé le travailler. Une membre féminine du club, Giselle, pense déjà que cette première maquette rose lui est destinée. Peut-être mais en ce qui me concerne, je veux tout bonnement faire voler une maquette de vol intérieur, peu importe la couleur! ✈



Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. (905) 632-4479
cchomos@hotmail.com

FOR SALE: 100" Unionville Beaver Kit NIB \$200, 100" Unionville Otter Kit NIB \$200, nol linger produced 89" Dynalite PT-19 kit NIB \$250, 2 Super Tigre .75 Made in Italy \$60 ea, OS 55AX \$75. All items not including shipping. Call Bill 604-859-5943 (Abbotsford) (9/12)

FOR SALE: TopFlite Taurus with .60 Webra Black Head, used, no radio, \$250. Sig Astro Hog, with .60 Webra Black Head, new, New Radio, \$250. Carl Goldberg Senior Falcon with K&B .60, used, no radio, \$250. Carl Goldberg Eagle 63 with .40 WEbra Speed, used, no radio \$200. Contact Hank 905-953-1313 or jvandaal@symptico.ca for more information and picyures. (Newmarket, ON) (9/12)

FOR SALE: Original Vintage Kit! Megow Models "Banshee" by Leon Shulman. Kit #E26 F/F Pylon Model. Complete '40's kit in very good condition with wheel, prop, (dried) cement, ignition parts, etc. \$140 includes shopping within Canada. Alan 902-894-3045 (9/12)

FOR SALE: Sky Tiger, OS 61 with Airtronics TX and RX. RTF

\$150 | Diablo Super FT300, OS FT160 Twin with Futaba TX and RX, \$350 | Telemaster, OS Max .61, has ailerons, \$200 obo | 2x Trainers with OS .46 RTF, need RX \$100 ea. | Fuji 43 cc gas motor with exhaust and ignition \$125. | Zenoah Japan approx. 45cc with muffler, ignition and mount. \$125 | Super Tigre 2000 2 stroke NIB \$125 | 40% Dalton, custom built, won Tucson Shoot-out in 2006 (?), DA 150 twin, 2 32x10 props, custom wing wiring harness, 9x 5955tg 333 oz/in servos, extra SWB Std 3x self adjusting servo tray, extra power box, Simplex AC/DC 1 to 4 cell balance charger. Flown once, too much plane for me. \$4400 | 25% Cub - 106" span, YS 120 runs perfect, 5 servos, flown once. included Futaba 6EXA in box. \$595 obo. Reg 403-271-1119 (Calgary) (7/12)

FOR SALE: Aerosport 60. 70" wingspan. New, never flown, c/w new .61 'Profi' engine. No radio. \$250. Ted Toth 905-632-3961 ttoth1@cogeco.ca (Burlington) (7/12)

FOR SALE: New completely built ready to fly model airplanes. Also 3250 Sper Tigre engine. 204 728-2345 (Brandon, MB) (5/12)

FOR SALE: Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call:905-933-3461 or email:manmech@bell.net (5/12)

FOR SALE: Four-Star 60 kit (SIG kit, not ARF), Saito FA91S. Both in boxes never opened. \$466new, asking \$250. PEI. edonstevens@gmail.com (5/12)

FOR SALE: 1/4 scale Cub, Multiplex radio, SAITO 1.50 \$450. Floats \$50. 1/3 Scale Turbulent, SAITO 91 \$425. Gary 905-544-1251 (Hamilton) (3/12)

FOR SALE: Morrisey Bravo kit. New in box. Please call Fred Dobbie. (613) 267-4922 Perth ON. (3/12)

FOR SALE: Pattern plane, Hanno Prettner Calypso, YS .61 \$300. Harvey G. 416.787-4475 ..harvjoy@rogers.com (3/12)

FOR SALE: 1/3 scale Fly Baby. This ready-to-fly beauty is scratch built from FS plans and has three successful flights so far. It is fabric covered with cream and maroon dope finish and clear coat. Span is 112", flying weight approx 28lbs, Q50S gas engine with spring starter, scale open cockpit and pilot figure, folding wings with functional flying wires etc. Has MPX servos, dual flight battery,. Age forces sale. asking \$1950. 905-689-4171 (Waterdown area - Hamilton,ON) (3/12)

FOR SALE: Fuji 50cc gas \$150. Older Enya 60 4stroke \$75. Both complete, look good and run good. (905) 434-6561 (3/12)

Official
MAAC Wear

A wide range of items and styles
Custom embroidery available
No minimum order
Available at MAAC.ca

**Model Aviation
CANADA**

*Advertise in Model Aviation
Canada*

Get your message out to 11,000+ members!
With **COLOUR** now available on every page you can request placement where YOU want it.

This cost effective display advertising is available for as low as \$125 per issue.

Full Page Glossy ads start from only \$700!
for more information contact:
Keith Morison 403-282-0837 or editor@ModelAviation.ca

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



Shoestring ARF 75-91

- Multiple power system options for sport or pylon racing.
- Covered with genuine UltraCote® for a high quality finish.
- A motor mount and EP battery tray are included for electric conversion.
- High quality balsa and balsa plywood construction makes it lightweight and strong.
- All necessary hardware and accessories included so no need to purchase additional parts to complete the assembly.



SEA143
\$289.99



Grob Tutor T1 ARF .55-72

- All hardware and accessories included.
- Plug in wings for convenient storage and transport.
- EP conversion parts included so there is nothing additional to buy if choosing EP.
- Top hatch provides easy access to EP battery and equipment.
- Balsa and balsa plywood construction provides lightweight and efficient construction.



SEA144
\$264.99



Mini Contender EP ARF

- All-wood construction, factory-covered in MonoKote film.
- One-piece wing minimizes assembly time.
- Performs well using economical electronics.
- The ABS cowl adds signature Contender looks, while steerable nose gear provides superior ground handling.
- A factory-applied MonoKote trim scheme minimizes assembly, adding striking looks that recall the original Contender.



TOPA1025
\$99.99



DLE 35-RA 35cc Rear Exhaust Gas Eng w/Muff/Ing

- Output: 4.1 hp
- Engine Weight: 2.06 lb
- Newly designed piston with re-engineered skirt for less piston weight.
- Features a rear exhaust for the perfect tuned pipe setup.
- With DLE, accessories are an added value instead of an extra cost.
- Electronic ignition is the no-hassle answer to simpler starts, higher performance and minimal RF noise.



DLEDL35RA
\$349.99



DLE 55-RA 55cc Rear Exhaust Gas Eng w/Muff/Ing

- Output: 5.5 hp
- Engine Weight: 3.74 lb
- Includes engines standoffs, electronic ignition, spark plug and Pitts style muffler.
- With DLE, accessories are an added value instead of an extra cost.
- Electronic ignition is the no-hassle answer to simpler starts, higher performance and minimal RF noise.



DLEDL55RA
\$419.99



DLE-60cc Twin Gas Engine w/Muff/Ing

- Output: 5.5 hp
- Engine Weight: 4.37 lb
- With DLE, accessories are an added value instead of an extra cost.
- Electronic ignition is the no-hassle answer to simpler starts, higher performance and minimal RF noise.



DLEDL60TWIN
\$549.99



Piper PA-28 Cherokee 140 ARF

- Wingspan: 100"
- Wing Area: 1823 in²
- Weight: 17-19lb
- Length: 73"
- Carbon wing tubes.
- Machined aluminum oleo struts.
- Complete hardware.



RGU5000
\$549.99



Engine - Pink & Red Bomber & RC Flyer



CXIRCFLYER
\$36.99
CXIBOMBPIN
\$23.99
CXIBOMBRED
\$23.99

See our website for more details...

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Visit us online

We have the World's most extensive hobby shop web site!



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)

Secure on-line ordering with searchable catalog!

Visit us in person!

We have four retail locations to serve you!

Charlottetown, PE
171 Buchanan Drive
C1E 2E4

Edmonton, AB
5144 - 75th Street
T6E 6W2

Mississauga, ON
3035 Argentia Road, Unit 3
L5N 8E1

Ottawa, ON
140 Train Yards Drive, Unit 4
K1G 3S2