

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



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



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

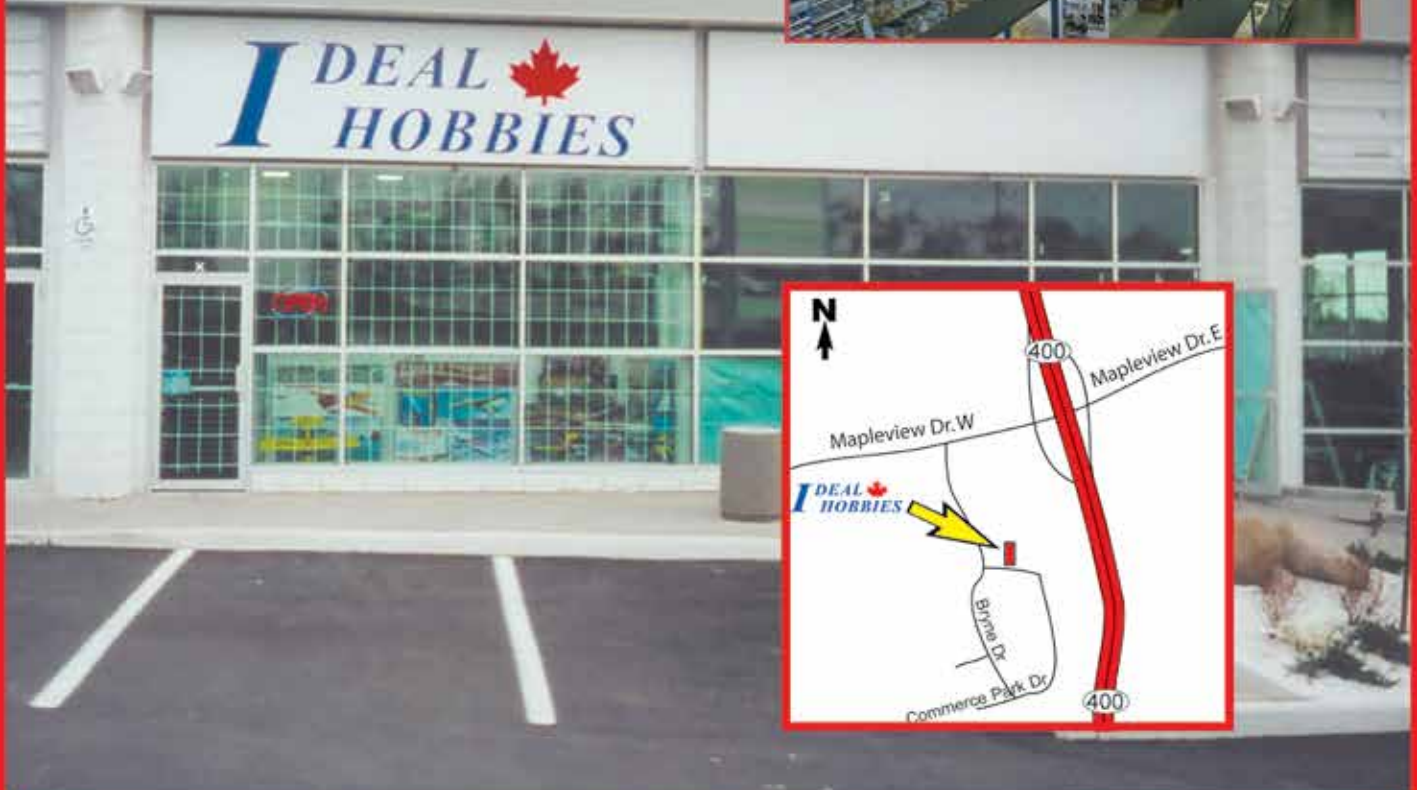
Canada Post Publication agreement number 40012482

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

IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control
Hobby Source

*Service,
Selection,
Price!*



IDEAL HOBBIES

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

1-705-725-9965

PHONE LINE

1-705-725-6289

FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE

www.idealhobbies.com



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

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

PHOENIX RC

SIMULATORS

GREAT PLANES

R/C Pro 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



RealFlight G6.5

- over 40 flying fields
- over 70 airplanes/20 helicopters
- now see colors, contrast and details just like you would at the field
- new binocular vision



Flyzone

Micro Nieuport 17 WWI (Electric RTF)

FLZA2040 - **\$ 99.99**

- Includes: - radio
- Li-Po battery/charger
- wingspan: 15.3 in; - weight: 1.16 oz

FLZA2040 - Tx-R - **\$ 79.99**



DHC-2 Beaver

- wingspan: 59.5 in; length: 38.5 in

FLZA4020 - RTF - **\$ 299.99**

FLZA4022 - Tx-R - **\$ 209.99**

Includes:

- Tactic 6 Ch 2.4GHz radio
- floats/fix gear; - ailerons and flaps



E-flite

UMX ASK-21 BNF

EFLU1280 - **\$ 119.99**

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



UMX Sbach 342 3D

EFLU4950 - **\$ 139.99**

- BNF basic
- AS3X technology
- brushless motor
- Spektrum Rx
- wingspan: 17 in



Heli-Max

Axe 100 CP

HMXE0820 - RTF - **\$ 199.99**

HMXE0821 - Tx-R - **\$ 159.99**

- Flybarless, collective pitch 3D heli
- Includes:

- LiPo battery/charger
- 9.5 in rotor diameter
- triple axis gyro



ISQ Quadcopter

HMXE0834 - RTF - **\$ 99.99**

HMXE0835 - Tx-R - **\$ 79.99**

- only 5.7 square in
- weighs only 1.1 oz
- triple axis gyro
- Includes: Li-Po battery/charger



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



parkzone

Ultra-Micro Spitfire MkIX BNF

PKZU2180 - **\$ 99.99**

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



HITEC

Eclipse 7 Pro

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

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



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**



* 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

NEW!

WILGA 2000 46"

Floats and Gear Included!



BEGINNER PILOT

EASY BUILD



EASY BUILD

INTERMEDIATE PILOT

B-17 FLYING FORTRESS 79"

Features: Flaps, Servoless Retracts, LED Nav Lights and Bomb Bay Doors

DHC-2 BEAVER 47"



EASY BUILD

BEGINNER PILOT

(Floats Optional)



EASY BUILD

INTERMEDIATE PILOT

CANADAIR CL-415 55"



MEDIUM BUILD

BEGINNER PILOT

P-47 THUNDERBOLT 63"

Features: Flaps, Servoless Retracts and LED Nav Lights.



EASY BUILD

INTERMEDIATE PILOT

A-5 SEAPLANE 71"

(With Waterproof Retracts)



MEDIUM BUILD

INTERMEDIATE PILOT

A-1 SKYRAIDER 63"

Features: Flaps, Air Brakes, Servoless Retracts, and LED Nav Lights.



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

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)

Brad Egan 48597
107 Cherrywood Drive
Newmarket, Ontario L3Y-2X6
905 830-1801 - 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

Advisory Groups (Board Appointed)

INSURANCE

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

UAV COMMITTEE

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

Appointments (Board Appointed)

ACC DELEGATE

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

BUSINESS PLAN

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

CHAIR OF CHAIRS

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

TRANSLATION

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

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

ARCHIVES

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

CONSTITUTION

Walt Chikmoroff 6320L
PO Box 1245
Crossfield, AB T0M 0S0
403-946-9939walc@shaw.ca

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

John McFayden 14681L
569 Elm St
St Thomas, ON N5R 1K6
519-913-2022
mlang1321@rogers.com

DISABILITY AWARENESS

Mike Lang #61332
3 Riley St
Dundas, ON L9H 7C6
519-913-2022
mlang1321@rogers.com

FAI

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

FIRST PERSON VIEW

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

FREE FLIGHT INDOOR

Vladimir Linardic 38165
PRIMORSKA 4
47 000 KARLOVAC vladimir.
linardic76@gmail.com

FREE FLIGHT

Tony Mathews #7762
2 Tralee St
Brampton, ON L6Z 2X4
905-840-2268
tmathews180@gmail.com

GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Steve Woloz 7877L
5763 Ave Mcleair
Cote St. Luc QC H4W 2H2
514-486-1898
s.woloz@swaassoc.com

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

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

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Rod Mcrae 058L
1970 Covington Cr
Kelowna, BC V1z 3M2
2507693505
rmcrae12@telus.net

R/C FLOAT PLANES

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

R/C GIANT SCALE

Tom Russell 22036
10 Gerry Ravary Place
Whitby On. L1M 0J1
905-425-1531
mansterrussell01@aol.com

R/C HELICOPTER

Mark Everett 9587L
62 Aberdeen Rd. S
Cambridge, ON N1S 2X5
519-622-1132
markeverett@sentex.ca

R/C INDOOR

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

R/C JET

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

R/C PRECISION AEROBATICS

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

R/C PYLON

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

R/C SAILPLANE

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

R/C SCALE

Peter Conquergood 5844L
98 Navigators Trail
Bobcaygeon, ON K0M 1A0
705-738-6349
pconquer@gmail.com

R/C SCALE AEROBATICS

Isabel Deslauriers 71121
1425 CONCESSION 3
St-Eugene, ON K0B 1P0
514-636-8150
isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca

R/C SCALE COMBAT

Vacant
RADIO SPECTRUM
Mark Betuzzi 26605L
250-374-3683
mebetuzzi@shaw.ca

SAFETY

Doug Anderson 2819L
1957 Walreg Dr.
Oshawa, ON L1G 7W1
9054404888
pat.doug@rogers.com

SAM

Simon Blake #20644
159 Kane Ave.
Toronto, ON M6M 3N4
416-651-1352
simon.blake@sympatico.ca

SPACE MODELLING

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

WEBSITE

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

YOUTH AND BEGINNER

Milt Barsky 5380L
1039 Lemar Rd
Newmarket, ON L3Y 1S2
milt.barsky@sympatico.ca
905-836-5678

Model Aviation

CANADA



Model Aviation Canada

is Published by

Morison Communications

www.morisoncom.com

Publisher/Editor: Keith Morison

Translation: Jacques Des Becquets

Copy Editor: Colleen Hughes

Editorial Department

editor@modelaviation.ca

Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9

Ph 403-282-0837 Fax 403-282-0849

www.modelaviation.ca

Advertising

Keith Morison

adsales@modelaviation.ca

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

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

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

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

Submissions

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

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

November 2012 - Vol. 43 No. 6

President's Report/Mot du président	5
Hall of Fame	8
Pioneer Award Lifetime Achievement Award	9
Demande de permis de modéliste 2013	10
2013 Membership Application	11
General Order Form / Bon de commande générale	12
Sign Three Fly Free/ Parrainex trois adhésion gratuite	27
Les Aileerons' First ALES Contest / Le premier concours ALES du Club Les Aileserons	28
Geotextile Runways / Les pistes en géotextile	29
2011 Free Flight World Championships	32
2011 F3A Pattern World Championships	36
Club Avion Modèle de Granby Fun-Fly	40
Sherbrooke Jet Recap	42
Résumé -- les jets au-dessus de Sherbrooke	43
Gimli Model Fest	44
Hobbyshops Canada	73
Calendar of Events	74
Trading Post	77

ZONE COLUMNS

Alberta (A) / Alberta (A)	13
British Columbia (C) / Colombie-Britannique (C)	14
Manitoba and North Western Ontario (D) Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	15
Middle Ontario (E) / Ontario Milieu (E)	16
Ottawa Valley (G) / Vallée de l'Outaouais (G)	17
Colombie-Britannique – zone côtière (H) BC Coastal (H)	18 19
Québec (I) / Québec (I)	20
St Lawrence (J) / St Laurent (J)	21
Saskatchewan (K)	22
South East Ontario (L) / Sud Est Ontario (L)	23
South West Ontario (M) / Sud Ouest Ontario (M)	24

COMMITTEE COLUMNS

Beginner / Débutant	46
Disability Awareness Comité sensibilisation à l'invalidité	47
Vol par immersion (FPV)	48
First Person View (FPV)	49
Public Relations / Relations Publiques	53
Radio Spectrum / Spectre de Radio	54
Safety / Securism	55
Control Line / Vol Circulaire	56
C/L Precision Aerobatics Vol circulaire acrobatique	57
Vol libre intérieur / Indoor Freeflight	59
Electric / Électriques	60
RC Float Plane / Avions flotteurs	61
RC Giant / Copie Volantes Géantes	62
RC Helicopter / RC Hélicoptères	63
RC Indoor / RC Vol Intérieur	64
RC Jets / Avions à réaction	65
RC Precision Aerobatics RC - Acrobatie de Précision	66
RC Pylon / RC Course Autour de Pylônes	67
Copies Volantes / RC Scale	69
RC Scale Aerobatics Acrobatie de Copies Volantes	71



Gavin Bach and his wife Serena of Barrie, Ontario with a scratch built 1/8 scale Avro Arrow powered by two BVM electric ducted fans.

President's Report



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

As some of you are likely aware, I was fortunate to be able to travel across BC, Alberta, Saskatchewan, and Manitoba this past summer, and I met many MAAC members during that trip. Some of the talents that our members have are nothing short of amazing. From the smallest club I visited to the largest, they all have one thing in common. They love model airplanes, and they love to fly them, and talk about them.

The first club I visited was in Midway BC the Kettle Valley Falcons. The club although small is very active. The President, Richard Battersby treated us to a wonderful afternoon of flying in some of the best soaring conditions I have ever experienced. Thank you to the whole club who turned out in their entirety to greet us. Sherry and I will not soon forget the great day we had with you.

From there we went to Creston, and were given a warm welcome by the President of the Creston Valley R.C. Club, Bill Linge and his wife Pat.

It was here I discovered a hidden talent of Bill's. He not only builds his own airplanes, but better yet, he builds his own radial engines in his garage. Bill and Pat made us feel so welcome that we had to stay a couple of extra days to take in all the sights and do some flying.

While we were sight seeing, we discovered that the local Legion has so many large scale model airplanes hanging from the ceiling, that you can scarcely see past them. Club members have donated every one of them, all World War two types.

If you ever get the chance to go to Creston, drop by and have a look, it's well worth the time, and if you get the chance, call Bill. You will be rewarded by getting to fly with him, and after about five minutes you feel like one of the family.

Our next stop was Lethbridge, where we had the opportunity to sit in at a club

meeting. Lethbridge has the best manicured field I have ever seen. I swear someone goes out there every day with a pair of scissors, and a tape measure.

More on Lethbridge next column, but Sherry was made a member of the club and received her club patch and card before we left.

The one thing that sticks in my mind is how welcoming, friendly and helpful all the modellers we met along our way to Gimli were. I also noticed that except for BC almost every field we visited had some sort of government involvement, either provincial, or municipal. More on that at a later date.

For now, I hope you had a great flying season, and enjoy a super indoor one as well. Hope you can see your way clear to introduce each of you, just one new person to RC airplanes this year. It's good for the hobby.

Until next time, be safe out there, keep the wheels on the bottom side when you land.

Mot du président



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

Comme plusieurs d'entre vous le savez, j'ai eu la chance de voyager à travers la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba l'été dernier et j'ai rencontré plusieurs membres du MAAC en cours de route. Les talents qu'ont développés nos membres ne sont rien de moins que phénoménaux. Du plus petit au plus gros club, tous avaient quelque chose en commun. Les membres adorent les avions miniatures et ils aiment tout autant les faire voler et en parler.

Le premier club que j'ai visité était les Kettle Valley Falcons de Midway (Colombie-Britannique). Bien qu'il soit petit, ce club est très actif. Son président Richard Battersby nous a offert un splendide après-midi de vols lors de très bonnes conditions de vol à voile, parmi les meilleures que j'aie connues. Merci à tout le club qui s'est déplacé au complet afin de nous accueillir. Sherry et moi-même n'oublierons pas de sitôt cette journée passée avec vous.

Nous avons poursuivi notre route vers Creston et avons reçu un accueil chaleureux

de la part du président du Creston Valley R.C. Club, Bill Linge et de sa femme Pat.

C'est sur place que j'ai découvert l'un des talents cachés de Bill. Non seulement construit-il ses propres maquettes, il assemble aussi ses propres moteurs radiaux dans son garage. Bill et Pat ont été si super que nous sommes demeurés quelques jours de plus afin de découvrir les attraits de la région et de procéder à quelques vols.

Pendant que nous visitons les environs, nous avons découvert que la succursale locale de la Légion royale canadienne possède tant de maquettes d'avions au plafond qu'on a de la difficulté à voir autre chose en l'air. Les membres du club ont fait don de chaque maquette, chacune de la Seconde Guerre mondiale.

Si vous avez la chance de vous rendre à Creston, allez examiner ça. Ça vaut le déplacement et si vous le pouvez, appelez Bill. Vous serez récompensé de faire voler une maquette en sa compagnie et après tout juste cinq minutes, vous sentirez que vous faites partie de la famille.

Notre prochain arrêt était à Lethbridge, où nous avons assisté à une réunion de club. Lethbridge doit être muni de la plus

belle piste entretenue qu'il m'ait été donné de voir. Je vous jure que quelqu'un doit sortir ses ciseaux et son ruban à mesurer à chaque jour.

Je vous parlerai de Lethbridge dans ma prochaine chronique, mais Sherry a été reçue membre du club et a reçu son écusson et sa carte avant que nous repartions.

Ce que je retiens de tout ça, c'est d'avoir constaté à quel point les modélistes que nous avons rencontrés en route vers Gimli (Manitoba) sont chaleureux et qu'ils veulent toujours aider. J'ai aussi remarqué qu'à l'exception de la Colombie-Britannique, presque chaque club auquel nous avons rendu visite reçoit une aide gouvernementale, qu'elle soit provinciale ou municipale. Je vous en parlerai plus longuement.

Pour l'instant, j'espère que vous avez passé une bien belle saison de vol et que vous en vivrez une de vol intérieur tout aussi intéressante. J'espère que vous arriverez à montrer les rudiments du vol télécommandé à une seule nouvelle personne, cette année. Ça profitera au passe-temps.

D'ici la prochaine chronique, soyez prudents et gardez les roues vers le dessous en atterrissant.



There will be no French language service available in the office from November 9th to 16th inclusive so that Rivka Neal can take a much deserved holiday. Service will resume November 19th as usual. Thank you for your patience.

Il y n'aura aucun service de langue française disponibles au Bureau du 9 novembre à 16 inclusivement afin que Rivka Neal peut prendre des vacances bien mérité. Service reprendra le 19 novembre comme d'habitude. Je vous remercie pour votre patience.

CORRECTION NOTICE

The Annual General Meeting Minutes published in the September issue of Model Aviation Canada, page 71, middle column (page 72 right column in French) had an error in the Recommendations section.

Recommendation #5 was reported to have been accepted by the Board. The recommendation was in fact rejected by the Board. We apologize for the error, corrected minutes can be found on the web site www.maac.ca <<http://www.maac.ca>> under Docs/Media > Forms and Documents > AGM Minutes.

AVIS DE CORRECTION

Le procès-verbal de l'Assemblée générale annuelle qui a été publié dans le numéro de septembre de Model Aviation Canada (page 71, colonne du milieu en anglais et à la page 72, colonne de droite en français) comportait une erreur dans la section des recommandations.

On rapportait que la recommandation numéro 5 avait été approuvée par le Conseil de direction. Dans les faits, le Conseil de direction a rejeté celle-ci. Nous nous excusons de cette erreur. Veuillez trouver le procès-verbal corrigé au site Web du MAAC, au site www.maac.ca <<http://www.maac.ca>> sous Docs/Media > Forms and Documents > AGM Minutes.

CHANGES TO THE MAAC SAFETY GUIDELINES

The MAAC has approved the following changes to the current MAAC Safety Guidelines on July 28, 2012.

CHANGE 1

3 RADIO CONTROL

3.1 All R/C Categories

When operating any Radio Control model aircraft, MAAC members shall adhere to the following:

6. I will not knowingly operate an R/C system within 4 km of a pre-existing R/C aircraft club flying site without a frequency sharing agreement with that club.

CHANGE TO:

When operating any Radio Control System, MAAC members shall adhere to the following.

6. No member shall knowingly operate an R/C system within 4 km of a pre-existing R/C aircraft club flying site unless there is in place a frequency sharing agreement with that club or unless the member is using a 2.4 GHz spread spectrum radio system.

CHANGE 2

3.2 R/C Field Operations

4. As a minimum, transmitter frequencies (shall) be controlled utilizing a MAAC Frequency Board and pilot frequency pins.

CHANGE TO:

4. All members when flying together shall establish an appropriate method of frequency control. FM non-spread spectrum radios shall be controlled using a MAAC Frequency Board, transmitter impound or other similar system. For 2.4 GHz spread spectrum type radios, no frequency control method is required.

MODIFICATIONS AUX LIGNES DIRECTRICES DE SÉCURITÉ DU MAAC

Le MAAC a approuvé les modifications suivantes aux lignes directrices actuelles du MAAC en matière de sécurité, au 28 juillet 2012.

CHANGEMENT 1

3 MAQUETTES TÉLÉCOMMANDÉES

3.1 Toutes catégories RC

Lorsqu'ils font évoluer une quelconque maquette d'avion télécommandé, les membres du MAAC observeront les règlements suivants :

6. Je ne ferai pas voler en toute connaissance de cause un appareil télécommandé à l'intérieur d'un rayon de 4 km d'un club de maquettes télécommandées existant sans bénéficier d'une entente de partage des fréquences avec ce club.

CHANGÉ POUR SE LIRE :

Lorsqu'ils font évoluer une quelconque maquette d'avion télécommandé, les membres du MAAC observeront les règlements suivants :

6. Nul membre ne fera voler en toute connaissance de cause un appareil télécommandé à l'intérieur d'un rayon de 4 km d'un club de maquettes télécommandées existant à moins qu'il n'existe déjà une entente de partage des fréquences avec ce club ou à moins que le membre utilise un émetteur radio de technologie 2.4 GHz.

CHANGEMENT 2

3.2 Opérations au terrain de maquettes télécommandées

4. Au strict minimum, les fréquences d'émetteur seront contrôlées à l'aide d'un tableau des fréquences du MAAC et d'épingles de fréquence pour les pilotes.

CHANGÉ POUR SE LIRE :

4. Lorsqu'ils pilotent des maquettes ensemble, tous les pilotes devront établir une méthode appropriée de contrôle des fréquences. Les émetteurs FM qui ne sont pas de technologie 2.4 GHz devront être contrôlés par un tableau des fréquences du MAAC, par une régie radio (impound) ou par un système semblable. Les émetteurs de technologie 2.4 GHz ne requièrent pas de méthode de contrôle des fréquences.

Vincent Gavagnin - MAAC 20432 by Art Lane and Murray Wyman.

With much sorrow, we announce the passing of Vincent Gavagnin, respected member of the Stratford Model Club.

Vince was born in Italy, August 17th, 1932 and passed away Friday, August 31st, at Stratford General Hospital with his wife, Toula, and family by his side.

I first met Vince at a SAM contest in 1983 and our friendship began. A proficient builder and flyer of SAM aircraft, Vince was known for his constant smile and friendship. We flew together many times at the SWOOT field in Lucan, ON also competed with and against him at several events. He was a fierce competitor and at many events we were 1st or 2nd to each other at the end of the day.

Vince's building was top notch and his models always proved this. Vince became a member of our Indoor RC venue and attended many events over the years. He always had something new to show and fly. His most worthy models were his versions of the Hangar Rat, an enlargement of the Stick and Tissue model, a design of the late Harry Barr, named, Field Rat, King Rat and many others. This model became the mainstay of the SWOOT club with many members building them.

Vince's favorite SAM models were his Lanzo Bomber and the Playboy. Many max flights were had with both these and he made it very hard for his competition to catch him.

He will be sorely missed by his many friends and associates of SAM, SWOOT, South Western Ontario Old Timers and the Stratford Model Club.



Don Prentice 5359-L

Don Prentice was a very longtime and much beloved modeler and member of MAAC passed away August 16th, 2012.

Don had been among us, pioneering, mentoring, and teaching for 5 decades. Unfortunately, has not been well

enough to join in this, his and our favorite hobby, the past few years.

If you never met Don you missed out on meeting a man who loved to pass on his gripping life stories and experiences, and who loved our hobby.

Don served in the RCAF for 30 years finally retiring as an Aerospace Engineer and would later teach school until 1983.

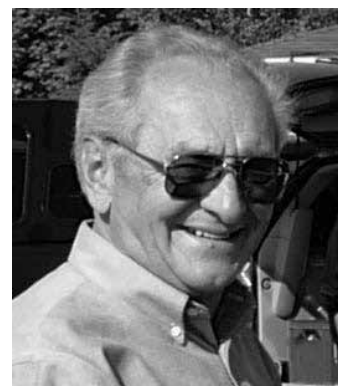
Don was a member of the, "The Niagara Region Model Flying Club Inc." and Snow Birds Association. Don was inducted into the MAAC Hall of Fame in 1995.

Having published many of his own designs in model magazines like MAN, Don has been known to RCers all over the world. Many of us still fly at Float Flies with airplanes equipped with "Prentice Floats." The knowledge Don passed on to others in our hobby will keep his memory alive for years to come.

I and dozens of other members past and present have and will always speak Don's name with affection and respect.

Rest in peace Don, rest in peace. May you now and forever, fly many, many mistakes high! Donations to Linhaven Long-Term Care Home in St. Catharines, ON would be appreciated by the family.

Our sincere best wishes and condolences go to Don's wife Shirley.



Don Guthrie 1932-2012

It is with great sadness that we announce the passing of Don Guthrie on April 20th. Don was one of the founding members of the Fergus Model Flyers. He was the club's chief flight instructor and had also served as president. Don also was a active member of the Royland Glider Flyers. He enjoyed both power and sailplane R/C models.

Whether it was his dedication to the club or mentoring student pilots, we are all richer for the time we shared together.

Ken Graham
Fergus Model Flyers president



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. Sreaton #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 référer au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

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

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



N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

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

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



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 2013

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

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

Signature: _____ Date: _____

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

Les adhésions anticipées pour l'année suivante reçues avant le 30 novembre recevront un écusson à tirage limité, disponible jusqu'à épuisement des stocks.

Cochez ici si vous ne désirez pas recevoir l'écusson

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

Member Type	1 An (2013) Jan 1 - Dec 31/13	16 mois (2013) Sep 1 - Dec 31/14	3 Ans (2013) Jan 1 - Dec 31/15
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 2013

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 (2013) Jan 1 - Dec 31/13	16 months (2013) Sep 1 - Dec 31/14	3 Years (2013) Jan 1 - Dec 31/15
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 z-d-a@maac.ca

It is a time for me to reflect upon my first year as your Zone Director. There were things I wished to accomplish over the past year that turned out to be more difficult than I thought they would be.

The promotion of competition in the various disciplines of the hobby was especially difficult. I firmly believe that friendly competition, especially at the novice/beginner level fosters general skills improvement, safety and the camaraderie which is the mainstay of the hobby. I intend to continue to promote such competition in the coming years.

We have been fortunate in our zone that there have been no incidents requiring MAAC insurance. This isn't due to luck, but rather the discipline exhibited by our membership in general and the executives of our clubs. I realize that no one wants to be cast in the role of the club policeman but we must all be willing, from time to time, to remind our peers to follow MAAC

and local club guidelines.

I had the opportunity to visit flying fields and meet members of a number of clubs in the central and Southern areas of the province. The ingenuity and creativeness displayed by the various clubs in developing and maintaining their fields is remarkable.



ZD Don McGowan, left, presents Alan Wesley, 6710L, with his Leader membership certificate during the Western Canada Pattern Championship which was held in Red Deer. Alan has been an active modeler and keen competitor in precision aerobatics for many years. / ZD Don McGowan (directeur de zone, à g.) présente le certificat de membre Leader à Alan Wesley (6710L) lors du Championnat de l'Ouest canadien de voltige, à Red Deer. Alan est un modéliste et un concurrent très actif depuis de nombreuses années.

We also have several new groups just starting out as organized clubs. I wish them all success in their endeavours.

While preparing for my travels about the Province, I've used the MAAC website club listings in order to obtain the contact data for the clubs and their contact persons. In doing so, I've discovered that there are many inaccuracies in our records. I would appreciate it if each club were to assign someone to checking their on-line data and if necessary, submit appropriate amendments by e-mail to the MAAC head office. In addition, I strongly urge you all to use the on-line personal and club renewal facilities on-line rather than on paper. The result is much faster and you have an electronic trail of what has been done. If you have any questions as to how to go about such renewals, give me or our head office a call and assistance will be provided.

Don't forget the Zone news and photo album on the website as I'll be posting some material there, soon. If anyone has anything noteworthy that they feel could be included, please let me know and we'll discuss it. ✈

Alberta (A)



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

Voici venu le moment de me pencher sur ma première année à titre de directeur de zone. J'aurais souhaité accomplir certaines choses au cours de la dernière année mais cela s'est avéré un peu plus difficile que je ne le pensais.

La promotion de la compétition en diverses disciplines de notre passe-temps était particulièrement difficile. Je crois fermement que la compétition amicale, surtout au niveau novice/débutant, ça encourage une amélioration des aptitudes, de la sécurité et de la camaraderie, ce qui demeure la pierre angulaire de notre passe-temps. J'ai l'intention de poursuivre ma promotion de la compétition, à l'avenir.

Nous sommes heureux de ne déplorer aucun incident au sein de la zone qui né-

cessite l'intervention de notre assurance, au MAAC. Ce n'est pas de la chance; cela témoigne de la discipline dont on fait preuve nos membres et l'exécutif de chacun des clubs. Je sais très bien que personne ne veut prendre le rôle de policier de club, mais nous devons tous de temps à autres rappeler à nos confrères qu'ils doivent suivre les lignes directrices du MAAC et de leur propre club.

J'ai eu l'occasion de me rendre à des terrains de vol et de rencontrer les membres de plusieurs clubs du centre et du Sud de la province. C'est remarquable de constater l'ingéniosité et la créativité dont font preuve les membres afin d'entretenir leur terrain respectif.

Nous comptons aussi de nouveaux groupes qui font tout juste démarrer les activités à titre de club organisé. Je leur souhaite beaucoup de succès dans leurs projets.

Lorsque je préparais mes déplacements

en province, je me suis tourné vers la liste des club du site Web du MAAC afin de récolter les données de club ou leurs personnes ressources. Ce faisant, j'ai découvert que plusieurs fiches sont inexactes à même nos données. J'apprécierais que chaque club assigne quelqu'un qui puisse vérifier ces renseignements en ligne et, lorsque nécessaire, que quelqu'un soumette des modifications appropriées par courriel au siège du MAAC. De plus, j'encourage fortement chacun d'entre vous à se servir des outils en ligne plutôt que d'avoir recours au papier. Les résultats sont affichés bien plus vite et en plus, vous aurez un suivi électronique des démarches que vous avez entreprises. Si vous avez quelque question que ce soit sur la façon de vous y prendre, appelez-moi ou communiquez avec le siège du MAAC et nous vous aiderons.

N'oubliez pas les nouvelles de la zone

continued on page 72

British Columbia (C)



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

They say that when time goes by so fast you are having fun. Looking back at 2012, even remembering the wet spring that some of the country shared, I would have to say that it was a good year!

Seems to me there was a fair bit of concern on the MAAC front as well as on the club level. Although at the time, it seems like there is nothing more important, in the end, you put your best foot forward and everyone realizes that it was because we all care so much. I don't have much room for my own words again in this column as we have write-ups from members so I'll end with fly safe indoors this winter and enjoy your build.

Submitted by AZD Rob Dover:

"This year, while attending the To-Sink-It float fly at Burns Lake, I had the honour of presenting a Leader Member award to Dave Hopper, the host of this event for the last 30-odd years.

"Dave has been instrumental

in promoting model aviation in the Bulkley Valley area and training many new pilots. In addition to this, for the last 15 years, he and his wife host the To-Sink-It event on their property.

"Dave is a true leader by any definition in both our hobby and his community



Ken Ireson presenting Abby Armstrong with a raffle prize. Ken gathered all the kids' names who were at the Float Fly and entered them into their own raffle. Ken funded their raffle from his own winnings, it was brilliant! Way to go Ken! / Ken Ireson présente le prix du tirage à Abby Armstrong. Ken a réuni tous les noms des enfants présents lors du Float-fly et les a inscrits à un tirage pour eux seuls. Ken a financé ce tirage depuis ses propres prix et l'idée était brillante! Bravo, Ken!

and this award is richly deserved.

"Congratulations Dave."

PENMAC

"The Penticton Model Aviation Club held its annual Cam Reiss Float Fun-Fly on August 19th. The event was blessed with eager participants, willing volunteers and the warm Okanagan sun. The day could not have been better.

"With more than 25 pilots all vying for air time, it was not uncommon to have five planes of varying size sharing the airspace. A big 'thanks' to event organizers Reg Broadbear and Ken Ireson. An excellent lunch was prepared and served by Stu Christensen and Jodi Bratt.

"Every pilot came out a winner with major donations from our own Dave Milton (Slocan Floats) and local hobby shop Lester's Hobbies. Even the young spectators were winners with Abby Armstrong winning a prize, courtesy of Lester and Ken.

"Thanks to all – see you next year on the shores of beautiful Lake Okanagan." ✈

Colombie-Britannique (C)



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

On dit que le temps file lorsqu'on s'amuse. Lorsque je jette un coup d'oeil à 2012 et malgré le printemps pluvieux un peu partout au pays, je peux dire que l'année a été bonne!

Il me semble que plusieurs au sein du MAAC et des clubs étaient préoccupés. Bien qu'à l'époque, il semblait que rien n'était plus important, en fin de compte, on fait de son mieux et tout le monde finit par se rendre compte que c'était parce que nous avons notre passe-temps à coeur. Je n'ai pas beaucoup de place pour poursuivre mon propre exposé puisque nous avons des comptes-rendus de la part de membres. Je terminerai donc en vous souhaitant d'exercer de la prudence lors de la saison de vol intérieur et amusez-vous à construire votre prochain

projet.

Soumis par l'assistant directeur de zone, Rob Dover :

"Cette année, en participant au Float-fly To-Sink-It à Burns Lake, j'ai eu l'honneur de présenter un certificat de membre Leader à Dave Hopper, l'hôte de ce rassemblement depuis une trentaine d'années.

"Dave a été le fer de lance de la promotion de l'aéromodélisme dans la vallée de Bulkley et il a formé bien des pilotes. De plus, depuis une quinzaine d'années, sa femme et lui sont l'hôte du rassemblement To-Sink-It sur leur propriété.

"Dave est un véritable leader tant au sein de notre passe-temps qu'au sein de la communauté et il mérite amplement ce prix.

"Félicitations, Dave."

PENMAC

"Le Penticton Model Aviation Club a organisé son Float-fly annuel Cam Reiss

le 19 août. Ce rassemblement a vu arriver des participants enthousiastes, des bénévoles accomplis et un soleil radieux de l'Okanagan. La journée n'aurait pu être meilleure.

"Plus de 25 pilotes ont tous obtenu du temps de vol et il n'était pas rare de voir cinq avions de toutes dimensions se partager l'espace aérien. Un gros merci à Reg Broadbear et à Ken Ireson. Stu Christensen et Jodi Bratt ont préparé et servi un excellent repas.

"Chaque pilote a reçu un don grâce à notre propre Dave Milton (Slocan Floats) et au magasin de passe-temps local, Lester's Hobbies. Même les jeunes spectateurs étaient gagnants; Abby Armstrong a remporté un prix, gracieuseté de Lester et Ken.

"Merci à tout le monde -- au plaisir de vous revoir l'année prochaine sur les berges du magnifique lac Okanagan." ✈

Manitoba and North Western Ontario (D)



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

Aeromodellers are an eclectic group of individuals who have a wide variety of interests and passions related to aviation. Many are history buffs, interested in all aspects of the different genera of design, engineering, production and the usage of different aircraft. They research the minute details of the aircraft they build. The colours and all the decals must match the original subject.

Many of the individuals flying R/C are also grassroots members of the full scale aviation world. These folks are a repository of life experiences that extend back 60 plus years. They were the creators of our history. Being there, done that, applies in spades to them.

It is very exciting to visit aircraft museums and realize that your fellow club member worked on, or actually flew the very aircraft that you are looking at. Mu-

seums that feature full scale aircraft are few and far between, because they are very expensive to maintain, even as a static display.

Aviation history is just as relevant to small communities as they are to our Nation's Capital. The Lake of the Woods Aero Modellers leapt at the opportunity to assist the Lake of the Woods Museum in the building of a bushplane exhibit. The Kenora, ON, museum has gone all out in collecting and displaying artifacts and pictures of the aircraft that operated in Northwestern Ontario from 1917 to the current date. Proudly hanging in the first gallery, is a variety of R/C bushplane aircraft.

What really makes a joint venture worthwhile is the look of awe in the kid's eyes and the reminiscing comments from the much older generations, as they move from display to display. The official grand opening night of the display was packed with folks of every generation, including some of the original history mak-

ers and/or their families. The place was alive in conversations about the days before roads.

The display, called 'By the Seat of Their Pants' features the aviators, engineers, adventurers and the pioneers who contributed so much to the development of aviation as we know it today.

The same can be said about many of the folks in the R/C community. It is about the people and their machines. It is the R/C folks who are keeping this history alive and on display at our airfields.

It is vital that the R/C folks stay connected with the broader community as well as the full scale aviation community. Working with your local museum is just one way of creating community good will and generating positive publicity of our sport. The newspaper and television news coverage of the club's participation as well as the sign with the club logo at the museum is all positive stuff for the club's reputation in the community. ✈

Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



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

Les aéromodélistes forment un groupe plutôt éclectique de personnes qui nourrissent plusieurs intérêts et passions pour l'aviation. Plusieurs sont amateurs d'histoire et ils s'intéressent à plusieurs volets du design, de l'ingénierie, de la production et de l'utilisation des divers aéronefs. Ils recherchent souvent à fond les moindres détails des avions qu'ils construisent. Les couleurs et les cocardes doivent parfaitement reproduire la livrée des appareils à l'échelle réelle.

Plusieurs des personnes qui pilotent des maquettes télécommandées forment aussi la base d'un mouvement d'amateurs d'aviation à l'échelle réelle. Ces gens constituent une véritable mine d'or quant à leur expérience personnelle qui s'étend sur 60 ans, parfois plus. En fait, ils ont créé notre histoire. Ils peuvent vous dire sur un ton assuré qu'ils sont passés par là et qu'ils ont fait ce dont vous avez entendu parler.

C'est très excitant de visiter des musées de l'aviation et de vous rendre compte qu'un de vos confrères de club a

déjà travaillé sur -- voire même piloté -- l'avion que vous observez. Les musées qui montrent des appareils à l'échelle réelle sont peu nombreux parce qu'ils s'avèrent onéreux à entretenir, même si les appareils ne sont exposés que de façon statique.

L'histoire de l'aviation est tout aussi pertinente pour les petites communautés qu'elle ne l'est dans notre Capitale fédérale. Les Lake of the Woods Aero Modellers ont bondi à la chance de pouvoir aider le musée de l'endroit lorsque celui-ci s'est mis en devoir d'aménager une exposition portant sur les avions de brousse. Le musée, situé à Kenora (Nord-ouest ontarien) a déployé de très grands efforts afin de récolter et d'exposer des artefacts et des photos d'avions qui ont volé dans le ciel du Nord-ouest ontarien entre 1917 et aujourd'hui. Les visiteurs peuvent maintenant admirer une variété de maquettes télécommandées d'avions de brousse lorsqu'ils passent par la première galerie.

Ce qui confère toute son importance à ce projet conjoint, c'est l'expression d'émerveillement que l'on peut lire sur le visage des enfants et les commentaires de lointains souvenirs que font les généra-

tions plus vieilles lorsqu'ils se déplacent d'un exhibit à l'autre. Lors de la soirée d'ouverture officielle, les visiteurs de tous les âges ont rempli la galerie, y compris des pionniers de la première heure ou leur famille. Partout, on entendait des discussions portant sur l'époque où les routes terrestres étaient encore bien rares.

L'exposition, qui s'appelle By the Seat of Their Pants («au visou par le fond de culotte» ou «par la peau des dents», pourrait-on traduire) met en vedette des aviateurs, des ingénieurs, des aventuriers et les pionniers qui ont tant contribué au développement de l'aviation telle que nous la connaissons à l'heure actuelle.

On pourrait en dire autant de la communauté des adeptes des maquettes télécommandées. Tout porte sur les personnes et leurs machines. Ces mêmes modélistes gardent un pan d'histoire bien vivant, qu'il s'agisse des expositions ou au terrain de vol.

Il est vital que les modélistes de maquettes télécommandées demeurent branchés sur la communauté élargie, de même que sur la communauté de l'aviation à l'échelle réelle. Ce travail auprès

continued on page 72

Middle Ontario (E)



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

Imagine a perfect weekend. Now I suppose everyone's perspective might be different, but here is mine. Saturday, August 4th, 2012, started out rather unremarkably. But once it got started it turned into a uniquely special day, particularly so for one RC Club and one little girl.

This year, the Niagara Region Model Flying Club hosted a very successful Fun Fly. It all started out as a plan for an ordinary Fun Fly to be held on August 4th. This was to be a typically ordinary Fun Fly at Walker Field. Some members were discussing the event plans at the field. Meanwhile, Makayla - the daughter of one of the members - was the topic of another discussion.

Makayla, it turns out, is a little darling, a trooper fighting every day to just to have what many of us take for granted; a happy healthy ordinary life. I won't get into the specifics of her health battles,



the important thing here is that members of The Niagara Region Model Flying Club in attendance overheard the story of Makayla and her battle and were deeply moved with her situation and keenly interested in doing something to help. They approached their club president, he contacted me and the rest is history.

They held a fundraiser for the family and named it 'Makayla's Monster Mash Fun Fly.' It is simply remarkable how

much can be done in so short of a time when our determination, hearts and love to bring a plan to fruition.

This event raised more funds than anyone could expect with the short planning time they had. So many people rallied together to help and offer prizes and gifts to raffle, it was just awe-inspiring. Retailers, hobby shops, professionals from real estate agents to medical practitioners and more offered gifts, goods and services to be raffled at the event.

Some of the fundraising clout came via your own Middle-E Zone Director's efforts. I contributed a giant scale kit for raffle, supplied a deep fryer with which they were able to offer fresh cut fries for sale (the fryer is open to all clubs of the Middle Zone for use) and endless colour printing for their event advertising.

So, imagine a perfect weekend. Fun with a purpose!

Please always keep your Zone Director in mind when planning any events, besides just sanctioning the day, they may well be able to lend a hand. ✈

Ontario Milieu (E)



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

Imaginez une fin de semaine idéale. J'imagine que la perspective de tout le monde est différente, mais voici la mienne. Le samedi 4 août a commencé de façon bien ordinaire. Mais à un moment donné, c'est devenu une journée tout à fait spéciale, en particulier pour un club de maquettes et une fillette.

Cette année, le Niagara Region Model Flying Club a organisé un Fun-fly qui a remporté beaucoup de succès. Le tout a commencé par une formule pour un Fun-fly tout à fait ordinaire, prévu pour le 4 août, au terrain Walker. Quelques membres discutaient de la planification au terrain. Entre-temps, Makayla -- la fille de l'un des membres -- était l'objet d'une autre discussion.

Makayla, est une véritable perle,

une combattante qui lutte quotidiennement pour avoir ce à quoi nous ne pensons pratiquement pas : une vie ordinaire et en santé. Je n'entrerai pas dans les détails en ce qui a trait à ses défis de santé, mais ce qui compte, c'est que les membres présents ont entendu parler de Makayla et de son combat. Ils ont été très émus et ont manifesté de l'intérêt à l'aider. Ils ont approché le président du Club, il a communiqué avec moi et le reste est passé à l'histoire.

Les membres ont alors organisé une cueillette de fonds pour la famille et l'ont baptisée Makayla's Monster Mash Fun Fly. C'est tout simplement remarquable, tout ce qui peut être accompli en si peu de temps lorsque la détermination, les cœurs et l'amour mènent un projet à bien.

Cet évènement a recueilli davantage d'argent que quiconque l'aurait imaginé, malgré le peu de temps pour planifier le

tout. Tant de personnes se sont ralliées afin de prêter main-forte et offrir des prix et des cadeaux à des fins de tirage. C'était inspirant. Les distributeurs, les magasins de passe-temps, les professionnels immobiliers, des professionnels de la santé et d'autres ont offert des cadeaux, des biens et des services à faire tirer.

Une partie de l'effort a été fourni par votre directeur de zone. J'ai offert un kit de copie volante à des fins de tirage, j'ai offert une friteuse qui a permis aux cuisiniers de vendre des frites fraîches coupées (cette friteuse est disponible auprès de tous les clubs de la zone Milieu, pour leur utilisation) et j'ai offert des photocopies couleur aux fins de promotion.

Imaginez donc une fin de semaine parfaite. Du plaisir avec un objectif!

Gardez-moi en tête lorsque vous planifiez des évènements, en plus des commandes de la journée. Nous pourrions vous donner un coup de main. ✈

Ottawa Valley (G)



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

OTTAWA VALLEY ZONE ANNUAL CHARITY FUN FLY

2012 Zone Fun Fly was well supported by MAAC members from near and far. The weather was a little on the warm side but the flying and fellowship were awesome.

This year, we had 97 registered pilots, many of which took advantage of the online registration option created by Jon O'Reilly and got their name in on a draw for a very nice 40" LCD TV. The winner of the pre-registration draw was Bruce Browning, a member of the Bay of Quinte Aeromodellers RC Club. Bruce did mention later that winning the TV did cost him in the end. Susan his wife, choose to do a little remodeling to make it fit.

The winner of the second 40" LCD TV was Yves Rivet, a member of the Arnprior R/C Club. I shouldn't say that Yves won the TV, he actually earned it. For every \$100.00 that you raised for the Shriner's Sick Kids Hospital, you received one ticket on the TV. Yves raised \$545.00 in total and he was not the only individual with five tickets in on that draw.

This year, we tried something a little

different with regards to the door prizes. Each year, we have one or two people who are great volunteers and do a ton of work soliciting and collecting door prizes. This year, we asked each club to provide a door prize for the event. The idea behind this is that it would share the workload and help the clubs to take ownership of the event. The results were terrific. Again, thank you to all the clubs which participated with the prize donations. There was a great assortment to choose from.

This event has given us, as MAAC members, the opportunity to share our hobby with our friends and families as well as opening the doors to future members while helping a very important charity.

I would like to say thank you to all the men and women who offered time and effort out of their schedules and volunteered to help make this



Yves Rivet, top, and Bruce Browning came away from the Ottawa Valley Annual Charity Fun-Fly with 40" LCD TVs. / Yves Rivet (en haut) et Bruce Browning sont repartis du Fun-fly caritatif de la Vallée de l'Outaouais avec des téléviseurs à cristaux liquides de 40 pouces.

event a success. And special thanks to my lovely wife Tina, who is a constant supporter and always willing to help. ✈

Vallée de l'Outaouais (G)



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

ZONE DE LA VALLÉE DE L'OUTAOUAIS FUN FLY ANNUEL CARITATIF

Le Fun-fly de la zone en 2012 a été bien encouragé de la part des membres du MAAC en provenance d'un peu partout. La météo était un peu chaude mais les vols et la camaraderie étaient au rendez-vous.

Cette année, nous avons accueilli 97 pilotes et plusieurs s'étaient prévalus de l'option d'inscription en ligne qu'a créée Jon O'Reilly, ce qui leur a permis d'être admissibles au tirage d'un téléviseur LCD de 40 pouces. Le gagnant était Bruce Browning, un membre du Bay of Quinte Aeromodellers RC Club. Bruce a mentionné plus tard que ça lui a coûté

de l'argent. Sa femme Susan a décidé de remodeler la pièce où le téléviseur allait être installé.

Le gagnant du deuxième téléviseur de 40 pouces était Yves Rivet, un membre du Arnprior RC Club. Je ne pourrais dire qu'Yves a gagné le téléviseur, il l'a plutôt mérité. Pour chaque tranche de 100 \$ que les bénévoles amassaient envers l'Hôpital Shriners pour enfants malades, ceux-ci recevaient un billet en prévision du tirage. Yves a recueilli 545 \$ et il n'était pas le seul bénévole à avoir ainsi récolté cinq billets dans le tirage.

Cette année, nous avons tenté quelque chose de différent par rapport aux prix de présence. Chaque année, une ou deux personnes se démarquent en approchant bénévolement des donateurs et en accumulant ces prix de présence. Cette année, nous avons demandé à chaque club de

faire don d'un prix en prévision du rassemblement. L'idée, c'est de partager la charge de travail et de faire en sorte que les clubs s'approprient cet événement. Les résultats ont été sensationnels. Une fois de plus, merci à tous les clubs qui y ont pris part. La variété était fantastique.

Ce rassemblement-ci nous a permis, à titre de membres du MAAC, de partager notre passe-temps avec nos amis et nos familles en plus d'ouvrir la porte à de futurs membres, tout en venant en aide à une oeuvre caritative très importante.

J'aimerais remercier tous les hommes et toutes les femmes qui ont offert de leur temps et des efforts, malgré leur horaire chargé, et qui ont fait en sorte que le tout soit couronné de succès. Un merci particulier à ma charmante épouse Tina qui n'appuie constamment et qui est toujours prête à donner un coup de main. ✈

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

Le spectacle Largest Little Airshow de la Victoria Radio Control Modellers Society (VRCMS) a été couronné de succès, une fois de plus. Le compte-rendu de Mike Scholefield en fait foi :

«Après une absence d'un an, la 11e édition du Largest Little Airshow s'est déroulée au Mitchell Airpark, les 11 et 12 août. Le ciel est demeuré d'un bleu céleste tout au long de la fin de semaine et le mercure se tenait aux environs de 21 degrés Celsius, ce qui était parfait pour les vols.

«Dave Sullivan, de Sacramento (Californie), était parmi nous pour la septième fois et a piloté son magnifique Extra 330 ainsi qu'un Yak 54. Comme d'habitude, il a soutiré des cris admiratifs de la part des spectateurs en effectuant ses routines acrobatiques de vol 3D.

«Scott Davis et son fils Ryan (de l'Utah) se sont déplacés pour piloter un Stearman à l'échelle un tiers mû par un moteur radial; la maquette était aussi dotée d'un système fumigène vraiment époustoufflant. Le pilotage de Scott était absolument sans reproches et la maquette ressemblait souvent à un appareil à l'échelle réelle. Visitez notre page Facebook et vous y verrez des vidéos que Scott a filmées depuis la caméra montée sur le Stearman.

«Larry Laughlin et sa femme Vickie sont arrivés depuis Colorado Springs. Larry a offert toute une performance de pilotage de jet à l'aide de son Lightning, lui aussi doté d'un système fumigène. C'est quelque chose à observer. Et comme d'habitude, le public s'est régalé d'entendre la turbine.

«La participation de la part de pilotes de clubs locaux a été très bonne et plusieurs ont fait voler des maquettes remarquables. Comme par le passé, Snoopy et le Baron rouge se sont affrontés et tous deux ont survécu afin de revenir l'année prochaine. Un fer et une tondeuse à gazon ont aussi volé, au grand bonheur des enfants (et des adultes)!

«Nos tirages 50/50 quotidiens se sont très bien déroulés et les prix offerts nous ont permis de récolter beaucoup d'argent. Cette année, nous avons amassé 22 850 \$ pour des oeuvres caritatives!

«De gros remerciements sont de mise à l'endroit de tous les pilotes qui provenaient de l'extérieur. C'est toujours bien chouette de les voir se joindre à nous pour participer à une fin de semaine entière de plaisir. Nous devrions aussi lancer une mention spéciale à tous les membres du Club, à leurs compagnes et



Nigel Tarvin poses with his scratch built Lockheed Sirius "ANAHUAK." The model has a 126 inch wingspan, weighs 42 pounds and is powered by a Zenoah GT-74 twin cylinder engine. Nigel built this model from his own plans and flies it very well. / Nigel Tarvin exhibe son Lockheed Sirius ANAHUAK de construction artisanale. Envergure de 126 pouces, poids de 42 livres et mû par un Zenoah GT-74 bicylindre. Nigel a construit cette maquette depuis ses propres plans et elle vole très bien.

amis qui ont bien voulu dévouer du temps à faire en sorte que cet événement ait lieu.»

La lettre qui suit nous provient de Keith Varley et ce dernier répond à des questions que je lui posais relativement aux maquettes électriques de vol circulaire lorsque je me suis rendu au Championnat de l'Ouest canadien du Vancouver Gas Model Club, le 4 août dernier :

«Bill, récemment, vous m'avez mentionné que bien peu de pilotes de maquettes télécommandées connaissent le vol circulaire électrique. Je vous avoue que même le propriétaire de mon magasin de passe-temps local ne connaissait rien de la nouvelle technologie jusqu'à ce qu'il me demande comment nous procédions.

«En gros, nous utilisons un moteur électrique, une pile, un contrôleur de vi-

tesse (ESC) et une minuterie qui dicte au contrôleur à quel moment faire démarrer ou faire arrêter le moteur.

«Lorsque j'arme mon avion, je peux presser le bouton de démarrage. Je l'ai programmé de sorte à ce qu'il soit retardé de 30 secondes. Je peux alors marcher jusqu'à ma poignée et me préparer au décollage. Le moteur est ensuite contrôlé par l'ESC, en matière de tours-minute, vitesse de surveillance, la direction de la rotation et autres paramètres.

«À la fin d'un temps de vol prédéterminé, la minuterie rappelle au contrôleur (ESC) de faire un "blip" sur la fonction des gaz, de sorte à m'avertir que le moteur arrêtera cinq secondes plus tard. L'avion atterrit ensuite.

«Je marche immédiatement vers l'avion et je désactive le système. Je ne peux pas redémarrer jusqu'à ce que j'ai une fois de plus engagé le système et pressé sur le bouton de démarrage.»

Je terminerai ma chronique avec un petit historique du Vancouver Gas Model Club (VGMC). Celui-ci a été fondé en 1935 et a célébré ses 75 ans en 2010. Le VGMC possède sa charte du MAAC depuis le 15 mars 1950. Cela en ferait l'un des trois plus anciens clubs au Canada. Apparemment que cet honneur revient aux trois clubs puisque plus personne ne se souvient de celui qui a été le pre-

mier.

Le club a été déplacé au terrain de Richmond (Rice Mill Road, près du tunnel Massey, sur l'île Deas) il y a environ 30 ans, lorsque les Sea Island Flyers sont devenus un club de maquettes télécommandées. Le Club entretient merveilleusement son terrain, dont la Ville de Richmond est propriétaire.

Vous trouverez d'autres renseignements sur le club à leur site Web, le myvgmc.ca. Vous pourriez aussi effectuer une recherche Google de «Flying Lines» pour y découvrir toutes sortes de ressources sur le vol circulaire. C'est une véritable mine d'or de renseignements relativement à ce volet de notre passe-temps.

J'espère que vous passerez un merveilleux Noël et une Bonne année. Au revoir pour l'instant. ✪

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

The Victoria Radio Control Modellers Society (VRCMS) Largest Little Airshow was once again an overwhelming success. The following report by Mike Scholefield says it all:

"After a year's absence, the 11th Largest Little Airshow took place at Mitchell Airpark on August 11 and 12. The skies were absolutely blue all over

and the temperature was about 21 degrees Celsius, making for a perfect weekend of flying.

"We had Dave Sullivan from Sacramento, California with us for his 7th visit flying a beautiful Extra 330 and a Yak 54. As usual, he wowed the crowd with his 3D aerobatic routines.

"Scott Davis and his son Ryan from Utah came up to fly a 1/3 scale Stearman with a radial engine up front and just an awe-

some smoke system. Scott's flying of the Stearman was absolutely fantastic and looked just like the real plane. Visit our Facebook page to see the videos Scott took from the camera mounted on the Stearman.

"We also had Larry Laughlin and his wife Vickie all the way from Colorado Springs. Larry put on an awesome display of jet flying with his Lightning with smoke. This was a treat to watch. And as usual, the crowd just loves to hear the turbine.

"We had a great turn-out from local club members who had some remarkable planes also flying, as in the past Snoopy and the Red Baron mixed it up and both lived to fly next year, we had the flying iron and the flying lawnmower for the

kids (and the adults)!

"Our 50/50 draws each day went over well and so did the raffle prizes which helped us to raise quite a bit of money. This year we raised \$22,855.00 for charity!

"A special thanks has to be given to all the flyers who ventured to the event from out of town. It is always great to have them join us for the fun-filled weekend. Also special mention has to be given to all Club members, their wives and friends who gave of their time in look-

press the start button. I preset it for a 30-second delay. This allows me to be able to walk out to my handle, and prepare for a take-off. The motor is then controlled by the ESC. As far as RPM, governor rate, direction of rotation, etc.

"At the end of a pre-selected flight duration, the timer then tells the ESC to blip the throttle as a warning and then, five seconds later, the motor stops, and the plane lands.

"I immediately walk to my plane and disarm it. It cannot start again until I re-arm it, and press the start button, to start the process all over again."

I'm going to finish this report off with a little history on the Vancouver Gas Model Club (VGMC.) The club was originally founded in 1935, and celebrated its 75th anniversary in 2010. VGMC has been a MAAC chartered club since March 15, 1950. This makes it one of the three oldest model clubs in Canada. Apparently, the oldest

club title belongs to all three of them because nobody knows for sure who was first.

The club relocated to the Rice Mill Road, Richmond site (close to the Massey tunnel on Deas Island) about 30 years ago, when the Sea Island Flyers became a radio controlled club. The club does a very nice job of maintaining the grounds, which are owned by the City of Richmond.

You can find more information for the club on their website at myvgmc.ca. Another great link to explore for the C/L discipline is to Google "Flying Lines." There you will find a wealth of knowledge on this part of our hobby. I hope you all have a wonderful Christmas and wish you Happy New Year. Bye for now. ✈



Fred China with his beautiful scratch built 1/4 scale, 3.55 meter Slingsby Gull (Type 6) "Kirby Kite." Fred presented his MAAC Lifetime Achievement Award at the Mission Aerotow on August 10, 2012. / Fred China et son magnifique Slingsby Gull (Type 6) Kirby Kite à l'échelle un quart (3,55 mètres). Fred a reçu son certificat MAAC de l'accomplissement d'une vie lors du rassemblement de remorquage aérien de Mission, le 10 août 2012.

ing after all aspects of making this event happen."

The following letter is from Keith Varley and answers some of the questions I asked him about "Electric Control Line Models" while attending the Vancouver Gas Model Club's (VGMC) Western Canadian Stunt Championships event on August 4:

"Bill, recently, you mentioned electric control line was a subject RC flyers know nothing about. Admittedly, even my local hobby shop was unaware of the technology until he asked me how we did it.

"In short, we use an electric motor, a battery, an electric speed control (ESC) and a timer to tell the ESC when to start and when to stop.

"Any time my plane is armed, I can

Québec (I)



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

Cet été est probablement le plus sensationnel que j'aie connus depuis fort longtemps. Il y a eu tant de moments mémorables et les Fun-flies l'étaient tout autant. Toutefois, comme l'espace rédactionnel est limité, j'aimerais me concentrer sur le Club Aéromodélisme Saguenay inc

Je ne taris pas d'éloges pour Roger Martel et les organisateurs du club sur la façon dont ils ont coordonné leur rassemblement. Celui-ci s'est déroulé à l'aéroport de Saint-Honoré (Chicoutimi), dans la région du Saguenay. Ce n'est là qu'un avant-goût de ce qui s'en vient, puisque le Fun-fly provincial Québec aura lieu là-bas en 2013.

Deux lignes de vol ont été préparées, l'une pour des hélicoptères et entièrement séparée de celle qui avait été disposée le long de la piste pour les maquettes d'avion. Il n'y a eu aucune interférence entre les deux groupes et chaque pilote pouvait voler aussi souvent qu'il le désirait. En chacun des lieux, des gradins et autres installations assuraient le confort des spectateurs. Je peux vous dire que c'était comme si on s'était rendu à un spectacle aérien de véritables appareils.

Les participants avaient accès à des installations de camping et un hangar avait été libéré afin d'y abriter l'exposition statique de maquettes. Un simulateur de vol a aussi été installé là et il était très sollicité. Wow, quelle disposi-



Club Helicop-Air Saguenay from L to R is Richard Blanchette, Alain Vigneault, Dianne Chrétien (Madame Butterfly), Conrad Chrétien, Dominique Lévesque, Jimmy Salesse (President) Pierre Boivin and Laurent Otis. / Les membres du Club Helicop-Air Saguenay. De g. à dr. : Richard Blanchette, Alain Vigneault, Dianne Chrétien (Madame Butterfly), Conrad Chrétien, Dominique Lévesque, Jimmy Salesse (President) Pierre Boivin et Laurent Otis.

tion!

En plus du club-hôte, un autre groupe de modélistes s'est manifesté : le Club Hélicop-Air Saguenay. Son président Jimmy Salesse et son exécutif ont accompli un travail de maîtres quant à l'organisation, du même acabit que ce qui a été accompli au sein du Club Aéromodélisme Saguenay.

Peu importe si vous pilotez des avions, jets, copies volantes, quads ou hélicoptères, j'encourage quiconque peut s'y rendre à se déplacer l'année prochaine. Ce sera un rassemblement mémorable. Je vous ferai parvenir d'autres détails.

Pour terminer, je voudrais mentionner l'apport du Club d'avions miniatures Les Phoenix, basé à Saint-Georges-de-Beau-

ce. Une fois de plus cette année, leur terrain a été le site d'énormément d'activité au cours de la fin de semaine de la Fête du travail. Il y avait un attroupement de campeurs et la ligne de vol était parsemée d'avions et d'hélicoptères. C'est un peu le Fun-fly de fin de saison, si bien que tout le monde a tendance à s'y rassembler afin de discuter des moments forts de l'année et de donner un aperçu du projet auquel chacun s'attaquera, au cours de l'hiver.

Ma dernière remarque, c'est que l'adhésion au sein de la zone a connu une augmentation (en pourcentage) plus marquée que toute autre zone au Canada. Je vous en remercie et vous souhaite de vous amuser au cours du temps des fêtes. ✈

Québec (I)



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

This has probably been one of the best flying summers that I can remember in a long time. There were so many highlights and great Fun Flies to tell you all about. However because the words are limited, I would like to focus on the Club Aéromodélisme Saguenay Inc.

I cannot say enough about Roger Martel and the organization of the club as to how well their event was done. It was held at the Saint-Honoré airport de Chicoutimi, in the region of Saguenay, Qué-

bec. This is only a prelude of what is coming next year as they will be holding the Provincial Fun Fly for Québec 2013 at the same location.

There were two separate flight lines set up, one for helicopters and a completely separate one that used the existing runway for the airplanes. There was no interference with the two groups and they could each fly as much and whenever they wanted.

At each location, there were viewing stands and facilities for all of the spectators. I can say that it was like going to a real airshow.

Camping was available and the use of

one hangar for display of models and a large screen simulator which was very well used. Wow, what a layout.

In conjunction with this club, another club has emerged called Club Hélicop-Air Saguenay. Jimmy Salesse who is the President and his executive have done an excellent job organizing this group with the same expertise as was done for the Club Aéromodélisme Saguenay club.

No matter what you fly, planes, jets, scale, quads, or helicopters, I would encourage anyone who can get to this event next year that is will be a memorable event. More event details will be forth-

continued on page 72

St Lawrence (J)

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

Our zone is alive, well, and even growing. Membership for the Saint-Laurent region is up 12 % in the last year while MAAC, as a whole, grew 4%.

The numerous events held during this season confirm the positive activity in our zone. Deputy Zone Director Éric Girard sent us this report following his visit the club Asbestos Fun Fly:

"This was the first year I've attended the Club Aéromodèles Asbestos Fun-Fly. What a surprise! A lot of pilots showed up and I spent the day having fun and being wowed by some amazing pilots.

"I was quickly greeted by the organizers and introduced to the pilots. The afternoon featured a limbo competition and combat flying. I had a lot of fun watching the limbo participants tease each other to fly lower, and inverted, with the line at two feet from the ground. A wide assortment of planes, including a daredevil sailplane, took part!

"The next demo, which was greatly appreciated by the public, was combat. Let's just say the spectacle was memorable and displayed great piloting skills and reflexes.

"I made a few flights with my 40% airplane and enjoyed the open field and



Club MARS has paid special tribute to Carl Larson, a founding member of the club at their Fun Fly held at the beginning of August. / Le Club MARS a rendu un hommage particulier à Carl Larson, l'un de ses membres fondateurs, lors de son Fun-fly du début août. From l./ De g. à dr.; Éric Girard, Carl Larson, Norman Ouellette and Steve Woloz.

long runway. The Asbestos club is one hell of a nice club and I'm looking forward to visiting them next year."

Thanks Éric!

Even difficult situations have been turned around to become positive. The Club Les Arpents V'Air, in Lacolle, democratically elected a new slate of officers following internal difficulties with the incumbent club executive. The new ex-

ecutive committee, led by Robert Giroux, will now review its entire set of by-laws and be sure that they best suit the needs of its members.

As of the writing of this article, the AZM is still six weeks to follow, however it appears that Éric Girard will be re-elected as the Deputy Zone Director. The AZM will be covered in our following newsletter. ✈

St Laurent (J)

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

Notre zone se porte bien et même qu'elle prend de l'expansion. Les adhésions ont augmenté chez nous de 12 % au cours de la dernière année tandis qu'au sein du MAAC, elle a augmenté de 4 %.

Les nombreux événements qui ont eu lieu au cours de la saison confirment que l'activité bat son plein au sein de la zone. Le directeur adjoint de la zone, Éric Girard, nous a envoyé ce rapport au retour de sa visite au Fun-fly du Club Asbestos :

«Je me suis rendu pour la première fois au Fun-fly du Club Aéromodèles Asbestos. Quelle surprise! Plusieurs pilotes étaient de la partie et j'ai passé la journée à m'amuser et à être impressionné

par du pilotage hors-pair.

«On m'a rapidement souhaité la bienvenue et les organisateurs m'ont présenté les pilotes. L'après-midi comportait un concours de limbo et du vol de combat. J'ai eu beaucoup de plaisir à observer les participants au concours de limbo qui s'encourageaient à voler plus bas et inversé alors que le câble n'était qu'à deux pieds du sol. Une imposante gamme d'avions y a pris part, y compris un pilote téméraire de planeur!

«La prochaine démonstration, ce qu'a beaucoup apprécié le public, était celle du combat. Disons simplement que le spectacle était mémorable et que nous avons eu droit à une démonstration de pilotage hors du commun.

«J'ai effectué quelques vols à l'aide de ma maquette à l'échelle 40 % et j'ai bien apprécié la piste à la fois longue et bien

dégagée. Le Club d'Asbestos est magnifique et j'ai hâte d'y retourner, l'année prochaine.»

Merci Éric!

Même les situations les plus difficiles peuvent devenir positives. Le Club Les Arpents V'Air de Lacolle a démocratiquement élu un nouvel exécutif à la suite de difficultés internes au sein de l'exécutif précédent. Le nouveau comité, que dirige Robert Giroux, examinera ses statuts et règlements au complet et s'assurera qu'ils répondent aux besoins des membres.

Au moment d'écrire cette chronique, l'Assemblée annuelle de la zone aura lieu dans six semaines. Toutefois, il semble bien qu'Éric Girard sera réélu à son poste actuel. Il sera question de l'Assemblée annuelle de la zone dans notre prochain bulletin. ✈

Saskatchewan (K)



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

Since this is the last article of the year, let's summarize what has been going on.

To start with, weather was reasonably fair. Yes, we had our fair share of rain and high winds, but for the most part, it was pretty good.

I was able to get out and do some flying, but not as much as I would have liked. For some reason, my stable of aircraft has diminished by several, making much needed room for upcoming new inventory. I must also say that landing in the crown of trees does not cause as much damage as does getting the darn thing down. This certainly was entertaining for the spectators, to say the least.

One of the first events was our Float Fly at Oyama, although we had a slow start due to high winds, it turned out not too bad for the second day. We had ap-

proximately ten flyers from as far away as Swift Current and Estevan. We certainly will schedule some more for next year.

Hub City Radio Control Club of Saskatoon sponsored their annual heli event (SHAG) with some weather issues, also. Their field has been more suitable for boating then flying for the past several years, causing a number of cancelations of events. Let's hope that for next year, the weather will be more co-operative.

The Regina Windy Flyers had several successful events also. One being their annual Fun Fly. Due to the cancellation of the Provincial Fun Fly that was to have been held in Saskatoon, the RWF held an event on the following day. I must extend my thanks to RWF for coming to the rescue!

The Moose Jaw club had its Fun Fly in June with great success and will have had another one at the end of September, weather permitting. It should be a very successful event also.

The Prince Albert Aero Modellers had their two-day Fun Fly. I was planning on a surprise visit but changed my plans due to the weather. Only later did I find out that the second day, they had great weather.

Rose Town just had their September long weekend annual Float Fly with seven members attending. Although it was windy, they still managed to have a successful event.

So those were some of the highlights of this year's events.

MAAC President, Ron Dodd and his wife Sherry were at the Swift Current Giant Scale event and introduced Sandi to glider flying. Sandi is now a MAAC member and has her own glider. She has informed me she plans on 'gliding' at every club in Saskatchewan next year.

I'm looking forward to seeing you all at the MAAC Annual General Meeting in Saskatoon next spring. Come and enjoy the camaraderie with representatives from all over Canada. ✈

Saskatchewan (K)



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

Puisque c'est la dernière chronique de l'année, faisons une récapitulation des événements qui se sont déroulés, en cours d'année.

Pour commencer, la météo a été moyennement bonne. Oui, nous avons es-suyé notre part de pluie et de vents élevés mais en gros, ça allait.

J'ai réussi à faire voler des maquettes mais pas autant que je ne l'aurais souhaité. Pour une raison quelconque, mon écurie d'avions a diminué de plusieurs maquettes, ouvrant la voie à un renouvellement d'inventaire. Je dois dire aussi que faire atterrir un avion dans la cime des arbres, ça ne cause pas tant de dommages que ça... jusqu'à ce que la maquette doive être ramenée au sol. C'était du divertissement pour les spectateurs, c'est sûr.

L'un de nos premiers événements, c'était le Float-fly d'Oyama, même si son départ a été laborieux en raison de vents élevés. La deuxième journée était meilleure. Nous avons accueilli environ

dix pilotes d'aussi loin que Swift Current et Estevan. Nous remettrons ça l'année prochaine.

Le Hub City Radio Control Club de Saskatoon a commandité son rassemblement annuel d'hélicoptères, le SHAG et lui aussi a dû composer avec des écarts de météo. Son terrain semblait plus adapté à la navigation qu'au vol depuis quelques années, ce qui a fait en sorte que le rassemblement a dû être annulé par le passé. Espérons que la météo va coopérer, l'année prochaine.

Les Regina Windy Flyers ont organisé des rassemblements qui ont aussi remporté du succès. L'un d'entre eux, c'était leur Fun-fly annuel. Comme le Fun-fly provincial de Saskatoon a été annulé, le club en a organisé un, le lendemain. Merci aux Regina Windy Flyers d'être venus à la rescousse!

Le club de Moose Jaw a organisé son Fun-fly en juin et celui-ci a été un succès. Un autre est planifié pour la fin septembre, si la météo s'y prête bien. Ce devrait être un bon événement.

Les Prince Albert Aero Modellers ont organisé leur Fun-fly réparti sur deux jours. J'avais l'intention de m'y déplacer

par surprises, mais j'ai modifié mes plans en entendant parler de la météo. Je n'ai appris que plus tard que la météo avait été fort clémente, le deuxième jour.

Rose Town vient d'organiser son Float-fly annuel de la grande fin de semaine de septembre et sept membres s'y sont rendus. Bien que le vent soufflait, ils ont réussi à faire quelque chose de bien.

Voilà donc quelques-uns des rassemblements qui ont eu lieu en cours de saison.

Le président du MAAC, Ron Dodd, et sa femme Sherry se sont présenté à la rencontre de petits-gros de Swift Current et ils ont montré le pilotage de planeurs à Sandi. Cette dernière est maintenant membre du MAAC et elle possède son propre planeur. Elle m'a dit qu'elle entend faire voler son planeur à chacun des clubs de la Saskatchewan, l'année prochaine.

J'ai hâte de vous voir tous à l'Assemblée générale annuelle du MAAC à Saskatoon, le printemps prochain. Venez apprécier la camaraderie de la part de représentants de tout partout au Canada. ✈

South East Ontario (L)



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

UAV OUTBACK CHALLENGE 2012

This article features two enthusiastic modellers from the South East Zone and their remarkable achievements.

Tamara Findlay and Meng Wei, both University of Toronto students, decided to enter the UAV Outback Challenge, organized in Australia.

UAV is, of course, the acronym for unmanned airborne vehicle. This type of aircraft relies on modern computers and sensors such as the Global Positioning System to determine where they need to go while performing tasks.

The UAV Outback Challenge in Australia began in 2007 and has been held every year since. The event is aimed at promoting the civilian use of unmanned airborne vehicles and at developing low-cost systems that can be used for search and rescue missions. It's a cooperative effort between the Australian



Research Centre for Aerospace Automation and the Queensland State Government. There is a scoring system for the challenge with a clear emphasis on safety, capability and technical excellence. Check out www.uavoutbackchallenge.com.au for more information about this interesting event.

Tamara and Meng designed and built a model aircraft intended for the challenge. Then, in cooperation with members of the

Radio Controlled Flying Club of Toronto, they did some testing at the club flying site. There were many decisions to make and goals to achieve as to project moved forward.

Tamara decided to earn her MAAC Wings at the club and become more directly involved with flight operations. She is now a very capable RC pilot after only a few months of instruction. More recently, these two young people decided

to use a modified conventional model airframe rather than an original purpose built design.

Tamara and Meng have worked many hours on the project, wrote detailed technical reports outlining their design, methodology, operation and safety procedures along with preparing a flight demonstration video. Finally, an autonomous flight record that documents flight data was provided to the organizers of the event.

On behalf of modellers in the South East Zone, I wish Tamara and Meng safe travelling and success at the UAV Outback Challenge. ✈

Sud Est Ontario (L)



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

UAV OUTBACK CHALLENGE 2012

Cet article met en vedette deux modèles enthousiastes de la zone Sud-est ainsi que leurs réalisations tout à fait remarquables.

Tamara Findlay et Meng Wei, tous deux des étudiants de l'Université de Toronto, ont décidé de s'inscrire au Défi UAV Outback, en Australie.

UAV fait bien sûr référence à l'acronyme d' « Unmanned Airborne Vehicle », que Transports Canada a appelé véhicule aérien non habité. Ce type d'aéronef fait appel à des ordinateurs et capteurs modernes tels que le GPS afin de déterminer ce qu'il doit faire en accomplissant des tâches précises.

L'UAV Outback Challenge d'Australie a été lancé en 2007 et il a été répété annuellement. Cet événement vise à faire

la promotion de l'utilisation civile des véhicules aériens non habités et à mettre au point des systèmes peu coûteux qui pourraient servir à des missions de recherche et sauvetage. Il s'agit d'un effort concerté de l'Australian Research Centre for Aerospace Automation et du gouvernement de l'état du Queensland. Un système de pointage a été mis au point et encourage fortement la sécurité, la capacité de la cellule et l'excellence technique. Allez faire un tour du côté de www.uavoutbackchallenge.com pour en savoir plus long.

Tamara et Meng ont conçu et construit une maquette d'avion en fonction de ce défi. Ensuite, en collaboration avec les membres du Radio Controlled Flying Club de Toronto, ils ont procédé à des essais au terrain de vol du club. Plusieurs décisions ont dû être prises afin de réaliser les objectifs et le projet a avancé.

Tamara a décidé d'obtenir ses « ailes » de pilotage du MAAC au club afin de se concentrer sur les opérations en vol.

Elle est maintenant une pilote accomplie après seulement quelques mois d'instruction. Plus récemment, ces deux jeunes gens ont décidé d'utiliser une cellule de maquette conventionnelle qu'ils ont modifiée, plutôt que de tenter leur chance avec un design trop spécialisé.

Tamara et Meng ont travaillé d'arrache-pied sur le projet, ils ont écrit des rapports techniques détaillés qui décrivaient leur design, leur méthodologie, les opérations et la procédure de sécurité, en plus de préparer une vidéo de démonstration de vol.

Finalement, un registre de vol autonome qui a documenté les données de vol a été envoyé aux organisateurs du Défi. Au nom des modélistes de la zone Sud-est, je souhaite bon voyage -- en toute sécurité -- et bon succès à Tamara et Meng lorsqu'ils se déplaceront au UAV Outback Challenge. ✈

South West Ontario (M)



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

We just had an amazing summer! I can't think of any events that had to use their rain dates. All events were well attended and everyone was tired after a weekend of great flying and extreme heat. With the high price of gas, guys were still travelling around visiting and supporting other club Fun Flies, which was good to see.

I could have sold my new hat a few times this summer, but there is a method to my madness. I read an interesting article and would like to share the highlights with you. It's a bit late as summer is over, but food for thought guys.

Aeromodelling has us spending many hours in the sun; this puts us all at risk of developing skin cancer. The sun is wonderful and makes us feel so good. However, it also gives off two types of radiation, ultraviolet A and B rays. This light

interacts with the DNA of our skin cells, causing damage to the genes that control how often a cell divides and multiplies.

When our cells are irrevocably damaged, the cells lose their ability to control themselves and repeatedly divide while ravaging nutrients and space from the nearby normal cells. This condition can also migrate to other areas of the body in the form of metastasis.

There are several forms of skin cancer with Melanoma being the Tyrannosaurus Rex of them. It is the most ruthless and once out of the skin, it is almost impossible to stop. Every hour of every day, an average of 21 people in Canada will be diagnosed with some type of cancer and nine will die from the disease. These are some very sobering facts.

What can we do? Short of becoming a full-time indoor modeller, sunscreen and protective clothing is our best defense. Choose a sunscreen with at least a sun protection factor of 45; make sure it covers both UVA and UVB rays.

If you have any suspicious spots on your skin, see a dermatologist before it's too late. Regular visits to your family doctor are also important.

And now, my new hat.

A study determined that for every inch of brim the hat you wear has you decrease your chance of getting skin cancer on your face by 10%.

Now, for an administrative note, I'd like to remind all club secretaries to get your club renewal for 2013 in right away. You need to be renewed for 2013 before we can issue any insurance certificates for your indoor venues and those New Year's day numb bum events.

Finally, all of us, including Peter Doupnik, Bill Fry, John Mainwaring, Bryan Hewitt and Bryan Mailloux, want to wish you a Merry Christmas and a Happy New Year. Enjoy good times with your family and friends. Don't drink and drive. See you indoors. ✈

Sud Ouest Ontario (M)



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

Quel été formidable nous venons de passer! Je n'arrive pas à me souvenir d'un rassemblement qui ait été reporté en raison de la pluie. La participation a été bonne partout et tout le monde était sans doute fatigué après une fin de semaine de beaux vols mais aussi, de chaleur extrême. Malgré le prix de l'essence, les gars se déplacent encore aux Fun-flies d'autres clubs et ça fait plaisir à constater.

J'aurais pu vendre mon nouveau chapeau à de nombreuses reprises au cours de l'été, mais il y a une méthode qui se dissimule dans ma folie. J'ai lu un article intéressant dont j'aimerais partager les grandes lignes avec vous. C'est un peu tard, compte tenu que la saison se termine, cela vous donnera de quoi ruminer.

L'aéromodélisme fait en sorte que nous passons de bien longues heures sous le soleil; cela nous expose à des risques de contracter le cancer de la peau. Le soleil est merveilleux en ce qu'il fait en sorte que nous nous sentions bien. Toutefois, il émet deux types de radiation, les rayons

ultraviolet de types A et B. Cette lumière interagit avec l'ADN de nos cellules de la peau, ce qui endommage les gènes qui contrôlent la fréquence de division et de multiplication des cellules.

Lorsque nos cellules sont irrémédiablement endommagées, les cellules perdent leur faculté de se contrôler et elles se divisent à répétition tout en bouffant les nutriments et l'espace qui iraient normalement aux cellules normales, tout près. Cette pathologie peut aussi migrer vers d'autres régions du corps, sous forme de métastases.

Il existe plusieurs formes de cancer de la peau, le mélanome étant le tyranosaurus, c'est-à-dire le plus redoutable. Il est de loin le plus agressif et une fois qu'il a fait irruption sur la peau, il est presque impossible de l'arrêter. À chaque heure, quotidiennement, une moyenne de 21 personnes au Canada se feront diagnostiquer un type quelconque de cancer et neuf d'entre elles mourront de cette maladie. De quoi refroidir l'ardeur de plusieurs amoureux du soleil.

Alors, que pouvons-nous faire. Si l'on ne veut pas se convertir à temps plein au vol intérieur, il s'agit d'avoir recours à de la crème solaire et à des vêtements de

protection. Choisissez une crème solaire qui offre un facteur de protection d'au moins 45; assurez-vous qu'elle vous protège aussi des effets des rayons UVA et UVB.

Si vous découvrez des taches suspectes sur votre peau, voyez un dermatologue avant qu'il ne soit trop tard. Il importe aussi que vous ayez votre rendez-vous avec votre médecin de famille.

Et maintenant, je vous glisse un mot sur mon nouveau chapeau.

Une étude a établi que pour chaque pouce de la visière, vos chances de contracter un cancer de la peau sur votre visage diminueront par tranches de 10 %.

Une dernière note, administrative, celle-là. Je désire rappeler à tous les secrétaires de club que vous devez envoyer votre renouvellement immédiatement en prévision de 2013. Vous devrez détenir votre adhésion 2013 avant que nous puissions vous envoyer votre certificat d'assurance pour vos activités de vol intérieur ou encore, pour ces rassemblements des doigts engourdis, le Jour de l'an.

Finalement, nous -- Peter Doupnik, Bill Fry, John Mainwaring, Bryan Hewitt

suite à la page 72

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!



OAKVILLE MILTON FLYING CLUB



Toronto West Swap Meet

Sunday February 10, 2013
9 am - 12 noon

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

Come one, come all

ENTRY
\$5⁰⁰

**to the annual Toronto West
Swap Meet hosted by the
Oakville Milton Flying Club.**

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

Rental for vendors is \$10 per table.

Please register with Erik Genzer at:

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

SEE YOU THERE!



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

Les Ailerons' first ALES event



Le premier concours ALES du Club Les Ailerons

By Dany Brazeau #81249

On August 18 2012, Les Ailerons Club in Lochaber Québec hosted his First ALES (Altitude Limited Electric Soaring).

We had 12 pilots mostly from Gatineau, QC and Ottawa. All the pilots had ALES experience except Mike Gratton with his Radian Pro, but he still performed well. We used the ALES Scoring Spreadsheet that we took at www.tailwindgliders.com and it worked flawlessly. We flew in three groups and did seven rounds.

Making 10 minutes was really hard that day as the thermals were hard to find and the wind was strong. More than 50% of the time, we couldn't make any landing points because of the wind. Fortunately, nobody crashed their models. Here are a few highlights of the contest:

Gudmund Thompson did manage to make six of seven landings, and Aurèle, John, Bernard, Dany, Gudmund, Jeff and Brian each managed to break nine-minute mark in at least one round.

In round 7, group A, the best time was 3 minutes 45 seconds. That's a good indicator of how hard it was to stay in the air.

As for me, I messed up ALL my landings -- too afraid of crashing my plane.

Special thanks to: Alain Rioux and his wife Lauraine for scoring the event and ordering pizza for the group. Mike and Alex Gratton for all the nice pictures that they took.

We hope to hold an ALES event next year and hopefully, more pilots will come out to join us. ✈

par Dany Brazeau #81249

Le 18 août 2012, le Club Les Ailerons de Lochaber (Québec) a été l'hôte de son premier concours ALES (Altitude Limited Electric Soaring).

Nous avons accueilli 12 pilotes surtout en provenance de Gatineau, du Québec et d'Ottawa. Tous les pilotes jouissaient déjà d'une expérience en cette discipline à l'exception de Mike Gratton (muni d'un Radian Pro) mais il s'est tout de même bien débrouillé. Nous avons utilisé une feuille de pointage ALES que nous avons prélevée depuis le site Web www.tailwindgliders.com et cela a bien fonctionné. Nous avons volé en trois groupes et nous avons disputé sept rondes.

Il était très difficile d'atteindre le plateau des dix minutes ce jour-là puisque les thermiques se faisaient déchirer par le vent plutôt présent. Plus de la moitié du temps, nous ne pouvions réclamer de points d'atterrissage en raison du vent. Heureusement, personne n'a déploré l'écrasement de sa machine. Voici quelques faits notables du concours :

Gudmund Thompson a réussi six de ses sept atterrissages tandis qu'Aurèle, John, Bernard, Dany, Gudmund, Jeff et Brian ont tous réussi à dépasser le chrono des neuf minutes de vol en au moins une ronde.

Lors de la septième ronde (groupe A), le meilleur chrono était de 3 minutes et 45 secondes. C'est dire à quel point il était difficile de garder les machines en l'air.

Pour ma part, j'ai complètement raté TOUS mes atterrissages -- j'avais trop peur de provoquer de la casse.

Un merci particulier est de mise à l'endroit d'Alain Rioux et de sa femme Lauraine pour le pointage lors de l'évènement et d'avoir commandé de la pizza pour le groupe. Mike et Alex Gratton doivent aussi être remerciés pour les belles photos qu'ils ont prises.

Nous espérons organiser un autre concours ALES l'année prochaine et avec un peu de chance, davantage de pilotes se joindront à nous. ✈

Les Ailerons ALESResults			
	Name	Points	Model
1	Dick Mills	6724	Super Ava Pro
2	Gudmund Thompson	6635	Pulsar 3.2
3	Aurele Alain	6547	Gracia
4	Brian Buchanan	6436	Gracia
5	Bernard Arseneault	6383	Champ 3.3
6	Dany Brazeau	5761	Prelude
7	John Blenkinsop	5735	Grafas
8	Jeff Dessert	5716	Pulsar 3.2
9	Martin Jetté	5453	Avia
10	Michel Gratton	5232	Radian Pro
11	Paul Penna	4916	Avia
12	Jean-Claude Terrettaz	4287	Magic Asw28

PHOTO: The Top Model, Martin Jetté's Avia / La maquette numéro 1, l'Avia de Martin Jetté.

Geotextile runways



By David Doyon #16666
Sun Parlor R/C Flyers

Our club, the Sun Parlor R/C Flyers, has noticed the increased popularity of smaller models in the past few years. Many of the newer models on the market have difficulties with take-offs and landings on grass runways. The grass fields are also damaging some retractable landing gear.

About two years ago, one of our club members brought to the membership's attention the fact that many of the clubs in the United States were installing synthetic runways. It appeared this might be an ideal solution.

These synthetic runways are often referred to as "Petromat" or "Geotex". Both products are made from the same materials. Petromat is a non-woven product and Geotex is a woven product, both working well for runways.

Over the past two years, I did some research on the materials and the clubs using them. The response I received from the clubs was very positive. Originally, I envisioned the runways for smaller models but found out that most of the clubs were flying all sizes and types of models from their synthetic runways.

One club in California lost its flying field but had a fully functioning flying field in under a month with the use of synthetic runways. A number of our club members visited the Kent Radio Control Modelers, about two-and-a-half hours away from us, to see their Geotex runway that was installed about seven years ago. Their club's experience has been very positive and gave us the information needed to present to other club members.

In doing the research, I found very little information on any clubs using synthetic runways in Canada. The AMA has a flying field development department and was able to provide me with many contacts to clubs that have installed synthetic runways. These contacts were very cooperative in providing information on the installation, use and maintenance of the product.



The material is available in 15' x 300' rolls. Three rolls would create an impressive 45' x 300' runway. The material is held down with landscape staples. Crashes and hard prop strikes can damage the material but it is easily repaired.

Our club eventually decided to take a conservative approach and purchase a single roll of a woven Geotextile material to create a 30' x 150' runway to evaluate the product. We ordered all the materials and planned an installation date. Originally, we expected the installation to take about 4-6 hours. The day of the installation, we had about 30 members show up. The entire project was complete in about 1 1/2 hours. Mother Nature then did its work for the next couple of weeks, shrinking the runway to a smooth drum tight surface. Cost of the project was about \$1,250.00 which was funded through our club's reserves.

Our club will evaluate the new runway for some time and then decide if any future expansions will take place. So far, the membership is pleased with the results. ✈

Les pistes en géotextile



David Doyon #16666
Sun Parlor R/C Flyers

Notre club, les Sun Parlor R/C Flyers, a remarqué la popularité croissante des plus petites maquettes au cours des dernières années. Plusieurs des machines maintenant disponibles sur le marché ont de la difficulté à décoller et à atterrir depuis une piste en pelouse. Ces terrains conventionnels endommagent aussi quelques-uns des trains d'atterrissage.

Voilà environ deux ans, l'un de nos membres a attiré notre attention sur le fait que plusieurs clubs aux États-Unis installaient des pistes en matériau synthétique. Il nous semblait que c'était là la situation idéale.

Ces pistes synthétiques se font souvent appeler Petromat ou Géotex. Ces deux produits sont fabriqués à partir du

même matériau. Le Petromat est un produit non tissé et le Géotex, lui, l'est. Tous deux fonctionnent bien pour nos applications de pistes.

Au cours des deux dernières années, j'ai fait de la recherche sur les matériaux et sur les clubs qui s'en servent. La réponse que j'ai obtenue de la part des clubs était très positive. À l'origine, j'imaginai des pistes pour plus petites maquettes mais je me suis vite rendu compte que la plupart des clubs voyaient leurs membres faire voler des maquettes de toutes dimensions et de tous les types à partir de leur surface synthétique.

Un club en Californie a perdu son terrain de vol mais en inaugurerait un autre moins d'un mois plus tard grâce aux pistes synthétiques. Plusieurs des membres de notre club ont rendu visite aux Kent Radio Control Modelers, un club situé

à environ deux heures et demie de nous, histoire d'examiner leur piste en Geotex qu'ils ont aménagée, il y a environ sept ans. L'expérience de ce club s'est avérée positive et son exécutif nous a donné tous les renseignements aux membres d'autres clubs.

Au fil de ma recherche, j'ai trouvé peu d'information sur les clubs qui utilisent des pistes synthétiques au Canada. L'AMA américaine possède un service de développement des terrains de vol et ses fonctionnaires m'ont fourni les coordonnées de nombreuses personnes au sein de clubs qui se sont tournés vers une piste synthétique. Ces personnes-ressources ont beaucoup collaboré et m'ont offert des renseignements sur l'installation, l'utilisation et l'entretien de ce produit.

Le matériau est disponible en rouleaux

suite à la page 72



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"

2011 Free Flight World Championships



Team Manager's report
by Vidas Nikolajevas
Team Manager/F1A Team Member

THE TEAM F1A

Peter Allnutt - one of the most experienced F1A flyers in the world, very good at picking thermals -huge asset to the team in all three categories. Peter brings five electronic models to the competition selected from the pool of more than 10 models, all well trimmed in similar conditions.

Vidas Nikolajevas - it is the sixth championships for Vidas. Vidas brings five electronic models to the contest, three of them are less than three years old, one is brand new and not trimmed yet.

Shlomi Rosenzweig - the youngest member of the team, it is his first appearance in a major championships. Lots of experience flying in similar conditions in Israel. Shlomi brings with him four models, two older mechanical models and two brand new electronic models.

F1B

Ladi Horak - another highly experienced flyer with modern models. Ladi has participated in many Championships and other major competitions and is used to pressures of winning and losing.

Tony Mathews - probably the most balanced member of the team with many years of experience behind his back and major achievements at international stage. Four very modern world class models, all trimmed and ready for a challenge.

Paul Beldam - a 'dark horse,' in his first visit to the championships after his return to the sport last year. Paul has won team trials in difficult conditions, but no-one knows how well he will cope with this new challenge. Paul brings three modern models with him, but only two are well trimmed.

F1C

Frank Schlachta - experienced and very consistent flyer, although seemingly slow to get to the start line, he always gets perfect launch and his models are always trimmed to perfection.

Rostislav Pecherski - with two World Championships behind him, he is experienced enough to show his full potential this time. Probably the most relaxed member of the team, does not seem to



Team Canada F1C Yury Shvedenkov, Rotislav Pecherski and Frank Schlachta

succumb to any pressures. Models are well built and well trimmed.

Yury Shvedenkov - another young member of the team, normally flying very well, but sometimes inconsistently. Yury will be relying on his two folding models.

TRAVEL AND ACCOMMODATIONS

Due to variations in personal availability, each team member chose different date to arrive, some came a week in advance, some on the first official day. There were no major issues, no luggage or model boxes were lost or damaged in transit.

The team got together for the first time during dinner at Hotel 7. A few arrangements were made to make sure that everyone would be present for model processing the following morning at 8.30AM.

Accommodations at Hotel 7 were way below any expectations- Three people cramped into small room with barely enough space for beds, let alone model boxes. We had a shared bathroom for five people. There was no hot water most of the time, which did not provide much comfort either.

The price that our team was charged for accommodations was at least double of what other teams were paying at alternate hotels with much better amenities. *(Note for future TM - try to find alternative accommodations first, do not trust or rely on information provided by organizers.)*

Having the whole team together (mi-

nus Ladi Horak) and being close to organizers was the only advantage this option provided, although organizers were not easy to find or communicate with- there was no way to identify them in the crowd and absolute most locals did not speak a single word in English.

REGISTRATION AND PROCESSING

Registration did not go well for us - the registration of the teams was performed one day before official arrival and start of the W/C, so only teams that arrived early had a privilege to be approached by the organizers. The main model processing took place on May 01 -originally a World Cup competition day. The second processing was scheduled for 8.30AM on May 03, however after waiting there for two hours we had to investigate ourselves and found out that processing was postponed, with no new time given, as all organizers were on the field running World Cup contest.

This was extremely unprofessional- not only our team wasted all morning of potential flight practice, but we still did not have our models processed and had no clue when that would happen. The whole team was forced to stick around and wait for any news, only much later we were told that processing will take place at six PM the same day. Luckily some team members decided to skip the opening ceremony, which was another perfect example of incompetence from the organizers part, and get some practice flights in.

continued on page 33



By the time opening ceremony and opening banquet was finished it was too windy for the team to practice, although we still went to the flying field in hopes of getting few flights in, the wind however did not seem to calm down and we had to go back to hotel for processing.

Processing was unorganized. There was no schedule, and only two people processing, so quite a few teams were lined up in a small cramped room waiting to get their models processed.

Finally all Canadian models were registered and we could go back to our own business - preparation for the contest

PRACTICE DAY

We were lucky to have one full day for practice. The weather was ideal- warm and calm, perfect for last minute trimming. All team members flew their main and secondary models, performed minor and major adjustments as required. Conditions were so good that we were able to put in full three minute test flights which really helped to understand the thermal patterns of the field.

Shlomi had a rough DT landing with minor damage to the stabilizer and a wingtip, but repaired it later the same day.

TEAM MEETING

After some arguing and desperate scrambling for resources we found that we have five walkie-talkie radios that can be put on the same frequency and then retrieving team roles were assigned to everyone's satisfaction. Tony Mathews was assigned a Team Manager's role for F1A day.

F1A

The day started with a very low wind and cool temperatures. Vidas and Shlomi put few test flights before the rounds started and starting line was moved upwind.

The first round provided some drama with Shlomi launching his model into what looked like a good piece of air, but unfortunately not good enough to support his model for more than three minutes. Vidas had an attempt with five minutes left on the clock, but managed to get back up and get a decent enough flight.

Peter maxed out comfortably and continued the same way for the rest of the day. There were quite a few dropped

flights around us, so the team did not fall into despair- the long day was ahead and we believed that we can still have a decent score.

The flight line was moved for the second round and Peter flying first got his max in before the Argentinean weather gods started playing their games. Fifteen minutes into the second round the wind shifted around and then went from 1m/s to 8m/s in a blink of an eye.

The unfortunate competitors who had their models up in the air suffered forced launches, crashes or scrambled to get the models down taking an attempt. During the team managers meeting it was clearly stated that rounds will not be postponed or interrupted due to changing weather conditions, so both Vidas and Shlomi had to fly in what looked like unflyable conditions. The wind was too strong for safe towing, so most people waited on the ground and launched when the wind would momentarily calm down.

Peter helped both Vidas and Shlomi to pick the right air and both maxed out just to get a scare of landing in the lake- according to retrieval team both models landed just couple of hundred meters from the lake.

The starting line had to be moved again and the third round was postponed for almost an hour. As the contest resumed the wind was still blowing strong so ground launches still prevailed along the starting line with very few braving the wind and going up for circle towing. All three Canadians maxed out in this round again while many others failed to do the same.

The fourth rounds started the same but at the end of the round the wind started to calm down for the relief of the retrieving teams that worked harder than ever. Both Peter and Vidas maxed in this round again, but Shlomi's model refused to believe it was launched into thermal and found the ground in just over two minutes. It was hard to believe as the air looked really good and all three team members agreed that lift is there and is strong- the mistake that was repeated by many during these three days.

The fifth and sixth rounds were easier on the towing, but thermals were harder to come by, especially the sixth round when wind was shifting around and dying and models would just fall down on the line for almost 30 minutes until a stron-

ger thermal formed up. All Canadians comfortably maxed with Shlomi finding a huge thermal that took his model 200m up and it still landed just a hundred meters from the launch spot.

The wind shifted again for the seventh round but that did not prevent Canadians to max out again and while Peter and Vidas started preparing for fly-off, Tony brought the best news anyone could expect- he announced that Canadian glider team has defeated 30 other teams and took Silver, beaten just by the powerhouse team of Russia! The emotions rolled in, it was incredible feeling knowing that we have accomplished our mission.

The upcoming fly-off at this point was just a bonus to the great result of the great team.

F1A FLY-OFF

After such difficult conditions it was not surprising to see that only 17 competitors were left with a full house. Five minute fly-off rounds started at 5:15 PM. With plenty of thermals still around, most were able to pick the air good enough for five minute flights. Some drama evolved with Vidas getting into tangle with someone and launching with no preparation just to avoid a painful crash to the ground of both parties involved. As it turned out the air was good and both Vidas and Peter scored five minutes comfortably.

A dozen pilots made it through and getting into top ten now was a very realistic goal for Canadians. The second seven minute fly-off round started at 6PM. There was a sudden drop in temperature, which made it very hard to find any lift, so most just launched when ready. As it turned out to be the best piece of air came at the end of the round and rewarded those who waited the longest.

It was expected to be a battle of 'low drag' models, but as it happened doing well was just pure luck of getting the model into last of the dying thermals of the day.

As the scores were announced it was great to find that both Peter and Vidas got into top 10 (8th and 9th) of the best glider flyers of the world this year. It was a great ending to a great day and the team spirits were high in anticipation of the other two days of flying.

continued on page 34

F1B

After a very hard F1A day the retrieval team has anticipated another race with wind against the clock, but as it turned out there was a break for them in the cards. The morning started very calm and continued that way for the first three rounds.

The air was cool but thick for the first four minute round and no one would have predicted a miserable result from one of the best Canadian Wakefield flyers. Ladi Horak decided to fly a longer model that he thought would perform better in those morning conditions, but as it turned out to be it was not well trimmed for this time of the day. To make matters worse, Ladi did not launch it straight which left him with less than half of his normal height and stalling glide. 1.5 minutes out of four was a really hard blow for the whole team, most of all Ladi. He had just flown that model two days before in practice with great success.

Tony Mathews stepped in and showed us how it's done -perfect launch, perfect glide and easy four minute max. Paul Beldam tried to follow but fell 20s short, which was still a decent result in the morning conditions and especially after the shock of Ladi's flight.

In the next couple of rounds, all three guys scored perfectly with Ladi switching to his 'thermal' model which flew flawlessly all day.

Starting with the fourth round, the wind increased and retrieval team was at work again, this time hampered by a broken motorbike, so cars were employed in long distance retrieval.

The thermals grew stronger and models were going higher and further, still organizers did not bother to move the starting line, resulting in few models landing right into the trees. Tony's model was one of them and to the dismay of retrieval team it tangled in the branches so well, that the only way to get it back required to cut down the tree with a pocket knife. Another well organized and carried mission from the guys down wind!

When the dust settled at the end of the seventh round there were only 21 modelers left - not many given the high standards of the models and skill level on the field that day.

F1B FLY-OFF

The five minutes fly-off conditions were similar to the previous day -warm and breezy with thermals still coming strong. Tony did not have much trouble getting his five minutes, but our retrieval team hit a snag. The organizers disallowed use of road cars for retrieval, which meant that our guys had to cover the whole distance on foot and then go back there again for the next fly-off.

Only 15 made it through but this time we could not be content with top 10 - with no team result Tony had no choice but to go for one of the top three spots.

The air for the seven minute round cooled down just like day before, but remained breezy, which raised some valid concerns for the location of the flying line - wind was blowing models right behind the car line and even worse behind and into the tree line. With so much starting line movement the day before it was surprising to see the lack of any action or concern from the organizers this day.

Tony has observed the tactics of the other top flyers all day and wisely decided to prepare two models with two wound up motors as soon as round started, it just happened to be right strategy as another drama unfolded

Having his best rubber in his best model, Tony clearly was aiming for a win. Unfortunately, he launched high and straight just to watch in horror as propeller failed to start and model came down destroying itself. Luckily, with the second model readily available, Tony was able to follow the other guys into the best air right away. Since the secondary model having weaker motor he failed to get as high as he could have and then, to make matters worse, model flew behind the tree line and the clocks were stopped long before it landed.

Tony ended up in the 11th spot on the score sheet, still a very good result considering that he could not show his full potential with the best model. Still there was that 'what if' feeling lingering for the rest of the day as Canadians retreated back to the hotel to a quiet preparation for F1C flights next morning.

F1C

The team was on the field by sunrise next morning eagerly making the last preparations and some test flights. The weather was perfect and promised to be the best day so far with almost no wind and clear skies.

Rostislav, as confident as ever, was the first one on the line and calmly started motor and calmly made the worst launch of his day. The model went backwards and sideways and recovered at half the height it would normally climb to. It was like F1B day all over again for us. Fortunately his gliding was in order and model managed to squeeze in over three minutes out of four. Not the best start of the day once again, luckily Frank and Yury picked up the flag and both scored four minutes.

Zero wind conditions prevailed almost all day and retrieval team had some rest after a hard first two days. Our power guys confidently maxed out the next three rounds and looked comfortable with the conditions and their models. Rostislav recovered well after his mistake and once again was showing the example of professionalism and confidence. He was always ready at the start line with the blow of the horn, always picking signs invisible to other people and maxing out every flight without ever waiting more than three minutes at the line.

Such were the conditions later in the day that people had to wait up to 40 minutes for a good thermal, so the Canadian 'crazy' guy made quite an impression -launching when no one dared and maxing out every time with others failing to follow in disbelief.

Unfortunately one of our own fell victim to tricky thermal conditions on round five. Frank and the Canadian team of weather advisors relied on the normal ground signs of thermals - vertical mylar streamers, dust devils in the air, visible bugs and birds floating in thermals above - when Frank launched everyone was 100% sure of the thermal and everyone was wrong this time -2:14 was the best Frank's model could do after fabulous launch and perfect height and recovery.

The same problem troubled everyone down the line- all the signs were wrong

continued on page 35

that day, many experienced competitors failed to max out in what looked like absolutely ideal conditions... Yury waited on the line for 40 minutes for some signs of true thermals- such as discomfort level along the line that no one wanted to risk anymore- thermals were proclaimed to be fake and unable to hold a heavy F1C model regardless of the height of launch or type of airfoil.

The seventh round started with some wind and retrieval team was put back to work, Rostislav and Frank both managed to get into good air and maxed easily, while Yury under pressure of the last round made an uncommon mistake and misjudged the wind speed and direction.

His model was launched sideways and lost most of the height in recovery, then, to make matters, worse it started stalling and refused to turn into the thermal- 2:10 was extremely disappointing when the fly-offs and a great team score seemed already to be in the bag for Yury.

The whole team was devastated by the

news and the three power flyers left the field and went back to the hotel to contemplate the luckless fate. It was just an hour later that team manager checked the scores online to see where the team ended up and found that Canadian Team ended up with a Bronze Medal! The news quickly flew from room to room and everyone rejoiced - the second team medal in three days, this turned our guys into the most successful Canadian team in many years! This called for a celebration and tasting of quality Argentinean wines and steaks in the town restaurant...

CLOSING CEREMONY

Expecting to be on the podium twice and on many pictures, Canadians dressed up in their uniform and headed up to the closing ceremony held at the other hotel in the vicinity.

Visiting the podium was truly unbelievable experience overshadowed slightly by organizers failing to raise the Canadian flag for F1A team (and mixing up other

flags, anthems even awards along the way), but we made sure they have it by the time F1C team visited podium.

After all was over Canadian team gathered on the podium and had their pictures taken- the moment had to be immortalized in digital media- not so often we bring back 8 medals and the third overall team standing for Canada !

As a Team Manager I want to thank all and each member of the team as well as Mr. Fritz Gnass for helping the team. Our achievement was a result of hard work, selfless dedication and professionalism. The medals were well deserved reward, the team worked together like never before, everyone helping each other and assuming hard retrieval team duties, getting organized and being in the right place every moment during this challenging week.

Well done friends! ✈

1-877-PMHOBBY



PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts For the whole family for Over 50 Years





WELCOME TO PM HOBBYCRAFT

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

2011 F3A Pattern World Championships



by Mark Byrne

The Canadian Team, supported and sponsored in part by MAAC, participated in the 27th World Championships in Muncie, Indiana USA. There was a large contingent of Canadian supporters on hand and it was almost like home as all of the team members and supporters took advantage of 'Camp Canada' hosted by Assistant Team Manager Hartley Hughson and his wife Pat. Having an RV on site with A/C certainly came in handy during the high heat that was experienced during the competition.

Being held in Muncie this year certainly made for an easy travel compared to other World Championships as it can be quite a task in getting airplanes and flight gear to the destination. This flying facility, located at the AMA site, was simply a fantastic venue with a 1000 acres of open sky and multiple flying sites.

Each F3A World Championship's is an opportunity to showcase the latest technological advancements in airframes and hardware being used. This year was no exception as most airframes had some sort of added appendage to improve flight characteristics with the most popular being winglets. However there were several airframe designs with some form of a canalizer and even one like the Toxiris flown by Gerhard Mayer from Austria with additional horizontal wings on the top and bottom of the main wings.

Biplane designs also were present again this year and the most popular design was the Amethyst produced by Oxai.

Most of the biplanes had some form of counter rotation gearbox and prop like the Contra-Drive designed by Brenner Sharp from the US. This combination of airframe and drive flew very well and much slower than most of the other airframes that I saw. The Contra-Drive is a work of art and allows the pilot to change prop sizes to meet wind / flight conditions but does require periodical maintenance to keep the gearbox well lubricated.

Although there were many different types of airframes present, some of the most popular were the Oxai Axiome +, Amethyst, Peridot and Asyuler. Others included the ZN Line Xigris C1, C2 and the new Xigris Evolution along with the SebArt Wind S Pro airframes.



Again this year, most airframes were electric powered with a ratio of about 70% electric to 30% glow. I for one was very surprised at the performance of the latest YS 175 CDI glow engines as they performed very well in the record temperatures experienced. I don't recall any dead stick landings due to over heating. The favorite glow engine this year was the YS 175 CDI but there were a few OS 200 CDI engines flown as well.

Electric motor selection seemed to be dominated by both the Plettenberg Advance 30-10 and the Hacker series (A60, C50, Q80) and all flew extremely well in the heat and wind conditions. ESC's used were primarily the Jeti Spin 99, Schulze 32.80KA, YGE 90HV and the Castle 80HV.

One of the things that really surprised me was the performance of the 10s pack configurations during the event. Temperatures reached an average of 103° F each day and one would expect that the packs could suffer from the loads and temperatures being flown. This was not the case and in fact many pilots flew only a couple of packs throughout the whole competition and practice.

Although there were different pack brands being flown the most popular were the Thunder Power G6 series in either the 5000 mAh or 5400 mAh configurations. The Thunder Power packs along with the new Thunder Power 820

CD charger allowed many pilots to simply fast charge (15 minutes or less) their primary packs over and over at up to 4C. The battery technology has grown considerably in the past several years and with it the performance and longevity of the cells have improved with a minimal increase in weight.

Carbon fiber technologies and production methods have also helped produce a near flawless composite propeller from Falcon Hobbies. The 20.5 x 14.5 weighs in at a mere 38 grams and was used by numerous competitors.

Futaba was once again the primary choice of radio for the F3A pilots with the 14MZ being the dominant transmitter. Other radios being used were the JR 12X and even a few Graupner's.

This year's event also marked the first 2.4 Ghz only Worlds and will become the standard going forward. Servos always come down to pilots preference as everyone has viewpoints on which is the best for each flight surface. The Futaba BLS servos were definitely the most popular choice and they were powered independently by RX packs and the popular PowerBox Digi Switch with it's built in regulator, bump proof switch and indicator light.

On behalf of the entire team we would like to thank MAAC for its continued support and we look forward to South Africa in 2013! ✈



Here is a quick overview of the equipment used by the top three pilots at the 2011 F3A World Championships

World Champion – Christoph Paysant-Le Roux (France)

Airframe – Oxai Axiome+
 Motor – YS 175 CDI
 Radio – Futaba 14MZ

Vice World Champion – Tetsuo Onda (Japan)

Airframe – Oxai Asyuler
 Motor – YS 175 CDI
 Radio – Futaba 14MZ

3rd place – Andrew Jesky (USA)

Airframe – Krill Spark Evo
 Motor – Hacker C50 14XL
 Radio – Futaba 14MZ
 Batteries – Thunder Power G6 5000 mAh

Team Managers Report for MAAC

Canada was once again well represented at the 27th FAI F3A World Championships in Muncie, Indiana this past July and August. We spent many months planning and organizing our efforts to have the best team possible represent our fellow modelers and country.

Through funding from MAAC's FAI Travel Fund, donations by private companies, affiliated clubs and individuals, we were able to offset many of the costs associated with attending an event of this caliber. We thank all those that supported our efforts.

Pilots Chad Northeast, Mark Byrne and Dezso Vaghy all flew beyond my expectations and helped produce great results for our team. All this while we endured the hottest heat wave in a decade in the Indiana area. Chad advanced into the Semi-finals yet again and helped advance the team a further two placings by finishing in 16th place overall in the individual competition.

A strong group of supporters also made the workload much more tolerable for us and we had the luxury of a cool RV supplied by our MAAC Precision Aerobatics Chairman Hartley Hughson. The MAAC and Canadian Flags both flew proudly in the parking area adjacent to the flying site.

As one would expect, the competition level was very high. The USA, Japan and France all fielding very strong teams and finished the team portion in that order. Austria, Germany and Italy followed with strong performances as well. Individual competition saw the return of France's Christophe Paysant-La Roux as Individual Champion with Japan's Tetsuo Onda and USA's Andrew Jesky finishing in second and third place respectively.

I am happy to report that the Canadian team made an impressive move up the rankings as we placed 11th amongst all the various countries in attendance. This is a good improvement from our 15th place in Portugal in 2009. I believe we can build on this success in the years to come.

This strong showing is a testament to the willingness of our pilots to put both personal and family time aside and to make the effort and financial commitment into this part of the modeling world.

Special thanks go out to the MAAC Secretaries that help guide me with the paperwork and the FAI funding that we so strongly appreciate. The Aero Club of Canada was also instrumental in assisting me with the official processing and documentation as well.

We look ahead with great enthusiasm to the 28th Worlds in South Africa in 2013. ✈

Dave Reaville
 Manager
 Team Canada F3A 2011

GREAT HOBBIES

Now the Canadian source
for Deluxe Materials!

Dealer inquires welcome

It's building season and we
have what you need!



Use your smartphone and this QR code to
take you to the Deluxe Materials YouTube
channel "youtube.com/deluxematerials1"

Deluxe Materials offers a
wide selection of adhesives
modelers need! Check it out!



IT IS
ROKET
SCIENCE
ROKET CYANO & ACCESSORIES

Rocket Rapid: Medium viscosity cyano adhesive. 5-10 second setting time. Apply the glue to one surface and bring parts together. Apply pressure to spread the glue through the joint and hold until set.

Rocket Hot: Super thin penetrating cyano. Sets in 1-3 seconds. Works great into joints by capillary action. Joints must be close fitting and held lightly together until glue is applied. Especially suitable for brass.

Rocket Max: High viscosity cyano which will fill gaps. Allow some working time setting in 10-20 seconds. Apply to one surface bring parts together and hold until set. Apply pressure to spread glue through the joint. Use to make strong bonding joints. For large areas, apply small beads of glue at intervals and apply pressure to joint.

Rocket Odourless: Non-browning, fine-salt cyano which does not fog white plastic. Sets in 10-20 seconds. Try this low odour grade if you experience allergic reaction to standard grades of CA. Use a small amount of glue applied to one surface and from Blast or other accelerators applied to the other. These measures prevent excessive heat that may be generated during curing.

Rocket Blast: A powerful oxidizer catalyst that accelerates the cure of ca. Sets 4-6 way from bottles of ca and keeps away from light.

Uses: Rocket Hot, Rapid and Max bond wood, metal, most plastics, EPP and EPS foam and NOT other styrenes, Duroplon, EPS, pink or blue foam.
Rocket Odourless bonds, in addition, all types of foam.

Micro Tips & Tubing: Kit of PTFE non-stick micro bore tubing and a tip for auto-clip application of Rocket Hot.
Use tips alone for Rocket Rapid, Max and Odourless to avoid cutting the bottle about four.

Foam Blaster: A slightly less active, foam-safe catalyst that accelerates the cure of foam-safe cyano without excessive heat.

Rocket Powder: An invaluable addition to your gluing kit. This fine powder flows like water to perfectly fill gaps and holes. Add Rocket Hot, which penetrates the porous creating joints which are stronger than cyano alone. Rocket Powder can also be used with the other Rocket cyano grades.

Distributed to all good model shops by Creative Models Ltd.
www.creativemodels.co.uk
T: +44(0)1524 780271 F: +44(0)1524 780272

www.deluxematerials.com

Also sold through our network of international distributors listed on www.deluxematerials.com

Let's
BUILD
SOMETHING
together!



Premium Quality & Performance
Whether you want to power an Indoor flyer, Jet or
Giant scale, there's a motor to fit your application



\$249.99

SCORPION
HK4035-530KV MOTOR

\$129.99

SCORPION HK3226-900KV MOTOR

\$59.99

SCORPION SR2208-1100KV MOTOR

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

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 21.75 in
- Wing Area: 100 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



QuickOats

Indoor/Backyard Nostalgic 21.75"

SAKQOATS100
\$44.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 23.75 in
- Wing Area: 100 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: minimum 3 channel
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



1928 Pietenpol Air Camper

Indoor/Backyard Kit

SAKAIRCAMP100
\$68.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 27 in
- Wing Area: 100 sq-in
- Servo Requirements: PKZ3351
- Radio Requirements: minimum 3 channel
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



1923 DH.53 Humming Bird

Indoor/Backyard Scale

SAKDHB100
\$68.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 23.75 in
- Length: 16 in
- Weight: 2 oz
- Wing Area: 100 sq-in
- Servo Requirements: 2
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



SkyBuggy 100

Indoor/Backyard Nostalgic 19.5"

SAKSKYBUG100
\$44.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 14.75 in
- Wing Area: 57 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



LiddleGee 2.4

14.75"

SAKLGEE24
\$29.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 22 in
- Wing Area: 100 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



Rockette 2.4

22"

SAKROCKETTE
\$44.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 14.75 in
- Wing Area: 57 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



LiddleRod 2.4

14.75"

SAKLROD24
\$29.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 17.75 in
- Wing Area: 100 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3624 (UMP51)



S-POU 2.4

17.75"

SAKSPOU24
\$39.99

A STEVENS
AeroModel

- Wingspan: 20 in
- Wing Area: 55 sq-in
- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3316/3327 (MOTOR/GB)



LiddleBug

Indoor/Backyard Micro Nostalgic 20"

SAKLBUG24
\$29.99

A STEVENS
AeroModel

- Servo Requirements: 2
- Radio Requirements: 3 channel R/E/T
- ESC Requirements: ParkZone PKZ3351
- Battery Requirements: 120-160mAh 3.7v
- Motor Requirements: ParkZone PKZ3324



Hergt 1918 Monoplane

Indoor/Backyard Scale

SAKHERGT24
\$36.99

A STEVENS
AeroModel



Ultra-Micro P-51

It's indoor season and Stevens Aeromodel has a great selection of easy to build kits that use the radio gear left over from that ultra-micro you crashed this summer. All of these quick-build kits are suitable for gym or calm day flying and use a single cell TGH battery.

1-800-839-3262
TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE



Club Avion Modèle de Granby Fun-Fly



Modelers were invited to the Club Avion Modèle de Granby on July 21st and 22nd 2012 for their Fun Fly. Those who showed up for the event were treated to the warmest, friendliest welcome you could hope for.

Although the flying started around 10:30 a.m., club members and volunteers were at the field at 8:00 a.m. to make absolutely sure that everything was perfect for their guests. These guys even did a great job making sure Mother Nature gave us two days of perfect weather with light winds and glorious sunshine.

About 20 pilots from all over the St-Lawrence and Quebec zones were present to put on a great show for the 1,000-plus spectators who came to the event throughout the weekend. Show stopping performances included David Ravenelle flying a turbine powered Torpedo making breathtakingly low high-speed passes (up to 383 km/h, according to the onboard GPS). Dave also flew his beautiful scratch built CT-144 Tutor decorated with, of course, the Snowbirds livery.

Sébastien Lajoie, who is well-known in Quebec for his great flying skills in both precision and 3D-style flying, was once again showing the crowd just how amazing model flying can be. I would hate myself if I did not mention Sylvain Gagnon who wowed the crowd with his choreographed routine and his stunning Starfire EDF but it was Sylvain's willingness to put on a clown suit in 35-degree weather and clown around with fellow pilot Sylvain Léonard that really impressed me.

There were of course many more who made that weekend memorable with their giant scale aircraft, helicopters and models representing the full spectrum of our hobby. The Granby club has a lot of new members and young pilots giving it an energy that is contagious. I truly hope that the pilots who came from all over Quebec will be bringing back some of that energy to their club. This would indeed be the greatest gift the organizers of this event could give to the local RC scene.

As for myself, I am re-energized and I can't wait for next year. ✈

Les modélistes ont été invités au Club Avion Modèle de Granby les 21 et 22 juillet 2012 à l'occasion de son Fun-fly. Les modélistes qui se sont présentés ont eu droit à un accueil très chaleureux.

Bien que les vols n'aient débuté que vers 10h30, les membres du club et les bénévoles étaient au terrain dès 8 heures afin de s'assurer que tout était parfait pour les invités. Ces gars-là ont même comploté avec Dame nature afin de faire en sorte que les deux jours soient parfaits (vents légers et beaucoup de soleil).

Environ 20 pilotes de partout au sein des zones Saint-Laurent et Québec y ont convergé et ils ont offert tout un spectacle à plus de 1 000 spectateurs qui se sont déplacés à un moment ou l'autre au cours de la fin de semaine. Les numéros très prisés comprenaient David Ravenelle qui pilotait une maquette Torpedo à turbine et les passes en rase-mottes étaient à très haute vitesse (jusqu'à 383 km/h, selon le GPS embarqué). David a aussi piloté son superbe CT-144 Tutor de construction artisanale, bien sûr en livrée des célèbres Snowbirds.

Sébastien Lajoie, un pilote très reconnu au Québec pour son aptitude de pilotage de précision et de numéros de vol en trois dimensions (3D), a une fois de plus épaté la foule avec une démonstration de ce qu'une maquette télécommandée peut faire. Je m'en voudrais de ne pas mentionner Sylvain Gagnon qui a épaté la foule autant avec une routine chorégraphiée qu'à l'aide d'une maquette à turbine électrique Starfire; mais c'était avant tout le courage de Sylvain de revêtir un costume de clown par un mercure de 35 degrés Celsius pour amuser la foule en compagnie d'un autre pilote, Sylvain Léonard, qui a fait en sorte que je l'applaudis et lui lève mon chapeau.

Bien sûr, plusieurs autres pilotes ont fait de cette fin de semaine un rassemblement mémorable à l'aide de leurs maquettes petits-gros, d'hélicoptères et d'autres appareils qui représentaient la gamme entière de notre passe-temps. Le club de Granby compte plusieurs nouveaux membres, ce qui lui a conféré une énergie contagieuse. J'espère ardemment que les pilotes qui nous sont arrivés d'un peu partout au Québec rapporteront une partie de cette même énergie au sein de leur propre club. Ce serait là le meilleur cadeau que les organisateurs pourraient transmettre au paysage des maquettes télécommandées.

Quant à moi, j'ai fait le plein d'énergie et je trépigne d'impatience d'y retourner, l'année prochaine. ✈



*Above: - David Ravenelle's scratch built Tutor .
En haut : Le Tutor de construction artisanale de David Ravenelle.*

*Opposite page and below: Sylvain Gagnon's Starfire jet.
Page opposée et en bas : le jet Starfire de Sylvain Gagnon.*

*Left: Sébastien Lajoie Torque Rolling to the crowd applauds.
À gauche : Sébastien Lajoie exécute des Torque Rolls sous les applaudissements de la foule.*





par Robin Leblond
 Photos par Luce Simard
 D'un point de vue organisationnel, le rassemblement International Jets Téléguidés 2012 a été un succès puisque tout était en place et arrivait à point. La disposition du terrain s'est bien déroulée, les aides de camp étaient ponctuels et presque tout était prêt, le vendredi après-midi. Les préparatifs ont été ardues et certaines personnes pensaient que nous pourrions faire voler nos maquettes dès le vendredi maint, mais ça n'a pas été le cas. C'était en partie de notre faute puisque oui, nous l'avions annoncé sur notre site Web, mais nous devons admettre que nous n'avons pas rapporté cette nouvelle dans la plupart de nos communications.

Plusieurs pilotes sont arrivés le vendredi après-midi tandis que d'autres sont arrivés le vendredi soir et le reste, le samedi et dimanche. Nous comptons 18 pilotes -- y compris moi-même. Quelques-uns n'ont pas apporté leur jet en raison du très mauvais bulletin de météo mais ils tenaient à être de la partie afin d'encourager ceux qui ont eu le courage d'affronter les éléments. Une douzaine de pilotes ont bravé le temps et ont fait voler leurs maquettes au cours de la fin de semaine. Plusieurs pilotes ont élu de demeurer chez eux, ce à quoi nous devons nous attendre en raison de cette météo.

Puisqu'il est question de météo, nous avons eu du mauvais temps... du vrai mauvais temps. Il a plu toute la fin de semaine. Nous avons réussi à inscrire des vols le vendredi après-midi et en soirée, ainsi que le samedi entre 13 heures et 15 heures. Certains ont même réussi à faire évoluer leur avion miniature le dimanche matin. Malgré ce temps pourri, nous nous sommes beaucoup amusés et nous sommes allés souper le samedi soir



et nous nous sommes faits un tas de nouveaux amis, que nous avons bien hâte de revoir, d'ailleurs.

Malgré ces conditions, nous avons tout de même accueilli 500 visiteurs, davantage que nous aurions pensé!

Nous avons perdu beaucoup de temps à nous préparer lorsque la pluie cessait et à ranger le matériel lorsqu'il se mettait à pleuvoir. Malheureusement, ceci a fait en sorte que nous n'avons pas eu le temps de procéder aux tirages. Nous avons décidé de piger les noms quelques jours

plus tard et de faire parvenir les prix aux gagnants.

Je crois que si la météo avait été plus clémente, nous aurions eu un meilleur rassemblement. L'organisation a nécessité beaucoup d'efforts, d'énergie et un solide coup de main. Merci à ceux qui nous ont aidés. Sans eu, nous n'aurions pu en arriver à bout. Compte tenu de l'engagement que cela requiert, nous ne sommes pas certains si nous aurons une prochaine édition avec le même format. Nous travaillons plutôt à présenter un nouveau genre d'évènement : un tout nouveau défi exclusivement réservé aux jets mais rien n'est encore officiel. Si nous allons de l'avant, nous aurons besoin d'un coup de main de la part de bien des partenaires et pas seulement des adeptes de notre passe-temps. Demeurez aux aguets puisque nous tenterons de finaliser cela et d'annoncer quelque chose d'ici Noël...

Aussi, nous avons récemment effectué une mise à jour de notre site Web et vous trouverez dorénavant une section photos qui renferme des photos et des extraits vidéo de notre rassemblement. Un merci bien spécial est de mise à l'endroit de Luce Simard pour les superbes photos. Allez faire un tour au RcRallies.com afin de voir ce que nous avons accompli. ✈

Résumé -- les jets au-dessus de Sherbrooke



by Robin Leblond

Photos by Luce Simard

From an organizational standpoint, International Jets Télé-guidés 2012 was a success, everything was right on time and on place. Field set-up went well, helpers were right on time and mostly everything was ready for Friday afternoon. Our pre-organization was hard, some people thought that we would be able to fly on Friday morning which was not true. It was partially our fault since yes, we had announced it on our website, but we have to admit that we didn't say it in most of our communications.

Several pilots arrived on Friday afternoon while others came out on Friday night and the rest, Saturday and Sunday. We had 18 pilots, including myself. Some of them didn't bring their jet because of the really bad weather forecast, but came as supporters for those who had the courage to fight the weather. A dozen pilots braved the conditions and flew during the weekend. Many pilots chose to stay home, which was to be expected, considering the weather.

Talking about the weather, we had bad weather, really bad weather. It rained all weekend long. We were able to put some flights on Friday afternoon and evening, Saturday between 1 and 3 p.m. and some, Sunday morning. Even with the bad weather, we had a lot of fun, we went out for a dinner Saturday evening and we made many new friends which I can't wait

to see again.

Despite the conditions, we still had 500 visitors, more than we expected!

A lot of time was lost to getting ready when the rain stopped and to packing up as the rain came. Unfortunately, this meant we didn't have the time to do our raffles. We decided to do them a couple of days after the event and get the prizes to the winners later.

I think that if the weather had been better, we would have had an even better event. Putting on the event required a lot of effort, energy and help. Thanks to those who helped us. Without them, it would never have been possible. Because of the commitment needed, we are not yet sure if we will hold the event again in the same format. Instead, we are working on a new kind of event: a totally new kind of challenge where jets will still be exclusive, but so far, nothing is set. To help us in this, we will need help from several partners and not only people from our hobby. Stay tuned, we plan to finalize and announce something before Christmas...

Also, we recently updated our website and you can now find a "Pictures" section where pictures and videos from our event are available. A special thank to Luce Simard who took several very nice pictures. Visit RcRallies.com to see what we've been up to. ✈



Gimli Model Fest



Photos by Marc Sharpe



The 2012 Gimli ModelFest featured a range of gorgeous models.

Clockwise from opposite: Dan Fyfe's Top-Flight P-51, Randy Hepner's Stuka, Todd Shulba's Panther, an immaculate Sopwith, Tex Gehman's electric Hercules, and Dan Fyfe's Stearman trailing some smoke.

Le rassemblement 2012 du ModelFest de

Gimli a réuni une collection impressionnante de superbes maquettes.

Dans le sens des aiguilles d'une montre, depuis la page opposée : Le P-51 (un kit de Top Flite) de Dan Fyfe; le Stuka de Randy Hepner; le Panther de Todd Shulba; un Sopwith impeccable, le Hercules électrique de Tex Gehman et le Stearman de Dan Fyfe qui laisse échapper de la fumée.



Beginner



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

I thought I'd turn the reigns over to Ariel Peters for this column. She is a young lady and modeller who came to our "September to Remember Fun Fly" and offered to send me an article. Here it is, it's a fun read!

FLYING IS AMAZING!

By Ariel Peters

Hello there! My name is Ariel Peters (GIRLS ROCK). I am 11 years old. I fly airplanes. I am a member at the Whitby Aero Modelers flying club.

I fly a Yak and a Fliton Inspire 60. My Yak is a 30cc gas plane. My Fliton Inspire 60 is a nitro plane. I use the DX8 radio.

I fly my Fliton Inspire 60 more than my Yak. I fly it more because it was my first plane and I LOVE it.

I have been flying for around a year now. I love flying, it's really fun. My dad taught me how to fly. I know how to do loops, rolls, knife edges and flying inverted.

I have been to five Fun Flies and I am hoping to participate in a lot more. I



have met a lot of friendly people. One reason I go to Fun Flies is because I want people to understand that GIRLS can ROCK.

I think there should be younger kids flying. My logo is GIRLS ROCK. I have it on both planes because I think there should be more girls flying. ✈

Débutant



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

J'ai pensé donner l'occasion à Ariel Peters d'écrire un petit quelque chose dans cette chronique. C'est une demoiselle et modéliste qui s'est déplacée à notre Fun-fly September to Remember et qui m'a offert de contribuer un article. Le voici et c'est agréable de le lire!

LE VOL, C'EST MERVEILLEUX!

par Ariel Peters

Bonjour! Je m'appelle Ariel Peters

(GIRLS ROCK). Je suis âgée de 11 ans et je pilote des avions. Je suis membre des Whitby Aero Modelers.

Je pilote un Yak et un Fliton Inspire 60. Mon Yak est mû par un moteur à essence de 30 cc. Mon Fliton Inspire 60 est mû par un moteur nitro. J'utilise un émetteur DX8.

Je pilote mon Fliton Inspire 60 davantage que mon Yak parce que c'était mon premier avion et que je l'AIME. Ça fait environ un an que je pilote. J'adore le pilotage car c'est amusant. Mon père m'a enseigné. Je sais exécuter des loopings, des tonneaux, des knife edges et le vol in-

versé.

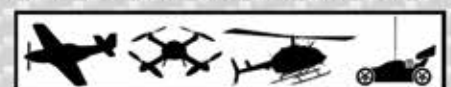
Je me suis déplacée à cinq Fun-flies et j'espère me rendre à plusieurs autres. J'ai rencontré beaucoup de personnes amicales.

L'une des raisons pour lesquelles je vais aux Fun-flies, c'est parce que je veux que les gens comprennent que les filles déplacent de l'air. Je crois que davantage de jeunes devraient piloter. Mon logo, c'est GIRLS ROCK et je l'ai collé sur mes deux maquettes parce que je crois que davantage de filles devraient piloter des maquettes. ✈



Hours	
Mon	10-8
Tues	closed
Wed	10-6
Thurs	10-6
Friday	10-8
Sat	10-5
Sun	closed

(519) 36INTEK
www.intekhobbies.com
sales@intekhobbies.com
679B 10th St. Hanover, Ontario



Disability Awareness



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

Disabilities and RC meets and Shows
I recently had the pleasure of attending the Chatham Wings and Wheels show, this July. I must say that being a person with a disability, I have never been to any function that was more organized and set up to accommodate people with special needs and the elderly. They had on-field parking and even had people driving around the grounds with golf carts to give rides to the flight line and back to your car when you were ready to head home.

For me, this was an added bonus which made attending the show that much better. I would like to take this opportunity to thank those who organized this event.

I think the whole organization of MAAC can learn a lot from the Chatham event. We should all strive to make our events more accessible to seniors and people with special needs.

At our field, Elgin Flyers, there is always a spot near the pits for me to park at and the club members are always willing to help unload my planes and get them ready to fly. This makes going to the field so much nicer and gives me one less thing that I don't need to worry



Mike Lang's Fokker D.VIII is almost ready for flight. / Le Fokker D.VIII de Mike Lang est presque prêt à prendre la voie des airs.

about.

I suffered two strokes in 2010 and was tempted to give up the hobby. Thankfully, my friends convinced me differently. They changed my mind and I'm glad they did!

I have been building a Balsa USA Fokker D.VIII since December, something I didn't think I could do it with my disability. I've just finished it and hope to have it flying and take it to the Kitchener

Scale Rally. Building this plane has proven to me, and many others, that anyone can do what they set their minds to.

I would also like to ask for anyone out there who would be interested in sitting on this Committee with us to please contact me directly. We are looking for more members to help make this a hobby for all people with any ability level. ✪

Comité sensibilisation à l'invalidité



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

Les handicaps et rassemblements de maquettes

J'ai récemment eu le plaisir de me rendre au rassemblement Chatham Wings and Wheels, en juillet dernier. Je dois dire qu'à titre de personne ayant un handicap, je ne m'étais encore jamais déplacé à un rassemblement si bien organisé et au parfum des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. Du stationnement était disponible tout près et des bénévoles pouvaient nous conduire jusqu'à la ligne de vol en voiturette de golf et nous ramener à notre véhicule lorsque venait le moment de retourner à la maison.

Pour moi, c'était un bon et j'ai bien

aimé me rendre à ce rassemblement. J'aimerais profiter de ces quelques lignes pour remercier les organisateurs.

Je crois que le MAAC au complet peut apprendre de rassemblements tel que celui de Chatham. Nous devrions tous tenter de rendre de tels événements accessibles aux personnes âgées et aux personnes vivant avec certains handicaps.

À notre terrain, les Elgin Flyers, un terrain de stationnement m'attend toujours non loin de l'aire des puits et les membres du club ont toujours la gentillesse de m'aider à décharger mes avions et de les préparer pour mes vols. Cela rend bien plus agréable mon déplacement au terrain et j'ai un souci de moins.

J'ai eu deux AVC en 2010 et j'ai été tenté d'abandonner notre passe-temps. Heureusement, mes amis m'ont convaincu du contraire. Je suis content qu'ils

l'aient fait!

Je construisais un Fokker D.VIII (de Balsa USA) depuis décembre dernier. Je ne pensais pas en venir à bout, compte tenu de ma condition. Je viens de le terminer et j'espère le faire voler d'ici le rassemblement de copies volantes de Kitchener (au moment d'écrire ces lignes). Cette construction m'a prouvé -- et à d'autres -- qu'on peut accomplir n'importe quoi, du moment que nous sommes déterminés.

J'aimerais aussi demander aux personnes intéressées de siéger au sein de ce Comité de communiquer directement avec moi. Nous recherchons davantage de membres qui aideront à offrir ce passe-temps à toutes les personnes, quelle que soit leur aptitude. ✪

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

Ce mois-ci, je vous offre les lignes directrices tant attendues sur le Vol par immersion (First Person View, FPV en raccourci), ainsi que les modifications apportées au Code de sécurité.

MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA

LIGNES DIRECTRICES -- VOL PAR IMMERSION

A. Sécurité :

Tout pilote de FPV et membre du MAAC devra observer et obéir à toutes les lignes directrices du MAAC en ce qui a trait à la sécurité à tout moment et partout où ils font voler une maquette grâce au vol par immersion. Tous les règlements en vigueur pour les pilotes qui ne sont pas adeptes du vol par immersion demeurent en effet aussi pour les pilotes de FPV et membres du MAAC.

B. Observateur :

Tout pilote qui réalise un vol par immersion devra pouvoir compter sur un observateur unique. La responsabilité de cet observateur, c'est de suivre des yeux la maquette de vol par immersion et d'avertir le pilote de la trajectoire de vol et des paramètres de sécurité. L'observateur doit être un pilote qui, advenant une urgence, pourra piloter l'appareil de sorte à le ramener à la piste et/ou le faire atterrir en toute sécurité.

C. Portée :

Le vol télécommandé constitue une activité de loisir qui, par définition, doit s'effectuer à l'intérieur du champ de vision du pilote. Puisque le pilote adepte du FPV s'assied «virtuellement» dans l'avion, ce règlement de champ visuel s'applique à l'observateur qui se trouve aux côtés du pilote adepte de FPV, et ce, pour toute la durée du vol. Tout vol par immersion doit être réalisé à l'intérieur du champ de vision normal de l'observateur. Aucune autre aide de vision -- autre des lunettes ordinaires -- ne sera autorisée.

D. Pilote FPV débutant :

N'importe quel nouveau pilote qui

voudrait essayer le vol par immersion peut procéder avec l'aide d'une boîte-école (buddy box). L'observateur contrôlera l'émetteur principal et le pilote FPV aura recours à la boîte-école afin de contrôler la maquette munie de la caméra de vol par immersion. Tout nouveau pilote qui est prêt à piloter sans la boîte-école devra se soumettre à un examen afin de montrer qu'il maîtrise les aptitudes suivantes du vol par immersion :

- décollage -- si la maquette est un appareil lancer-main, l'observateur pourra le lancer pour lui
- vol en palier (parallèle à l'horizon) dans les limites du terrain
- communication efficace avec l'observateur et obéir aux instructions que lui lance l'observateur
- simulation d'urgence alors que l'émetteur est remis à l'observateur afin que ce dernier pilote l'avion et ensuite, le pilote FPV reprend l'émetteur, une fois l'urgence terminée.
- atterrissage en toute sécurité. Le pilote peut choisir de faire atterrir la maquette alors qu'il pilote en mode immersion -- ou il peut décider d'atterrir visuellement. Cette intention devra être communiquée aux examinateurs avant même que ne débute l'examen.

L'examen du vol par immersion sera réalisé grâce à la maquette qu'aura choisie le pilote. Si celui-ci a l'intention de piloter en vol par immersion surtout à l'aide d'hélicoptères et de maquettes multirotors, l'examen FPV et les aptitudes de pilotage devront être exécutés sur ce type de cellule. Lorsqu'un pilote montre les aptitudes mentionnées plus haut devant un comité d'examineurs au sein d'un club, on lui accordera le statut de pilote FPV, ce qui lui permettra de piloter sa maquette sans une boîte-école. Toutefois, un observateur devra se trouver à ses côtés à chaque fois qu'il fait du vol par immersion. Chaque club jouit du droit de faire passer un test à un pilote en visite, selon la volonté de l'exécutif du club. Si un pilote de vol par immersion déménage ou qu'il rend visite à un nouveau club, l'exécutif de celui-ci pourrait réclamer qu'il se plie à un examen FPV.

E. Pilote de vol par immersion (FPV) :

Un pilote ayant réussi un examen FPV se verra accorder le statut de pilote FPV et il pourra effectuer des vols par immersion à n'importe quel club approuvé du MAAC, terrain ou rassemblement en autant qu'un observateur lui prête main-forte. L'observateur doit être présent tout au long du vol. Ce même observateur est responsable d'alerter le pilote si d'autres avions se trouvent à proximité, si quelqu'un est aux prises avec une maquette dont le moteur a calé, si un atterrissage d'urgence est sur le point de se produire, si quelqu'un se trouve sur la piste ou qu'une maquette décolle, etc. L'observateur constitue l'aide visuelle au pilote FPV pendant que celui-ci porte ses lunettes spécialisées.

F. Exigences -- licence de radio amateur :

En 2012, au moment de présenter ce document, toutes les activités de vol par immersion qui utilisent plus de 0,75 mW de transmission et qui sont de mode analogue, sont assujetties aux procédures de licence de radio amateur, de la part d'Industrie Canada. Lorsque des émetteurs vidéo analogues de plus de 0,75 mW sont utilisés, un opérateur de radio amateur doit être présent tout au long de l'utilisation de l'émetteur. Nous recommandons à tous les pilotes de vol par immersion qu'ils obtiennent leur licence de radio amateur; toutefois, s'ils ne peuvent procéder ainsi, ces mêmes pilotes peuvent s'associer à un opérateur de radio amateur qui est présent tout au long du vol par immersion. Dans ce cas, l'opérateur radio présent est responsable de s'assurer que les dispositifs de transmission vidéo fonctionnent légalement à l'intérieur des bandes de radio amateur (HAM).

G. La maquette servant au vol par immersion :

Ce texte ne limite pas la dimension et le poids d'une maquette équipée de technologie de vol par immersion. Certains pilotes pourraient vouloir construire un coucou de la Seconde Guerre mondiale et profiter du fait qu'il peut piloter cette maquette de façon réaliste grâce au vol par immersion; ils devraient pouvoir accéder à leur sou-

suite à la page 50

First Person View (FPV)



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

This month, we have the long awaited FPV Guidelines and Safety Code changes.

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA FPV GUIDELINES

A. Safety:

Any MAAC member FPV pilot will be required to observe and obey all MAAC guidelines regarding safety anytime and any place they fly FPV. All rules which are in effect for any non-FPV MAAC pilot are in effect for any MAAC FPV pilot as well.

B. Spotter:

Any pilot flying an FPV flight will require a dedicated spotter. The spotter's responsibility is to follow the FPV aircraft visually and advise the pilot of flight conduct and safety. The spotter must be a pilot and, in case of emergency, has to be able to fly the airplane back and/or land safely.

C. Range:

Remote controlled flight is a recreational activity which, by definition, has to be done within visual range of the pilot. Since the FPV pilot is "virtually" sitting in the plane, the visual range rule applies to the spotter present by the side of the FPV pilot for the whole duration of the flight. Any FPV flight must be done within the unaided visual range of the dedicated spotter. No visual aid other than corrective lenses will be allowed.

D. Beginner FPV Pilot:

Any new pilot who would like to try flying FPV may do so with the help of a buddy box. The main radio will be controlled by the spotter and a buddy box will be used by the FPV pilot to control the FPV plane. Any new pilot who is ready to fly without a buddy box will have to take an FPV pilot exam to demonstrate the following skills while flying FPV:

- Take off – if the plane is a hand launch, the spotter may help launching the plane

- Level flight within the boundaries of the flying field
- Effective communication with the spotter, and obeying the instructions given by the spotter
- Simulated emergency when the transmitter is passed on to the spotter to fly the plane and then, taken back from the spotter when the emergency is over.
- Safe landing. The pilot can choose if he wishes to land the plane while flying FPV – or to land it visually. This intention has to be communicated to the examiners before the exam starts.

The FPV exam will be taken with the aircraft chosen by the pilot. If the pilot intends to fly FPV using mostly helicopters or multi-rotor aircrafts, then, the FPV exam and piloting skills will be demonstrated on this type of airframe. When a pilot demonstrates the above skills in front of a club examining committee, he will be granted FPV pilot status which will entitle him to fly without a buddy box. However, he still must have a spotter by his side every time he flies FPV.

Each club has the right to retest every visiting pilot if the club executive so wishes. If an FPV pilot moves to or visits a new club, the club executives may request they be retested for FPV skills.

E. FPV Pilot:

A pilot who passed the FPV exam will be granted an FPV Pilot status and can fly FPV at any MAAC sanctioned club, field or event while a dedicated spotter is aiding the FPV flight. The spotter has to be present for the whole duration of the flight. The spotter is responsible for alerting the pilot if there are other planes close by, if anybody called out for dead-stick, emergency landing, being on the field, taking off, etc. The spotter is the visual aid for the FPV pilot while the pilot is wearing the FPV goggles.

F. Amateur Radio Licensing Requirements:

In 2012, when this document is being introduced, all FPV activities which are using more than 0.75mW power output and are analog, are subject to amateur radio licensing by Industry

Canada. When analog video transmitters are used above the 0.75mW level, a radio amateur operator has to be present while the transmitter is in use. We recommend to all FPV pilots to get their radio amateur license; however, if this cannot be achieved, they can associate with a radio amateur operator who is present for the duration of the FPV flight. In this case, the radio amateur operator present is responsible for ensuring that the video transmitting devices are operating legally within the HAM frequency bands.

G. FPV Airplane:

This body does not limit the size and the weight of an airplane equipped with FPV. Some might want to build a scale warbird model and enjoy the plane while flying realistically with FPV; they should be able to do so. However, for the beginner pilot, we recommend to keep the FPV plane to minimum weight and electric propulsion. Gas, nitro and jet engines may introduce unwanted electrical and mechanical vibrations in the video transmission, so these engines are usually not recommended to be used on FPV planes.

H. Frequency and radio spectrum:

There are several measurements, verifications, and proof flights which prove that a 2.4Ghz analog video transmitter cannot interfere with any DSS 2.4Ghz RC controllers. However, for the safety of the FPV pilot, FPV plane and FPV equipment, the FPV pilots are advised not to use 2.4GHz video transmitters, because a single 2.4Ghz radio turned on during the FPV flight can effectively interfere with the video system and blank out the video signal. We recommend FPV pilots choose the FPV frequency that do not interfere with by the 72Mhz or the 2.4Ghz RC radios when in use by other pilots.

I. Multiple FPV pilots on one field:

With the standard 72Mhz radio systems, a club where there is more than one FPV pilot flying at the same time, an FPV frequency table should be implemented. If there are two (2) different FPV pilots on the same video band or same video frequency, they

continued on page 51

hait. Toutefois, pour le pilote débutant, nous recommandons de garder le poids de la maquette FPV au minimum et que celle-ci soit électrique. Les moteurs à essence, à la nitroglycérine et les turbines pourraient générer des vibrations électriques et mécaniques non voulues à même la transmission vidéo, si bien que nous ne vous recommandons pas d'utiliser ces moteurs sur des avions de vol par immersion.

H. Fréquence et spectre radio :

Plusieurs méthodes de mesure, vérifications et vols d'essai ont prouvé qu'un émetteur vidéo analogue de 2.4 Ghz ne peut pas causer d'interférence avec des émetteurs DSS de 2.4 Ghz pour le vol télécommandé. Toutefois, au nom de la sécurité du pilote, de la maquette et de l'équipement, nous recommandons aux pilotes de vol par immersion de ne pas utiliser d'émetteurs vidéo de 2.4 Ghz puisqu'un seul émetteur de 2.4 Ghz qui est mis en marche au cours du vol par immersion aura tôt fait de causer de l'interférence à l'endroit du système vidéo, ce qui bloquera le signal vidéo. Nous recommandons aux pilotes de vol par immersion qu'ils choisissent la fréquence FPV qui n'interférera pas avec les émetteurs de systèmes de télécommande de 72 Mhz ou de 2.4 Ghz que pourraient utiliser les autres pilotes.

I. Plusieurs pilotes de FPV au terrain :

Lorsque les pilotes de vol par immersion ont recours aux télécommandes ordinaires sur 72 Mhz, un club où évoluent plus d'un pilote FPV simultanément devrait créer son tableau de fréquences FPV. Si deux (2) pilotes FPV différents se trouvent sur la même bande vidéo ou sur la même fréquence vidéo, ils devraient porter leur équipement d'émetteur vidéo à la fourrière (impound) pendant la durée du vol de l'autre pilote. Le pilote qui s'apprête à faire décoller sa maquette devrait vérifier auprès des autres pilotes (avant le décollage) si l'équipement ne fonctionne pas, que les piles ont été retirées et de s'assurer que ce même équipement ne puisse pas être mis en marche accidentellement pendant que l'autre pilote procède à un vol.

Si, par mégarde, un autre signal est activé et que celui-ci escamote le signal vidéo du pilote dont la maquette est en l'air, le pilote devrait aussitôt remettre l'émetteur à l'observateur en criant : «Interférence vidéo -- veuillez

fermer votre émetteur vidéo.» Lorsque l'interférence cesse, le pilote peut reprendre l'émetteur.

J. Les clubs et le vol par immersion :

Les clubs constituent des entités indépendantes et peuvent décider eux-mêmes s'ils encouragent l'activité de vol par immersion ou non. Le Comité FPV recommande à chaque club de vérifier quels changements il faudrait incorporer à même sa structure afin de cautionner le vol par immersion. Au besoin, les clubs pourraient créer un deuxième tableau des fréquences pour les fréquences propres au vol par immersion.

K. Le vol par immersion lors des événements spéciaux

Lors de rassemblements de club ou du MAAC, il faudra faire très attention d'empêcher toute interférence qui pourrait nuire au vol par immersion. D'habitude, lors de tels événements spéciaux, davantage de visiteurs se rendent sur place et plusieurs d'entre eux pourraient se rassembler autour de la station de pilotage FPV. En de tels cas, le pilote et la station FPV au sol devraient être séparés convenablement des visiteurs, de sorte à que personne ne débranche accidentellement un quelconque câble ou connexion. Il faudra déployer des précautions sur des câbles de connexion gisant sur le sol. Quelqu'un pourrait trébucher dessus et entraîner la perte du signal vidéo dans les lunettes du pilote. L'observateur devra donc porter une attention particulière à l'équipement au sol ainsi qu'aux visiteurs à proximité.

MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA

CODE DE SÉCURITÉ -- VOL PAR IMMERSION

Ce document renferme certains règlements de sécurité obligatoires et il constitue une portion du Code de sécurité du MAAC pour l'ensemble des activités décrites ici.

Définition

Le vol par immersion (First Person View, ou FPV) consiste en un système vidéo (caméra et émetteur vidéo) qui est installé sur une maquette télécommandée qui transmet une image vidéo en mode streaming par signal sans fil à un moniteur au sol. La caméra est positionnée près de l'avant de la maquette et est orientée vers l'avant de sorte à ce que le pilote FPV puisse voir

une image qui lui procure l'illusion de piloter l'appareil avec la perspective d'un pilote embarqué.

Tous les membres qui pilotent une maquette télécommandée d'avion par voie de vol par immersion devront observer toutes les lignes directrices ayant trait à cette catégorie de maquette, et ce, de la même façon que si l'avion miniature était contrôlé selon la pratique habituelle de le faire évoluer à l'intérieur du périmètre de la ligne de vision. De plus, tous les membres qui pilotent une maquette télécommandée munie d'un dispositif de vol par immersion devront adhérer aux consignes suivantes :

- 1) Tous les membres qui s'adonnent au vol par immersion devront nommer un observateur/aide de camp qui devra demeurer aux côtés du pilote tout au long du vol.
- 2) L'observateur/aide de camp devra -- et sans aide d'un quelconque dispositif optique, exception faite de verres correcteurs -- maintenir un contact visuel direct avec la maquette en tout temps et devra avertir le pilote FPV de la position et de l'altitude, relativement au terrain et aux autres maquettes. Ce règlement est nécessaire afin de satisfaire aux exigences du Règlement de l'aviation canadien (RAC), celui-ci exigeant qu'on ne peut pas perdre le contact visuel continu (champ de vision) d'une maquette télécommandée.
- 3) L'observateur/aide de camp doit être un pilote qualifié de maquettes télécommandées qui peut reprendre le contrôle de la maquette advenant une urgence afin de la piloter en maintenant le champ de vision continu (habituel pour les maquettes télécommandées) jusqu'à ce que l'urgence se soit résorbée ou, si nécessaire, qu'il la fera atterrir.
- 4) L'observateur/aide de camp ne doit pas nécessairement être annoté pour le vol par immersion.
- 5) Tous les membres qui apprennent les rudiments du vol par immersion doivent utiliser la boîte-école; l'observateur/aide de camp tient l'émetteur principal et le pilote FPV tient l'émetteur secondaire (la boîte-école).

suite à la page 52

should impound their video transmitter equipment for the duration of the other flight. The pilot who is about to take off should verify with the other pilots before take-off that the equipment is powered off, batteries are removed and it cannot be accidentally turned on while the flight occurs.

If, by any chance, another signal is turned on and blanks out the pilots video signal, the pilot should pass the transmitter to the spotter while calling out loudly "Video Interference – please turn off your video transmitter".

When the interference stops, the transmitter can be passed back to the pilot.

J. Clubs and FPV:

Clubs are independent bodies and have the right to decide if they will endorse FPV activities within the club or not. The FPV Committee recommends for each club in part to look what change would it be required within the club structure to endorse FPV. Clubs should implement a second frequency table for FPV frequencies, where required.

K. FPV at special events:

During any club or MAAC organized events, special care has to be taken to avoid interferences to FPV flights. Usually at special events, there are more visitors present and the attraction of the FPV flight will attract many spectators around the FPV pilot station. In such cases, the FPV pilot and FPV ground station should be properly separated from visitors, so nobody can accidentally disconnect any cable, connection. Special care is required if connection cables are lying on the ground. Somebody could trip on such cables and cause loss of video for the pilot. In this case, the spotter also must pay very much attention to the FPV ground equipment and to the visitors.

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA FPV SAFETY CODE

This document contains mandatory safety rules and forms part of the MAAC Safety Code for all activities described herein.

Definition

First Person View or FPV is a video system consisting of a video camera and video transmitter installed in a radio control model aircraft which transmits wirelessly to a ground station display or monitor a streaming video

image generated by the camera. The camera is positioned near the front of the model and facing forward so that the FPV pilot views an image which provides him or her with the illusion of actually flying an aircraft from an on-board pilot's perspective.

All members flying a radio control model aircraft by means of an FPV device shall adhere to all of the Safety Guidelines pertaining to the class of model he or she is flying in the same manner as if the model were being controlled by conventional RC line of sight control. In addition, all members flying any RC model aircraft using an FPV device shall adhere to the following.

- 1) All members flying FPV shall appoint a dedicated Spotter/Helper who must remain next to the pilot throughout the entire flight.
 - 2) The spotter/helper shall, unaided by any optical device other than corrective lenses, maintain direct visual contact with the model aircraft at all times and must advise the FPV pilot of the model's position and altitude in relation to the field and other models. This rule is necessary to satisfy Canadian Air Regulations requiring continuous visual line of sight control of an RC model aircraft and must never be broken.
 - 3) The spotter/helper must be a qualified RC pilot capable of taking control of the model in any emergency and flying it by conventional RC line of sight control until such time as the emergency is resolved or, if necessary, safely landing it.
 - 4) The spotter/helper does not have to be FPV qualified.
 - 5) All Members learning FPV flight must do so utilizing the buddy box system where the spotter/helper holds the master transmitter and the FPV pilot holds the secondary or trainer box.
 - 6) If and when the FPV pilot reaches a stage where he or she feels competent enough to eliminate the buddy box, he or she must pass a qualifying FPV flight test with a designated examiner (or Committee) before doing so.
 - 7) The designated flight test examiner
- 8) Once having passed the FPV test, a member may fly the model using FPV from the master transmitter and without a buddy box connected but the spotter/helper must still be present at all times to satisfy Air Regulations.
 - 9) All models to be flown using an FPV must first be proven airworthy by a test flight or series of test flights using conventional RC line of sight control. In the event of a crash resulting in damage to the model, it must be re-tested by conventional RC line of sight control before further FPV flight.
 - 10) All members are advised to consult the FPV Committee on the choice of a satisfactory trainer model and a compatible FPV system.
 - 11) All members wishing to pursue FPV flight with more sophisticated models such as helicopters or higher performance fixed wing craft shall consult with the FPV Committee before doing so. FPV technology is advancing rapidly, but current systems do have some limitations that may result in them not providing sufficient visual imagery to control the model in all flight regimes. For this reason, it is important to consider all factors when contemplating installation in a different model to insure that the member has the best up-to-date information on system capability and its compatibility with the type of model being considered.
 - 12) Further to Paragraph 11, when FPV is installed in the model for the first time, at least the first take-off and climb to a safe altitude shall be conducted by the spotter/helper using conventional RC line of sight control before handing the transmitter to the FPV pilot.
 - 13) Once qualified as an FPV pilot, a member may fly FPV at any venue which permits operation of the category of model he is flying, provided that the spotter/helper rule is met and provided there are no local venue rules prohibiting FPV.

(or Committee) does not have to be FPV qualified.

continued on page 52

- 6) Si et lorsque le pilote FPV atteint un stage au cours duquel il se sent suffisamment à l'aise pour éliminer la boîte-école, il doit auparavant réussir le test en vol par immersion en compagnie d'un examinateur désigné (ou Comité).
- 7) L'examineur désigné (ou Comité) ne doit pas absolument posséder qualification de vol par immersion.
- 8) Après avoir réussi l'examen de vol par immersion, un membre peut alors piloter sa maquette à l'aide de cette technique de vol depuis l'émetteur principal et sans être branché à la boîte-école mais l'observateur/aide de camp doit être présent en tout temps afin de satisfaire le Règlement de l'aviation canadien (RAC).
- 9) Toutes les maquettes qui voleront à l'aide de la technologie FPV doivent d'abord faire preuve de leur état de navigabilité par le biais d'un vol d'essai ou d'une série de vols d'essai à l'aide de la méthode conventionnelle de vol à l'intérieur du champ de vision d'une maquette télécommandée, avant même qu'elles n'entrent en action en vol d'immersion.
- 10) Tous les membres sont avisés qu'ils doivent consulter le Comité FPV quant au choix d'une maquette de formation et d'un système de vol par immersion qui conviennent.
- 11) Tous les membres qui veulent s'adonner au vol par immersion à l'aide de maquettes plus sophistiquées comme des hélicoptères ou des maquettes à voilure fixe plus performantes devront consulter le Comité FPV avant de procéder. La technologie du vol par immersion progresse très rapidement mais les systèmes actuels possèdent certaines limitations qui pourraient faire en sorte qu'ils n'offrent pas suffisamment d'image visuelle pour permettre de contrôler la maquette dans toutes les étapes de vol. C'est pour cette raison qu'il est important de considérer tous les facteurs lorsqu'on contemple d'installer un tel équipement dans une maquette différente, histoire de s'assurer que le membre possède la meilleure information disponible sur les capacités de son système et qu'il soit compatible avec le type de maquette qu'il considère.

- 12) Pour donner suite au paragraphe 11, lorsque de la technologie de vol par immersion est installée dans la maquette pour la première fois, l'observateur/aide de camp procédera au moins au premier décollage et au grimper à une bonne altitude en se servant de la méthode conventionnelle du vol à l'intérieur du champ de vision pour maquettes télécommandées conventionnelles avant même de passer l'émetteur au pilote FPV.
- 13) Une fois qu'il est qualifié à titre de pilote FPV, un membre peut faire évoluer sa maquette en vol par immersion aux endroits qui autorisent l'opération de cette catégorie de maquette et en autant qu'il observe la consigne à propos de l'observateur/aide de camp et que les règlements locaux n'interdisent pas le vol par immersion.
- 14) Tous les membres qui s'adonnent au vol par immersion doivent posséder une licence conforme aux règlements d'Industrie Canada pour utilisation de ces fréquences et ils doivent faire voler la maquette FPV uniquement lorsqu'un autre membre du MAAC, qui détient une licence aussi, est présent au même endroit et qui accepte la responsabilité du fonctionnement de l'émetteur de vol par immersion. Tous les membres doivent consulter le Comité FPV afin de connaître les plus récentes exigences de délivrance de la licence.
- 15) Tous les membres qui songent au vol par immersion devront consulter le Comité FPV sur les problèmes concernant les fréquences et le spectre radio, particulièrement quant à la sélection d'une fréquence pour le système FPV. Certaines combinaisons de fréquences ne sont pas recommandées puisqu'elles pourraient engendrer de l'interférence sur d'autres maquettes dotées de technologie FPV. La technologie actuelle est limitée à cet égard et la bande de 2.4 GHz n'est pas recommandée à l'heure actuelle pour le signal vidéo. Il importe aussi que deux maquettes de vol par immersion soient vérifiées pour en déterminer la compatibilité avant qu'elles ne volent en même temps.

- 14) All members flying FPV should be licensed according to Industry Canada regulations for use of these frequencies or be flying only when another MAAC member, who is licensed, is present at the same location and assumes responsibility over the operation of the FPV transmitter. All members should consult the FPV Committee for the latest information on licensing requirements.
- 15) All members contemplating FPV shall consult the FPV Committee on issues concerning frequency and radio spectrum, particularly as they apply to frequency selection for the FPV system. Certain combinations of frequencies are not recommended as they may result in interference with other FPV-equipped models. Present technology is limited in this regard and 2.4 GHz is not currently recommended for the video signal. It is also important that two FPV models be verified for compatibility before flying them together.
- 16) At venues where several FPV models may be present, an FPV frequency control board or impound similar to those used for 72 MHz RC radios shall be used .
- 17) Clubs and event organizers wishing to promote FPV at their venues shall first make themselves familiar with FPV systems, the above guidelines and the current capabilities and limitations of FPV systems and make the necessary adjustments to their venue to accommodate their special needs.
- 18) For additional information on FPV, contact the FPV Committee or go to the FPV Committee documents on the MAAC Website.
- 19) For additional information on radio licensing and allotted frequencies for video transmission, contact the Frequency Spectrum Committee or go to the Frequency Committee documents on the MAAC Website. ✈

suite à la page 72

Public Relations



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

A great summer!

There have been changes in our database which will greatly improve the way MAAC handles its information for the organization and help with PR work. The clothing line for MAAC is available and there will be new attire available for this year. Please review and order early if it's for Christmas!

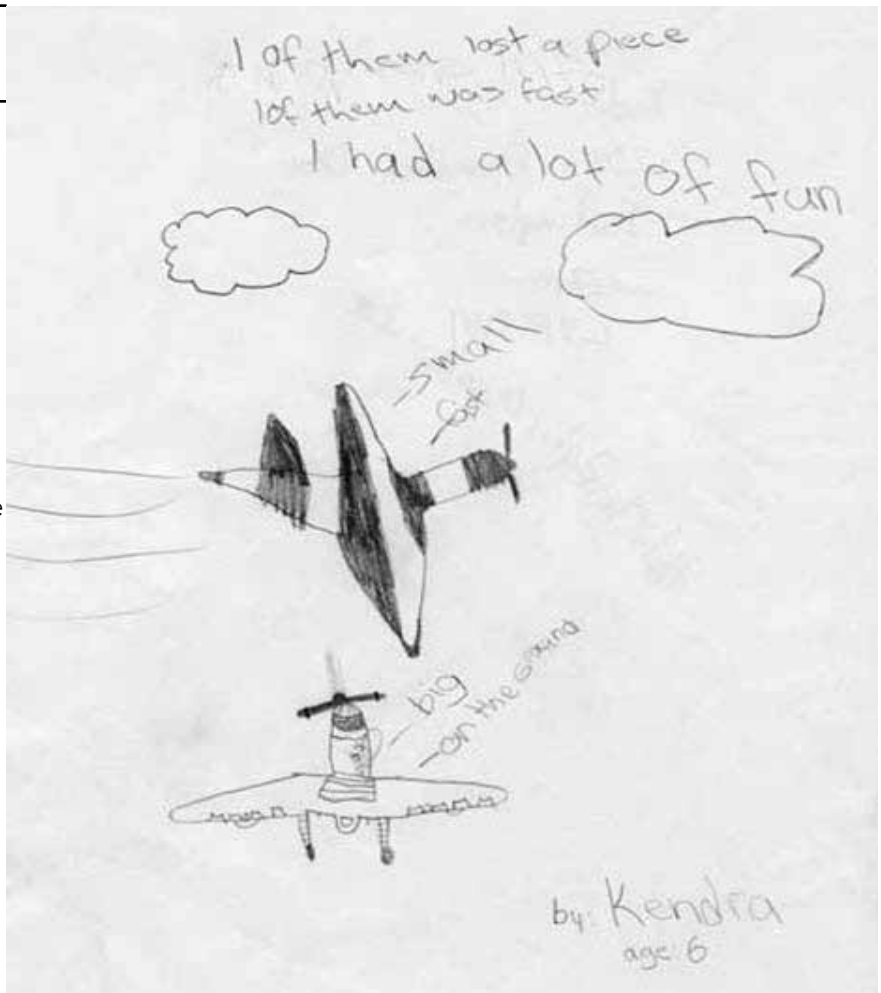
This year's presentations were Richard Fahey for Lifetime Achievement Certificate, which I hope was a surprise to him, and Warner Klebert, also the Lifetime Achievement Certificate. Warner is an exceptional person. I had the opportunity to make a visit to his home for the presentation with his son, daughter and all his flying friends. This was most rewarding to me and his daughter flew in from Germany for the event.

Paul Chitty was also recognized, receiving his Leader Membership at the Toledo show 2012. Keep up the good work Paul!

The SOMA event was successful again and was able to present a cheque to the McMaster Children's Hospital. Thank you one and all for making this event profitable for the kids again. The SOMA is in discussions for 2013 and anyone who would like to participate should get in touch with me by phone or e-mail, please call or e-mail me. Very appreciated!

I received a newsletter from the Burlington Club and thought the picture was appropriate and well warranted as part of the Public Relations report.

Thank you Kendra! ✨



Kendra (age 6) drew this picture at Warbirds Over the Bay. It says: "One of them lost a piece. One of them was fast. I had a lot of fun". So did we all. / Kendra (âgée de 6 ans) a réalisé ce dessin après avoir assisté au rassemblement Warbirds Over the Bay. Elle relate : «L'un des avions a perdu un morceau. L'un d'entre eux était rapide. Je me suis beaucoup amusée.» Nous nous sommes tous amusés.

Relations Publiques



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

Quel bel été!

Notre base de données a fait l'objet de modifications qui amélioreront de beaucoup la façon dont le MAAC traite les renseignements et cela aidera le travail des relations publiques. La gamme de vêtements du MAAC est disponible et d'autres articles seront ajoutés cette année. Veuillez consulter ce qui est disponible et commandez tôt si vous entendez offrir quelque chose pour Noël!

Les présentations de cette année ont été faites à Richard Fahey -- j'espère que c'était une surprise -- et à Warner Klebert, tous deux pour l'Accomplissement d'une vie. Warner est un type exceptionnel. J'ai eu la chance de lui rendre visite à domicile pour la présentation en compagnie de son fils et de sa fille et de tous ses amis modélistes. C'était très valorisant pour moi, d'autant plus que sa fille est arrivée d'Allemagne pour être de la partie.

Paul Chitty a aussi été reconnu en recevant son statut de membre Leader lors de la foire de Toledo, cette année. Poursuivez le bon travail, Paul!

L'exposition SOMA a encore une fois été un succès et l'organisation a présenté un chèque à l'Hôpital pour enfants McMaster. Merci à tous les participants d'avoir ainsi généré des profits pour bénéficiers aux enfants. L'édition 2013 est déjà en préparation et quiconque voudrait y prendre part devrait communiquer avec moi par téléphone ou par courriel. Faites-moi signe, ce sera apprécié!

J'ai reçu le bulletin du club de Burlington et je croyais que la photo était tout à fait appropriée pour la chronique du Comité des relations publiques.

Merci Kendra! ✨

Radio Spectrum



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

In the September Radio Spectrum column, I noted I was experiencing my R.C. Twin Otter going into failsafe during the flights. My flight log showed five times the number of antenna fades, frame loss and holds I should be getting on a normal flight.

My investigation found I had the telemetry antenna sitting on top of the radio receiver and the satellite receiver was also too close to the main receiver. Simply relocating the satellite receiver and moving the main receiver away from the

telemetry unit solved my radio signal reception problems.

Spektrum now includes in its transmitter manuals well written explanations on proper and advanced range testing to ensure trouble-free flights. Using a flight log or the telemetry features will also help RC pilots ensure safe flights.

Spektrum has now upgraded its line of transmitters and receivers using X modulation. Transmitter firmware and software upgrades are available online and can be installed with an SD card directly to your transmitter.

The latest version software V2.05 has a couple of minor glitches in the upgrade. Fortunately, if the new software presents

trimming issues for you, you can revert back to a previous version of software.

Spektrum and Horizon are presently working on a new revision to correct this minor issue. I have posted an advisory at the MAAC website: http://www.maac.ca/view_news.php?itm=494. The advisory is under the news section at the M.A.A.C. website: <http://www.maac.ca/home.php>

With the continuing changes and upgrades available for all new radios, you are advised to make periodic checks with your manufacturer to keep your radio equipment current and the firmware and software up to date. ✈

Spectre de Radio



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

Dans la chronique de septembre, j'ai noté que mon Twin Otter était en proie à passer en mode antidéfaillance (failsafe) au cours de mes vols. Mon carnet de vol faisait état de cinq fois plus de perte de signal d'antenne (fade), de frame loss et de maintien de signal que lors de vols normaux.

Après enquête, je me suis aperçu que l'antenne de télémétrie était située au-dessus de mon récepteur radio et que le récepteur de signal satellite se trouvait trop près du récepteur principal. Je n'ai eu qu'à relocaliser mon récepteur de signal satellite et à déplacer le récepteur principal d'à côté de l'unité de télémé-

trie et voilà, mes problèmes de réception étaient réglés.

Spektrum inclut maintenant de bonnes explications dans leurs manuels d'émetteurs sur les essais de portée (range) appropriés pour faire en sorte que vos vols se dérouleront sans problème. Si vous utilisez un carnet de vol ou les caractéristiques de télémétrie, vos vols deviendront plus sécuritaires.

Spektrum a aussi effectué une mise à jour de sa gamme d'émetteurs et de récepteurs qui incorporent maintenant la modulation X. Des firmwares et logiciels de mise à niveau pour vos émetteurs sont disponibles en ligne et vous pouvez les installer à l'aide d'une carte SD directement pour votre émetteur.

La plus récente version du logiciel V2.05 comporte quelques ratés dans sa

mise à jour. Heureusement, si le nouveau logiciel présente quelques problèmes d'ajustement, vous pouvez revenir à une version précédente du logiciel.

Spektrum et Horizon planchent présentement à une nouvelle révision afin de corriger ce problème. J'ai affiché un avis au site Web du MAAC : http://www.maac.ca/view_news.php?itm=494. L'avis original se trouve aussi dans la section nouvelles du site Web, au <http://www.maac.ca/home.php>.

Compte tenu des nombreux changements et des mises à niveau sur les nouveaux émetteurs, je vous recommande de vérifier de temps à autre auprès de votre fabricant afin de vous assurer que votre équipement radio est à jour, de même que les firmwares et les logiciels. ✈

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

Safety



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

THE FRAMEWORK

In the last report, I talked about establishing a safety culture and I compared safety rules to the framework of a house. While only a small part of the house, rules are still an important part. No house stands for very long without a strong framework.

Over the past several months, your Safety Committee has been hard at work putting together a proposal to update the MAAC Safety Code/Safety Guidelines. Every paragraph, every sentence and every word of the current documents has been analyzed in order to simplify the language, eliminate ambiguities and contradictions, and reorganize the information to make it easier to find rules which are applicable to your specific field of interest.

This has not been an easy task. Hundreds of e-mails have gone between com-

mittee members and there has been disagreement and compromise on many issues. Aeromodelling is an extremely diverse hobby and it is difficult to write a general set of rules that works for all categories all of the time.

I thank the members of the Safety Committee for their hard work and open-minded approach that made it possible.

The package of proposed changes was rolled out to all the committee chairs for their review and comment. As I write this, those documents have been with the various committee chairs for several weeks. The next step will be to present the package to the Board of Directors for final approval.

A key feature of the new system will be that instead of just a one-page document, the new Safety Code will be a series of documents, each one covering rules for a specific safety topic or for a special interest category of modeling. These documents will collectively form the new Safety Code.

All safety-related materials contained

in the current Safety Guidelines that are considered to form all or part of a required safety rule have been rewritten into one or more of these new safety documents. Non safety-related material contained in the current Safety Guidelines have been redirected to other areas on the MAAC website.

The advantage here will be that there will be no more guessing as to what constitutes a mandatory safety rule and what are suggested best practices. If it is a mandatory safety rule, it will be found in the Safety Code. If it is not a mandatory safety rule, look for it in other committee documents.

Last but not least, your Safety Committee has tried to provide more flexibility to local club officials, event and contest organizers and other responsible assigned people to interpret, enhance and add rules to suit local conditions and special interest categories being flown.

Watch for these important changes in the months to come. In the meantime, fly safely, my friends. ✈

Securism



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

UNE CHARPENTE

Lors de ma dernière chronique, j'ai parlé de la mise en oeuvre d'une culture de la sécurité et j'ai comparé les règlements sur la sécurité à la structure d'une maison. Bien que cela ne constitue qu'une petite partie de la maison, les règlements en constituent encore une partie importante. Aucune maison ne tient bien longtemps sans une bonne charpente.

Au cours des plusieurs derniers mois, votre Comité de la sécurité travaille très fort à présenter un document qui saurait mettre à jour le Code de sécurité/lignes directrices du MAAC. Chaque paragraphe et chaque phrase et chaque mot des documents actuels ont été analysés afin d'en simplifier le libellé, d'éliminer les ambiguïtés et les contradictions et de réorganiser l'information afin que l'on puisse plus facilement trouver les règlements qui s'appliquent à votre champ d'intérêt précis.

La tâche n'a guère été facile. Des centaines de courriels ont été expédiés entre

les membres du Comité et les différends et compromis ont été nombreux sur plusieurs sujets. L'aéromodélisme est un passe-temps aux nombreuses ramifications et il est difficile de rédiger un ensemble de règlements qui fonctionne toujours au sein de toutes les catégories.

Je remercie les membres du Comité de la sécurité pour ce travail acharné et leur ouverture d'esprit qui a rendu cela possible.

La trousse de changements proposés a été expédiée à tous les présidents de comité à des fins d'examen et pour recueillir leurs commentaires. Au moment d'écrire ceci, les présidents de comité ont ces documents entre les mains depuis plusieurs semaines. La prochaine étape consistera à présenter cette trousse au Conseil de direction pour leur approbation.

L'une des caractéristiques-clé de ce nouveau système, c'est qu'au lieu de constituer un document d'une seule page, le nouveau Code de sécurité sera une nouvelle série de documents, chacun s'attardant aux règlements pour un sujet précis de sécurité ou pour une catégorie d'intérêt particulière. Ces documents

constitueront collectivement le nouveau Code de sécurité.

Le matériel afférent à la sécurité des actuelles lignes directrices qui est considéré comme formant tout ou une partie d'un règlement de sécurité a été réécrit afin de constituer un ou plusieurs documents se rapportant à la sécurité. Le matériel n'ayant pas trait à la sécurité qui fait présentement partie des lignes directrices a été redirigé vers d'autres sections du site Web du MAAC.

L'avantage ici, c'est que personne n'aura à deviner ce qui constitue un règlement de sécurité obligatoire et ce qui est suggéré à titre de pratiques exemplaires. S'il s'agit d'un règlement de sécurité obligatoire, on le retrouvera dans le Code de sécurité. Si ce n'est pas un règlement obligatoire, vous pourrez les rechercher dans des documents d'autres comités.

Enfin, votre Comité de sécurité a essayé d'offrir davantage de flexibilité aux dirigeants de clubs locaux et aux organisateurs de rassemblements et de concours et autres personnes responsables qui doivent interpréter, améliorer ou ajouter des règlements afin de se conformer

suite à la page 72

Control Line



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

I promised you in my last column that I would expand on the description of the current C/L Scale events being flown both in Canada, and the United States.

It is unfortunate that more Control Line flyers do not take advantage of these events as they suit those who may not see themselves as great Stunt flyers, but still have enough flying and building ability to participate these rather relaxing and low-key events!

The first objection that I hear from folks is that building scale models is unreasonably hard, and that the precision required to build an accurate model is beyond them. Nothing could be further from the truth as only reasonable fidelity to outline is required since the airplanes are not measured during the judging process for Sport Scale and Profile Scale.

Even more latitude is allowed in Fun Scale, as the airplane only has to resemble the outline of the full-size prototype, and not much more! The only points given in this event for the static score is 10 points for accuracy of outline and colour, plus another 10 points for accurate documentation. 80% of the scoring is based on flying.

Profile Scale is basically an event that follows the Sport Scale rules, but only requires a profile fuselage made to the outline of the subject airplane.

The fuselage and engine nacelles must not exceed 1 inch in width, with the exception of simulated cowlings, which cannot be greater than 1.5 inch in width.

As the judging is done from fifteen feet, the detail required is only that



Jack Humphrey's C/L Cessna Crane took 2nd place in Profile Scale at the 2012 Southern Ontario Control Line Championships. The model is powered by two .20 Size electric motors and has retractable gear, working flaps and throttle control via 2.4 Ghz radio and modified handle. / La maquette Cessna Crane de vol circulaire de Jack Humphreys a ravi la deuxième place (catégorie Profile Scale) lors du Championnat 2012 de vol circulaire du Sud ontarien. La maquette est mue par deux moteurs électriques équivalents à des .20 et est dotée d'un train escamotable, de volets fonctionnels et du régime moteur (celui-ci alimenté par un émetteur de 2.4 GHz) par le biais d'une poignée modifiée.

which can be seen from that distance. Panel lines, and most of the prominent features of the subject aircraft should be added, but rivets are almost certainly unnecessary.

If you don't feel like drawing up your own plan, Brodak Manufacturing has a few good kits that will be competitive if finished with an accurate colour scheme.

On the point of colour schemes, you can use the old Profile Publications booklets as a good reference, or find similar sources off the internet, or provide photographs of your subject from aircraft museums.

Do remember that photographs are a better source of proof of scale documentation than just drawings, especially when you are trying to authenticate a colour scheme. Paint chips are nice, but if you can find paint colours that come close to what is shown in your photographs or drawings, no judge is going to

penalize you very much!

Retractable undercarriage is not required in Profile Scale, so there will be no deduction made to your flying score if you have not built this feature into your model. (If you have decided to include retracts, they can be used as a flying option, if you so desire.)

Fun Scale models can be either full-fuselage or profile type models, but with the limited static score as mentioned above. As this is really a beginners' event designed to encourage new flyers to give Scale flying a try, usually, more advanced flyers should be flying the Profile or Sport Scale events to give the neophytes a break!

I will continue in the next edition with a short description of the flight program required in these events and some suggestions as to how to maximize your flying points when in front of the judges. ✈

Vol Circulaire



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

Dans ma dernière chronique, je vous avais promis de traiter plus longuement de la description des épreuves de copies volantes qui sont disputées au Canada et aux États-Unis.

C'est dommage que les adeptes du vol circulaire ne profitent pas de ces rassemblements puisqu'ils s'adressent aux

pilotes qui ne se considèrent pas particulièrement doués mais qui ont accumulé suffisamment d'expérience de vol et de construction pour participer à de telles épreuves pourtant à caractère détendu et informelles!

La première objection que j'entends de la part des modélistes, c'est que construire des copies volantes, c'est trop dur et que cette précision d'assemblage se situe au-delà de leurs compétences. Rien n'est plus faux; seule une fidélité à la silhouet-

te de la maquette est requise puisque les maquettes ne sont pas mesurées par les juges lors des épreuves Sport Scale et Profile Scale.

Les règlements autorisent encore plus de latitude en Fun Scale puisque les avions ne doivent ressembler qu'au profil du prototype à l'échelle réelle, et pas bien plus! Les seuls points qui sont attribués au sein de cette catégorie, ce sont les dix points pour la fidélité du profil et de la

suite à la page 70

C/L Precision Aerobatics



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

The Southern Ontario Control Line Championships were held at Brad LaPointe's farm (the Beanfield) again this year. The contest was blessed with three days of perfect control line weather and featured Sport Racing, Combat, Scale, Jim Walker and of course, Precision Aerobatics.

Two years ago, the members of the Balsa Beavers decided to give Old Time Stunt a try. The Old Time pattern is an enjoyable event with a pattern that has some interesting quirks and features models that many of us learned to fly on, years ago. After a slow start last year, participation has increased as more models were built.

Len Bourel increased the 'old time' entry by lending his well trimmed Ringmaster to other pilots to try the event out. Nine people flew in Old Time. The Old Time pattern is interesting. While climb and dive sound easy, they simply are not. The three vertical lazy eights and the three overhead lazy eights are a very interesting change from the F2B pattern.

What the Balsa Beavers have found is that flying the Old Time pattern with a plane of our youth is just a heck of a lot of fun.

A well trimmed Ringmaster with an LA .25 can do very well. There is a step down in intensity from flying F2B and based on the smiles of those who fly it,



F2B Team members Konstantin Bajaikine and Peter Hanson putting in one of their many practice flights at the Burlington field before heading to the Worlds. / Les membres de l'équipe de F2B, Konstantin Bajaikine et Peter Hanson enfilaient les vols de pratique au terrain de Burlington avant de se déplacer au championnat mondial.

Old Time Stunt looks to be here to stay.

Len Bourel with his new Viking took first place honours with myself and my Ringmaster second and Keith Morgan and his Galloping Comedian finished in third place.

Also flown at SOCC '12 was Novice Aerobatics. Entry was limited but Bill Huckins managed to squeak by Naomi Macklem by only three quarters of a point to take the crown.

Profile Stunt and F2B were flown in near ideal conditions and eight pilots competed in each event. In Profile, our site host Brad LaPointe flew his Path-

finder to third place with Keith Morgan taking second and myself taking first.

In F2B, Peter Hanson was the Champion with Geoff Higgs in second and Len Bourel taking third.

Finally, the F2B World Championships in Bulgaria are just finished. There will be a detailed report from the Team Manager but electric powered models took the top four positions. Weather conditions ranged from very nice to extreme wind and rain.

Please send me suggestions, photos or contest results for inclusion in the next Precision Aerobatics column. ✈

Vol circulaire acrobatique



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

Le Championnat de vol circulaire du Sud de l'Ontario a eu lieu à la ferme de Brad LaPointe, une fois de plus cette année. Le concours a bénéficié de trois jours de météo parfaite pour notre discipline et mettait en vedette de la course sportive, du combat, des copies volantes, l'épreuve Jim Walker et bien sûr, de l'acrobatie de précision.

Il y a deux ans, les membres du club Balsa Beavers ont décidé de reprendre le vol acrobatique à la façon d'antan. L'Old Time pattern est une épreuve amusante

qui comporte sa part de défis et qui compte des maquettes grâce auxquelles plusieurs d'entre nous avons appris à piloter, voilà bien des années. Après un départ plutôt lent, l'année dernière, la participation s'est accrue à mesure que davantage de maquettes étaient assemblées.

Len Bourel a augmenté le nombre d'inscriptions en prêtant son Ringmaster très bien ajusté aux autres pilotes qui voulaient tenter leur chance au sein de cette épreuve. Neuf personnes ont ainsi essayé l'Old Time Pattern. Ce type de voltige est intéressant. Les grimpers et plongeurs pourraient vous paraître faciles, mais ils ne le sont pas les trois lazy

eights verticaux et les trois lazy eights au-dessus de la tête constituent un changement très intéressant par rapport à la voltige F2B.

Ce qu'ont trouvé les membres des Balsa Beavers, c'est que de refaire voler une maquette de notre jeunesse au sein de cette discipline, c'est très plaisant. Un Ringmaster bien ajusté muni d'un moteur LA .25 peut très bien se débrouiller. C'est moins intense que de piloter une maquette de F2B et selon les sourires que l'on apercevait sur les visages de ceux qui ont piloté la maquette, il semblerait que l'Old Time Stunt est une épreuve qui est ici pour rester.

suite à la page 70



Vladimir Linardic 38165
 président
 vladimir.linardic76@gmail.com

Au moment d'écrire ceci, la saison de vol intérieur commence et j'espère que tout le monde atteindra ses objectifs.

Nous sommes aux prises avec un sérieux manque de renseignements de la part des modélistes. Rappelez-vous : il s'agit de votre chronique et son succès dépend du matériel reçu. Veuillez donc m'envoyer des renseignements sur ce qui se passe localement, des photos ou autre chose susceptible d'intéresser vos collègues.

Je me suis rendu au Championnat mondial 2012 de vol intérieur qui avait lieu au Colisée d'état de Belgrade (Serbie). Les maquettes et les aptitudes des modélistes ne cessent de s'améliorer. L'attention aux détails est merveilleuse et nous voyons apparaître des matériaux de pointe sur les maquettes de F1D tels le carbone et des pièces moulées.

La concurrence était vive et Lutz Schramm a terminé au premier rang grâce à sa magnifique maquette aux ailes elliptiques et dont l'hélice était en fibre de carbone. Je la présenterai dans le prochain numéro.

L'histoire du Championnat mondial de F1D

La première compétition internationale de maquettes était la coupe Wakefield, un prix dont avait fait don le Lord Wakefield. Ce prix a donné lieu à plusieurs années de compétition amicale entre les modélistes américains et britanniques.

Le succès que remportaient les Américains et l'intérêt pour le vol intérieur a incité le Fédération aéronautique internationale (FAI) à créer la catégorie internationale qu'on appelle F1D. À l'opposé des catégories américaines -- qui se basaient sur la surface alaire -- une maquette de F1D était limitée à une envergure de 90 cm. Exception faite de la motorisation par voie d'élastique, il n'y avait pas d'autres restrictions.

Les Britanniques avaient la chance d'utiliser leur propre hangar de dirigeable à Cardington et ils ont été les hôtes des premiers Internats de F1D en 1961. L'Américain Joe Bilgri l'a emporté avec un vol de 37 minutes et 41 secondes. Après le concours, Max Hacklinger, un concurrent allemand que presque personne ne connaissait au sein de la communauté internationale de modélistes, a inscrit un vol de 44 minutes. C'était un aperçu de ce qui s'en venait.

Les Internats ont été fixés à un cycle de deux ans à partir de 1962. Histoire d'encourager l'uniformité, les règlements ont été modifiés afin de considérer non plus un vol unique mais le total de deux vols.

Une fois de plus, les Britanniques ont accueilli les concurrents à Cardington, le site au plafond le plus élevé en Europe. Carl Redlin, un modéliste américain, a rapidement établi un chrono de 45:17, le premier vol qui ait dépassé la barre des trois quarts d'heure. Ce n'était pas suffisant. Deux modélistes allemands, Karl-Heinz Rieke et son professeur, Max Hacklinger, ont inscrit des totaux de 88:48 et de 86:17. Le troisième membre de la délégation allemande a terminé cinquième et les Allemands ont remporté tant le championnat individuel que celui d'équipe.

La communauté internationale de vol intérieur a été tout à fait surprise. L'Anglais Ron Draper a inscrit un vol de 40 minutes, trois minutes de plus que le chrono gagnant, tout juste un an plus tôt et même cette performance n'a pas suffi. Ainsi est né le Championnat mondial de vol intérieur F1D. ✈

F1D World Championship Results since 1961

	Individual Champions			Team Champions			
	Location	1	2	3	1	2	3
1961	Cardington	Bilgri - USA	Rieke - GER	Bigge - USA	USA	FIN	GER
1962	Cardington	Rieke - GER	Hacklinger - GER	Redlin - USA	GER	GBR	USA
1956	Debrecen	Beck - GER	Bilgri - USA	Hyvarinen - FIN	GER	USA	FIN
1968	Rome	Richmond - USA	Kalina - CS	Chlubny - CS	CS	USA	GER
1970	Sianic	Kalina - CS	Richmond - USA	Pop a - ROM	CS	USA	ROM
1972	Cardington	Andrews - USA	Rybecky - CS	Jirasky - CS	CS	USA	ROM
1974	Lakehurst	Czechowski - POL	Servaites - USA	Rybecky - CS	POL	USA	CS
1976	Cardington	Romak - USA	Ciapala - POL	Barr - GBR	USA	GBR	CAN
1978	Cardington	Richmond - USA	Romak - USA	Higgs - CAN	GBR	USA	CAN
1980	West Baden	Rodemsky - USA	Richmond - USA	Butty - SUI	USA	SUI	GBR
1962	Sianic	Morar - ROM	Pymm - GBR	Richmond - USA	ROM	GBR	USA
1984	Nagoya	Richmond - USA	Banks - USA	Randolph - USA	USA	POL	SUI
1986	Cardington	Richmond - USA	Banks - USA	Nore - FIN	USA	NED	GBR
1988	Johnson City	Richmond - USA	Banks - USA	Mcgillivray - CAN	USA	CAN	SUI
1990	Johnson City	Richmond - USA	Banks - USA	Randolph - USA	USA	CAN	ROM
1992	Wroclaw	Kujawa - POL	Butty - SUI	Banks - USA	POL	USA	GER
1994	Sianic	Brown - USA	Banks - USA	Randolph USA	USA	ROM	HUN
1996	Moscow, 10	Brown - USA	Banks - USA	Butty - SUI	USA	GBR	CAN
1998	Sianic	Brown - USA	Ree - HUN	Richmond USA	HUN	USA	GBR
2000	Sianic	Kagan - USA	Richmond - USA	Tipper - GBR	USA -	GBR	ROM
2002	Slanic	Richmond - USA	Popa - ROM	Kagan - USA	USA -	ROM	GBR
2004	Sianic	Richmond - USA	Schramm - GER	Orsovai - HUN	ROM	USA	HUN
2006	Sianic	Cailliau - USA	Popa - ROM	Schramm GER	ROM	USA	HUN
2008	Belgrade	Treger - SVK	Schramm - GER	Kagan - USA	USA	GBR	HUN
2010	Belgrade	Treger - SVK	Kagan - USA	Schramm GER	USA -	HUN	ROM

Indoor Freeflight



Vladimir Linardic 38165
Chair
vladimir.linardic76@gmail.com

As I write this the Indoor flying season is starting and I hope everyone achieves their goals this season.

We are experiencing a severe lack of input and information from modellers. Remember, this is your column and its success depends on the material received. Please send me information on local happenings, pictures or anything else of interest.

I attended the 2012 Indoor World Championships held at the State Fair Coliseum in Belgrade, Serbia. The models and flying skills just keep getting better and better. The attention to detail is amazing and we are seeing the use of alternate materials in F1D models, such as carbon, with an increasing trend of using molded parts.

The competition was fierce with Lutz Schramm coming out on top at the end with his beautiful elliptical dihedral model that used a molded carbon propeller. I will present His model design in the next issue.

THE HISTORY OF THE F1D INDOOR WORLD CHAMPIONSHIPS

The first International Model Aircraft competition held was the Wakefield cup, donated by the Lord Wakefield. The cup had led to many years of friendly competition between American

and British modelers.

The American success in rekindling interest in Indoor flying led the FAI to create an International class called F1D. Unlike the American classes, which were based on wing area, the F1D model was restricted to a wingspan of 90 cm. Other

than rubber power, there were no additional limitations.

The British had their own dirigible hangar at Cardington, and hosted the first F1D Internats in 1961. American Joe Bilgri won with a flight of 37 minutes 41 seconds. After the contest, Max Hacklinger, a German competitor scarcely known to the international Indoor community, put up a flight of 44 minutes. It was an announcement of things to come.

It was decided to put the Internats onto a two-year cycle, beginning in 1962. To encourage consistency, the rules were changed from duration for a single flight to a two-flight total.

Again the British hosted the Internats at Cardington, the highest site in Europe. Carl Redlin, an American flyer, quickly achieved a flight of 45:17, the first flight over 3/4 hour. It wasn't enough. Two German modellers, Karl-Heinz Rieke and his teacher Max Hacklinger put up totals of 88:48 and 86:17. The third German team member finished fifth, and the Germans won both individual and team championships.

The world's Indoor community gasped. Britain's Ron Draper had made a 40-minute flight, three minutes longer than the winning time just a year previously, and it wasn't even enough to place, and so the F1D Indoor world championships were born. ✈



The site of the 2012 FAI Indoor World Championships, State fair coliseum in Belgrade, Serbia. / Le lieu du Championnat 2012 de la FAI : le colisée d'état de Belgrade (Serbie).

F1D WORLD CHAMPIONSHIP, BELGRADE, SERBIA 2012										SENIOR TEAM CLASSIFICATION 12.08.2012				
SENIOR CLASSIFICATION		1	2	3	4	5	6	Result	Team	Comp 1	Comp 2	Comp 3	Result	
1	SCHRAM Lutz	GER		37:01	39:10			76:11	1	UNITED STATES	69:43	68:54	55:11	193:48
2	TREGER Ivan	WCH	37:35				37:31	75:06	2	GREAT BRITAIN	61:37	67:47	61:01	190:25
3	SANBORN Brett	USA				34:44	34:59	69:43	3	FRANCE	63:10	59:09	64:13	186:32
4	KAGAN John	USA		34:25	34:29			68:54	4	CZECH REPUBLIC	64:20	59:49	58:54	183:03
5	BENNS Mark	GBR	33:54		33:53			67:47	5	HUNGARY	62:19	56:51	62:00	181:10
6	BUNDESEN Uwe	GER	33:22		32:39			66:01	6	ROMANIA	61:40	64:26	54:24	180:30
7	KAZUMASA Kihara	JPN	31:49		32:47			64:36	7	POLAND	57:44	60:19	62:05	180:08
8	MANGALEA Cornel	ROU			34:21		30:05	64:26	8	JAPAN	53:08	64:36	50:49	168:33
9	KAPLAN Mikita	CZE	33:03	31:17				64:20	9	ARGENTINA	61:31	51:38	54:11	167:20
10	MARILIER ThierIV	FRA	31:10	33:03				64:13	10	GERMANY	76:11	66:01		142:12

Electric



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

This month's column brings us a very different type of model. It is a multicopter scratch-built by Yves Auger.

Yves comments about about the multicopter:

"Multirotors feel easier to fly than traditional helicopters and are less complex to repair and align. The flight controller is the most important component to choose as it replaces all the helicopter mechanics. You also need to consider good quality motors when selecting equipment.

"This flying saucer flies safely at small indoor gymnasiums or outdoor in calm conditions. But it becomes more difficult to fly in windy conditions.

"The idea for the project came from a common wood quadcopter I had.

I would like to thank the following for their help with my project.

"Alexandre Dubus, creator of MultiWii.com which use Wii game console joystick sensors (gyro+accelerometer) and Zoltan Pittner from NGHobbies.com for FPV gear.

"The model is built using the following:

"Flight controls are managed with the

Multiwiiicopter PARIS V3 flight controller with auto leveling.

"The body is made with white bubble bead foam as core glued between Depron & EPP skins. It is powered by four 3530 1000kv NTM motor (80g each) turning APC slow 10x4,7 prop and controlled by four 30A PLUSH ESC, wrapped with aluminum tape to dissipate more heat.

"Motor supports are made of light pine wood covered with aluminum tape. I've also added a multi-path LED controller that circles an eight-channel light inside the body (emitting through foam) & circular LED inside the blue ring for some lighting effects.

"It can be FPV flown with an Immersion RC 5.8gig video transmitter with 600tvl camera + FatShark video goggles. The 3s4000 battery provides five minutes of flight time. All-up weight is 2.2kg." ✨



Électriques



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

La chronique de ce mois-ci nous apporte une maquette de type tout à fait différent. Il s'agit d'un multicoptère qu'a construit de façon artisanale Yves Auger.

Voici les commentaires d'Yves :

«Les multicoptères me semblent plus faciles à piloter que les hélicoptères traditionnels et sont moins complexes à réparer et à aligner. Le contrôleur de vol est la composante la plus importante puisqu'il remplace la mécanique traditionnelle des hélicoptères. Lorsque vous sélectionnez votre équipement, vous devriez aussi considérer le choix de moteurs de bonne qualité.

«Cette soucoupe volante vole en toute sécurité à l'intérieur dans de petits gymnases et à l'extérieur, si les vents sont calmes. Mais son pilotage est plus diffi-

cile lorsque le vent se lève.

«L'idée du projet m'est venue d'un quadricoptère conventionnel en bois que je possédais déjà. J'aimerais remercier les personnes suivantes pour l'aide qu'ils m'ont offerte en réalisant ce projet : Alexandre Dubus, créateur de MultiWii.com, qui utilise les capteurs du manche de console Wii (gyro et l'accéléromètre) ainsi que Zoltan Pittner de NGHobbies.com pour l'équipement de vol par immersion (FPV).

«La maquette est construite de la façon suivante :

«Les paramètres de vol sont contrôlés par un contrôleur de vol Multiwiiicopter PARIS V3 avec vol de palier automatique.

«Le fuselage a été réalisé à l'aide de mousse blanche prise en sandwich entre des feuilles de Depron et de mousse EPP. Ma machine est mue par quatre moteurs NTM 2530 de 1 000 kv (pesant chacun

80 grammes) qui font tourner des hélices lentes APC 10 X 4,7. Un contrôleur de vitesse PLUSH de 30 ampères est enrobé de ruban d'aluminium afin de dissiper davantage de chaleur.

«Les supports moteur sont façonnés grâce à de l'épingle légère recouverte de ruban d'aluminium. J'ai aussi ajouté un contrôleur de DEL qui entoure une source de lumière à huit voies à l'intérieur du fuselage (l'éclairage se fait à travers la mousse) et d'une lumière DEL à l'intérieur d'un cerceau bleu afin d'ajouter de l'effet visuel.

«On peut piloter ma machine par vol par immersion à l'aide d'un émetteur vidéo Immersion RC de 5.8 gig, agrémenté d'une caméra de 600 tvl et de lunettes vidéo FatShark. La pile 3S4000 me procure cinq minutes de vol. Le poids prêt à voler est de 2,2 kg.» ✨

RC Float Plane



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

What a great summer season! The weather was great, even if was a bit hot and too dry. With my home club, The Scugog Float Flyers, we had 22 days of flying off water as of Aug 29! That's not counting the other Clubs' sponsored Float Flies that members went to.

Here are some reports and photos from the various Float Flies this season.

From Darren Gauthier on Vancouver Island (BC Coastal):

"I attend both Float Flies at Shuswap Lake, B.C., every year and get a lot of photos and info. Here is some information on the Spring event.

"Rob Macgregor brought his Unionville Turbo Beaver in RCMP colours, powered by a Saito 100. Ted Russel flew his large CL-215, powered by two OS 120s. Glen and Steve Bondar (father and son) brought their two Scimitars, designed by Ted Russell.

"I brought my two aircraft -- a Han-

sa Brandenburg W-29 with a Saito FG-14 and Fokker Super Universal with a Quadra 40."

From Rob Dover:

"On the August long weekend, the Bulkley Valley RC Flyers host their annual To-Sink-It Float Fly at the property of Dave and Verna Hopper on Burns Lake.

"The name of the event is a play on Tchesinkut Lake, where the event was originally hosted some 30 odd years ago.

"This event usually draws between 15 and 20 pilots from around North and Central B.C. The Hoppers have a perfect spot for flying off water: a large park-like yard for parking RVs and tents, and a nice open point for flying space. This year, the weather couldn't have been nicer, light winds and sunny skies.

"Saturday evening, everyone gathers for a pot-luck dinner and later on, the fire is lit and the hangar flying begins. Once it gets dark, there is also a fireworks display. Sunday morning, the gridle is heated up and a pancake breakfast ensues, followed by more flying.

"If you are in the area during the Au-

gust long weekend, this is a must attend event. For more information and pictures from this and previous events, go to <http://www.bulkleyvalleyrcflyers.ca>."

From by Rick Byers of the Beeton Flyers South East Ontario:

"The Beeton R/C Flyers 3rd Annual Corn-Cob Float Fly was again a great success with 31 registered pilots and 70 flights logged. The weather was great and so was the corn and burgers."

As you can see, it was a great summer all over for flying. If you have photos from the many Float Flying events, send them to me with a description to be included in future columns.

Always remember that accidents can be prevented with a little forethought. Take your time and consider what could happen if you cut corners! Be aware of where you are and what is happening around you.

This is a rather cryptic message. But when a group of model flyers get together and are flying their aircraft, it can be like a shopping mall parking lot at Christmas. There's lot of movement. ✈

Avions flotteurs



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

Quelle magnifique saison! La météo était sensationnelle, quoique un peu chaude et trop sèche. Mon club-maison, les Scugog Float Flyers, a inscrit 22 jours de vol depuis l'eau, au 29 août! Et on ne compte pas les les Float-flies d'autres clubs auxquels les membres se sont rendus.

Voici quelques comptes-rendus et des photos de divers Float-flies, cette saison.

Darren Gauthier, de la zone côtière de la Colombie-Britannique, nous a envoyé ceci depuis l'île de Vancouver :

«Je me rends aux deux Float-flies de Shuswap Lake (C.-B.) à chaque année et j'aime récolter beaucoup de photos et des renseignements. En voici quelques-uns sur le rassemblement du printemps.

«Rob Macgregor a apporté son Turbo Beaver (un kit d'Unionville) en livrée de la GRC, mû par un Saito 200. Ted Russell a apporté son gros CL-215, mû par deux OS 120. Glen et Steve Bondar (un duo père-fils) ont apporté leur deux Sci-

mitars (un design de Ted Russell).

«J'ai moi-même apporté deux maquettes -- un Hansa Brandenburg W-29 (mû par un Saito FG-14) et un Fokker Super Universal (mû par un Quadra 40).»

Le rapport suivant nous parvient de Rob Dover :

«Lors de la longue fin de semaine d'août, les Bulkley Valley RC Flyers ont été les hôtes de leur Fun-fly To-Sink-It à la propriété de Dave et Verna Hopper, à Burns Lake.

«Le nom de l'évènement est un jeu de mots avec Tchesinkut Lake, où la première édition avait eu lieu, il y a un peu plus de 30 ans.

«Ce rassemblement attire normalement entre 15 et 20 pilotes du nord et du centre de la Colombie-Britannique. Les Hoppers jouissent d'un endroit idéal pour le vol d'hydravions : une grande cour qui rappelle un parc, de quoi stationner des véhicules récréatifs (VR) et des tentes, ainsi qu'un bel espace de vol. Cette année, la météo était à son meilleur grâce à des vents légers et un ciel dégagé et ensoleillé.

«Le samedi soir, tout le monde se ras-

semble pour un souper-partage (pot-luck) et plus tard, un feu est allumé et le vol de hangar (comméragés) commence. Une fois l'obscurité venue, les participants ont droit à un spectacle de feux d'artifice.

Le dimanche matin, la grille est chauffée et un déjeuner de crêpes est offert, après quoi les vols reprennent.

«Si vous êtes dans le secteur au cours de la grande fin de semaine du mois d'août, c'est un rassemblement à ne pas manquer. Pour de plus amples renseignements et des photos de cette édition et des précédentes, allez faire un tour au <http://www.bulkleyvalleyrcflyers.ca>.»

Rick Byers, des Beeton Flyers (Sud-est de l'Ontario), m'a fait parvenir ce qui suit :

«Le troisième Corn-Cob Float Fly des Beeton R/C Flyers a une fois de plus remporté beaucoup de succès grâce à la participation de 31 pilotes; 70 vols ont été comptabilisés. La météo était magnifique et les épis de maïs et des hamburgers étaient délicieux.»

Comme vous pouvez le constater, l'échéé s'est merveilleusement bien prêtée au vol

suite à la page 70

Tom Russell22036
Chair
905-425-1531mansterrussell01@aol.com

It has been one great summer for flying Giant Scale aircraft! We have just returned from the Kitchener-Waterloo Flying Dutchmen annual event, which continues to be one of the premier radio control aircraft events in Eastern Canada.

Although Saturday was wet, they held a great show of night flying with pyrotechnics when the skies cleared. Sunday had everything you could ask to see in an R/C airshow, including a turbine powered giant scale helicopter.

Hundreds of spectators loved the show. MAAC was there with a great display which resulted in a lot of interest and probably several new members.

A few weeks ago, we attended another awesome event specifically for Giant Scale aircraft held at the Kingston flying field. The Ottawa Chapter 217 of the International Miniature Aircraft Assoc. (IMAA) led by CD Dave PENCHUK and his sidekick Brian Wattie really know how to run an event! The pilot prize table was loaded with great stuff and I think every pilot went home with something new.

Sponsors are an important component in rewarding pilots for participating in events. When you receive a pilot prize, take the time to see if it was a donation



Larry Pierce with his new Miles Messenger . It is scratch built from his own plans based on the aircraft used by Montgomery to fly into Normandy on D-Day. It has a 108 inch wingspan, fuse is 85 inches and the cockpit is museum quality. / Larry Pierce et son nouveau Miles Messenger. Larry a réalisé ses propres plans de l'appareil qu'a utilisé le général Montgomery afin d'atterrir en Normandie, le jour J. Envergure de 108 pouces, fuselage de 85 pouces et le cockpit est digne des meilleurs musées.

from a sponsor. If so, remember to consider them when planning your next purchase. Also make an effort to personally thank them if they are present at the event. Positive comments and purchases will keep them coming back to that venue.

Hopefully, you were able to get to an event either as a pilot or a spectator. Tell us about it and we will add it to an up-

coming column.

My e-mail recently contained an EMERGENCY SAFETY ALERT from the AMA. It pertains to Lithium Battery fires. Although I do not know the details there must have been a significant event that prompted this notice. Although you have probably heard it before, please BE CAREFUL when charging these batteries. ✈

Copie Volantes Géantes

Tom Russell 22036
président
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

L'été a été rien de moins que fantastique pour les maquettes de petits-gros (Giant Scale)! Nous revenons tout juste du rassemblement annuel des Flying Dutchmen à Kitchener-Waterloo, l'un des meilleurs de l'est du Canada.

Bien que le samedi ait été détrempé, la démonstration de vol de nuit était époustouflante grâce aux effets pyrotechniques, une fois que le ciel s'est dégagé. Le dimanche était sensationnel et vous pouviez observer tout ce que vous souhaitiez lors d'un spectacle de maquettes, y compris un hélicoptère à turbine.

Plusieurs centaines de spectateurs ont adoré ce qu'ils voyaient. Le MAAC était

sur place et avait préparé un stand qui a généré beaucoup d'intérêt et qui a peut-être attiré de nouveaux membres.

Voilà quelques semaines, nous nous sommes rendu au rassemblement entièrement consacré aux petits-gros, au terrain du club de Kingston (Ontario). Le chapitre 217 d'Ottawa de l'International Miniature Aircraft Association (IMAA), le directeur de concours Dave PENCHUK et son bras droit Brian Wattie savent décidément comment organiser un rassemblement! La table des prix de présence à l'intention des pilotes était remplie de marchandise et je crois que chaque pilote est retourné chez lui avec un nouvel objet.

Les commanditaires comptent beaucoup lorsque vient le moment de récompenser les pilotes qui se donnent la peine

de participer à un événement. Si vous recevez un tel prix de participation, prenez le temps de vérifier s'il s'agit d'un don de la part d'un commanditaire. Le cas échéant, rappelez-vous d'eux lorsque viendra le temps de procéder à votre prochain achat. Aussi, prenez le temps de les remercier personnellement s'ils se trouvent sur place. Vos commentaires positifs et vos achats feront en sorte qu'ils seront motivés de revenir à ce rassemblement.

Avec un peu de chance, vous avez été en mesure de vous déplacer à un rassemblement, que ce soit à titre de pilote ou à titre de spectateur. Parlez-nous en et nous l'ajouterons à une prochaine chronique.

Ma boîte de réception a récemment reçu un courriel d'alerte-sécurité

suite à la page 72

RC Helicopter



Mark Everett 79872
Chair
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

Canada has been well represented internationally, this year.

Congratulations to Colin Bell for his 6th place finish at XFC in Muncie, Indiana and 2nd place finish at the Align Invitational in Taiwan!

As a professional, Colin is a big supporter of the MAAC Blades program and believes it's the best way to learn and advance one's proficiency in a safe manner. When asked for a single piece of advice related to safety, Colin insists many people are getting too comfortable flying much too close to themselves and others and strongly urges pilots to give themselves a greater margin of error. As he says, "Helicopters are getting more and more powerful and people simply don't realize how dangerous it is to fly too close".

Congratulations also to Scott Gray and Bill Tinsley. Both Scott and Bill competed in The U.S. Nationals in Muncie, Indiana, fly-

ing in the top category, F3C FAI. Scott earned 2nd place and Bill earned 13th. Scott says: "The competition just keeps getting tougher every year".

Scott's advice to new helicopter pilots is to buy and use a simulator as well as seek out experienced help, whenever possible. Scott says he still uses a simulator to try out anything new before flying it at the field.

At the KW Flying Dutchmen Scale Rally, I was pleased to meet three young helicopter pilots and great ambassadors



From left/ de g., Alex DeMarchi, David delaMother, and Ayhab Khalil.

for the hobby. Alex DeMarchi was there with his TRex600 nitro super pro. Alex has been flying for three years now. His advice for new pilots is to take it slow and also believes that along with a simulator, joining a club and seeking help and advice from experienced flyers is important.

David delaMother, a KW Dutchmen member, was proudly displaying his Scorpion-powered Gaudi X7. Even at 15 years old, David's advice for new pilots is to join MAAC and a sanctioned club and to get a simulator and a helicopter suited to your skill level, is very insightful.

Ayhab Khalil, flying for Great Hobbies, was showing off one of his TRex 700 machines. Ayhab is a Mississauga Model Flying Club member. He uses a buddy box system to teach newcomers but also strongly recommends using a simulator as an aid to training.

It's great to meet such enthusiastic pilots and it's encouraging to see their dedication to the safe advancement of the hobby in Canada. ✈

RC Hélicoptères



Mark Everett 79872
président
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

Le Canada était bien représenté à l'échelle internationale, cette année.

Félicitations à Colin Bell pour son sixième rang lors des XFC de Muncie (Indiana) et pour sa deuxième place au Align Invitational à Taiwan!

À titre de professionnel, Colin appuie de tout coeur le Programme d'obtention des pales (Blades Program) du MAAC et il croit que c'est là la meilleure façon d'apprendre et de s'améliorer de façon sécuritaire. Lorsqu'on lui demande ce qu'il pourrait conseiller en matière de sécurité, Colin insiste que trop de pilotes deviennent trop à l'aise à faire voler leur machine trop près d'eux et des autres. Il encourage fortement les pilotes à se donner une marge de manoeuvre en augmentant la distance. Comme il le dit lui-même : «Les hélicoptères deviennent de plus en plus puissants et les gens ne se ren-

dent pas compte à quel point il est dangereux de voler trop près.»

Félicitations aussi à Scott Gray et à Bill Tinsley. Tous deux se sont rendus aux U.S. Nationals de Muncie (Indiana) au sein de la catégorie haut de gamme, la F3C de la FAI. Scott a ravi la deuxième place et Bill a mérité le 13e rang. Scott nous dit : «La concurrence est de plus en plus vive, d'une année à l'autre.»

Le conseil de Scott à l'endroit des nouveaux pilotes d'hélicoptère, c'est d'acheter un simulateur et d'avoir recours à l'aide de pilotes expérimentés, s'ils le peuvent. Scott nous dit qu'il se sert encore d'un simulateur afin d'essayer une nouvelle manoeuvre avant de l'essayer au terrain de vol.

Lors du ralliement de copies volantes des Flying Dutchmen de Kitchener-Waterloo, il m'a fait très plaisir de rencontrer trois jeunes pilotes d'hélicoptère qui s'avèrent aussi d'excellents ambassadeurs pour notre passe-temps. Alex DeMarchi était sur place avec son TRex600

nitro super pro. Alex pilote depuis trois ans, maintenant. Son conseil aux débutants, c'est d'y aller doucement et il croit que de concert avec un simulateur, cela vaut entièrement la peine de s'inscrire à un club pour bénéficier de l'aide de pilotes plus expérimentés.

David delaMother, un membre des Dutchmen de Kitchener-Waterloo, montrait fièrement son Gaudi X7 (mû par un Scorpion). Bien qu'il ne soit âgé que de 15 ans, le conseil que prodigue aussi David est d'inciter les nouveaux pilotes à devenir membres du MAAC et d'un club à charte et de se doter d'un hélicoptère qui soit adapté aux aptitudes de son pilote.

Ayhab Khalil, qui pilotait pour le compte du distributeur Great Hobbies, montrait l'un de ses appareils TRex 700. Ayhab est membre du Mississauga Model Flying Club. Il a recours à la boîte-école (buddy box) afin de montrer le pilotage aux nouveaux venus mais il recommande

suite à la page 72

RC Indoor



Gaston Boissonneault 42053L
Chair
705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net

As I write this article, some of you will have already entered into another exciting indoor flying season. It's always a good idea to apply for permits as soon as you can. I went in mid-August and filled in the required documents well ahead of time, since you never know when the weather will prevent you from going to the flying field.

I'm anxious to fly one of my new foamies I've built from Owens Corning pink foam. Outdoor trials at the field, on calm days, were phenomenal. It should be awesome at the gym.

In my opinion, the stick time earned from indoor flying far exceeds the benefits of a flight simulator. Even though there are walls and ceilings to stay away from, the increased proficiency acquired is always noticeable at the field when summer finally arrives.

For many years now, I find myself much less nervous during the first flights at the flying field, it must have something to do with all those Sundays spent at the gym.

One of the many advantages of indoor flying actually has nothing to do with flying. For many of us, it's getting together with friends. Every Sunday, prior to our indoor session, we meet at a local restaurant for a meal. I often witness many pilots spending the afternoon, just chatting and enjoying each other's company.

Over the course of this season, I plan to travel to a couple of different towns and see how other clubs are organizing their indoor flying sessions. I'll keep you updated of new ideas found along the way and will also try to write on different types and makes of indoor flying models, from small to large.

Hopefully, my findings will help you choose the right model for indoor flying, although I always point out there's nothing wrong in making your own inexpen-

sive model. The replacement foam available from Owens Corning will help you tremendously.

You can always use Depron, but I do find the material very fragile. Unfortunately, unless you're a pro the model might not last as long as you expect. (Guess how I found that out.)

In the next article, I am hoping to include some before and after pictures of foamies which appear to be reasonably durable even after my not-so-delicate handling.

Ironically, many of us have had similar experiences; however, as long as we view them as periodic set-backs with positive learning opportunities, then we are "good to go". One crucial outcome is to have perseverance, don't ever give up.

In the meantime, enjoy our wonderful hobby as we notice the commitment to indoor flying increasing in popularity each year. ✈

RC Vol Intérieur



Gaston Boissonneault 42053L
Président
705-969-6728 gbjets@cyberbeach.net

Au moment d'écrire cette chronique, quelques-uns parmi vous ont déjà entrepris une autre saison excitante de vol. C'est toujours une bonne idée de faire parvenir sa demande de permis le plus tôt possible. J'ai rempli les documents dès la mi-août, puisqu'on ne sait jamais à quel moment la météo nous empêchera de faire voler nos maquettes à l'extérieur.

J'ai hâte de piloter l'un de mes nouveaux foamies que j'ai construit grâce à la mousse rose d'Owens Corning. Lors d'essais à l'extérieur par temps calme, tout s'est exceptionnellement bien déroulé et ça promet pour les vols dans le gymnase.

Selon moi, le temps aux manettes que vous investissez en vol intérieur rapporte bien plus que du temps passé au simulateur de vol. Même si on doit se tenir au loin des murs et des plafonds, vous remarquerez que vous avez gagné en aptitude de vol lorsque vous vous retrouverez à l'extérieur, l'été suivant.

Depuis plusieurs années, je trouve que je suis moins nerveux lors de mes premiers vols au terrain extérieur; ce doit être redevable aux dimanches que je passe au gymnase.

L'un des avantages du vol intérieur n'a justement rien à voir avec du vol. Pour plusieurs d'entre nous, il s'agit de se réunir entre amis. À chaque dimanche, avant notre séance de vol intérieur, nous nous rencontrons à un restaurant local, le temps d'un repas. J'ai souvent vu des pilotes passer l'après-midi à converser et à profiter du temps qu'ils passent ensemble.

Au cours de cette saison, j'ai l'intention de me déplacer en quelques villes afin de voir comment d'autres clubs organisent leurs séances de vol intérieur. Je vous garderai au courant des nouvelles idées que j'y aurai récoltées et je tenterai d'écrire un mot sur les différents types de maquettes, des plus petites aux plus grosses.

Avec un peu de chance, mes trouvailles vous aideront à choisir la bonne maquette de vol intérieur, bien que je fais toujours remarquer qu'il n'y a rien de mal à construire votre propre avion peu coû-

teux. La mousse de remplacement, disponible d'Owens Corning, devrait beaucoup aider.

Vous pouvez toujours utiliser du Depron mais je trouve ce matériau plutôt fragile. Malheureusement, à moins que vous ne soyez un expert, votre maquette ne durera pas aussi longtemps que vous l'auriez espéré. (Devinez comment j'ai appris cela.)

Dans ma prochaine chronique, j'espère pouvoir inclure des photos avant et après de foamies qui m'apparaissent raisonnablement durables malgré mon maniement pas toujours attentionné.

Ironiquement, plusieurs d'entre nous ont vécu des expériences semblables; toutefois, en autant que nous considérons ces malchances comme des occasions d'apprentissage, nous saurons tirer notre épingle du jeu. Persévérez, n'abandonnez pas la partie.

Entre-temps, amusez-vous au sein de notre passe-temps; nous remarquons le regain de popularité pour le vol intérieur. ✈

Kelly Williams 59082L
Chair
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Just a few brief notes for this issue, as the season is starting to wind down.

I would like to start with quickly thanking all the Canadian jet enthusiasts who take it upon themselves to arrange or help out with the numerous jet rallies across our country. The same can be said for those who volunteer to take part in the Jet Committee. The list of people contributing to the safe growth of jets in Canada is now getting to be so vast that I would surely forget some names if I were to be specific. Some event organizers have even taken on financial risk to the success of an event, on top of the already massive task of arranging the meet.

To those of you driving the continued growth of jet modeling in Canada, your efforts are appreciated.

Next, I need to quickly repeat a message that was part of the Turbine Operator Certificate roll-out. The TOC process was

created by the Jet Committee and unanimously approved by MAAC to clear up a long-standing process that was not documented, and very subjective to some.

In generating a solution, the Committee agreed to recommend an overlap period of both processes to ensure that every pilot has reasonable time to apply for the new document. That overlap period is coming to an end, soon.

For those who may not have followed

through with an application, the letter you may have used in the past from me or any of the former Jet Committee Chairman will expire December 31, 2012.

Beyond the end of 2012, if a pilot were to use this letter at an AMA field or meet and does not also have a valid TOC, that pilot will not be covered by MAAC.

Those wishing to fly in the U.S. at an AMA field or event should consult the documentation on the MAAC website. There are provisions in place to allow for pilots in concentrated areas of jet activity, or in remote locations.

Last note on TOC applications received so far. The Chairman does not have access to the MAAC database of addresses and contact info. This is why the application form asks the applicant for his contact info. In order to process an application I need the form to be completely filled out. I have received a surprising number of applications without postal codes, for example, and sometimes, far less complete than that! ✈



Two Super Hornets on display at the 2012 'Jets Over Whidbey', in Coupeville Washington. Pilots: Bill Broderick and Chuck Bower. / Deux Super Hornets en exposition lors du rassemblement Jets Over Whidbey à Coupeville (état du Washington), en 2012. Pilotes: Bill Broderick et Chuck Bower.

Avions à réaction

Kelly Williams 59082L
président
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Je m'en tiendrai à des points de discussion courts, puisque la saison tire à sa fin.

J'aimerais débiter en remerciant tous les enthousiastes de l'univers des jets qui ont décidé eux-mêmes de coordonner ou de donner un coup de main pour la tenue de plusieurs ralliements de jets partout au pays. On pourrait en dire de même à tous ceux qui acceptent de travailler au sein du Comité des jets. La liste de personnes qui contribuent à la croissance (en toute sécurité) des jets au Canada s'allonge à tel point que j'oublierais sans doute des noms si j'essayais de souligner leur contribution. Des organisateurs ont même assumé des risques sur le plan financier afin de faire en sorte que leur rassemblement se déroule.

Avis, donc, à tous ceux qui mènent les

efforts de front afin d'assurer cette croissance du mouvement des jets au Canada, nous apprécions vos efforts.

Ensuite, je me dois de répéter un message qui était inclus lors du dévoilement du certificat d'opérateur de turbine. Le Comité des jets a mis au point ce processus -- que le MAAC a approuvé à l'unanimité -- afin de régler un autre processus de longue date qui n'était pas bien documenté et qui était subjectif, aux yeux de certains.

Lorsqu'il s'est mis en devoir de trouver une solution, le Comité a consenti à accorder une période de chevauchement des deux processus afin de faire en sorte que chaque pilote dispose d'un délai raisonnable pour faire sa demande d'obtention du nouveau document. Cette période de chevauchement tire à sa fin.

Pour ceux d'entre vous qui n'avez peut-être pas fait parvenir votre demande, la lettre dont vous vous serviez et que j'avais signée (ou l'ancien président du

Comité) parvient à échéance le 31 décembre 2012.

Au-delà de cette date-butoir, si un pilote tentait de se servir de sa lettre à un terrain reconnu de l'AMA américaine et qu'il ne possède pas un certificat d'opérateur de turbine, ce même pilote pourrait ne pas pouvoir bénéficier de la protection du MAAC.

Les pilotes qui aimeraient faire évoluer leurs maquettes aux États-Unis, à un terrain ou un rassemblement reconnus par l'AMA sans pour autant posséder un certificat d'opérateur de turbine valide ne sera effectivement pas protégé par le MAAC.

Ceux qui espèrent faire voler leur jet aux États-Unis devraient consulter la documentation disponible au site Web du MAAC. Certaines dispositions autorisent les pilotes à concentrer leurs activités en des secteurs géographiques concentrés ou en des lieux éloignés.

suite à la page 70

RC Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988L
Chair
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

F3P WORLDS

Starting this year, FAI has included F3P Indoor Aerobatics as a world competition. The Precision Aerobatic community is looking into having a Team Trials and sending a team to the first ever F3P event in Coburg, Germany to take place February 2 to 9, 2013. As this information just came forward, the date or location for the Team Trials has not been finalized, so check the MAAC website and magazine for details.

By the time you read this, the Committee should have the F3P schedules on the MAAC Precision Aerobatics website (http://www.maac.ca/committees/maac_committee.php?cm=25). The F3P World event and Canadian schedules will also be posted on Pattern West iNews, at (<http://members.shaw.ca/patternwestnews/patternwestnews/Welcome.html>).

There will also be an indoor Fun Fly and Pattern Contest in Kamloops -- check this website for more details <http://highcountryflyers.homestead.com/index.html>. This is usually held in late February or early March. I have been to the event every year and if you want to have some fun, be sure to go.

A wake-up call for all -- this report from a fellow Pattern pilot:

"At one of the recent B.C. pattern contests, an incident resulted in the loss of a new electric pattern plane but, thankfully, no injuries.

"A pilot had completed his flight and stopped the plane next to the edge of the runway. The pilot walked over and as he reached down to adjust the aircraft's position, the transmitter tray with radio still on it slipped and fell onto the ground, causing the plane to go to full power.

"The pilot attempted to grab the fin of the plane but the power of the plane was too much and the plane continued

through a just wide enough gap between two benches and hit another park bench which had a spectator sitting on it. The spectator managed to avoid injury but the plane did not get off so lightly and was damaged beyond repair.

"Things that could have been done to avoid such an incident that we can all learn from. Here are a few Ideas:

- The plane could have been positioned pointing away from the pits instead of towards it.

- An arming plug might not have helped as it would have to be fitted. In the days of glow planes, many of us used throttle cuts to kill the power. The same can be done with electric.

- Always have your caller/helper hold on to the plane until the power is disabled and the plane is safe."

I like the last suggestion and will use it in the future. Thanks for sharing your experience and misfortunate with us. ✈

RC - Acrobatie de Précision



Hartley Hughson 50988L
président
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3P

À compter de cette année, la Fédération aéronautique internationale (FAI) a inclus le vol acrobatique intérieur, le F3P, à titre de compétition mondiale. La communauté espère pouvoir organiser des épreuves de sélection d'équipe afin de pouvoir envoyer une formation au tout premier concours F3P à Coburg (Allemagne), du 2 au 9 février 2013. Au moment où nous avons appris cette nouvelle, la date et le lieu d'une telle épreuve de sélection n'a pas été finalisée. Vérifiez le site Web du MAAC et notre revue pour consulter des détails.

Au moment où vous lirez ces lignes, le Comité devrait posséder des séquences de F3P au site Web de l'acrobatie de précision du MAAC (http://www.maac.ca/committees/maac_committee.php?cm=25). Les séquences du championnat mondial et celles du Canada seront aussi affichées chez Pattern West iNews, at <http://members.shaw.ca/patternwestnews/patternwestnews/Welcome.html>.

Un Fun-fly de vol intérieur et de volti-

ge est aussi prévu à Kamloops -- vérifiez le site Web pour en connaître les détails, au <http://highcountryflyers.homestead.com/index.html>. Celui-ci a habituellement lieu à la fin février ou au début du mois de mars. Je me suis rendu annuellement à ce concours et si vous voulez vous amuser, allez-y.

De quoi nous faire réfléchir : voici un compte-rendu d'un collègue pilote de voltige :

«Lors d'un récent concours de voltige en Colombie-Britannique, un incident s'est soldé par la perte d'une maquette flambant neuve mais heureusement, sans occasionner des blessures.

«Un pilote venait de compléter son vol et avait arrêté son appareil en bordure de la piste. Le pilote s'est dirigé vers son avion et s'est penché pour ajuster sa position. Son plateau à émetteur a glissé et est tombé au sol, ce qui a sollicité la manette à pleins gaz.

«Le pilote a tenté de saisir la dérive verticale de sa maquette mais la puissance du moteur était trop élevée et l'avion s'est faufilé dans une ouverture juste assez grande entre deux bancs pour aller finir sa course contre un autre banc, sur lequel était assis un spectateur. Ce der-

nier a évité le projectile de justesse mais l'avion ne s'en est pas si bien tiré : il était trop endommagé pour qu'on espère le reconstruire.

«Quelques précautions auraient pu être imaginées afin d'éviter un tel incident et nous pouvons tous retenir la leçon. Voici quelques idées :

- * L'avion aurait pu être positionné de sorte à pointer le nez ailleurs que vers l'aire des puits.

- * Un dispositif d'armement n'aurait peut-être pas aidé puisqu'il aurait fallu l'installer. À l'époque des maquettes à moteur conventionnel, plusieurs d'entre nous avions réglé la manette des gaz de sorte à ce qu'elle coupe l'alimentation, si nous en ressentions le besoin. Une méthode semblable pourrait être mise au point sur les maquettes électriques.

- * Demandez toujours à votre observateur/aide de camp de tenir votre maquette jusqu'à ce que l'alimentation moteur ait été coupée et que l'avion soit inoffensif.»

J'aime cette dernière suggestion et je m'en servirai à l'avenir. Merci d'avoir partagé cette mésaventure avec nous. ✈

RC Pylon



Randy Smith 13141
Chair
403 547-1086 pylon.guy@shaw.ca

Another pylon racing season is over. The competition this year was as tough as ever and "it ain't gotten easier."

The Umbach brothers from Saint-Albert, Alberta are a formidable team to run against. Al and Kevin stepped to the podium more than once this season, taking their share of pylon racing trophies. They also did a great job of hosting a successful pylon race in Morinville, just north of Saint-Albert. A big thanks goes out to Scott Currie for the use of his airfield.

And just to show that you are never too old to race around the pylons, Jack Ellefson placed third in Quickie 500 at Calgary's annual pylon race. Jack is somewhere around 70 years old. No one knows for sure except his hairdresser! The contest in Calgary was a success, once again. Thanks to all the club members, family and friends who came out to help run the race.

A pylon race takes anywhere from 12 to 15 volunteers to judge pylons, count laps and time the airplanes. We couldn't

have had all the fun we did without the racecourse workers!

The Regina Windy Flyers and the Hub City Radio Control Club also hosted pylon races in Saskatchewan during June and August, respectively. Regina had some great weather. As usual, it was a bit windy but the planes and pilots handled the wind just fine.

All summer, Saskatoon was challenged by more than their fair share of rain. As most of the rest of the country was baking in the summer heat, Saturday's Quickie 500 race in Saskatoon was rained out in August. The weekend was saved by a good day of Q40 racing on Sunday.

Jeff Martin was voted in as our new President of the Canadian Prairie Pylon Racing Association. Thanks Jeff for stepping up, this year.

It seems like a distant memory now but Roy Andrassy, Hank Kauffmann and I were among the 70 or so competitors who attended the U.S. Nationals pylon championships. All I can say is that the NATS were not kind to me this year. I lost two Quickie 500 birds in back-to-

back races. The Q40 competition was shortened to five rounds due to rain. Roy placed well in E-Formula One, taking 5th place. ✈



Jack Ellefson, 70ish, took third place in Quickie 500 pylon at the Calgary contest in July, flying a Ninja Quickie 500. /Jack Ellefson, un septuagénaire, a ravi la troisième place lors de l'épreuve Quickie 500 à Calgary (en juillet) à l'aide de son Ninja Quickie 500.

RC Course Autour de Pylônes



Randy Smith 13141
Président
403 547-1086 pylon.guy@shaw.ca

Eh bien, une autre saison de course autour de pylônes vient de se terminer. La concurrence était plus vive que jamais cette saison et elle ne devient pas plus aisée!

Les frères Umbach de Saint-Albert (Alberta) constituent une équipe redoutable. Al et Kevin sont montés sur le podium de la victoire à plus d'une reprise cette saison et ont ravi leur part des trophées. Ils ont aussi accueilli avec beaucoup de succès une course à Morinville, tout juste au nord de Saint-Albert. Un gros merci à Scott Currie qui nous a laissé utiliser son terrain.

Ne serait-ce que pour prouver que vous n'êtes jamais trop vieux pour vous adonner à la course, Jack Ellefson est arrivé au troisième rang lors de l'épreuve Quickie 500, à la course annuelle de Calgary.

Ce dernier a environ 70 ans. Personne ne connaît son âge véritable, à part peut-être son barbier! Le concours de Calgary a une fois de plus remporté du succès. Merci à tous les membres du club, à leur famille respective et aux amis qui ont donné un coup de main.

Une course autour de pylônes fait appel à 12 ou 15 bénévoles afin d'agir en tant que juges, compter les tours et chronométrer les maquettes. Nous n'aurions pu autant nous amuser sans la participation de ces bénévoles!

Les Regina Windy Flyers et le Hub City Radio Control Club ont aussi été les hôtes de courses en Saskatchewan en juin et août, respectivement. Regina a bénéficié d'une belle météo. Il ventait, comme d'habitude, mais les pilotes et leurs avions s'en sont tout de même bien accommodés.

Tout au long de l'été, la pluie a contrecarré les plans de Saskatoon. Tandis que le reste du pays était en proie à un soleil

implacable, la course Quickie 200 du samedi a été contremandée, en août. La fin de semaine a tout de même été rescapée grâce à une météo clémente le lendemain, ce qui a permis de présenter la course Q40.

Jeff Martin est devenu le nouveau président de la Canadian Prairie Pylon Racing Association. Merci Jeff de vous être présenté à l'élection, cette année.

Ça semble déjà bien lointain mais Roy Andrassy, Hank Kauffmann et moi-même étions parmi les 70 concurrents au championnat de course autour de pylônes des U.S. Nationals. Tout ce que je peux ajouter, c'est que ces NATS n'ont pas été tendres à mon égard, cette année. J'ai perdu deux Quickie 500 lors de deux courses successives. L'épreuve de Q40 a été écourtée à seulement cinq rondes en raison de la pluie. Roy s'est placé avantageusement, au cinquième rang, en E-Formula One. ✈



Peter Conquergood 9551
Président
705-738-6349 pconquer@gmail.com

Vous devriez vous attendre à voir des modifications dans les règlements de compétition des copies volantes. À l'heure actuelle, et particulièrement si vous êtes concurrent à l'extérieur du Canada, les règlements diffèrent d'un événement à l'autre. Les règlements se ressemblent au sein de l'AMA, les U.S. Scale Masters, le Mint Julep et le Top Gun, mais ils diffèrent et ceux de la FAI ne sont pas les mêmes non plus.

Ne serait-ce que pour ajouter à cette complexité, nos propres règlements du MAAC ne ressemblent à aucun des autres. Pour un concurrent, c'est un défi de plus qui ne devrait même pas exister. La compétition de copies volantes possède déjà sa part de défis sans que ce même concurrent ne doive apprendre un nouvel ensemble de règlements pour chaque des compétitions.

Deux tendances se dessinent présentement au sein des règlements afférents aux copies volantes et il faudra s'y pencher afin d'effectuer une refonte des règlements au sein du MAAC.

En premier lieu, aux États-Unis, une tendance vise à harmoniser les règlements entre rassemblements d'envergure et les organisations qui y gravitent. Cela aurait du sens, selon moi, que les règlements du MAAC s'inscrivent dans la même lancée. Plusieurs Canadiens s'ins-

crivent à des concours aux États-Unis et que d'harmoniser les règlements, voilà ce qui simplifierait de beaucoup leur tâche.

Même si moins d'entre nous nous livrons à de la compétition sur la scène internationale à l'aide des règlements de la FAI, cela ne signifie pas pour autant que nous devrions les ignorer. Toutefois, je crois que cela signifie que nous devrions plutôt nous aligner vers les règlements américains que sur les règlements de la FAI, si nous devons faire un choix.

Deuxièmement, une tendance vise à normaliser le pointage des juges au sein des concours de copies volantes. La normalisation, c'est une technique mathématique par laquelle le pointage des juges est égalisé. Certains juges sont plus sévères que d'autres. Ça va, en autant que chaque juge soit conséquent au cours de chacune des rondes de vol et si chaque concurrent est jugé par le même juge en au moins une ronde.

Toutefois, les juges les plus sévères peuvent influencer les résultats finaux. La normalisation du pointage de vol au cours de chaque ronde élimine l'effet des juges sévères ou moins sévères. Après chaque ronde, le pointage le plus élevé de la ronde est augmenté à 100. Les pointages de tous les autres pilotes sont augmentés proportionnellement. Les classements demeurent les mêmes dans la même ronde, c'est-à-dire que le pilote en troisième place le demeure. De cette façon, il importe peu que le juge ait été sévère ou plus tolérant; tous les pointa-

ges de cette ronde se basent dorénavant sur le plus haut pointage, désormais établi à 100.

La normalisation a été utilisée chez d'autres formats de compétition de vol télécommandé -- comme l'IMAC -- et aide à réduire l'effet du comportement de chacun des juges qui assignent leur pointage. La normalisation occasionne aussi davantage de flexibilité pour les organisateurs de concours qui peuvent alors choisir des juges qui savent effectuer leur travail.

Votre Comité de copies volantes aimerait obtenir votre réaction à ces idées.

Je reviens des U.S. Scale Masters Championships en Indiana; Philip Soden et moi étions les seuls concurrents canadiens, cette année. La participation était moindre. Seuls 26 concurrents étaient de la partie, comparativement à de 40 à 50, habituellement. Philip pilotait son Chilton DW-1 électrique à l'échelle 50 %. Cette maquette est acrobatique et est doté d'un système sonore qui reproduit des bruits très convaincants de moteur. Elle pèse 52 livres et le système de motorisation produit environ 6 000 watts. Cet avion est très impressionnant en l'air.

Philip a terminé en troisième place au sein de la catégorie Expert et a remporté des prix pour l'époque dorée (Golden Age) et pour la réalisation d'un point de vue ingénierie. Mon Super Cub est arrivé en dixième position cette année (catégorie Expert) mais j'ai remporté le prix du meilleur appareil civil. ✈



Peter Conquergood 9551
Chair
705-738-6349 pconquer@gmail.com

You should expect to see some changes in scale competition rules. Currently, and particularly if you compete outside of Canada, the rules at each event are different. AMA, US Scale Masters, Mint Julep, and Top Gun each have similar, but different rules and FAI rules are different again.

To compound the situation, our MAAC rules are not the same as any of the others. For a competitor this is a messy challenge that should not exist. Scale competition has enough challenges without the competitor having to learn a new set of rules for each competition.

There are two trends in scale rules underway that we need to consider for re-vamping our MAAC rules.

Firstly, in the US, there is a move underway to harmonize the scale rules between all the major events and organizations. It makes sense to me that MAAC rules should move in the same directions. There are a significant number of Canadians competing in the US, and having harmonized rules would make

this easier for them.

While there are fewer of us competing internationally, using the FAI rules, but that does not mean that we should ignore them. I do think, however, that it does mean we should be more aligned with the US rules that FAI rules where there are choices to be made.

Secondly, there is a move underway to bring "Normalization" into scale scoring in the US. Normalization is a mathematical technique used to equalize the judges' scores. Some judges are harder markers than others. That is perfectly OK, as long as each judge is consistent during each round of flying, and if each contestant is scored by the same judge in at least one round.

Nevertheless, some 'hard marking judges' can have an effect on the final results. Normalization of the flight scores in each round eliminates the effect of hard and easy judges. After each round, the highest flight score in the round is increased to 100. The scores of all the other pilots are raised proportionately. All the rankings in the round remain the same, i.e. the third highest score is still the third highest. This way it does not matter if the judge was an easy or hard marker, all the scores for that round be-

come based on the highest being 100.

Normalization has been used in some other forms of RC competition, such as IMAC, and has shown to help reduce the effect of the individual judges' scoring behaviour. Normalization also results in more flexibility for the contest organizers in selecting judges and makes 'competitor judging' more viable.

Any feedback on these concepts will be appreciated by your scale committee.

I have just returned from the US Scale Masters Championships in Indiana where Philip Soden and I were the only Canadians competing this year. The overall turnout was lower than normal. Only 26 competitors participated versus a norm of 40 to 50 competitors. Philip was flying his electric powered 50% Chilton DW-1. The aircraft is aerobatic, and is fitted with a sound system producing realistic engine noises. It weighs 52 pounds, and the power system produces about 6000 Watts. Very impressive in the air.

Philip placed third in Expert, and also won awards for Best Golden Age and Engineering Achievement.

My Super Cub placed tenth in Expert this year, but did get the Best Civilian Award. ✈

livrée (couleur), en plus de dix autres points pour une documentation précise. Quant aux 80 % restants, ils sont attribués au mérite du vol proprement dit.

Profile Scale, c'est essentiellement une épreuve qui fait appel aux règlements de Sport Scale mais qui n'exige qu'un fuselage en profil qui rappelle celui de votre sujet.

Le fuselage et les nacelles ne doivent pas dépasser une épaisseur d'un pouce, à l'exception des faux capots moteurs, qui ne peuvent dépasser une largeur de 1,5 pouces.

Puisque les juges effectuent leur travail à une distance de 15 pieds, seuls les détails visibles à cette distance sont requis. Les lignes de panneau et les caractéristiques les plus visibles de l'avion grandeur nature devraient être ajoutées mais une quelconque simulation de rivets, voilà qui est à toutes fins pratiques inutile.

Si vous ne voulez pas dessiner vos propres plans, Brodak Manufacturing offre quelques bons kits qui sauraient être compétitifs s'ils sont exécutés avec une livrée de couleurs fidèles au véritable appareil.

Là-dessus, vous pourriez utiliser comme référence les vieux ouvrages de Profile Publications ou trouver pareille mine de renseignements dans Internet, ou encore offrir des photos de votre sujet, prises dans un musée d'aviation.

Rappelez-vous cependant que les photos constituent une meilleure source de documentation de copies volantes que de simples diagrammes trois-vues, surtout si vous tentez de reproduire une livrée de couleurs en particulier. Les échantillons de peinture sont bien chouettes mais vous pourriez fort bien trouver des teintes de peinture qui se rapprochent de ce qu'on trouve dans vos photos ou dessins. Il n'y a pas un juge qui vous pénalisera tant que ça!

Un train d'atterrissage escamotable n'est pas requis au sein de la catégorie Profile Scale, si bien que votre pointage (en vol) n'en souffrira pas si vous n'avez pas incorporé cette caractéristique dans votre maquette. (Si vous avez décidé d'inclure le train escamotable, il pourra vous servir comme option en vol, si vous le désirez.)

Les maquettes de type Fun Scale peuvent posséder un fuselage entier ou de type profil, mais vous n'aurez qu'un pointage statique limité, comme je l'ai mentionné. Cette épreuve est résolument à l'intention des nouveaux venus afin de les encourager à essayer d'assembler une copie volante. Mais les pilotes plus aguerris pourront faire évoluer leurs maquettes au sein des catégories Profile ou Sport Scale, le temps de laisser respirer les nouveaux!

Dans la prochaine chronique, je poursuivrai à l'aide d'une petite description du programme de vol exigé lors de ces épreuves et j'offrirai des suggestions sur la façon de maximiser vos points en vol, lorsque vous pilotez devant les juges. ✈

d'hydravions. Si vous avez des photos de tels rassemblements, envoyez-les moi ainsi qu'une description et je tenterai d'inclure le tout dans une prochaine chronique.

Souvenez-vous que les accidents peuvent être évités, avec un peu de planification. Prenez votre temps et songez à ce qui pourrait arriver si vous coupez les coins un peu trop ronds! Sachez où vous vous trouvez et ce qui se passe autour de vous.

Ce message est plutôt cryptique. Mais lorsqu'un groupe de pilotes s'assemble et qu'ils font voler leurs maquettes, le tout peut bien vite ressembler à un terrain de stationnement lors du temps des Fêtes. Il y a beaucoup de va-et-vient. ✈

Len Bourel et son nouveau Viking a décroché la palme tandis que moi-même (avec mon Ringmaster) suis arrivé deuxième; Keith Morgan et son Galloping Comedian a terminé en troisième place.

Une nouvelle catégorie a aussi été lancée durant ce championnat, l'acrobatie pour les novices. Le nombre d'inscriptions était faible mais Bill Huckin a tout juste évincé Naomi Macklem de trois quarts de point pour décrocher la première place.

Les épreuves Profile Stunt et F2B ont été disputées en des conditions quasi-idéales et huit pilotes se sont inscrits dans chacune des catégories. Au sein de Profile, notre hôte Brad LaPointe a piloté son Pathfinder de sorte à décrocher la troisième; Keith Morgan est arrivé deuxième tandis que j'ai ravi la première place.

En F2B, Peter Hanson est devenu le champion; Geoff Higgs a terminé deuxième et Len Bourel a mérité une troisième place.

Enfin, le Championnat mondial de F2B vient de se conclure en Bulgarie. Le gérant d'équipe fera parvenir un rapport détaillé mais je peux vous dire que des maquettes électriques ont ravi les quatre premières places. Les conditions météo sont passées de très bonnes à très venteuses, assorties de pluie.

Veillez m'envoyer vos suggestions, photos et résultats de concours afin que je puisse les inclure dans la prochaine chronique d'acrobatie de précision. ✈

je n'affiche pas encore cette uniformité... pour l'instant. Mon premier concours derrière moi, je dispose maintenant d'un jalon. Avant la prochaine rencontre, je m'affairerai à m'améliorer en espérant offrir une meilleure performance, la prochaine fois.

«Vous vous demander si l'IMAC est une discipline qui vous convient? Songez au point suivant : votre pilotage va s'améliorer. Vous aurez dès lors un objectif à atteindre. Et tout commence en pilotant en ligne droite.» ✈

Un dernier mot sur les demandes de certificat que nous avons reçues jusqu'à maintenant. Le président du Comité n'a pas accès à la base de données du MAAC qui comprend l'adresse et autres coordonnées des requérants. C'est précisément pourquoi les formulaires en font la demande. Histoire de traiter une telle demande, je dois m'assurer qu'elle est entièrement complétée. Il est surprenant que j'aie reçu des demandes jusqu'à maintenant sans code postal, par exemple...et parfois encore moins complètes! ✈

RC Scale Aerobatics



Isabel Deslauriers 9551
Chair
514-636-8150 isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca

Submitted by John Rest

«Isabel Deslauriers, your usual and capable Scale Aerobatics columnist, asked me to write for this issue to share my recent experience of competing at an IMAC event for the first time.

«I learned to fly last year at my club, the Stetson Flyers. It was a great first year but by the end, I was wondering what new experiences lay ahead.

«This year's season brought changes: a new sport plane and a new goal - learning to fly the Basic IMAC sequence. In mid-July, after as much practice as possible, I flew the complete Basic sequence for the first time. Two days later, I showed up at my club, excited but nervous, for my first contest.

«Arriving early gave me lots of time to set up and get mentally prepared. Right away, it was obvious that this was no or-

dinary Saturday. Camping trailers in the parking lot and shade tents in the pits: This was a big deal. A day with purpose.

«Registration was followed by set-up and pilot briefing. Shortly afterwards, the flying started. Two lines - the near for Basic and Sportsman and the far for the more challenging classes. Before I knew it, I was taking off to fly the first sequence.

«Time, which had been scooting by at a rapid pace, suddenly slowed to a crawl. Knees knocking... breathing shallow... in the box! Roll... half cuban... reverse shark... loop. Each one in turn, seeing the errors and trying to correct them.

«Second sequence - more errors, more corrections. Landing (terrible, but thankfully not scored), followed by relief, unclenching and a deep breath. Round one - done!

«In between flying, there was ample opportunity to scribe for judges in other classes, and plenty of time to sit around and take it all in. The smell of gas, sun-

screen, hamburgers... the whispered scores, the whistle of a fast descent... the attentive spectators, the focused pilots.

«As the event unfolded, something became apparent: pilots took their flying seriously but the goal was to have fun, and everyone was willing to help. It's a very supportive atmosphere and, judges aside, very non-judgmental! I met lots of great folks and look forward to seeing them again.

«The second day brought the final rounds. I'd like to think my performance improved between the first and the last but I'm not that consistent - yet. Now that the first event is done, I have a benchmark. Before the next, I'll work on improving my skills with an eye to doing better next time.

«Wondering if IMAC is right for you? Consider the following: your flying will improve. You'll have a goal to work towards. And it all starts with a straight line.» ✈

Acrobatie de Copies Volantes



Isabel Deslauriers 9551
Présidente
514-636-8150 isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca

Soumis par John Rest

«Isabel Deslaurier, votre chroniqueuse talentueuse, m'a demandé d'écrire pour cette parution afin de partager avec vous l'expérience que j'ai vécue, récemment, en devenant concurrent IMAC pour la première fois.

«J'ai appris à piloter l'année dernière à mon club, les Stetson Flyers. C'était une première année sensationnelle mais à la fin, je me suis demandé quelles nouvelles expériences je vivrais.

«La saison 2012 a apporté son lot de changements : un nouvel avion sportif et un nouvel objectif -- apprendre à exécuter la séquence Basic de l'IMAC pour la première fois. À la mi-juillet, après avoir beaucoup pratiqué, j'ai piloté ma maquette et j'ai exécuté la séquence pour la première fois. Deux jours plus tard, je me suis présenté à mon club à l'occasion de mon premier concours; j'étais excité mais nerveux.

«Je suis arrivé tôt, si bien que j'ai pu assembler ma maquette et de me préparer mentalement. Aussitôt, j'ai eu l'im-

pression que ce samedi-là ne ressemblerait à aucun autre. Les roulettes de camping étaient stationnées dans le terrain de stationnement et des abris pare-soleil se trouvaient dans l'aire des puits : c'était une grosse journée pour plusieurs. Une journée avec un objectif clair.

«Après l'inscription, les pilotes ont eu la chance de préparer leur avion une dernière fois avant le briefing. Peu après, les vols ont commencé. Il y avait deux lignes de vol -- celle la plus près pour les adeptes des catégories Basic et Sportsman et la plus reculée pour les pilotes évoluant dans les catégories plus avancées. J'ai à peine eu le temps de m'apercevoir que je faisais décoller ma maquette afin de tenter ma chance à la première séquence.

«Le temps qui avait défilé à vive allure a soudainement ralenti. Mes genoux s'entrechoquaient... ma respiration était saccadée... reste dans la boîte imaginaire! Tonneau... demi-cubain... reverse shark... looping. Je me rendais compte de mes erreurs et tentais de les corriger.

«Lors de la deuxième séquence -- d'autres erreurs, d'autres corrections. J'ai fait atterrir mon appareil (pas très gracieusement mais heureusement, il ne faisait pas l'objet de points) et j'ai été

soulagé, j'ai desserré la mâchoire et j'ai pris une grande respiration. La première ronde venait de se terminer!

«Entre les vols, nous avons eu amplement de temps pour aider les juges à inscrire des pointages en d'autres catégories et nous avons pu nous asseoir et apprécier le moment présent. J'ai noté l'odeur du carburant, de l'écran solaire, des hamburgers... les résultats que l'on chuchotait, le sifflement d'une maquette en descente rapide... les spectateurs attentifs, les pilotes tout à fait concentrés.

«À mesure que se déroulait l'évènement, quelque chose m'a frappé : les pilotes prenaient leur vol au sérieux mais l'objectif était tout de même de s'amuser et tout le monde donnait volontiers un coup de main. L'atmosphère était à l'entraide et -- exception faite des juges qui effectuaient leur travail -- personne ne jugeait de la performance de leurs collègues! J'ai fait la connaissance de plusieurs personnes très intéressantes et j'ai hâte de les revoir.

«La deuxième journée était celle des rondes finales. J'aimerais croire que ma performance s'était améliorée entre la première et la dernière ronde, mais

suite à la page 70

Alberta

From page 13

et l'album photo qui se trouve au site Web. J'y posterai d'autre matériel sous peu. Si quelqu'un dispose de quelque chose qui vaut la peine de faire connaître, veuillez m'en faire part et nous pourrions en parler. ✈

Manitoba

suite de la page 15

de votre musée local, ce n'est là qu'une façon d'engendrer de la bonne volonté et de générer de la bonne publicité et visibilité pour notre sport. La couverture médiatique de la part de nos médias télévisuels et écrit de la participation du club, de même que la pancarte affichant le logo de notre club à l'intérieur du musée, voilà de quoi ajouter positivement à la réputation du club au sein de la communauté. ✈

Québec (I)

From page 20

coming.

In closing, I would like to say a few words about Club d'avions miniatures Les Phoenix Inc. located in Saint-Georges-de-Beauce. Again this year, on the Labour Day weekend, their flying site was filled with a beehive of activity. Campers galore and a complete line-up of airplanes and helicopters. It is sort of the end-of-the-season Fun Fly, so everyone gathers there to discuss the year's activities and new projects for the winter months.

On a final note, our zone membership has increased percentage-wise more than any other zone in Canada, so I can only say thank you and enjoy the festive holiday season. ✈

Sud Ouest

suite de la page 24

et Bryan Mailloux -- vous souhaitons tous un Joyeux Noël et une Bonne année. Passez de beaux moments en famille en compagnie de votre famille et de vos amis. Ne prenez pas un verre si vous conduisez. Au plaisir de vous revoir lors d'une séance de vol intérieur. ✈

Vol par immersion (FPV)

suite de la page 52

16) Dans les endroits où plusieurs maquettes de vol par immersion se trouvent, il faudra installer un tableau de fréquences FPV ou une fourrière (impound) qui ressemblent à ceux couramment utilisés pour la bande des émetteurs 72 MHz.

17) Les clubs et organisateurs qui veulent faire la promotion du vol par immersion à leur terrain ou rassemblement devront d'abord se familiariser avec les systèmes FPV, avec les lignes directrices rédigées plus haut et sur les capacités et limites actuelles des systèmes FPV et ils devront apporter les ajustements nécessaires aux lieux afin d'accommoder les besoins particuliers de ce type de maquette.

18) Pour de plus amples renseignements sur le vol par immersion, veuillez communiquer avec le Comité FPV ou consultez les documents du Comité FPV au site Web du MAAC.

19) Pour de plus amples renseignements sur la délivrance des licences radio et sur l'allocation des fréquences pour la transmission vidéo, communiquez avec le Comité des fréquences ou consultez les documents de ce même Comité sur le site Web du MAAC. ✈

Copie Volantes Géantes

suite de la page 62

de l'AMA américaine. Cela avait trait à des incendies de piles de lithium. Je n'en connais pas les détails mais ça a dû être sérieux pour motiver un tel avertissement. Vous l'avez sûrement entendu auparavant, mais SOYEZ PRUDENTS lorsque vous rechargez ces piles. ✈

RC Hélicoptères

suite de la page 63

aussi l'achat d'un simulateur de vol pour donner un coup de main lors de la formation.

C'est sensationnel de rencontrer des pilotes si enthousiastes et il est très encourageant de voir leur dévouement à l'avancée -- en toute sécurité -- de notre passe-temps au Canada. ✈

géotextile

suite de la page 29

de 15 pieds X 300 pieds. Trois rouleaux suffiraient à créer une piste assez impressionnante de 45 pieds X 300 pieds. On fait tenir ce matériau au sol grâce à des agrafes de paysagiste. Les écrasements et les hélices qui heurtent le sol peuvent endommager la surface mais le tout est aisément réparé.

Notre club a éventuellement décidé d'adopter une approche conservatrice et n'a commandé qu'un seul rouleau de Geotextile afin de créer une piste de 30 pieds par 150 pieds afin d'évaluer le produit. Nous avons commandé le matériel nécessaire et avons inscrit une date d'installation. À l'origine, nous nous attendions à ce que l'installation nécessite de quatre à six heures. Le jour venu, environ 30 membres sont venus donner un coup de main. Nous avons terminé le projet au complet en l'espace d'environ 90 minutes. Dame nature a poursuivi son travail et en l'espace d'environ deux semaines, la piste s'était resserrée pour former une surface très bien tendue.

Le coût de projet était d'environ 1 250 \$, une somme que nous avons prélevée à même les réserves du club.

Notre club évaluera la piste pendant un bon moment et nous déciderons ensuite si nous voudrions en augmenter les dimensions.

Jusqu'à maintenant, les membres sont très satisfaits des résultats. ✈

Securism

suite de la page 55

mer au contexte local et aux catégories d'intérêt particulier en cause.

Surveillez ces importants changements au cours des prochains mois. Entre-temps, pilotez en toute sécurité, mes amis. ✈



Hours	
Mon	10-8
Tues	closed
Wed	10-6
Thurs	10-6
Friday	10-8
Sat	10-5
Sun	closed

(519) 36INTEK
www.intekhobbies.com
sales@intekhobbies.com
679B 10th St. Hanover, Ontario

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

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
Charlottetown, PE 902-569-2088
5144 - 75th Street
Edmonton, AB 780-466-3388
140 Trainyards Drive
Ottawa, ON 613-244-2701
3035 Argentia Road, Unit 3
Mississauga, ON 905-824-8228
www.greathobbies.com 800-839-3262

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229

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

1-519-36-INTEK
WWW.INTEKHOBBIES.COM
679 10th Street, Hanover, ON N4N 1S1

Hwy 401
Hwy #2
Progress Ave.
Gardiners Rd.
699 Gardiners Rd
Kingston, ON K7M 3Y4
toll free 866-389-4878
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

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.

ALBERTA - A

November 3, 2012 | Edmonton Radio Control Society Auction | Auction | 1 Day | Baturyn Comm. League | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Bruce Bender | (780)473-3719 | bwbender@shaw.ca | No reserve auction, held at Baturyn Comm. League, 10505-172 Ave. Edmonton. \$10.00 registration fee. Auction fee is 15% of selling price. All payment is by cash, credit or debit card only (no cheques). Doors open at 8:00AM for registration. Auction starts at 10:00AM. For more details and registration forms, see ERCS Web Site www.ercs.ab.ca | 2012-499

November 4, 2012 | 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, 2012 | 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, 2012 | 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, 2013 | 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 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, 2013 | 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 as Sunday afternoon of fun flying. | 2013-04

January 27, 2013 | 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 | 2013-05

February 10, 2013 | 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, 2013 | 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 | 2013-06

February 24, 2013 | 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 | 2013-07

March 11, 2013 | 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 | 2013-08

March 24, 2013 | 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. | 2013-09

ATLANTIC - B

BRITISH COLUMBIA - C

November 11, 2012 | Warbirds Over Tolko | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Bill English | 250-828-7112 | billandbev@telus.net | Sunday November 11th join us for Warbirds over Tolko. | 2012-508

MANITOBA NW ONTARIO - D

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@bell.net.net | 2013-01

July 20, 2013 | R.R.I. FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | RAINY RIVER INTERNATIONALS | BILL HAGARTY | 807-852-3251 | whagarty@aol.com | Well here we go again for the 2013 fun fly season. As always a big thanks to all who helped the 2012 fun fly. Without the help it would not happen. It is time to mark the calendar for 2013. The fun fly will be a one day event but you are welcome to come early and stay as long as you want. There is dry camping on the field weather permitting. The R.R. FUN FLY-FISH FRY will be on the 20th of July. The landing fee will be \$15.00 for pilots. There will be a \$10.00 fee for spouse or family. The B.B.Q. will be on the go at noon with hamburgers and smokies. For a moderate fee. If you are planning on go-

Calendar of Events



ing to the U.S.A. be sure to have your proper documentation. If you have any question or concerns please call W. Hagarty 807-852-3251 or e-mail whagarty@aol.com. Our website is 222.upaero.com/rainyriver. Looking forward to another great fun fly season. Thanks again R.R.I. | 2013-13

August 16, 2013 | Gimli Model Fest 10th Anniversary | Fun Fly | 3 Days | Main Club Field | MANITOBA/NORTHWESTERN ONTARIO ZONE | Jeff Esslinger | | esslinger1@shaw.ca | www.gimlimodelfest.com The 10th annual GFM dates are now released. Come the weekend before, stay the week. GMF 2012 was the best ever. Stay in the loop: friend us on Facebook; Gimli Model Fest. Or check us out at www.gimlimodelfest.com What the spectators have to say: 'This is better than a 'real' airshow' | 2013-12

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 | 2013-02

MIDDLE - E

NORTHERN - F

OTTAWA VALLEY - G

BC COASTAL - H

QUEBEC - I

ST. LAWRENCE - J

November 11, 2012 | RC Indoor / RC Vol Interieur | Fun Fly | 1 Day | Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU

LIEU Sorel-Tracy | Robert Thibert | 450-551-3112 | RC INDOOR / RC VOL INTERIEUR Le Club Escadron du Richelieu organise une journée de vol interieur le 11 nov. de 12.30 a 16.00 hres Endroit: Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy 3000 Blv. de Tracy (porte 17) Sorel-Tracy Quebec J3R 5B9 Info: robert.thibert@yahoo.ca | 2012-504

December 23, 2012 | RC Indoor / RC Vol Interieur | Fun Fly | 1 Day | Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU Sorel-Tracy | Robert Thibert | 450-551-3112 | robert.thibert@yahoo.ca | RC INDOOR / RC VOL INTERIEUR Le Club Escadron du Richelieu organise une journée de vol interieur le 23 déc. de 12.30 a 16.00 hres Endroit: Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy 3000 Blv. de Tracy (porte 17) Sorel-Tracy Quebec J3R 5B9 Info: msalvas1976@hotmail.com | 2012-505

January 20, 2013 | RC Indoor / RC Vol Interieur | Fun Fly | 1 Day | Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU Sorel-Tracy | Robert Thibert | 450-551-3112 | robert.thibert@yahoo.ca | RC INDOOR / RC VOL INTERIEUR Le Club Escadron du Richelieu organise une journée de vol interieur le 23 déc. de 12.30 a 16.00 hres Endroit: Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy 3000 Blv. de Tracy (porte 17) Sorel-Tracy Quebec J3R 5B9 Info: msalvas1976@hotmail.com |

February 3, 2013 | RC Indoor / RC Vol Interieur | Fun Fly | 1 Day | Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU Sorel-Tracy | Robert Thibert | 450-551-3112 | robert.thibert@yahoo.ca | RC INDOOR / RC VOL INTERIEUR Le Club Escadron du Richelieu organise une journée de vol interieur le 23 déc. de 12.30 a 16.00 hres Endroit: Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy 3000 Blv. de Tracy (porte 17) Sorel-Tracy Quebec J3R 5B9 Info: msalvas1976@hotmail.com |

March 3, 2013 | RC Indoor / RC Vol Interieur | Fun Fly | 1 Day | Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU Sorel-Tracy | Robert Thibert | 450-

551-3112 | robert.thibert@yahoo.ca | RC INDOOR / RC VOL INTERIEUR Le Club Escadron du Richelieu organise une journée de vol interieur le 23 déc. de 12.30 a 16.00 hres Endroit: Centre Sportif du CEGEP de Sorel-Tracy 3000 Blv. de Tracy (porte 17) Sorel-Tracy Quebec J3R 5B9 Info: msalvas1976@hotmail.com |

SASKATCHEWAN - K

SOUTH EAST - L

February 10, 2013 | Toronto West Swap Meet | Swap Shop | 1 Day | CPEW Union Hall 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ont. | OAKVILLE MFC INC. | Erik Genzer | (905)-607-9675 | egenzer@hotmail.com | Oakville Milton flying club Toronto West Swap Meet Date: Sunday February 10, 2013 Time: 9:00am to 12:00 Noon Location: CPEW Union Hall, located at 785 Pacific Road Units 13 and 14, Oakville, Ontario. You are invited to look up our web site at: www.omfc.org for a map, further directions and GPS coordinates. Rental space for vendors is \$10 per table. Please register with Erik Genzer at: egenzer@hotmail.com or Telephone (905)-607-9675. See You there. | 2013-14

SOUTH WEST - M

October 27, 2012 | Southwest Annual Zone Meeting | Display | 1 Day | 427 Wing Air Force Association Club at the London International 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.

Calendar of Events



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, 2012 | swap meet | Swap Shop | 1 Day | Western Fair District | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | Dale McGill | 519 857-5622 | 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 5622 or email @ lmacswapmeet@hotmail.com | 2012-475

November 11, 2012 | L.I.F.T Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Fanshawe College Indoor | FOREST CITY FLYERS INC | Art Lane | 519-685-7002 | art2lane@bell.net | The Forest City Flyers, London, is proud to sponsor there Indoor RC Flyers Group (L.I.F.T.) for another winter season. The dates are November 11, December 1, January 5, February 9

and March 9. ONLY the November 11 date will be in GYM #1 starting at 9:30 am to 11:30 am. The rest of the dates will be in GYM #3, from 10:00 am until noon. Open to all micro models, fixed wing and Helis. Electric only of course. Charging allowed in the gym, under constant watch. No flying allowed before stated times so please respect this. MAAC membership mandatory. Seasons pass is only \$34.00. Flying area is 68 x 110 feet and a 22 foot ceiling. Contact Art Lane, 519-685-7002. Email Art at art2lane@bell.net | 2012-225



Serving Modellers since 1972

CELLAR DWELLER HOBBY SUPPLY LTD.

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

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

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

Eflite **BLADE CP RTF ELECTRIC MICRO HELICOPTER**



CCPM AND COLLECTIVE HEAD COMPLETELY READY TO FLY

TOLL-FREE ORDER LINE

1-866-248-0352

(204) 589-2037

www.CellarDwellerHobby.com

\$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



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: IFO Mini, MK3IFO, two Unicorn wings, 2 meter sailplane, Power supply, two chargers, Eclipse 7Q-PCM transmitter with spectre. All with BL motors. jeti36@rogers.com (Ajax, ON) (11/12)

FOR SALE: Enya VT240 "V" twin cylinder model engine in excellent condition, comes with manual for assembly, and owner/operator. Also comes with an extra set of new bearings. I am asking \$100.00, Phone # 1-519-524-5125 Goderich Ont., Email me at b.purdon@eastlink.ca (11/12)

FOR SALE: 100" Unionville Beaver Kit NIB \$200, 100" Unionville Otter Kit NIB \$200, nol linger produced 89" Dynaflyte 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 pictures. (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 shipping 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 | 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: 1/4 scale Cub, Multiplex radio, SAI TO 1.50 \$450. Floats \$50. 1/3 Scale Turbulent, SAI TO 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 Prettnner 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)

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



GB R-3



KMPGBR3

\$179.99

- Wingspan: 55"
- Length: 53"
- Flying Weight: 6.1 lbs
- Drive System: Brushless OutRunner 3848 600KV Motor (Included)
- Speed Controller: 45A Brushless ESC (Included)
- Servo: 2 x 9g and 2 x 25g (Included)



Icon A-5



KMPA5

\$199.99

- Wingspan: 71"
- Length: 45"
- Flying Weight: 5.5 lbs
- Battery 6S 3000 Mah 20C
- Retracts: Included
- Servos: (7) 9g



A-1 Skyraider



KMPA-1G

\$319.99

- Wingspan: 63"
- Length: 48.5"
- Flying Weight: 6.1 lbs
- Drive System: Brushless OutRunner KV400 Motor (Included)
- Speed Controller: 80A Brushless ESC w/ BEC (Included)
- Retract: 90 Degree Rotating Electric Retracts (Included)



P-47 Thunderbolt Eileen PNP



KMPP47E

\$259.99

- Wingspan: 63"
- Length: 56"
- Flying Weight: 6.61 lbs
- Drive System: Brushless Out Runner KV400 Motor (included)
- Speed Controller: 80A Brushless ESC w/ BEC (included)
- Servo: 4X 9g and 2X 30g (included)



Habu 2 BNF Basic EDF Jet



PKZ7150

\$299.99

- Wingspan: 36.3"
- Flying Weight: 51.8 oz
- Motor: Brushless BL15 Ducted Fan Motor, 3200Kv (installed)
- Length: 43.3"
- Optional Retracts
- Servos: 5 installed, 2 required for optional flaps



GT22 Gas Engine 22cc RE Carb w/Mufler



OSMG22

\$409.99

- Displacement: 1.35 cu in (22 cc)
- Bore: 1.26"
- Stroke: 1.08"
- Output: 2.66 hp @ 9000 RPM
- Practical RPM Range: 1800 - 9000



Blade Nano CP X RTF Flybarless Electric Heli



BLH3300

\$189.99

- Rotorspan: 197mm
- Tail Rotor: 40mm
- Height: 79mm
- Length: 197mm
- Weight: 29g
- Includes: Motor, Radio, Receiver, Gyro, Servo, ESC and Battery.
- Also available in a BNF.



Giant Scale Focke-Wulf 190 ARF



TOPA0706

\$749.99

- Wingspan: 85"
- Wing Area: 1198 in²
- Weight: 22-24 lb
- Length: 73.25"
- Includes: Prebuilt Wing, Fuselage and Tail Sections, Fuel Tank, Spinner, Decals
- Wing Loading: 42 - 46 oz/sq ft
- Motor: 50 - 55cc Gas

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