

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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

HOBBY HOBBY

EST. 1984

Canada's Best Stocked Hobby Shop!

CHECK OUT OUR WEB SITE!
www.hobbyhobby.com

Elite ARF FUNTANA 300



Span: 32"
Area: 251 sq.in.
Length: 30"
Wt: 7.5 - 8oz. **\$49.99**
Motor: Brushless (not included)
Radio: 6ch 4-Micro Servos



\$159.99
W/Controller

*Over 50 Aircrafts!
*Over 20 Flying Sites



\$199.99
W/Controller

NEW! **G4**



TOP FLITE P-51 MUSTANG ARF

Fiberglass Cow! Retracts Included!
Span: 64.5"
Area: 721 sq.in.
Length: 56"
Wt: 8-10 lb.
Engine: .60-.91 2st. .91-1.20 4st.
Radio: 6ch 6- Servos **\$279.99**



GREAT PLANES 3D REACTOR BIPE ARF

E-Performance Series
Span: 35"
Area: 600 sq.in.
Length: 43"
Wt: 34.2-38.2oz.
Motor: Brushless (not included)
Radio: 4ch 4-Micro Servos **\$149.99**

| | | | |
|------------|----------|-------------------|----------|
| 10LA W/Muf | \$ 54.99 | 120AX | \$264.99 |
| 15LA W/Muf | \$ 59.99 | 160 FX W/Muf | \$299.99 |
| 25LA W/Muf | \$ 62.99 | FS 30 Sur. W/Muff | \$159.99 |
| 46LA W/Muf | \$ 67.99 | FS 40 Sur. W/Muff | \$179.99 |
| 65LA W/Muf | \$109.99 | FS 56A W/Muff | \$249.99 |
| 25FX W/Muf | \$ 84.99 | FS 70 Sur. W/Muff | \$199.99 |
| 32SX W/Muf | \$124.99 | FS 70 Ultimate | \$299.99 |
| 46AX W/Muf | \$109.99 | FL 70 FL W/Muff | \$179.99 |
| 50SX W/Muf | \$159.99 | FS 81A W/Muff | \$349.99 |
| 55AX W/Muf | \$149.99 | FS 91 Sur.II | \$249.99 |
| 61FX W/Muf | \$159.99 | FS 91 Sur.II pmp | \$349.99 |
| 75AX W/Muf | \$199.99 | FS 120 Sur. | \$319.99 |
| 91FX W/Muf | \$209.99 | FS 120 Sur.pmp | \$379.99 |
| | | FS 200-U Sur. | \$499.99 |



Elite Ready to Fly! BLADE 400 3D

2.4 GHz

CCPM Mixing!
*Already Assembled!
*Spectrum DX6i Radio Incl.!
*DS75 Digital Servos!
*420H Brushless Motor!
* 20 Amp ESC!
*1800mah Lipo **\$469.99**



T-REX 500 ALIGN

Fiberglass Canopy!
Carbon Blades!
*Length: 850mm
*425mm Carbon Blades Inc.!
*RCE-BL60G 60A ESC Inc.!
*500L Brushless Motor Inc.!
*Carbon Fiber Frame! **\$539.99**



SPECTRUM DX7 2.4 GHz

No More Frequency Concerns!
Airplane & Heli Software on One Radio!
\$349.99

7 Channel System!
Full Range AR7000 Receiver
AR7000 Rx 4-DS81 Servos!



SPECTRUM DX6i 2.4 GHz

Airplane & Heli Software on One Radio!
\$179.99

6 Channel System!
Full Range AR6200 Receiver
No Servos.



| | |
|-----------------|----------|
| FA 56 W/Muf | \$194.99 |
| FA62A W/Muf | \$209.99 |
| FA 72 W/Muf | \$224.99 |
| FA 80 W/Muf | \$279.99 |
| FA 82A W/Muf | \$254.99 |
| FA 91S W/Muf | \$264.99 |
| FA100W/Muf | \$279.99 |
| FA125A W/Muf | \$339.99 |
| FA 120 W/Muf | \$399.99 |
| FA 150 W/Muf | \$369.99 |
| FA 180 W/Muf | \$399.99 |
| FA 220a W/Muf | \$499.99 |
| F-G-36 Ignition | \$649.99 |



Raptor Heli-Max ALIGN

Helis & PARTS IN STOCK! GWS

CENTURY Elite
PARTS! HIROBO
PARTS! KYOSHO
PARTS! KYOSHO



FLYING GLOVE

Now you can fly in the coldest weather in comfort!
* Fleece Lined
* Velcro Radio Support Straps!
* Clear Flexible Window!
* Fits Any Radio! **\$34.99**



Elite 450 ARF TAYLORCRAFT

Detailed Cockpit!
Covered in UltraCote!
Fiberglass Cow! & Wheel Pants!
Span: 46"
Area: 370 sq.in.
Length: 36"
Wt: 29-31oz.
Motor: Brushless (not included)
Radio: 6ch 4-Micro Servos **\$114.99**



KYOSHO KELLY F-1 RENO RACER ARF

100MPH+ Fiberglass Fuse!
Span: 55.1 in.
Area: 518 sq.in.
Length: 49.6 in.
Flying Wt: 88-92 oz.
Engine: 4Stroke .52-.70
Can be converted to electric **\$274.99**



JR DOUBLE CASE

RADIO CASE

\$69.99

\$62.99



Elite DHC-2 BEAVER 25E ARF

Span: 68"
Area: 565 sq.in.
Length: 43"
Wt: 4.9-6.2 lbs.
Motor: Brushless (not included)
Radio: 6ch 6-Micro Servos **\$159.99**



Futaba 7C 2.4 GHz

WITH R607FS RECEIVER

| | |
|-----------------|----------|
| 7C Air 4-S3152 | \$349.99 |
| 7C Heli 4-S3152 | \$349.99 |
| 7C Air 4-S3004 | \$319.99 |
| 7C Heli 4-S3001 | \$329.99 |



T-REX ALIGN

450SE V-2 Carb.Blade,Lipo, Mtr & Esc Incl. \$539.99
450SE V-2 Wood Blade,Lipo, Mtr & Esc Incl. \$499.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt \$199.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt Motor & Esc Inc \$269.99
450S-CF (CDE) Motor & Esc Included. \$299.99
450S-CF (CDE) Kit only. \$239.99
450S Alum.(CDE) Motor & Esc Incl. \$249.99
600-Alum. Mtr,Esc & 3A BEC Included \$499.99
600-CF Mtr, Esc & 3A BEC Included \$619.99
600-Pro Nitro \$649.99
600-Nitro \$449.99
600-Pro Nitro Combo/OS 50 Hyp/Carb Blade \$939.99



STORE HOURS

MONDAY 11:00AM - 7:00PM
TUESDAY 11:00AM - 7:00PM
WEDNESDAY 11:00AM - 8:00PM
THURSDAY 11:00AM - 9:00PM
FRIDAY 11:00AM - 9:00PM
SATURDAY 10:00AM - 6:00PM
SUNDAY GONE FLYING

1-800-352-9971
TOLL FREE ORDERS ONLY

1-905-858-7978
TECHNICAL ASSISTANCE & LOCAL ORDERS

1-905-819-9640
FAX LINE

128 QUEEN ST. SOUTH
MISSISSAUGA, ONT. L5M 1K8

www.hobbyhobby.com

Prices subject to change without notice.

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESALERS

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**



BUSINESS HOURS

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

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

PLANES * CARS * TRUCKS * BOATS * HELICOPTERS * RADIOS * MODELS * TRAINS * ROCKETS * KITES

Eflite HELI

FREE SHIPPING*

Blade CX2

EFLH1250
Includes Aluminum Rotor Head
- Coaxial Rotor Design
Includes: 5 Ch Spektrum
DSM Radio, Li-Poly Battery & Charger
\$ 189.99



Blade CP Pro

EFLH1300
- Compatible with brushless power systems
Includes: 6 Ch Radio, Li-Poly Battery, Charger
- Symmetrical Rotor Blades
- Main & Tail Motor Heat Sinks
- CCPM Mixing
\$ 219.99



Blade 400 3D RTF

EFLH1400
Includes: - Spektrum DX6i Radio
- AR6100e DSM2 Rx
- G110 Heading Lock Gyro
- 420H Brushless Motor
- 25 AMP ESC
- 1800mAh 11.1V Li-Po Battery
\$ 469.99



GREAT PLANES SIMULATORS

RealFlight G4 with USB InterLink Elite

G4 is compatible with all RealFlight Expansion Packs
GPMZ4420 - RealFlight Generation 4.0 Mode 2
GPMZ4421 - RealFlight Generation 4.0 Mode 1



* NEW Interlink Elite Controller
* QuickSelect lets a pilot perform more tasks
* Water Takeoffs and Landings **NEW**
* Dynamic Slope Soaring
* Added Virtual Flight Instruction
* Revolutionary Graphics and Realism
* Over 25 Flying Sites
* Over 60 Aircraft Designs
* Sharper Graphics
* Night Flying and 4-Dimensional Flying Training

\$ 199.99



Expansion Pack 1
GPMZ4111



Expansion Pack 2
GPMZ4112



Expansion Pack 3
GPMZ113



Expansion Pack 4
GPMZ114

\$ 29.99 each

HANGAR 9 FREE SHIPPING*

FS One w/Controller

HANS2000
- Highly Accurate Flight Models and Aerodynamics
- Realistic Ground Handling
- Realistic Damage
- More than 25 Flying Sites
- State of the Art Graphics
- Extensive 3D Flying Field Options
\$ 199.99



FS One w/o Controller

HANS3000
- Includes USB Interface to connect to your own Radio System
\$ 169.99

parkzone

Micro Cessna 210

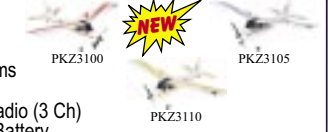
PKZ3000 - Blue/Red
PKZ3005 - Red/Yellow
PKZ3010 - Green/Silver
- Ultra Micro, only 18 grams
- Ready to Fly
Includes: ~ 2.4GHz Radio (3 Ch)
~ 3.7V, 70mAh Li-Po Battery
Wing Span: 15 in



\$ 149.99 each

Micro Citabria

PKZ3100 - Red
PKZ3105 - Blue
PKZ3110 - Yellow
Flying Weight: 20 grams
- Ready to Fly
Includes: ~ 2.4GHz Radio (3 Ch)
~ 3.7V, 70mAh Li-Po Battery
Wing Span: 16.5 in



\$ 149.99 each

DHC-2 Beaver 25E ARF

EFLH4525 (Platinum Series)
Wingspan: 68 in
Length: 43 in
Weight: 4.3 lbs
Includes wire floatmounts that bolt right up to E-Flite's optional 25-size floats (EFLA500)



Eflite

F-15 Eagle DF ARF

EFLH7050
Wingspan: 36 in
Length: 47 in
Weight: 2.5 - 3.1 lbs
- EPS Foam Airframe
- Ducted Fan Units Included



NEW

\$ 159.99 each

NEW

See inside back cover for more great deals!

CLUB POINTS PROGRAM

2% of every dollar spent at HOBBY WHOLESALERS will be rebated to your registered MAAC club.

Earning extra money for your club could not get any easier. Every purchase made by your members will earn your club a 2% rebate.

DON'T DELAY - REGISTER YOUR CLUB TODAY!



Call: 1-877-363-3648

FREE SHIPPING*

on any item advertised in MAC whether it is our advertisement or the competitor's. If we carry that product we will not only match it, but buy it from us and we will ship it for **FREE***

* Customer must request MAAC deal at time of purchase.

* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.

* Some size and weight restrictions apply.

* Insurance is extra.

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)
No PST. Only 5% GST or 13% HST, where applicable.



Central Ontario's Radio Control
Hobby Source

Are your fingers getting itchy?

*We still have a lot
of flying dates left!*

7:00-10:00 PM

Feb. 8, 15, 22, 29

Mar. 28

Apr. 11, 18, 25

A \$10 entrance fee will apply.
Dates subject to change, confirm with
Ideal Hobbies the day of the event.

*You must show your proof of
MAAC membership to fly.*



It's as easy to find as 1,2,3!

1. Take the Essa Rd. exit (Exit 94)
2. Turn left (West) onto Essa Rd.
3. Turn right onto Ardagh Rd.

ST. JOAN OF ARC HIGH SCHOOL

IDEAL HOBBIES

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

1-705-725-9965

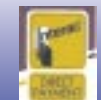
PHONE LINE

1-705-725-6289

FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE



BUSINESS HOURS

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

www.idealhobbies.com



Scott Gray Products



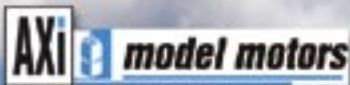
Lithium Products

Presented by

FlightPower.ca



Canada's Distributor
"Simply the best"



New Website and B2B System coming soon

Dealer Inquiries welcome

Sales@FlightPower.ca

1-780-902-2706

www.FlightPower.ca

Edmonton, AB Canada

FUNDAMENTALS

“SPEKTRUM’S EASY-TO-USE, EASY-TO-EJOY 2.4GHz DSM TECHNOLOGY LETS ME FLY WITH COMPLETE PEACE OF MIND”

SIMPLICITY

More and more modelers are making the switch to Spektrum’s 2.4GHz DSM technology because it’s never been so easy to enjoy. The days of worrying about other people using your frequency are over, so you no longer have to concern yourself with verifying what channel you are on. All you have to do is simply turn on your model and enjoy your day at the field. It’s that easy.

SECURITY

There has never been anything as secure as Spektrum’s 2.4GHz DSM technology. Using DSM gives you the secure peace of mind everyone wants, and Spektrum offers the control you can count on when it comes to worry-free ease and reliability. Safety features like ModelMatch™ eliminate the worry of accidentally flying the wrong model, while patented DualLink® ensures a safe and reliable link between you and your model every time you turn the system on.

VARIETY AND FLEXIBILITY

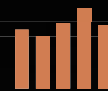
Another key reason why Spektrum is the leading choice among RC pilots is the simple matter of selection. Since each model is as unique as the person flying it, why should your radio system be any different? Whether you need a tiny lightweight micro receiver for your indoor foamie, or you need a full-range receiver that can support your weekend sport flyer, Spektrum has the equipment you need to get the most out of your model. Better yet, every receiver that Spektrum offers is also compatible with every DSM2 radio, so you can take full advantage of your Spektrum radio system in any type of model you fly.

For more information on how Spektrum’s 2.4GHz DSM technology can give you the peace of mind you are looking for, head to your local hobby retailer or visit www.SpektrumRC.com.



SPM6600
DX6i 6-Channel Full Range
Computer Radio System

WWW.SPEKTRUMRC.COM



SPEKTRUM[®]
Leaders in Spread Spectrum Technology



Model Aeronautics Association of Canada

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

OFFICE STAFF

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

Linda Patrick (Secretary/Treasurer)
Diane Westgate (Bilingual Administrative Secretary)
Mary Lynne McKinnon (Membership)

linda_maachq@on.aibn.com
diane_maachq@on.aibn.com
marylynnemaachq@on.aibn.com

EXECUTIVE COMMITTEE

President - Richard Barlow #5744L
RR1 A8 Lemon Point, Prescott, ON K0E 1T0
613-348-1696 Pres@maac.ca
Vice President - Kevin McGrath
Secretary/Treasurer - Linda Patrick
Board Members: Don Forness (Saskatchewan)
Doug MacMillan (British Columbia)

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A) - Walter Chikmoroff 6320L
PO BOX 1245, Crossfield, AB T0M 0S0
403-946-9939 zd-a@maac.ca

Atlantic (B) - Regis Landry 10555L
11665 Hwy 11, Pokemouche, NB E8P 1J4
506-727-5225 zd-b@maac.ca
www.maacatlanticzone.ca

British Columbia (C) - Ronald Dodd 5732E
47551 Ballam Rd, Chilliwack, BC V2P 6H5
604-792-6814 zd-c@maac.ca

Manitoba - NORTHWESTERN ONTARIO (D)
Jeff Esslinger 64851
221 Athlone Dr., Winnipeg, MB R3J 3L6
204-895-2615 zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E) - Roy Rymer 6117Z
1546 8th Ave., St Catharines, ON L2R 6P7
905-685-1170 zd-e@maac.ca

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

Ottawa Valley (G) - Claude Melbourne 5808Z
3104 Hwy 29 RR4, Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000 zd-g@maac.ca

Pacific (H) - Mohammad Alam 2492T
3721 Belaire DR., Nanaimo, BC V9T 5A1
250-758-2544 zd-h@maac.ca

Québec (I) - Richard Biron 4035E
364 Kirouac, Montmagny QC G5V 4B1
418-248-2918 zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J) - Steve Woloz 787T
5763 Mac Alear, Cote St. Luc, QC H4W2H2
514-944-8241 zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K) - Heinz Pantel 4248A
1116 Horace St
Regina, SK S4T 5L4
306 781-7400 zd-l@maac.ca

SouthEast Ontario (L) - Robert Hudson 9709
6173 Silken Laumann Way
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396 zd-l@maac.ca

SouthWest Ontario (M) - Bryan Hewitt 3020Z
162 Kingfisher Av
Woodstock, ON N4T 1T6
519-537-7920 zd-m@maac.ca

The MAAC office is open from 8:00 am to 4:30 pm Monday to Friday. If visiting between 11:30 am and 1:00 pm, please phone in advance. Bilingual service is available during office hours, Monday, Tuesday, Thursday and Friday. / Les heures d'ouverture du siège social sont du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h 30. Téléphonez à l'avance si vous prévoyez nous visiter entre 11 h 30 et 13 h. Le service bilingue est disponible tous les lundi, mardi, jeudi et vendredi.

COMMITTEES

The following is a list of committee chairmen. Please contact the office, the chairman or refer to the MAAC web page for a list of committee members in your zone.

ACC DELEGATE

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

ARCHIVES

Peter Mann 38L
36 Sydenham St.
Guelph ON N1H 2W4
519-822-9582

BEGINNER

Milt Barsky - 5380L
1039 Lemar Rd
Newmarket, ON L3Y 1S2
milt.barsky@sympatico.ca
905-836-5678
Chris Singleton 29028
453 William St.
Cambridge, ON N3M 3W6
captainbalsa@execulink.com
519-650-4915

BUSINESS PLAN COMMITTEE/ CHAIR OF CHAIRMEN

Don Forness 9013L
151 Allen Dr.
Swift Current, SK S9H 3A2
306-778-6400
zone-k@maac.ca

COMPETITION FUND RAISING

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

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

DISABILITY

AWARENESS

Randy Brown 45752L
16 Third Ave.
St. Thomas ON N5R 4J7
519-631-2134
webmaster@lflyrcairplanes.com

FAI

Jack Humphreys 1797L
2830-3 Midland Ave. Scar-
borough ON M1S 1S4
416-291-5809
jhumph@interlog.com

FREE FLIGHT INDOOR

Frederick Tellier 9125L
3160 Sussex Cr.
Windsor ON N8T 2C6
519-944-1933
fred-tellier@cocogec.ca

FREE FLIGHT (Sport & Competition)

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

GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Claude Melbourne 58082L
3104 County Rd 29
Brockville, ON K6V 6Y6
613-802-5000
zd-g@maac.ca

INSURANCE

Terry Faulkner 50750L
510 Bluff Pl.
Kamloops, BC V2C 1S5
tfaulkner@shaw.ca
Tel: 250-374-4850

JET

Peter Ayache 45781
6086 Leaside Cr.
Mississauga, ON L5M 5K6
905-819-4814
peter_ayache@yahoo.com

MUSEUM

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

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

Richard Fahey 2961L
827 Shadeland Ave

Burlington, ON L7T 2M2
905-637-5469
rjfaheyflies@yahoo.com

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Graham Collins 10102
613-443-0762
planophore@aei.ca

R/C FLOAT PLANES

Gordon Olson 55749
Site 14 Box 3 RR 1
Keewatin ON P0X 1C0
807-543-2760
gordolson@voyageur.ca

R/C GIANT SCALE

Brian Wattie 5089L
7 Furlong Cr.
Kanata ON K2M 2J1
613-591-1937
brian.wattie@sympatico.ca

R/C HELICOPTER

Phil Noel 14670
10511 Santa Monica Dr.
Delta, BC V4C 1P8.
604-591-1867
pnoel@dccnet.com

R/C INDOOR

Art Lane 18441L
9-617 Wharnclyffe Rd. S
London ON N6J 2N7
519-685-7002
artllane@netscape.ca

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ellis 21034
RR4 - 3872 Jamieson Rd.
Cobourg ON K9A 4J7
905-342-2128
hells@eagle.ca

R/C PYLON

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

R/C SAILPLANE / R/C SCALE SAILPLANE

Stanley Shaw 2481L
39-383 Edinburg Rd
Guelph, ON N1G 2K7
519-763-7111
stanley.shaw@sympatico.ca

R/C SCALE

Dennis Pratt 52272L
2714 Bramley Cr
Windsor, ON N8W 4X4

519-966-0296
denpratt@cocogec.ca

R/C SCALE AEROBATICS

Bob Hudson 9709L
6173 Silken Laumann Way,
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396
bob@rcflier.com

R/C SCALE COMBAT

Ted Banks 3936L
1196 Kaladar Dr.,
London ON N5V 2R5
519-455-6565
marbanks@rogers.com

RADIO SPECTRUM

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

SAFETY

Jim Pepperdine 3623L
Box 3, Site 12, R.R.6
Calgary, AB T2M 4L5
403-273-8819
jpep@telus.net

SAM

Jim Anderson 41088L
135 Margaret Pl.
Brockville ON K6V 6Y6
613-342-5613
janderson@ripnet.com

SPACE MODELLING

John Hugh Boyd 61382
15 McNicol Cres.
Ajax, Ontario L1Z 1Y8
905 427-9742
jhboyd@crs-info.org

TRANSLATION

Jacques Des Becquets
21112
Casier Postal 51009, 375
Des Epinettes
Orleans, ON K1E 3E0
613-830-5435
aeroplane@primus.ca

WEB PAGE MONITOR /UPDATE

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

Model Aviation CANADA

February 2008

Vol. 39 No. 1

Annual General Meeting

Proxy / Procuration

Agenda / Ordre du jour

Resolutions / Recommendations

Résolutions / Recommandations en français

MAAC proposed Budget

MAAC Financial Report

Page 12

Page 13

Page 13

Page 14

Page 19

Page 20

Helicopter World Championships

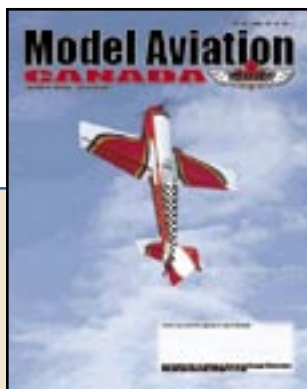
Page 40

Aerosalon 2007

Page 43

Regular Features

- 7 President's Report
- 8 MAAC Application
- 9 MAAC order form
- 22 Zone Reports
- 54 Committee Reports
- 88 Hobbyshops Canada
- 89 Calendar of Events
- 95 Trading Post



Jim McFadyen does some 3D flying with his approximately 40% Extra 260, which is gasoline powered, ready to on January 1 at the Stampede City Radio Control Model Club in Calgary. Photo by Walt Chikmoroff

Image altered with Photoshop watercolour filter.

Model Aviation Canada
is Published by

Morison Communications
www.morisoncom.com

Publisher/Editor: Keith Morison
Translation: Jacques Des Bequques
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 copywritten 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 \$40us 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 1621 7th St. NW Calgary, Alberta T2M 3H7. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to articles@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

Feb. Issue - January 1

April Issue - March 1

June Issue - May 1

August Issue - July 1

Oct. Issue - September 1

Dec. Issue - November 1

Classified Advertising

Submit to:

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

MEMBER RATES:

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

Display Advertising

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



PRESIDENT'S REPORT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

There is not, as a rule, much reaction to the articles that I submit to this journal, but the December issue was an exception. Several modelers contacted me with concerns over the number of accidents that we have had reported, and worried about situations within their own clubs. The following was one such reply:

"I just read your article in the MAAC Mag and was appalled by the number of accidents that you spoke of! What makes this worse, for me, is that we are currently in the midst of a problem at our field. A number of people, new and old, are ignoring too many safety rules and I fear that it is just a matter of time before we will add to your list of concerns.

"In my opinion, the older members have gotten complacent and the new ones don't understand the possible outcome of their actions and are forming bad habits.

"It has gotten so bad that a number

of people have taken it upon themselves to redesign the layout of our field to accommodate 'their' landing preferences. I caught them and we have addressed the situation at the club level, but how did it get to this point?

"I don't know just how we (MAAC) are going to get these people's attention."

I was also asked about the nature of the accidents. 'Plane hits car' accidents account for at least two thirds of the claims. We are also dealing with a personal injury to an innocent bystander as well as a very expensive property damage claim.

I do not wish to belabour the issue, but I am writing this from Florida, where I just attended an event where an out-of-control model crashed into the side of a motor home whilst I was there. Enough said!

The AGM is coming up in March.

Most modelers will pay scant atten-

tion to the information presented this month, but I urge you to read the material. You have the right to vote on all the agenda items using the closed proxy included in these pages. Your Zone Director will, by default, carry the votes of all zone members who do not provide him with specific proxy ballots. The Board of Directors has always done a good job of representing the membership, but we are a fully democratic organization for those who wish to exercise their franchise.

I recently attended, with various other MAAC personnel, a meeting with the Air Cadets of Canada. The Cadet leaders want more involvement in modeling for their squadrons, and MAAC very much wants to encourage more members, especially young ones, into our ranks. We have had these meetings before, but so far, the success rate has been very low on both sides despite the best of intentions.

The reason is simple. We all know

continued on page 10

MOT DU PRÉSIDENT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

Règle générale, je ne récolte pas beaucoup de réaction aux chroniques que je soumetts dans cette publication mais il y a eu une exception notable lors de la parution du numéro de décembre. Plusieurs modélistes ont communiqué avec moi, me relayant leurs inquiétudes relativement au nombre d'accidents que nous avons rapportés et ils s'inquiétaient de la situation au sein de leur propre club. Les quelques lignes qui suivent traduisent assez bien l'une de ces réactions :

"Je viens de lire votre article dans la revue du MAAC et j'ai été sidéré par le nombre d'accidents que vous avez mentionnés! Ce qui empire les choses pour moi, c'est que nous vivons un tel problème à notre terrain de vol. Un certain nombre de personnes, de nouveaux comme des anciens, ignorent trop de règlements de sécurité et je crains que ce ne soit qu'une question de temps avant que nous n'ajoutions nos propres accidents à votre liste.

"Selon moi, les membres plus anciens sont devenus complaisants et les nouveaux ne comprennent pas l'issue possible de leurs gestes et sont en train de développer de mauvaises habitudes.

"La situation est rendue au point où quelques personnes se sont donné comme mission de redessiner la disposition de la piste afin de l'ajuster à leur préférence lors des atterrissages. Je les ai interpellés là-dessus et le club a traité de la situation à l'interne mais comment nous sommes-nous rendus jusque là?

"Je ne sais guère comment nous (le MAAC) réussirons à sensibiliser ces personnes."

On m'a aussi demandé quelle était la nature de ces accidents. Les cas d'un "avion frappe voiture" constituent les deux tiers. Nous devons malheureusement nous occuper à une réclamation d'un observateur qui a subi des lésions corporelles ainsi que d'une très coûteuse réclamation pour dommages à la propriété.

Je ne veux pas insister à outrance sur cette question, si ce n'est que j'écris ces lignes depuis la Floride et je me suis rendu à un rassemblement aérien et pendant que j'y étais, une maquette hors de contrôle s'est écrasée sur le flanc d'une motorisée. En ai-je assez dit?

AGA en mars

La plupart des modélistes n'accorderont que peu d'attention aux renseignements présentés ce mois-ci mais je vous encourage fortement à lire le matériel. Il est de votre droit de voter sur tous les points à l'ordre du jour à l'aide du formulaire précis de vote par procuration qui est inséré à l'intérieur de ces pages. Votre directeur de zone exercera le droit de vote de tous les autres membres, en leur nom, s'il n'a pas reçu ces bulletins par procuration. Le conseil d'administration a toujours su bien représenter les membres mais comme nous sommes un organisme résolument démocratique, ceux qui le veulent

suite à la page 11



MODEL FLYERS APPLICATION 2008

DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2008

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA / MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA

5100 SOUTH SERVICE RD., UNIT #9, BURLINGTON ON L7L 6A5

www.maac.ca

maachq@on.aibn.com

Tel: (905) 632-9808

Fax: (905) 632-3304

JUNIOR MEMBER / MEMBRE CADET

(under 18 years as of Jan. 1 / moins de 18 ans au 1 janvier)

1 YEAR/AN

\$10.00 (no magazine/sans la revue)

\$21.00 (with magazine/avec la revue)

3 YEARS/ANS

N/A

N/A

OPEN MEMBER / MEMBRE RÉGULIER

(18 years or over as of Jan. 1 / 18 ans et plus au 1er janvier)

\$75.00

\$203.00

(Please check appropriate box / cochez la case appropriée)

GST included in fees. / La TPS est incluse dans la cotisation. GST # R127633378

MAAC # _____

Address Same As Last Year/Même adresse que l'an dernier

NAME / NOM: _____

FIRST/PRÉNOM (as you would like it to appear on your card / tel qu'imprimé sur votre carte)

INITIAL / INITIALE

LAST / NOM

ADDRESS / ADRESSE: _____

(Street, Avenue, Blvd, rue, chemin, etc.)

Unit / app #

CITY / VILLE: _____

PROVINCE: _____

POSTAL CODE POSTAL: _____

I AM A RESIDENT OF / JE SUIS UN RÉSIDENT DU: CANADA

UNITED STATES / ETATS-UNIS (provide proof of 2008 AMA Status / avec preuve d'adhésion AMA pour 2008)

OTHER/ AUTRES

TEL.: Home / résidentiel _____

FAX: _____

EMAIL / COURRIEL: _____

Work / travail _____

FAX: _____

EMAIL / COURRIEL: _____

MAAC Club Affiliation(s) / Club affilié à MAAC: _____

Birthdate / Date de naissance: _____

month/mois / day/jour / year/année

Language/Langue: _____

Occupation / Emploi: _____

How did you become aware of M.A.A.C. / Comment avez-vous connu "MAAC"? _____

Interest Category / Catégories d'intérêts

(please check all that apply / cochez les cases appropriées):

Sport (just for fun/juste pour le plaisir)

R/C Float Plane / Hydravion à flotteurs

R/C Helicopter / Hélicoptère

R/C Precision Aerobatics / Acrobatie de précision

R/C Scale Aerobatics / Acrobatique à l'échelle R/C Pylon / Pylône

R/C Sailplane / Planeur

R/C Scale Sailplane / Maquette de planeur

R/C Scale / Maquette

R/C Giant Scale / L'échelle géante

R/C Open Combat / Combat libre

R/C Scale Combat / Combat de copies volantes

Control Line / Vol circulaire

Control Line Stunt / Vol circulaire acrobatique

Electric Aircraft / Maquettes électriques

Free Flight Outdoor / Vol libre extérieur

Free Flight Indoor / Vol libre intérieur

Jet / Avion à réaction Turbine

Rocket / Fusée

R/C Car / R/C Auto

SAM (Society of Antique Modelers /

R/C Boat / R/C Bateau

Société des anciens modélistes)

R/C Indoor / Vol intérieur télécommandé

Primary Interest / Intérêt principal: _____

Do you compete in any of the above categories? Participez-vous à des compétitions dans une catégorie ci-haut mentionnées?

Local / Locale Regional / Régionale National / Nationale International / Internationale

What event / Quel événement? _____

(World Championship competitors use FAI designation / Utilisez l'identification "FAI" si vous êtes un compétiteur de classe mondiale)

Donations / Dons:

Competition Fund / Fonds pour compétition \$ _____

Team Travel Fund / Fonds de voyage pour équipe \$ _____

Museum Fund / Musée \$ _____

Other (specify) / Autre (spécifiez) (_____) \$ _____

Total \$ _____

Method of Payment / Méthode de Paiement:

Phone/fax/email confirmation carries a \$5.00 service fee. / Pour une confirmation par fax ou courriel, il y aura un frais de service de \$ 5.00.

Please send me a fax/email confirmation. My number/address is below.

Bien vouloir me faire parvenir une confirmation par fax ou courriel à l'adresse ou numéro ci-dessous mentionné. Fax / email/courriel: _____

_____ + _____ + _____ + _____ = _____
(MEM/COTISATION) (CONFIRM) (DONATION/DONS) (OTHER/AUTRE) (TOTAL)

VISA Mastercard Cheque Enclosed / Chèque Inclus

Card #: _____

Exp.: _____

SIGNATURE: _____

Membership Year The rights of membership shall terminate on December 31 of each year. **ONLY NEW** members enrolling after the 1st day of September shall pay 50% of the applicable fees for the remainder of the current year. Former members who have not renewed for ten years or more are eligible for the 50% reduction after September 1st. Current year fees are non-refundable. **Publications** "Model Aviation Canada" is the official bi-monthly publication of MAAC. Publications are supplied to members commencing at renewal.

I 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 Safety Code may result in failure of liability for any damages or claims. I also acknowledge that while operating a model aircraft in any of the 50 United States, as a Canadian resident 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 and use only approved United States frequencies for radio control aircraft while flying in the 50 United States.

SIGNATURE: _____

(parent or guardian must sign if applicant is under the age of 18 / Parent ou tuteur du candidat âgé de moins de 18 ans)

DATE: _____

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

Année d'adhésion Les privilèges du membre se termineront le 31 décembre de chaque année à moins que les frais d'adhésion pour l'année suivante aient été payés. **Seulement les nouveaux** membres qui s'inscrivent après le 1er septembre devront payer 50% des frais dus pour le reste de l'année en cours. Les anciens membres qui n'ont pas renouvelé leur adhésion depuis dix (10) ans ou plus seront éligibles à un rabais de 50% après le 1er septembre. Cotisation annuelle non-refundable. **Publications** La publication officielle de l'Association est "Model Aviation Canada". Les publications sont envoyées à tous les membres à tous les deux mois, dès renouvellement. Je respecterai les règlements qui sont établis dans le futur par l'Association. Je comprends qu'un manquement de ma part au Code de sécurité pourra résulter en la perte de la couverture par l'Assurance pour tous dommages ou réclamations. Je reconnais aussi que lorsque je ferai voler un modèle dans n'importe lequel des 50 états des É.U., je serai couvert par l'assurance de l'Association, et j'obtiendrai le code de sécurité du MAAC ainsi que celui de l'AMA. S'il y a un conflit entre les deux codes, le plus sévère des deux sera de rigueur, et que j'utiliserai uniquement les fréquences approuvées par les É.U. pour les modèles télécommandés.



General Order Form / Bon de Commande Générale

PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIREMENT

Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____
Street Apt. #

City/Ville: _____ Prov: _____

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

| | Quantity/é | TOTAL |
|--|-----------------|-------|
| Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit | _____ \$ 0.65 | _____ |
| Wings/Ailes –Medium/Moyenne | _____ \$ 0.70 | _____ |
| Wings/Ailes –Large/Grande | _____ \$ 0.75 | _____ |
| All three/Toutes les trois | _____ \$ 2.00 | _____ |
| Tri-colour/Cercle MAAC tricolore | _____ \$ 1.50 | _____ |
| Numbers/Chiffres – 2" (priced per#, Specify Qty/prix unité, quantité) | _____ \$ 0.50 | _____ |
| _____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 0 | | |
| Numbers/Chiffres – 3" (priced per#, specify Qty/prix unité, quantité) | _____ \$ 0.75 | _____ |
| _____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 0 | | |
| Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre | _____ \$ 4.00 | _____ |
| Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique | _____ \$ 2.00 | _____ |
| Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité) | _____ \$ 2.50 | _____ |
| _____ Pattern Pilot _____ Engine Collector _____ Speed Pilot _____ Combat Pilot _____ Sport Pilot _____ I Fly R/C | | |
| _____ Soaring Pilot _____ Free Flight Pilot _____ R/C Widow _____ Pylon Racer _____ Stunt Pilot _____ Model Wife | | |
| _____ Scale Pilot _____ Old Timer Pilot _____ Chief Mechanic _____ Quarter Scaler _____ Chopper Pilot _____ Rat Racer | | |
| Namebadge / Insigne de nom (Namebadge orders may take up to 12 weeks to process) (specify name and club or location as it should appear - nom, club et/ou location) | _____ \$ 7.00 | _____ |
| Nom: _____ Club/Location: _____ | | |
| Clothes/Vêtements: T-Shirt | _____ \$ 17.50 | _____ |
| _____ Large _____ XLarge _____ XXLLarge | | |
| MAAC Hat (specify Qty/ quantité) | _____ \$ 15.00 | _____ |
| _____ MAAC Instructor | _____ \$ 20.00 | _____ |
| Visor/ visière | _____ \$ 15.00 | _____ |
| Misc.: MAAC Crest | _____ \$ 2.00 | _____ |
| Frequency Board/ tableau de fréquences | _____ \$ 15.00 | _____ |
| Warning Sign / pancarte d'avertissement | _____ \$ 5.00 | _____ |
| Cub Kit (minimum 5) | _____ \$ 3.00 | _____ |
| Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité) | _____ \$ 6.00 | _____ |
| _____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze | | |
| Rule Books/livre de règlements (specify quantities/ quantité) | _____ \$ 5.00 | _____ |
| _____ R/C Scale _____ R/C Car _____ R/C Helicopter _____ R/C Soaring _____ R/C Precision Aerobatics | | |
| _____ R/C Pylon _____ Free Flight _____ Control Line _____ Indoor _____ Scale Aerobatics | | |
| _____ Electric _____ Jets _____ Scale Sailplane _____ Rockets _____ Giant Aircraft | | |
| MAAC Flag/ drapeau | _____ \$ 30.00 | _____ |
| 10K Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur) | _____ \$ 275.00 | _____ |

Subtotal/Sous-total \$ _____

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

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

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

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

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

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

VISA MC Card # _____ Expiry _____ / _____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

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

If paying by credit card, form may be faxed to / si payment 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 reception.

SWITCH & SAVE



Do you use NiCd/NiMH batteries?
Take advantage of this Duralite lithium ion power solution:

- **DURALITE PLUS™ Lithium Ion Battery** (2900 or 4300 mah 4 cell 7.4 v)
- **Fail Safe Switched Regulator** (5.3 or 6.0 V)
- **Digital Load Meter** (1 & 1/2 amp load)

PLUS FREE 2-PORT CHARGER!

Regular \$264.80 value – limited time offer

\$199.85 USD

Why wait! Get the lithium advantage now:

- More flights between charges
- Lighter wing loading - lithium batteries are up to 60% lighter
- Hassle-free flying - no memory & no cycling
- Higher voltage regulated for consistent servo speed & torque
- Built-in pack redundancy – 2 batteries in one!

Distributed & Shipped in Canada by
CRCProducts.ca

Dealer Inquiries Welcome

Order Toll Free 866-553-1411

Shop Online www.duraliteflightsystems.com

DURALITE® FLIGHT SYSTEMS



President's Message

From page 7

what is wanted, but few are doing it. As a suggestion, any club that is in the proximity of a Cadet Squadron, could make contact, and get a program going. I assure you that the MAAC Youth Chairmen would be happy to help. Take the initiative and do something today. The results could be rewarding for all concerned. Shop teachers in local schools are another potential contact.

This past summer, I was privileged to present to Andy Lennon, his well deserved, and long overdue, Hall of Fame Award. Shortly after the December issue of MAC Magazine went to press I was present at Andy's funeral service. At the funeral service, four things were placed on the altar. These were Andy's ashes, his photograph, his tobacco pipe and the Hall of Fame Award. Whilst we are all saddened at Andy's loss, it was gratifying to see that the award had meant so much to Andy and his family.

Take a good look around at those of your fellow modelers deserving of recognition. Maybe now is the time to show the appreciation, whilst the opportunity to do so still exists. ✈



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

Message du président suite de la page 7
peuvent signifier leur choix.

Récemment et avec d'autres représentants du MAAC, je me suis rendu à une réunion des Cadets de l'air du Canada. Ses dirigeants voudraient que leurs membres s'impliquent davantage en aéromodélisme au sein des escadrons et le MAAC veut ardemment encourager de nouveaux membres, surtout les plus jeunes, à se joindre à nous. Nous avons déjà eu de telles rencontres mais jusqu'à maintenant, le taux de succès est bien faible des deux côtés de la clôture, en dépit de nos meilleures intentions.

La raison est simple. Nous savons tous ce que nous voulons mais bien peu d'entre nous allons de l'avant. Je vous suggère que n'importe quel club qui se trouve à proximité d'un escadron des Cadets de l'air devrait communiquer avec ses dirigeants et organiser un programme. Je peux vous assurer que les présidents du comité de la jeunesse du MAAC seraient enchantés de vous donner un coup de main. Prenez l'initiative. Les résultats pourraient en valoir la peine pour toutes les parties.

Une autre source potentielle : les enseignants en atelier dans les écoles locales.

L'été dernier, j'ai eu le privilège de présenter le Prix du Temple de la renommée du MAAC à Andy Lennon, un honneur qu'il méritait amplement et qu'il n'avait pas encore reçu. Peu après l'acheminement du numéro de décembre de Model Aviation Canada à l'imprimerie, je me suis rendu aux obsèques d'Andy. Lors du service funèbre, quatre objets avaient placés sur l'autel. Il s'agissait des cendres d'Andy, de sa photo, de sa pipe et du certificat du Temple que je lui avait remis. Nous sommes attristés du décès de notre ami, mais c'était réconfortant de s'apercevoir que ce prix avait tant de signification aux yeux d'Andy et de sa famille.

Jetez un coup d'œil averti autour de vous afin de reconnaître vos confrères modélistes qui méritent pareille reconnaissance. Le temps est peut-être tout indiqué pour montrer votre gratitude tandis que l'occasion de le faire est encore là. ✈

Model Aviation
CANADA

**SPREAD
THE WORD
ADVERTISE IN
MODEL AVIATION
CANADA AND REACH
OUT TO YOUR
CUSTOMERS AT
AFFORDABLE RATES.**

**A SINGLE 1/4 PAGE
AD FOR AS LOW AS
\$185 PER ISSUE!**

GET READY...

It's coming to Canada !

THE 2008 IMAA RALLY OF GIANTS

Arnprior Municipal Airport - June 26-29

- get your big project ready now
- 4 days of the best giant scale fun fly event ever
- only 30 minutes from downtown Ottawa
 - bring along the family
 - mark it on your calendar now !

For updates visit: www.giantscalecanada.com

In partnership with:



IMAA Chapt 217



Arnprior R/C Club



Arnprior Lions Club

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA

OPEN PROXY

This proxy will allow _____

MAAC # _____

To vote on my behalf at the Annual General Meeting of the Model Aeronautics Association of Canada, held March 30, 2008 at the Holiday Inn Waterfront, 208 St. Mary's River Dr., Sault Ste Marie, ON according to his/her discretion.

Name _____

MAAC # _____

Zone _____

Signed / Signé _____

Date _____

CLOSED PROXY

This proxy vote will allow _____

MAAC # _____

to vote on my behalf at the Annual General Meeting of the Model Aeronautics Association of Canada, held March 30, 2008 at the Holiday Inn Waterfront, 208 St. Mary's River Dr., Sault Ste Marie, ON, in the fashion described below.

2007 AGM Minutes ___ For ___ Against ___ Abstain
(printed in June 2007 MAC Mag)

2007 Audited Financial Report
(in this issue) ___ For ___ Against ___ Abstain

2008 Proposed Budget ___ For ___ Against ___ Abstain
(in this issue)

Resolutions:

- 1. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 2. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 3. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 4. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 5. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 6. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 7. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 8. _____ For _____ Against _____ Abstain
- 9. _____ For _____ Against _____ Abstain

Name _____

MAAC# _____

ZONE _____

Signed _____

Date _____

MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA

PROCURATION LIBRE (OUVERTE)

Cette procuration permettra à _____

No. MAAC _____

de voter en mon nom et à sa discrétion lors de l'Assemblée générale annuelle des Modélistes aéronautiques associés du Canada, le 30 mars 2008 à l'hôtel Holiday Inn Waterfront, situé au 208, promenade St. Mary's River, à Sault-Sainte-Marie (ON).

Nom _____

No. MAAC _____

Zone _____

Signé _____

Date _____

PROCURATION FERMÉE

Cette procuration permettra à _____

No. MAAC _____

de voter en mon nom lors de l'Assemblée générale annuelle des Modélistes aéronautiques associés du Canada, le 30 mars 2008 à l'hôtel Holiday Inn Waterfront, situé au 208, promenade St. Mary's River, à Sault-Sainte-Marie (ON). Mon messager ou ma messagère pourra voter de la façon que j'indique ci-dessous :

Procès verbal de l'AGA ___ pour ___ contre ___ abstention
(tel que publié dans le numéro de juin 2007 de la revue Model Aviation Canada)

Rapport financier 2007 et vérifié
(dans ce numéro) ___ pour ___ contre ___ abstention

Budget 2008 proposé ___ pour ___ contre ___ Abstention
(dans ce numéro)

Résolutions:

- 1. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 2. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 3. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 4. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 5. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 6. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 7. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 8. _____ pour _____ contre _____ abstention
- 9. _____ pour _____ contre _____ abstention

Nom _____

No. MAAC _____

ZONE _____

Signé _____

Date _____



The Annual General Meeting L'Assemblée Générale Annuelle

Sunday March 30, 2008 / le dimanche, 30 mars, 2008

Holiday Inn Waterfront

208 St Mary's River Dr. Sault Ste Marie ON P6A 5V4 705-949-0611

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, March 27, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (Friday & Saturday, March 28 and 29, 9 am - 5 pm)

Les me

la réunion du conseil d'administration (vendredi et samedi le 28 et 29 mars, 9h à 17h)

Agenda Annual General Meeting

Ordre de jour Assemblée générale annuelle

Sunday March 30, 2008
dimanche 30 mars 2008

1 :00 p.m. / 13 heures

Holiday Inn Waterfront, 208 St. Mary's River Dr
Sault Ste. Marie, ON

Tel/ Tél: 1-705-949-0611

11:30 – 12:45 Registration / Inscription

1:00 Call to order-opening remarks /
Ouverture de l'assemblée – remarques

Introduction of 2008 Board of Directors
and VIPs / Présentation du conseil
d'administration pour l'année 2008 et
des invités de marque

Presentation of 2007 AGM Minutes / Lec-
ture du procès verbal de l'Assemblée
générale annuelle 2007

Business arising from the minutes / Af-
faires courantes

President's Report / Rapport du président

2007 Financial Report / Rapport financier
2007

Presentation of 2008 Budget / Présenta-
tion du budget pour 2008

Appoint Auditors for 2008 / Mise en candi-
dature des vérificateurs pour 2008

Resolutions / Résolutions

Recommendations / Recommandations

Committee Reports / Rapports des comités

Awards / Prix

New Business / Affaires nouvelles

Date & location of 2009 AGM / Date et
lieu de l'Assemblée générale annuelle
en 2009

Adjournment / Levée de l'assemblée

RESOLUTIONS BY CATEGORY

TERM OF OFFICE:

1. It is moved that the term of office for Zone Directors be expanded to two (2) years beginning with the 2008 Annual Zone Meetings. In the fall of 2008, Seven (7) Zone Directors will be elected to two-year terms and six (6) Zone Directors will be elected to one-year terms, (which zones for each group to be determined by the Board of Directors). In the fall of 2009, the six (6) Zone Directors elected for one-year terms in 2008, will then be elected to two-year terms. With this plan, each year either 6 or 7 Zone Directors will be up for election. It is further moved that the maximum tenure for a Zone Director be three (3) consecutive two-year terms. (B.C.)

Rationale:

This plan will reduce the annual changes in Zone Directors and will present additional stability to the Board of Directors. Limiting the tenure to three (3) terms will allow new faces with new ideas to become part of the administration and planning for MAAC.

2. Be it resolved that: the term of office for members of the Board of Directors of the Model Aeronautics Association of Canada be two years.

Rationale:

Because new Directors need time to get comfortable with their new positions and because most Directors run for more than one term traditionally, their term of office for Board of Directors should, we feel, be extended to two years. Having elections staggered between zones will assure that on any given year there will not be a complete turn over of Directors with in one election of the Board. (Sask.)

3. Be it resolved that elections for the Board of Directors for the Model Aero-

nautics Association of Canada be held as follows:

Zones A-Alberta/NWT, C-British Columbia/Yukon, E-Middle ON, G-Ottawa Valley, I-Quebec, K-Saskatchewan and M-South West ON be in even numbered calendar years.

Zones B-Atlantic, D-Manitoba/NW ON, F-Northern ON, H-Pacific, J-St Lawrence and L-South East ON be in odd numbered calendar years. (Sask.)

CONSTITUTION COMMITTEE:

4. Be it resolved that: Resolutions, Recommendations and Policy Manual changes developed and approved by the Constitution Committee shall proceed directly to the Annual General Meeting without being processed through any Annual Zone Meeting. Full approval by the membership at the Annual General Meeting shall still be required. (St Lawrence, Saskatchewan, South-East)

Rational:

The purpose of this motion is to relieve the loads being placed on the Annual Zone Meeting with large chunks of required motions from the Constitution Committee. It will also reduce the amount of micro-management of the resolutions which now occur during the Annual Zone Meeting. Additionally it will remove the necessity of having the exact same motions presented at several Annual Zone Meetings to ensure the passage of exactly the same motions. This in turn will reduce the workload on the Annual General Meeting due to the necessity of handling several different motions for the same resolution in which the wording has been slightly changed at the Annual Zone Meetings. These proposed changes will be presented to the membership in the MAAC magazine published prior to the Annual General Meeting.

continued on page 15

RÉSOLUTIONS PAR CATÉGORIES

MANDAT EN POSTE:

1. Qu'il soit résolu que: le mandat des directeurs de zone soit prolongé à deux (2) ans à compter des Assemblées annuelles de zone en 2008. À l'automne 2008, sept (7) directeurs de zone seront élus pour un mandat de deux ans et six (6) directeurs de zone le seront pour un mandat d'un (1) an (le conseil d'administration déterminera quels directeurs seront élus pour un mandat ou l'autre). À l'automne 2009, les six directeurs de zone qui ont auront été élus en 2008 pour un mandat d'un an seront alors élus pour un nouveau mandat de deux ans. Grâce à ce plan, annuellement, six (6) ou sept (7) directeurs de zone devront candidats à une élection. Qu'il soit aussi résolu que la durée maximale en poste d'un directeur de zone soit de trois (3) mandats de deux (2) ans. (Colombie-Britannique)

Raisonnement:

Ce plan réduira les changements qui surviennent annuellement dans les rangs des directeurs de zone et offrira une stabilité supplémentaire au conseil d'administration. Le fait de limiter la durée maximale en poste à trois (3) mandats fera en sorte que de nouveaux visages avec de nouvelles idées se grefferont à l'administration et qu'ils participeront aux tâches de planification du MAAC.

2. Qu'il soit résolu que: le mandat des membres du conseil d'administration des Modélistes aéronautiques associés du Canada soit de deux ans. (Saskatchewan)

Raisonnement: Puisque les nouveaux directeurs ont besoin d'un peu de temps pour s'acclimater à leur nouveau poste et puisque la plupart des directeurs demeurent traditionnellement en poste pendant plus d'un mandat, leurs fonctions au sein du conseil d'administration devraient être prolongées, croyons-nous, à deux ans. En organisant des élections fragmentées au sein des zones, cela aura pour effet de ne pas provoquer (quelle que soit l'année) de taux de roulement complet au sein du conseil d'administration en l'espace d'une élection.

3. Qu'il soit résolu que: l'élection au sein du conseil d'administration des Modélistes aéronautiques associés du Canada se déroule comme suit:

Zone A – Alberta/T.N.-O., zone C – Colombie-Britannique/Yukon, zone E – Milieu Ontario, zone G – Vallée de l'Outaouais, zone I – Québec, zone K – Saskatchewan et la zone M – Sud-ouest Ontario ait lieu au cours d'une année civile pair.

Zone B – Atlantique, zone D – Manitoba/Nord-ouest Ontario, zone F – Nord Ontario, zone H – Pacifique, zone J – Saint-Laurent et la zone L – Sud-est Ontario ait lieu au cours d'une année civile impair (Saskatchewan)

COMITÉ DE LA CHARTE (CONSTITUTION):

4. Qu'il soit résolu que: les résolutions, recommandations et changements au Manuel des politiques qui sont conçus et approuvés par le comité de la charte (constitution) passent directement à l'Assemblée générale annuelle (AGA) sans transiter par les Assemblées annuelles de zone. Les membres au complet devront tout de même approuver ces changements lors de l'AGA. (zones Saint-Laurent, Saskatchewan et Sud-est)

Raisonnement: Le but de cette résolution, c'est d'alléger la charge de travail devant être abattue au cours de l'Assemblée annuelle de zone, des réunions au cours desquelles le comité de la charte (constitution) doit soumettre un bloc important de résolutions. Cela réduira aussi la quantité de microgestion des résolutions présentement soumises lors de l'Assemblée annuelle de zone. Aussi, il ne sera plus nécessaire de présenter les résolutions textuelles identiques à ce qui a été présenté à d'autres assemblées de zone parce qu'on voulait s'assurer que les résolutions identiques soient approuvées partout par les membres. En retour, le travail de préparation de l'Assemblée annuelle de zone s'en trouvera facilité puisque les membres n'auront plus à se prononcer sur des résolutions presque identiques qui ne diffèrent que par une légère modification du texte. Ces changements proposés seront présentés aux membres dans les pages de Model Aviation Canada avant l'Assemblée générale annuelle (AGA).

FONCTIONS DES OFFICIERS:

5. Qu'il soit résolu que: les précisions suivantes soient ajoutées aux statuts et règlements:

47 (3) Trésorier(ère): Le/la trésorier/ère n'est ni membre du conseil d'administration ni membre du comité exécutif. (Sud-est)

Raisonnement: Cet énoncé est requis afin de s'assurer que le/la secrétaire/trésorier(ère) puisse être assuré(e) correctement sous l'égide du Fidelity Bond à titre de « personnel » et non comme faisant partie du comité exécutif ou du conseil d'administration.

6. Qu'il soit résolu que: les précisions suivantes soient ajoutées aux statuts et règle-

ments:

47 (4) Secrétaire: Le/la secrétaire n'est ni membre du conseil d'administration ni membre du comité exécutif. (Sud-est)

Raisonnement: Cet énoncé est requis afin de s'assurer que le/la secrétaire/trésorier(ère) puisse être correctement assuré(e) sous l'égide du Fidelity Bond à titre de « personnel » et non comme faisant partie du comité exécutif ou du conseil d'administration.

LETTRES PATENTES:

7. Qu'il soit résolu que: les modifications aux lettres patentes de la Corporation soient approuvées et que, conséquemment, ces mêmes modifications soient approuvées par Corporations Canada.

Raisonnement: Ceci est un peu la répétition du processus auquel nous nous sommes pliés à Calgary en mars 2007. Là-bas, la charte (constitution) telle que nous la connaissons présentement a été approuvée par les membres afin qu'elle soit légale lorsque nous allions la soumettre à Industrie Canada. La démarche a échoué et nous ne pouvions pas trouver une rubrique sous laquelle la placer. Le problème: les lettres patentes que possède Industrie Canada dans ses dossiers (elles datent de 1949) et notre charte actuelle sont tout à fait déphasées.

L'examen approfondi de la charte et des lettres patentes révèle que ce sont les lettres patentes qui ont besoin d'une révision. Industrie Canada nous a remis de la documentation en prévision de cet exercice et l'une des étapes consiste à faire approuver la résolution spéciale plus haut par le conseil d'administration et ensuite par les membres lors de l'Assemblée générale annuelle (AGA), avant même que la documentation soit soumise à Industrie Canada.

Je demande que la résolution spéciale ci-haut soit présentée aux membres du conseil d'administration le plus tôt possible pour approbation et qu'après avoir été approuvée, cette résolution soit incluse directement dans le bulletin en compagnie des résolutions ayant trait aux statuts et règlements. Cette façon de faire est peut-être l'exception qui n'aurait pas obligatoirement à passer par une assemblée annuelle de zone, mais ce pourrait être une bonne idée de passer tout de même par cette voie afin de nous assurer que nous avons couvert toutes les avenues possibles. Ce statut et règlement ne serait pas inclus dans les documents des statuts et règlements mais le serait dans le document des statuts et règlements

suite à la page 16

DUTIES OF OFFICERS:

5. Be it resolved that the following be added to the By-Laws:

47 (3) Treasurer: The treasurer is not a member of the Board of Directors or of the Executive Committee.

Rational: This statement is required to ensure that the Secretary/Treasurer can be correctly insured under the "Fidelity Bond" as "staff" and not part of the Executive or Board. (South-East)

6. Be it resolved that the following be added to the By-Laws:

47 (4) Secretary: The secretary is not a member of the Board of Directors or of the Executive Committee.

Rational: This statement is required to ensure that the Secretary/Treasurer can be correctly insured under the "Fidelity Bond" as "staff" and not part of the Executive or Board. (South-East)

LETTERS PATENT:

7. Be it resolved that: There be approval of the amendments to the Corporation's Letters Patent and that subsequently that these amendments be approved by Corporations Canada.

Rational: This is a repeat, somewhat, of the process we went through at Calgary last March. In Calgary, the Constitution as we now have it, was approved by the membership in order to be legal when submitting to Industry Canada. This is where the whole thing went off the rails and we couldn't find a hand basket to put it back into. The problem turns out that The Letters Patent on file with Industry Canada (dated 1949) and our current constitution are completely out-of-whack (whatever a "whack" is?).

Examination of the two documents, the constitution and Letters Patent, show that it is the Letters Patent which needs revision. Documentation from Industry Canada has been provided for this process and one of the steps is that the Special Resolution shown above must be approved by the board of directors and then by the membership at the Annual General Meeting prior to proceeding with the submission of the paper work to Industry Canada.

I am asking that the Special Resolution above be put to the members of the board of directors as quickly as possible for approval and following such approval that the Special Resolution be included in the newsletter with the proposed resolutions regarding the

by-laws directly. This is one exception whereby a resolution needs not to be processed through a zone meeting but perhaps it may be a good idea to still do it to make sure we have all avenues covered. This by-law would not be included in the by-laws document but would be included in the Standing Resolutions. (South-East)

MEMBERSHIP DUES:

8. Be it resolved that: MAAC annual membership received after September 15th be charged at the full membership rate, and that the membership term for that period extend from the remainder of the year and the full following year. (N. Ont)

AFFILIATE DEALERS:

9. Be it established that the following be added to the Policy Manual: Recognized Affiliate Dealers are authorized as agents of MAAC to accept dues payments for both new and renewal memberships, and shall issue valid dated receipts. These receipts shall be temporary membership identification only, for a period of thirty days from the date of issue, pending receipt of a membership card issued by MAAC headquarters.

Notes Regarding Affiliate Dealer Proposal:

- Affiliate dealers will be appointed by the MAAC Board of Directors, after receipt of replies to a questionnaire to be issued to all known supporting dealers, who have actively participated in the MAAC Dealer Program in the past, or who are current advertisers in MAAC publications. Their agreement to participate in this proposed program would be a prerequisite to their appointment as "Affiliates".*
- Dealers participating in the existing program have been compensated for receiving NEW memberships on behalf of MAAC. This would be extended to include RENEWALS, on a basis to be determined.*
- Membership application forms would include a detachable receipt form; when signed by the Affiliate Dealer or his designated associates, would be honoured by Chartered Clubs and Contest Directors, where MAAC memberships are required on the date of issue and 30 days thereafter. These would be superseded by MAAC Cards issued by Headquarters on receipt of the dealer's report.*
Richard Fahey 2961L
P.R. Committee Chairman

WEB PAGE RECOMMENDATIONS:

- Be it recommended that: All dates and locations of all zone meetings be posted on the M.A.A.C. website. The announcements should also be included in the "events" section of the website. (Alberta)
- Be it recommended that: The minutes from the Zone Meeting be posted on M.A.A.C.'s Web site as soon as they come available for all to read. (Atlantic)
- Be it recommended that: Annual Zone Meetings be posted on the front page of the MAAC website or that a prominent link be displayed. (South-East)
- Be it recommended that: The Hall of Fame and Pioneer Award recipients have an attached biography on the MAAC website. (South-East)

MEMBERSHIP

- Be it recommended that: All "renewal memberships" be subjected to electronic transfer of funds from local clubs to headquarters. (Alberta)
- Be it recommended that: MAAC to make available for all the clubs to purchase one single open Membership for the club's designated Instructor to use.

Rational: This is to give the clubs a more open approach to attract new members without the old one time rule. This recommendation is so the instructor with a buddy-box link can introduce anyone, regardless of how many times they try. (Atlantic)

- Be it recommended that: MAAC look into a reduced rate for indoor R.C. Flyers only. (Atlantic)
- Be it recommended that: The 50% reduced MAAC membership fee after September 1 for first-time members only, for the balance of that calendar year, be replaced with a 16 month membership (to December 31st of the following year) at the full membership fee in effect at that time, (currently \$75 open). (Note: At the pleasure of the Board of Directors, this could be extended to a 17-month duration commencing August 1st each year).

Rational: It is felt that this would encourage a longer-term commitment from new members. The current 50% for 4 months does not do that. (B.C.)

- Be it recommended that: Changes to the membership application forms include a clarification and explanation of the signer's responsibility regarding the M.A.A.C Safety Code. A summary of the safety code is to be printed on the form. M.A.A.C headquarters will issue sufficient copies of the safety code to approved Affiliate Dealers to supply to membership applicants. (Middle Ontario)

continued on page 17

faisant partie des résolutions permanentes. (Sud-est)

COTISATION DES MEMBRES:

8. Qu'il soit résolu que: une adhésion annuelle au MAAC reçue après le 15 septembre soit facturée au plein tarif et que la durée de l'adhésion pour cette période s'étende de la fin de l'année en cours à l'année suivante au complet. (Nord Ontario)

MARCHANDS AFFILIÉS:

9. Qu'il soit établi que: les précisions suivantes soient ajoutées au Manuel des politiques:
Les marchands affiliés généralement reconnus soient autorisés, à titre d'agents du MAAC, à accepter le paiement des cotisations tant pour les nouveaux membres que ceux qui renouvellent leur adhésion ainsi qu'à remettre des reçus dûment datés et valides. Ces reçus feront foi de l'adhésion temporaire d'un membre pendant une période de trente (30) jours jusqu'à ce que le siège du MAAC expédie sa carte au membre.

Remarques relativement à la proposition des marchands affiliés:

1. Les marchands affiliés seront nommés par le conseil d'administration du MAAC après que ses membres auront reçu les réponses à un questionnaire qui sera envoyé à tous les marchands participants, des marchands qui ont d'ailleurs activement participé par le passé au programme du MAAC pour les détaillants ou qui sont des annonceurs à l'heure actuelle au sein de publications du MAAC. Pour être nommés en tant que marchands « affiliés », ces commerçants devraient au préalable avoir acquiescé à participer à ce programme proposé.
2. Les marchands qui participent au programme actuel ont reçu un dédommagement pour avoir accepté de NOUVEAUX membres au nom du MAAC. Cette étape serait aussi offerte relativement aux MEMBRES QUI RENOUVELLENT, selon un processus qui demeure à déterminer.
3. Les formulaires de demande d'adhésion comprendraient une partie détachable en guise de reçu; lorsque le marchand affilié ou ses associés désignés le signeraient, les clubs à charte et les directeurs de concours honorerait le reçu lors de rassemblements réclamant l'adhésion au MAAC à la date de délivrance du coupon et pendant 30 jours par la suite. Suivant la réception du rapport du commerçant, le siège du MAAC expédierait ensuite des cartes de membre qui remplac-

eraient le reçu temporaire.
Richard Fahey (membre 2961L), président du comité des relations publiques

RECOMMANDATIONS

PAGES WEB:

1. Qu'il soit recommandé que: toutes les dates et l'endroit de toutes les assemblées de zone soient postés au site Web du MAAC. La section « événements » du site Web devrait aussi inclure ces annonces. (Alberta)
2. Qu'il soit recommandé que: le procès verbal de l'assemblée de zone soit posté au site Web du MAAC aussitôt qu'il est disponible pour tout le monde. (Atlantique)
3. Qu'il soit recommandé que: les assemblées annuelles de zone soient postées à la page frontispice du site Web du MAAC ou qu'un lien proéminent soit affiché. (Sud-est)
4. Qu'il soit recommandé que: les membres du MAAC récipiendaires d'un prix du Temple de la renommée ou de pionnier possèdent une biographie qui soit greffée au site Web. (Sud-est)

ÉMANANT DES MEMBRES:

5. Qu'il soit recommandé que: Toutes les adhésions de renouvellement soient assujetties à un tranfert électronique de fonds des clubs locaux vers le siège (du MAAC). (Alberta)
6. Qu'il soit recommandé que: le MAAC mette à la disposition de tous les clubs une seule adhésion libre que ces clubs pourraient acheter à l'intention de leur instructeur désigné. (Atlantique)
Raisonnement: Ce geste fournirait aux clubs une approche supplémentaire afin d'attirer de nouveaux membres sans recourir à l'ancien règlement d'un membre, une adhésion. Cette recommandation ferait en sorte qu'un instructeur doté d'un émetteur-école (buddy box) peut faire la démonstration du passe-temps à n'importe qui, importe combien de fois ces individus essayeront (le vol de maquettes télécommandées). Compte tenu de l'adhésion libre, cet(te) élève-pilote d'un jour serait alors protégé par l'assurance du MAAC.
7. Qu'il soit recommandé que: le MAAC étudie la réduction de l'adhésion pour les membres qui ne pratiquent que le vol intérieur télécommandé. (Atlantique)
8. Qu'il soit recommandé que: les frais réduits de 50 % pour une adhésion au MAAC demandée après le 1er septembre – dans le cas des membres pour la

toute première fois et pour ce qui reste de l'année civile – soient remplacés par une adhésion de 16 mois (se prolongeant jusqu'au 31 décembre de l'année suivante) au tarif complet en vigueur à ce moment-là (les frais sont de 75 \$ à l'heure actuelle). (Nota: Selon le bon vouloir du conseil d'administration, cette période d'adhésion pourrait être prolongée jusqu'à 17 mois et débiter à compter du 1er août, annuellement.) (Colombie-Britannique)

Raisonnement: Nous croyons que ce geste encouragerait un engagement à plus long terme de la part des nouveaux membres. La diminution de 50 % pour les quatre derniers mois de l'année n'y parvient pas.

9. Qu'il soit recommandé que: les changements aux formulaires de demande d'adhésion comprennent une clarification et une explication de la responsabilité du signataire à l'endroit du Code de sécurité du MAAC. Un sommaire dudit code devra être imprimé sur le formulaire. Le siège du MAAC fournira un nombre suffisant d'exemplaires du code aux marchands affiliés et agréé de sorte à ce qu'ils les distribuent aux personnes (requérants) qui remplissent une demande d'adhésion. (Milieu Ontario)

COMITÉS:

10. Qu'il soit recommandé que: les comités des relations publiques et de l'adhésion soient réunis en un seul et dont le nom sera déterminé. (Colombie-Britannique)
Raisonnement: Puisque les deux comités s'affairent à attirer de nouveaux membres et à les garder (au sein du MAAC), il serait bénéfique de combiner les efforts. Les deux comités ont connu moins d'activité, ces dernières années.
11. Qu'il soit recommandé que: un comité des pilotes sportifs de maquettes télécommandées soit créé. Bruce Dealhoy (MAAC 22555) s'est porté volontaire afin d'agir en tant que président. William Thorne (MAAC 75300) et James Daly (MAAC 14323) se sont portés volontaires afin d'en être membres. (Sud-est)
12. Qu'il soit recommandé que: un comité des véhicules aériens non habités (Unmanned Aerial Vehicle, UAV) soit créé.
Raisonnement: Richard Barlow a rapporté que la ligne est bien tenue entre les maquettes et les véhicules aériens non habités. La dimension et le poids de la maquette ne sont pas pertinents; c'est plutôt le point de vue de la personne qui en a le contrôle direct. Si vous utilisez une caméra (vidéo) sur ou à l'intérieur la maquette ou si vous ex-

suite à la page 18

COMMITTEE :

10. Be it recommended that: The Public Relations and Membership be combined as one committee, name to be determined.

Rational: Since both committees are both focused on attraction and retention of members, it would be beneficial to combine efforts. Both committees have seen low activity in recent years. (B.C.)

11. Be it recommended that: A RC Sport Flyer Committee be established. Bruce Dealhoy (22555) volunteered to be Chairman. William Thorne (75300) and James Daly (14323) volunteered to be members of the RC Sport Flyer Committee. (South-East)

12. Be it recommended that: An Unmanned Aerial Vehicle (UAV) committee be formed.

Rational: Richard Barlow reported that there is a fine line between models and UAV's. The size or weight of the model is not relevant in regard to UAV's, but the viewpoint of the person in direct control of the craft is. If you are flying using a camera on or inside the model or are charging a fee for your services then you are not covered by MAAC insurance and require a SFOC (Special Flight Operations Certificate) from Transport Canada. It was recommended that a safety pilot, preferably on the instructor side of a buddy box, who is in visual contact with the model, be used with the virtual pilot on the student side of the buddy box. Richard also suggested that we should have a power endorsement for those pilots who received their wings using electric powered planes only. This is to ensure that they are aware of the different hazards with glow or gas engines and models. (Ottawa)

13. It was recommended that a safety pilot, preferably on the instructor side of a buddy box, who is in visual contact with the model, be used with the virtual pilot on the student side of the buddy box. (Ottawa)

EXECUTIVE:

14. Be it recommended that: The first meeting of the Executive Committee take place on the Monday following the Annual General Meeting at the same venue as the meeting of the Board of Directors. He second Executive Committee meeting, the annual Budget Meeting to take place in November and the third Executive Committee meeting will take place the day before the Annual Board of Directors meeting. A fourth Executive Committee meeting might take place during

the summer months between the first and second meeting if found necessary.

Rational: Currently, the first Executive Committee meeting takes place between April & June each year which requires all members to be transported to the chosen site. With this recommendation, meeting the day after the Annual General Meeting gives the new executive an excellent opportunity to get acquainted, delegate responsibilities and make new plans for the coming year. If the fourth meeting is found unnecessary, this plan would save the cost of one meeting, albeit there would be some additional accommodation, meal and airfare change costs involved with the "Monday after" scenario. (B.C.)

SAFETY:

15. Be it recommended that: MAAC revise their process for establishing specific Safety Regulations as it applies to a committee's area of interest, and that the responsibility for developing specific rules and regulations be assigned to the Special Interest Committees. Formal adoption of said rules and regulations will remain the responsibility of MAAC. The Safety Committee would still function with respect to General Safety Rules and Regulations as it applies to the model aircraft hobby. (B.C.)

16. Be it recommended that: A discussion take place at the MAAC Board Meeting on the use of the Safety Barriers:

Safety Code section 4.2 R/C Field Operations:

Item 16 A fence or barrier (e.g. 1 metre high snow fence) shall be used at Club Affiliate Member registered fields for land operations of powered models greater than 1 kilogram in weight are flown. The purpose of the fence/barrier being to protect person(s) at pilot station(s) from being struck by errant aircraft operation on or near the ground (e.g. Taxiing, landing, takeoff).

Item 14 R/C Pilots (shall) control their model aircraft from marked Pilot Stations. Take off and landing may be done from the runway if the intention is announced to the other R/C pilots.

Mark Betuzzi states that Item 14 is in direct conflict with Item 16. Mark proposes that item section 4.2, item 14 to now read as follows:

Item 14: R/C Pilots (shall) control their model aircraft from marked Pilot Stations.

(B.C.)

17. Be it recommended that: The safe-

ty code revisions are listed on the cover page of the M.A.A.C website. Time shall be of the essence in publishing documents. (Middle Ontario)

18. Be it recommended that: The MAAC Safety Code be updated to consider 2.4 radios and the 4 kilometer spacing of clubs and that the 4 kilometer spacing be not necessary if clubs use only 2.4 radios. (South-East)

NOISE

19. Be it recommended that: The Noise Committee establish more discipline specific guidelines for measuring noise levels, i.e. specific methods and criteria for glow, gas, turbines etc.

Rational: The current criteria are too general and do not provide specific measurement methods and techniques. (B.C.)

FUNDING:

20. Be it recommended that: MAAC consider providing some travel funding for MAAC members who are duly qualified to compete in major competitions such as IMAC & Scale Masters, usually held in the USA.

Rational: Currently, organizations such as IMAC and Scale Masters have qualifying procedures to compete in their annual championships. Many Canadian pilots qualify, but in many cases find it simply too costly to participate in the finals. Since these completions are of a caliber equal to, or higher than, FAI competitions, and since Canadian pilots are equal to, or maybe even better than, many other competing pilots, it is felt that this type of financial support would be in keeping with MAAC's interest in supporting competition. (B.C.)

21. Be it recommended that: MAAC increase the value of bursaries allowed by MAAC budget and/or combine both into one. (South-West)

AWARDS:

22. Be it recommended that: A member of the association who completes a full year as a ZD (Zone Director) automatically gets the Leader Member title, if he has been a member of MAAC for at least 10 consecutive years (Quebec)

INSURANCE:

23. Be it recommended that: A list of insurance incidents be posted on the MAAC website with details, but without names. (South-East)
24. Be it recommended that: A list of insurance incidents be posted in Model

continued on page 19

igez un tarif pour les services que vous offrez, vous n'êtes alors pas protégé par l'assurance du MAAC et vous aurez besoin d'un Certificat d'opérations aériennes spécialisées de la part de Transports Canada. Il a été recommandé que pour des raisons de sécurité, un pilote, préférablement du côté instructeur de l'émetteur-école (buddy box) et qui demeure en contact visuel avec la maquette, soit en fonction et que le pilote virtuel utilise la fonction étudiante de l'émetteur-école. M. Barlow a aussi suggéré que nous nous dotions d'une annotation (endorsement) de maquettes motorisées à l'intention des pilotes qui ont reçu leurs « ailes » uniquement à l'aide d'une maquette électrique. Cette démarche vise à faire en sorte que les pilotes soient conscients des dangers relatifs aux moteurs à bougie incandescente (glow) et à essence. (Vallée de l'Outaouais)

13. Qu'il soit recommandé que: un pilote de sécurité, préférablement du côté instructeur de l'émetteur-école et qui garde le contact visuel avec la maquette, soit utilisé par le pilote virtuel qui, lui, se trouve du côté étudiant de l'émetteur-école (Vallée de l'Outaouais)

EXÉCUTIF:

14. Qu'il soit recommandé que: la première réunion du comité exécutif se déroule le lundi suivant l'Assemblée générale annuelle (AGA) au même endroit que lors de la réunion du conseil d'administration. La deuxième réunion du comité exécutif et la réunion annuelle sur le budget devraient se dérouler en novembre tandis que la troisième réunion du conseil exécutif devrait se dérouler la veille de la réunion annuelle du conseil d'administration. Une quatrième réunion du comité exécutif pourrait avoir lieu pendant les mois d'été, entre les première et deuxième réunions, si nécessaire. (Colombie-Britannique)

Raisonnement: À l'heure actuelle, la première réunion du comité exécutif se déroule annuellement entre les mois d'avril et de juin, ce qui requiert que tous les membres se déplacent au lieu choisi. Grâce à cette recommandation, une réunion au lendemain de l'Assemblée générale annuelle (AGA) offrirait au nouvel exécutif une belle occasion de faire connaissance, de déléguer les responsabilités et d'entreprendre la planification de la prochaine année. S'il n'était pas nécessaire d'organiser une quatrième réunion, ce plan d'action épargnerait le coût d'une rencontre, même si (le MAAC) aurait à payer des frais sup-

plémentaires pour l'hébergement, les repas et le déplacement en avion du scénario de la réunion du « lundi d'après ».

SÉCURITÉ:

15. Qu'il soit recommandé que: le MAAC revoie son procédé de mise en œuvre de règlements spécifiques touchant le champ d'intérêt d'un comité et que la responsabilité de la création de règlements spécifiques incombe aux comités d'intérêt particulier. L'adoption formelle de ces règlements demeura sous la responsabilité du MAAC. (Colombie-Britannique) Le comité de la sécurité fonctionnerait toujours relativement aux règlements généraux de sécurité qui s'appliquent au passe-temps des maquettes d'avion.
16. Qu'il soit recommandé que: qu'une discussion ait lieu lors de la réunion du conseil d'administration du MAAC relativement aux clôtures de sécurité:

Paragraphe 4.2 du Code de sécurité, Opérations à un terrain de vol pour maquettes télécommandées:

Point 16 Une clôture ou une barrière (par exemple, une clôture à neige d'un mètre) devra être utilisée aux terrains enregistrés des clubs affiliés (au MAAC) pour les opérations terrestres de maquettes motorisées d'avions pesant plus d'un (1) kg. Le but de la clôture ou barrière: protéger une ou des personnes qui se trouvent aux stations de pilotage et empêcher un avion hors de contrôle au sol ou près du sol de les frapper (par exemple, pendant le taxi, à l'atterrissage ou au décollage).

Point 14 Les pilotes de maquettes télécommandées (contrôleront) leur appareil depuis les stations de pilote identifiées. Les décollages et les atterrissages peuvent être accomplis la piste si les pilotes annoncent leur intention à leurs confrères.

Mark Betuzzi déclare que le point 14 est en conflit direct avec le point 16. M. Betuzzi propose que le point 14 du paragraphe 4.2 se lise maintenant comme suit:

Point 14 Les pilotes de maquettes télécommandées (contrôleront) leur appareil depuis les stations de pilote identifiées. (Colombie-Britannique)

17. Qu'il soit recommandé que: les révisions effectuées au Code de sécurité soient énumérées sous forme de liste sur la page frontispice du site Web du MAAC. La publication (diffusion) des documents devra se faire à l'intérieur d'un échéancier précis. (Milieu Ontario)
18. Qu'il soit recommandé que: le Code de

sécurité du MAAC soit mis à jour afin de considérer les émetteurs de 2.4 Ghz ainsi que l'espacement de quatre (4) kilomètres entre les clubs et que cet espacement ne soit plus requis si les clubs utilisent uniquement des émetteurs de 2.4 Ghz. (Sud-est)

BRUIT:

19. Qu'il soit recommandé que: le comité (de lutte contre le) bruit établisse des lignes directrices plus spécifiques aux disciplines (au sein du passe-temps) pour la mesure du niveau sonore, c'est-à-dire des méthodes spécifiques et des critères se rapportant aux moteurs à bougie incandescente (glow), à essence, à turbine, etc. (Colombie-Britannique)

Raisonnement: Les critères actuels ont une portée trop générale et ne fournissent pas de méthodes et de techniques de mesure spécifiques.

FINANCEMENT:

20. Qu'il soit recommandé que: le MAAC considère la remise d'un financement pour les déplacements des membres du MAAC dûment qualifiés pour participer en tant que concurrents à des compétitions majeures telles l'IMAC et les Scale Masters, qui se déroulent habituellement aux États-Unis d'Amérique. (Colombie-Britannique)

Raisonnement: À l'heure actuelle, des organismes comme l'IMAC et les Scale Masters se sont dotés de procédures de qualification pour que les modélistes deviennent concurrents lors de leur championnat annuel. Plusieurs pilotes canadiens se qualifient mais, dans plusieurs cas, s'aperçoivent que le coût de participation aux finales est tout simplement trop élevé. Puisque ces compétitions sont de calibre égal – et même plus élevé – que les compétitions de la Fédération aéronautique internationale (FAI), et puisque les pilotes canadiens sont égaux – et peut-être même meilleurs – que plusieurs autres concurrents, nous sommes d'avis que ce genre d'appui financier témoignerait de l'intérêt du MAAC à appuyer la compétition.

21. Qu'il soit recommandé que: le MAAC augmente la valeur des bourses tel que le permet son budget ou qu'il combine ces deux bourses en une seule. (Sud-ouest)

PRIX DE RECONNAISSANCE:

22. Qu'il soit recommandé que: un membre de l'association qui travaille pendant une année complète à titre de directeur de zone reçoive automatiquement le titre de membre Leader (L) s'il est membre du MAAC depuis au moins dix (10) années

suite à la page 19

From page 17

Aviation Canada providing details, but no names. The rationale is to educate the MAAC membership and manage risk. (South-East)

25. Be it recommended that a list of insurance incidents be provided to the Safety Committee with details, but without names. (South-East)

NATIONALS:

26. Be it recommended that: MAAC produce a document for combined or individual Nationals competition form, a guide to point out how to satisfy an individual SIG Nationals. The difference between a contest and a National competition is MAAC takes responsibility. MAAC Board to create an ad hoc committee to develop guidelines for individual special interest groups document. (South-West)

WINGS:

27. That we should have a power endorsement for those pilots who received their wings using electric powered planes only. This is to ensure that they are aware of the different hazards with glow or gas engines and models. (Ottawa)

suite de la page 18

consécutives. (Québec)

RECOMMANDATIONS ASSURANCE:

23. Qu'il soit recommandé que: une liste des accidents touchant l'assurance soit postée au site Web et note des détails sans préciser de noms. (Sud-est)
24. Qu'il soit recommandé que: une liste des accidents touchant l'assurance soit publiée dans la revue Model Aviation Canada et qu'elle fournisse les détails sans préciser de noms. Le raisonnement, c'est que cela serve à titre éducatif aux membres du MAAC et que nous gérons le risque (découlant de nos activités). (Sud-est)
25. Qu'il soit recommandé que: une liste des accidents touchant l'assurance soit fournie au comité de la sécurité et note les détails sans préciser de noms. (Sud-est)

RECOMMANDATION ÉPREUVES NATIONALES (NATS):

26. Qu'il soit recommandé que: le MAAC produise un document de formulaire de compétitions, conjointes ou individuelles, ainsi qu'un guide qui indique comment satisfaire (les critères) d'une épreuve nationale destinée à un groupe d'intérêt spécialisé. La différence entre un concours et une compétition nationale, c'est que le MAAC en assume la responsabilité. Le conseil d'administration du MAAC devra créer un comité ad hoc afin de développer des lignes directrices d'un document à l'intention des groupes d'intérêt spécialisé. (Sud-ouest)

RECOMMANDATION OBTENTION DES "AILES":

27. Qu'il soit recommandé que: nous devrions nous doter d'une annotation (endorsement) de maquettes motorisées pour les pilotes qui ont reçu leurs « ailes » de pilotage uniquement à l'aide de maquettes électriques. Cette démarche vise à faire en sorte que les pilotes soient conscients des dangers relatifs aux moteurs à bougie incandescente (glow) et à essence. (Vallée de l'Outaouais)

Model Aeronautics Association of Canada Proposed 2008 Budget

| INCOME: | <i>2007 budget</i> | <i>Actual</i> | 2008 |
|--|--------------------|---------------|---------------|
| Membership | 706000 | 725516 | 759000 |
| Supplies | 7500 | 7507 | 7500 |
| Ltd. Edition Sales | 0 | 0 | 0 |
| Mac Mag | 250 | 87 | 0 |
| Misc. | 250 | 135 | 250 |
| Field Registration | 8000 | 9752 | 8000 |
| Advertising Revenue | 0 | 0 | 0 |
| Term Deposit Interest | 9833 | 15043 | 10943 |
| Nationals | 0 | 2897 | 0 |
| Contributions | 0 | 4670 | 0 |
| Levy | 0 | 0 | 0 |
| 2002 W/C Goods | 0 | 0 | 0 |
| W/C Income | 0 | 0 | 0 |
| Postage | 650 | 641 | 650 |
| Confirmations | 4500 | 6027 | 5000 |
| SUB TOTAL | 736983 | 772275 | 791343 |
| Contingency | -16000 | -16000 | -10000 |
| Operational Reserve | -50000 | -50000 | -65000 |
| <small>(1 year op cost over 10 years)</small> | | | |
| Cost of Sales | -7000 | -7145 | -7000 |
| <small>(69.5% of Supplies)</small> | | | |
| TOTAL INCOME: | 663983 | 699130 | 709343 |
| EXPENDITURES: | | | |
| Office | | | |
| Building | 19800 | 15959 | 20100 |
| Museum | 0 | 0 | 0 |
| Staff | 125000 | 110793 | 117900 |
| Equip. | 8000 | 4273 | 15000 |
| Postage | 46000 | 40669 | 50000 |
| Prof. Fees | 28000 | 17646 | 31000 |
| Printing/Publishing | 97500 | 100912 | 103000 |
| PR/Advertising | 15500 | 14859 | 17500 |
| Other | 19800 | 26706 | 23600 |
| Insurance | 116560 | 128410 | 124611 |
| FAI | 43240 | 44176 | 43740 |
| W/C Host Training | 0 | 0 | 0 |
| W/C Host Fund | 0 | 0 | 0 |
| Radio Advisory Board | 6750 | 5749 | 8250 |
| AGM | 35000 | 24753 | 35000 |
| Zone Directors | 35000 | 27091 | 48000 |
| Zone Promotions | 25000 | 17775 | 25000 |
| Executive Committee | 17000 | 21827 | 17000 |
| President | 12000 | 12000 | 12000 |
| Nationals | 0 | 3712 | 500 |
| Committees | 13500 | 8283 | 14100 |
| Special Projects | 0 | 2862 | 0 |
| Anniversary | 0 | 0 | 0 |
| Office Review | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL EXPENSES | 663650 | 628455 | 706301 |
| SURPLUS/(DEFICIT) | 333 | 70675 | 3042 |
| <i>Depreciation</i> | | -12387 | |
| <i>Equip. Purchase</i> | | | |
| <i>Levy - Contributions and interest on dedicated accounts</i> | | 24371 | |
| <i>Operational reserve / contingency</i> | | 66000 | |
| NET INCOME/LOSS | | 148659 | |

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA
AUDITED FINANCIAL STATEMENTS - 31 DECEMBER 2007
AUDITORS' REPORT

To: The Members, Model Aeronautics Association of Canada

We have audited the accompanying statement of financial position of Model Aeronautics Association of Canada as at 31 December 2007 and the related statements of operations and members' equity and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Model Aeronautics Association of Canada's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of Model Aeronautics Association of Canada as of 31 December 2007 and the results of its operations and the changes in its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Beckett Lowden Read, LLP
Chartered Accountants / Licensed Public Accountants
Waterdown, Ontario 16 January 2008

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION AS AT 31 DECEMBER 2007

| ASSETS | 2007 | 2006 |
|--|---------------------|-------------------|
| CURRENT | | |
| Cash, note 6 | \$ 454,876 | \$ 227,460 |
| Term deposits, note 6 | 475,679 | 510,888 |
| Accounts receivable | 32 | 2,980 |
| Interest receivable | 13,567 | 13,918 |
| Inventory | 39,491 | 41,306 |
| Prepaid expenses | 9,892 | 10,323 |
| FAI Travel Fund Account, note 2 | 4,563 | 5,586 |
| | <u>998,100</u> | <u>812,461</u> |
| BUILDING AND EQUIPMENT, note 3 | 136,467 | 147,936 |
| | \$ 1,134,567 | \$ 960,397 |
| LIABILITIES | | |
| CURRENT | | |
| Accounts payable and accrued liabilities, note 4 | \$ 39,260 | \$ 34,229 |
| FAI Travel Fund Account, note 2 | 4,563 | 5,586 |
| Deferred membership fees | 336,367 | 329,699 |
| | <u>380,190</u> | <u>369,514</u> |
| LONG TERM | | |
| Deferred membership fees | 134,057 | 119,223 |
| | <u>514,247</u> | <u>488,737</u> |
| MEMBERS' EQUITY | | |
| Invested in building and equipment | 136,467 | 147,936 |
| Restricted equity, note 6 | 303,670 | 256,244 |
| Unrestricted equity | 180,183 | 67,480 |
| | <u>620,320</u> | <u>471,660</u> |
| | \$ 1,134,567 | \$ 960,397 |

STATEMENT OF OPERATIONS AND MEMBERS' EQUITY

| REVENUE | 2007 | 2006 |
|---|----------------|----------------|
| Membership fees | \$ 725,516 | \$ 696,712 |
| Sales | 7,643 | 8,977 |
| Interest income | 15,043 | 10,040 |
| Nationals | 2,897 | - |
| Field registrations, charters and sanctions | 9,752 | 6,259 |
| Contributions | 11,338 | 6,451 |
| Contributions & interest to Dedicated Funds | 32,433 | 12,007 |
| Advertising and magazine | 87 | 111 |
| | <u>804,709</u> | <u>740,557</u> |
| EXPENSES | | |
| Amortization | 12,387 | 13,352 |
| Annual general meeting | 24,753 | 29,038 |
| Committees, schedule | 10,740 | 4,872 |
| Cost of sales | 7,145 | 10,219 |
| Executive committee | 21,827 | 17,723 |
| Expenditures from Dedicated Funds | 8,062 | - |
| FAI, schedule | 44,175 | 40,831 |
| Head office, schedule | 223,676 | 236,931 |
| Insurance, schedule | 128,411 | 121,860 |
| Nationals | 3,712 | - |
| President | 12,000 | 12,884 |

| | | |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Publication | 111,933 | 113,309 |
| Special projects | 2,362 | - |
| Zone directors | 44,866 | 42,729 |
| | <u>656,049</u> | <u>643,748</u> |
| NET INCOME FOR THE YEAR | 148,660 | 96,809 |
| Members' equity, beginning of year | 471,660 | 374,851 |
| MEMBERS' EQUITY, END OF YEAR | \$ 620,320 | \$ 471,660 |

STATEMENT OF CASH FLOWS FOR THE YEAR ENDED

| CASH GENERATED (USED) BY OPERATING ACTIVITIES | 2007 | 2006 |
|---|-------------------|-------------------|
| Net income for the year | \$ 148,660 | \$ 96,809 |
| Non-cash expense - amortization | 12,387 | 13,352 |
| | <u>161,047</u> | <u>110,161</u> |
| Changes in non-cash working capital items | | |
| Accounts receivable | 2,948 | (2,461) |
| Interest receivable | 351 | (4,515) |
| Inventory | 1,815 | (6,654) |
| Prepaid expenses | 431 | 112,197 |
| Accounts payable and accrued liabilities | 5,031 | 2,560 |
| Deferred membership fees | 21,502 | 21,100 |
| | <u>193,125</u> | <u>232,388</u> |
| INVESTING ACTIVITIES | | |
| Purchase of equipment | (918) | (14,043) |
| Change in cash position | 192,207 | 218,345 |
| Cash position, beginning of year | 738,348 | 520,003 |
| CASH POSITION, END OF YEAR | \$ 930,555 | \$ 738,348 |
| COMPONENTS OF CASH AND EQUIVALENT | | |
| Cash | \$ 454,876 | \$ 227,460 |
| Term deposits | 475,679 | 510,888 |
| | <u>\$ 930,555</u> | <u>\$ 738,348</u> |

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

The Company was incorporated without share capital under the laws of the Dominion of Canada in June, 1949 to foster the advancement of model aeronautics on a national basis.

1. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

- (a) Inventory: Inventory is valued at the lower of cost and net realizable value, with cost determined on a first-in, first-out basis.
- (b) Building and Equipment: Building and equipment acquisitions are initially recorded at cost. Amortization is calculated using the following annual rates:
Building -5% diminishing balance basis
Museum equipment -5% diminishing balance basis
Office furniture and equipment -straight line basis over 5 years
Computer equipment -straight line basis over 5 years
- (c) Revenue Recognition
Membership fees are reported as revenue in the calendar year to which they apply. Fees received in advance are reported as deferred membership fees and included in liabilities.
- (d) Income Taxes
No provision for income taxes is required as the association is exempt from income taxes under Section 149(1)(l) of the Canadian Income Tax Act.
- (e) Accounting Estimates
The preparation of these financial statements requires the use of estimates and assumptions that affect the amounts reported and disclosed in the financial statements and accompanying notes. Actual results may vary from these estimates.

2. FAI - TRAVEL FUND ACCOUNT

The association budgeted for 2007 to contribute \$2 per open member to the Federation Aeronautique Internationale - Trust Fund Account to offset member costs of international competitions. The following is a summary of the fund:

| | 2007 | 2006 |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| Balance, beginning of year | \$ 5,586 | \$ 12,062 |
| Donations | 771 | 815 |
| Open membership fees | 25,590 | 22,000 |
| | <u>31,947</u> | <u>34,877</u> |
| Less: Travel costs | 27,384 | 29,291 |
| BALANCE, END OF YEAR | \$ 4,563 | \$ 5,586 |

3. BUILDING AND EQUIPMENT

| | 2007 | | 2006 | |
|------------------------------------|----------------|--------------------------|----------------|--------------------------|
| | Cost | Accumulated Amortization | Cost | Accumulated Amortization |
| Building | \$ 270,049 | \$151,192 | \$270,049 | \$144,936 |
| Museum equipment | 12,069 | 5,661 | 12,069 | 5,324 |
| Office furniture and equipment | 37,292 | 29,416 | 36,374 | 25,499 |
| Computer equipment | 35,470 | 32,144 | 35,470 | 30,267 |
| | <u>354,880</u> | <u>218,413</u> | <u>353,962</u> | <u>206,026</u> |
| Cost less accumulated amortization | \$ 136,467 | | \$ 147,936 | |

4. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

| | 2007 | 2006 |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Trade accounts | \$ 12,941 | \$ 14,365 |
| Employee payroll deductions | 1,836 | 1,937 |
| Goods and services tax | 13,269 | 11,483 |
| Sales tax | 214 | 444 |
| Audit accrual | 6,000 | 6,000 |
| Accrued insurance deductible | 5,000 | - |
| | \$ 39,260 | \$ 34,229 |

5. LEGAL MATTERS

The Association is one of the named defendants in litigation arising from an accidental collision between a model airplane and a spectator at a club field in June, 2004. The statement of claim requests damages of \$4,000,000 plus costs and interest.

The Association believes that it has adequate insurance coverage to protect it from any financial costs arising from this litigation and so no amount has been accrued as an expense in these financial statements.

There are 2 accidents involving Association members that were not settled as at 31 December 2007, both have statements of claim filed. The Association believes that it has adequate insurance coverage to protect it from any additional costs. The insurance deductibles have been accrued.

6. RESTRICTED EQUITY

The association periodically receives funds which the donor has designated to be used for a specific purpose. In addition, the Association has internally dedicated some funds for specific use.

| | 2007 | 2006 |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| Archives | \$ 866 | \$ 847 |
| Books | 450 | 440 |
| Competition | 4,110 | 3,054 |
| Contingency | 153,365 | 131,817 |
| F3J entrance fees | 5,854 | 5,720 |
| Insurance deductible | 46,397 | 22,379 |
| Manitoba zone Gimli contests | 3,404 | 4,129 |
| Museum | 24,041 | 22,453 |
| Nationals | 18,236 | 19,045 |
| Public relations | 8,112 | 10,927 |
| Special projects | 11,847 | 9,078 |
| World championships host fund | 25,222 | 24,647 |
| Youth | 1,766 | 1,708 |
| | \$ 303,670 | \$ 256,244 |

The restricted equity is funded as follows:

| | 2007 | 2006 |
|------|-----------|-----------|
| Cash | \$ 59,909 | \$ 81,567 |

| | 2007 | 2006 |
|---------------|-------------------|-------------------|
| Term deposits | <u>243,761</u> | <u>174,677</u> |
| | \$ 303,670 | \$ 256,244 |

7. FINANCIAL INSTRUMENTS

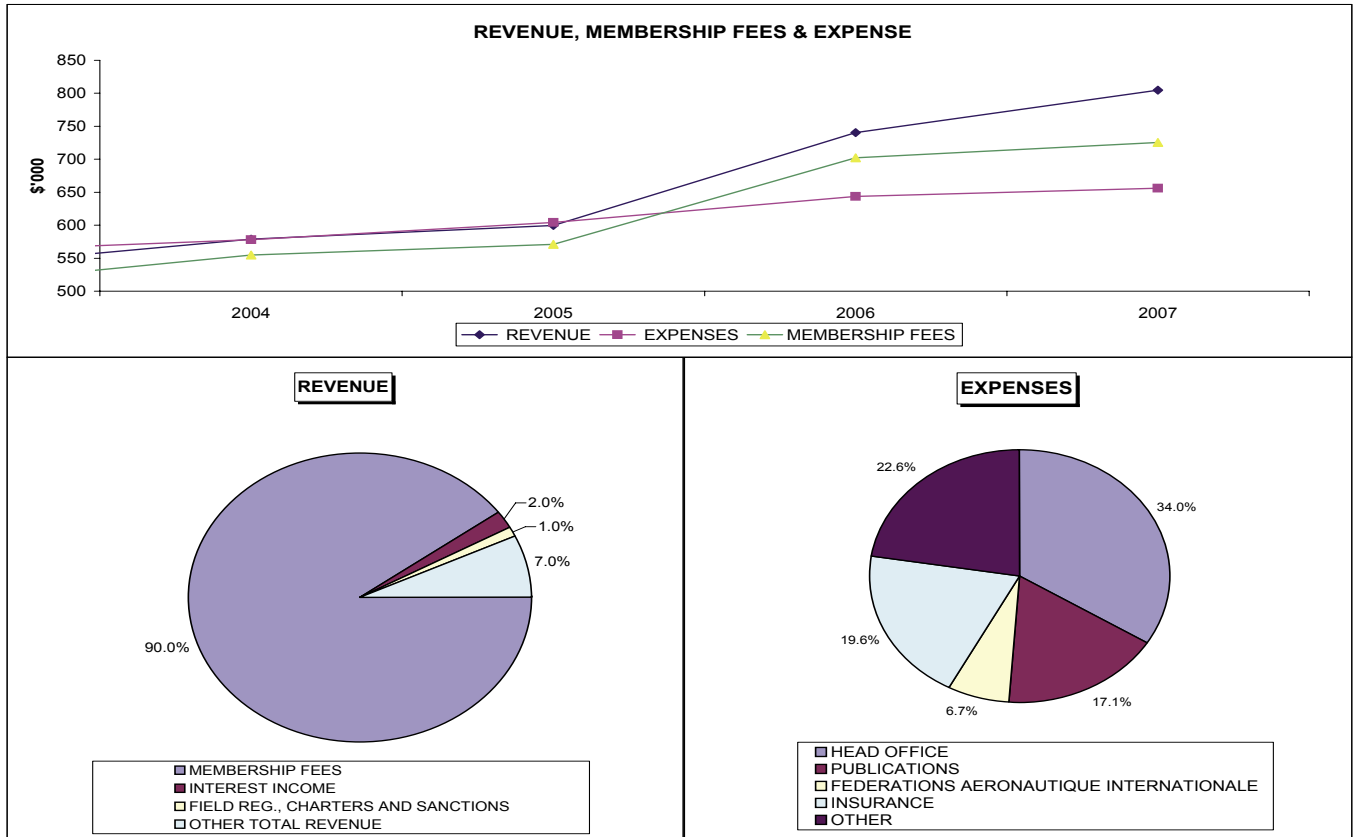
The Association's financial instruments consist of cash, accounts receivable, term deposits and accounts payable. It is management's opinion that the Association is not exposed to significant interest rate or credit risk arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximate their carrying values.

8. COMPARATIVE FIGURES

Certain of the 2006 figures shown for comparative purposes have been reclassified to conform to the current year's financial statement presentation.

SCHEDULE
MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA
EXPENSES FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2007

| | 2007 | 2006 |
|---|-------------------|-------------------|
| COMMITTEES | | |
| Archives Committee | \$ 2,000 | \$ 1,700 |
| Other committee expenses | 8,740 | 3,172 |
| | \$ 10,740 | \$ 4,872 |
| FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE | | |
| Aero Club of Canada | \$ 16,585 | \$ 16,859 |
| CIAM | 2,000 | 1,972 |
| FAI Travel | 25,590 | 22,000 |
| | \$ 44,175 | \$ 40,831 |
| HEAD OFFICE | | |
| Credit card charges | \$ 11,173 | \$ 9,846 |
| Equipment maintenance | 8,873 | 7,373 |
| Maintenance, fees and utilities | 15,959 | 15,812 |
| Office and general | 33,957 | 36,905 |
| Professional fees | 7,421 | 14,612 |
| Public relations | 23,295 | 21,884 |
| Salaries and benefits | 108,836 | 117,544 |
| Stationery and printing | 14,162 | 12,955 |
| | \$ 223,676 | \$ 236,931 |
| INSURANCE | | |
| Building and equipment | \$ 1,943 | \$ 3,034 |
| Directors and officers | 1,870 | 1,880 |
| Errors and omissions | 4,541 | 4,473 |
| Group travel | 1,417 | 1,140 |
| Members | 118,640 | 111,333 |
| | \$ 128,411 | \$ 121,860 |



Une autre année est maintenant derrière nous et j'espère que tout le monde en a passé une bonne. Au moment où je rédige ces lignes, la saison de vol intérieur a commencé et nous avons bien hâte de vivre le Nouvel an et de voir quelles seront les nouvelles maquettes qui feront leur apparition au gymnase.

Les inscriptions au sein de la zone A entrent à un très bon rythme, ce qui est encourageant relativement aux activités qui se dérouleront en cours d'année. Roger Ganley m'a mentionné que la Mostly Old Float Flyers Association organisera trois rassemblements Float-flies en cours d'année. Le barrage de Paddle River en accueillera deux : celui des 16 au 19 mai (pendant le congé de la Reine) et celui des 25 au 27 juillet. Le barrage est situé à 5 km au Sud de Rochfort Bridge, le long de l'autoroute 43. Quant à leur rassemblement des 19 au 21 septembre, il aura lieu à la base d'hydravions de Clear Lake, à quelques minutes de route au nord-ouest de Tiger Lily. Tout comme en septembre dernier, le haut point de la rencontre sera probablement le repas-partage (pot-luck) du samedi soir que coordonnent les conjointes. Bien sûr, les organisateurs prévoient toujours présenter des feux d'artifice, offrir des prix pour les pilotes, ainsi qu'une bonne séance de vols et de mensonges au milieu du coloris automnal albertain! Si cette programmation vous intéresse, veuillez envoyer un

courriel à Roger, au rganley@shaw.ca. J'espère vous voir à l'un des rassemblements de la saison d'hydravions!

La discussion va bon train relativement au vol intérieur et sur la façon dont le MAAC devrait en traiter. Le comité des maquettes de vol intérieur couchera probablement sur papier quelques lignes directrices relativement à des pratiques sécuritaires et j'avoue que je trouve difficile de vouloir légiférer sur le gros bon sens. Ceci dit, je crois que le MAAC possède suffisamment de règlements à l'heure actuelle et que les gens qui organisent des rassemblements de vol intérieur, qu'il s'agisse de compétitions ou pour le plaisir, devraient établir les paramètres. Chaque endroit à partir duquel les adeptes font voler leur maquette peut receler des particularités qui lui sont propres et un gymnase pourrait n'autoriser que les maquettes qui pèsent entre 16 et 20 onces, et pas les hélicoptères, tandis qu'un plus gros terrain – les dômes, par exemple – se prêtent à un autre ensemble de règlements. Cela ne diffère pas plus que les terrains extérieurs qui doivent chacun adopter leurs propres règlements.

Un autre groupe se manifeste en nombre de plus en plus important, ces dernières années : le sempiternel park flyer. Comment devons-nous les aborder? L'AMA américaine a conçu un nouveau type d'adhésion à leur endroit. Le MAAC devrait-il procéder de la même façon?

Comment amener ce nouveau groupe de modélistes au sein de notre mouvement? Ces personnes sont-elles de véritables modélistes ou seulement des gens qui veulent s'amuser avec des jouets qui sortent de l'ordinaire et qui sont disponibles presque partout, même à votre pharmacie locale. Je suis persuadé qu'il en sera question lors de l'Assemblée générale annuelle (AGA).

J'aimerais remercier toutes les personnes qui ont contribué à cette chronique au cours de la dernière année et j'ai bien hâte de recevoir des photos et des détails – courts ou longs – que nous pourrions inclure dans ce compte rendu de la zone. Cet espace n'est pas pour l'usage unique du directeur, c'est le vôtre aussi.



"An Awesome Experience"

RENO AIR RACES

Sept 9-16, 2008

- 8 Days Motorcoach Transportation
 - 3 Nights Shilo Inn, Salem, OR
 - 3 Continental Breakfasts
 - Full Day at Spruce Goose Museum
50+ planes (includes admission)
 - 4 Nights Sands Hotel, Reno, NV
 - Shuttle Service to the Races
 - Side trip to Lake Tahoe-Carson City area
 - Farewell Wine & Cheese Party
 - Originates in Kamloops* with pick-ups at Merritt, Hope, Chilliwack & Abbotsford
- *special motel rate w/free parking in Kamloops
All for \$ 619 CAD (pp-dbl) no taxes
\$ 609 trpl. \$ 949 single
(based on 50 passengers-spouses welcome
cancellation & medical ins. available)

To secure YOUR seat send a \$50
Refundable Deposit by June 1st to

SUN FUN TOURS
#101- 929 Laval Crescent
Kamloops, BC V2C 5P4
1-877-786-3860
for info contact tour director
DOUG MacMILLAN
1-250-804-0962
aeronut@telus.net



Mike Tannhauser with his electric powered Simple 400. Mike was having a ball flying it on January 1. /
Mike Tannhauser et son Simple 400 électrique. Le pilote s'amuse beaucoup le 1er janvier

Well here it is, another year has passed us by and hopefully everyone had a very good one. As I write this, the indoor season is well under way and we are looking forward to the New Year and to the different models that normally show up at the gym.

Zone registrations are coming in hot and heavy, which is encouraging for the activities that continue for the coming year. Roger Ganley mentioned to me that the Mostly Old Float Flyers Association will be hosting a total of three Float Flies this year. The site of the May 16-19 (Victoria Day long weekend) and of the July 25-27 Float Fly will be the Paddle River Dam, which is located 5 km South of Rochfort Bridge on highway 43. Their September 19-21 event will be held at the Clear Lake float base, which is just a few minutes drive North-West of Tiger Lily. Just like last September, the highlight will probably be the pot-luck dinner on Saturday night, which is organized by the ladies. Of course, they are still planning on a fireworks display, pilot prizes, and all the flyin' & lyin' amongst the beautiful colours of an Alberta fall! If any of this interests you, then e-mail rganley@shaw.ca. Hope to see you at an event this coming float flying season!

There has been some discussion about indoor flying and how MAAC should deal with it. The indoor committee will hopefully come up with some guidelines about safe flying practices for the discipline, as I find it is difficult to legislate common sense. That said, I believe MAAC has enough rules now and the people that are organizing the indoor events, whether for fun or competition, should set the parameters. Each venue may have a different set of concerns and one gym may only allow a maximum of 16- 20 oz. size models and no helicopters while a large area, like a covered dome, would have different sets of rules. This is no different than how normal flying fields have their own individual sets of rules.

There is another group that has been coming forward in greater numbers over the last few years ... the ever-present



Jim McFadyen gets his approximately 40% Extra 260, which is gasoline powered, ready to fly on the first flying day of the year. / Jim McFadyen prépare son Extra 260 à l'échelle d'environ 40 % et à motorisation à essence au cours de la première journée de vol de l'année.

park flyer. How do we deal with them? The AMA has come up with a new membership type to deal with the issue. Is that the way for MAAC? How would we bring this new group of modelers into our fold? Are these people real modelers or just people who want to have some fun with a different set of toys that happen to be available almost anywhere, like your

local drug store. I'm sure this will be discussed at the AGM.

I would like thank all who have contributed during the past year and looking forward to receiving photos and short or long bits of information that we can put into the zone report as this is just not the director's pulpit, it is also yours. ✈



Dale Anderson with his Phase3 F16 electric ducted fan which flew really very fast and Brent Bullen with his electric powered Brio 10 that flew very nicely as well. / Dale Anderson avec son F-16 ducted fan électrique (un kit de Phase3) qui a volé très vite et Brent Bullen avec son Brio 10 électrique qui volait aussi très bien.

By Steve Hughes
Deputy Zone Director
250-546-0612
debsteve@sunwave.net

Quel bel endroit où vivre que l'Ouest du Canada! Je me sens privilégié et chanceux, surtout lorsque j'entends parler des incendies en Californie, de l'économie américaine, de toutes les précipitations de neige dans l'Est du Canada, des inondations, des gens sans abri, et j'en passe. C'est sensationnel de constater que mes plus gros problèmes sont de trouver du temps afin de terminer mes ailes de Spitfire, de décider quel moteur j'installerais sur ma prochaine copie volante et l'inévitable... quel émetteur me procurer? Nous adorons ce passe-temps et parfois, je me demande pourquoi les membres ne veulent pas s'engager au sein de leur exécutif, pourquoi certains autres se plaignent d'un groupe de bénévoles qui ne font que travailler de sorte à rendre ce passe-temps plus sécuritaire ou encore, pourquoi davantage de personnes ne construisent-elles pas de kits... et pire encore, je me rends compte que certaines personnes n'en assembleront jamais un!

J'imagine que cela nous ramène à l'amour de ce passe-temps. C'est vrai que ce n'est pas tout le monde qui ne vit et qui ne respire pour les maquettes télécommandées, comme dans mon cas. J'aime tout cela : le haut point de mes journées, c'est de consulter le site Web RC Canada, de sentir la colle cyanoacrylate après le souper et de m'impliquer au sein de l'exécutif à l'approche d'un projet d'envergure. Je pense bien que c'est pourquoi j'ai accepté de devenir l'adjoint du directeur de zone pour la Colombie-Britannique. Avec un peu de chance, j'en apprendrai beaucoup et contribuerai peut-être à l'essor de notre passe-temps. Quelle époque excitante pour s'impliquer. Le vol intérieur devient populaire d'un bout à l'autre du pays, les émetteurs de 2.4 Ghz ne demandent qu'à être achetés et les moteurs O.S. ont de la compétition. Pour moi, tous ces événements surpassent la sélection de la couleur de balles de golf!

Je vous encourage tous à vous impliquer davantage au sein de votre ou vos clubs et de même vous présenter à un poste au sein du MAAC. Beaucoup de travail se fait en arrière-scène et vous ne serez pas étonné d'apprendre que pour chaque rassemblement de club, quelqu'un s'occupe de l'entretien du terrain, de l'entretien de l'équipement, de diverses recommandations, cela requiert beaucoup de motivation et de travail. Au cours de l'année, demandez-vous : "Quel genre de membre suis-je?"

Je suis persuadé que tous les membres en Colombie-Britannique seront d'accord lorsque j'affirme que les prochains directeurs de la zone devront remplir une bien grosse pointure. Doug MacMillan a affectué un boulot du tonnerre à ce titre; c'était chouette de voir les membres au complet lui accorder une ovation debout lors de sa dernière Assemblée annuelle de la zone. Doug,

nous nous ennuyons de vous. Je crois que nous avons peu idée de tout le travail que vous avez abattu et de l'impact que vous avez eu.

Pour ma part, je suis curieux d'observer la direction que prendra notre passe-temps. Je suis ravi de faire partie de l'exécutif à mon club et j'entends relever ce défi qu'un jour, je deviendrai directeur de zone. Pour l'instant, je me concentrerai à obtenir un terrain pour maquettes télécommandées dans ma cour arrière.

Je crois bien que plusieurs d'entre nous planifions nos vacances pour coïncider avec des rassemblements de maquettes télécommandées. J'ai l'intention de me déplacer à plusieurs clubs cette année et j'ai surtout hâte de me rendre à l'exposition et symposium 2008 BC Hobby Expo/Symposium, qui se déroulera le 8 avril à Vernon. Ce sera l'occasion rêvée de rencontrer d'autres modélistes, de récolter quelques trucs de présaison, de me procurer du nouvel équipement et du carburant et je pourrai peut-être effectuer un vol dans le gymnase. J'y représenterai d'ailleurs le MAAC; venez faire un tour au stand du MAAC pour me dire bonjour.

Je vous souhaite toutes sortes de belles choses en cette nouvelle année. Achetez un kit et aidez davantage! Nous partageons un bien beau passe-temps qui nous procure beaucoup de satisfaction! Pilotez en toute sécurité; pilotez souvent et je souhaite des atterrissages en douceur à tout le monde! ✈

BC HOBBY EXPO/SYMPIOSIUM

Hosted by the

VERNON R/C AEROMODELERS

APRIL 5, 2008

9:00 AM – 5:00 PM

Vernon & District Rec Center

3310 37th Avenue Vernon BC

- **static displays-planes, boats, cars, trains**
- **indoor electric flying demos**
- **indoor car racing**
- **symposium guest speakers**
- **craft displays**
- **on-site vendors**
- **swap shop (tables \$10 +admission)**
- **raffles – door prizes**

Adults \$5.00 12 & under \$2.00

contacts

Mike Allman 250-558-0758

Steve Hughes 250-546-0612 debsteve@sunwave.net

Vendor space bookings:

Doug MacMillan 250-804-0962 aeronut@telus.net

By Steve Hughes
Deputy Zone Director
250-546-0612
debsteve@sunwave.net

What a wonderful place to live in, Western Canada. I can't help but feel lucky when I am listening to all the goings-on... California's fires, the U.S. economy, all the snowfall back East, flooding, homeless and the list goes on. It sure is great that some of my largest problems include finding time to finish that Spitfire wing, having to decide on what engine to put in my next scale project and the inevitable... what radio should I buy?

We love this hobby and sometimes, I find myself pondering things such as the lack of commitment from members to join their executive, why some folks complain about a group of volunteers working to make their hobby safer, why more people don't build kits, and, even worse, the realization that some never will!

I guess it all boils down to the love of the hobby. Not everyone lives and breathes radio control aircraft as I do. When the highlight of my days are visiting RC Canada, smelling CA after supper, being involved with a large project on the executive... I do love it! I guess this is why I have allowed myself to become Deputy Zone Director for B.C. Hopefully, I will learn the ropes and perhaps help make a difference in the hobby.

What an exciting time to get involved. Indoor flying is sweeping the nation, 2.4 Ghz radios are demanding our attention, and O.S. Engines has competition. Sure beats deciding what color of golf balls to use!

I would urge you all to get more in-



An RC family if ever there was one. Steve Hughes and his supporting wife of 18 years Deb and his two sons, and future pilots, Chris, standing, and Mathew, front. / Une famille d'amoureux du vol télécommandé. Steve Hughes et sa femme depuis 18 ans, Deb, qui l'encourage beaucoup ainsi que ses deux fils, de futurs pilotes : Chris (debout) et Mathew (à l'avant).

involved with your clubs and perhaps venture into a position with MAAC. There is a lot that goes on behind the scenes and every event, every successful day flying requires field maintenance, equipment maintenance, recommendations and motivation and a lot of dedicated work behind it. Ask yourself throughout the year "What kind of member am I?"

I am sure everyone in B.C. will agree with me when I say future Zone Directors have large shoes to fill. Doug MacMillan has done an excellent job in that capacity; it was nice being in the room when he received a standing ovation from all present at the last AZM. Doug, you will be missed. I am sure we are all only aware of a very small portion of your actual efforts and impact.

I, for one, am very curious as to where this hobby will go. I am glad to be a part of the executive at my home

field and I embrace the challenge of one day, in the distant future, being a Zone Director. For now, I am going to work on getting an RC field in my backyard.

I'm sure many of us are planning our holidays around upcoming RC events. I plan on getting out to more flying sites myself this year, but I am looking forward to the 2008 BC Hobby Expo/Symposium in Vernon, on April 8th. It will be a great time to meet other modellers, pick up some pre-season tips, some new equipment and fuel and I may even have a flight in the gym. I will be representing MAAC there, so do drop by the MAAC display and say hello.

Best to you all in this New Year, buy a kit, build a kit and help out more! It truly is a rewarding hobby we all share! Fly safely; fly a lot and smooth landings to everyone! ✈

Dès le départ, laissez-moi vous expliquer pourquoi il n'y avait pas de chronique de la zone dans la revue au mois de décembre. C'était le résultat de trop de choses qui m'arrivaient en même temps. J'avais la grippe, j'ai dû me déplacer hors de la ville, je devais traiter de la perte du terrain de vol à Sault-Sainte-Marie, ce qui a entraîné plusieurs réunions de suite, je me suis rendu à des réunions en prévision de l'Assemblée générale annuelle (AGA), et plus encore.

Veillez accepter mes excuses et laissez-moi souhaiter à tout le monde une Bonne année, aussi prospère qu'heureuse et surtout, pratiquez notre passe-temps en toute sécurité.

Cette année sera certes très occupée au sein de notre zone mais aussi en raison de plusieurs événements qui se dérouleront à distance de voiture de la plupart d'entre nous. Ces événements comprennent l'AGA du MAAC et les réunions du conseil d'administration à Sault-Sainte-Marie, du 26 au 30 mars. Le Fun-fly annuel de la zone se déroulera aussi à Sault-Sainte-Marie à la fin mai; la portion acrobatie de copies volantes des NATS canadiens se déroulera à Sudbury; la portion copies volantes des NATS, elle, aura lieu à Peterborough; et le North American Big Bird Meet annuel de l'IMAA se déroulera à Arnprior, non loin d'Ottawa. En plus de tout ça, plusieurs des clubs au sein de la zone organiseront leur Fun-fly habituel ou encore des rassemblements qui leur sont propres! Il y aura de quoi plaire à tous les goûts. C'est toute une expérience de faire voler sa maquette à un nouveau terrain et de rencontrer de nouvelles personnes, ce qui ajoute au plaisir.

J'ai inséré une photo d'un projet de construction qui, me dit-on, est l'œuvre d'un membre de la zone. Je l'incluse afin d'encourager les constructeurs à poursuivre leur projet au cours de l'hiver parce que nous allons cligner des yeux et la saison de vol sera revenue. J'avoue aussi mon parti pris puisque je suis fanatique des copies volantes et des biplans et que ce projet répond à ces critères.

Voici une version à l'échelle un tiers du Bucker Jungmeister qui est assemblé exactement à l'échelle selon des plans de Gary Allen. Voici de quoi vous donner une idée de ses dimensions : le ca-

pot-moteur, de la grosseur d'un panier de pêches, cerne un moteur ZDZ de 60 cc qui fait tourner une hélice de 24 pouces. Vous trouverez aussi une photo du Bucker à l'échelle réelle qui sert d'inspiration à la maquette. La livrée de base est tout de blanc, ce qui est très attrayant et facile à reproduire, d'après moi. Il s'agit d'une livrée dont se servait une équipe de démonstration de la Luftwaffe, avant le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale.

Au moment où vous lirez cet article, nous ne serons plus qu'à quelques semaines de la saison de vol en certains endroits et je dois une fois de plus insister sur ce sujet peu excitant, la sécurité. La saison de vol 2007 n'a pas été bonne sur le plan des réclamations aux assureurs. Bien qu'aucune de celles-ci ne proviennent de notre zone, nous devons nous concentrer à préserver notre feuille de route intacte et nos terrains en état tel que précisé dans les règlements. Nous ne pouvons perdre de vue qu'en cette ère trouble, aucun proprié-

taire terrien ne nous permettra d'utiliser le terrain sans assurance responsabilité. Quant à l'option des clubs d'acheter une telle assurance à titre individuel, ce ne serait tout simplement pas possible sur le plan économique. Si notre dossier de réclamations continue d'épaissir, notre police d'assurance pourrait être annulée ou notre prime pourrait être fixée à bien plus cher que ce que nous payons à l'heure actuelle.

Au moment où vous recevrez ce numéro de la revue, nous n'en serons plus qu'à cinq semaines de l'AGA et je donnerai tous les détails dont vous aurez besoin afin de comprendre la procédure et ce qui vous permettra de vous décider si vous devez vous présenter à l'une des réunions ou à toutes. J'espère que vous déciderez d'y assister et de voir par vous-même comment le MAAC fonctionne pour le bénéfice de ses membres.

Une fois de plus, je lance un appel afin de recevoir du matériel afin de garnir

suite à la page 27

PARKER MODEL LTD.

IMPORTING HIGH QUALITY R.C. EQUIPMENT SINCE 1989

SUITE 296-701 ROSSLAND ROAD EAST
WHITBY, ONTARIO, CANADA
L1N 9K3
WEB SITE: WWW.PARKERMODEL.COM
E-MAIL: PARKERMODEL@ROGERS.COM

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

GWS
E-SKY
PARK-N-POWER
ST MODEL
DUALSKY
MT MOTOR
OTTER
BLUE BIRD
TELEBEE
SONIX
APOGEE
G-T CHARGER
MAXX

WHOLESALE ONLY
NEW DEALERS WELCOME

To begin, let me explain that the lack of a report for our zone in the last issue of the magazine was due to just too much landing on my plate at one time. I had the flu, traveled out of town, had to deal with the loss of the club field in the Soo, which set off a chain of meetings, attended AGM meetings and much more.

Please accept my apologies and let me take this opportunity to wish everyone a happy, prosperous, and safe new year.

This year is going to be busy and eventful in our zone along with several events within driving distance of most of us. These happenings include the MAAC AGM and Board meetings in Sault-Sainte-Marie March 26th to March 30th. The annual zone Fun Fly is also in the Soo in late May; the Scale Aerobatics Nats are in Sudbury; the RC Scale Nats in Peterborough; and the Annual North American Big Bird Meet (IMAA) is in Arnprior, near Ottawa. In addition to all of that, we still have the usual Fun Flys at several of our clubs as well as all of the club-only events! No doubt there will be something for everyone to sample. There is nothing like the experience of flying at new fields and meeting new people to heighten your enjoyment of our sport.

Included in this report is a photo of a building project which I am told is under construction by a zone member. I have included it to encourage builders to keep at it during the winter, because flying season will be here before we know it. I admit I'm biased since I'm a scale and biplane fan and this project sure meets those



A 1/3 scale version of a Bucker Jungmeister and the full-size aircraft it is being modeled after. / Une version à l'échelle un tiers du Bucker Jungmeister et une photo de l'avion à l'échelle réelle qui sert d'inspiration.



standards.

This is a 1/3 scale version of a Bucker Jungmeister being scratch built from Gary Allen plans and is an exact scale rendering. To give you a sense of its large size, that's a ZDZ 60cc engine with a 24" prop installed in a peach basket size cowl. Also included is a photo of the full-sized Jungmeister that is being used as the basis of the model. The basic white color scheme is easy to do and very attractive I think. It shows a color scheme used by a pre-WWII Luftwaffe show team.

By the time you see this article, we shall be within weeks of the flying season in some locales and I must once again stress the need for attention to that boring subject, safety. The 2007 season was not a good one for claims to our insurers. While none of these claims came from our zone, we must concentrate on keeping our record intact and our fields up to specification. We can't lose sight of the fact that in these troubled times, no property owner is going to allow use of his land without liability insurance; trying to buy it on an individual or club ba-

sis is totally beyond our reach. A serious enough claims record could result in cancellation of our policy or a premium far above what we pay now.

About the time you receive the issue of the magazine with this article, we shall be within five weeks or so of the AGM and I shall be putting out all details you may need in order to understand the process and make up your minds whether you wish to attend any part of the proceedings. I hope you decide to check out the meetings and see first-hand how MAAC works for its members.

I would like once again to make a plea for input to this page. I'll take just about anything from articles, news on your latest project, photos, or whatever you wish, including the whole column as a guest author if you need it.

See you at the AGM or at one of our events this summer. ✈

Nord

suite de la page 26

cette chronique. J'accepte à peu près de tout, des articles, des nouvelles de votre plus récent projet, des photos, enfin tout ce que vous souhaitez pouvoir y lire, y compris la possibilité de vous céder cet espace au complet à titre de chroniqueur invité, si tel est le besoin.

Au plaisir de vous voir à l'AGA ou à l'un de nos événements l'été prochain. ✈

En novembre 2007, j'ai reçu un appel de Shane Lafrenière, le président des Smith Falls Remote Control Aeromodellers, qui m'a demandé si je pouvais me joindre à lui afin de préparer une démonstration de vol intérieur devant une classe d'élèves de sixième année à leur école. Après avoir un peu jonglé avec mon horaire de travail, je me suis mis en route et j'ai rejoint Shane à la Montague Public School. Après avoir échangé quelques instants avec Shane, j'ai appris qu'il avait rendu visite à cette classe à quelques reprises auparavant à titre d'invité de leur enseignant, M. Bélisle, afin de leur transmettre quelques notions historiques et théoriques du vol dans le cadre de leur programme scolaire. Maintenant que Shane et M. Bélisle avaient effectué tout le gros travail d'enseigner les principes de vol à une vingtaine d'élèves, voici que je suis arrivé et que je leur ai montré que même si les profils d'aile sont plus efficaces, on peut aussi faire voler une planche, pour ainsi dire.

M. Bélisle avait réservé le gymnase pour notre démonstration de vol et nous a accordé quelques minutes de préparation avant de faire entrer et asseoir la classe. J'avais apporté deux foamies plats et Shane avait apporté deux biplans de marque Air Hog. Nous avons retiré l'hélice de l'une des maquettes de foamie, nous avons appliqué les gaz et avons passé l'émetteur d'un élève à l'autre, une véritable file de jeunes qui étaient excités. Cet exercice leur a donné la chance d'actionner les manettes et d'observer le mouvement des surfaces sur la maquette sans nourrir la crainte que l'avion allait décoller ou que des jeunes allaient se blesser les doigts. Nous avons fait asseoir tous les élèves le long d'un mur et nous avons créé une ligne de vol. Nous avons parlé de quelques règles de sécurité très simples afin que tout le monde soit en sécurité : demeurer assis, ne pas franchir la ligne de vol et ne jamais tourner les yeux de la maquette.

Une fois que tout le monde a pu essayer l'émetteur, j'ai offert une démonstration qui comprenait des loopings,

des tonneaux et du surplace; c'était des manœuvres tout à fait normales pour un foamie et la démonstration a été un grand succès auprès des enfants. Shane et son fils Zack ont offert à leur tour une démonstration, cette fois avec les biplans Air Hogs et les jeunes étaient excités car ils croyaient pouvoir assister à une collision aérienne. Nous avons gardé le plat de résistance pour la fin : nous avons invité deux élèves à venir piloter les Air Hogs. Le but : nous voulions vérifier si l'un d'entre eux pouvait faire un tour complet du gymnase. Certains ont été habiles tandis que d'autres cherchaient à frapper leur enseignant. Après cet aperçu de l'aéromodélisme, j'ai remis un exemplaire de Model Aviation Canada à chacun des élèves. M. Bélisle et ses élèves nous ont remercié, Shane, Zack et moi, et ils sont retournés en classe.

Plusieurs semaines plus tard, Shane et sa famille sont passés à la maison et ils m'ont livré environ 20 lettres en provenance de ces mêmes élèves. Ces missives nous remerciaient pour la démonstration de vol et de nous être libérés le temps de les rencontrer et les jeunes nous demandaient si nous pourrions retourner à la Montague Public School dans un avenir rapproché. Il va sans dire que j'en étais bouche bée.

Nous voulons tous que notre organisme prenne de l'expansion. Certaines personnes pensent que la démographie dicte que nous concentrons notre énergie sur ceux qui quittent le marché du travail afin de recruter de nouveaux membres, des gens qui recherchent de quoi leur offrir un nouveau défi ou de quoi les détendre. D'autres personnes se tournent vers le segment de population des 30 à 50 ans, ceux-là mêmes qui ont un peu d'argent à dépenser afin d'essayer quelque chose de nouveau. D'autres personnes croient que les jeunes constituent l'avenir du MAAC. Personnellement, je ne connais pas la bonne réponse mais ce que je sais grâce à mes années en affaires et en tant que vendeur, c'est que si vous avez un produit ou que vous offrez un service et que vous voulez que ça bouge, il

vous faut de la visibilité.

Grâce à des gens comme Shane Lafrenière et M. Bélisle qui se sont donné la peine d'organiser quelque chose, nous bénéficions de cette visibilité qui est nécessaire si nous voulons croître. J'aimerais remercier Shane et Zack Lafrenière, M. Bélisle et ses élèves de sixième année de la Montague Public School de m'avoir offert l'occasion de partager un de mes passions avec eux et j'accepterais volontiers d'effectuer une nouvelle visite chez vous.

J'ai demandé à mon nouvel adjoint David Asquini de me fournir un petit quelque chose pour la chronique de ce mois-ci et après s'être plaint un peu, voici ce qu'il m'a envoyé :

"Les Stetson Flyers ont eu la chance d'organiser leur réunion mensuelle de septembre au hangar de l'organisme caritatif des Ailes d'époque du Canada (Vintage Wings of Canada). Un pilote bénévole, Rob Erdos, a consacré de son temps à accueillir le club et de nous parler des aéronefs dans le hangar. Un membre des Stetson Flyers, Simon Nadler, a pris des photos époustouflantes, que vous pouvez observer sur son site Web (www.goosesworld.com), dans la section avions. Vous pouvez aussi jeter un coup d'œil aux spectacles aériens de maquettes télécommandées.

"Plusieurs rassemblements sont prévus cette année dans la région d'Ottawa et il serait bon de les noter. Tom Hastie et Dave Rees, de l'ORCC, seront les codirecteurs de concours d'une compétition d'acrobatie de copies volantes, les 17 et 18 mai. Toutes les catégories y seront représentées. Le Rally of Giants de l'IMAA aura lieu à l'aéroport d'Arnrior du 26 au 29 juin. Le troisième Heli Fun Fly des Stetson Flyers aura lieu à la mi-août. Quant à Ken Parks, des Rideau Flyers, il organisera son rassemblement SMALL le 19 juillet. Ce ne sont là que quelques-uns des événements au calendrier. Vérifiez les sites Web des divers clubs pour récolter d'autres renseignements." ✈

In November I got a call from Shane Lafreniere, president of the Smiths Falls Remote Control Aeromodellers, asking if I would join him in putting on an indoor flying demo for a class of sixth graders at their school. With a little schedule juggling, I was off to meet Shane at the Montague Public School. After briefly talking to Shane, I found out that he had visited this class a couple of times before as a guest of their teacher, Mr. Bélisle, to help educate the students on the history and theory of flight as part of their curriculum. So now that Shane and Mr. Bélisle have done all the hard work of helping teach approximately 20 sixth graders, the principles of flight, I get to show up and show them that although airfoils may be more efficient, a flat plank will fly also.

Mr. Bélisle arranged for the use of the school's gymnasium for our demo and gave us a few minutes to set up before the class came in and seated themselves. I had brought two flat foamies for the demo and Shane brought two electric Air Hog biplanes. We removed the propeller from one of the foamies and powered it up and passed the radio down the line of very excited students. This gave the kids the opportunity to get the feel for the controls of the radio and their effects on the plane without worrying the plane was about to become airborne or that it could hurt any fingers. We had all the students seated against one wall and established a flight line. We went over some very simple safety rules to help keep everyone safe, such as: remain seated, do not cross the flight line, and never take our eyes off the plane.

After everyone had an opportunity to try the radio, I put on a little demo which

included loops, rolls, hovering; the normal foamie-type flying, which was a real hit. Shane and his son Zack put on a demo with the Air Hogs that got the kids excited and hoping for a mid-air collision. The best was saved for last when we brought up two students at a time and gave them a chance to manoeuvre the Air Hogs around the gymnasium. The goal was to see if any could make a lap of the room. Some were quite successful while others tried to crash into their teacher. After committing many acts of aviation, I gave each of the students a copy of Model Aviation Canada Magazine. Mr. Bélisle and all the students thanked Shane, Zack and myself for our efforts and headed back to class.

Several weeks later Shane and family stopped by the house and delivered about twenty letters addressed to me from the students of Montague Public School. The letters all thanked us for the demo and taking time from our schedules to be with them and asking if we would come back at some future date. Needless to say, this just blew me away.

We all like to see our organization grow. Some people believe that our demographics dictate that we need to focus our energy on the retiring work force for new members, people who are looking for a hobby to challenge or just relax them. Some people look at the thirty- to fifty-year olds who have some disposable income to try a new experience. Still, others believe that the young people are a large part of MAAC's future. I personally don't know which is best, but what I do know from years in business and years as a salesperson that if you have a product or service that you want to move, you need

exposure.

Thanks to people like Shane Lafreniere and Mr. Bélisle who are willing to put in the extra effort, we will have the exposure that we need in order to grow. I would like to say thank you to Shane and Zack Lafreniere, Mr. Bélisle and all the grade six students of Montague Public School for the opportunity to share a passion of mine with you and I would welcome the chance to share with you again in the future.

I have asked our new Deputy Zone Director David Asquini for some input in this month's column and after some complaining, this is what he sent me:

"The Stetson Flyers were very fortunate to have their September meeting held at Vintage Wings of Canada. Staff pilot Rob Erdos gave some of his time to host the club and talk about the aircraft in the hangar. Club member Simon Nadler took some amazing photos, which can be seen on his website (www.goosesworld.com) in the aircraft section. You may also look in the RC air shows.

"There are some coming events in the Ottawa area to make note of. Tom Hastie and Dave Rees of the ORCC will be co-CDs for a Scale Aerobatics competition on May 17th and 18th. This will be open to all classes. The IMAA Rally of Giants will be held at the Arnprior Airport June 26-29. The Stetson Flyers third annual Heli Fun Fly will be held in mid-August. Ken Parks of the Rideau Flyers is hosting the SMALL Event on July 19th. These are just a few of the many events in the Ottawa area. Check the various clubs' websites for further information." ✈



Model Aviation CANADA

Advertise in Model Aviation Canada Magazine and get your message out to our 12,000+ members!

With **Colour** now available on every page you can request placement where YOU want it. This cost effective display advertising is available for as low as \$125 per issue.

Full Page ads start from only \$585!

Clubs enjoy a 40% discount for event advertisements.

for more information contact:
Keith Morison 403-510-5689
adsales@ModelAviation.ca

2008 Advertising Rates

| | 6x | 1x | 3x |
|-------------|---------|---------|---------|
| 4 pgs gloss | \$2,050 | \$2,800 | \$2,520 |
| 4 pgs | \$1,875 | \$2,335 | \$2,100 |
| 3 pgs gloss | \$1,750 | \$2,195 | \$1,975 |
| 3 pgs | \$1,475 | \$1,830 | \$1,640 |
| 2 pgs gloss | \$1,250 | \$1,560 | \$1,375 |
| 2 pgs | \$1,040 | \$1,300 | \$1,140 |
| 1 pg gloss | \$700 | \$885 | \$785 |
| 1 pg | \$585 | \$735 | \$660 |
| 1/2 pg | \$360 | \$450 | \$410 |
| 1/3 pg | \$235 | \$300 | \$265 |
| 1/4 pg | \$185 | \$230 | \$210 |
| 1/6 pg | \$125 | \$165 | \$145 |

Tout de go en entamant ma toute première chronique à titre de nouveau directeur de zone, j'aimerais reconnaître le travail de mon prédécesseur Bill Rollins et le remercier du superbe travail qu'il a accompli. Pendant ses mandats, il s'est fait un point d'honneur de visiter chacun des événements d'envergure partout sur l'île de Vancouver. Il n'a jamais hésité à initier une conversation avec de nombreux modélistes et il a toujours su fort bien représenter le MAAC et la zone Pacifique. En plus de demeurer en contact avec tous les clubs, il a grandement appuyé la création du club de maquettes télécommandées à la Shawnigan Lake School. Il s'est aussi appliqué à recruter de nouveaux membres au sein du MAAC et a appuyé de nouveaux rassemblements dans la région. Ses chroniques de zone étaient toujours intéressants et renfermaient beaucoup de renseignements sur des événements s'étant produits au sein des clubs ainsi que des nouvelles d'ordre général. Il ne s'est jamais gêné pour prendre part à une conversation même s'il s'agissait de sujets épineux. Merci Bill pour tout ce travail et ces efforts soutenus. Notre homme se concentre maintenant à entreprendre un changement de carrière qui le mènera vers l'univers de l'industrie des technologies et il étudie très fort maintenant afin de décrocher un diplôme de l'Université Malaspina à Nanaimo. Bonne chance dans tous vos projets, Bill.

C'est très peu commun, mais l'automne a apporté beaucoup de mauvais temps sur notre île : pluie, inondations, vents élevés qui ont causé des dommages – voilà qui nous fait

mentir lorsque nous affirmons que les modélistes peuvent faire voler leurs maquettes tout au long de l'année. Peut-être ce temps humide encouragera-t-il les modélistes à construire davantage de maquettes, ce qui entraînera peut-être une saison de vol fort achalandée en 2008?

Dans la vallée de Cowichan, près de Crofton, Mike Morgan a construit et a fait voler un Fairchild C-119 Flying

Boxcar. Il a écrit :

“J'ai conçu cette maquette depuis de petits diagrammes trois-vues, en plus d'effectuer de longues recherches dans Internet afin de me procurer des photos et d'autres renseignements. Je l'ai construite à l'aide de balsa, de contreplaqué et j'ai recouvert l'avion d'Ultracoat argenté, rouge et blanc afin de reproduire la livrée de l'Escadrille 435 de la RCAF. Faire voler mon C-119 m'a procuré beaucoup de plaisir; il jouit d'amplement de motorisation et vole très droit. En voici les détails. Envergure de 85 pouces, poids de 12 livres, mù par deux OS .52 à quatre temps, émetteur Airtronics à quatre voies, neuf servos et des milles de fils.”

BEAU TRAVAIL, MIKE.

En novembre, deux modélistes de notre zone, Dave Reaville et Mark Byrne (ce dernier en tant que substitut) se sont rendus en Argentine afin de représenter le Canada au Championnat mondial FAI F3A d'acrobatie de précision. Dave m'a envoyé un courriel depuis là-bas et m'a fourni un lien afin d'aller faire un tour au site Web. Je m'y suis souvent arrêté afin de récolter un compte rendu presque en temps réel de ce qui se passait. Semble-t-il que nos deux larrons se sont beaucoup plus et qu'ils ont beaucoup appris malgré la chaleur accablante. Ils ont terminé au milieu du peloton. J'espère que Dave me fournira un compte rendu de ces quelques jours passés là-bas afin que je vous en fasse part dans ma prochaine chronique. J'ai



Mark Byrne and Dave Reaville in Argentina. / Mark Byrne et Dave Reaville en Argentine.

suite à la page 48

As I begin my very first Pacific Zone report, I would like to acknowledge and thank my predecessor, Bill Rollins, for the grand job he did as the Zone Director. During his tenure, he made it a point to visit each and every major event up and down our Island, engaging in conversation with lots of fellow flyers, always capably representing MAAC and our Pacific Zone. Beyond keeping in touch with all the clubs, he was instrumental in supporting the formation of an RC club at the Shawnigan Lake School. He

also worked diligently in trying to gain new MAAC members and supported new events in the region. His Zone Reports were always interesting to read, full of club event reports and general news. He was never shy at engaging people in conversation, nor did he shy away from dealing with controversial topics.

Thank you, Bill, for the good work and the tireless effort. He is now focusing on a career change into the Information Technology industry, and studying hard towards achieving a Diploma from Malaspina University in Nanaimo. I wish you the very best of luck in your endeavors, Bill.

It has been an uncharacteristically stormy fall on Vancouver Island, with lots of rain, flooding and damaging winds - this has certainly put a dent in our "fly all year round" claims. Perhaps the wet weather will encourage more building, and thus herald a prolific flying season for 2008.

Down in the Cowichan Valley, near Crofton, Mike Morgan has built and flown a Fairchild C-119 Flying Boxcar.



Mike Morgan's Fairchild C-119. / Le Fairchild C-119 Flying Boxcar de Mike Morgan.

He writes:

"I designed the aircraft from some small 3-views, and lots of searching on the web for pictures and information. I constructed it with balsa and plywood, and covered it with silver, red and white Ultracoat, in the RCAF 435 Squadron colours. It has been a joy to fly, with tons of power, and flies like its on rails. Details are: wingspan 85in., weight 12 lbs., power 2 x OS .52 4 strokes, 4-channel Airtronics with 9 servos and miles of wiring."

GOOD JOB, MIKE

In November, the Pacific Zone's own Dave Reaville and Mark Byrne (alternate) travelled to Argentina to represent Canada in the FAI F3A Precision Aerobatics World Championships. Dave sent me an e-mail from Argentina, and gave me a link to their website - I visited the site often to get a blow by blow description of events. It appears they thoroughly enjoyed themselves and learned a lot, despite the searing heat, and finished somewhere in the middle of the pack. I'm hoping that Dave will give me a short

write-up of his experiences, which I will post in the next column. I've included a picture of Mark and Dave, as posted on their website.

The indoor electric flying season is in full swing in Nanaimo, as I'm sure it is everywhere. Another former Zone Director, Frank Weaver, has been pretty instrumental in forming and supporting this indoor group. On a good night, there are as many as 15 flyers having acute amounts of fun in a small school gym. It seems to be a new world full of 12 oz. 3-D foamies, \$39 foam helicopters, and Air Hog twins. I've just seen an \$80 ready-to-fly foam helicopter with a 2.4G transmitter! This sport of ours has certainly taken an amazing left turn, and so many more people are entering the fascinating world of electric model aviation. As the governing body for model aeronautics in Canada, MAAC is going to have to deal with this demographic change, sooner or later, as a lot of these new flyers are not MAAC members.

That's all for this issue. A Happy New Year to all of you out there. ✈

Bonjour à tous,

Nous voici au début de 2008, une nouvelle année d'aéromodélisme qui s'annonce très occupée encore une fois. Comme la plupart d'entre vous êtes sûrement occupés à préparer vos nouveaux modèles pour la prochaine saison ou à faire un peu d'entretien de routine sur vos modèles actuels, mon rapport de zone sera bref.

Premièrement, je tiens à vous mentionner que le Club Air Modéliste de Québec organise son 29ième Salon du modèle réduit les 5 et 6 avril 2008, à la salle Fernand-Dufour de Vanier, à Québec. L'invitation est lancée à tous pour y assister, participer et venir fraterniser avec vos copains modélistes. Si vous avez besoin de renseignements concernant le salon, vous pouvez communiquer avec Gaétan Guillemette au 418 843-9141 ou par courriel au : gaetan.guillemette@sympatico.ca.

Je tiens aussi à vous annoncer officiellement que le Festival 2008, festival aérien provincial, sera organisé par le Club Sol-Air de Victoriaville à l'aéroport municipal, les 5 et 6 juillet 2008. Pour plus de renseignements, vous pouvez communiquer avec Denis Vigneault au : combustioninc@sympatico.ca.

Soyez assurés que les membres du Club Sol-Air vont tout mettre en œuvre pour vous accueillir en grand nombre avec leur hospitalité habituelle. C'est un rendez-



Gilles Blais, Richard Biron et Jacques Catellier du Club Les Ailes de l'Aigle de Montmagny, au Salon des passe-temps à Cap Saint-Ignace en décembre 2007/ Gilles Blais, Richard Biron and Jacques Catellier from club Les Ailes de l'Aigle de Montmagny, during the hobby show in Cap St-Ignace, in December 2007.

vous pour tous.

En 2007, tous les clubs ont reçu des affiches autocollantes avec la mention que l'aéromodélisme peut être dangereux. Je tiens à vous rappeler qu'il est obligatoire d'afficher ces avertissements à votre terrain de vol, à un endroit qui est à la vue de tous les spectateurs. C'est une exigence de la compagnie d'assurance et fait partie du code de sécurité. Je demande à tous les clubs de bien vouloir se conformer à cette règle en 2008.

Je demanderais aussi à tous les clubs

de faire parvenir leur enregistrement de piste le plus tôt possible, si ce n'est déjà fait, ainsi que l'enregistrement de leurs activités pour la saison. C'est ainsi que vous pourrez informer tous les membres de vos activités afin d'avoir un meilleur taux de participation.

En mars, je me rendrai à Sault-Sainte-Marie (Ontario) afin de participer à l'assemblée annuelle de votre association MAAC. Je vous donnerai un compte rendu dans mon prochain rapport de zone.

D'ici là, bonne construction. ✈

QUÉBEC (I)

Hello everyone.

Here we are, the start of a new year which already and once more promises to be very busy. As most of you are probably busy building some new aircraft in preparation for next season or performing a bit of routine maintenance on your present models, I will keep this report short.

First of all, I would like to mention that Club Air Modéliste de Québec is holding its 29th Salon du modèle réduit (model show) on April 5 th and 6 th, at the Fernand-Dufour Hall in Vanier (suburb of Québec City). This is an open invitation. You can attend and meet up with fellow modellers. For further information, please contact Gaétan Guillemette at 418-843-9141 or by e-mail at :

gaetan.guillemette@sympatico.ca.

I am also officially announcing the Festival 2008 (Québec's own aerial model fest) will be hosted by Club Sol-Air in Victoriaville and held at the municipal airport on July 5 th and 6 th, 2008. For info, contact Denis Vigneault at combustioninc@sympatico.ca.

Rest assured members of that club will go out of their way to greet you with their legendary hospitality and no matter how many of you make it there. Please make plans to attend, won't you?

In 2007, all clubs received sticky signs alluding to the fact aeromodeling can be dangerous. I would like to remind you it is mandatory to post these warnings at

your flying field in a spot which is readily visible to all spectators. This is a requirement from our insurance company and it is part of our Safety Code. I ask that all clubs strictly enforce this safety rule in 2008.

I would also ask all clubs to forward their field registration to MAAC H.Q. as soon as possible – unless you've already done so – as well as file their upcoming events for next season. This way, you'll be able to inform members of all events and enjoy a higher participation rate at any you put on.

In March, I will be heading for Sault-Sainte-Marie (Ontario) to attend MAAC's Annual General Meeting. I will fill you in on the details in my next zone report. ✈

As you read this article, we are in the 'crossover period' for most modellers. This means building for some and flying for others (outdoors for the hardy). The year 2008 looks like it is going to be a great year for our zone. However, we will continue to have definite challenges.

WIMAC CLUB

by Éric Marchand

"2007 was a year of visible change for the West Island Model Aeronautics Club, the only flying club remaining on the Island of Montréal. A massive effort in brush clearing has reclaimed almost two acres of clear flying space for both planes and helis. New pilot stations, tables and sun shades all contribute to a much needed rejuvenation of the site. The wings program is in full swing with an increasing amount of members now quali-



Bob Forest gets in some winter flying with his 40cc gasser Super Stearman at the WIMAC field on a beautiful, cold sunny day. / Bob Forest a effectué plusieurs vols hivernaux à l'aide de son Super Stearman (mû par moteur à essence de 40 cc) au terrain du Club WIMAC pendant une superbe journée froide mais ensoleillée.

fied as instructors. These efforts will continue, no doubt, all through next year.

"Preparations are complete for the

continued on page 36

Andy Lennon was born September 1, 1914, lived in Dollard-des-Ormeaux, Québec until his death on November 24th, 2007 at the age of 93.

Andy is known the world over for his many works in model aircraft design and his literary contributions to five major publications that spanned 50 years. Andy authored three books including Basics of R/C Model Aircraft Design, a publication well regarded as the bible for model aircraft designers. In his research, Andy developed 18 unique and popular designs, such as the Crow, Seagull III, the Swift and the Robin. Andy's design studies focused on stressed skin structures, highly efficient STOL, and stability features. An investigation of his aircraft designs demonstrates his in-depth and detailed efforts to push the technical envelope of aerodynamics in model aircraft.

His trademarks of consistency and exactness earned him a reputation as one of the elite in model aircraft design and he gathered a large following both in Canada and in the United States.

On a personal note, Andy had numerous friends from all areas in and out of the hobby. His personal approach in addressing specifics in design technology could easily be described as irascible. This was quickly discovered by any critic digging into his work looking for controversy. Andy, being the absolute authority in model aerodynamics, needed nothing as a reference to deliver his half-century of research with all the effectiveness of a verbal baseball bat. After all, Indisputably, Andy Lennon was the king of model aerodynamics in Canada – and my personal hero. - Ken Charron.

Andy Lennon est né le 1er septembre 1914 et a vécu à Dollard-des-Ormeaux jusqu'à sa mort, le 24 novembre 2007, à l'âge de 93 ans.

Andy jouissait d'une réputation internationale pour ses ouvrages portant sur la conception de maquettes d'avion et pour ses articles qu'ils a écrits pour le compte de cinq grandes revues spécialisées au cours d'une carrière qui s'est étirée sur 50 ans. Andy est l'auteur de trois ouvrages dont Basics of R/C Model Aircraft Design, un livre que plusieurs considèrent comme étant la bible de tout dessinateur de maquettes. Lors de sa recherche, Andy a conçu 18 designs aussi populaires qu' uniques comme le Crow, Seagull III, le Swift et le Robin. Le travail auquel s'était astreint Andy portait sur les structures stressed skin, les appareils à atterrissage et décollage court (ADAC) ainsi qu'aux caractéristiques favorisant la stabilité des maquettes. Une étude de ses designs aéronautiques prouvait qu'il maîtrisait à fond ses connaissances et qu'il essayait toujours de pousser l'enveloppe aérodynamique des maquettes d'avion. Sa marque de commerce, c'était sa cohérence et sa précision, ce qui lui a mérité la réputation de faire partie de l'élite en matière de conception de maquettes et il a joui d'un bien grand groupe de disciples tant au Canada qu'aux États-Unis.



Sur une note un peu plus personnelle, Andy comptait de nombreux amis en provenance de tous les horizons imaginables, à l'extérieur comme au sein de notre passe-temps. Son approche personnelle en abordant des éléments précis de la technologie du design pourrait aisément être décrite comme étant irascible, c'est-à-dire coléreuse. Et toute personne qui cherchait des poux relativement à ses designs l'apprenait à ses dépens. Comme il était l'autorité en matière d'aérodynamique des maquettes, n'avait absolument pas besoin d'une quelconque référence lorsqu'il donnait un exposé magistral d'un demi-siècle de connaissances accumulées avec l'efficacité d'une batte de baseball. Après tout, que l'on considère ainsi ou non, Andy Lennon était le roi de l'aérodynamique des maquettes d'avion au Canada – et mon héros bien à moi. – Ken Charron

Au moment où vous lisez ces lignes, la plupart d'entre nous nous trouvons en période de transition. Cela signifie que certains modélistes se sont déjà mis à construire pendant que d'autres font voler une maquette (certains braves s'y adonnent à l'extérieur). L'année 2008 s'annonce fantastique au sein de la zone. Toutefois, de grands défis sont au rendez-vous.

LE CLUB WIMAC par Éric Marchand

«L'année 2007 en était une de changements visibles au West Island Model Aeronautics Club, le seul qui soit encore actif sur l'île de Montréal. Nous avons récupéré presque deux acres de terrain dégagé après une importante coupe des broussailles, ce qui profitera aux pilotes d'avions mais aussi d'hélicoptères. Le terrain a aussi bénéficié d'une cure de rajeunissement grâce à de nouvelles stations de pilotes, des tables et des pare-soleil. Le programme d'obtention des "ailes" bat son plein et davantage de membres sont désormais accrédités en tant qu'instructeurs. Ce travail se poursuivra tout au long de la prochaine année.

«Les préparatifs en prévision de notre saison hivernale de vol sont complétés, tant au terrain à l'extérieur qu'à l'intérieur.

«Le Fun-fly au cours de la fin de semaine du Jour du travail a remporté beaucoup de succès en dépit de problèmes informatiques qui nous a empêchés de bien publiciser l'événement. Les spectateurs ont admiré un peu de tout ce que notre passe-temps peut offrir : avions, hélicoptères, maquettes de combat, copies volantes, maquettes sportives, séances de langage de friandises. De plus, la dimension des maquettes passait des appareils miniatures aux monstres à l'échelle un tiers qui laissaient échapper de la fumée. Tout cela grâce aux membres du WIMAC aux intérêts très diversifiés.»

VOL HIVERNAL

L'hiver est un moment propice pour faire voler vos maquettes. Vous constaterez qu'il y a davantage de portance, les moteurs sont plus performants et avec toute la neige que nous avons reçue jusqu'à maintenant, les atterrissages se



Le directeur de la zone Saint-Laurent, Steve Woloz (à gauche) et son adjoint, Bob Forest (à droite), ont présenté un chèque à Gil Lamy, coordonnateur des événements spéciaux à la Fondation du Montreal Children's Hospital. Les recettes découlant de l'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent ont été versées à cette œuvre caritative. / Saint-Laurent Zone Director Steve Woloz (left) and Deputy Zone Director Bob Forest (right) present a cheque to Gil Lamy, Special Events Manager for the Montreal Children's Hospital Foundation. The proceeds from the Saint-Laurent AZM were donated to the charity.

font un peu plus en douceur. (La neige prend un peu plus soin de nos appareils.)

Cet hiver, plusieurs membres se sont servis du chemin d'accès dégagé du Club WIMAC, y compris Bob Forest, qui a réalisé plusieurs vols à l'aide de son biplan Stearman.

ASSEMBLÉE ANNUELLE DE LA ZONE

L'Assemblée annuelle de la zone s'est déroulée à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM) et a une fois de plus accueilli une foule importante d'environ 150 personnes. Plusieurs maquettes étaient en montre. Nous avons offert une démonstration à l'aide d'un simulateur de vol, une vente-échange de style swap shop et un certain nombre de prix de présence. Au nom de la zone Saint-Laurent, nous apprécions énormément l'appui que nous ont accordé nos commanditaires. Grâce à leur appui, nous avons remis 500 \$ au Montreal Children's Hospital.

Les délégués à l'assemblée ont entendu

des comptes rendus et ont vu certains effets visuels grâce à un projecteur LCD, un diaporama, des vidéo clips, etc. Merci à tous ceux qui ont contribué au succès de cette assemblée annuelle. Les membres ont d'ailleurs réitéré leur appui à notre égard puisque Bob Forest et moi-même (Steve Woloz) avons été reconduits dans nos fonctions. Nous vous remercions de votre appui.

MISE À JOUR : LA CPTAQ

Maurice Dugas du Club Lafayette nous a informé que le tribunal d'appel a rejeté leur contestation de l'ordre de la Commission de protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ) qui stipule que les activités doivent cesser à leur terrain de vol. Nous devons rassembler les participants lors d'une rencontre d'urgence au début janvier afin de procéder à un remue-méninges qui décidera de la prochaine étape à entreprendre. Nous vous garderons au courant. Nous accueillons n'importe quelle suggestion.

suite à la page 48

SASKATCHEWAN (K)

Heinz Pantel

42484

Zone Director
306-781-7400

zd-k@maac.ca

Well, by the time you read this, the festive season will be over for another year. I hope everyone's wishes came true and that you are busy building your new project. O.K., maybe not. If some of you are like me, you'll have three or four projects going all at once and through utter confusion, you don't really know where to start. So, if there is someone out there who is really bored, come on over and lend a hand!

What's happening in Zone "K?" Well, that's a really good question: not very much right now. The Regina Windy Flyers (RWF) will have had several indoor events by the time this issue comes out. The first one was late in the evening on December 22. It was great because there were no other users so we had the facili-

ties all to ourselves to enjoy a variety of foamies and helicopters. The next indoor will have been on January 6. I will report on that one in the next issue.

The Hub City Radio Control Club (HCRCC) of Saskatoon has a few events coming up in the New Year. Its SHAG contest, which will be held on May 2 to 4, is always of particular interest. Kevin Bates and Aaron Sing have worked diligently to present a time when helicopter pilots from across Canada can demonstrate and share their skills. This gathering showcases wonderful flying demonstrations of many exotic rotary wing aircraft. This sounds like a great time and I really look forward to this event.

HCRCC is also hosting the Provincial

Fun Fly, which will be held in Saskatoon on May 30th through June 1st. Free breakfast will be supplied to pilots and their families.

An airshow to honour our veterans will be held that Saturday evening. Out-of-town participants will be the feature attraction of the event. Boy, that sounds like a great fun time to be had for sure.

For more information, you can contact Duncan Campbell at duncanterry@shaw.ca

Well, that's all for now. The rest of the clubs must be busy building so hopefully, we will hear from them later in the year.

May the New Year bring great flying weather to all. ✈

SASKATCHEWAN (K)

Heinz Pantel

42484

Zone Director
306-781-7400

zd-k@maac.ca

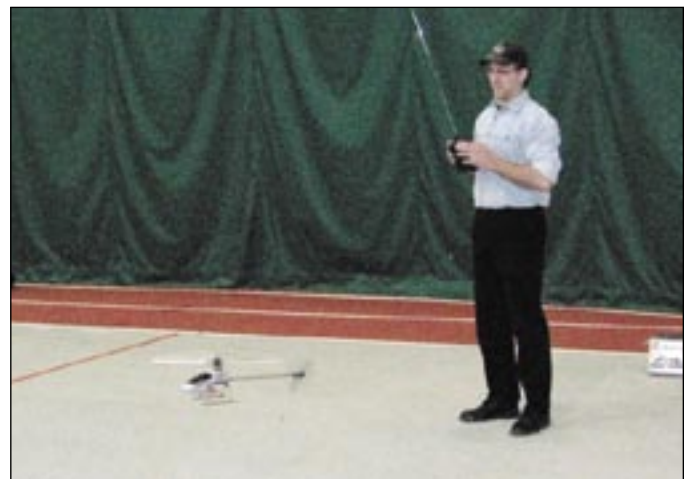
Eh bien, au moment où vous lirez cette chronique, le temps des Fêtes sera chose du passé. J'espère que vos souhaits ont été réalisés et que vous êtes à assembler votre prochain projet. D'accord, peut-être que non. Si certains d'entre vous me ressemblent, vous avez trois ou quatre projets en marche simultanément et à travers tout ce brouhaha, vous ne saurez pas nécessairement par où commencer. S'il y a quelqu'un parmi vous les lecteurs qui n'avez rien à faire, venir faire un tour chez moi afin de me donner un coup de main!

Que se passe-t-il au sein de la zone "K"? Eh bien, c'est une question très pertinente : pas grand-chose à l'heure actuelle. Les Regina Windy Flyers (RWF) ont organisé plusieurs rencontres de vol intérieur d'ici à ce que ce numéro de la revue vous parvienne. La première séance de vol s'est déroulée tard en soirée du 22 décembre. C'était fantastique parce que personne d'autre n'utilisait les installations et nous avons profité de tout cet espace qui nous était offert afin de faire voler des foamies et des hélicoptères. La prochaine rencontre de vol intérieur était prévue pour le 6 janvier et je vous en ferai part dans le prochain numéro.

Le Hub City Radio Control Club (HCRCC) de Saskatoon prépare quelques événements en cours d'année. Son con-

cours SHAG, qui aura lieu du 2 au 4 mai, en intéresse plusieurs. Kevin Bates et Aaron Sing ont beaucoup travaillé afin d'offrir une occasion au cours de laquelle des pilotes d'hélicoptères de partout au Canada peuvent exhiber et partager leurs aptitudes. Ce rassemblement présente de superbes démonstrations de vol mettant en vedette des aéronefs à voilure tournante bien exotiques. Cela augure très bien et j'ai bien hâte de m'y rendre.

Le Club HCRCC sera aussi l'hôte du Fun-fly provincial, du 30 mai au 1er juin, toujours dans la capitale. Les pilotes et leur famille déjeuneront gratuitement. Le samedi soir, les organisateurs préparent un spectacle aérien qui rendra hommage aux vétérans. Autre attraction de taille : les participants s'étant déplacés depuis l'extérieur seront reconnus. Wow, voilà aussi qui promet.



Robert Kossatz of the Regina Windy Flyers trying out his helicopter at our indoor event. We all had a great time. / Robert Kossatz des Regina Windy Flyers met son hélicoptère à l'essai durant une rencontre de vol intérieur. Nous nous sommes tous bien amusés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Duncan Campbell au duncanterry@shaw.ca. C'est tout pour l'instant. Les autres clubs doivent être fort occupés. Avec un peu de chance, nous entendrons parler d'eux un peu plus tard en cours d'année.

Que le Nouvel an apporte son lot de temps magnifique pour aller faire voler des avions. ✈

Alors, vous aimez faire voler des maquettes à l'intérieur? J'ai eu la chance de rendre visite au Toronto Indoor Free Flight Group à la mi-décembre tandis que les membres se préparaient à disputer des épreuves de qualification d'équipe en prévision du Championnat mondial 2008 de vol libre intérieur. Malheureusement, l'édition torontoise des épreuves devait avoir lieu le 14 janvier, si bien que vous n'aurez probablement pas pu participer ou observer les péripéties cette année, mais vous pouvez toujours vous rendre à quelques-unes des soirées ordinaires présentées au cours de la saison.

La plupart d'entre vous faites voler vos foamies ou hélicoptères électriques ça et là dans le gymnase mais le vol libre, c'est un autre monde. Pouvez-vous imaginer un vol de dix minutes à l'intérieur? Probablement que oui. Hélices à pas variable? Voilà qui est de quoi vous intéresser! Mais ces maquettes sont propulsées par élastique! C'est bien cela, aucune

propulsion électrique n'est utilisée. Pouvez-vous imaginer une maquette d'une envergure de 22 pouces qui ne pèse que 1,2 gramme et qui obtient un vol de 30 minutes? (Aux fins de conversion, 28 grammes équivalent à une (1) once!)

Vladimir Linardic, Mike Thomas, Jack McGillivray, John Marett et Roy Bourke sont nos véritables gourous torontois de ce type de vol intérieur. Ils font tous voler leurs maquettes au sein des clubs Toronto Indoor Free Flight Group, les Markham Indoor Flyers ainsi que le Peterborough Indoor Group. Si vous voulez vivre quelque chose de différent, je vous lance le défi de réserver une soirée en compagnie de ces gars-là. Vous ne serez pas déçu et je vous garantie que vous retournerez chez vous avec une toute autre appréciation du vol intérieur et du vol de maquettes télécommandées. Consultez le site Web du MAAC sous la rubrique Southeast Zone Clubs afin de connaître les coordonnées de ces clubs.

La saison des ventes-échange (swap shops) arrive à grands pas. Celle de Young's Point se déroulera le 16 février; celle d'Oakville se déroulera le 2 mars; celle de Keswick se déroulera le 9 mars tandis que celle d'Aurora aura lieu le 16 mars. Vous devriez apercevoir des annonces sur chacune d'entre elles dans ce numéro de la revue. ✈

*South East**From page 37*

flying. Check the MAAC website, Southeast Zone Clubs, for location, and contacts.

Several Swap Shops are coming up soon. Young's Point Swap Meet on February 16 th, Oakville Swap Meet on March 2nd, Keswick Swap Meet on March 9 th, and the Aurora Swap Meet will be held on March 16 th. Adverts should be in this issue for all events. ✈

*Saint Laurent**From page 33*

winter flying season, both indoors and at the field.

"This year's Labour Day week-end Fun Fly was again a success, despite web site issues that prevented proper publicity of the event. Flying demonstrations by planes, helicopters, combat, scale, sport, candy drops, and with models ranging in size from the hard to see miniatures to one third scale smoke trailing monsters, spectators got to enjoy almost everything the hobby can offer, thanks to WIMAC's membership diversity."

WINTER FLYING

Winter is a good time to fly your planes. More lift, good for the engines, and with all the snow we are having this year, the landings can be a bit softer. (Snow can be much easier on the planes.)

This winter, many members have been taking advantage of WIMAC's ploughed road, including Bob Forest, who has logged many enjoyable flights with his Stearman.

ANNUAL ZONE MEETING

The AZM, held at the École des mé-

tiers de l'Aérospatiale de Montréal had a great turn-out. There were numerous models on display that approximately 150 attendees could admire. We had flight simulators, swap shops, and numerous door prizes. On behalf of the Saint-Laurent Zone, please accept our sincere appreciation for the generous support of our corporate sponsors. Thanks to their support, we were able to donate \$500 to the Montreal Children's Hospital.

The meeting had several excellent reports and the use of an LCD projector added some great visual effects including slides shows, video clips etc. Thanks to all who helped make our AZM a success. The members reaffirmed their support by re-electing Bob Forest and myself (Steve Woloz) to continue leading the zone. We thank you all for your support.

CPTAQ UPDATE

Regrettably, Maurice Dugas of Club Lafayette has informed us that the Appeals Court has denied their appeal to contest the CPTAQ's order to close their flying site. We will need to convene an emergency meeting at the beginning of January in order to brainstorm our next move. We will keep you posted. Any and

all suggestions are appreciated.

2008 UPCOMING EVENTS

West Island Model Aeronautics Club Inc. (WIMAC) - Indoor Flying - WIMAC hosts indoor flying at Collège Beaubois on Tuesdays from 6:30 pm - 8:30 pm, in Pierrefonds from Jan. 9, 2008 - March 27, except for March 4 as the school is closed that day. More details are available on the club's website.

Club Asbestos will hold a Fun Fly on August 2nd and 3rd. For more details, please see the MAAC website Events section in the Saint-Laurent zone.

YOUR ZONE NEEDS INFORMATION ABOUT WHAT IS HAPPENING

Your zone needs contributions of interesting stories of what is happening in the region. Éric Marchand provided a good sample of what is needed in his submission about WIMAC. All we need is a little blurb of 120 to 150 words. Don't forget to send in your dates for your club events. Bob and I will try to attend as many of them as we can.

Bob and I hope that the Holidays were good for all of you and yours. ✈



Mike Thomas, John Marett, Bob Hudson, Roy Bourke, Jack McGillivray and Vladimir Linardic at the Toronto Indoor Free Flight Group in mid-December. / Mike Thomas, John Marett, Bob Hudson, Roy Bourke, Jack McGillivray et Vladimir Linardic lors de la soirée du Toronto Indoor Free Flight Group, à la mi-décembre 2007.

Vladimir's F1D microfilm plane climbs to the rafters for a 30-minute flight. / La maquette de F1D en microfilm de Vladimir Linardic s'élève jusqu'aux poutres au début d'un vol de 30 minutes.

So, you like to fly indoors? I had an opportunity to visit the Toronto Indoor Free Flight Group in mid-December as they were preparing for team trials for the 2008 Indoor Free Flight World Championships. Unfortunately the team trials (Toronto edition) were held on January 14th, so you won't get to join in or be a spectator this year, but you can still partake in some regularly scheduled flying times this indoor season.

Most of you indoor flyers buzz around the gym with your foamies or electric helicopters but indoor free flight is a whole different world. Can you imagine a ten-minute flight indoors? Probably. Vari-



able pitched props (VPP)? Hey, now we've got your interest! But these planes are totally rubber-powered! That's right, no electrics involved here. Can you imagine a 22-inch wingspan plane weighing in at 1.2 grams and getting a 30-minute flight time? (28 grams per ounce!)

Vladimir Linardic, Mike Thomas, Jack McGillivray, John Marett and Roy Bourke are our local Toronto gurus on

this type of indoor flight. They all fly with the Toronto Indoor Free Flight Group, the Markham Indoor Flyers, and the Peterborough Indoor Group. For a different experience, I challenge you to reserve an evening with these chaps. You won't be disappointed, and I guarantee, you will go home with a different appreciation for the roots of both indoor and outdoor RC

continued on page 36

Je vous transmets mes vœux hivernaux depuis la zone enneigée du Sud-ouest! J'espère que tout le monde a passé un merveilleux temps des Fêtes. La saison de vol intérieur bat son plein. Souvenez de vous y adonner en toute sécurité.

La chronique de ce mois-ci est un compte rendu que Phil Hicks, du London Model Aircraft Club, a soumis.

LE FUN-FLY 2007 DU LMAC par Phil Hicks

Le 29 septembre, le London Model Aircraft Club (LMAC) a organisé son Fun-fly annuel pour la famille. Cette journée comprend des épreuves faciles à réaliser, offre du plaisir pour toute la famille et bien sûr, on y sert de la nourriture. Le rassemblement de cette année comportait des atterrissages de précision, une course en roulant à une allure taxi, du limbo et le largage d'œufs. Il y avait aussi un ajout : l'avion gros-porteur du club a volé tout au long de la journée, après l'ajout occasionnel d'une cargaison de plomb après que la maquette eût réussi le vol précédent. Chaque activité était soigneusement choisie de sorte à ce que le plus grand nombre de pilote puissent y prendre part.

La première épreuve de la journée était l'atterrissage de précision. Le défi que devait relever le pilote, c'était de faire en sorte que les roues de sa maquette touchent le sol aussi près que possible du centre du cercle qui faisait office de cible. Ce qui effleurait le sol comptait, qu'il s'agisse des roues, du bout d'aile ou le cône de l'hélice! Ken Butler a remporté le concours avec une prise au sol à seulement deux pieds du centre. Joe Dennis est arrivé bon deuxième à l'aide de l'avion du club servant à la formation, à une distance de tout juste trois pieds.

L'épreuve qui a nivelé le pointage de tout le monde, c'était la course taxi. Un parcours simple avait été disposé sur la piste et le pilote se faisait chronométrer le temps qu'il passait à négocier les obstacles en faisant rouler sa maquette. Ce qui est très bien, c'est que tous les pilotes pouvaient participer et que les aptitudes de pilotage n'étaient pas le facteur prédominant. J'ai réussi à ravir la première place avec mon avion U-Can-Do qui a, disons, beaucoup de vécu et Matt Parr,

un pilote novice, a obtenu la deuxième place avec sa maquette Nexstar.

Après quelques épreuves, nous avons bénéficié de la pause dîner. Bob Locke et Dale McGill ont préparé un barbecue de hot-dogs et de hamburgers. Pendant le repas, les pilotes pouvaient faire voler leur maquette s'ils le désiraient. Après le dîner, les maquettes ont repris la voie des airs pour que leurs pilotes mesurent leur adresse à l'aide du concours de limbo. Pour commencer, le ruban a été fixé (entre les poteaux) à une hauteur de huit pieds. Les pilotes n'ont eu aucune difficulté à négocier cet écart. Jeff Decaluwe a estomacqué tout le monde en élisant de disputer cette épreuve à l'aide de sa maquette à turbine Bobcat. Il s'en est très bien tiré. Le défi a été un peu plus corsé lorsque le ruban a été abaissé à six pieds. Bob Locke a sorti son Ringer (une maquette de type park flyer à propulsion électrique) mais il m'a tout juste rejoint dans la mêlée qui s'est soldée par la coupe du ruban. Jim Butler a ajouté son grain de sel à l'aide de son vétéran, un Kadet LT-40 et après plusieurs passes en douceur, son aile droite s'est coincée et elle a été arrachée du fuselage. Après une pirouette qui serait difficile à reproduire et une avalanche soudaine de balsa, Jim n'était soudainement plus un concurrent.

Ken Butler et Tiberio Almedia se sont livrés une chaude lutte aussitôt le ruban abaissé à une hauteur de deux pieds. C'est finalement Ken qui a exécuté une superbe passe en rase-mottes à l'aide de son appareil de combat .25 pour remporter l'épreuve. Tiberio était allé aussi bas que possible avec son LT-40, d'autant plus que son gouvernail de direction était plus élevé que le ruban!

La dernière épreuve de la journée était le toujours populaire largage d'œuf. La plupart de pilotes avaient recours à des verres de styromousse et à des bâtonnets de Popsicle afin de faire tenir l'œuf en place. Jack Baas a voulu pousser le concept une étape plus loin. Il a utilisé son dispositif de largage de bombes à bord de son Goldberg Tiger très modifié et a aussi transporté deux œufs. Le largage s'est fait de quelques façons : un looping et un humpty bump ont été les deux méthodes préférées. Jack a largué

ses œufs à 12 pieds de la cible.

Après ces épreuves, les pilotes ont pu procéder à une séance de vol libre pour le reste de l'après-midi. Des prix ont été remis et tout le monde s'est amusé.

Passons maintenant au concours de la charge la plus élevée. Nous avons appris que Dennis Pratt et le club les Sun-parlor RC Flyers organisaient un tel concours. Le but était de construire un avion selon certains paramètres de design très précis et d'essayer de soulever une charge de plus en plus importante. Notre club a aimé l'idée et que ce serait un beau projet. Au début du mois de mars, une équipe formée de Jack et Kathy Baas, Ken Butler, Jim Butler, Phil Hicks, Tiberio Almedia et de Dan Wolney s'est réunie afin de concevoir, construire et faire voler une maquette capable de soulever une charge importante.

Après bien de la discussion et de sérieux nouveaux calculs, nous avons décidé de modifier un LT-40 afin qu'il réponde aux critères prédéterminés. Le design faisait appel à une surface alaire de 1 000 pouces carrés et cela incluait – ou non – l'empennage, selon la façon dont nous interprétions les règlements. Nous avons décidé que le stabilisateur constituait une surface portante, si bien que nous avons soustrait sa surface du calcul de la surface alaire totale que nous pouvions appliquer aux ailes (nous avons appris plus tard que le stabilisateur ne comptait pas à titre de surface portante). La construction des ailes a été confiée à Jack et Kathy et celles-ci étaient non seulement magnifiques mais aussi légères et robustes. Elles semblaient petites mais comportaient malgré tout presque 800 pouces carrés de surface alaire. Ken a assemblé le stabilisateur et le gouvernail de direction. Je me suis occupé du fuselage.

Le design réclamait aussi une boîte de lest ayant des dimensions de 16 pouces par quatre pouces par quatre pouces. Nous avons beaucoup discuté de l'endroit où la disposer et sur la façon de protéger le centre de gravité. En bout de ligne, nous avons trouvé une solution toute simple. Le seul problème pour lequel nous nous sommes gratté la tête, c'était relativement au train d'atterrissage. Tiberio, qui travaille pour le fabricant Diamond

suite à la page 46

Winter Greetings from the snowy Southwest Zone! I hope everybody had a safe and prosperous holiday season. The indoor flying season is in full swing now. Remember, be careful and fly safely.

This month's column is an article submitted by Phil Hicks of the London Model Aircraft Club:

LMAC FUN FLY – 2007

by Phil Hicks

"On September 29, the London Model Aircraft Club held its annual Family Day Fun Fly. This is a day featuring easy-to-do events, family fun and, of course, food. This year's events included spot landings, taxi race, limbo and egg drop. As an added feature, the club flew its 'heavy lift' aircraft throughout the day, adding lead weight to each successive flight. Each activity is chosen to allow as many pilots as possible to compete.

"The first event of the day was spot landing. The pilots' challenge was to touch the wheels down as close to the centre of the target circle as possible. Whatever touched first was counted, be it wheels, wing tip or nose cone! The winner of the event was Ken Butler, landing two feet from centre. Joe Dennis followed close behind, flying the club trainer to a very close three feet.

"The great equalizer event of the day is the taxi race. A simple course is laid out on the runway and the pilot is timed as he taxis his plane around the course. The great thing about this event is that all pilots may participate and flying skill is not the dominant factor. I managed first place with my much-abused U-Can-Do, second was novice pilot Matt Parr with his Nexstar trainer.

"After a couple of events, a lunch break was called. Bob Locke and Dale McGill provided a barbeque with hot dogs and hamburgers. Open flying was allowed over the lunch break. After lunch, the aircraft returned to the sky with the limbo competition. We started off with the tape at eight feet. Pilots did not seem to have any trouble going under this. Jeff Decaluwe astounded everyone by selecting his awesome turbine powered Bobcat. Jeff blew under the limbo tape with ease. Lowering the tape to six feet elevated the challenge. Bob Locke



Planes lined up at the LMAC Family Day Fun Fly./ Ces maquettes étaient alignées lors du Fun-fly familial du club LMAC.

brought out his Ringer, electric powered park flyer, but he only managed to join me in the ribbon cutting frenzy. Jim Butler joined the fray with his veteran LT-40 and after several smooth passes, he snagged his right wing and severed it at the fuselage. One neat pirouette and a spewing of balsa parts later, Jim was out of the event.

"Ken Butler and Tiberio Almedia battled it out down to the two-foot level. Finally, Ken pulled out a great low pass with his .25-sized combat fighter and won the event. Tiberio had gone as low as his LT-40 would allow as his vertical stab was higher than the ribbon!

"The last event of the day was the ever-popular egg drop. Most flyers used Styrofoam cups and Popsicle sticks to hold their eggs. Jack Baas, not to be outdone, used his bomb drop mechanism on his highly modified Goldberg Tiger, hauling two eggs. Dropping the egg was done by a variety of methods; looping and humpty bump being the most popular. Jack planted both of his eggs 12 feet from the target.

"After the events, open flying was held for the remainder of the afternoon. Prizes were handed out and all had fun.

"Now, more on the 'heavy lift' plane.

We received notice of a 'Heavy Lift Contest' being put on by Dennis Pratt and the Sunparlor RC Flyers. The goal was to build an aircraft to specific design specifications and attempt to lift as much weight as possible. The club thought this sounded like a great event and would be a great club project. So, in early March, a team made up of Jack and Kathy Baas, Ken Butler, Jim Butler, Phil Hicks, Tiberio Almedia and Dan Wolney got together to design, build and fly a heavy lift plane.

"After much discussion and some serious design reviews, it was decided to modify an LT-40 to meet the design specifications. The design called for 1,000 sq. inches of lifting surface, this may or may not have included the horizontal stab depending on how one read the rules. We decided that the horizontal stab was a lifting surface, so we subtracted this from the available wing area (we later found out that the flat horizontal tail surface we built would not count as lifting surface). Jack and Kathy were assigned the task of building the wing, which came out beautiful, light and strong. It looked small, but was almost 800 sq. inches. Ken built the stab and fin. I took on the fuselage.

continued on page 46

2007 R/C Helicopter World Championships Poland



Scott Gray 2nd place (left) Hiroki Itoh 1st place and Curtis Youngblood 3rd place

By Steve Gray

The 2007 F3C Model Helicopter Championships were held in Wloclawek, Poland, northwest of Warsaw. The Canadian sent a team consisted of Scott Gray from Kitchener, Ontario, Leon Luke from Edmonton, Alberta and Bill Tinsley from Cambridge, Ontario with my self as the team manager.

For F3C it is necessary to prepare at least two and often three models to a very high standard of operation and it requires a great deal of commitment and a lot of practice. The team members typically would practice every day flying at least three or four flights in all kinds of conditions to prepare to fly against the best in the world. In F3C there is no room for individuality as you fly prescribed maneuvers on a preset course and during a specific time period. You are judged against about 75 other flyers from all over the world flying the same maneuvers on the same course. The maneuvers consist of both precision hovering and prescribed aerobatics.

The manufacturers of model helicop-

ters, radios and engines develop their products with F3C in mind. The reason that the models we all fly are a certain size and the engines we use are of certain displacements is because of the F3C rules. When the rules change the manu-



Bill Tinsley with his JR Vibe

facturers will redesign their products to fit them. Manufacturers also know that winning or placing well in world competition will mean increased sales for their products. Because of this, most of the flyers competing in world F3C competitions are at least partially sponsored.

The field for the World Championships was at a great airfield which normally is the home of full-sized aircraft as well as models. It is a large expanse of grass about a mile square with hangars, workshops, a restaurant and offices. The organizers also brought in extra tents and closed the airport to regular full-sized air traffic for the duration of the contest.

The contest was held from July 27 to August 5, 2007. Many volunteers from the Aero club of Wloclawek gave their time to run the event. The Poles take these competitions very seriously and were well prepared for the event. They also had the support of many local and national sponsors.

Our group was partially sponsored by MAAC to the amount covering the approximate cost of the team member's

airfare. All other expenses including entry fees, accommodations, rental cars, food, etc. which amounted to thousands of dollars each were born by the competitors. We of course would like to thank MAAC, Japan Remote Control, Horizon Hobbies, Morgan Fuels and others for making participation possible.

We arrived in Poland at the Warsaw airport on July 24. We picked up our rental cars and loaded them up with all our luggage and model boxes. We then had the rest of the day to make the 3 hour journey to Wloclawek. The drive was straightforward and we found our Hotel in Wloclawek in time for dinner. After unloading and checking in we had a great meal of perogies, borsht and beer in the hotel restaurant. After that we crashed and slept until the next morning trying

to get over our jet lag. The next day was spent unpacking and assembling models. We also made some excursions into town and scouted out the flying site as well as the official practice site. The next day we worked on getting ourselves a good private practice site. We drove around the area looking at all the likely fields. We were fortunate in finding a great field in which to practice not too far away. We still had not caught up with our fuel which had been shipped for us to Poland. Our fuel was with the American team's fuel and we eventually hooked up with them and were ready to start practicing.

We still had three days available to practice before the contest began and we set about it. The guys went out to our private practice field and began testing their models. We laid out a box on the ground and set up our flags to practice hovering. Scott fired up his number 1 model and went through the hovering maneuvers. When he switched to idle up for his aerobatics and the model shifted into high gear, disaster struck. The mod-

el went out of control and smashed itself into the ground.

This was the same model Scott had been flying at home for months. The only thing that had changed was that a new battery pack had been installed just before leaving and the model had not been flown with it until now. Sure enough, the



Scott Gray walking out to the flight line in front of the judges

battery had a bad connection which had failed and caused his number 1 model to crash. Now Scott had only one model to compete with. The second model was prepared and tested OK. Leon and Bill both had their models flying well before the day ended. Scott however was wondering what to do and we all looked over the wreckage of number 1 to see what could be done to rebuild... it was not to be. The model had a JR Super Gracy fuselage on it which had been smashed. In addition, Scott did not have enough spare parts to rebuild.

A search was initiated to find the JR representative Mr. Kuni to see if he had some parts. Sure enough, he had a spare kit and offered it to Scott. He did not have a fuselage however so the model had to be rebuilt as a pod and boom type.

A late night was spent rebuilding the damaged heli. The next day was spent practicing and everything was going well. The previous World Champion, Hiroki Itoh, was looking for a place to

practice. He had been practicing with the Japanese team but since he was a JR flyer and all the others were Futaba flyers, he preferred to practice alone. He was invited to practice with us as he was a friend from two years ago when Scott finished second place to him. From that day on Team Canada and the World

Champion practiced together at our special field. The pod and boom model was tested and everyone worked hard on their hovering and aerobatics. It was helpful to all that Hiroki and Scott practiced together. The bar was being set at our practice field before the contest even began.

Next day was model registration and inspection. All the models, team by team, were inspected and weighed in to make sure they conformed to the rules of the event. Photos were even

taken to document the models. This is the day when you can get a good look at what everyone is flying. Each team (there were 29 teams – 74 flyers), would present their models for the organizers. Because of this registration it was clear that Scott would have only one 'fuselage model' to compete with. Even if another fuselage could be obtained, it was too late. The models had to be flown as presented.

Later in the day was the opening ceremony. The Poles put on a good show. Many dignitaries were on hand to welcome the competitors. A march by all the teams was made, Olympic style, to the stage area set up outdoors. After the compulsory speeches by the Organizers, FAI representatives and representatives of the city, provincial and federal governments, an air show was put on for the competitors and spectators. A full sized MIL1 helicopter did some amazing aerial maneuvers for us close to the ground and at close range. A sailplane and a Zlin 50L did great aerobatic rou-

tines. We were very impressed with the effort and expense that had gone into these opening ceremonies. That evening at the main hotel a banquet was held for all of us with great food and entertainment.

Next day was official practice. This is where each team gets 30 minutes to use the official site to have a practice flight for each team member. No judges are present. It is just a time for the competitors to familiarize themselves with the site.

The next four days would determine the team standings and the finalists for the individual competition. Each day, everyone would have one flight in front of 5 judges. There were two flight lines so on the next day each pilot would fly on the other line for a different set of 5 judges. After the first and second rounds Scott was in the lead. He was the man to beat. Hiroki Itoh took up the challenge and improved his flying to take over the lead after the fourth round. It was clear that the contest belonged to Scott and Hiroki at least individually.

Leon and Bill had also flown respectably. After the first round our team was in fourth place after the Japanese, Americans and Germans. As each round went by, day after day, our team placing slipped. Scott was still up there with Itoh but many other flyers who had bad luck earlier began making up ground and after the fourth and final round our team ended up in 11th place. This is still one of our best showings ever in a World Championships. Top places for teams went to Japan, USA, Austria, France and Italy. Leon Luke placed 56th and Bill Tinsley 61st.

Now was time for the finals. Only the top 15 pilots qualified for the finals. This is where the best helicopter pilots in the world will compete for the coveted World Champion title. The finals are the most exciting part of the competition. Only 1 flight line is used and all 10 judges will score each flight. The finals consist of 3 flights held over 2 days. Everyone is in attendance along with many spectators for these flights. Applause is heard when a maneuver is performed well. Many past World Champions are in this group of flyers and most of them are fully sponsored professional pilots. Hiroki, Scott and American Curtis Youngblood maintained their dominance throughout the three flights. A lot of jockeying was taking place for the next few places but in the end after some awesome flying.

I have participated in seven other World Championships since 1993. I consider this 2007 championships to be as well organized and as exciting to be at as any of them. It was an honour to be team manager for such dedicated and hard working participants as our Canadian team. They are to be commended for their hard work and sacrifice.

I challenge all you flyers out there to try FAI competition. It is arguably the most demanding and challenging type of heli flying you can do. It will make you a better heli flyer and you will meet some great people as you participate. The next World championships are to be held in Muncie Indiana USA in 2009. BE THERE! ✨



Bill Tinsley and Scott Gray eating dinner at the field

2007 F3C WORLD CHAMPIONSHIPS FINAL SCORES



The top 3 finishers, from left, Scott Gray 2nd, World Champion Hiroki Itoh and Curtis Youngblood 3rd

| | | | |
|----|--------------------|-----|---------|
| 1 | Itou, Hiroki | JPN | 1688.30 |
| 2 | Gray, Scott | CAN | 1659.08 |
| 3 | Youngblood, Curtis | USA | 1644.50 |
| 4 | Hashimoto, Manabu | JPN | 1588.84 |
| 5 | Sensui, Kazuyuki | JPN | 1581.83 |
| 6 | Mann, Wayn | USA | 1569.12 |
| 7 | Dobashi, Yukihiko | JPN | 1528.41 |
| 8 | Egger, Bernhard | AUT | 1527.29 |
| 9 | Grabe, r Ennio | SUI | 1491.07 |
| 10 | Feil, Ruediger | GER | 1487.32 |
| 11 | Lombard, Laurent | FRA | 1467.30 |
| 12 | Lucchi, Stefano | ITA | 1428.14 |
| 13 | Roberts, Steve | GBR | 1417.39 |
| 14 | Wessel, Oliver | GER | 1401.00 |
| 15 | Kals, Andreas | AUT | 1312.63 |

AEROSALON 2007

By Steve Woloz and Bob Hudson

Aerosalon 2007, which occurred at St Hubert Airport in Longueuil Quebec, was a 3 day event held from May 25 through 27, 2007. Approximately 50 exhibitors, including multinational corporations such as Bombardier, Bell Helicopter, Pratt and Whitney etc. were on hand to showcase career possibilities in the Aerospace industry. Many support organizations and associations, such as MAAC, were also on hand for the event. MAAC had both a static display, that covered over 2,500 square feet, and also had some time to put on a flying demonstration. The visitors could not believe it when we said that all the planes were flying models, controlled by a radio controller.

Pierre Racette of the CAR club brought his superb Bleriot 7, the first plane to fly over Montreal in 1910, which drew a lot of admiration from the crowds.

Fernand Saint Andre, also of the CAR club, brought a 1/3 scale Albatros D5A, with a twin in line 150cc with a scale working muffler. On top of that, when the radio was in the off position, you could



MAAC members from a variety of clubs brought out some museum quality models to fill up the 2500 square foot display area at Aerosalon 2007.

use the control the stick for elevator and ailerons, and the scale pedals for rudder! All the material in building the real one was used on the model. Many say it should be in a museum but has 25 flights on it to date.

Daniel Amireault, also of CAR, brought his 1/3 scale Eindecker, 1/3 scale Sopwith Pup, 1/4 scale Newport 17 and 1/4 scale Focker D7. Another member from the CAR club. Also representing CAR, Lucien Rios brought a beautiful Stearman, Spitfire and a Corsair.

George Bozian of MRCC and WIMAC, brought a beautiful P47 by Hanger 9. Alberto Provedenti of WIMAC and Les Moulins a vent Ile Perrot, had a beautiful Edge 540 with a S7saito 180. Jean Chevalier, of Club Monterege de Napierville, had two planes. A beautiful Edge coupe with details right down to the pilots uniform and a large Balsa USA 1/3 Cub, which he flew over the 3 days to the spectators delight.

Many of the visitors to our booth, expressed they thought these models were static models only. Jean showed them, they could fly. Marc Andre Brady brought a beautiful Composite ARF Lightning Jet. It had just been finished a few days before the show and you had to see the paint job to believe it. It was like a mirror. To give you an idea of the size it has a 81" wingspan, and the fuse is 100" in length, It weighs 30lbs dry.

Xavier Moureaux, of Club Air Calm of Lachute, brought a number of electric models, one a beautiful P47. It is the first time I had seen a plane of this



Xavier Mouraux with his Electric waits for some airtime with zone director and MC Steve Woloz.

size with electric power. Andre Gagnon of WIMAC brought two beautiful Heli's, his LAMA SE 315-b & the Bell 206 L. Andre put in his two days of work at the show, he was always explaining what his hobby was all about.

Carl Larson and Guy Rolland of the MARS club, also helped us with working the booth. We also had some planes loaned to us by Serge Levesque of Les Moulins a Vent Ile Perrot Club, who loaned us a see through trainer and Etienne Dorig of C2VM of St. Julie, who also loaned us an electric fan jet and glider.

At our booth, Diane Chevalier, spent all three days, answering questions about MAAC, handing out pamphlets, making sure the booth was ready for the day, she did a great job and we owe her a great amount of thanks. Our president Richard Barlow, and his wife Pat, also spent time in the booth, showing what the hobby was all about, and especially what MAAC was all about. Another long distance traveler, all the way from Brockville, Claude Melbourne Zone Director of the Ottawa Valley, also spent a full day helping.

One fellow that worked, I would say the hardest was Jean Francois Levesque.



Bob Forest poses with his scale WACO and Valerie Laganiere of Heroux Devtek

He was at the simulator all three days. It was a non stop effort on his part. Again, he was always smiling; he loved what he was doing.

Approximately 25,000 – 30,000 visitors who passed through our booth with about a quarter of them being school children. During the three days, we handed out several thousand copies of the 'Sky is the limit' hand-out, in both languages, and gave away several hundred

copies of the most recent MAC Magazine. As a bonus, we even signed up one new member and who knows how many more will follow shortly. This was an excellent showcase for MAAC

Our MAAC effort was supported by approximately 30 volunteers including out of town visitors such as Claude Melbourne, Pat and Richard Barlow. Our display presented an interesting and well prepared image to the public regarding the many facets of our wonderful hobby.

The static display, managed by Bob Forest, featured approximately 20 pristine model aircraft, the MAAC booth and a flight simulator projected onto a 60" screen. To add further interest, we had a VHS / television running videos of events. An LCD projector also flashed vivid snapshots of our models. Back up from the multimedia team headed up by Jean Francois Levesque added a real professional touch to our booth.

Xavier Mouraux did an excellent job of organising ten spectacular crowd-thrilling airshows over the three days of the Aerosalon. Freshly cut and rolled grass runways were custom made to accommodate us. Spectator grandstands for 1,200 were placed behind our fenced off pit areas and a loud speaker system helped us in the bilingual explanation of the flight manoeuvres.

The show included high wing, low wing, helicopters, foamies, glow and gas motors. We also ran a jet turbine, but were unable to fly it due to short runways. A special thanks to the outstanding pilots including Nick de Biase, Sebastien Lajoie, Xavier Mouraux, and Jean Chevalier.

It is noteworthy that all these flights occurred next to active runways thanks to the close collaboration we received from Sonia St Gelnais and Norman Compeau of the St Hubert Control tower. Thankfully, we did not have any times that we were grounded nor was there any risk to either spectators or other aircraft at this active airport. This positive experience will pave the way for future events.

A huge benefit for MAAC and this



The stands were packed for the flying displays at Aerosalon 2007

continued on page 48



MAAC SCALE AEROBATIC NATIONALS AUGUST 1st, 2nd, 3rd, 2008

NOTE! This is a three day event

LOCATION: Cambrian RC Club Field-Azilda
(Site of the Northern Ontario IMAC Challenge)

Maps: www.cambrianrcflyers.ca or
www.scaleaerobatics.ca for links

Contest Format: IMAC 2008 Knowns in Basic, Sportsman, Intermediate, Advanced, Unlimited - Unknowns in top 4 classes
Separate Freestyle event open to all classes

FEE: \$50.00 Pre-Registered until July 1st, 2008
LATE FEE: After July 1st \$75.00
Late registration applies after July 1st

REGISTRATION: Online at www.scaleaerobatics.ca
NOTE: Pre-registered pilots will receive a "special" package!

Extra "special packages" will be available to late registrants for a fee.

BANQUET: Saturday Aug 2nd - \$40.00 each.
Limit of 2 tickets per competitor. Extra tickets \$50.00

Pilot draws and special prizes will be given at the banquet.

AWARDS: Trophies 1st, 2nd, 3rd places, and freestyle will be presented at the closing ceremony

SPONSORS: Please view a list of our sponsors at www.cambrianrcflyers.ca

Contest Director: Lee Prevost
lprevost_ca@yahoo.ca
(705) 522-3550 Home
(705) 691-2410 Cell

Contest Director: Craig Kight
wcknight@shaw.ca
(705) 759-4850 Home
Co-ordinator: Bob Hudson - bob@rcflier.com

KAWARTHA CLASSIC SCALE MAAC RC SCALE NATIONALS AUGUST 8,9,10, 2008 (Friday Saturday, Sunday) Southeast Ontario Zone Scale Championship Eastern Canada US Scale Masters Qualifier Top Gun Qualifier

Hosted by the Kawartha Lakes Radio Control Flying Club Inc.

Events: Fun Scale, Sportscale, Standoff, Expert, and Team Scale

www.kawarthaclassicscale.com for contest details and accommodations, location, etc
E-mail info@kawarthaclassicscale.com ,or see www.maac.ca

Located in the heart of the beautiful Kawartha Lakes. Bring your family for a vacation.

"The design called for a weight box of 16 X 4 X4 inches. This led to many discussions about where to put it and how to keep the centre of gravity correct. In the end, we came up with a simple solution. The only real issue was about the landing gear. Tiberio, who works for Diamond Aircraft, came up with a super strong, but flexible composite gear.

"Jim Butler supplied the specified OS .61 FX. Jim made sure the motor was broken in and running well. Dan Wolney cast various lead bars that would be used for ballast. The most amazing part of the project was that when we assembled all the pieces, no major modification had to be made. Not bad, considering the plans we done in pencil and pen and had one or two beer stains on them.

"Once complete, the plane was test flown at one of the regular summer club meetings. The plane looked good, albeit a little dumpy, the ballast box was a little awkward to get into, but it did fly. Now, we were to start getting ready for the Heavy Lift Contest. You can imagine the club's despair when we received the call the event had been cancelled due to low entry numbers. It is too bad the others did not take up Dennis' challenge.

Aircraft, a mis au point un train composite très résistant et flexible.

"Jim Butler a fourni le moteur OS .61 FX de série, tel que requis par les paramètres du concours et s'est assuré que la période de rodage avait été effectuée correctement et qu'il tournait bien. Dan Wolney a coulé diverses dimensions de barres de plomb en guise de ballast. Ce qui nous a le plus étonné, c'est que lorsque nous avons rassemblé les diverses composantes du projet, aucune modification majeure n'a été nécessaire. Pas si mal, compte tenu que nous avions dessiné les plans au crayon et au stylo et que nous les avions taché de cercles de verre de bière.

"Une fois terminée, la maquette a subi quelques vols d'essai à l'occasion d'une rencontre ordinaire du club, l'été dernier. L'avion avait fière allure, quoique légèrement potelé et la boîte de ballast était un peu difficile d'accès, mais cette machine a bel et bien volé. Maintenant, nous étions prêts à nous préparer pour le concours Heavy Lift. Vous pouvez facilement vous imaginer le désarroi au sein du club lorsque nous avons reçu un appel téléphonique nous informant que le concours avait été annulé, faute de participation. C'est dommage que d'autres clubs n'aient pas répondu au défi de Dennis.

"Nous avons tout de même décidé de vérifier quelle charge de plomb l'avion pourrait soulever à l'occasion de notre Fun-fly. Le poids à vide de la maquette était tout juste au-dessus de 6,5 livres. Lors du premier vol, nous avons ajouté 2,5 livres. Pas de problème. Lors du deuxième vol, nous avons augmenté la charge utile à environ 6,0 livres. L'avion a décollé mais a nécessité environ la moitié de la piste. À la troisième tentative, nous avons accru la charge à environ 8 livres. Le contrôle directionnel était faible au décollage et le train

d'atterrissage a fléchi quelque peu durant le déplacement de l'avion.

"Nous avons persévéré et ajouts du poids. Après chaque vol, les membres du club soulevaient l'avion pour se faire une idée du poids que prenait l'avion. Lors du dernier vol, la charge était de 13 livres et un tiers. Dale et Ken ont apporté la maquette tout à fait en bout de piste, nous avons appliqué les gaz et le vent, lui, soufflait de travers à environ 5 km/h. Après avoir roulé sur les trois quarts de la piste disponible, l'avion a décollé. Après un grimper très lent et des virages très doux, nous l'avons aligné au-dessus des arbres.

"À mesure que l'avion gagnait de l'altitude, je me suis mis à penser au film Spirit of St. Louis, lorsque Charles Lindberg a décollé à New York, son Ryan très lent et lourd. Après avoir réalisé un circuit, nous avons aligné le LT-40 en finale. Il a perdu de l'altitude tandis que la manette des gaz était à mi-course. La vitesse d'atterrissage était à peu près identique à la vitesse de croisière d'un avion d'entraînement. Un arrondi bien doux et un seul bond et la maquette était de retour sur le plancher des vaches.

"Nous n'avons pas ajouté d'autre plomb puisque à presque 20 livres, nous pensions que le Kadet était aussi lourd que possible avant que nous ne cassions un élément de la structure. Notre piste comporte du gazon un peu dur, si bien que nous ne pouvions que deviner ce que notre avion aurait soulevé depuis une piste pavée. Il va sans dire que nous étions émerveillés. Avec un peu de chance, Dennis et les Sunparlor RC Flyers reprendront le concours l'année prochaine. Nous sommes prêts, nous avons l'avion, nous avons le plomb et nous savons que nous pouvons réussir. Merci, Dennis, pour l'inspiration. Peut-être notre histoire va-t-elle en inspirer d'autres?" ✨

"We decided to see just how much lead we could get off the ground at the Fun Fly. Empty weight of the plane is just over 6.5 lbs. For the first flight, we added 2.5 lbs. No problem.

Second flight, we upped it to about 6.0 lbs of lead and the plane got off, but took about half the runway. For the third flight, the payload was increased to about 8 lbs. Directional control was marginal on takeoff and the wheels were binding a little on the initial roll-out.

"We carried on, adding weight slowly. After each flight, we got members to lift the plane to get a feel of just how heavy it was getting. On the final flight, the payload was 13/3 lbs. Dale and Ken took the plane to the very end of the runway, we revved up the motor, wind was about 5 kph crosswind. After about three quarters of the runway, she lifted off. After a very slow climb-out and the most gentle of turns, we got her up and over the trees.

"As it climbed out, I thought back to the movie Spirit of St. Louis when Charles Lindberg took off in New York, slow and lumbering. One full circuit was completed and then the plane was lined up for landing. At about half throttle, she started to descend. Landing speed was about normal cruise speed to a trainer. A gentle flair and one bounce and she was back on the ground.

"No additional lead was added, as at almost 20 lbs, it was as heavy as we wanted to go without fear of breaking something. Our runway is rather rough grass, so, we can only guess what we might have lifted off a paved runway. Needless to say, we were all amazed.

Hopefully, Dennis and the Sunparlor RC Flyers will make a go of the Heavy Lift Contest next year. We are ready, we have the plane, we have the lead and we know we can do it. Thanks Dennis for the inspiration. Maybe our story will inspire others to give it a go. ✨

Model Aviation CANADA

Advertise in Model Aviation Canada Magazine and get your message out to our 12,000+ members!

This cost effective display advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$585!

Clubs enjoy a 40% discount for event advertisements.

for more information contact:
Keith Morison 403-510-5689
adsales@ModelAviation.ca

2008 ad rates

| | 6x | 1x | 3x |
|-------------|---------|---------|---------|
| 4 pgs gloss | \$2,050 | \$2,800 | \$2,520 |
| 4 pgs | \$1,875 | \$2,335 | \$2,100 |
| 3 pgs gloss | \$1,750 | \$2,195 | \$1,975 |
| 3 pgs | \$1,475 | \$1,830 | \$1,640 |
| 2 pgs gloss | \$1,250 | \$1,560 | \$1,375 |
| 2 pgs | \$1,040 | \$1,300 | \$1,140 |
| 1 pg gloss | \$700 | \$885 | \$785 |
| 1 pg | \$585 | \$735 | \$660 |
| 1/2 pg | \$360 | \$450 | \$410 |
| 1/3 pg | \$235 | \$300 | \$265 |
| 1/4 pg | \$185 | \$230 | \$210 |
| 1/6 pg | \$125 | \$165 | \$145 |

Eliminator RC

Radio Control Hobby Supply

- ✚✚ RC Planes
- ✚✚ RC Helicopters
- ✚✚ RC Trucks & Cars
- ✚✚ RC Boats
- ✚✚ Nitro & Electric

www.eliminator-rc.com
shop.eliminator-rc.com
11 MacDonalld Ave.
Winnipeg, Manitoba
PH. 204-947-2865
1-800-870-6346



Family Owned and Operated
For over 50 Years



1-877-PM Hobby (764-6226)
www.pmhobbycraft.ca

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 5T4



phone (403) 291-2733
Fax (403) 291-5324

YOUR ELECTRIC
HELICOPTER HEADQUARTERS
FEATURING



E-Flight

Full Line of Helicopters & Parts

T-Rex

Full Line of Helicopters and Parts

Large Selection of aftermarket parts
Plus Tons of support equipment
from These and other Manufacturers:

*Align R/C *Multiplex *Micro Heli *Hyperion
*Flight Tech Batteries *Common Sense R/C
*Prodegy *Spektrum Radio Systems
*Flight Power *Ram Tech* Triton II Chargers

Competitive Pricing - Call Today

inclus une photo de Mark et de Dave, telle que postée à leur site Web.

La saison de vol pour les maquettes électriques de vol intérieur bat déjà son plein à Nanaimo, comme ailleurs j'imagine. Un autre ancien directeur de la zone, Frank Weaver, a déployé bien des efforts afin de créer et d'appuyer ce groupe de maquettes de vol intérieur. Par une bonne soirée, vous pouvez trouver jusqu'à 15 pilotes en train de s'amuser dans un petit gymnase d'école. L'univers semble dorénavant se peupler de maquettes foamies de 12 onces et capables d'acrobaties 3D, d'hélicoptères en mousse à 39 \$ et de bimoteurs de marque Air Hogs. J'ai même aperçu un hélicoptère en styromousse de 80 \$ qui était guidé par un émetteur de 2.4 G! Ce sport-loisirs qui est le nôtre semble avoir effectué un important virage à gauche et bien des gens entrent maintenant dans l'univers des maquettes électriques. En sa qualité d'organisme qui régit l'aéromodélisme au pays, le MAAC devra bientôt composer avec ce changement démographique, puisque bon nombre de ces nouveaux pilotes ne sont pas membres de l'organisme.

C'est tout pour cette fois-ci. Je souhaite une très Bonne année à tous. ✈

ÉVÉNEMENTS À VENIR EN 2008

Vol intérieur – West Island Model Aeronautics Club Inc. – Le Club WIMAC organise des séances de vol intérieur au Collège Beaubois les mardis soirs entre 18 h 30 et 20 h 30 à Pierrefonds, entre les 9 janvier 2008 et 27 mars (à l'exception du 4 mars, puisque l'école sera fermée cette journée-là). Détails au site Web du club.

Le Club Asbestos organise un Fun-fly les 2 et 3 août. Les détails en vous rendant à la section Événements du site Web du MAAC, dans la zone Saint-Laurent.

NOUS VOULONS SAVOIR CE QUI SE PASSE

Votre zone désire recevoir des contributions de la part de modélistes relativement aux événements qui se déroulent dans votre région. Éric Marchand a fourni un bon échantillon du type de renseignements que nous recherchons. Tout ce dont nous avons besoin, c'est un compte rendu de 120 à 150 mots. N'oubliez pas de nous envoyer vos dates d'événements à venir au sein de votre club. Bob et moi tenterons de nous rendre au plus grand nombre possible et nous espérons tous deux que le temps des Fêtes aura été bien chouette pour vous et vos proches. ✈

zone was the networking and establishment of industry contacts with the many multinational corporations and government personnel from NAV Canada that were on hand. This will serve MAAC well in critical issues of saving our flying fields. Last but not least, this event provided an excellent venue to make an official presentation of the \$ 600 bursary to Alexandre St Germain.

There were, as there always are, some areas that could be improved to make future shows more successful. On our part we could use greater participation from more clubs.

I am proud of the effort that was exerted by the host organization, CAMAQ, ENA and DASH L, all of the other corporate sponsors and partners.

As in most marketing campaigns, it is difficult to immediately measure the full impact of this event. However, it is our opinion that the positive exposure of MAAC in front of 25,000 visitors in such a short time will pay dividends many years to come.

Steve Woloz, our St. Lawrence Zone Director, put in a great amount of time and effort by going to the different booths, speaking to the companies about our situation with CPTAQ, being the voice on the microphone explaining what was going on to the. Without question, without Steve, this would never have happened. ✈

AURORA SWAP MEET
 Sunday March 16, 2008 9:00am to 3:00pm

• Visit our website: www.auroramodelaircraft.com •



BACK TO THE OLD LOCATION
 Royal Canadian Legion
 105 Industrial Parkway N. Aurora



Admission: \$5.00
 juniors under 18 years are free
 Food and Beverages Available

Cheques or money orders only please.
 Make payable to Aurora Model Aircraft Club

CONTACT PETER MAXWELL 39 CATHERINE AVE., AURORA, ONT. L4G 1K4
 phone 905-727-6637 or e-mail pmaxwell@acl.on.ca

Model Aviation CANADA

SPREAD THE WORD
CLUB EVENTS GET 40% OFF REGULAR ADVERTISING RATES.

A SINGLE 1/4 PAGE AD FOR ONLY \$126!

GREAT HOBBIES

www.greathobbies.com

~HELP WANTED~

Bilingual Technical Service Position
PEI store location

See our website or
call for more details

tel: 902 569 1462
www.greathobbies.com

GREAT HOBBIES

+



=

New Turbine products from...

...Aviation Design Jets, Behotec and Wren turbines, Boomerang Jets and more!

*All items drop-shipped from manufacturer directly to the customer



ALTAJ400C



ALTAJ570

5% Automatic Shipping Allowance to All MAAC Members*

For the life of this issue we are applying 5% of the shipped total of goods towards the freight charges of your order. This applies to orders of any size as well as back orders. No limits!* Just make sure your MAAC number is on file with us to qualify.

*Excludes any product drop shipped direct to consumer from our suppliers. This offer is subject to change or cancellation without notice

E-News!

If you haven't already signed up for our E-News, be sure to do it right away.

We are now sending them out on a regular basis with specials only E-News subscribers will see. Don't miss out!



Phoenix ARF

Sport Jet 6-9kg

Drop-shipped from MF



- High quality epoxy-glass fuselage painted
- All plywood and wood parts installed
- Very easy to fly
- Large flaps and very low wing loading
- All necessary hardware included
- Fully molded wings with winglets, stabs and fin booms painted



ALTAJ330

Wingspan: 71 in • Weight: 16.5 lbs • Length: 74 in
Radio System: (not included) • Turbine Requirements: 14 - 19 lbs (req)

\$1,224.99



Drop-shipped from MF

Wren 54

Assembled Autostart

- Diameter: 89 mm
- Length: 250 mm
- Weight: 990 g
- Max Thrust @ 160,000 RPM: 14 lbs
- Min Thrust @ 45,000 RPM: 2.5 lbs
- Fuel Consumption at max RPM: 220 ml/min



ALTWRE054R

\$2,594.99

Boomerang Elan ARF

Sport Red/Blue

Drop-shipped from MF



- Outstanding flying and aerobatic ability
- Easy to build, fly, and maintain
- Capable of just about any maneuver possible with a jet
- Take off even on grass is from about 40 feet and landing is similarly short in the hands of a skilled pilot.



ALTBJ005

Wingspan: 84 in • Weight: 18 - 21 lbs • Length: 80 in
Radio System: (not included) • Turbine Requirements: 14 - 22 lbs (req)

\$1,294.99



the real power turbines

Behotec 66

Turbine Engine

- Diameter: 112 mm
- Length (with started motor): 292 mm
- Weight: 1305 g
- Max Thrust @ 120,000 RPM: 19 lbs
- Min Thrust @ 35,000 RPM: 4.5 lbs
- Fuel Consumption at max RPM: 280 ml/min
- Exhaust Temperature (°C): 630



ALTBEO66K

Drop-shipped from MF

\$2,569.99

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2
Fax: 1-888-478-2580 • E-mail: mail@greathobbies.com

**Proud sponsors
of RCTV
on the OLN**



GREAT H
Great Service • Great S

C J Youngblood

Enterprises, Inc.

Soft Blade Case

- A great way to protect your blades.
- Holds up to 4 sets of 710mm blades and 8 sets of 105mm tail blades
- Each blade is isolated in a separate "sock" to keep any blades from rubbing together
- The tail blades are held in their own zipper pockets on the side for protection and easy access
- The main case is held closed with a sturdy zipper



YEIYA001
\$39.99

HANGAR 9

THE BEST PEOPLE PLEASE

1/4 Scale Cub Floats

- Strong, durable, fiberglass construction
- Ultimate scale detail including rivets chines & scale gear struts
- Internal water rudder servo for easy installation
- Spring loaded dual water rudders
- Dual water rudder option for improved water steering
- Designed for easy installation, accurate alignment and performance



HAN4580
\$199.99

ALIGN

T-Rex 500 CF

Kit w/Mtr/ESC/Bla

- Includes 60A Brushless motor with speed control
- 425mm carbon fiber blades included
- Rigid carbon fiber frame design
- Beautiful factory painted fiberglass canopy
- Direct-to-swash CCPM linkage
- Center of gravity of Battery tray designed close to the rotor head
- Fully driven tail auto rotation system



Main Rotor: 970 mm • Height: 310 mm • Length: 850 mm • Tail Rotor: 200 mm AGN17001A
Radio: 6-Channel, 4 servo (required) • Motor: Brushless (included) **\$539.99**

ALIGN

Hughes 500E 450

Scale Fuse Blue

Agusta A-109 450

Scale Fuse



AGN880101A

AGN820105A

AGN880101A
\$89.99
AGN820105A
\$84.99

HOTBODIES

Jet Stream Type-G 456

RTF

- Lightweight/strong and super accurate molded foam construction
- Twin brushless ducted fan propulsion
- Twin electronic speed controllers
- Easy to build, only 6 screws
- 4 channel 72mhz radio gear already installed
- Included 11.1 volt 1000mah Li-Po battery with special balancing charger



HBS66430
\$259.99

HOBBY LOBBY

MEMBERSHIP ONLY

ASW-28

Scale Sailplane



- Pre-finished white fiberglass fuselage
- Fully sheeted and covered wings over balsa ribs
- Wings and winglets are removable for easy transport
- Optional Tow release

HLIHC008
\$199.99

Wingspan: 99.6 in • Wing Area: 442 sq. in • Length: 46 in • Weight: 50 oz
Radio: 3 - 4 Channel, 4 - 5 servo (required)

Home

GREAT H
Great Service • Great S

Search...

Be sure to check out our website for our new **GREAT DAILY DEAL**

Adver

Pro

Q

D

R

RE S

RC Electro

RC Helicopt

RC Boats

RC Cars

RC

www.greathobbies.com

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

HOBBIES

Selection • Great Prices

E-flite

- Charges 1- to 5-cell LiPo or Li-ion batteries
- Large 2-line backlit LCD display for easy operation
- Intelligent balance charging for increased battery life and performance
- Polarity protection to prevent damage to the charger
- Adjustable charge rate while in charge process
- Capacity cut off available (100-9900mAh)
- Temperature cut off available (20-80 degrees Celsius)
- Safety timer to adjust maximum charge time available (0-720 min)

1-5 Cell LiPo Charger Due March!

w/ Balancer



EFLC505

\$109.99



Piper Pawnee 40

ARF



- Scale functioning flaps for improved landing performance
- Plug-in, two-piece wing eases transportability
- Large gear hatch for convenience and accessibility
- Amazing scale details from the aluminum struts to the detailed instrument panel

HAN4030

Wingspan: 80 in • Area: 942 sq in • Length: 55.8 in • Weight: 8 - 9 lbs
Radio: 5-Ch, 7-Servo (req) • Engine/Motor: 2C: .46 -.52, 4C: .62 -.82 (required) **\$189.99**

Shopping Cart

GREAT DAILY DEAL

Check our Website!
Incredible deals
picked daily
\$?????

E-flite

F-15 Eagle DF

ARF



- Sport, scale F-15 Eagle military fighter model boasts the scale Edwards Air Force Base Safety Chase trim scheme
- Injection-molded EPS foam airframe that is lightweight and easy to repair
- Ducted Fan units included
- Retractable gear for enhanced flight performance
- Full molded and painted airframe
- All flight control surfaces are prehinged

EFL7050

Wingspan: 36 in • Area: 400 sq in • Length: 47 in • Weight: 2.5 - 3.1 lbs
Radio: 6-Ch, 5-servo (required) • Motor: Park 420 Ducted Fan 3800 Kv (required) **\$159.99**



Voltage Regulator

10A, 6V

Due March!

- Cooling fan provides additional current handling capability
- Delivers a steady 6 volts ensuring consistent performance throughout the discharge cycle of the battery
- Brings higher voltage packs within the operating limits of most servos
- Drop in addition for the AR9100
- Convenient mounting lugs



Type: 10A linear • Voltage Input: 6-10V • Output Voltage: 6V • Weight: 1.8 oz.
Continuous Current: 10A • Peak Current: 16A • Dimensions: 1.57x1.18x1.18 in

SPMVR6010

\$74.99

HOBBY LOBBY

DG-1000

Scale Sailplane



- Pre-finished white fiberglass fuselage
- Assembly will take 6-8 hours
- fully sheeted balsa rib and spar wing with an HQ3012 airfoil
- Optional Tow release

HLIHC004

\$179.99

Wingspan: 102 in • Wing Area: 441.75 sq. in • Length: 44.5 in • Weight: 43 oz
Radio: 3 - 4 Channel, 4 - 5 servo (required)



Due March!

LiPo Receiver Pack

1350mAh



- Perfect for giant-scale aircraft and model jets that use multiple high-current servos
- Easy-to-use EC3 connector
- The next generation in aircraft power systems

SPMB1350LP

\$49.99

SPMB2000LP 2000mAh.....69.99
SPMB4000LP 4000mAh.....129.99
SPMB6000LP 6000mAh.....169.99

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Fax: 1-888-478-2580

E-mail: mail@greathobbies.com

Save \$10

Purchase any model kit...
...get \$10 off any radio or flight pack purchased at the same time!

(may be combined with #3 and #12)

#GHPHD13

Save \$10

Purchase any model kit...
...get \$10 off any engine purchased at the same time!

(may be combined with #3 and #13)

#GHPHD12

Save 10%

Purchase any Electric motor and ESC...
...and get 10% off the ESC

(Cannot be combined with GHPHD12)

#GHPHD27

Save 10%

Purchase ANY R/C Helicopter Kit and Gyro...
...and get 10% off the Gyro

#GHPHD09

Save 10%

Purchase ANY two or more battery packs
...and get 10% off each

(Applies to all styles and brands of packs)

#GHPHD01

Save 10%

Purchase any Ready to Fly Aircraft and get 10% off all field accessories purchased at the same time

Start Stick HAN113—\$4.49

Glo-Plug Igniter w/Batt/Chargr DUB666—\$17.49

Hangar 9 Electric Fuel Pump HANPUMPE—\$16.99

Hangar 9 Glow Plug Clip HANLOCSOC—\$6.99

Hangar 9 Electric Starter HANSTARTER—\$32.99

12V 7Ah Sealed Battery GHP12V7A—\$24.99

Hangar 9 Power Panel HANPANEL—\$22.99

Thunder Tiger 4-way Wrench TTT102—\$7.59

Hangar 9 12V Charger HANHG12V—\$11.99

Hobbico pre-built field box HOBP5025—\$39.99

#GHPHD26

Save 15%

Buy any 5 rolls of MonoKote, Ultracote or Aerocote ...
(Applies to 6' rolls, all colors, mix and match)

#GHPHD04

Save 10%

BALSA

With any balsa order of \$25 or more of single sheets, not bulk packs...
...get 10% off the regular price!

#GHPHD22

Save 17%

Buy any 3 bottles of NHP Flash...
(applies to all sizes and thicknesses)

...get 17% off the regular price!
Current regular price for 2oz. Flash is \$9.99 each
Buy 3 for \$24.88

#GHPHD20

Save 15%

Purchase any 12 glow plugs...
...get 15% off the regular price!

Mix and match brands & sizes

#GHPHD06

Save 15%

Purchase any 12 propellers...
(Mix and match brands & sizes)

...get 15% off the regular price!

#GHPHD05

Save 10%

Purchase any model kit...
...get 10% off all products by Du-Bro, Robart, Sullivan or Dave Brown when ordered together!

(may be combined with #12 and #13)

#GHPHD03

GREAT DEALS

Build Your Own Combo

To qualify, please use the GHPHD part number(s) when you place your order

No Exceptions Not Retroactive

1-800-839-3262

OAKVILLE MODEL FLYING CLUB



Toronto West Swap Meet

Sunday March. 2, 2008

9 am - 12 noon

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

Come one, come all

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

ENTRY
\$3⁰⁰

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!



Free Shipping
On Orders Over \$100



V-Balance

Advanced High Rate Charge Through Balancer
Compatible With All Li-Poly Chargers

New Formulation Cells

25C Continuous 35C Climbouts 50C Burst

Toll Free 1 877 66 PACIFIC

www.rcmodels.ca

Dealer Inquiries Welcome



GREAT NORTHERN MODELS



Canada's Complete Source for EDF and Turbine Jets

New! TeeRific Jet Models

High Performance EDF Jets

New!

TAM JETS

Skymaster RC Jet Models

BVM Jets

SimJet

In Aircraft we believe



FESTO

robot

Dura GRIT



www.greatnorthernmodels.com
905-320-7979



KESWICK MODEL AIRCRAFT CLUB

SWAP MEET

9:00 am to 2:00 pm
SUNDAY, MARCH 9, 2008

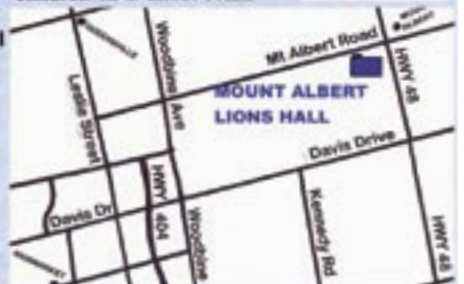
R/C Aircraft, Helicopters, Cars and Boats.

New and Used Equipment for sale.

*Food & Beverages available
*Children 12 & under FREE



Mount Albert Lions Hall
5057 Mount Albert Rd
Mount Albert, On



\$4.00
ADMISSION

For Table reservations and info contact : Len Abbot (905) 775-8177
or Derek Pheaton (705)437-2789 email: sunbury-1@rogers.com

Au cours des 18 années d'existence de vos archives, nous avons reçu un certain nombre de demandes de renseignements relativement à divers aéronefs, maquettes ou modélistes. Nous avons réussi à répondre à plusieurs questions grâce à l'information dont nous disposons au sein des archives. Toutefois et à notre grand regret, il nous est arrivé que l'information n'était pas disponible. L'une de ces occasions, c'est en décembre lorsque nous avons reçu une lettre qui nous demandait des renseignements relativement à Moro Craft, un magasin de passe-temps et fabricant de kits situé à Edmonton (Alberta). L'auteur de la lettre nous a aussi demandé si leur maquette d'entraînement au vol circulaire, le Canadian Canuck était "le premier kit de conception canadienne à être offert et quelle est l'histoire de Moro Craft?"

Il était facile de répondre à la première question puisque, comme les lecteurs assidus de cette chronique le savent, des kits de maquettes entièrement canadiennes ont fait leur apparition à compter des années 1930 et peut-être même plus tôt grâce à des entreprises comme Ontario Model Airplane Co., Ltd., Easybuilt Model Aeroplane Co. (toutes deux de Toronto), Canadian Model Aircraft ainsi que Wilder Radio Ltd. (toutes deux à Montréal) ou encore C. F. George (de Scarborough, en Ontario). Peut-être y avait-il d'autres fabricants dans l'Ouest canadien mais nous n'en connaissons pas les détails. (Quelqu'un peut-il nous aider?)

Mais lorsqu'il a fallu répondre à la demande concernant Moro Craft, nous ne pouvions qu'afficher notre ignorance. Nous n'avons aucun renseignement dans nos archives relativement à Moro Craft, bien que cette entreprise ait laissé sa marque à Edmonton au cours des années – lesquelles, au fait? Nous n'en connaissons pas plus la réponse.

Notre ignorance est bien grande relativement à l'aéromodélisme dans l'Ouest du pays. Les maigres bribes d'information que nous avons proviennent de quelques reportages qui ont paru dans la section modélisme de la revue Canadian Aviation (environ deux pages dans chacun des numéros) au cours des années 1930 ainsi qu'un entrefilet occasionnel dans la section Airways de la revue Model Airplane News de la même époque. Maintenant que vous savez à quel point nos rensei-

gnements de l'Ouest sont minces, je crois que vous comprendrez pourquoi nous vous demandons souvent de nous en fournir, d'autant plus que nous savons pertinemment que les modélistes de l'Ouest étaient et sont toujours actifs.

Si vous n'avez pas encore pris de résolution du Nouvel an, en voici une à considérer – prenez le temps de vous retirer de la construction d'une prochaine maquette ou d'une séance de vol afin de vérifier quelles étaient les activités en aéromodélisme dans votre région au cours des années 1930 et 1940. Vérifiez les vieux reportages dans les journaux; demandez aux modélistes un peu plus vieux de votre région à quelles activités ils se livraient et ce qu'ils savent de ce qui se passait ou de ce qui s'était passé "dans le bon vieux temps". Recherchez des photos anciennes de maquettes et de modélistes. Informez-vous quant à savoir qui exploitait les magasins de passe-temps par chez vous, quel type de kits et de matériaux ils offraient, à quel moment ils avaient entrepris leurs activités et combien de temps ils sont demeurés en affaires. Tandis que vous y êtes, essayez donc d'apprendre s'il se trouvait des fabricants de kits au sein du groupe.

Ce que je viens d'énoncer plus haut peut s'appliquer à toute autre région du Canada. Bien que l'Ontario ait été assez bien couverte par les sources que j'ai mentionnées précédemment, il y a toujours de grands vides dans nos connaissances. Des noms ont fait irruption au sein de certains comptes rendus, dans des dépliants de fabricants qui nous ont été expédiés aux archives mais les renseignements de fond relativement à ces gens ou entreprises manquent et nous aimerions pouvoir les inclure dans les archives.

Non, nous n'avons oublié ni le Québec ni les Maritimes et à ce titre, je vous informe que nous détenons encore moins de renseignements relativement à l'aéromodélisme dans ces régions que ce que nous possédons pour l'Ouest canadien. Au cours des dernières années, Raymond Gareau nous a refilé des renseignements relativement au modélisme dans la région de Montréal mais le reste du Québec est assez peu représenté dans les archives. Nous voudrions recevoir davantage de matériel, je vous prie.

Quant aux provinces des Maritimes, le nom d'Art Covey (de Saint-Jean au Nou-

veau-Brunswick) revient assez souvent dans le matériel que nous avons relativement aux activités de modélisme au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Nous savons d'ailleurs que Julius Solomon (de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse) était un membre de l'équipe canadienne Wakefield en 1938.

Par ailleurs, la Maritime Model Aircraft League a connu des années de gloire entre 1936 et les premières années du deuxième conflit mondial et nous savons qu'Art Covey en assurait le secrétariat "sur le terrain". Quelqu'un peut-il nous en dire plus long sur la MMAL ou cet acronyme demeurera-t-il un simple nom au sein des archives?

Ces bribes d'information ont été enrichies de renseignements supplémentaires à la suite d'une visite que nous avons effectuée auprès de modélistes des régions de Saint-Jean et d'Halifax, voilà quelques années. Nous savons toutefois que nous pourrions récolter beaucoup de renseignements si seulement quelqu'un s'occupait de les dénicher pour ensuite nous les envoyer aux archives.

Cette mention de la MMAL nous rappelle qu'au cours des années 1930, de telles ligues étaient bien présentes un peu partout dans le paysage canadien. Comme dans le cas de plusieurs autres aspects de notre passe-temps, nous disposons encore une fois de bien peu de renseignements à leur sujet. Quelques-unes de ces ligues étaient locales : Vancouver Model Aircraft League, Toronto Model Aircraft League ou encore la Montréal Model Aircraft League. D'autres se voulaient régionales : Saskatchewan Model Aircraft League, Model Aircraft League of Manitoba, l'Ontario Model Aircraft League, et autres. Une fois de plus, l'information sur leurs activités est bien mince au sein de nos archives. Semble-t-il que leur fonction principale était d'organiser et peut-être de réglementer les activités de modélisme dans une région donnée – ville, région ou province – tandis que la Model Aircraft League of Canada "chapeautait" les activités de modélisme partout au pays et qu'elle régissait peut-être les activités des ligues locales. En l'absence de renseignements supplémentaires, nous ne pouvons que supposer que c'était le cas.

Ce serait bien de pouvoir ajouter à ce que nous savons de ces ligues locales/régionales et des rapports qu'elles entreten-

suite à la page 56

During the eighteen years that your archives has been in existence, it has received a number of requests for information about particular aircraft, models or modellers. We have been able to answer many of the questions using information derived from the material in the archives. However, much to our regret, there have been times when the desired information was not at hand. And one such time was last December when we received a letter asking for information on Moro Craft, a hobby store and kit manufacturer in Edmonton, Alberta. The writer also asked if the Moro Craft control line trainer, Canadian Canuck was "the first ever Canadian kit (Flyer) produced and what was the story behind Moro Craft?"

The first question was easy to answer because, as regular readers of these reports know that kits of flying models have been produced in Canada since 1930 and perhaps earlier by such firms as Ontario Model Airplane Company Ltd., in Toronto, Easybuilt Model Aeroplane Co., also in Toronto, Canadian Model Aircraft and Wilder Radio Ltd., both in Montréal, and C. F. George, in Scarborough, Ont., and perhaps others in western Canada about which we have no information. (Can anyone enlighten us on this?)

But when we came to answer the query about Moro Craft, we had to plead ignorance. We have no information whatsoever in the archives on Moro Craft, even though it was a large presence in Edmonton over the years – what years? We don't know the answer to that question either.

Our ignorance about matters relating to model aircraft activities in the western part of Canada can only be described as abysmal. What little information we have in the archives has been derived from the scanty reports that appeared in the model section (roughly 2 pages in each issue of Canadian Aviation during the 1930s) and the odd item which appeared in the 'Airways' section of Model Airplane News also in the 1930s. With so little information on hand, I think you can understand why we are always asking for more from the West which we know was and is very active in model aviation.

If you haven't made any New Year's resolutions yet, here is one to consider

– take some time off from your building and flying and spend some time looking into the model aviation activities in your area during the 1930s and 1940s. Check old newspaper reports, ask the older modellers in your area about their activities and what they know about what was happening or had happened 'back then.' Look for photos of models and modellers of the past. Find out what you can about the model supplies stores in your area - who ran them?, what did they provide? when did they start? and how long did they last? And, while you are at it, try to find out if there were any kit manufacturers among them.

What has been said above can be applied to any other region of Canada. Even though the Ontario region has been fairly well covered by the sources mentioned above, there are great gaps in what we know. Names have arisen in various reports, brochures of some kit suppliers have come into the archives, but background information on these people and/or firms is lacking and is wanted for inclusion in the archives.

No, we haven't forgotten Québec and the Maritimes and I will note that we have even less information of modelling activities in those regions than we have of those in the West. In the past few years, Raymond Gareau has provided us with some information of activities in the Montréal area but the rest of Québec is sparsely represented in the archives. We would like more material, please.

As for the Maritimes, the name Art Covey of Saint John, N.B., seems to appear in most of the items we have that relate to the hobby activities in both New Brunswick and Nova Scotia and we know that Julius Solomon of Dartmouth, N.S., was a member of the 1938 Canadian Wakefield team.

There was a Maritime Model Aircraft League which flourished from 1936 to the early years of the war and Art Covey was the field secretary for the league. Can anyone enlighten us on the activities of the MMAL or will it remain just a name in the archives?

These bits of information have been augmented with additional information picked up during our visit with modellers in Saint John and Halifax a few years

ago. But we know there is more information to be had from the Maritimes if only someone would look for it and send it to the archives.

Mention of the MMAL brings to mind that model aircraft leagues were prevalent in Canada during the 1930s and, like many other aspects of our hobby, we have very little information about them in the archives. Some of these leagues were local, such as the Vancouver Model Aircraft League, the Toronto Model Aircraft League and the Montréal Model Aircraft League, others were regional such as the Saskatchewan Model Aircraft League, the Model Aircraft League of Manitoba, the Ontario Model Aircraft League, etc. Once again, information on the activities of these leagues which we have in the archives is very sketchy. It seems that their prime function was to organize and, perhaps regulate the modelling activities in a given region – city, region or province while the Model Aircraft League of Canada oversaw the modelling activities of the entire country and possibly regulated the activities of the local leagues. However, without further information we cannot be sure.

It would be good to be able to expand on what we know of those local/regional leagues and their relationship to the MALC. Do we have any volunteers to look into these leagues' formation, dates, activities?

In our previous report, we mentioned the large rubber-powered model which was flown in Galt, Ontario in 1935. This time, we can report on an even larger model which was flown in Australia in 1934. That model had a 6' 6" span with a boxy stick fuselage made of 1/16" sheet balsa and had a 30" diameter propeller. It was reported to make 70- to 90-second flights without the aid of thermals. Now that was some model!

Electric powered models in all categories – RC scale, aerobatics, and sport, FF scale and sport flying both indoors and outdoors – are all the rage these days and one could be excused for believing that this form of power is a recent development within the hobby. In a way it is, because of the development of lighter, more powerful batteries and more efficient and lighter motors. However, one

continued on page 66

VOL DE MAQUETTES ET LEÇONS DE VIE...

En cette ère de jeux informatiques et de simulations virtuelles, il est difficile de croire qu'à une certaine époque, presque chaque jeune avec qui j'allais à l'école avait construit une maquette d'avion. En fait, les petits commerces du quartier gardaient habituellement des maquettes de vol circulaire et de vol libre, en plus de douzaines de kits de voitures et d'avions en plastique moulé. Easy Built, Scientific, Berkeley et Ambroid ont fabriqué des milliers de kits en balsa pour consommation et à en juger par les chargements entiers de poussière de balsa que des camions évacuaient hebdomadairement de chez la Junior Model Aircraft Company (propriété du regretté Jim Walker), cette entreprise brassait de bien bonnes affaires.

Les maquettes prêtes à voler étaient assez dispendieuses à l'époque et celles qui étaient disponibles (exception faite de quelques rares appareils) volaient moyennement bien. Toutefois, lorsque l'un d'entre nous recevait une maquette Cox

de plastique ou WEN MAC à Noël, nous nous servions ensuite du moteur dans une maquette artisanale, une fois que la maquette prête à voler avait rencontré le sol une fois de trop.

Ceci m'amène à la leçon de vie. Faire voler des maquettes d'avion, c'est un sport qui recèle certaines incertitudes et un certain élément de risque, à l'opposé de certains autres passe-temps comme les maquettes de train et de bateau, et bien que plusieurs personnes n'en raffolent pas de nos jours, ces risques ajoutent du piquant à notre sport!

Les risques sont nombreux en aéromodélisme et les blessures corporelles sont les plus redoutables. Le risque est partout au sein de notre sport dès l'instant où on assemble la maquette (les erreurs de construction, par exemple) ou encore lorsqu'on fait voler la maquette terminée pour la toute première fois... ou à chaque fois où elle prend la voie des airs!

La plupart de ces risques, comme ailleurs dans la vie, peuvent être évités si on s'y prépare et si on exerce notre bon jugement. Plusieurs maquettes effectuent plu-

sieurs centaines de vols par l'entremise de leur propriétaire et plusieurs clubs n'ont pas à déplorer un incident et loger une réclamation pendant de plusieurs années. Ce que j'essaie de dire, c'est que l'aéromodélisme enseigne la discipline et le respect de la physique. À l'opposé du jeu informatique qui ne requiert que l'on enfonce la touche "reset" afin de reprendre le plaisir, la perte d'une maquette aussi bien assemblée que performante, voilà un moment qui est bien triste!

Un modéliste apprend aussi à respecter de la machinerie dangereuse comme les moteurs de maquette mais parallèlement, il acquiert de bien grandes connaissances relativement au mélange carburant/oxygène, au circuit électrique, aux principes de la combustion interne et une véritable ménagerie d'autres aptitudes qui nécessiteraient des années d'instruction technique afin de les maîtriser si quelqu'un se décidait de les apprendre par le biais de cours.

Dois-je ajouter que des douzaines de produits adhésifs et de peinture que l'on utilise en cours de construction trouvent mille usages dans l'univers industriel? Ceux et celles qui comprennent comment coller du bois avec d'autres matériaux saisissent assez rapidement de quelle façon ces matériaux peuvent être utilisés dans le cadre d'autres passe-temps. Si un modéliste arrive à réparer sa maquette au beau milieu d'un concours afin de terminer son épreuve, il acquerra un sentiment d'autosuffisance et saisira des concepts d'ingénierie qui pourraient lui servir en d'autres projets de vie.

En somme, l'aéromodélisme a donné des aptitudes de travail à plusieurs d'entre nous, des habiletés quotidiennes qui ont d'ailleurs été reconnues par la NASA; l'organisme perçoit d'un très bon œil la mention de notre passe-temps sur le curriculum vitae de tout astronaute!

Je terminerai en déclarant que bien que ce soit chouette de pouvoir compter sur mon ordinateur personnel afin de rédiger ma chronique pour Model Aviation Canada, j'aurais perdu davantage d'aptitudes si je n'avais pas été un constructeur/pilote de maquettes que si je m'exécutais à la bonne vieille machine à écrire! (J'expliquerai aux enfants ce qu'est une machine à écrire dans ma prochaine chronique – je blague, bien sûr.) ✨

Archives

suite de la page 54

naient avec l'ancêtre du MAAC, la Model Aircraft League of Canada (MALC). Pourrions-nous compter sur des personnes qui se porteraient volontaires afin d'examiner la formation, les dates importantes et les activités de ces ligues?

Dans notre chronique précédente, nous avons mentionné le vol d'une grande maquette à propulsion élastique à Galt (Ontario) en 1935. Cette fois, je peux vous parler d'une maquette encore plus imposante qui a pris la voie des airs en Australie en 1934. Cette maquette possédait une envergure de six pieds et six pouces, son fuselage plutôt carré était façonné grâce à des feuilles de balsa de 1/16 de pouce et son hélice avait un diamètre de 30 pouces. Certains témoins ont rapporté que cet avion avait effectué des vols de 70 à 90 secondes sans même bénéficier de thermiques. Mince, quelle maquette c'était!

Ces jours-ci, les maquettes électriques font fureur – copies volantes télécommandées, de vol acrobatique, sportives, copies volantes de vol libre et vol sportif tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. On pourrait croire que cette forme de motorisation est arrivée plutôt récemment

au sein de notre passe-temps. Dans une certaine mesure, c'est le cas en raison de la mise au point de piles plus légères et plus puissantes ainsi qu'en raison de la sortie de moteurs plus efficaces et plus légers. Cependant, on peut reculer de 98 ans et retrouver la description d'une maquette électrique et attachée à un poteau, d'une configuration intéressante, d'ailleurs : elle ressemblait au Blériot XI, exception faite de l'absence du gouvernail de direction. Les ailes étaient construites à partir d'un carton assez épais d'une envergure de 18 pouces par cinq pouces et demie. L'hélice consistait d'une pièce de chêne américain tordue et d'une épaisseur de 1/8 de pouce. La motorisation était assurée par un moteur électrique de 4 volts en provenance de piles de lampe de poche. Maquette et piles faisaient osciller la balance à moins de deux livres. Cette maquette aurait volé autour de son poteau jusqu'à huit minutes consécutives.

Dans la prochaine chronique, nous décrirons comment cette maquette volait. Tout cela pour répéter qu'assurément, il y a bien de peu de nouveau sous le soleil, comme le veut la bonne vieille expression. (à suivre.) ✨

MODEL FLYING AND LIFE LESSONS...

In this day of computer games and virtual computer simulation, it is hard to believe that at one time, almost every kid I ever went to school with had built a model airplane. In fact, local variety stores normally had control line and free flight models available for sale, along with dozens of plastic car and airplane kits. Easy Built, Scientific, Berkeley, and Ambroid made thousands of balsa kits for mass consumption, and the fact that the famous Junior Model Aircraft Company, founded by the late Jim Walker, had truck loads of balsa dust carted away every week, attests to the amount of production this small industry was capable of producing.

Ready-to-Fly models were relatively expensive at that time, and the ones that were available (with a few notable exceptions!) were marginal performers at best. However, when one got a plastic Cox or WEN MAC airplane for Christmas, the engine was usually made use of in a homemade model once the ready-to-fly airplane had been crashed and discarded.

This brings me to the life lesson. Flying model airplanes is a sport filled with uncertainty and risk, unlike more prosaic pastimes like model trains and boats, although many do not in this day and age like this prospect, I am sure that this is what gives our sport its real zest!

Risks abound in aeromodelling and physical injury from accidents is the most frightening of all of them. To be sure, risk is everywhere in our sport starting at the moment a model is being built (building errors for instance), or when the finished airplane is being flown for the first time, and every time it is sent aloft for that matter!



C/L models and engines from the past: an American Junior Fireball, the first mass produced C/L kit, a McCoy .35 Stunt Engine, a Mills Diesel Replica, and an open copy of Walt Musciano's book "Building and Flying Model Airplanes" published in the early 1950s./ Des maquettes de vol circulaire et des moteurs d'antan : un kit de l'American Junior Fireball (le premier qui ait été fabriqué en série), un moteur acrobatique McCoy .35, une réplique du Mill Diesel ainsi qu'un exemplaire ouvert du livre "Building and Flying Model Airplanes" de Walt Musciano, publié au début des années 1950.

Most risks in model flying, like many in life, can be avoided with careful preparation and good sense. Many models put in hundreds of flights without serious damage and many clubs go years without making an insurance claim. So what I am trying to say is that aeromodelling teaches discipline and respect for physics. Unlike the computer game which requires only to be reset to begin the fun again, the loss of a well-made, good flying model is a sad event!

One also learns to respect potentially dangerous machinery, like model engines, but at the same time, becomes very knowledgeable about fuel/air mixture, electrics, the principles of internal combustion, and a myriad of other skills which would take years of technical instruction to master if one was to take courses to learn them.

Dare I add that the dozens of adhesives and paints used while model building have applications in the industrial world as well? Those who understand

how to fix wood and other materials together while using them also have a grasp as to their application in other crafts. The ability to repair a model in the heat of a contest in order to complete the event gives one a sense of self-reliance, and a good grasp of engineering know-how which becomes useful in all of life's endeavours.

All in all, the sport of aeromodelling has given many of us job skills which we use every day in our vocations, and it is true that even NASA found aeromodelling a commendable addition to an astronaut's résumé!

So, I will close by saying that although it is nice to have the desktop PC to write my bi-monthly column for Model Aviation Canada magazine, I would have missed much more by not having been a model builder/flyer than if I was now putting these paragraphs together on my old typewriter! (I will explain to the kids what a typewriter is in the next column – just kidding, really.) ✈

D'accord, garçons et filles, asseyez-vous. Aujourd'hui, nous allons étudier l'univers fascinant des mathématiques. Que dites-vous? Vous voulez plutôt apprendre comment effectuer un bon circuit ou comment mouler une maquette acrobatique en composite? Oui, je vous entends bien. Gardons tout cela très simple, tout juste la base – l'addition, la soustraction, la multiplication et la division. Je n'utiliserai pas des fractions, seulement des nombres complets, positifs, de surcroît. Commençons avec le plus simple avant de progresser à la division.

L'ADDITION

L'addition peut se produire en deux circonstances bien distinctes. La première – et c'est la plus bénéfique – arrive lorsque une personne sans affiliation de club ou au siège du MAAC arrive tout bonnement à un membre de notre organisme national à un terrain de vol et qu'il dit : "Alors, combien coûtent (ces maquettes)?", après quoi ce même type demande : "Où puis-je en acheter une?". Si vous êtes chanceux, le même intéressé pourrait ajouter : "Quand j'étais plus jeune, je faisais voler un avion comme celui-ci." Comme vous êtes tous très prompts, vous répondez : "Pourquoi ne deviendriez-vous pas membre du club?" Ainsi, un nouveau membre s'ajoutera à nos rangs.

De nouveaux membres à un club ou au sein du MAAC, c'est quelque chose de bien positif. Un autre genre d'addition, toutefois, est un peu plus lugubre et a tôt fait de causer de la division lors de sa mise en œuvre. Je sais bien que je ne devrais pas traiter de la division jusqu'à ce que nous ayons traité de la multiplication mais suivez attentivement. Ce genre d'addition survient lorsque des gens de bonne volonté, soit au sein du club, soit au sein du MAAC, ajoutent de "nouvelles" catégories ou de nouveaux événements et qu'ils leur donnent le statut dont jouissaient les catégories originales que forment le vol libre, le vol circulaire et le vol télécommandé.

Si l'on pousse la logique à fond, tout modéliste aura éventuellement sa propre catégorie et événement distinct, si bien que Model Aviation Canada aura la dimension du roman à succès Guerre et paix et les concours de maquettes tels que nous les connaissions auparavant

n'existeront plus parce que nous ne réussirons plus à rassembler suffisamment de concurrents au sein d'un événement pour justifier l'organisation du concours.

Sans montrer un doigt accusateur vers une catégorie ou un événement en particulier, lorsque vous commencez à lire des titres de catégories ou d'événements du genre "R/C Profile World War 1 Semi-Scale Electric Combat", nous nous dirigeons tout droit vers une structure qui imposera d'elle-même de par sa complexité. Par exemple, l'"électrique" n'est ni un événement (concours) ni une catégorie. C'est tout simplement un autre type de moteur. Cela tourne tout bonnement l'hélice.

Que ce soit au palier de l'organisme ou au palier du club, nous ne disposons pas des ressources pour appuyer des événements ou des catégories simplement parce que quelqu'un les désire. Ne vous trompez pas à mon sujet : j'appuie entièrement et j'encourage les désirs et les efforts que déploient des modélistes qui veulent faire bande à part et qui conçoivent de nouvelles façons de s'amuser au sein de ce sport qu'est l'aéromodélisme, mais pas aux dépens de la création d'ensembles d'intérêts/catégories tellement fragmentés que plus aucun d'entre eux ne justifie l'organisation d'un championnat national (les NATS) qui puisse offrir un niveau relevé de compétition. Nous formons un groupe comparativement restreint de personnes ayant la même pensée. Nous devons faire preuve de discrétion lorsque nous ajoutons ainsi de nouvelles catégories ou de nouveaux événements.

LA SOUSTRACTION

Vous commencez avec autant d'éléments que vous avez, vous vous retournez et certains manquent à l'appel. La soustraction se produit lorsque quelqu'un au terrain sent qu'il/elle n'est pas aussi bien accueilli que les autres, qu'on ne lui témoigne pas autant de respect, qu'on ne l'écoute pas quand des décisions sont prises, qu'il/elle est soumis(e) à la volonté d'une personne qui tente un peu trop fort de le/la guider, ou lorsqu'il se produit tout événement regrettable qui fasse en sorte que cette personne ait l'impression que le temps qu'elle passe avec le groupe n'est pas agréable.

Nous perdons suffisamment de gens en

raison de l'âge avancé, d'une infirmité (ou d'une mobilité réduite), de leur situation économique, de l'inévitable charge de travail associée à la famille, et ainsi de suite, sans que nous traitions toute personne qui se présente au terrain comme si notre existence dépendait de lui ou d'elle. De plusieurs façons, c'est le cas.

MULTIPLICATION

La multiplication, ce ne sont pas des mathématiques faciles. Alors avant de commencer, allez donc vous chercher une liqueur douce et un sachet de croustilles et ensuite, procédons!

Il était une fois où tout ce qu'il fallait pour que l'on considère quelqu'un comme étant un modéliste, c'était une maquette. Les autres personnes qui partageaient ce passe-temps encore naissant sautaient de joie de savoir que d'autres personnes s'y intéressaient aussi. En cours de route, quelqu'un a décidé que seules les personnes qui assemblaient et qui faisaient voler des maquettes du même genre étaient dignes que l'on crée des associations. Au lieu de faire partie d'un "club de maquettes volantes", les adeptes ont été divisés en plus petits groupes de clubs voués au vol télécommandé, au vol libre, au vol circulaire...si bien que leurs intérêts se sont très peu conjugués par la suite.

À mesure que le monde rétrécit et que d'autres formes d'aéromodélisme deviennent plus accessibles, quelqu'un devrait s'apercevoir qu'il y va de notre meilleur intérêt d'inviter les adeptes d'une discipline du modélisme qui n'est pas la nôtre à nous la présenter. Les lieux de vol circulaire sont tout indiqués pour qu'on y fasse aussi voler des park flyers, des hélicoptères ou même une maquette à propulsion élastique en fin de soirée, lorsque les vents se sont calmés. Les terrains où volent des maquettes télécommandées pourraient probablement accueillir des maquettes de vol circulaire et certaines formes de vol libre. Qui plus est, ces modélistes devraient être invités à faire partie de votre club. Voici où la multiplication entre en jeu. Lorsque des modélistes aux disciplines qui diffèrent se rassemblent, cela ne peut faire autrement que de multiplier le nombre de modélistes, les aptitudes, les occasions de rencontre, le plaisir et le succès de l'aéromodélisme en tant qu'activité.

suite à la page 62

Ok, boys and girls, be seated please. Today, we are going to study the fascinating world of mathematics. What's that you say? You want to learn how to fly the pattern or mold an all-composite stunter? Ok, I hear ya. Let's keep this really simple, you know, just the basics – addition, subtraction, multiplication and division. No fractions, just whole numbers and only positive ones at that. We'll start with the easy ones and then work up to division.

ADDITION

There are two distinct circumstances in which addition can occur. The first, most obvious and beneficial instance occurs when a person of no fixed club or national affiliation saunters up to a member of an existing club and MAAC member at a flying site and says something to the effect of 'So, how much do they cost?' followed closely by 'Where can I buy one?' If you are really lucky, they might even say 'I used to fly one just like that when I was a kid.'

Being the quick thinkers that you all are, you say something in response like 'Why don't you join our club?' And thus, a new member is added to our ranks.

New members both at the club level and in MAAC are a positive thing. There is another type of addition which is more sinister and divisive in its implementation. I know we should not be discussing division until we have covered multiplication but hang in there.

This type of addition occurs when well-meaning people at either the club or MAAC keep adding "new" categories/events and give them the status of the original categories of free flight, control line and radio control.

Taken to its logical conclusion, everyone who is a modeler will have his/her own category and individual event, Model Aviation Canada will be the size of War and Peace and model contests as we used to know them will cease to exist since we will not be able to field enough competitors in one event to justify a contest.

Without pointing at any one category or event, when you start to see categories or events listed as "R/C Profile World War 1 Semi-scale Electric Combat," we are heading towards an organizational structure which will collapse from

its own weight. As an example, electric is not an event nor is it a category. It is simply a different type of motor. It just turns the prop.

We do not, as an organization or at the club level, have the resources to support events or categories just because someone wants them. Don't get me wrong, I fully support and encourage the desires and efforts of those individuals who wish to branch off and conceive new ways to enjoy the sport of model aviation, but not at the expense of creating such a fractured set of interests/categories that none of them can justify holding well-attended National Championships with a high level of competition. We are a comparatively small group of like-minded people. We need to use discretion when adding new categories and events.

SUBTRACTION

You start with as many as you currently have and then you turn around and some are missing. Subtraction occurs when someone at the field does not feel that he/she is as welcome as the others, is not treated with the same respect, is not listened to when decisions are made, is subject to overbearing and misplaced guidance or any one of a multitude of lamentable occurrences that render the individual feeling that time spent with the group at hand is not enjoyable.

We lose enough people to due to age, infirmity, economics, the inevitable workload of raising a family etc. to not treat everyone who shows up at the field as if our very existence depends on him or her and him or her alone. In many respects it does.

MULTIPLICATION

Multiplication is not easy math so go get a pop and a bag of chips and then let's get down to business.

Once upon a time, the only thing it took to be considered a modeler was a model. Other people who shared this embryonic pastime were just pleased to know someone else who shared the passion. Somewhere along the line, someone decided that only people who built and flew models of the same type were worthy of forming associations with. So, instead of belonging to "model flying clubs" they were (use the correct math operation) divided into smaller groups of

R/C, FF and C/L clubs ... never the twain to meet again. Or not.

As the world gets smaller and as access to other forms of aeromodelling grows easier, it should occur to some that extending an open invitation to those of non-similar modeling interests may be in everyone's best interests. Control line sites are great places to fly small park flyers or helicopters not to mention the odd rubber-powered model on a calm night. R/C fields could almost certainly support control line activities or some form of free flight. This could and should extend to include these other modelers as members in your club. This is where multiplication really comes into play. When modelers of different interests cross-pollinate, you can't help but multiply the numbers, skills, opportunities, enjoyment and ultimate success of aeromodelling as a whole.

Go forth and multiply!

DIVISION

Well, no discussion of mathematics would be complete without coming to grips with division. When applied to anything concerning human endeavour, I only see a dark cloud looming. Division is the reason why R/C pilots fly heavier models than they have too. If they worked with the FF and C/L crowd, they would see just how to maximize strength to weight and develop propellers of much higher efficiency. Division is the reason both C/L and R/C pilots seem less able to trim a model as well as a FF pilot. Division is why a FF pilot may not be up to date on the latest in micro-miniature R/C flight controls.

We should be revelling in the diversity of each other's skills and strengths and trying to make use of the well of knowledge that is not being plumbed as well as it could.

If the existing clubs and MAAC would adopt a philosophy that sees the promotion of full-fledged model flying clubs rather than exclusive R/C-, C/L-, or FF-oriented ones, I think we might all rediscover just why we are so good at acting like five-year olds over balsa wood, tissue paper and dope.

Next issue: Integral Calculus... just kidding ✈





Clockwise from Above:

Peter Allnut (Toronto and Taft, CA), better known as a FAI glider flyer, also builds scale models, of which this superb diesel-powered Avro 504k is a prime example. / Peter Allnut (qui vit à Toronto ainsi qu'à Taft, en Californie) est davantage connu à titre de pilote de planeurs FAI, mais il construit aussi des copies volantes, dont ce superbe Avro 504k à moteur diesel.

John Richard helps keep F/F alive in Eastern Canada, here shown with a P30 on the local R/C

field. / John Richard donne vie au vol libre dans l'Est du Canada. On l'aperçoit avec un P30 à un terrain local d'avions télécommandés.

From Montreal, Sebastian Carton - a member of the local 'Harfang' FAC Chapter - shows the structure of a very neat Avenger as built from a stock Guillow's kit. Nice workmanship. / Le Montréalais Sebastian Carton - un membre du chapitre FAC local des Harfangs - exhibe la structure d'un Avenger qu'il a assemblé à partir d'un kit de Guillow's conventionnel. Beau travail.

A very nice Morane Saulnier MS225 built by John Cooper. / Un magnifique Morane Saulnier MS225 qu'a construit John Cooper.

A fine 16" Dimescale version of the M20, as built by Ronnie Gosselin, Montreal - a fine flyer. / Une bien belle version Dimescale du M20, qu'a construite Ronald Gosselin de Montréal. D'une envergure de 16 pouces, cette maquette vole très bien.



Bien que vous lirez ceci au mois de février, je désire souhaiter une Bonne année à tout le monde. J'espère que 2008 sera une bonne année pour vous tous. L'année dernière n'était pas très active au plan des concours intérieurs mais le vol sportif a repris du poil de la bête en plusieurs régions géographiques. J'ai entendu parler de telles activités à Ottawa, Markham, Peterborough, Burlington et Toronto. Au moins, nous faisons encore voler nos maquettes en Ontario. Je suis persuadé qu'il y a de l'activité dans d'autres provinces mais je n'ai entendu parler de personne qui s'adonne au vol intérieur ailleurs au Canada.

ÉPREUVE DE QUALIFICATION D'ÉQUIPE

Jusqu'à maintenant, deux épreuves se sont déroulées à Ottawa et Colin Raymond-Jones, Peter Olshefsky et moi-même avons consigné nos temps de vol. Vladimir Linardic devait organiser des épreuves de qualification le 14 janvier et devrait pouvoir me transmettre ses temps de vol. Je n'ai entendu parler d'aucune autre épreuve, alors j'imagine qu'il n'y en a pas eu.

Au moment où je rédige cette chronique, le classement est le suivant :

Fred Tellier 18:01 et 20:33

Colin Raymond-Jones 16:20 et 10:10

Peter Olshefsky 12:16 et 12:29

LES USIC DE JOHNSON CITY

Je viens de recevoir mon formulaire de participation au concours U.S. Indoor Championships, qui se déroulera entre le 28 mai et le 1er juin. Quiconque veut y prendre part n'a qu'à télécharger les formulaires depuis le site Web de l'AMA américaine ou encore, téléphonez au siège de l'AMA si vous n'avez pas Internet et quelqu'un se fera un plaisir de vous en envoyer par la poste.

C'est une expérience magnifique qui est intense mais très agréable tout au long des cinq jours de compétition. Pour moi, c'est le point fort de l'année puisque j'y revois mes amis adeptes du vol intérieur de partout au Canada et aux États-Unis, puisque je vis un esprit de camaraderie et que je déguste de biens bons soupers tardifs en leur compagnie.

Roy Bourke m'a envoyé des pho-



John Marett with Aurora High School student's Jodel No-Cal. / John Marett et le Jodel No-Cal d'un élève de l'Aurora High School. PHOTO: Roy Bourke

tos qu'ils a prises à Markham (au Nord de Toronto), en décembre 2007. Les trois modélistes de vol libre, tous avec des copies volantes, étaient Bob Fisher (MAAC 66681), Hugh Sirrs (MAAC 71374) et John Marett (MAAC 651L). John fabrique et fait habituellement voler des maquettes de vol d'endurance mais en ce vendredi, il avait apporté plusieurs maquettes No-Cal qu'ont construites des élèves de l'Aurora High School

et membres d'un club de vol intérieur. John procédait aux essais en vol et à l'ajustement de ces avions.

C'est tout pour cette chronique-ci et j'aurais peut-être davantage de choses à vous rapporter lors du prochain numéro. J'aimerais bien inclure de vos nouvelles se rapportant à vos séances de vol, si bien que je vous encourage à prendre des photos et à me les envoyer par courriel. ✈

Vol circulaire acrobatique

Allez et multipliez-vous!

DIVISION

Une discussion sur les mathématiques ne serait complète sans qu'on aborde la division. Lorsqu'on l'applique à tout champ de l'activité humaine, je vois un gros nuage noir poindre à l'horizon. La division, c'est la raison pour laquelle les pilotes de maquettes télécommandées font voler des machines plus lourdes que ce qu'il est nécessaire. S'ils travaillaient avec les adeptes du vol libre et du vol circulaire, ils découvriraient de nouvelles façons de maximiser le rapport solidité/poids et de mettre au point des hélices beaucoup plus efficaces. La division, c'est la raison pour laquelle les pilotes de vol circulaire et de maquettes télécommandées semblent avoir plus de difficulté à ajuster (trim) une maquette qu'un amateur de maquettes de vol libre. La division, c'est la raison pour laquelle un pilote de maquettes de vol

suite de la page 58

libre n'est probablement pas au courant des plus récentes percées en matière d'équipement RC miniaturisé.

Nous devrions nous réjouir de la diversité des aptitudes et des forces de chacun et nous devrions tenter de profiter de toutes ces connaissances qui ne sont pas aussi bien canalisées qu'elles pourraient l'être. Si les clubs actuels et le MAAC adoptaient une philosophie qui puisse faire la promotion de clubs de maquettes dans le sens très large plutôt que de clubs voués uniquement au vol télécommandé, au vol circulaire et au vol libre, je crois que nous pourrions tous redécouvrir pourquoi nous excellons à agir comme des gamins de cinq ans à l'aide de bois de balsa, de papier de riz et de vernis-enduit (dope).

Dans ma prochaine chronique, le calcul intégral... je blague, voyons! ✈

Even though it will be February when you read this, I want to wish everyone a happy New Year. I hope 2008 will be a good year for all of you. Last year was not very active for Indoor competitions but sport flying was active in many areas. I have heard from Ottawa, Markham, Peterborough, Burlington and Toronto. At least, in Ontario we are still flying. I am sure that there is activity in the other provinces but I have not heard from any one flying Indoor in these other areas.

TEAM TRIALS

We have so far had two trial events in Ottawa and Colin Raymond-Jones, Peter Olshefsky, and myself have recorded times. Vladimir Linardic will be hosting a trials in Toronto on January 14th and will hopefully get his times in then. I have not heard of any other team trials so I am assuming none have occurred.

The standings at this point are:

| | | |
|---------------------|-------|-------|
| Fred Tellier | 18:01 | 20:33 |
| Colin Raymond-Jones | 16:20 | 10:10 |
| Peter Olshefsky | 12:16 | 12:29 |

USIC JOHNSON CITY, TENNESSEE

I just received my application for this great contest that will be held on May 28th through June 1st. Anyone who wishes to attend can download applications from the AMA website, or you can place a call to AMA headquarters and ask them to mail one to you if you don't



Hugh Sirrs with his Spitfire at Markham. / Hugh Sirrs avec son Spitfire à Markham.
PHOTO: Roy Bourke



Bob Fisher with his Martinsyde S1 at Markham. / Bob Fisher et son Martinsyde S1 à Markham.
PHOTO: Roy Bourke

have internet access.

This is a great experience, and it is a very intense but enjoyable five days of Indoor flying. To me, the best part is again seeing my Indoor friends from all over Canada and the U.S.A., the camaraderie and the late-night dinners are the highlight of my year.

Roy Bourke sent along some pictures taken at Markham in December. The three free-flight fliers, all flying scale ships, at Markham were Bob Fisher (MAAC 66681), Hugh Sirrs (MAAC

71374) and John Marett (MAAC 651L). John usually flies endurance ships, but on Friday, he brought only a bunch of No-Cals that were built by students of Aurora High School, and who were members of an Indoor club there. John was test flying and trimming the airplanes.

That's all I have for this issue but will hopefully have more to report next issue. I would love to include info on your flying sessions, so take some pictures and e-mail them to me. ✈



Indoor flyers from Tigertown Squadron in Burlington, Ontario. / Des adeptes du vol intérieur du Tigertown Squadron à Burlington (Ontario). PHOTO: John Carron

En décembre 2007, Spektrum a dévoilé une nouvelle version de son émetteur Spread Spektrum DX6 pour park flyers. Cette entreprise vend maintenant l'émetteur DX6i qui offre une portée maximale pour toutes les maquettes. Cet émetteur est compatible avec tous les modèles de récepteurs de Spektrum et il est inversement compatible avec les récepteurs de l'émetteur DX6 original.

En novembre 2007, je me suis rendu à l'Assemblée générale annuelle du Conseil consultatif canadien de la radio (Radio Advisory Board of Canada), dont le MAAC est membre. Cet organisme fournit des conseils à la fois très larges, impartiaux et techniques au gouvernement du Canada et à l'industrie relativement à toutes les questions de gestion et d'utilisation du spectre des fréquences radio au pays. À mesure qu'émergent les nouvelles technologies sans fil, les demandes se font plus nombreuses au sein du spectre radio. Des portions non utilisées du spectre sont maintenant accordées au plus offrant. Il importe que la MAAC continue d'assurer sa visibilité et qu'il

soit actif au sein du Conseil afin de préserver les voies RC jusqu'à maintenant non réglementées afin que ces fréquences demeurent l'apanage exclusif des maquettes télécommandées.

Depuis quelques mois, de plus en plus de produits télécommandés ont été présentés. On retrouve de tout, depuis de minuscules hélicoptères électriques jusqu'aux maquettes de vol intérieur, du plus simple ou plus compliqué. Le Cessna Centurion du fabricant Parkzone, muni d'un émetteur de 2.4 Ghz, est une maquette de vol intérieur très populaire.

En cette saison hivernale, je piloterai mon Magic 3D (de Modeltech) sur flotteurs fin de le faire voler à des terrains locaux extérieurs et je m'adonnerai au vol intérieur grâce à des hélicoptères miniatures, à un Cessna Centurion et à un foamie Yak-55.

Je vous présente un autre membre de votre comité du spectre radio, Palmer Johnson :

"Je pratique ce passe-temps depuis 15 ans et m'intéresse surtout aux copies volantes. J'ai agi en tant

qu'assistant au directeur de zone dans le Sud-ouest et j'étais membre du comité organisateur du Championnat mondial de copies volantes qui s'est déroulé à Tillsonburg (Ontario) en 2002, ainsi que du comité organisateur des NATS du MAAC à Chatham en 2005.

"À l'échelle locale, j'ai été vice-président de mon club pendant trois ans avant de passer autant de temps à la présidence, pour ensuite œuvrer pendant une autre période de trois ans à titre de président sortant, suivi d'un mandat de deux ans à titre de consultant auprès de l'exécutif. J'ai été gérant de terrain pendant un an (celui qui voit à l'entretien des lieux). J'ai aussi agi en tant que directeur de concours lors de plusieurs rassemblements du club et j'ai donné un coup de main lors de la plupart des événements. Je m'intéresse aux ordinateurs et à l'électronique depuis plusieurs années et c'est pourquoi le comité du spectre radio m'intéressait.

suite à la page 65

HYDRAVIONS

J'espère que le père Noël a été bon envers vous et que 2008 sera une année heureuse et qu'elle vous trouvera en santé. Je n'ai pas entendu parler des membres nouvellement élus au sein du comité des hydravions télécommandés et j'espère que quelqu'un me fera bientôt signe. Je ne voudrais pas vraiment qu'une seule personne forme le comité.

Je ferai les choses un peu différemment à l'occasion de ce compte rendu. Je vous parlerai d'une femme qui, heureusement, n'a pas obtenu ses "ailes". Cette dame, c'est ma femme Debbie.

Debbie aimait beaucoup la réglisse noire. Elle en consommait deux "cigares" par jour en plus des autres friandises à base de réglisse. Elle ne le savait pas mais la réglisse noire contient un ingrédient chimique appelé acide glycyrrhétinique (sic). Ce produit s'attaque au foie et l'empêche de produire un enzyme.

Il en résulte que la pression artérielle s'élève et que le taux de potassium finit par diminuer. Ma femme a été hospitalisée en raison d'une pression artérielle de 255/220 et son spécialiste nous a dit qu'elle était passée "à ça" de subir un accident vasculocérébral qui aurait pu la tuer. Heureusement, les médecins ont réussi à abaisser sa pression à un niveau un peu plus sécuritaire. Mon ange se trouve toujours sur Terre et elle n'a pas encore obtenu ses "ailes".

Pourquoi ai-je monopolisé de l'espace de chronique pour vous parler de la pression artérielle élevée de ma femme? Nous avons tout simplement été chanceux et je vous suggère d'effectuer une recherche en ligne relativement aux dangers de la réglisse noire et parlez-en ensuite à quiconque en mange de limiter sa consommation. Même si cela plaît au goût de plusieurs, cette friandise peut s'avérer dangereuse si on la consomme en grande

Gordon Olson 55749

Chair
807-543-2760 gordolson@voyageur.ca

quantité.

Bon, je descends de ma boîte à savon et je vous demande de continuer de m'envoyer du matériel. Si vous avez un article intéressant que vous aimeriez voir à l'intérieur de cette chronique, communiquez avec moi et je tenterai de l'inclure.

Pour ceux et celles d'entre vous qui vous trouverez dans la région de Kenora (extrême nord-ouest de l'Ontario) lors de la première fin de semaine de juin, venez faire un tour au Rabbit Lake Float Fly, les 7 et 8. Encore mieux, apportez un hydravion et participez. Vérifiez les pages de Model Aviation Canada ou le site Web du MAAC pour obtenir de plus amples détails.

D'ici ma prochaine chronique, pilotez en toute sécurité, utilisez davantage de carburant et prenez moins de réglisse. ✈

In December of 2007, Spektrum introduced its upgraded version of their DX6 park flyer Spread Spectrum radio. They now sell the DX6i radio with full range features for all airplanes. This radio is compatible to use with all of Spektrum's current models of receivers, plus it is backward compatible with receivers of the original DX6 transmitter.

In November of 2007, I attended the annual general meeting of the Radio Advisory Board of Canada, of which MAAC is a contributing member. The Radio Advisory Board of Canada provides broadly based, unbiased and technically expert advice to the Government of Canada and to the industry on all matters regarding the management and use of the radio frequency spectrum in Canada. As new wireless technologies emerge, the demands for the radio spectrum increase. Portions of the unused radio spectrum are now being auctioned off to the highest bidders. It is important that MAAC keeps its presence visible and active on the Board in order to preserve our unlicensed R/C channels for the exclusive use of radio control.

In the last couple of months, more and more R/C products have been introduced. Everything from small



Robert Nowland got this photo of a Rascal taking to the air at the Kamloops Model Airplane Society's Fun Fly, in May 2007. / Robert Nowland, quant à lui, a saisi cette photo d'un Rascal qui prend la voie des airs lors du Fun-fly de la Kamloops Model Airplane Society, en mai 2007

electric R/C helicopters, to indoor airplanes, from the very basic to extremely fancy. The Parkzone 2.4GHZ indoor Micro Cessna Centurion is a very popular model for indoors.

For the winter flying season, I will be flying my Modeltech Magic 3D on floats at our local outdoor fields and flying indoors with miniature helicopters, a Cessna Centurion, and a foamie Yak 55.

I now introduce to you Palmer Johnson, one of our Radio Spectrum committee members:

"I have been in the hobby for 15 years. I am mainly interested in Scale. I was an assistant Zone Director for the SW Zone, and on the Committee for the 2002 World Scale Championships in Tillsonburg, Ont., and the 2005 MAAC Nationals in Chatham, Ont.

"Locally, in my club, I served a three-year term as Vice President, then the next three years as President, then three years as Past President followed by two years as an advisor on the executive. I was also field manager for one

year (taking care of maintenance of the club field). I have also been contest director at several local club events and helped out at most of the club's major events. I have been interested in computers and electronics for many years. That's why I got interested in the Spectrum Committee.

"This is now my third year on this committee and I'm also currently on the Constitution Committee. I'm also very interested in photography, which I've been doing for over 40 years. I have been the official photographer for Florida Jets and Top Gun in Florida for the past three years. I have had my photographs published in several RC magazines."

Thank you, Palmer.

It's really not too early to get ready for the 2008 flying season by testing and cycling all of your battery packs and giving your planes and radio equipment thorough checks.

See you on the flight line. ✈

Spectre radio

suite de la page 64

"Cela fait trois ans maintenant que je siège au comité et je fais aussi partie du comité de la Constitution (charte). La photographie m'intéresse aussi énormément; j'en fais depuis plus de 40 ans. J'ai agi en tant que photographe officiel aux rassemblements Florida Jets et Top Gun depuis trois ans. Plusieurs de mes photos ont été publiées dans de nombreuses revues de maquettes télécommandées."

Merci pour ce profil, Palmer.

Il n'est certes pas trop tôt pour vous préparer à la saison de vol 2008 en vérifiant vos piles et en effectuant une inspection détaillée de vos avions et de leur équipement radio. Au plaisir de vous voir sur la ligne de vol. ✈

can look some 98 years into the past and find a description of an electric-powered, tethered model of a most interesting configuration – Bleriot Xlike without a vertical rudder. The wing was made of a thick cardboard, 18 inches by 5 1/2 inches. The propeller was a twisted piece of 1/8 inches thick American oak and was driven by an electric motor powered by 4 volts from flashlight batteries. The total weight of the model and batteries was just under 2 pounds. And it flew for as long as eight minutes.

Next time we will describe how the model was flown. This example shows that there is very little that is new under the sun. (To be

Maquettes électriques

suite de la page 68

semble que la compétition ne soit plus aussi importante au sein de la fraternité des modélistes. C'est notre perte. Combien d'entre vous avez songé ou avez entendu parler des plans d'un quelconque groupe au Canada qui vise à établir un record? Existe-t-il un record canadien de distance ou d'endurance pour les maquettes électriques? Qu'en est-il du record de vitesse? Notre passe-temps acquiert beaucoup de maturité sur le plan technologique mais quelqu'un relève-t-il désormais le défi de la compétition ou le simple défi d'établir un objectif imaginable?

Dernièrement, je ressens une pointe de nostalgie. Parmi les défis que je me suis fixés pour la prochaine année, j'ai l'intention de construire et de piloter un Senior Falcon (de Carl Goldberg) mais pas en tant que maquette électrique et d'ensuite apprendre à exécuter quelques acrobaties. Je veux aussi terminer une maquette de vol circulaire acrobatique afin d'apprendre une séquence. Je construirai aussi une maquette de vol circulaire de vitesse – très rudimentaire, certes, mais après tout, je dois apprendre à marcher avant de courir, non? À plus longue échéance, j'ai l'intention de construire un petit moteur diesel que je placerai sur une petite maquette.

Est-ce que je vais participer à un concours? Peut-être mais probablement pas. Il n'y en a pas beaucoup dans les environs. Ce n'est pas où je veux en venir. En fait, je me fixe des objectifs et voilà ce qui contribue à garder notre passe-temps en perspective et qui contribue au foisonnement de nouvelles idées.

Alors, quels défis entendez-vous relever en 2008? ✈

Electric

suite de la page 69

thought of or have heard of some groups' plans to set some sort of record? Is there a Canadian distance or endurance record for electric powered planes? How about fastest? Our hobby grows in leaps and bounds but where is the challenge of competition or simply the challenge of setting some imaginable goal?

As of late, I have been feeling a bit nostalgic. Among my challenges for the coming year are to build and fly a Goldberg Senior Falcon but not as an electric and to teach myself some basic aerobatic flying. I am also going to finish up a control line stunter and teach myself to fly the stunt pattern. I am also going to build an electric powered control line speed plane – very simple and primitive perhaps after all I gotta walk before I can run. A longer term challenge is to build a small running model diesel engine to power a small model with.

Will I compete in any competitions? Perhaps, but probably not. There are not too many organized competitions around. But that is not the point. I am challenging myself as this helps me keep this great hobby both in perspective and fresh.

So, what challenges are you pursuing in 2008? ✈

J'aimerais terminer avec quelques commentaires relativement à ma chronique précédente. Je crois que l'installation de la propulsion électrique dans ma maquette a été bien traitée mais je n'ai pas été aussi clair relativement au nombre de chargeurs et de piles. Ceci dépend essentiellement du style de vol auquel vous vous adonnez. Si vous vous rendez au terrain pour effectuer un vol à l'heure, vous pourriez vous tirer d'affaires avec un seul groupe de piles que vous rechargez entre les vols. Si vous faites davantage voler votre maquette, il se pourrait que vous vouliez plus de flexibilité. Évidemment, vous n'avez pas besoin de plus de chargeurs que de piles mais vous pourriez souhaiter en avoir suffisamment pour charger vos piles constamment tandis que vous êtes sur place. Par exemple, si vous disposez de trois groupes de piles, vous pouvez effectuer un vol et faire recharger ce premier groupe après l'atterrissage. Vous pourrez ensuite effectuer un autre vol avec le deuxième groupe de piles avant de le recharger à son tour, une fois votre deuxième vol terminé. Et ainsi de suite. Grâce à ce système, vous pouvez effectuer presque trois vols à l'heure en autant que vous disposiez d'une source de recharge pour vos piles. ✈

Courses autour de pylônes

suite de la page 74

de bonnes idées. Continuez, les gars!

Je me suis une fois de plus avancé en 2008 afin de continuer de diriger les courses autour de pylônes au Canada par le biais de notre comité. Je demande à ses membres de m'aider à améliorer notre discipline d'un bout à l'autre du Canada. ✈

Acrobatie de copies volantes

suite de la From page 78

de base, des juges, de l'installation élémentaire à bord de la cellule aéronautique (airframe) et de plusieurs autres sujets. La portion des vols, l'après-midi, comprendra la démonstration de séquences IMAC de base et d'une formation un à un avec des instructeurs qualifiés. Si vous voulez participer, veuillez vous rendre au <http://users.eastlink.ca/~grettinger> ou envoyez-moi un courriel au marcrams@hotmail.com. Nous vous offrons des ateliers gratuits, dénudés de stress. Alors apportez votre avion et apprêtez-vous à apprendre tout en vous amusant!" ✈

Space Models

From page 87

Space Model Championships was a Soyuz TM, that launched on an eight-motor cluster (four in the core, one each in the four strap-on boosters), dropped the boosters, staged three times then ejected the shroud to uncover the spacecraft and ejected the spacecraft...and all parts recovered by individual parachutes. The competitor then had half-an-hour to reload and fly it again in the second round! Scale is certainly not for the faint-hearted!

Next time, we'll discuss one of my favourite models, boost gliders. ✈

I hope Santa was good to everyone and that 2008 will be a happy and healthy year for all of you. I have not heard from the newly elected members of the RC Floatplane committee as of yet, but I hope to hear from them shortly. I really don't want this to be a committee of one.

For this report, I'm going to do something a little different. I'm going to tell you about a lady who, fortunately, didn't get her wings. This lady is my wife Debbie.

Debbie used to have a particular fondness for black liquorice. She would eat two of the liquorice cigars daily as well as a few of the liquorice of all sorts. Unknown to her, black liquorice contains a chemical called glycyrrhetic acid. This chemical works on the liver and prevents it from producing a necessary enzyme.

The result is high blood pressure as well as low potassium. My wife was hospitalized with a blood pressure of 255/220, and her specialist told us she was 'this close' to a massive stroke which would have killed her. Fortu-

nately, they were able to get her blood pressure down to a safe level. My angel is still with us and has not yet gotten her 'wings.'

Why do I use this space to tell you about my wife's high blood pressure? Simply, we were lucky and I suggest that each of you look up black liquorice on the internet and read about the dangers of it, then tell everyone you know who eats the stuff to limit their quantity. As good as it is, it can be very dangerous in large quantities.

Now that I'm off my soapbox, I'll ask you to keep the information flowing. If you have an interesting article you would like to see in this committee report, contact me and I'll try to include it.

For those in the Kenora, Ontario area the first weekend in June, drop in to watch the Rabbit Lake Float Fly. June 7-8. Better yet, bring a plane and join us. Check this magazine or the MAAC website for more details.

Until next time, fly safe and use more fuel and less liquorice. ✈



Bemidji, MN pilot Mark Mohler's Cessna 177 on a takeoff run at the Lake of the Woods Rabbit Lake Float Fly. / Le Cessna 177 de Mark Mohler – un pilote de Bemidji, au Minnesota – en pleine course de décollage durant le Lake of the Woods Rabbit Lake Float Fly.



Jim Milne's Butterfly just after takeoff at the Lake of the Woods Rabbit Lake Float Fly. / Le Butterfly de Jim Milne tout juste après le décollage lors du Lake of the Woods Rabbit Lake Float Fly.

Il fait froid et il neige en ce premier jour de 2008 au moment où j'écris ces lignes et cela signifie que nous pouvons espérer que le Nouvel an sera rempli d'activité et nous pouvons maintenant songer à l'année qui vient de s'écouler. Bonne année à tout le monde.

Nous sommes au plus creux de l'hiver en Amérique du Nord, ce qui signifie que c'est traditionnellement le temps d'assembler de nouvelles maquettes. Au moment où ce numéro de Model Aviation Canada vous parviendra, l'hiver sera à moitié terminé. Les nouvelles et les courriels ont été peu nombreux et mon temps a été trop limité pour que je me rende aux divers forums de discussion en ligne, si bien que je n'ai rien de particulier à vous refilet.

Jean Tardif m'a envoyé d'autres photos de sa maquette de type Old Timer, un Spook qu'il a électrifié. Cette fois, la photo a été prise alors que l'avion était chaussé de skis. C'est le temps de l'année, après tout.

Récemment, j'ai découvert un peu d'histoire du vol électrique. Il y a plusieurs mois, je vous faisais part de cette découpe que j'avais trouvée dans la revue Model Airplane News relativement à une maquette électrique télécommandée qu'avait construite le colonel H.J. Talpin au Royaume-Uni. Je vous résume ça. Le 30 juin 1957, le colonel a procédé au tout premier vol télécommandé d'une maquette électrique qui soit passé à la postérité. La motorisation provenait de 25 éléments d'argent et zinc, le tout fournissant 30 volts et pesant un peu plus de 28 onces. Le moteur lui-même pesait 30 onces et le poids total de la maquette était de 7,8 livres. Le moteur, un Emerson du surplus gouvernemental, produisait 8 ampères.

Ce qui est fascinant, c'est que j'ai trouvé un extrait vidéo de cette maquette sur YouTube! C'est étonnant ce qu'on y trouve. Jetez un coup d'œil au lien <http://www.youtube.com/watch?v=r6fD-F1xYWM&feature=related>.

Voici un peu plus d'histoire du vol électrique, pour ceux que ça intéresse. En 1959, Fred Militky a construit et a fait voler une maquette électrique de vol libre et l'année d'ensuite, il a conçu le tout premier kit de maquette de vol libre

électrique, qu'a commercialisé Graupner. Si le nom de M. Militky vous dit quelque chose, c'est parce qu'il était le fondateur du fabricant Graupner, une entreprise envers qui les adeptes du vol électrique doivent une fière chandelle puisqu'elle a contribué aux percées technologiques que nous connaissons aujourd'hui.

La propulsion électrique devient maintenant plus courante au sein des disciplines à l'extérieur du vol télécommandé. Des maquettes électrique de vol circulaire de précision font leur apparition et font bonne figure aux compétitions internationales. Bob Hunt, un concurrent américain bien connu, s'est classé 20e durant le Championnat mondial de F2B à l'aide d'une telle maquette électrique et il n'était pas le seul à se servir de ce type de motorisation.

Il existe maintenant quelques catégories officielles de vol libre électrique – E36 et F1Q.

Il existe aussi des records que consigne l'AMA américaine pour des maquettes électriques de vol circulaire de vitesse. Deux catégories, A et B, figurent depuis un moment à l'intérieur du livret des règlements de l'AMA. Ces records ont été intouchés depuis plusieurs années. Je n'ai pu trouver de date à laquelle ces records ont été établis mais je me souviens vaguement qu'ils l'aient été au milieu des années 1990. Ce qui suit a été repris – sans pudeur aucune – d'un site Web voué au vol circulaire de vitesse. Bill Stewart nous offrait sa vision des choses :

«À l'aide de piles Ni-Cads, il n'est pas rare de mesurer un courant de 80 ampères et les problèmes de quinquillerie qui se rattachent à une telle puissance comprennent la bonne façon de la capturer. L'avion doit pouvoir allumer et éteindre son moteur. Le détenteur du record dans la catégorie "A" utilise un simple relais de l'industrie automobile de 30 ampères. En actionnant l'élévateur complètement vers le bas, l'interrupteur passe à "off". Une autre approche consistait à faire en sorte que le mécanisme du relais se bloque au cours de l'étape de puissance et qu'il s'ouvre au moment où le voltage baissait. Dans une autre configuration, les FETs étaient branchés en parallèle de sorte à ce qu'ils passent de "on" à "off". Toutes ces méthodes visaient à cesser la puissance après le

chrono du parcours afin que la maquette n'atterrisse pas tandis que le moteur tournait encore, sinon quoi il y aurait eu catastrophe à 50 000 tours-minute.

«Lancer la maquette à la main n'était pas une alternative puisque le rapport puissance/poids était trop faible. Si vous tentiez cette méthode, vous auriez cassé une hélice à chaque vol puisque la plupart des moteurs et leur hélice continuent de tourner sous l'effet des forces aérodynamiques et ceux munis d'un rotor magnétique particulièrement puissant sont dotés de six positions d'arrêt. La catégorie "A" est limitée à sept éléments et à un poids maximal de 30 onces et les maquettes sont mûes par un moteur ASTRO-FLITE FAI-05 avec quatre ou cinq tours. La catégorie « B" permet 30 éléments Ni-Cads et un poids maximal de 60 onces. Les moteurs sont de type AVEOX sans armature (brushless) (Bill utilise un 1415/2Y) et les ASTRO-FLITE FAI 40. Ma meilleure vitesse, 115 milles à l'heure, a été obtenue grâce à 18 éléments Ni-Cads. L'avion possède des ailes avec panneaux intérieurs de 30 pouces, un fuselage d'une longueur de 30 pouces. La prochaine étape : un fuselage en fibre de carbone afin d'épargner un peu de poids, ce qui me permettra d'installer une plus grosse pile. Les hélices sont préférablement à une ou deux pales en BOIS afin d'empêcher l'arbre (de l'armature) de plier. Mes meilleures vitesses ont été atteintes à l'aide de 8-8.

«J'ai expédié une demande d'homologation de record à 121 milles à l'heure, que j'ai tenté en électrique "B" avec un courant de 70 ampères (aucune nitro et aucun éthanol n'ont été utilisés). C'était une vitesse étonnante. En vol, ces maquettes produisent un son merveilleux, un peu comme une plainte émanant d'un turbopropulseur.»

Le livret de règlements du MAAC ne contient aucune catégorie semblable à l'intention du vol circulaire électrique de vitesse.

Bien sûr, on peut tenter bien d'autres "premières" : plus gros, plus long, plus haut, plus rapide, etc. Il est difficile de découvrir les détails de plusieurs de ces records mais on en entend parfois parler au sein de la presse vouée à l'aéromodélisme. Malheureusement, il

suite à la page 66

It is cold and snowing this first day of 2008, as this is being written, a New Year to look forward to and another past on which to contemplate. Happy New Year to all.

We are deep in the heart of winter in North America, traditionally building season. By the time this issue of Model Aviation Canada hits your mail box, winter will be about half over. News and e-mails have been sparse and time too limited to have spent much time on the various online forums to have much of anything of import to pass on.

Jean Tardif passed along some more pictures of his Electric Spook Old Timer this time on skis, 'tis the season after all.

Recently, I happened across a bit of the history of electric model flight. I had reported several months ago about a clipping I found in an old Model Airplane News magazine concerning a RC electric model built by Colonel H.J. Talpin in the U.K. To recap, on June 30th 1957, Colonel H.J. Talpin made the first officially recorded electric powered radio controlled model flight. Electric power was supplied by 25 silver/zinc cells providing 30 volts and weighing a little over 28oz. Motor weight was 30oz and the total model weight was 7.8lbs. The government surplus Emerson motor pulled 8 amps.

The most fascinating bit was that I found a video clip of Colonel Talpin's electric powered model on YouTube! It is fascinating what you find on these online video warehouses these days.

See <http://www.youtube.com/watch?v=r6fD-F1xYWM&feature=related>

Here's a bit more history of electric model flight for those so inclined. In 1959, Fred Militky built and flew an electric free flight model and in 1960, he went on to design the first electric free flight kit, which was marketed by Graupner. If the name Fred Militky sounds familiar, it is because he was the founder of the Graupner company, a company that today's electric flight crowd owes much in getting us to where we are today.

Electric propulsion is now becoming more common in disciplines other than radio control. Electric powered con-



Jean Tardif's electric powered Spook on skis.. / Le Spook électrifié de Jean Tardif, sur skis.

trol line precision aerobatic models are quickly taking hold in the international competition; Bob Hunt, well-known U.S. competitor placed 20th at the 2006 Worlds in F2B competition with an electric powered plane and he wasn't the only one using electric power.

There are now several unofficial electric powered free flight categories – E36 and F1Q.

There are now AMA records for electric powered control line speed and there are two classes, A and B, in the AMA Rule Book that have been there for some time. The records have stood for many years. I couldn't find any dates but I have a recollection of them being set in the mid 1990s. The section below is shamelessly copied from a control speed oriented web site. Bill Stewart had this to say on E-SPEED:

"With NI-CAD batteries, currents as high as 80 AMPS are not unusual and hardware problems involve handling this flow. The airplane must have some means of switching the motor on and off. The A-Speed record holder uses a simple 30 amp automotive relay. Off is [tripped] with full down elevator. Another approach had the relay latch itself until voltage dropped at which time the relay opens. Another set-up used FETs in parallel to switch on/off etc. All this to cut power after timing the run so the ship does not settle with the motor running, for a 50,000 rpm no-prop catastrophe.

"Hand launching is not an option since power to weight ratio is too low. You can count on breaking a prop on every flight, since most motors windmill and those with strong magnetic rotor location have 6 stop positions. Class A is limited to 7 CELLS and a 30 oz. max weight, powered by ASTRO-FLITE FAI-05 motors with four or five turns. Class-B allows 30 ni-cads and 60oz max weight. AVEOX brushless motors [Bill runs a 1415/2Y] and ASTRO-FLITE FAI 40s. My fastest speed, 115 mph with 18 Ni-cads. The airplane has a 30" inboard wing, 30" fuselage...the next step is a CARBON FIBER fuselage to save weight for a larger battery. Single or two blade WOOD props to protect the armature shaft from bending. Best speeds with 8/8s.

"A record application was sent in at 121 mi/hr in electric B draws 70 amps (no nitro - no methanol). A shocking turn of speed. In flight, these airplanes have a great sound with a turboprop-like whine."

There is currently no corresponding electric powered control line speed class in the current MAAC Rule Books.

Of course, there are many more firsts; largest, longest, highest, fastest etc. Details of many of these records are not easy to find but they do make the common modeling press from time to time. Sadly, it seems that competition has taken a back seat to much of our modeling activity of late. Our loss. How many have

continued on page 66

Maintenant que 2007 est terminée et que nous avons entamé 2008, je crois que c'est le temps de passer en revue l'année qui vient de s'écouler.

Il semble qu'il y a eu un certain nombre de réclamations d'assurance en 2007. J'espère qu'aucune ne découlait des vols d'un pilote d'hélicoptère. Si quelqu'un est au courant d'une réclamation au sein de notre fraternité, veuillez communiquer avec moi et me fournir un bref résumé de l'accident.

L'année dernière était celle où les hélicoptères électriques plus imposants (diamètre de rotor de 520 mm à 620 mm) ont acquis leur second souffle. À la plupart des rassemblements d'hélicoptères, nous pouvions en apercevoir depuis Mikado, Align, TT et Century et tous exécutaient des vols impressionnants. L'un des aspects les plus remarquables de ces hélicoptères, c'est qu'ils ne coûtent pas bien plus cher (s'il existe encore une différence de prix...) que les hélicoptères électriques munis des plus petites pales. Si les gros hélicos électriques vous intéressent, voici le site Web le plus informatif que j'ai découvert : <http://www.rcgroups.com/electric-heli-talk-17/>

J'ai même vu des conversions assez intéressantes d'anciens hélicoptères à nitro, tel qu'un Century Raven d'Ed Whynott d'Ottawa et de Greg Jestico, de Richmond. Par exemple, le Bell 222 de cylindrée .60 et muni de la mécanique du Falcon (de Century) de Greg et de Shawn Lammers était tout un accomplissement. Une copie volante d'un hélicoptère à turbine, voilà qui paraît très réaliste lorsque propulsé par un système électrique. Le fait qu'on ne voit pas un panache de fumée ajoute décidément au réalisme du vol.



Calgary's Trevor Zahrichuk's packed BMW Mini as it arrives at most events! / La mini BMW de Trevor Zahrichuk (de Calgary) lorsqu'il arrive à la plupart des rassemblements!

Ceci m'a encouragé à installer mon Swift 16 dans le fuselage spécial de l'Agusta 109 qui est fabriqué sur mesure pour lui. J'aime bien le fait que cet appareil soit muni d'un train escamotable. J'ai toujours aimé sa livrée de la Garde côtière et j'aimerais donc que celle de la Garde côtière canadienne soit disponible. Comme c'était un cadeau de Noël que je me suis fait, je l'ai examiné attentivement et sa dimension m'a beaucoup impressionné (c'est même plus gros que mon Hughes 500E de cylindrée .30, que mon Long Ranger ou que mon S-300!), de même que les détails et sa finition.

Ceci m'amène à ma prochaine observation. J'ai aussi remarqué que de plus en plus de copies volantes arrivent aux terrains de vol et leur pilote effectuent des vols. Avons-nous atteint une masse critique? Chaque année, nous avons vendu un grand nombre de diverses copies volantes Century (mécanique et fuselage séparés). Mais cette année, nous avons assisté à une explosion de plus de 600 % des ventes de ces articles. Je dois dire que le plus grand intérêt semble provenir

de pilotes en certains coins du Québec et de la vallée de l'Outaouais. Avec un peu de chance, je pourrai me rendre à l'un de ces rassemblements l'été et en voir prendre la voie des airs.

Il semble aussi que ce regain d'intérêt pour les copies volantes se manifeste aussi au sein de divers forums Internet, tel : <http://runryder.com/helicopter/f43pl/> ainsi que chez <http://www.scalerchelis.com>. Si les copies volantes d'hélicoptères vous intéressent, ces sites sauront vous donner quantité de renseignements.

Pour ceux d'entre vous qui vous trouvez dans les Prairies, assurez-vous de noter le rassemblement SHAG à Saskatoon sur vos calendriers. Il aura lieu du 2 au 4 mai. C'est toujours le début de la saison de vol pour moi et les gars là-bas sont des hôtes sans pareil et ils savent organiser tout un rassemblement. Vous pouvez consulter les détails au <http://www.shag.hobby-site.com/>.

Eh bien, c'est tout pour le moment. J'espère que les photos seront incluses cette fois. ✈



The well-detailed Centurion
Tye (d'Edmonton).

Now that 2007 is officially over and we are into 2008, I guess it is time to take a quick look back at the past year.

It seems that there were a number of insurance claims in 2007. I certainly hope that none of them were the result of any flying by R/C helicopter members. If anyone knows of such a claim by one of our fraternity, please contact me with a brief summary of the incident.

Last year was the year that larger (520mm to 620mm main blades) electric-powered helis hit their stride. At most heli events, one could see a number of them from Mikado, Align, TT and Century log some pretty impressive flights. One of the most notable aspects of some of these helis is that they do not cost much more (if at all) to get into the air than any electric class heli that uses the smaller blades. If you are interested in larger electric helis, here is the most informative site I have found on the web:

<http://www.rcgroups.com/electric-heli-talk-17/>

I even saw some impressive conversions of nitro helis, such as the Century Raven, by Ed Whynott in Ottawa and

Greg Jestico in Richmond. As an example, the .60-size scale Bell 222 with the converted Century Falcon mechanics by Greg and Shawn Lammers was a great accomplishment. A scale model of a turbine-powered helicopter really looks and sounds the part when powered by an electric power system. The fact that there is no smoky exhaust streaming out the heli really does add to the realism.

This has encouraged me to install my Swift 16 into the special Augusta 109 body that is made for it. I really like the fact that it comes with retracts. I also have always liked the Coast Guard paint scheme in which it is finished. I only wish it had the Canadian Coast Guard markings. As it was a Christmas present to myself, I have examined it closely and was very impressed with the size (bigger than my .30-sized H-500E, Long Ranger or S-300!!), detail and finish.

That leads into the next observation. I have also noticed more and more scale models coming out to the field and being flown regularly. They seem to have hit a point of critical mass. Every year, we always have sold a number of the various Century scale helis that include the me-

chanics and the separate scale fuselages. But this year, we saw more than a 600% increase in the sales of these items. I must say that it also seemed like the biggest interest was from the flyers in certain parts of Québec and the Ottawa Valley. Hopefully, next summer, I will get a chance to go to one of their events and see some of these in the air.

It also seems like the increased interest in this area is showing itself on the various forums on internet such as:

<http://runryder.com/helicopter/f43p1/>
and <http://www.scalerchelis.com>

If you are interested in the scale side of the helicopters, checking out these two locations can prove very informative.

For those in the Prairie Provinces, make sure to mark your calendars for the fourth annual SHAG event in Saskatoon, SK. It is slated for the weekend of May 2nd to 4th. This is always the seasonal opening event on my calendar and the guys there are super hosts and run a great event. Check it out here on the web: <http://www.shag.hobby-site.com/>

Well that is all for this time. I hope they can fit in some pictures this issue. ✈

Voilà, un autre Championnat mondial d'acrobatie de précision a eu lieu et pour la première fois en huit ans, nous avons un nouveau champion en la personne de Quique Somenzini. Quique a piloté de façon très uniforme et bien qu'il n'ait remporté aucune des quatre dernières rondes, son pointage combiné l'a placé au premier rang.

L'équipe canadienne de F3A s'est rendue à Santa Fe (Argentine) en deux groupes distincts. Celui au sein duquel ma femme Rosemary et moi avons voyagé comptait Dezso Vaghy, Xavier Mouraux, Chad et Brian Northeast. Le deuxième groupe s'est mis en route quelques jours plus tard et comptait Dave et Kelly Reaville ainsi que Mark et Robyn Byrne.

Rosemary et moi avons la plus courte distance à voyager puisque tout le monde devait d'abord se rendre à Toronto pour prendre l'avion à destination de l'Argentine. Nous nous sommes mis en route pour l'aéroport le vendredi à 19 h 30 et nous avons atterri à Buenos Aires l'après-midi suivant. Nous avons cueilli nos voitures de location, y avons inséré nos bagages et nos maquettes et nous sommes mis en route pour Santa Fe, à une distance de 500 km. La randonnée n'était pas si mal, si ce n'est que nous avons relevé un défi, disons, de navigation, qui nous a fait passer par Rosario. Nous sommes finalement arrivés à l'hôtel vers 2 h 00 le dimanche matin, après avoir voyagé pendant 30 heures.

Après nous être beaucoup reposés pendant le reste de la journée de dimanche, nous avons assemblé les avions afin de constater qu'aucun n'avait subi de dommage pendant le voyage et que tout l'équipement était arrivé intact.

Le lundi, l'équipe a formé un convoi afin de se mettre en route vers le terrain de Parana à l'occasion de la première journée de pratique. Le club-hôte était très accueillant. Le reste de l'équipe et nos supporteurs sont tous arrivés ce soir-là et ont évité le "tour de ville" de Rosario, une fois que les membres avaient pris connaissance de notre histoire, gracieuseté du site blog de Chad.

Le mardi était une journée de récupération pour les nouveaux arrivés et les autres (nous) se sont mis en route.

Cette fois, nous sommes allés au terrain d'Esperanza afin de pratiquer pendant une deuxième journée. Le mercredi, l'équipe au grand complet était prête à pratiquer d'un bloc. Nous avons décidé de nous déplacer plus loin de notre quartier général afin de bénéficier d'un peu plus de temps de pratique. Notre équipe a roulé en direction du terrain du club de San Lorenzo, situé à environ 90 minutes de route. Je me suis arrêté au siège du Championnat mondial afin d'inscrire l'équipe. J'ai rejoint le reste de la bande canadienne. Cet emplacement s'est avéré très chouette. Nous étions tout seuls et tout le monde a pu procéder à plusieurs vols malgré un vent élevé. Nous avons employé le reste de la semaine à pratiquer en divers autres lieux.

Le samedi suivant était la journée désignée de pratique pour les Canadiens à la Sauce Viejo Aeropuerto. Les organisateurs nous ont assigné 45 minutes de pratique et d'essais sonores. Nous avons passé davantage de temps puisque nous avons dû marquer une pause, le temps que des avions à l'échelle réelle se servent de la piste principale. Après la séance de vol, nous nous sommes déplacés vers le hangar afin de faire vérifier nos maquettes. Notre prochain arrêt a été le terminal de l'aéroport afin de nous procurer nos cartes d'identité auprès de la police. Tous les pilotes et les gérants d'équipe devaient se faire photographier et devaient donner des renseignements relativement à leur passeport.

Le dimanche 11 novembre, c'était la première journée de la ronde préliminaire. La régie radio (impound) était ouverte entre 6 h 00 et 6 h 30 la plupart des matins. Ce matin-là, un vent particulièrement vif soufflait de travers, de sorte que nous avons été obligés de piloter nos avions depuis les aires de taxi perpendiculaires aux pistes principales. Cela nous a tout de même permis de piloter pendant une grande partie de la journée avec le soleil hors de notre boîte acrobatique. Tous les pilotes ont exécuté des vols sans encombre. En fait, tous les vols préliminaires du lundi et du mardi se sont déroulés sans accident. Nous avons effectué la rotation des deux lignes de vol et la rotation des moments de la journée, le matin et l'après-midi, afin de faire nos démonstrations devant chacun des qua-

tre jurys.

Le mercredi lors des dernières rondes préliminaires, le concours accusait du retard en matinée. Sur la ligne "B", six des 11 premiers pilotes ont fait écraser leur maquette, souvent à l'atterrissage. C'était imputable aux vents élevés. Les vols ont cessé pendant un certain temps tandis que la vitesse du vent atteignait des pointes de 12 mètres à la seconde. Nous avons exécuté nos vols sur la ligne "A" en après-midi et, une fois de plus, nous n'avons déploré aucun accident.

À la suite des rondes préliminaires, Chad Northeast a terminé 22e, Dezso Vaghy a terminé 37e et Dave Reaville a terminé 50e. Ces rondes préliminaires déterminent aussi le classement des équipes. Le Canada a terminé 10e. C'était là une amélioration comparativement au 13e rang lors du championnat précédent, en France.

Comme il n'y avait que 82 pilotes inscrits, le groupe de demi-finale était plus restreint qu'habituellement et Chad a été le seul pilote canadien à se hisser à cette étape. La demi-finale a été disputée le vendredi. Chad a terminé au même rang qu'au début et ne s'est pas rendu en finale puisque seuls les dix meilleurs pilotes avançaient à la finale. Celle-ci s'est déroulée le samedi alors que la température ambiante atteignait les 38 degrés Celsius. Les cérémonies de clôture et le banquet se sont déroulés cette journée-là à l'aéroport de Sauce Viejo.

En somme, je crois que notre équipe de F3A a remporté passablement de succès au championnat mondial. Félicitations à nos pilotes! J'aimerais aussi remercier notre groupe de supporteurs : Brian, Xavier, Mark, Rosemary, Kelly et Robyn. Chacun a beaucoup contribué à l'effort d'équipe. Nos uniformes ont beaucoup impressionné les autres. Notre équipe était facilement reconnaissable et en raison du groupe qui nous accompagnait. Une fois de plus, je remercie les modélistes au Canada qui ont appuyé l'équipe. Plusieurs clubs nous ont directement donné de l'argent. Des particuliers ont aussi fait des dons. Des tirages et d'autres événements ponctuels auxquels l'équipe a participé ont ajouté aux sommes recueillies.

suite à la page 66

Another World Championships has come and gone and for the first time in 8 years, we have a new World Champion, Quique Somenzini. Quique flew very consistently and although he did not win any of the four final rounds, his combined scores put him in first place over the other competitors.

The Canadian F3A team traveled to Santa Fe, Argentina, in two separate groups. The group that my wife Rosemary and I traveled in included Dezso Vaghy, Xavier Mouraux, Chad Northeast, and Brian Northeast. The second group traveled a couple of days later and consisted of Dave and Kelly Reaville and Mark and Robyn Byrne.

Rosemary and I actually had the shortest distance to travel, as everyone had to come to Toronto enroute to Argentina. We left for the airport on Friday at seven-thirty in the evening and we arrived in Buenos Aires, Argentina the next afternoon. We picked up our rental cars, packed them with the luggage and planes and headed for Santa Fe, some 500 kilometers away. The drive was not too bad, although we were navigationally challenged and included a side tour of Rosario along the way. We finally got to our hotel at two o'clock in the morning Sunday, after over 30 hours of traveling.

After some much needed rest on Sunday, the planes were put together and we were very happy to find that none of the planes were damaged in transit and that all equipment arrived intact. The rest of Sunday was pretty much spent in recovery mode.

On Monday, the team set out in convoy to the Parana Airfield for its first day of practice. The host club was very hospitable. The rest of the team and supporters arrived Monday evening, and avoided the Rosario side trip due to our story being posted on Chad's blog.

Tuesday was a recovery day for the new arrivals and the rest of us set out again. This time, we went to the Esperanza Airfield for our second practice day. On Wednesday, the whole team was ready to practice. It was decided that we would travel further away from our



L'équipe canadienne entourée de ses supporters. / 2007 Canadian F3A Team and supporters.

home base in hopes of getting more practice time. The team set out for the San Lorenzo Aero Modeling field, which was about an hour and a half away. I stopped at the Worlds' Headquarters to check in and start registration for the team and then continued on to meet up with them. The location worked out well. We had the site to ourselves and everyone got lots of flights in strong winds. The rest of the week was spent practicing at some of the other practice sites.

Saturday was Canada's official practice day at the Sauce Viejo Aeropuerto. We were assigned 45 minutes for practice and sound testing. We ended up spending more time as we had to break while full-size traffic used the main runway. After flying, we moved over to the hangar for model processing. Our next stop was in the airport terminal to get our police IDs. All pilots and team managers had to get their photos taken, and provide passport information.

Sunday, November 11, was the first day of the preliminaries. Transmitter impound was between 6:00 and 6:30 most mornings. That morning, there was a very strong crosswind so we flew on taxiways perpendicular to the main runways. This gave us the longest time during the

day so that the sun would not be in the 'aerobatic box.' All pilots were able to get their flights in without incident. In fact, all of the preliminary flights on Monday and Tuesday went without incident. We rotated between the two flight lines and between morning and afternoon, in order to fly in front of each of the four panels of judges.

On Wednesday, the last of the preliminary flights found the morning schedule running late. On line 'B', six of the first 11 pilots crashed, to some extent, while landing. This was due to high wind conditions. Flying was halted for a while as wind speeds exceeded 12 meters per second. Our flights were on line 'A' in the afternoon and again, went off without incident.

From the preliminaries, Chad Northeast finished 22nd, Dezso Vaghy was 37th, and Dave Reaville was 50th. The preliminaries also determine team standings. Canada finished 10th. This was an improvement over the 13th finish in the previous World Championships in France.

Since there were only 82 pilots entered, the semi-final group was smaller than normal and Chad was the only Canadian pilot to move into the semi-finals.

continued on page 83

L'année dernière était très animée relativement aux courses de maquettes télécommandées autour de pylônes. Toute cette activité s'est concentrée en Alberta et en Saskatchewan. J'ai le plaisir de vous confirmer que ce type de courses continue de croître en popularité dans le district Ouest.

La Canadian Prairie Pylon Racing Association a mené 13 jours de courses, dont sept mettant en vedette les Quickie 500 et six mettant en vedette les appareils Q40. La participation a été superbe tant à Calgary qu'à Saskatoon avec 38 pilotes dans chacune de ces deux villes pendant les deux jours. La participation a aussi été assez bonne ailleurs comme à Regina, Prince Albert et Swift Current (Saskatchewan). J'étais très heureux de constater que les vétérans ont partagé leur expérience bien volontiers afin que les nouveaux remportent du succès. Les règlements canadiens en matière de Quickie 500 évoluent tranquillement afin de s'aligner sur la catégorie 428 Quickie de nos voisins du Sud. Cela rendra plus faciles les épreuves de courses transfrontalières et davantage de pilotes pourront essayer de la course.

Si l'on s'attarde aux performances de course à titre individuel, nous nous devons de reconnaître l'effort exceptionnel de Roy Andrassey, de Calgary (Alberta) en 2007. Roy s'est emparé de la première place dans cinq des six épreuves de Quarter 40 (sur six rencontres en 2007) en plus d'établir un nouveau record canadien avec un chrono de 1:01.38 sur dix tours.

Dans la catégorie Quickie 500, Roy a aussi ravi la première place à trois reprises et la deuxième place à trois reprises sur les sept courses au sein de notre district. Il a aussi établi une nouvelle marque de district avec un chrono de 1:02.94. Ce qui est encore plus impressionnant, c'est que Roy a terminé deuxième lors du Championnat américain de Muncie (Indiana) l'été dernier tandis qu'il était concurrent dans la catégorie (américaine) 428 Quickie.

Murray Hamula, de Crossfield (Alberta), a aussi réalisé le meilleur chrono canadien pour une épreuve internationale de D3D. Murray a fait voler son avion sur dix tours en 63.83 secondes pendant l'un de ses courses dans le cadre du Championnat international de F3D à Muncie. Murray faisait partie de l'équipe canadienne chargée de nous représenter au championnat mondial. Harol Sattler, un vétéran de North Battleford et choisi pour faire partie de l'équipe canadienne de F3D à sept reprises, dirigeait l'équipe. Jeremy Voth (de Saskatoon) et Murray en étaient à leur premier championnat mondial de F3D. Henry Redekop (de Regina) était le gérant d'équipe et a agi comme observateur pour MM. Sattler et Hamula, tandis qu'un autre modéliste de Saskatoon, Richard Moldenhausner, en a fait de même pour Jeremy Voth.

Après une semaine de pratique et d'ajustements à Muncie et après trois jours de course officielle, Équipe Canada s'est assurée une cinquième place, tout juste derrière les Japonais et tout juste devant les Américains (sur un total de 16 pays participants). L'Australie a remporté le trophée d'équipe, l'Italie a terminé au deuxième rang et la République tchèque a ravi la troisième place grâce à un combat de dernière minute. On peut souligner que le Canada s'est positionné devant les Tchèques tout au long du concours, et ce, jusqu'au dernier jour et que

notre pays a devancé les trois meilleures équipes qui s'étaient distinguées lors du dernier championnat mondial.

La prochaine Équipe Canada à disputer les honneurs en course autour de pylônes pourra s'exécuter à Odessa (Ukraine) en 2008 au sein de la catégorie F5D. Bonne chance à Roy Andrassey, Delbert Godon et à Peter Thannhauser. Cette équipe a été sélectionné lors d'épreuves de qualification à Calgary, en septembre dernier.

Quant aux affaires courantes du comité de courses autour de pylônes, telles que la mise à jour des règlements et des procédures de course, je n'ai pas pu me rendre bien loin là-dedans. Mes propres activités de course et un nouvel emploi m'ont empêché de concentrer sur ces tâches que je m'étais fixées. Je reçois encore de la rétroaction de la part de pilotes relativement aux changements à apporter aux procédures de course que nous devrions considérer à l'avenir.

J'ai le plaisir de vous informer que j'ai réussi à offrir des nouvelles, des opinions et des photos ayant trait aux courses autour de pylônes dans presque tous les numéros de Model Aviation Canada. Je veux continuer d'agir ainsi afin d'accroître la visibilité de ce type de courses au sein du MAAC. Je remercie les membres de notre comité pour leur appui ainsi que pour les opinions dont ils m'ont fait part au cours de 2007. Nous avons un excellent groupe principal de concurrents au sein de ce comité qui cumulent beaucoup de connaissances, d'expérience et

suite à la page 66



THUNDERBOLT RC

Get the Most Out of Your Engine!

DL50 Engines & Parts

Fiberglass Cloth, Servo Extensions, Ashlok Connectors and More!

\$5 off all orders over \$50.00*

Use discount coupon code **MA3453** at checkout

*Not including tax and shipping

www.thunderboltrc.com

info@thunderboltrc.com
(519) 971-1975

2007 was another active year for RC pylon racing. This activity exclusively occurred in the provinces of Alberta and Saskatchewan. I am pleased to report that pylon racing continues to grow in the Western district.

The Canadian Prairie Pylon Racing Association completed 13 days of racing, including seven days of Quickie 500 and six days of Q40. There were excellent turn-outs in both Calgary and Saskatoon with 38 entries for the two days. There was fairly good attendance at the other venues including Regina, Prince Albert, and Swift Current, Saskatchewan. It was nice to see some new competitors try pylon racing in the Quickie 500 event and it's good to see the old veterans openly sharing their experience to help the new guys be successful. The Canadian rules for Quickie 500 are slowly migrating to be in line with the U.S. 428 Quickie event. This will make for easier cross-border racing and more opportunity for everyone to race.

In terms of individual racing performance, special recognition should be given to Roy Andrassy of Calgary, Alberta, for his racing achievements in 2007. Roy captured five first-place finishes in Quarter 40 (out of six race meets in 2007) plus a new Canadian fast time of 1:01.38 for ten laps.

In the Quickie 500 event, Roy also claimed three first place finishes and three second place finishes out of seven race meets in our district. He also set the district fast time of 1:02.94. Perhaps even more impressive was Roy's second place finish at the 2007 U.S.A. National Championship in Muncie this past summer competing in the 428 (Quickie) event.

Another Canadian fast time record was posted by Murray Hamula of Crossfield, Alberta, in the international F3D pylon event. Murray flew ten laps in 63.83 seconds during one of his races at the F3D World Championships in Muncie, Indiana. Murray was a member of the pylon team to represent Canada at the World Championships. The team was led by veteran pylon racer Harold Sattler of North Battleford (a seven-time F3D Canadian team member). He was joined by pilots Jeremy Voth of Saskatoon, and Murray, both making their debut as F3D racers at the 'Worlds'. Henry Redekop



Jim Smith, oldest active MAAC member #18L, proudly poses with his son Randy Smith, RC Pylon Committee chairman, at the annual Q40 pylon race in Phoenix, Arizona. / Jim Smith, le plus ancien membre MAAC (18L) actif, s'est laissé fièrement photographier en compagnie de son fils Randy (président du comité de courses autour de pylônes) lors de la course annuelle de Q40 à Phoenix (Arizona), l'année dernière. PHOTO: Delbert Godon

of Regina was the Canadian Team manager and caller for Sattler and Hamula, while Richard Moldenhauer of Saskatoon called for Voth.

After a week of practice and tuning-up at Muncie, Indiana, and three days of official racing, Team Canada secured fifth place in the team results, just behind the fourth place Japanese team, and ahead of the sixth place U.S.A. team (a total of sixteen countries competed). Australia won the team trophy, with Italy finishing in second place and the Czech Republic landing third place with a late charge. It is noteworthy that Canada was ahead of Czechs until the final day and also finished ahead of the top three team finishers from the last World Championships.

The next world pylon team from Canada will do battle in 2008 in Odessa, Ukraine, competing in the F5D electric RC pylon event. Best of luck to Roy Andrassy, Delbert Godon, and Peter Thannhauser. The team was selected during an official trial held in September 2007 in Calgary.

As for official Pylon Committee business like updating event rules and race

procedures, I did not get very far with the committee on this activity. My personal pylon racing activity and a major job change prevented me from focusing on this activity. I continue to receive feedback from pilots during the season with respect to race procedure changes that we need to consider for the future.

I am pleased to say that I managed to provide pylon news, views, and photos in almost every issue of Model Aviation Canada within the RC Pylon column. This is something I want to continue to do in order to increase the visibility of RC pylon racing within MAAC. I would like to thank the members of the RC Pylon Committee for the support and opinions that were provided to me during 2007. We have an excellent core group of pylon racers on the committee with a wealth of knowledge, experience and good ideas. Keep them coming guys!

I have allowed my name to stand in 2008 to continue the leadership of RC pylon in Canada through the pylon committee. I would like to ask the committee members to continue to help me work towards improving pylon racing across Canada. ✪

Eh bien voilà, mes confrères amateurs de copies volantes, voici des nouvelles carrément excitantes. Les Épreuves nationales (NATS) 2008 de copies volantes ont été approuvées et seront organisées grâce au Kawartha Lakes Radio Control Flying Club. Peter Conquergood a préparé l'annonce suivante :

"Inscrivez du 8 au 10 août 2008 à votre calendrier. Ces lors de ces quelques jours qu'auront lieu les NATS de copies volantes télécommandées du MAAC. Ce rassemblement comprendra aussi le Championnat de copies volantes de la zone Sud-est Ontario et servira d'épreuve de qualification en prévision des U.S. Scalemasters et de Top Gun. Ce concours offrira les catégories fun scale, sport scale, stand-off, expert et team scale, toutes assujetties aux règlements pour copies volantes du MAAC.

"Si vous n'avez encore jamais disputé un concours de copies volantes, vous devriez y songer sérieusement et vous inscrire au sein de la catégorie fun scale, axée vers les concurrents novices de copies volantes. L'accent est placé sur les vol et non sur les détails apportés lors de la construction ou ajoutés sur la surface de la maquette. Toute copie volante peut servir de sujet, qu'il s'agisse d'une maquette prête-à-voler (les ARF), un kit ou même une maquette que vous avez achetée de quelqu'un d'autre. En autant qu'il s'agisse d'une copie volante. Si vous êtes fier d'une certaine copie volante que vous possédez mais que vous êtes nerveux lorsque vous la pilotez, trouvez-vous un bon ami pilote et songez à relever ce défi sous l'égide du team scale, c'est-à-dire vous inscrire en tant qu'équipe.

"Les Kawartha Lakes Radio Control Flyers seront les hôtes du concours et le terrain est situé à 4 km à l'Est de Lindsay, au 571 Pigeon Lake Road à Kawartha Lake (Ontario). Ce n'est qu'à 90 minutes au nord-est de Toronto. Le terrain comporte trois pistes en pelouse très bien entretenues et très spacieuses. C'est un terrain de vol sensationnel!"

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les règlements du MAAC pour copies volantes, rendez-vous au site Web du comité des copies volantes. Pour de plus amples renseignements

sur le concours, le lieu, l'inscription ou l'hébergement, consultez la liste des événements à venir au www.maac.ca ou rendez-vous à la rubrique des événements du site Web du club, au www.kawarthaclassicscale.com. Vous pouvez aussi récolter d'autres renseignements auprès de Peter Conquergood au 705 738-6349 ou en envoyant un courriel au info@kawarthaclassicscale.com.

Je retourne maintenant à ma chronique précédente en raison de deux erreurs que j'ai commises. Je l'ai appris grâce à un appel de Bill Bond, qui a pris le temps de me mentionner que Lake Quamichon est situé sur l'île de Vancouver et non sur l'île Victoria et qu'il n'était pas question des PDQ Flyers mais d'un groupe serré de modélistes qui, m'a rapporté Bill, aiment s'appeler la Cowichan Rowin and Cussin Association. Ces deux erreurs m'ont permis de faire un nouveau contact et j'ai eu une grande conversation très intéressante avec M. Bond qui est âgé de 76 ans et qui adore reproduire des avions méconnus. Après avoir parlé à certains modélistes de ce coin de pays, j'ai appris que M. Bond est un peu la bougie d'allumage du groupe de passionnés d'hydravions et qu'on le retrouve fréquemment avec son bateau et sa roulotte de fabrication artisanale, ainsi qu'avec un tableau de fréquences et ses maquettes lors de tous les rassemblements au lac. Les photos qui accompagnent la chronique sont du Bellanca de Bill.

Ray McDougall m'a soumis un court article sur la façon de reproduire des hublots sur une maquette comme celles que l'on apercevait sur les photos de l'Otter de Rob McGregor, dans la chronique du numéro de décembre 2007 :

DES HUBLOTS POUR MAQUETTES D'AVION par Ray McDougall

"Il peut être très difficile de découper le fuselage d'une maquette d'avion, y installer une pellicule qui simule le verre ou le plexiglass et d'en reproduire le contour afin que le produit fini ressemble à un hublot. La plupart des tentatives que j'ai vues n'étaient pas sensationnelles et de toutes façons, la plupart d'entre nous n'avons pas absolument besoin qu'ils soi-

ent de qualité muséale. J'utilise des décalques fabriqués maison; c'est simple et ils paraissent bien.

"On peut produire ces décalques sur un ordinateur personnel à l'aide du logiciel Microsoft Word. Nul besoin d'un logiciel spécial. Une fois mon œuvre d'art terminée, je l'imprime grâce à mon imprimante à jet d'encre sur du papier à décalque qui s'enlève par eau et je les applique sur ma maquette. Vous pourriez devoir les sceller à l'aide d'un vernis clair afin de les protéger de toute contamination par carburant.

"Voici comment utiliser Word afin de créer ces œuvres..."

"Ouvrez une page vierge à l'aide du logiciel Microsoft Word. Cliquez sur l'onglet "auto-shapes" et sélectionnez "basic shapes". Cliquez ensuite sur "rounded triangle". Vous verrez apparaître une boîte qui vous dira : "Create your drawing here".

"Placez votre curseur sur la boîte, cliquez sur la gauche et déplacez la forme du hublot que vous désirez. Ouvrez l'onglet "line style" et sélectionnez l'épaisseur de la ligne que vous aimez bien. Si vous n'aimez pas l'effet produit, vous n'avez qu'à cliquer "undo" et essayer une fois de plus.

"Maintenant, cliquez sur "line colour" et sélectionnez la couleur que vous préférez. Ensuite, cliquez sur "fill colour" et sélectionnez la couleur qui va remplir votre rectangle (light blue = bleu pâle). Sur ce menu, vous pouvez changer la transparence couleur et l'ombrage. Jouez avec ces deux paramètres jusqu'à ce que vous obteniez l'effet désiré. Je fixe moi-même la transparence à 40 %.

"Lorsque vous avez terminé, traînez les coins du rectangle soigneusement afin de rogner (crop) le graphique. Vous pouvez aussi appliquer la fonction "tile" sur la fenêtre de sorte à reproduire une rangée de hublots en faisant un "copier-coller" à l'intérieur de la boîte. Enfin, sauvegardez le produit fini afin de l'imprimer. La dimension du hublot peut être modifiée lors du procédé d'impression." ✈

Well, fellow scale modelers, we have some exciting news. The 2008 Scale Nationals have been approved and the event will be hosted by the Kawartha Lakes Radio Control Flying Club. Peter Conquergood put together the following announcement:

"Mark your calendars for August 8 to 10, 2008. That's when the MAAC RC Scale Nationals will be held. The event will also include the Southeast Ontario Zone Scale Championship and will be a qualifier for both the U.S. Scalemasters and Top Gun. This event will feature fun scale, sport scale, stand-off, expert and team scale classes, all flown in accordance with MAAC Rules.

"If you have not competed in scale before, consider joining the challenge by entering fun scale which is intended for novice scale contestants. The focus is on flying and not on scale construction and detailing. Any scale subject is permitted, be it an ARF, kit, or even a purchased model as long as it is a scale model. If you have a scale model that you are proud of, but are nervous of competition flying, find a good pilot buddy and consider taking the challenge of team scale.

"The event will be hosted by the Kawartha Lakes Radio Control Flyers at their field located 4 km East of Lindsay at 571 Pigeon Lake Road in the City of Kawartha Lakes, ON. That's only an hour-and-a-half Northeast of Toronto. The field features three well-maintained grass runways in a large open area. It's a great flying site!"

For more background on the MAAC Scale Rules, check the MAAC Scale Committee Website. For more information on the event, or its location, registration, or accommodation, see the MAAC Events listing at www.maac.ca or check the event website www.kawarthaclassicsscale.com. More information can be obtained by calling Peter Conquergood at 705-738-6349, or e-mailing info@kawarthaclassicsscale.com.

Now back to the last column where I made two errors. I learned of these when I received a call from Bill Bond who took the time to point out that Lake Quamichon is on Vancouver Island not Victoria Island and it is not the PDQ Flyers but a close-knit group of flyers that



Darren Gauthier sent in these photos of Bill Bond's Bellanca Aircruiser on Lake Quamichon, on Vancouver Island. The Bellanca is about a 7-foot wingspan and is powered with an O.S. .91 four-stroke engine. / Darren Gauthier a soumis ces photos du Bellanca Aircruiser de Bill Bond à Lake Quamichon, sur l'île de Vancouver. Le Bellanca possède une envergure d'environ sept pieds et est mû par un O.S. .91 à quatre temps.

Bill tells me goes by the name Cowichan Rowin and Cussin Association. Through these errors, I made a new contact and had a long interesting conversation with Mr. Bond, who is 76 years old, about his love of modeling obscure aircraft. Talking with other modelers in his area, I find out he is the spark plug of this float-fly group and can be found with his small boat and home-made trailer, with frequency board along with his models at every gathering at the lake. The accompanying pictures are of Bill's Bellanca.

Ray McDougall has submitted a short how-to article for reproducing windows like those in the pictures of Rob McGregor's Otter in the last column:

CREATING WINDOWS FOR MODEL AIRCRAFT by Ray McDougall

"Cutting windows into the fuse, setting in the 'glass' and making the proper bezel around the glass can be a real pain. Most that I've seen don't really look very good and most of us don't need museum quality anyway. I use homemade decals; it's simple and looks good.

"The decals can be made on your computer using only Microsoft Word.....no special programs are necessary. Once the artwork is done I print with my inkjet printer onto waterslide decal paper and

transfer them to the model. Clear coating may be necessary if they will be near fuel contamination.

"Here is how to use Word to create the artwork..."

"Open new blank page in Microsoft Word, open the 'auto-shapes' tab and select 'basic shapes.' Then click on 'rounded rectangle.' A box will appear saying; 'create your drawing here'.

"Place your cursor in the box, left click and drag out the shape of the window that you want. Open the 'line style' tab and select the thickness of line that you like. If you don't like the result, just hit 'undo' and try again.

"Now click on 'line colour' and select the color that you like. Next, click the 'fill colour' and select the fill color (light blue). On this menu you can alter the color transparency and the shading. Play with these to get the effect you want. I set the transparency at about 40%.

"When you are finished drag the corners of the box in tight to crop the picture. You can also tile the window into a row of windows by cut and paste within the box.

"Finally, save the finished product for printing. The size of the window can be altered in the printing process." ✈

Merci à Jerry Ruscheinski, un membre du comité d'acrobatie de copies volantes dans la région Pacifique nord-ouest, pour ce compte rendu qu'il m'a fait parvenir :

ÉVÉNEMENTS IMAC EN 2008 par Jerry Ruscheinski

«Bien que l'IMAC soit un mouvement relativement nouveau dans l'Ouest du Canada, il remporte beaucoup de succès dans l'Est et aux États-Unis. Au Canada, nous l'appellons aussi l'acrobatie de copies volantes mais nous nous servons bel et bien des règlements de l'IMAC. Je recommande aux pilotes d'essayer cette forme de vol au moins une fois et je crois que vous serez accro. J'en suis la preuve vivante! L'acrobatie de copies volantes ressemble à l'acrobatie de précision mais il n'existe pas de limites relativement à la dimension ou au poids de la maquette. Voici quelques-unes des exigences au sein des diverses catégories IMAC :

Basic : aucune restriction; n'importe quelle maquette peut être inscrite à un concours en autant qu'elle puisse effectuer les acrobaties que dicte la séquence de base

Sportsman : mêmes critères que plus haut, si ce n'est que la maquette doit être une copie volante d'un avion acrobatique (Extra, Yak, Edge, etc.)

Intermédiaire : mêmes critères que Sportsman

Avancé : mêmes critères que Sportsman

Illimité : mêmes critères que Sportsman

«De grâce, ne soyez pas intimidé et ne pensez pas que vous ne possédez pas l'avion approprié ou que vous n'êtes pas suffisamment au pilotage. Ce groupe de pilotes au sein de l'IMAC est vraiment chic et les gars vous aideront à franchir toutes les étapes de compétition. Pour obtenir la liste complète de tous les événements de la région du Pacifique Nord-ouest, rendez-vous à notre section au site www.mini-iac.com.

«Vous trouverez les épreuves canadiennes jusqu'à maintenant en 2008 au sein de notre zone dans le texte original en anglais. Notez d'ailleurs que le RCF-CBC de Surrey (en Colombie-Britannique) sera l'hôte de deux concours.

«Nous avons limité le premier événement au RCF-CBC à trois catégories – Basic, Sportsman et Intermédiaire. À l'occasion du premier concours IMAC que nous organisons, nous préférons en restreindre les proportions. Les tout nouveaux adeptes de l'IMAC ressentiront aussi un peu moins de pression. De plus, nous avons décidé de n'exiger aucun frais d'inscription aux pilotes de la catégorie Basic lors du premier concours au Club RCF-CBC afin de les aider à décider s'ils veulent essayer l'IMAC ou non.

«Je recommande à tous les pilotes de commencer au sein de la catégorie Basic pour ensuite progresser à la prochaine catégorie une fois qu'ils se sentiront à l'aise. Si vous commencez dans une catégorie plus élevée et que vous vous apercevez que les séquences de vol sont trop exigeantes, les règlements vous empêcheront de rétrograder. Commencez au bas de l'échelle pour vous déplacer vers le haut. L'IMAC et la région Pacifique Nord-ouest offrent aussi un groupe âgés (60 ans et plus) dans chacune des catégories.

«Le Club RCF-CBC organise aussi un atelier portant sur les vols IMAC et sur la tâche de juge le 10 mai à 9 heures. Celui-ci sera animé ou par Keith Bodeau (directeur de la région de l'état du Washington) ou par son assistant Bruce Hanley (IMAC Nord-ouest). Après l'atelier, ceux qui le désirent pourront prendre part au souper barbecue et à la séance de vol en soirée. Veuillez m'envoyer un courriel si vous voulez y être.

«Vous n'avez pas besoin d'être un membre de l'IMAC afin de prendre part à l'un de ces concours mais vous devez être membre du MAAC ou de l'AMA. Une fois que vous aurez disputé un concours et que vous aurez goûté à cette expérience et à cette camaraderie, vous pourriez fort bien vouloir vous joindre au club IMAC. La modique somme de 20 \$ par année ira à une bonne cause et appuie ce que nous adorons. Vous pouvez aussi vous inscrire en ligne à l'un ou l'autre des événements.

«Je vous recommande de vous rendre au site Web de l'IMAC et d'imprimer la séquence 2008 à laquelle vous aimeriez participer. Ensuite, rendez au bas de la section mettant en vedette la région IMAC du Nord-ouest et observez cette

séquence au simulateur (2008 Known Flight recordings).

«Vous voyez ainsi ce que la portion vol implique et vous saurez dès lors que vous pouvez exécuter de telles manœuvres. Prenez votre feuille de séquence et pratiquez-vous. Je vous garantis que vous en serez un meilleur pilote de maquettes télécommandées. Veuillez vous avancer et l'essayer. Avec un peu de chance, je vous rencontrerai à l'atelier pour juges, ce printemps.

«Voici quelques sites Web utiles : www.imacnw.com, www.mini-iac.com, www.scaleaerobatics.ca."

Mark Ramsey, un membre du comité d'acrobatie de copies volantes en Atlantique, m'a fait parvenir les nouvelles suivantes :

«Marquez les 17 mai et 19 juin au calendrier, les amis! L'IMAC arrive finalement en Atlantique. Ces dernières années, le mouvement IMAC se répand à la vitesse du feu en Ontario et dans l'Ouest du Canada. J'ai l'intention de faire en sorte que ce feu de broussaille se répande ici même. Plusieurs pilotes d'un bout à l'autre des Maritimes ont exprimé un intérêt à participer à autre chose que le Fun-fly habituel mais comme il n'y avait pas de concours, rien ne s'est produit.

«Après avoir parlé à de nombreux membres au sein de divers clubs dans notre région, nous avons convenu que le Club MAST de Truro (Nouvelle-Écosse), accueillerait deux ateliers. Géographiquement, le club est situé dans les Maritimes et non loin de nombreux services et, de plus, son terrain de vol est l'un des meilleurs en Atlantique. J'ai l'intention de faire mûrir cet événement de sorte à ce qu'il devienne un concours IMAC de plein droit, comportant de tout, de la catégorie Basic à une routine style libre (Freestyle) de quatre minutes. Pour que cela devienne réalité, il faut que vous y rendiez et que vous puissiez contribuer à son succès!

«Les deux ateliers d'un jour consisteront d'une séance en salle de classe et d'une séance de vol en après-midi avec comme unique objectif de répondre aux besoins des pilotes qui veulent tenter l'expérience IMAC. La portion en salle de classe traitera des règlements IMAC

suite à la page 66

Thanks to Jerry Ruscheinski, Scale Aerobatic Committee member in the Pacific Northwest Region, for the following report:

IMAC EVENTS IN 2008 PACIFIC NORTHWEST

"While IMAC is relatively new to Western Canada, it's big in Eastern Canada and the U.S.A. IMAC is also known as 'Scale Aerobatics' in Canada but we do use the IMAC rules. I recommend pilots give this type of flying a try at least once and I believe you'll be hooked. I am proof of this! Scale Aerobatics is very similar to Precision Aerobatics but there are no restrictions on the plane size or weight. Here are some of the plane requirements in the IMAC classes:

Basic: No restrictions; any plane can fly in a contest as long as it can do the aerobatics required in the basic sequence.

Sportsman: Same as above but plane must be a Scale model of an aerobatic plane such as an Extra, Yak, Edge, etc.

Intermediate: Same as Sportsman.

Advanced: Same as Sportsman.

Unlimited: Same as Sportsman.

"Please don't be intimidated and think you don't have the proper plane or that you're not a good enough pilot. Come on out to a contest and give it a try. The IMAC group of pilots is a great bunch of guys who will help you in any way through all stages of competition. For a complete list of all events in the IMAC Northwest Region, visit the IMAC NW section of www.mini-iac.com.

"The following are the Canadian events included in the IMAC NW Region to date for 2008 and take note that the RCFCBC (Surrey, B.C.) will be hosting two of these great events.

Judging Seminar - May 10, Surrey BC – CD Jerry Ruscheinski

BC Coastal Challenge – May 31, June 1 – Surrey B.C. - CD Jerry Ruscheinski

Northern Alberta Aerobatic Challenge – July 19, 20 – Edmonton, AB – CD Chris Hammond

Western Canadian Showdown – September 27, 28 – Surrey, BC - CD Jerry Ruscheinski

"We've limited our first event at RCFCBC to only three classes – Basic, Sportsman and Intermediate. This will keep the event a little smaller for our first IMAC. This will also take some of the stress off the first time 'IMAC-ers.' We've also decided not to charge Basic Pilots in their first event at RCFCBC. This should help some of the members who are trying to decide if they want to try IMAC.

"I recommend that all pilots to start off in the Basic class and move up to a higher class once they feel comfortable. If you start off in a higher class and you find the flying too difficult, the rules do not allow you to move to a lower class. So start low and move up. IMAC in the Northwest Region also offers a Seniors Group (60 & up) in all of the classes.

"The RCFCBC will also be running an IMAC Flying and Judging Seminar, put on by the Washington director Keith Bodeau or assistant director Bruce Hanley of IMAC Northwest, on May 10 at 9 a.m. A BBQ dinner and evening flying will be available for those who wish to stick around after seminar. Please send me an e-mail if you would like to participate.

"You don't have to be an IMAC member to fly in one of these contests but you must have MAAC or AMA. Once you've flown a contest and enjoyed the experience and camaraderie, you may want to join the "IMAC club". For only \$20.00 a year, the money is going to a great cause and supports what we all enjoy doing. You can also register online for any of the events once you log in.

"I recommend that you go to the IMAC website and print off the 2008 sequence you would like to participate in. Next, go to the bottom of the IMAC Northwest section and watch the sequence being flown on the simulator. (2008 Known Flight recordings).

"Now you can see what's involved with the flying and you know you can do it. Take your sequence sheet and apply

yourself. I personally will guarantee that it will make you a better all-around RC pilot. So please step forward and give it a try. Hopefully I'll see you at the Free-Judging Seminar in the spring.

"Useful Websites: www.imacnw.com, www.mini-iac.com, www.scaleaerobatics.ca"

Mark Ramsay, Scale Aerobatic Committee member - Atlantic Region, sends us this report:

"Pencil in May 17th and June 19th on your calendar folks! IMAC is finally coming to Atlantic Canada. Over the past few years, IMAC has been catching on like wildfire in Ontario and Western Canada. It is my intention that this "wildfire" spreads to Atlantic Canada. Many pilots throughout the Maritimes have expressed an interest in something other than your average Fun Fly however, given the lack of contests, nothing has happened.

"After speaking with numerous club members around the Maritimes, it was agreed that the MAST Club in Truro, NS, would host two seminars. The club is centrally located within the Maritimes and only minutes away from numerous amenities and to top it off, the MAST flying field is one of the best flying fields in Atlantic Canada. It is my intent that this event will mature into a full-on IMAC contest with everything from Basic to four-minute Freestyle. To make that happen, we need you to come out and help make it a success!

"Both of the one-day seminars will consist of a classroom session and an afternoon flying session geared solely towards those new to the IMAC experience. The classroom session will touch base on basic IMAC rules, judging, basic airframe set-up and other areas of interest. The afternoon flying session will consist of demonstrations of the Basic IMAC sequence and one-on-one coaching with qualified instructors. If you are interested in attending, please visit <http://users.eastlink.ca/~gregettinger> or e-mail me at marcramsay@hotmail.com. These are free, zero-stress seminars, so bring your plane and get ready to learn and have fun!" ✈

PLAISIR AVEC LES MAQUETTES DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Au moment où je rédige cette chronique, la météo a été tellement mauvaise ces derniers temps que même les pilotes de combat les plus enthousiastes restent à l'intérieur afin de construire leur prochaine maquette ou s'assoient au clubhouse pour jaser de tout et de rien avec leurs confrères.

Malheureusement, le rassemblement de combat Onslaught de 2007 a été éventuellement annulé après l'avoir reporté à plusieurs reprises en raison de la météo. Certains ont suggéré que si ce rendez-vous était appelé Onslaught over Ontario et qu'il se déroulait en rotation à divers endroits de la province, cela aiderait notre recrutement de pilotes de combat.

La vente de bric-à-brac (swap meet) annuelle du London Model Aircraft Club était plus grosse et meilleure qu'auparavant avec plus de 120 tables d'aubaines et des maquettes vraiment impressionnantes en montre. La table des maquettes du Cobble Hills Fighter Group était monopolisée par des survivants de Corroplast un peu malmenés après plusieurs joutes aériennes.

Plusieurs modélistes se sont agglutinés dans un coin pour assister à une démonstration de construction qu'offrait Jeff Iceman Truemner. Il a construit une aile de Mustang en Corroplast en 15 minutes. Après une discussion avec Bob Reiber, du Chatham RC Club, il nous a invité à venir présenter une démonstration de construction à l'aide de ce matériau à son club devant ses confrères, quelques semaines plus tard. C'est ce que nous avons fait et le déplacement en a valu la peine uniquement afin de voir ces personnages s'animer et découper leurs premières ailes de Corroplast qui iraient sur un biplan de la Première Guerre mondiale. Nous nous attendons à voir six autres pi-



Chatham's Bob Reiber slices out his first corro wing. / Bob Reiber tranche sa première aile de Corroplast.

lotes de combat de la Première Guerre mondiale nous arriver ce printemps en provenance de cette région.

Puisque il me semble assister à une recrudescence de maquettes alliées dernièrement (y compris mon appareil préféré, le Se5a britannique), mon propre projet hivernal est une version en Corroplast du Fokker D VII de balsa dont les plans étaient offerts dans la revue Model Airplane News de février 2004. Mon chasseur allemand en plastique est voué à la compétition contre une nouvelle escadrille de Brisfits et autres avions alliés, des maquettes que construisent à l'heure actuelle des membres du groupe de Chatham. Entre-temps, mon bon vieux Se5a doit livrer combat contre bon nombre de chasseurs de l'Axe en provenance du groupe des Humber Valley Hawks.

Les Flying Knights of WWI, c'est un groupe nouvellement formé qui se spécialise dans le vol de maquettes du premier conflit mondial, y compris des épreuves de combat. Peuvent en devenir

membres des gens du MAAC qui aiment beaucoup les maquettes rappelant cette époque. Le format du club ressemblera à la structure américaine. Éventuellement, un terrain principal sera désigné et des escadrilles seront formées aux clubs qui veulent prendre part à cette aventure.

Jusqu'à ce qu'un terrain séparé soit réalisable, certains pilotes ont suggéré que puisque plusieurs modélistes en deviendront membres, il serait souhaitable que nous puissions effectuer une rotation des terrains d'accueil au sein de la zone. Ce serait une bonne façon de faire la promotion de notre sport dans un périmètre plus important. Les pilotes sont invités à soumettre des articles, des questions et des suggestions de construction au bulletin Flying Knights.

Veuillez aussi soumettre des photos de votre projet actuel ou de votre maquette terminée au ctssmith@sympatico.ca. Pour de plus amples renseignements, communiquez avec cette personne.

Au plaisir de s'affronter dans le ciel! ✈

MORE FUN WITH WWI

At this writing, the weather has been so bad that even the most enthusiastic combat pilots stay home to build or sit around and shoot the breeze in the clubhouse. Unfortunately, the 2007 'Onslaught' combat event was eventually cancelled after several postponements due to bad weather. It has been suggested that this traditional event might be more effective at recruiting new combat pilots if it was renamed as the "Onslaught over Ontario" and conducted at a different location every year.

The London Model Aircraft Club annual swap meet was bigger and better than ever with over 120 tables of bargains and fantastic aircraft on display. The Cobble Hills Fighter Group's RC Combat table was loaded with newly-built WWI and WWII fighter planes along with several battle-scarred Corroplast 'survivors' of our unique sport.

Several modelers were attracted to a building demonstration by Jeff 'Iceman' Truemner who whipped up a Corroplast Mustang wing in about 15 minutes. After chatting with Bob Reiber of the Chatham RC Club, we were subsequently invited to do a special corro building demo for Bob and his Chatham club members a few weeks later. It was well worth the trip just to see these enthusiastic characters start slicing out their first WWI biplane wings and we expect to see about six more WWI Combat pilots from that area in the spring.

Since we seem to have a proliferation of Allied aircraft lately (including my favourite British Se5a), my personal winter project is a Corroplast version of the balsa Fokker D VII biplane that was originally featured in Model Airplane News back in Feb 2004. My plastic German fighter is being built for competition with the new fleet of 'Brisfits' and other Allied aircraft that are currently under construction by the Chatham group. Meanwhile, my favourite old Se5a has



The Fokker DVII, front, outnumbered by British Se5a. / Le Fokker D VII à l'avant est bien minoritaire comparé aux maquettes du Se5a britannique.

plenty of Axis competition from the Humber Valley Hawks combat group.

The Flying Knights of WWI are a newly-formed club dedicated to WWI flying of all kinds, including WW 1 Combat. Membership is open to MAAC members who are particularly interested in that vintage of aircraft. The club format will be set up similar to the U.S. model. Eventually, there will be a main field with squadrons added at any club that wants to participate in this superb adventure.

Until a separate field set-up becomes feasible, it has been suggested that since there are several members from various RC clubs within this special WWI club, we could possibly rotate each week from field to field around our zone. This would be a good way to promote our sport over a wider area.

Pilots are invited to submit articles, questions and building suggestions for the Flying Knights newsletter. Please submit pictures of your current building project or completed WWI aircraft to ctssmith@sympatico.ca.

For further details, contact above.

Till we meet in the sky! ✈

J'espère que vous avez eu la chance de vous détendre et de profiter du temps des Fêtes. J'espère aussi que le père Noël vous a laissé des cadeaux bien intéressants sous l'arbre de Noël... comme, disons, un émetteur de 2.4 Ghz ainsi qu'une maquette électrique de vol intérieur ou encore, pour les inconditionnels de maquettes à l'échelle un quart, un nouveau kit qui vous fasse saliver d'envie et qui vous fasse reprendre de l'enthousiasme pour notre sport.

Dans l'immédiat, je dois réparer des pots cassés, pourrais-je dire. Dans le numéro de décembre 2007 de Model Aviation Canada, j'ai annoncé – c'était une erreur – que l'équipe canadienne de F3J de la FAI était composée d'Arend Borst, Rolf Oetter et de Simon Borst. Le troisième membre sénior devrait être Joe Fitz James, tandis que Ron Turner agira en tant que gérant d'équipe. Simon Borst pourra se rendre au championnat à titre de membre junior.

Cette question de modification à l'alignement de l'équipe annoncée a été présentée aux membres du comité des planeurs télécommandés et des copies volantes de planeurs. À l'issue du vote, sept des neuf membres avaient voté en faveur d'inclure Joe au sein de l'équipe sénior, appuyant ainsi clairement sa position à l'effet que les règlements, procédures et résultats annoncés des épreuves de qualification de F3J devaient demeurer. Avec un peu de chance, le conseil d'administration acceptera ce résultat et votera en faveur d'envoyer l'équipe, tel que cela serait souhaitable, au prochain championnat mondial. Je soumettrai mon rapport annuel au conseil d'administration pour approbation lors de l'AGA du MAAC et une recommandation figure à cet effet.

Cette situation a soulevé des questions intéressantes sur les règlements de la FAI à propos de l'âge des concurrents. D'après ce que je comprends et d'après les renseignements que m'a remis le président du comité de la FAI, il n'existe aucune restriction relativement à l'âge minimum pour un par-

ticipant voulant évoluer au sein de l'équipe sénior.

Bien que je n'arrive pas à me souvenir d'un précédent à l'occasion duquel le Canada a réellement envoyé un concurrent junior au sein d'une équipe sénior, il ne peut y avoir une exception au règlement que si les Épreuves de qualification sont organisées de façon à permettre cette situation et que tous les concurrents savent que cette possibilité est réelle. L'inscription, le traitement des feuilles de score, la matrice de vol, le personnel disponible sur place et les résultats finaux qui sont annoncés doivent être conséquents avec les règlements qui régissent l'événement sous la bannière de la FAI. Les personnes impliquées au sein de cette qualification d'équipe devraient comprendre les résultats possibles et accepter le classement au sein des équipes, à moins que les circonstances ne changent.

L'un des critères utilisés afin de choisir les membres de l'équipe, c'est que les trois pilotes au score le plus élevé sont admissibles à une place au sein de l'équipe sénior. C'était précisément le critère que j'ai utilisé lorsque j'ai déterminé la composition de l'équipe finale. Toutefois, ce qui manquait, c'était le fait que Simon s'était inscrit à titre de pilote junior. Cela l'empêchait dès lors de revendiquer une place au sein de l'équipe sénior. Désolé pour toute la confusion que cela a engendré!

J'aspère que les membres de l'équipe mettront cet accident de parcours derrière eux et que grâce à leur esprit sportif, ils se concentreront afin de présenter l'équipe la plus prête qui soit à l'occasion du championnat mondial de F3J. Ce sera une épreuve de leur force de caractère et ce sera très exigeant pour tous les membres mais je suis persuadé qu'ils nous offriront la meilleure performance dont ils sont capables!

Compte tenu des circonstances entourant ces épreuves de qualification, j'espère seulement que cette équipe en particulier montrera de quelle norme élevée d'esprit sportif et d'esprit de

la compétition les Canadiens sont capables lors de tous les championnats mondiaux de la FAI. Bonne chance et faites-nous honneur!

Les activités de planeurs copies volantes de l'été dernier ont apporté leur lot de défis mais d'excitation, aussi. Il m'a fait très plaisir de voir les photos du R-11b Cimbora de Fred China dans le numéro de septembre 2007 de la revue Quiet Flyer. La chronique de Don Bailey, "Simply Soaring" a délicieusement décrit le savoir-faire et les aptitudes de construction très prolifique de Fred, notamment avec cette maquette. En passant, la flotille personnelle de Fred compte le Slingsby Falcon à ailes en flèche, le Lippish RRG Professor, les planeurs hongrois Karakan et Nemere, le Czerwinski CW-5 polonais, le Spalinger 15 suisse, l'Avia 41P français, le Wiehe allemand, le biplace Slingsby T-35 Austral, le T-30 Prefect ainsi que le Slingsby Kite anglais. Chaque planeur est protégé par une caisse de transport fabriquée à la main. Vous devriez vous procurer un exemplaire de la revue afin de vraiment apprécier les photos et le texte qui les accompagnent, un texte d'ailleurs qui vante le talent de Fred : la construction artisanale de planeurs antiques en bois. Félicitations Fred pour ces hauts faits!

Continuez de me faire parvenir des photos et des nouvelles en provenance du pays! Dans ma prochaine chronique, je parlerai de quelques-uns des rassemblements de la Canadian Model Aerotow Society (CMAS) et la grande finale de saison à Fergus (Ontario). Le site Web du MAAC fera l'objet d'une importante refonte en cours d'année. Cela nous donnera l'occasion d'offrir une introduction plus instructive et intéressante de cet aspect de notre passe-temps. Nous vous garderons au courant! ✈

Hope you had a chance to relax and enjoy the holiday season. Hope that Santa brought you some interesting gifts under the Christmas tree... say a 2.4 GHZ radio and an indoor electric-powered model or, for you die-hard quarter scale flyers, a new kit to whet your interest and renew your enthusiasm for the sport.

For the present, I have some fences to mend, so to speak. In the December issue of Model Aviation Canada magazine, I incorrectly announced that the 2008 F3J team was made up of Arend Borst, Rolf Oetter, and Simon Borst. The third member of the senior should be Joe Fitz James with Ron Turner as team manager. Simon Borst can go as a junior.

The issue of changing the announced team was presented to the R/C Sailplane and R/C Scale Sailplane committee members. The vote, seven out of nine in favour of including Joe on the senior team, clearly supporting Joe Fitz James' position that the rules, procedures and announced results of the F3J Team trials should be upheld. Hopefully the Board of Directors will accept this result and vote to send the team, as it should be, to the upcoming World Championship. I am submitting the annual report to the

Board of Directors for its approval at the AGM with this recommendation.

This situation raised some interesting questions regarding the FAI rules concerning the age of competitors. My understanding based on information given by the FAI Committee Chairman is that there are no minimum age restrictions to compete on a senior team.

While I cannot recall a case when Canada actually sent a junior competitor on a senior team, but there can be an exception to the rule only if the Team Trials are organized to allow this situation to exist and all competitors are aware that the possibility exists. The registration, processing of scores, flight matrix, personnel available and final announced results must be consistent with the rules governing the FAI event. The people involved in the team trial should understand the possible outcomes and accept the final team standings unless circumstances change.

One of the criteria used to determine the team members has been that three flyers with the highest score are eligible to be on the final senior team. This was the criteria I used in determining the

nal team members. However, what was missing was the fact that Simon registered as a junior flyer. This disallowed him from claiming a place on the senior team. Sorry for all the confusion!

I hope that the team members can put this issue behind them in true sportsmanship and concentrate on fielding the best prepared team at the upcoming FAI F3J Worlds. It will be a real test of character and very demanding for all members, no doubt, to give their best!

Given the circumstance surrounding this team trials, I can only hope that this particular team will clearly demonstrate the high standard of sportsmanship and competitiveness that Canadian teams are noted for at FAI World Championships.

Good luck and make us proud to be Canadians!

The R/C Scale Sailplane activities for the past summer were challenging and exciting. It was most gratifying to see the September issue of Quiet Flyer feature Fred China's R-11b Cimbora. Don Bailey's column "Simply Soaring" beautifully described Fred's renowned craftsmanship and prolific building skills with this particular model. By the way, his fleet includes the swept-wing Slingsby Falcon, the Lippisch RRG 'Professor' sailplane, the Karakan and Nemere Hungarian sailplanes, the Czerwinski CW-5 sailplane from Poland, the Swiss Spalinger 15, the French Avia 41P, the German Wiehe, the two place Slingsby T-35 Austral, the T-30 Prefect, and the Slingsby Kirby Kite. Each glider has its own handmade carrying crate to protect the models. You should get a copy of the magazine to truly appreciate the wonderful pictures and accompanying text that gives a glowing account of his labour of love: scratch-building vintage wooden sailplanes. Congratulations Fred China on your amazing record of achievement!

Keep those pictures coming with news and views from around the country! Next issue we will cover some of the CMAS events and the spectacular finish to the season at Fergus. The MAAC website will be undergoing major upgrading this year. It will give us an opportunity to give a more informative and interesting introduction to this aspect of the hobby. We'll keep you posted! ✈

Precision Aerobatics

The semi-finals were flown on Friday. Chad finished in the same placing as he had going in and did not make it into the finals as only the top 10 pilots move ahead. The finals were flown on Saturday, with temperatures up to 38C. The closing ceremonies and banquet were held at the Sauce Viejo Airport that day.

All in all, I think it was a very successful World Championships for our F3A team. Congratulations to our pilots! I'd also like to thank our support group of Brian, Xavier, Mark, Rosemary, Kelly and Robyn who all contributed significantly to the team effort. The team uniforms made a very favourable impression. Our team was easily recognizable because of them and because of the size of our support group. Once again, I would like to thank everyone in Canada who supported this team. Many clubs donated funds directly to it. There were also donations made from individuals and through raffles and other

suite de la From page 73

scheduled events that the team participated in.

I would like to finish off with a few comments related to my last column. I think that the set-up was pretty well covered, but the question of how many chargers and batteries was not. This is pretty much up to your flying style. If you go out to the field and fly once an hour, you might get away with only one battery charging in between flights. If you fly more often when at the field, you may want more. You obviously do not need more chargers than batteries but may want to consider having enough to keep used packs on charge while at the field. For example, if you had three packs, you can put a flight in and when you land put the pack on charge. Then fly with the next and put it on charge. Then do the same again. With this system you can fly almost three flights an hour indefinitely as long as you have a power source for your chargers. ✈

Nouvelle de "dernière minute"

J'ai reçu une nouvelle légèrement trop tard pour pouvoir l'inclure dans ma chronique précédente : nous comptons un nouveau chapitre SAM. Bill Allemang et d'autres ont fondé le chapitre 1616, The Great Lakes Tail Draggers. Bill demeure à environ 15 minutes au sud de Hamilton (Ontario) sur l'autoroute 6. Si vous passez dans le coin, donnez-lui un coup de fil au 905 765-1616. Retournez au numéro d'octobre 2007 de Model Aviation Canada et vous apercevrez une photo d'une de ses maquettes et de son fils Mason. Bravo Bill et bonne chance au nouveau club.

D'accord, d'accord, ce n'est pas tout à fait une nouvelle de "dernière minute" mais je crois qu'il fallait souligner l'arrivée de ce nouveau chapitre. Je suis persuadé que Bill et Mason seraient enchantés d'entendre parler de vous si vous habitez ce coin ou si vous passez par là. Pendant que je m'attarde à ce sujet, John Caron était celui qui m'a fait parvenir la photo de Bill et de Mason.

L'histoire qui suit et les photos me sont parvenues grâce à Bucky Walter, un coordonnateur de chapitre SAM. Cela montre que les souvenirs de modélisme peuvent remonter à très loin. George Reich est encore actif au sein des maquettes de vol libre et j'ai eu la chance de faire sa connaissance et de lui parler lors du plus récent Great Grape Gathering, en septembre dernier.

HISTOIRE D'ANTAN... ET D'AUJOURD'HUI par Bucky Walter

"Cette histoire a débuté jadis, en 1938. Gil Morris, âgé de 13 ans, s'était inscrit à un concours de maquettes d'avion à Cleveland (Ohio). Son avion était de catégorie Class A Gas et il a remporté la première place. Il a fait voler deux maquettes qu'il avait lui-même



Gil's Albatross with Gene Bowers' rearrangement of the O & R intake. / L'avant de l'Albatross de Gil, montrant la modification du collecteur qu'a réalisée Gene Bowers.

conçues et toutes deux ont été perdues parce qu'elles sont allées à la limite de l'horizon. Mais ses chronos lui ont valu la première place. En guise de prix, il pouvait choisir entre une bicyclette ou de l'argent. Il a choisi l'argent afin de racheter des moteurs, le temps de remplacer ceux qu'il venait de perdre ce jour-là. Un autre jeune homme, George Reich, était âgé de 17 ans et s'était lui aussi inscrit au concours. Il avait inscrit une maquette de son propre crû, l'Albatross dans la catégorie Class C Gas et il a aussi remporté la première place. Il a choisi la bicyclette qui, malheureusement, a par la suite été volée de son domicile.

"Gil Morris se souvenait de la façon dont avait volé l'Albatross et le photographe de la presse avait été impressionné, lui aussi. Les concurrents se sont assemblés derrière George Reich et sa création, mais George n'a jamais vu la photo, pas plus qu'il n'a su dans quel journal elle avait paru. Gil avait toujours voulu faire voler une maquette de l'Albatross... ce qu'il a fait 69 ans plus tard!

"Il a fait voler sa maquette de l'Albatross, au grand plaisir de George, le 4 septembre 2007 à l'aéroport de Shelby (Ohio). L'Albatross a grimpé avec vigueur à mi-gaz et a établi un vol plané

très gracieux. La maquette a subi son étape de "déthermaliser" (le mécanisme de retour s'est déclenché) jusque dans un champ de blé et heureusement, elle a vite été récupérée. George était très excité de l'issue du vol, tout comme les spectateurs. Gil s'est assuré cette fois que des photos soient prises en compagnie de son ami George et de la création de ce dernier, l'Albatross.

"Gil a motorisé l'Albatross à l'aide d'un O&R à rotor avant élargi et à pot d'échappement élargi qui faisait tourner une hélice Top Flite 14-6. Le moteur a été installé la tête par en bas, tout comme George l'avait fait pour le moteur Dennyrite qui avait propulsé son Albatross en 1938. Comme le moteur O&R ne tournait pas très bien inversé, Gil a tourné le collecteur (intake) de sorte à le positionner à 60 % au-dessus de l'horizontale et il a installé un vilbrequin qui lui réglait l'allumage. Gil a aussi construit un conduit qui expédiait l'air chaud des ailettes de refroidissement sur la tête du moteur vers le bas du fuselage. Les ailes ont été construites en deux pièces afin de faciliter le transport.

"C'était une journée tout à fait réussie pour les personnes qui ont assisté au vol de l'Albatross de Gil. Tout le monde arborait un large sourire." ✈

News Flash

I received a notice just too late for the last issue that we have a new SAM Chapter; Bill Allemang, and others, has formed Chapter 1616, The Great Lakes Tail Draggers. Bill is located about 15 minutes south of Hamilton, Ontario, on Highway 6, so if you're in the area, get in touch with him at 905-765-1616. Have a look at the October 2007 column to see a photograph of one of his models with his son, Mason. Well done, Bill, and good luck.

OK, so it's not really a 'news flash,' but I think it's worth taking special notice of a new SAM Chapter. I'm sure Bill and Mason would be happy to hear from any of you who live in the area or who are passing through. While on that subject, John Carron was the person who sent me the photograph of Bill and Mason.

The following story, with the photographs, was sent to me by Bucky Walter, SAM Chapter Coordinator. It shows how far back some modelling memories can reach. George Reich is still an active free flight modeller, and I was fortunate enough to meet and talk to him at the last Great Grape Gathering in September 2007.



Gil Morris and George Reich with George's own design, the Albatross. / Gil Morris et George Reich avec un design de George, l'Albatross.

A STORY OF WAY BACK WHEN AND NOW

By Bucky Walter

"This story started way back when, in 1938. Gil Morris, at the age of thirteen, had entered a model airplane contest in Cleveland, Ohio. It was a Class A Gas and it won first place. Gil flew two models of his own design, both of which flew out of sight and were lost, but his flight times entitled him to first place. He had a choice of a bicycle or a cash prize and he chose the cash prize so he could buy engines to replace the ones he lost that day. Another young man, George Reich, at the age of seventeen, also entered that contest. He entered Class C Gas and won first place with a model of his own design called the Albatross. George chose the bicycle for his prize, which was later stolen from his home.

"Gil remembered how beautiful the Albatross flew and so did the news photographer. The contestants were gathered together behind George Reich and his Albatross for a photo but George said

he never saw the photo or where it was published. Gil always wanted to build the George Reich Albatross and so he did, 69 years later!

"He flew the Albatross for George on September 4, 2007 at the Shelby Airport in Ohio. The Albatross climbed out briskly under half power and went in to a beautiful glide. The Albatross de-thermalized into a cornfield and but was quickly retrieved. George was thrilled by the flight, as were all the onlookers; and Gil was thrilled to have photos taken with George and the Albatross.

"Gil powered the Albatross with an O&R large front rotor and large exhaust engine, swinging a Top Flite 14-6 prop. The engine was mounted inverted, as was the Dennyrite engine George used in his Albatross back in 1938. The inverted O&R would not run properly so Gil had to rotate the intake so it was sixty degrees above the horizontal and install a crankshaft with the proper timing. Gil built a duct to exhaust the hot air from the cooling fins of the engine out the bottom of the fuselage. The wing was built in two pieces for easier transportation.

"It was a great day for all who attended Gil's flight of his Albatross; everybody had a smile on their face." ✈



John Carron, SAM 1616 and Flying Farmers member, with Taibi's Powerhouse. / John Carron, membre des clubs SAM 1616 et des Flying Farmers, avec le Powerhouse, un design de Sal Taibi.

Puisque nous avons entamé la saison de construction, j'ai pensé que ce sera un bon moment pour vous présenter quelques-unes des épreuves que vous verrez en compétition. Celles-ci peuvent être placées en trois catégories : durée, altitude et artisan (Craftsman). Bien que nous jouissions de plus de 20 épreuves en Amérique du Nord, les règlements internationaux de la Fédération aéronautique internationale (FAI) font en sorte que nous n'avons qu'à nous soucier de dix d'entre eux.

DURÉE

Vous l'avez deviné, ces épreuves visent une durée de vol maximale, du moment où la maquette de fusée bouge sur le lanceur jusqu'au moment où elle touche le sol ou qu'elle est perdue de vue. Histoire de modifier un peu ce défi, la puissance totale par vol est stipulée. Ces épreuves font appel aux aptitudes requises afin de procéder aux quatre méthodes de récupération : parachute, banderole, gyrocoptère et vol plané. Simple, non? Que non! J'ai oublié de mentionner un petit détail. Le vol sera disqualifié si la maquette ne revient pas d'ici un laps de temps prédéterminé. Il n'est pas question d'attacher le plus gros parachute à la maquette pour ensuite lui administrer le baiser d'adieu.

Bien que l'épreuve de durée à l'aide d'un parachute et d'une banderole puisse être disputée avec à peu près n'importe quelle fusée de base, les règlements actuels de la FAI dictent que l'on doive une longueur minimal de tube d'un diamètre de 40 mm, ce qui anéantit tout facteur de chance lorsque l'on souhaite faire décoller une fusée de diamètre minimum pour ensuite prier pour que le dispositif de récupération entre en action! Pour vous donner une idée de la folie furieuse qu'a atteint la mode du diamètre minimal de tube, les Européens de l'Est ont conçu des cartouches-moteurs d'un diamètre de 10 mm pour toutes les catégories de moteurs jusqu'à "C" : c'est la moitié du diamètre d'une cartouche-moteur "C" du fabricant Estes!

Les maquettes-gyrocoptères ont évolué au cours des années. Le style le plus répandu – les pales externes qui forment un tube semi-solide autour du corps de la fusée pour ressembler au Skywinder d'Estes – n'est pas utilisé dans l'arène internationale. Le nec plus ultra chez



Fritz Gnass and Richard Duczmal at last October's Capitol Cup, holding their prepped gyrocopter models. These are typical of many of the duration event models. / Fritz Gnass et Richard Duczmal lors de la coupe Capitol, en octobre 2007. Ils tiennent leurs maquettes à récupération en mode gyrocoptère. Celles-ci sont typiques de ce qu'on retrouve lors des épreuves de durée.

les fusées à récupération en mode gyrocoptère, ça ressemble à une longue maquette à récupération par parachute ou par banderole munie d'un rotor intérieur et qui est éjecté grâce à un mécanisme de piston. Le fuselage propre sur le plan aérodynamique maximise ainsi l'altitude atteinte. Les pales ne se replient pas seulement à l'intérieur du tube, elles se replient souvent en deux.

Les épreuves non artisanes les plus populaires, ce sont probablement celles de la durée en vol plané. Elles varient selon si la maquette éjecte le groupe propulseur (qu'on appelle les boost gliders et qui ressemblent à l'étape où la navette spatiale éjecte ses gros réservoirs d'appoint) ou si elles continuent d'emporter la cartouche-moteur usagée en guise de ballast (ce que font les planeurs-fusées). On retrouve deux épreuves de planeurs boost glider : l'une pour les maquettes à ailes rigides et l'autre pour les maquettes à ailes souple de type Rogallo. L'épreuve planeur-fusée, elle, peut se dérouler à l'aide de maquettes en vol libre ou de maquettes télécommandées et consister en une combinaison de durée et d'atterrissage de précision. Si elles veulent tirer leur épingle du jeu, ces maquettes doivent être construites à l'aide de matériaux légers mais résistants et elles sont souvent assemblées avec des

matériaux qui sortent de l'ordinaire et à l'aide de techniques de construction plutôt minimalistes. Ce design doit établir un équilibre bien précaire entre une bonne poussée par les moteurs et des propriétés de manoeuvrabilité acceptables... Comme vous vous en doutez, ces deux paramètres sont aux antipodes l'un de l'autre!

ALTITUDE

Ces épreuves mettent en vedette des fusées conventionnelles. L'objectif : atteindre la plus haute altitude pour la catégorie donnée de la cartouche-moteur. Les étagements (staging) et le groupement des moteurs (clustering) sont autorisés, si bien que la fiabilité et la stratégie entrent en ligne de compte et sont aussi importantes que ne le sont la conception et la finition extérieure. Ce à quoi vous assistez ici, ce sont les épreuves qui visent l'altitude, les épreuves d'altitude avec cargaison (payload) au cours desquelles vous faites décoller votre fusée avec un poids donné à bord, comme si vous tentiez de placer un satellite ou une sonde spatiale en orbite) ainsi que la seule épreuve cross-country – l'altitude à l'échelle (scale altitude). C'est un mélange de l'épreuve Artisan et d'atteinte de la plus haute altitude. La méthode de pointage est telle qu'une

suite à la page 96

Since we are entering the winter building season now, I thought it would be a good time to introduce some of the competition events that will be coming up. The events can be broadly categorized into three types: Duration, Altitude and Craftsman. While in North America, we have 20-plus event types, the FAI 'international' rules have only ten types to worry about.

DURATION EVENTS

As can be guessed, these events are for maximum duration from time of first movement of the model off the launcher to touchdown/loss of sight. To further change the challenge, the total power per flight is also dictated. The events test the skills for the four main recovery techniques: parachute, streamer, gyrocopter and glide. Simple, right? Nope! I forgot to mention one little detail. The flight is disqualified if the model isn't returned within a set recovery time window. No putting the largest possible parachute in and just 'kissing it goodbye.'

While the parachute and streamer duration can be flown with practically any basic rocket, the current FAI rules have minimum lengths of 40 mm diameter tubing, preventing the sheer luck factor flying a minimum diameter bird and praying that the recovery device pops out! To give you an idea how crazy the minimum diameter craze got, the Eastern Europeans developed 10 mm diameter motors for all motor classes up to C – half the diameter of your typical Estes C motor!

Gyrocopter models have evolved over the years. The common style, external blades forming a semi-solid "body tube" around the core like the Estes Skywinder, aren't used in international flying. The state-of-the-art gyrocopter looks like a long parachute or streamer duration model, with the rotor stored inside and ejected with a piston arrangement. This clean outer shell maximizes altitude. The blades not only fold down into the tube, they often fold in half.

Probably the favourite non-craftsman events are the glide duration ones. They vary depending if the model ejects the power pod called boost gliders (something like the Space Shuttle dropping the external boosters), or must carry the spent motor casing as additional ballast (rocket gliders). There are two boost



The rotor head of a FAI-level gyrocopter model. The folding blades, actuated by elastics, can easily be seen. / La tête de rotor d'une maquette à récupération en mode gyrocoptère, de calibre FAI. Les pales pliantes (actionnées par élastiques) sont aisément reconnaissables.

glider events: one for solid wings and the other covering flex wings such as rogallös. The rocket glider event can be either free flight or radio controlled time duration/precision landing. To perform well, the construction of these models must be strong and light, often using esoteric materials and minimalist techniques. The design must be a very careful balance between good boost and good glide and manoeuvring properties.... Which, as you can surmise, are opposites!

ALTITUDE

These events are classic rocket events. The goal is to get the highest altitude for the motor class. Here, staging and clustering are permitted, so multi-round reliability and strategy plays as much a role as design and finish. Here you get the pure altitude events, the payload altitude events (launch a set weight as high as possible, much like what they do to launch a satellite or space probe) as well as the only cross-over event – Scale Altitude. This is a mix of the craftsman event with also aiming for the highest altitude. The scoring is such that a simple scale model, such as a Canadian Black Brant, will score high for altitude but suffer badly from lack of difficulty, while a well-

rendered Ariane will suffer from very poor flight performance. Careful choice of prototype is all-important here.

CRAFTSMAN

Along with Scale Altitude, pure Scale make up the Craftsman events. Here the models get very complex, in looks, in construction as well as in operation. Yes, they DO get scored on 'mission' simulation. Unlike all the other events, which are subdivided by maximum motor classes, Scale has one limit... the 160 Newton-second/1.5 kilograms at launch legal definition of what a model rocket is. Violate either limit, and it's no longer a model rocket! Easy? You are trying to maximize the size of the model to what 1) the motors can lift and return safely and reliably; 2) as large as possible to add as much detail as you can model and add mission function features such as proper staging and ejection of the model payload... and all for a single prototype that flew ONCE and may not have the best colour or dimensional documentation, and hopefully one that no one else is modeling!

To give you an idea of the complexity, the winning model at the last World

continued on page 66

HOBBYSHOPS CANADA

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



actionhobby.ca
ACTION HOBBY CANADA LTD.

R/C Planes, Boats, Cars, Helicopters
Diecast - Plastic Kits - Rockets - Kites

Doug & Donette Hyslip

6808 Ogden Road SE Store: 403 236-5098
Calgary Alberta Orders: 1 866 415-5098
Canada T2C 1B4 info@actionhobby.ca

Action Hobby Canada Ltd.
6806 Ogden Rd. SE Calgary, AB
www.actionhobby.ca 1-403-236-5098

**ALBERTA'S
LITTLEST
AIRPORT**

Radio Controlled Model Aircraft Supplies
Box 6 Phyllis Blackwell
Bawlf, Alberta Phone (780) 373-3953
0B 0J0 Fax (780) 373-2522

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St. Winnipeg, MB
www.cellardwellerhobby.com
1-866-248-0352

Competition RC Imports
10234 152 St. Surrey, BC
1-800-839-3262

Eastern Helicopters
100 Bosse Ave. Edmunston, NB
www.VarioCanada.com 1-506-737-8700

Eliminator-RC Hobby Supply
11 MacDonalD Ave. Winnipeg, MB
www.eliminator-rc.com
1-800-870-6346 1-204-947-2865

Great Hobbies
Stratford, PEI and Edmonton, AB
www.greathobbies.com 1-800-839-3262

HiFlight R/C Ltd.
5503 - 82 Ave/ Edmonton, AB
www.hiflightrc.com 1-877-986-9430

Hobby Hobby
128 Queen St. South, Mississauga ON www.
hobbyhobby.com 1-800-352-9971

**HOBBYWOOD
PRODUCTS**

*Balsa *Basswood * Spruce
*Baltic Birch Plywood GL 11
* Italian Lite Plywood
*Hardwood Dowells
WHOLESALE & RETAIL

FAX & PHONE
1-888-251-3331
OR
613-692-2428
Carsonby Road East
Karl, ON. R0A 2E0

CUT TO PLEASE
MAIL ORDERS WELCOME!

Hobby Wholesale
6136-103 St. NW, Edmonton AB T6H 2H8
www.hobbywholesale.com 1-877-363-3648

Hobbywood Products
1496 Carsonby Rd. E RR#1 Kats ON
1-888-251-3331

**HOLDEN R.C.
HOBBY HANGAR**

TUE. & THURS. 6PM - 10PM SAT. 10AM - 6PM
PH.780-688-3959 FX.780-688-3364 Email.horchoha@telusplanet.net
BOX 126, HOLDEN AB. T0B-2C0 49224 RGE RD 160
1-866-888-3959 www.holdenrchoobby.com

Holden RC Hobby Hangar
Box 126 Holden, AB
www.holdenrchoobby.com
1-866-888-3959

Icare
381 Joseph Huet Boucherville, PQ
www.icare-rc.com 1-450-449-9094

Ideal Hobbies
12 Commerce Park Dr., Unit K, Barrie ON
www.idealhobbies.com
1-800-799-2484

Parker Model Ltd.
296 - 701 Rosslard Rd. E., Whitby ON
www.parkermodel.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE., Calgary, AB
www.PMHobbycraft.ca
1-403-291-2733 1-877-764-6229

Sunrise R/C
12131 - 54 St., Edmonton AB
800-463-6033

KLASS KOTE
"SUPERIOR QUALITY" 
Epoxy Paint System

Eldoren Design > New CDN Distributor

- ✓ 25 colors+
- ✓ Fuel Proof
- ✓ Tough, durable, and flexible film provides excellent adhesion on nearly all substrates.
- ✓ Outlasts, outperforms & outshines similar 2-component epoxy coatings
- ✓ Primer, Gloss/Satin Catalysts

Visit our site at www.klasskote.ca
Order TODAY! Call (250) 784-8383

**LEADING EDGE
HOBBIES**

Hwy 401 _____ 699 Gardiners Rd
Hwy #2 _____ Kingston, ON K7M 3Y4
Gardiners Rd _____ toll free 866-389-4878
Progress Ave. _____ www.leadingedgehobbies.com

We are at the corner of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!

LESTERS HOBBIES
Specializing in Radio Control

Sig, Slocan Floats, Great Planes, OS, Hitec, Goldberg
Sika Spruce, Balsa wood, Saito, JR, Futaba, Airtronics,
Super Tiger, Thunder Tiger and many more

MAIL ORDER SERVICE

Toll Free 1-888-475-5082
Fax 250-265-4808 Box 1079, 312 Broadway St. Nakusp BC V9G 1R0
Website: lestershobbies.com
E-mail: lester@lestershobbies.com

**MARITIME
HOBBIES
& CRAFTS**
est. 1946 LTD.

1521 Grafton Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 2B9
Phone (902) 423-8870

www.MaritimeHobbies.com
MarHobbies@ns.aliantzinc.ca

CORNER OF GRAFTON AND SPRING GARDEN ROAD

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

Redline Hobby Ltd.

Fine Products and
Superior Service

308 McDonald St., Regina SK S4N 6P6
Ph. (306) 721-4322 Fax (306) 721-3443
Email: redlinehobby@SaskTel.net

**Signal
Hobbies**
Everything for the
R/C Modeller

Call or e-mail to get a copy of our
current catalogue!
\$2 or FREE with any order
contactus@signalhobbies.com
www.signalhobbies.com
(709) 722-7021

Subscribe to our E-flyer Specials list!

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
Contact the office if you have any q
laire d'autorisation pour competition
l'enregistrement du club

ALBERTA - A

May 3 - Fun Fly - Classic Ice Breaker Water Fun Fly - Twin Lakes, Group Site - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 845-5289, 845-7012, 845-2293 - - May 3/4 - Fun Fly - Classic Ice Breaker Water Fun Fly - ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB at Twin Lakes Group Campsite 5 miles west of Rocky Mountain House, Alberta on Highway 11. Self contained camping fee approx \$20 per night, non campers \$5 for the weekend. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293

May 10 - Fun Fly - CRAMS Spring FunFly - CRAMS club Field - The Calgary Radio AeroModellers welcome all MAAC and AMA members from beginners to experts to our Spring Fun Fly from 10:00 on. No fees, just come out and enjoy the flying. See club website for map and club details. - Paul Crowley - p.crowley@shaw.ca

May 24 - Fun Fly - Elk Point Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - FUN FLY- Elk Point Remote Control Flyers Welcome you to the early season event. We call it the ELK SHOW. All winter you worked on it, now come and showcase it! NO pilot fees NO camping fees Elk Point Your Friendly Flying Field! Ph 780-724-2635 Ron 780-724-4457 Jody or e-mail jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

May 24 - Fun Fly - Elk Point Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - FUN FLY- Elk Point Remote Control Flyers Welcome you to

the early season event. We call it the ELK SHOW. All winter you worked on it, now come and showcase it! NO pilot fees NO camping fees Elk Point Your Friendly Flying Field! Ph 780-724-2635 Ron 780-724-4457 Jody or e-mail jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

May 24 - Fun Fly - Elk Point Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - FUN FLY- Elk Point Remote Control Flyers Welcome you to the early season event. We call it the ELK SHOW. All winter you worked on it, now come and showcase it! NO pilot fees NO camping fees Elk Point Your Friendly Flying Field! Ph 780-724-2635 Ron 780-724-4457 Jody or e-mail jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

May 31 - Fun Fly - Sylvan Lake Water Fun Fly - Half Moon Bay - Wil Vohs - 403-728-3341 - - May 31-June 1 - Sylvan Lake Water Fun Fly - ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB at Half Moon Bay, 3 miles west of Sylvan Lake Main Street on Highway 11A, turn north 1.1 miles and follow signs. Some self contained camping on site - no charge. contact Wil Vohs 403-728-3341

June 8 - Fun Fly - Long Distance Event - 55 miles - Rimbey Airport to Barnstormers Airport - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289, 845-7012, 845-2293 - raybrosinsky@shaw.ca - June 8 - Long Distance Event 55 Miles - ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB - Meet at Rimbey Full Size Airport 2 miles North of Rimbey and fly your R/C airplane to the Barnstormer Airport at Rocky Mountain House, a distance of 55 miles. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293

June 12 - Fun Fly - Tofield Miniature Aircraft Association Funfly - Tofield Airport - Bruce Bender - (780)473-3719 - bwbender@shaw.ca - TOFIELD MINIATURE AIRCRAFT ASSOCIATION FUNFLY: July 12 & 13. Located at the Town of Tofield Airport, 30 minutes East of Edmonton on Highway 14. Airport closed to full scale traffic for a fun weekend of model aircraft flying. Open to all MAAC members. Open to the public from the Edmonton and Tofield communities. Some display flying maybe scheduled. All types of models are welcome, no landing fee. Site well suited for jets. Camping and charging facilities are available on site. For more information; Len Kreiser @ (780)467-1622 or f082@fountainfire.com. Bruce Bender @ (780)473-3719 or bwbender@shaw.ca.

June 14 - Fun Fly - Valley of Hope Fun Fly - Valley of Hope Farm - Wil Vohs - 403-

728-3341 - - Valley of Hope Fun Fly & Pig Roast w/Pot Luck Supper - ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB - at Valley of Hope Farms. Take Highway 54 west of Innisfail to Raven Bridge, turn North and follow signs. Self contained camping at site no charge. \$5 fee for supper Saturday night goes to STARS Air Ambulance. Contact Wil Vohs 403-728-3341.



June 15 - Fun Fly - STARS Annual Father's Day Fun Fly - Meridian Model Flyers - Kelly Field - Meridian Model Flyers Annual Stars Air Ambulance Fathers Day Fun Fly June 15 2008 Kelly Field in Stony Plain AB \$5 entry. All proceeds go to Stars. Camping and Concession on site. - Chris Hammond - 780 444 3619 - nitroracer@shaw.ca

June 28 - Fun Fly - Western Canada Largest Canada Day Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - FUN FLY- Western Canada Largest Canada Day Fun Fly Elk Point Remote Control Flyers welcome you to the annual Canada Day Fun Fly! NO Pilot Registration Fees NO Camping Fees On site food concession Tribute to all past R/C Flyers Bring a plane and come and see what the Buzz is all about in Elk Point! Ph 780-724-2635 Ron 780-724-4457 Jody or e-mail jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

June 28 - Fun Fly - CARFF Soaring & Glider Day - CARFF Field - Soaring & Glider Day at CARFF: All forms of gliders welcome. CARFF will provide tug(s) for Aerotow. Winch MAY be available - bring your own to be certain. Self contained camping at site should you want to make a weekend of it. No entry fee. Pilot meeting 10:00AM. Directions: <http://www.carff.ca/location.asp> Questions: Eraldo Pomare 403-343-2072, pomare@telusplanet.net - Eraldo Pomare - 403-343-2072 - pomare@telusplanet.net

July 1 - Fun Fly - July 1 Fun Fly - Club Field - July 1 Fun Fly sponsored by the Disbury R/C Fun Flyers. Starts at 10:00 am. All flyers welcome. Concession available. Follow the signs. Contact Roger Hall at 403-507-2404 or club website: drcff.net - Roger Hall - 403-507-2404 - hallrd@telusplanet.net

July 4 - Fun Fly - Western Canada Float Fly Classic - Stony Lake - FUN FLY- Western Canada Float Fly Classic in its 16th Annual Year. Elk Point Remote Control Flyers welcome you to come see what float flying is all about. Stony Lake Flying site. Prebook for camping early! It fills up fast! Ph 780-724-2635 Ron 780-724-4457 Jody or e-mail jlecopoy@telus.net Stony Lake Campground booking 780-724-2381 - Ron Lesyk - 780-724-2635 - jlecopoy@telus.net



DON WILSON

116 Main Street East
Grimsby ON L3M 1N8
LCDW@sympatico.ca
Fax 905-945-4169 tel. 905-945-5647
Please call before visiting
Balsawood, Bass, Spruce
Plywood 1/64" to 1/4" aircraft
Special Balsa 1/40x3x36 1/32x3x36
1/20x3x36 and up in 3"x4" contest
From 1/32 sq and up in strip
1/32 sq laser cut in balsa and bass
Paper lite silk span
Custom Laser cutting
Send for catalogue or fax / e-mail / phone
Discount Pricing - Custom Cutting

CALENDAR OF EVENTS



July 12 - Fun Fly - Len Young fun fly - Len Young Airfield Medicine Hat Alberta - Medicine Hat RCers fun fly Saturday July 12, 2008. Sunday July 13 is either a rain day or open flying. No landing fees. Barbeque at our cost recovery. Free on site camping. Radio door prize. Contact contest director Ken Latam 403-502-6579 or Ray Shannon 403-527-0824. Come one come all. Directions to the Len Young flying field is available on our website: MedicineHatrcers.ca

August 30 - Fun Fly - Elk Point Fall (Fallout) Corn Roast and Fun Fly - Elk Point R/C Flying Field - FUN FLY- Elk Point Remote Control Flyers welcome you to the annual Fall (FallOut) Corn Roast and Fun Fly! Tribute to all past R/C Pilots No Pilot Fees No Camping Fees Come see this Elk Point Field! Ph 780-724-2635 Ron 780-724-4457 Jody or e-mail jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

September 13 - Fun Fly - Fall Water Fun Fly - Twin Lakes Group Site, 5 miles west of Rocky Mountain House. - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289, 845-7012, 845-2293 - - Sept 13/14 Fall Water Fun Fly - ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB at Twin Lakes Group Campsite 5 miles west of Rocky Mountain House on Highway 11. Self contained camping approx. \$20 per night at site, non-campers fee \$5 for the weekend. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293.

September 18, 2009 - Fun Fly - Dogfight over Benalto - Gary Hillman Field - Dogfight over Benalto From North Hwy 2 (QEII) West on Hwy 11 to Sylvan Lake turnoff (Secondary 781) South 5 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand Road (between Range road 24 & 25) and then south 1/4 mi to flying field and campground. From South Hwy 2 (QEII) west on Hwy 54 at Innisfail to Secondary 781, north 6 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand road, south 1/4 mile to flying and camping. (no services at campground, just good fellowship) - Howard Fenske - 403-742-3092 - rohofen@telus.net

September 19 - Fun Fly - Dogfight over Benalto - Gary Hillman field - Dogfight over Benalto From North Hwy 2 (QEII) West on Hwy 11 to Sylvan Lake turnoff (Secondary 781) South 5 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand Road (between Range road 24 & 25) and then south 1/4 mi to flying field and campground. From South Hwy 2 (QEII) west on Hwy 54 at Innisfail to Secondary 781, north 6 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand road, south 1/4 mile to flying and camping. (no services at campground, just good fellowship) - Howard Fenske - 403-742-3092 -

October 4 - Fun Fly - Fall Fun Fly - Barnstormers Airport - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289, 845-7012, 845-2293 - raybrosinsky@shaw.ca - Oct 4/5 Fall Fun Fly - ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB - at the Barnstormers Airport at

Rocky Mountain House. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293.

October 18 - Display - Annual Auction - Olds College Alumni Center - October 18, 2008 - The Didsbury R/C Fun FLyers will be holding their 'Annual Fall Auction' at the Olds College Alumni Center, Olds, AB. Doors open at 10:00 am Auction starts at 12:00 noon. Door prizes and concession. More information at drcff.net or contact Roger Hall at (403) 507-2404 - Roger Hall - 403-507-2404 - hallrd@telusplanet.net

January 1, 2009 - Fun Fly - Polar Fun Fly - Barnstormers Airport - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289, 845-7012, 845-2293 - raybrosinsky@shaw.ca - January 1, 2009 - Polar Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club at Barnstormers Airport. Noon to 4 PM. Start the year right. Weather matters not. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293.

ATLANTIC - B

May 17 - Air Show/Demo - Atlantic IMAC/Scale Aerobatic training seminar - MAST field in Truro, Nova Scotia This one-day seminar is intended for those who are interested in IMAC/Scale Aerobatics. The seminar will focus on the fundamentals of scale aerobatics and will take place in Truro, Nova Scotia at the MAST field (<http://www3.ns.sympatico.ca/mast/>). A morning classroom session followed by an afternoon flying session with qualified, experienced instructors will serve as a no-stress introduction to IMAC, basic IMAC rules, judging and airframe setup. If you are looking to get more enjoyment out of flying and/or just want to come see what the fuss is about, please come out, bring any plane and participate. There are no fees and no stress... this is not a competition. Rain date is May 18th. For more information see the following thread on RCCanada: (<http://www.rc-canada.ca/bb/viewtopic.php?t=36217>) or Phone: 902-388-0776 or Email: Mark at marcramsay@hotmail.com - Mark Ramsay - 902-388-0776 - marcramsay@hotmail.com

July 19 - Air Show/Demo - Atlantic IMAC/Scale Aerobatic Training Seminar #2 - MAST field - This one-day seminar will be a continuation to the first seminar. (attendance at the first training seminar is not required) It is intended for those who are interested in IMAC/Scale Aerobatics. The seminar will focus on the fundamentals of scale aerobatics and will take place in Truro, Nova Scotia at the MAST field (<http://www3.ns.sympatico.ca/mast/>). A morning classroom session followed by an afternoon flying session with qualified, experienced instructors will serve as a no-stress introduction to IMAC, basic IMAC rules, judging and airframe setup. If you are looking to get more enjoyment out of flying and/or just want to come see what the fuss is about, please come out, bring any plane and participate. There are no fees and no stress... this is not a competition. Rain date is July 20th. For more information see the follow-

ing thread on RCCanada: (<http://www.rc-canada.ca/bb/viewtopic.php?t=36217>) or Phone: 902-388-0776 or Email: Mark at marcramsay@hotmail.com - Mark Ramsay - 902-388-0776 - marcramsay@hotmail.com

BRITISH COLUMBIA - C

February 1 - Display - VRCAS Mall Show - Village Green Mall - February 1: VRCAS Mall Show/Display The Vernon RC Aeromodelers Society will be having a static display at the Village Green Mall. February 1st, 9:00AM to 9:00PM and February 2nd, 9:00 AM to 5:00 PM Contact Warren Barker 250-549-0425 - Warren Barker - 250-549-0425 -

February 17 - Fun Fly - GRINDROD WINTER FUN FLY - GRINDROD FIELGRINDROD ANNUAL WINTER FUN-FLY Monk RD Grindrod [WELL'S FIELD] bring anything on ski's [or an old pair of floats] CHILI / HOT DOGS & COFFEE PROVIDED. LES-TER'S HOBBIES will be in attendance for you to stock-up on fittings etc for the spring float in June contact Trevor at 832-5250 or norsworthy@sunlite.ca Trevor Norsworthy - 250-832-5250 - norsworthy@sunlite.ca

April 5 - Air Show/Demo - 2008 BC Hobby Expo/Symposium - Vernon & District Recreation Center - 2008 BC Hobby Expo/Symposium hosted by the Vernon RC Aeromodelers Society. Location:Vernon & District Recreation Center Auditorium & Gyms 9:00 AM to 5:00 PM April 5th 2008 Entry fee is \$5.00 for adults and \$2.00 for children under 12. Static displays featuring aircraft,cars,boats and trains etc. Plus indoor electric flight demos, indoor car racing. Two planned seminars, on site vendors, raffle draws and swap and shop. An event you won't want to miss! Contact Mike or Steve at 558-0758 or 546-0612 debsteve@sunwave.net

May 10 - Display - Scale Aerobatics/Imac Judging,flying Seminar - RCFCBC Clubhouse - RCFCBC will be holding a FREE Scale Aerobatics, Imac Rules judging,flying Seminar.This will be a 1/2-3/4 day school at our flying field Clubhouse. Corner of 176th and Fraser Hwy Surrey BC. Planes will not be needed, but you may wish to fly after Seminar.Bruce Hanley or Kieth Bordeau from the Seattle area will be facilitating this Seminar. Lunch can be discussed at Seminar.Please resond ASAP,space is limited. Contact Jerry Ruscheinski jr_lawnman@hotmail.com - Jerry Ruscheinski - 604 532 5810 - jr_lawnman@hotmail.com

May 23 - Fun Fly - Spring Electric Fly-in - Fairfield Island - Spring Electric Fly-in come out and have fun at Fairfield Island. There are some great hotels and motels in the area. Also there is some dry camping at the field. There is a small fee of \$10 and flying dawn to dusk everyone welcome. Contact Ron Dodd at 1 604 792-6814 or Dan Johnson at 1 604 819-4858 or email kitebugy@shaw.ca (the dates are May 23 to 26 2008) - Dan Johnson - 1 604 819-4858 - kitebugy@shaw.ca

CALENDAR OF EVENTS



May 31 - Competition - BC Coastal Challenge - RCFCB May 31--June 1 RCFCBC is hosting the \BC Coastal Challenge\'. Scale Aerobatics/Imac Rules. For this event we will only be running 3 classes.(Basic,Sportsman,Intermediate).First time Basic pilots will be FREE all other \$25.00.0R Pre- register on line www.Imacnw.com for \$20.00.Dry camping & toilets available. Motels/Hotels close by.BBQ Lunch both days available. Pilots meeting 9am both days. First time Imacers should attend judging,Flying Seminar May 10 to have a better understanding. Bruce Hanley (Washington)will also do a Quick review on Rules,Judging,Flying Saturday May 31 at 8am for any pilots that missed the Seminar. Basic class can fly any plane of their choice as long as it can do a roll,loop,still turn. This will be a very low stress day of flying for all.You Don't need a 1/4 scale plane or larger. So please come on out and give it a try. USA Pilots take last Exit before Peace Arch Boarder crossing.. Which is the Truck Boarder crossing.When you get across to the Canadian side you'll be on 176th Street. Travel North on 176th approx.4 miles to Fraser Hwy. Turn left on Fraser Hwy and then another quick left (300 feet) to our access road. For info contact Jerry Ruscheinski jr_lawnman@hotmail.com 604 532 5810 or Peter Butschec daddiekat@shaw.ca or Russ Hillman hillmanr@telus.net - Jerry Ruscheinski - 604 532 5810 - jr_lawnman@hotmail.com

May 31 - Fun Fly - SHUSWAP FUN FLY - Sandy Point Campground - May 31-June 8 SHUSWAP FUN FLY. hosted by the Grindrod Airforce at SANDY POINT RESORT 5km west of Salmon Arm on HWY #1. 9 DAYS of FLOAT FLYING, on the Shuswap. This is the 32nd year, the longest running float fly in the west. Retrieval boat \RESQUE 1\ and frequency board will be available from May 31st thru to June 8. NO REGISTRATION FEES APPLY - however registration is required to qualify for the flyer discount for camping. REMEMBER THE CAMPSITE DOES NOT EXCEPT DOGS. FOR info contact Trevor,@ email -norsworthy@sunlite.ca or 250-832-5250 - Trevor Norsworthy - 250-832-5250 - norsworthy@sunlite.ca

May 31 - Fun Fly - Electric Fun-Fly - Dufferin Electric Field, 1880 Hillside Drive, Kamloops - Please join the High Country Flyers for a fun filled day of electric flying at their new electric field. This event will be a fund raiser for a local Kamloops Charity. Bring along your electric park flyers and helicopters. - Mark Betuzzi - 250-374-3683 - mebetuzzi@shaw.ca

July 18 - Competition - British Columbia Scale Classic VRCAS - July 18,19,20 British Columbia Scale Classic-Competition/Scale Masters Qualifier. Friday night Hanger Party, Saturday night Potluck supper. Dry Camping at the VRCAS field 10kms North of Vernon on L&A Cross Rd. off Hwy97 or 97A (north of

Swan Lake)Pilots Choice,Raffles,50/50 and Draw Prizes. Static Safety Inspections Friday 2:00Pm flying Sat/Sun 9:00AM. Pilots meetings at 8:30AM (6 rounds total)\$25.00 entry fee/model. Preregistration encouraged. Contact Roly Worsfold 250-374-4405 email rolydd@telus.net Mike Allman 250-558-0758 www.vrcas.com - Roly Worsfold/ Mike Allman - 250-374-4405 or Mike 250-558-0758 - rolydd@telus.net

August 1 - Fun Fly - Mission Aerotow - Anderson's Sod Farm - August 1-3 Mission B.C.Aerotow Location at Anderson's Sod Farm approximately 4 miles East of Mission B.C. At intersection of Sylvester Rd. and Highway 7 a small sign saying R.C.GLIDER will point over the railroad tracks. Once over the tracks follow the same R.C.GLIDER signs to the field we will be using. Flying will start Friday at 10:am. until 5:00pm. Saturday 9:00am. until 5:00pm. Sunday 9:00am until 3:00pm. Self contained campers and RV units are welcome however if arriving Thursday evening, contact Anderson's Sod Farm office for parking directions. If arriving after Thursday, see Fred China at the field for parking directions. Contact Fred China at 604-224-5975 or email fredch@shaw.ca Fred Chin604-224-5975 - fredch@shaw.ca

August 9 - Fun Fly - Club Fun Fly-in - Fairfield Island - Fraser Valley R/C Flyers Fun Fly-in on the 9th to 10th of Aug. 2008. All glow and electrics welcome including Heli. There is some dry camping at the field as well as some great hotels and motels in the area. Electric flying from dawn to dusk and Glow flying from 10am to 8pm on both days No glows over 90 des.contact Dan Johnson at 1 604 819-4858 email kitebugy@shaw.ca Or Brian Snutch at 1 604 997-0904 email foam.flyer@hotmail.com - Brian Snutch - 1 604 997-0904 - foam.flyer@hotmail.com

August 23 - Fun Fly - Summer Electric Fly-in - Fairfield Island - Please come out to our Aug fun fly for Electrics and have a great 4 days of flying. This will be flying from Dawn to Dusk with some vendors present on site. There is dry camping at the field as well as some great hotels and motels in the area. Also plenty of good restaurants to choose from not far from the field. There will be a \$10 Flying fee. Contact Ron Dodd at 1 604 792-6814 or Dan Johnson at 1 604 819-4858 - Dan Johnson - 1 604 819-4858 - kitebugy@shaw.ca

August 29 - Fun Fly - Larry Christensen Memorial Fly In - VRCAS - August 29,30 and 31: The 2nd Annual Larry Christensen Memorial Labor Day Fly In at the VRCAS field located 10Kms North of Vernon BC on L&A Cross Road off Hwy97 or 97A (North of Swan Lake) 8:00AM till Dusk Daily, self contained camping. Raffle, 50/50, Draw Prizes, peoples choice award, Myers Digital Sound Effects demonstrations, War planes dream! Contact: Steve Hughes 250-546-0612 Greg Milne 250-542-8132 debsteve@sunweave September 27 - Competition - Western Canadian

Showdown - RCFCB Sept 27 & 28 RCFCBC is hosting the \Western Canadian Showdown\'. Scale Aerobatics/Imac Rules. For this event we will only be running all classes.(Basic through Unlimited).First time Basic pilots will be FREE all other \$25.00.0R Pre- Registration on line www.Imacnw.com for \$20.00. Dry camping & toilets available. Motels/Hotels close by. BBQ Lunch both days available. Pilots meeting 9am both days. First time Imacers should attend FREE Judging,Flying Seminar May 10 to have a better understanding. Bruce Hanley (Washington) will also do a Quick review on Rules,Judging,Flying Saturday Sept 27 at 8am for any pilots that missed the Seminar. Basic class can fly any plane of their choice as long as it can do a roll,loop,still turn. Free-Style will be flown both afternoons if time permits. There is also a Seniors class for all classes. So please come on out and give it a try. USA Pilots take last Exit before Peace Arch Boarder crossing.. Which is the Truck Boarder crossing. When you get across to the Canadian side you'll be on 176th Street.Travel North on 176th approx 4 miles to Fraser Hwy. Turn left on Fraser Hwy and then another quick left (300 feet) to our access road. Maac or AMA is required. For info contact Jerry Ruscheinski jr_lawnman@hotmail.com 604 532 5810 or Peter Butschec daddiekat@shaw.ca or Russ Hillman hillmanr@telus.net - Jerry Ruscheinski - 604 532 5810 - jr_lawnman@hotmail.com

MANITOBA / NW ONTARIO - D

June 9 - Fun Fly - Saint's Annual Fun Fly - Saints RC Flying Field - Saints Annual Fun Fly Date June 9, 2008 Located at the corner of Filmon road and Clandeboye road. Food available, pilot draw, silent auction - Don Mott - 204-339-6022 - valndon@mts.net

July 12 - Fun Fly - Patricia Region Aero Modelers Fun Fly - Patricia Region Aero Modelers field - Patricia Region Aero Modelers Fun Fly. Dryden Ontario. July 12 and 13 2008. come on out and bring a plane or two! Visitors welcome. For directions and a map see the MAAC website - Bill Brisson - 807 937 5638 - bbrisson@drytel.net

July 12 - Fun Fly - WHAM E-Fly Fun Fly - WHAM Flying Field - Come fly your electrics at the eclectic electric fun fly. Saturday, July 12 from 09:00 to 13:00. Come and join us for the 13th annual event. MAAC or AMA membership is a requirement to participate in this event. - Keith Irvine - 204-837-7092 - keirvine@shaw.ca

July 13 - Fun Fly - WHAM Fun Fly - WHAM flying field - WHAM fun fly open to all current members of MAAC or AMA. Food, beverages, prizes and a draw. \$5.00 landing fee. Visit our website at www.whamrc.com for more details. Tom Whitburn or Geoff Child. Tom at 204-832-7880 or Geoff at 204-831-6934.

July 19 - Fun Fly - R.R.I. FUN FLY - CLUB

CALENDAR OF EVENTS



FIELR.R.I. Fun Fly all day July 19 & 20, 2008 at the club field. - BILL HAGARTY - 807-852-3251 - whagarty@aol.com

August 15 - Fun Fly - Gimli Model Fest '08 - Interlake Radio Control Club August 15, 16, 17, 2008: Gimli Model Fest - one great event! Our fifth anniversary celebration will be special, stay tuned for the news! www.gimli-modelfest.com Register online or by mail by June 1 and you are automatically entered to win the GMF early bird registration prize draw. www.gimli-modelfest.com The new field is working out great, the 3 runway set up allows for having the designated runway into the wind and with the north facing pilot stations, we are able to keep the sun at your back. www.gimli-modelfest.com Gimli Model Fest is the official annual regional fly-in of the Manitoba-NW Ontario zone district of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC). www.gimli-modelfest.com - Jeff Eslinger - 204-895-2615

September 6 - Fun Fly - Lakehead Aeromodellers Float Fly - Boulevard Lake, Thunder Bay - The Lakehead Aeromodellers invite all to their 7th annual Boulevard Lake Float Fly located just minutes from downtown Thunder Bay North, Sept 6,7 2008. One of the best float flying sites around (some of the best T-Bones too, at the Saturday night BBQ). Landing fee \$5, BBQ \$25 with all the fixins. Pre-pay for BBQ by Sept 1 please. Make cheques payable to Warren Paju, receipt available upon request. Set your GPS to N48.46368, W89.19434 - Warren Paju - (807) 767-6849 - wpaju@shaw.ca

MIDDLE - E

March 14 - Display - Lynden Park Mall Mall Show - Lynden Park Mall Brantford Ontario - Brant R/C Flyers are once again hosting their annual mall show. March 14-15, 2008 at the lynden park mall. there will be many planes on display for the public to see. We will also have a R/C flight simulator set up for use. - Steve Cole - (519) 752-3358 - crashmaster1@hotmail.com

June 21 - Fun Fly - jet/scale rally and fun fly - NRMFC new field - June 21&22/08-Niagara Region Model Flying Club will be holding their first annual jet/scale rally & fun fly. All are welcome but special invitation is out to all large scale prop & jets. Our new field is 500' of improved grass runway with clear approaches. Come on out for 2 days of great flying and take in the falls. Field is located on the corner of town line rd. & upper's lane, just 10 min. from the falls. - Tim Koop - (905)374-0860 - edgrr@cogeco.ca

August 16/17 - Fun Fly - SOMA - Stoney Creek Airfield - The Southern Ontario Model Airshow (SOMA) is set to take off again at the Stoney Creek Airfield, 648 Mud St. East, Stoney Creek. Two days of fun flying! Sat. 8:00am - 5:00pm & Sun 9:00am - 4:00pm. On site camping (no hookups) is available. The gate fee is \$5.00 per vehicle. The pro-

ceeds from the event will be donated to the Children's Wish Foundation of Canada. There will be a noon flying show with some spectacular demonstrations. Come out and join us for two great days and a chance to win a 'door prize.' Sponsored by: Flying Tigers RC Club, Stoney Creek Radio Aircraft Club, The Niagara Region Model Flying Club and the Burlington RC Modellers. - Roy Rymer - 905/685-1170 - zd-e@maac.ca

NORTHERN - F

May 24 - Fun Fly - Zone Fun Fly - Sault Ste Marie - Craig Knight - 705-759-4850 - wcknight@shaw.ca - The Northern Ontario Zone Fun Fly is hosted this year by the Sault club. The event will be May 24, 25 weekend. Contact Craig wcknight@shaw.ca for details A weekend of leisurely flying, competitive fun flying and IMAC pre-season warm up. Food at the field, 'no service' camping available.

June 14 - Fun Fly - Sudbury Model Aircraft club field - June 14 and 15 Sudbury Model Aircraft Club will hold their annual Fun Fly. Come and fly at the SMAC field. 200 ft X 700 ft runway. Food available all day. Large parking area and over night camping area. Prizes and draws. Candy drop for the kids. Yvon Levasseur 705-694-1598 oakman40@vianet.ca June 21 - Fun Fly - 7th annual 2008 fun fly - 2321 Gold Mine Rd, Timmins - 7th Annual Fun Fly, safety first, Fun is next all day. Refreshments available, Minimal prizes but we try to make sure each pilot takes home something besides good memories. For more information, contact Ron Roy, 262-0111 or ronljroy@ntl.sympatico.ca

July 19 - Fun Fly - Cambrian RC Club Fun Fly - Cambrian field - Azild Cambrian RC Flyers are pleased to announce our yearly Fun Fly on Saturday July 19 (rain date July 20) Lots of great food, friends and prizes! Bring your latest creations and dazzle everyone with your flying creations! We may have some fun fly events or even a little IMAC for those who are interested too! - Lee Prevost - lprevost_ca@yahoo.ca

July 19 - Fun Fly - TARMAC Fun Fly - Club field Tomstown, Ontario - TARMAC is hosting their annual fun fly at the TARMAC field in Tomstown, Ontario on July 19 starting at 9:00 am. Enjoy good friends and fine food. A swap table will be provided. Spectators welcome. Contact: Dan Nadeau at 705-567-6424 or email: nadeaud@nt.net

August 30 - Fun Fly - Larder Lake Float Fly - Larder Lake Beach, Ontario - TARMAC is holding their annual Larder Lake Float fly. Put floats on your plane and come out and enjoy a relaxing day of flying at the beach. For more information, contact Dan Nadeau at 705-567-6424 or nadeaud@nt.net

OTTAWA VALLEY - G

June 1 - Fun Fly - Annual Fun Fly - Club Field - June 1, 2008 -- ANNUAL FUN FLY -- Al-

gonquin Aeromodellers Club, Pembroke--- one day only (10:00 a.m.--4:00 p.m.), rain or shine. Location: Club Field at 286 TV Tower Rd. Contact Person: Tom Savage: 613-735-2240, tsavage@nrtco.net - Tom Savage - 613-735-2240 - tsavage@nrtco.net

June 15 - Competition - ORCC LMR Glider Contest - ORCC Glider Field - ORCC LMR Glider contest The ORCC will hold a Limited Motor Run (LMR) Glider contest on Sunday, June 15, 2008. Registration opens at 9:00am, flying starts at 10:00am. LMR gliders of all types and sizes are welcome. Contest director: Aurele Alain , 613-738-8797, aurele.alain@sympatico.ca see also ORCC Glider Contest. - Aurele Alain - 613-738-8797 - aurele.alain@sympatico.ca

June 21 - Fun Fly - 9th Annual Ottawa Electric Fun-Fly - Rideau R/C Flyers field - The Rideau R/C Flyers Club is hosting the 9th annual regional electric fun-fly on June 21st, which brings out modelers from throughout our zone and beyond. The club field features a newly extended paved runway to suit all types of electric models, from powered gliders to ducted fans. Door prizes donated by sponsors will be available to registered pilots (\$5 fee). A barbecue lunch will be provided for a modest fee as well. Rain date June 22. - Pierre Audette - 819-595-1211 - pfaudette@videotron.ca

June 21 - Fun Fly - Annual Doug Pinhey Float Fly & BBQ - http://www.ottawarcclub.ca/field_pond.php - Annual Doug Pinhey Float fly & BBQ hosted by the Ottawa Remote Control Club on Saturday, June 21, 2008, 9:30 am. Join the ORCC for a full day of float flying. Planes of all sizes are welcome, Giant Scale or small. The ORCC float site consists of a pond measuring 300m x 100m. Camping is available nearby. Registration fee: \$10.00. Event director: Aurele Alain , 613-738-8797, aurele.alain@sympatico.ca, web site: http://www.ottawarcclub.ca/field_pond.php. - Aurele Alain - 613-738-8797 -

July 5 - Fun Fly - ORCC Warbird Fun Fly - ORCC West-End Power Field - The ORCC Warbird Fun Fly will be held at the ORCC west end power field on Saturday July 5 2008. Landing fee \$5 which includes a BBQ lunch. Flying starts at 9AM. Limited camping available (no hook-ups). All types of warbirds large or small, fixed wing r heli are welcome. Because this is intended to be a fun event, we will be rather generous with the definition of a warbird. A limited selection of peel-and-stick insignas will be available. Come and show us your warbirds! - Michael Toner - 613-297-4902 - mdscientist61@yahoo.ca

July 19 - Fun Fly - The Dynamic Hobbies SMALL Event - Rideau RC Flyers - near Manotick Ottawa NEW FULL WEEKEND FORMAT Sat/Sun 19/20 July. We just made the event better! Sat 19th Normal SMALL event with raffle and prizes - Rain date 20th if needed. Sunday 20th New Rideau RC Fly-

CALENDAR OF EVENTS



ers Come Fly with us day! No SMALL size restrictions. We hope to encourage more out of town travelers. <http://www.sympatico.ca/k.d.park/SM07.html> <http://www.rideauflyers.com> The Dynamic Hobbies SMALL event is all about having FUN! - SMALL is for models with up to a maximum .28 2-stroke or .30 4-stroke engine. All Electric models should try to be near - equal (ie be in the spirit of SMALL) Open flying from 9am-4pm Registration includes lunch 10\$ - Get in on the Gigantic multiprized raffle at 2pm. - All Sponsorship and donations welcomed - Bring stuff for Flea Market! Please check our event web site for all the information you need. - Ken Park - 613 823-1933 - ken_park_99@yahoo.com

July 26 - Fun Fly - Upper Canada Zone Fun Fly - Smiths Falls Airport - Upper Canada Zone Fun Fly: July 26& 27th/08 Smith Falls Airport. 4000ft paved runway lots of room. Parking and RVs (no hookups) Good flying, Good friends Great time. More information to follow. Claude Melbourne Ottawa Valley ZD 613-802-5000 - Shane Lafreniere - 613-283-1148 -

August 23 - Fun Fly - ORCC Electric Fun Fly - ORCC West-End Power Field - All types of electric airplanes and helicopters are welcome. Large or small, from park fliers to kilo-watt machines. You can bring your EDF bungee-launch jet and wow the crowd. Do you have a lovely scale electric airplane? We'd love to see it fly! Come and join us for a day of electric flying. Entrance fee \$5 which includes a BBQ lunch. Flying starts at 9AM. Limited camping available (no hook-ups). Go to www.ottawarcclub.ca for map to the ORCC west-end power field. - Michael Toner - 6132974902 - mdscientist61@yahoo.ca

September 6 - Fun Fly - Greater Ottawa Aero-Tow - Arnprior RC Club Field - The Greater Ottawa Aero-Tow group will host its eighth annual aero-tow fun fly at the Arnprior RC field on 6 and 7 September 2008. Flying will begin at 09:30 each day, weather permitting, but talking about aero-towing will begin much earlier, rain or shine. While this is a pretty informal get-together, current MAAC or AMA membership is required. Pilots are encouraged to bring their wives (or significant others) as the Ottawa ladies make a point of gracing the event with their attendance (though they do not necessarily talk about aero-towing). Spectators are also encouraged to drop by to chat, take some pictures or just hang out. Coffee, a great lunch, and plenty of water will be provided for a registration fee of \$5.00 and Saturday evening will feature a no-host dinner in a local restaurant - where more talking about flying (and other things) can take place. The Arnprior RC field is located a half-hour west of Ottawa, Ontario, Canada and features a 750 foot-long grass runway with plenty of surrounding bailout area. The field and the local tugs easily handle 5-meter sailplanes. For more information or directions, please contact Gudmund Thompson

at 613-852-0648 or gudmund@sympatico.ca.
ca. - Gudmund Thompson - 613-852-0648
- gudmund@sympatico.ca

September 27 - Fun Fly - Brown Bag Float Fly - ORCC Float Field - Annual ORCC Brown Bag Float fly hosted by the Ottawa Remote Control Club on Saturday, September 27, 2008, 9:30 am. Bring your own lunch and join the ORCC for a casual day of float flying on our 300m x 100m pond. Planes of all sizes are welcome, Giant Scale or small. Camping is available nearby. Registration fee: free! Event director: Aurele Alain , 613-738-8797, aurele.alain@sympatico.ca, web site: http://www.ottawarcclub.ca/field_pond.php - Aurele Alain - 613-738-8797 - aurele.alain@sympatico.ca

PACIFIC - H

QUEBEC - I

February 16 - Fun Fly - Vol sur Pont de Glace 2008 - L'Ange-Gardien, Côte de Beaupré - L'organisation de la Traversée du Pont de Glace de l'Ange Gardien et le Club Air Modéliste invitent tous les passionnés, les pilotes amateurs de grand air ainsi que leurs familles à une présentation de vol hivernal sur skis ou sur roues, sur un pont de glace chevauchant le majestueux Fleuve Saint-Laurent. L'évènement se tiendra les 16 et 17 février 2008 à l'Ange Gardien sur la Côte de Beaupré. - Chapiteau chauffé - Service de navette - Restauration - Traversée aux flambeaux - Balades en traîneaux - Animations diverses - Pour informations contacter: Jean-Jacques Marier tel : (418)871-1455 , (418)956-1604 , jjmarier@sympatico.ca info@clubmodelistes.com - Jacques Mercier - 418-871-1455, 418-956-1604 - info@clubmodelistes.com

March 1 - Fun Fly - Fun Fly d'hiver - Rang 10 - St-Valère - Le club Modélistes Sol Air de Victoriaville invite tous les pilotes à venir braver la neige et le froid le 1er mars 2008 pour un fun fly d'hiver à la piste au rang 10, St-Valère. Nous vous attendons. GPS N 4604823 - W 07205322 - Denis Vigneault - 819-740-9438 - combustioninc@hotmail.com

April 5 - Display - 29 ième Salon du Modèle Réduit - Salle Fernand Dufour, 380 rue Chabot, Québec. - Le Club Air Modélistes tiendra son 29 ième Salon du Modèle Réduit à la salle Fernand Dufour de Vanier à Québec les 5 et 6 avril 2008. Les exposants de toutes les régions sont les bienvenus. Le coût d'entrée pour les visiteurs est de 5,00 \$ pour les 12 ans et plus. Au plaisir de vous voir au Salon du Modèle Réduit. - Gaëtan Guillemette - 418-843-9141 - gaetan.guillemette@sympatico.ca

July 5 - Fun Fly - Festival 2008 - Aéroport de Victoriaville - Le Club Modélistes Sol Air de Victoriaville invite tous les amateurs et pilotes pour le Festival 2008 les 5 et 6 juillet 2008 à l'Aéroport de Victoriaville. Camping sur place - restauration à 5 minutes des hôtels. Le samedi soir, souper avec animation,

réservation sur place à l'inscription. GPS N 460646 - W 715544 - Denis Vigneault - 819-740-9438 - combustioninc@hotmail.com

July 26 - Fun Fly - Fun-Fly 2008 Club Air Modéliste - À notre champ d'aviation de Saint-Étienne de Lauzon - Le Club Air Modéliste invite tous les pilotes à son Festival Aérien annuel. L'évènement se tiendra les 26 et 27 juillet. Vol électrique le samedi soir. Camping (sans service) sur le terrain. Bienvenue à tous, pilotes, amateurs et familles. - Jean-Jacques Marier - 418-871-1455, 418-956-1604 - info@clubmodeliste.com

August 2 - Fun Fly - Float Fly Beaulac Garthby 2008 - Parc Municipal de Beaulac Garthby - Le Club Air Modéliste et l'Organisation de du Tour Cycliste du Lac Aylmer invitent, les 2 et 3 août 2008, tous les pilotes, amateurs et familles à leur Float-Fly annuel. Pilotes, avions et bateaux radio-contrôlés seront en vedette. - Vol électrique le samedi soir - Exposition - Restauration - Tente - Méchoui et Orchestre le samedi soir - Renseignements : Érick Audet (418 682 2669 - 418 803 2670) - cats@sympatico.cinfo@clubmodelistes.com - Erik Audet - (418) 682-2669 - cats@sympatico.ca

August 9 - Fun Fly - Vol à l'Échelle 2008 - Notre champ d'aviation à Sainte Étienne de Lauzon - Le Club Air Modéliste présente le 9 août 2008, à son champ d'aviation de Saint-Étienne de Lauzon, une journée de vol de modèle à l'échelle. Blé d'inde et Hot-dog à profusion. Bienvenue à tous les pilotes, amateurs et leur famille. Pour information: Jacques Mercier (418) 831 3869, Jean-Jacques Marier (418) 871 1455, jjmarier@sympatico.ca , info@clubmodelistes.com, www.clubmodelistes.com - Jacques Mercier - (418) 831-3869 - info@clubmodeliste.com

August 16 - Fun Fly - Fun Fly Epluchette - St-Jean Vianney - Le Club Aéromodélisme Saguéy Inc. tiendra un Fun Fly Epluchette le 16 et 17 août 2008 inclusivement hot dog et blé d'inde seront disponible sur place. Bienvenue à tous! - Alain Tremblay - 418-543-6358 - alain_tremblay@videotron.ca

ST. LAURENT - J

March 30 - Display - Exposition Modélistes Anti-Gravité de Ste-Julie - École secondaire Grand Coteau - Expo-vente Des Modélistes 2008 Tout sur le modéliste, Exposition statique, construction, simulateur, vente-échange et vol intérieur. De 9:00AM à 17:00PM - Roch Fournelle - 450-922-6783 - roch.fournelle@videotron.ca

SASKATCHEWAN - K

May 2 - Fun Fly - SHAG '08 - Hub City Radio Control Club May 2,3,4 SHAG '08 (Saskatoon Heli Annual Gathering) Saskatoon will once again host a heli only weekend, complete with indoor and outdoor flying. Dust off your heli's and come out for one of the best weekends of the summer. This event is for all skill levels,

CALENDAR OF EVENTS



SOUTHWEST - M

so whether you've just finished building your first machine or need to show off your latest baby, come on out. Friday Indoor flying, Saturday BBQ, and Sunday pilot prizes are included in the landing fee. All Details at www.shag.hobby-site.com - Aarin Singh - 204 677 2452 - aarinsingh@mts.net

June 7 - Fun Fly - Moose Jaw RC Club Fun Fly - Trieber Field - Henry Grandel - 306 693 1603 - henrycanclik@netscape.net - Moose Jaw RC Club Fun Fly June 7 & 8, 2008 at Trieber field - 16th Avenue and Ash St. Moose Jaw Sk. Landing Fee \$5.00 Contact Henry Grandel Phone (306) 693 1603 Email henrycanclik@netscape.net

July 5 - Fun Fly - Moose Jaw RC Club Float Fly - Lovering Lakes - Lloyd Morland - 306 693 5253 - jllo@sasktel.net - Moose Jaw RC Club Float Fly July 5 & 6, 2008 at Lovering Lakes. North on hwy. 2 for 50Km from intersection of hwy. 2 and hwy. 1. Left on road to Lovering Lakes for 4Km then right for 0.8Km. Lakes. No Landing Fee Contact Lloyd Morland Phone (306) 693 5253 Email jllo@sasktel.net

August 17 - Air Show/Demo - Moose Jaw Airshow - Trieber Field Moose Jaw SK. - Henry Grandel - 306 693 1603 - henrycanclik@netscape.net - Moose Jaw RC Club Air Show August 17, 2008 at Trieber Field - 16th Avenue NW and Ash St. Moose Jaw, SK. \$5.00 Landing Fee Contact Henry Grandel Phone (306) 693 1603 Email henrycanclik@netscape.net

SOUTHEAST - L

February 9 - Fun Fly - Sheridan Indoor - Sheridan College Gymnasium - Sheridan College indoor fun fly hosted by the EMFSO. \$10.00 per flyer. Spectators free. Come see what all the 'buzz' is about! - A. Biggerstaff - 905-857-6015 - bstaff@rogers.com

February 16 - Display - Youngs Point 4th Annual Swap Meet - Ridpath Junior Public School - Youngs Point RC Model Flying Club 4th Annual Swap Meet. February 16th, 2008 starting at 9:00 AM Ridpath Junior Public School at 39 Ermatinger Street, Lakefield, Ontario For more info contact: Gerald Hodgson dor017@sympatico.ca 705-657-7869 - Gerald Hodgson - 705-657-7869 - dor017@sympatico.ca

March 1 - Fun Fly - Sheridan Indoor - Sheridan College Gymnasium - Sheridan Indoor fun fly hosted by the EMFSO. \$10.00 per flyer. Spectators free. Come see what all the 'buzz' is about. - Alan Biggerstaff - 905-857-6015 - bstaff@rogers.com

March 2 - Swap Shop - Heydenshore R/C Show and Sale - Heydenshore Pavillion Whitby - Heydenshore R/C Show and Sale sponsored by The Whitby Aeromodellers on March 2nd, 2008 between 9am and 2pm. Take the Brock Street South exit (not Brock Road) from 401 and follow Brock Street South to the Heydenshore Pavillion on Water Street

by the lake. Great annual event and terrific bargains on planes, equipment and accessories. - Don Cavanaugh - 905.579.9907 - dcavanaugh@rogers.com

March 9 - Swap Shop - Keswick Model Aircraft Club Swap Meet - Mount Albert Lions Hall - Keswick Model Aircraft Club Swap Meet at the Mount Royal Lions Hall, Mount Albert, Ontario. March 9th, 2008. 9am to 2pm. R/C aircraft, helicopters, cars & boats, new and used equipment. Table reservations contact Len Abbot 905.775.8177 or Derek Pheaton 705.437.2789 email sunbury-1@rogers.com - Len Abbot - 905.775.8177 - sunbury-1@rogers.com

March 16 - Swap Shop - Aurora Model Aircraft Club Swap Meet - Royal Canadian Legion - The Aurora Model Aircraft Club will hold it's Swap Shop on March 16, 2008 at The Royal Canadian Legion, 105 Industrial Parkway, Aurora, Ontario. \$5 entry fee for spectators, 18 and under free. Start time 9AM. Exhibitor space available on a first come, first served basis. Contact Peter Maxwell at 905.727.6637 or email pmaxwell@aci.on.ca - Peter Maxwell - 905.727.6637 - pmaxwell@aci.on.ca

April 1 - Fun Fly - Sheridan Indoor - Sheridan College Gymnasium - Sheridan College indoor fun fly. Come see what all the 'buzz' is about. \$10.00 each flyer. Spectators free. - Alan Biggerstaff - 905-857-6015 - bstaff@rogers.com

August 8 - Nationals - MAAC RC Scale Nationals; Kawartha Classic Scale - Kawartha Lakes RC Flyers Field - Aug 8-10, 2008. RC Scale Contest. MAAC RC SCALE NATIONAL CHAMPIONSHIP; KAWARTHA CLASSIC SCALE CONTEST; SOUTHEAST ONTARIO ZONE SCALE CHAMPIONSHIP; EASTERN CANADA US SCALEMASTERS QUALIFIER; and TOP GUN QUALIFIER; all in one great event hosted by the Kawartha Lakes R/C Flyers. Contest categories will be Fun Scale, Sportscale, Standoff, Expert and Team Scale. There will be a separate Southeast Ontario Zone Championship award. See the MAAC website for scale rules. MAAC/AMA membership required. Pre-registration is encouraged. Visit our web page at www.kawarthaclassicscale.com for more information on location, registration, rules, and accommodation. Static Judging - Friday at 10 am. Flying starts Saturday and Sunday at 9:00 a.m. Preregistration Fee, until July 18th, will be \$45, which includes 2 lunches. Registration after July 18th will be \$50. An on-site dinner is planned for Saturday. A concession booth will be operated. On-site, non-serviced camping is allowed. The Kawartha Lakes Flyers field is located about 4 km east of Lindsay (Hwy 36) at 571 Pigeon Lake Road (County Road 17). For more information, contact Peter Conquergood at (705) 738-6349, or e-mail: info@kawarthaclassicscale.com - Peter Conquergood - 705-738-6349 - pcconquer@nexicom.net

February 16 - Fun Fly - SNOW FLY - FOREST LAKESIDE FLYERS CLUB FIELFebruary 16, 2008 - Forest Lakeside Flyers Annual 'Snow Fly' at their club field, west off Hwy #21, on Proof Line road, approx. 4 km north of Forest, Ontario. Heated shelter and free coffee and chili lunch for all MAAC members. Flying 10:00 am to 1:00 pm Contact: Stuart Schroeder (519) 344-1253 - Stuart.schroeder@ebtech.net - 519-344-1253 - sschro@ebtech.net

February 17 - Swap Shop - 1st Southern Region Swap Meet - Cornell Community Hall - 1st Southern Region Swap Meet to be held at the Cornell Community Hall on Sunday February 17th. Time will be from 10am until 2 pm. Tables are \$10, contact Paul Arthur at 519-842-2943. Setup will be from 9am until 10 am. A \$1 dollar entry fee which enters you into a draw for the door prize. Refreshments and snacks will be on sale along with tickets for a Super Sportster EP from the Tillsonburg Radio Control Flying Club. Come and have a great time. - Terry Parsons MAAC 18484 - 519-485-6602 - tcparsons@execulink.com

May 25 - Fun Fly - FUN FLY - Forest Lakeside Flyers CLUB Field - May 25, 2008 - Forest Lakeside Flyers Annual Fun Fly at their Proof Line club field, west off Hwy #21, approx. 4kms north of Forest, On. Refreshments available. No events. No entry fees. Great flying site. Contact Stuart Schroeder at (519) 344-1253. - Stuart Schroeder - 519-344-1253 - sschro@ebtech.net

May 31 - Fun Fly - Otterville Primer - Otterville Radio control flying site - Bryan Mailloux, - bm_tm_mmm@hotmail.com - Otterville Imac primer event! May 31, 9am (June 1 rain date) This is an event for new and experienced Imac pilots to gain some experience for the up and coming contest season. This is an event is a must attend for new pilots wanting to try out Imac. See www.scaleaerobatics.ca for more info. Take the 401 to Woodstock and 30 minutes south on hwy 59 to new road. On site camping no-hook ups.

June 7 - Fun Fly - Float Fly - Merner's Gravel Pit - June 7 & 8: Float Fly at Merner's Gravel Pit, Holmsville, On. Hosted by Sky Harbour Modelers. Overnight camping available, no hook-ups. Pop available on site but no food. Follow the signs off Hwy 8 east of Clinton or off County Road 31, south of Holmsville. For more info, contact Bill Fry at 519-524-6332 - Bill Fry - 519-524-6332 - bfry@hurontel.on.ca

June 14 - Fun Fly - Field Opener - Springford Ontario - Come on out for our Spring Opener Fun Fly. Treat yourself to a great day flying from the best flying field in the Southwest Zone. No pressure just come and fly and have a great time. Lunch will be available for a nominal fee. Current MAAC or AMA membership required. - Terry Parsons - 519-485-6602 - tcparsons@execulink.com

June 21 - Fun Fly - Fun Fly - club field - Sauve R/C Flyers - Fun Fly - Club Field Sau-

TRADING POST

Submit Trading Post ads to:
 Box 61061 Calgary AB T2N 3P9
 or TradingPost@ModelAviation.ca



Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. (905) 632-4479

WANTED: Old radio equipment for R/C planes to be restored & flown at Vintage R/C Society meets. Single channel or reed radios, including transmitters, receivers, servos or actuators. Contact Bob Gardner, 2201 O'Dette Rd., Peterborough ON K9K 2L4 Ph. 705-749-3512 email: boberos@canada.com

FOR SALE: Pattern Airplane Kit "LA1" by RC City. NIB \$200. Toronto pick-up only. call Peter 416-450-0623

FOR SALE: Eagle 2 Traine, Astro Hog, Super Chipmonk, 120 Super Sportster, Lazer 30, Phone 204-728-2345

WANTED: old linotype machine, letterpress, lettertype. Trying to continue tradition of printing, reasonable price / donations welcomed, will pay shipping. oracle_9@yahoo.com, 416-514-1535.

FOR SALE: Quadra 52. never run (\$250.00), Quadra 65, almost no running time, electronic ignition (\$350.00). Don Forness dforness@sasktel.net (306-778-6400)

WANTED: Left Wing for a "FUNTANA 90", Phone Bob (613) 745-6499, Email: Rmyhara@magma.ca

WANTED: Right Wing for a "FUNTANA 90", Phone Harvey (250) 862-6716, Email harveystehr@shaw.ca

FOR SALE: Pattern Airplane Kit, LA1 by R/C City NIB \$200. Toronto pick-up only! Call Peter 416-450-0623

FOR SALE: nib Flair builder's kits: Puppeteer (Sopwith Pup 60") \$225, YAK (55m, 79") \$350. John at jgarrow@cogeco.ca

FOR SALE: Ikon N'West 1/4 scale kit built Fairchild 22, a beauty from the Golden Age of aviation. With servos and Saito 150, flies great. \$400. Call Harry, 905-945-0335.

FOR SALE: Ikon N'West partly built 1/4 scale Ryan PT 22 kit, fibreglass cowl, scale landing gear. \$200. Call Harry, 905-945-0335.

WANTED: Parts for O.S. Gemini FT-120 twin four stroke. Contact jmoffatt@sympatico.ca or call John at 905-842-9826

FOR SALE: Moki 44cc Twin gas engine. Low run time. Going for 1/2 new price: \$450.00. For more info or pictures contact Harry, (306)773-7587 harryb@sasktel.net

WANTED: Main Landing gear for Modelfly Cessna 177 Cardinal made by Falcon Trading Co. Mike Taziar - taziarj@globalserve.net, 905-854-2319

WANTED: Enya .40 for crankcase and bearings. Harry 819-687-3661 Harry. pretty@rougenet.net

FOR SALE: Air Canada 747 14' span, 72 lbs, 4 motors 910s, 16 flights, never crashed.



C-130 Herc. 19.5' span, 73 lbs, 4 Poulan Motors, never crashed. For info call Steve at 204-773-2921.



Looking for an IMPRESSIVE combo?



381 Joseph-Huet
 Boucherville
 PQ J4B 2C5

tel.(450) 449-9094
 fax (450) 449-3497
 sales@icare-rc.com

NEW!!
 AP-High discharge 15-20C-LiPo

| | | | |
|----------|------|-------|----------|
| AP3300HD | 3S1P | 11.1V | \$109.00 |
| AP3300HD | 4S1P | 14.8V | \$145.00 |
| AP3300HD | 5S1P | 18.5V | \$179.00 |
| AP3700HD | 3S1P | 11.1V | \$121.00 |
| AP3700HD | 4S1P | 14.8V | \$164.00 |
| AP3700HD | 5S1P | 18.5V | \$205.00 |



Dealer inquiries welcome

ICARE/IKARUS North American distributor for Plettenberg, Schulze and many other genuine products



geen Conservation - June 21st, 2008 from 10:00 am to 4:00 pm. Club field RR 1, Hanover, watch for signs. Food, drinks available, fly from a mowed sod field. We have been around for 43 years and each year gets better so come fly with us and have a ball. Lots of B.S. included! We have more than doubled our field in area. Phone Steven Kemp at (519) 364-7256 for info. - Steven Kemp - 519-364-7256 -

June 21 - Fun Fly - Forest City Flyers Annual Fun Fly - FCF Club Field - Forest City Flyers Annual Fun Fly at the Club field behind the Ford Plant, Talbotville, Hwy #4 south of the 401. One day event, no Entry Fee. Camping at the field, no hook-ups. Registration 8:30 a.m. - flying from 9:00 a.m. to 3:00 p.m. Contact Jack Cann 519-472-1522

June 22, 2008 - Fun Fly - Stratford Fun-fly - South Perth line 29 Lot 4461 - Come to one of the best fields in southwestern Ontario for a great day of flying and entertainment. A concession stand for food and lots of prizes will be available. - Ted Kuhl - flykuhl@cyg.net

June 28 - Fun Fly - Otterville Funfly - Otterville radio control flying club. - Rene Goossens - rnegoossens@execulink.com - 17th annual fun-fly at Otterville R/C flying club. June 28, 29 10am-6pm. Win \$1000 cash for being the first to fly through the barn. Fly an airplane and receive a free meal. Proof of maac or ama is mandatory. Take the 401 to Woodstock and 30 minutes south on hwy 59 to new road. On site camping no-hook ups. Contact Rene Goossens at 519-879-6854 or look at www.start.ca/users/g2v3bake/

July 5 - Competition - Otterville Scale aerobatic challenge - Otterville radio control flying club - Bryan mailloux - bm_tm_mm@hotmail.com - Otterville 2nd annual Scale aerobatic Challenge. July 5,6 All classes flown + free style. 25\$ entry fee. Ontario and NC Imac points given. Flying to start at 9am sharp. On site camping no-hook ups. Check out www.scaleaerobatics.ca for more info. Take the 401 to Woodstock and 30 minutes south on hwy 59 to new road.

July 5 - Fun Fly - 17th Annual Scale Rally - Forest Lakeside Flyers Club Field - Saturday, July 5, 2008 (rain date Sunday July 6, 2008) Forest Lakeside Flyers 17th Annual 'Scale Rally' at their Proof Line club field, west off Hwy #21, approx. 4 kms north of Forest, Ontario. Refreshments available. Great flying site. Lots of visitors. Flying from 9:00 am until 4:00 pm. Contact Stuart Schroeder (519) 344-1253 - Stuart Schroeder - 519-344-1253 - ssshro@ebtech.net

July 6 - Fun Fly - Mac Rowe Memorial Fun Fly - Woodstock RC Club Field - Steve Raper - 519 539 8454 - Woodstock RC Flying Club-Mac Rowe Memorial FunFly. July 6 2008 10:00-3:00. All types of planes/helis welcome. Food booth open all day. Pilot draws. Come and enjoy a day of flying. No rain date (there will be no rain this year). Visit our website for info and directions. www.woodstockrcflyingclub.ca

July 12 - Fun Fly - July Fun Fly - Springford Ontario - Come and join us for this mid season Fun Fly. Our fun flies are non pressure events, just come and fly from the best flying field in the Southwest zone and enjoy a great day with old and new friends. Lunch will be available for a nominal cost. MAAC or AMA current membership is required to fly. - Terry Parsons - 519-485-6602 - tparsons@execulink.com

August - Fun Fly - Memorial Scale Rally - Forest City Flyers field - Forest City Flyers Annual Memorial Scale Rally at the Club field behind the Ford Plant, Talbotville, Hwy #4 south of the 401. One day event, no entry fee, trophies awarded. Camping at the field, no hook-ups. Registration 8:30 a.m. - flying from 9:00 a.m. to 3:00 p.m. Contact Joe Cunningham 519-666-0194, email cunningham@execulink.com

August 23 - Fun Fly - Fun Fly & Air Show - John Empson Field - August 23, 2008: Fun Fly, Air Show & Swap Meet hosted by Sky Harbour Modelers, Goderich. Held at John Empson Memorial Field located south of Goderich off Hwy 21, behind the Bluewater Youth Centre. Bring anything R/C to sell. Food & drinks available. Camping on site, no hook-ups. Everyone welcome. For info, contact Wilf Higgins at 519-440-0576. - Wilf Higgins - 519-440-0576 -

October 7, 2009 - Fun Fly - LIFT Indoor RC flying dates - Fanshawe College, Oxford St. E. London, Ontario - Welcome to our new indoor RC venue.. The gym is at Fanshawe College in London Ontario and is a good size gym at 80' X 110' with a 26' Ceiling. We have 6 dates confirmed starting in October, 7th and followed each month, Nov. 4th, Dec. 9th, January 08, 13th, February 10th, March 9th. All starting times are 10 AM and go till Noon. Contact Art Lane at 519-685-7002 or email art1lane@netscape.ca for further information. - Art Lane - 519-685-7002 - art1lane@netscape.ca

Astromodélisme

suite de la From page 86

copie volante simple du type Black Brant (une fusée canadienne) obtiendra plusieurs points pour l'altitude atteinte mais elle en perdra en raison de sa simplicité de conception et d'assemblage, tandis qu'une copie volante potable de l'Ariane aura une piètre performance de vol. Il est primordial de bien choisir le prototype que l'on veut reproduire.

ARTISAN

De concert avec l'altitude à l'échelle, les copies volantes pures constituent les épreuves Artisan (Craftsman). Ces maquettes peuvent être très complexes tant au chapitre de l'allure que pour la construction que pour leur mode d'opération. Oui, ces maquettes reçoivent un pointage relativement à la simulation d'une "mission". À l'opposé des autres épreuves – qui, elles, sont sous-divisées selon la catégorie de moteur – les copies volantes ont une limite...la définition juridique d'une maquette de fusée : un engin qui possède une poussée de 160 Newton-seconde/1,5 kg au moment du lancement. Contrevenez à l'une ou l'autre de ces limites et votre engin n'est plus une maquette! Cela vous semble facile? Vous tentez de maximiser la dimension de la maquette relativement à 1) ce que les moteurs peuvent soulever et ramener de façon sécuritaire et fiable sur le plancher des vaches; et 2) afin qu'elle soit aussi imposante que possible afin d'ajouter autant de détails que possible et afin d'ajouter des caractéristiques de mission telles que le bon étagement et l'éjection réussie de la cargaison... tous ces paramètres pour un prototype que vous avez tout juste fait voler UNE FOIS, une reproduction pour laquelle vous n'avez peut-être pas réussi à trouver la meilleure documentation (les couleurs ou les dimensions), tout en espérant que personne n'a tenté de reproduire le même engin!

Pour vous donner une idée de la complexité en jeu, la maquette qui a remporté le dernier Championnat mondial d'astromodélisme était un Soyouz TM, dont le lancement s'est effectué grâce au regroupement de huit cartouches (quatre dans le fuselage et un dans chacun des fusées d'appoint). La fusée a abandonné ses fusées d'appoint, s'est séparée à trois reprises pour ensuite éjecter l'écran afin de dévoiler l'engin spatial qui lui, a aussi fini par s'éjecter... et toutes ces composantes ont été récupérées grâce à des parachutes propres à chacune. Le concurrent disposait ensuite d'une demi-heure pour assembler sa maquette de nouveau et se préparer à la lancer lors de la deuxième ronde! Ces copies volantes ne s'adressent certainement pas à ceux qui manquent de courage!

Dans ma prochaine chronique, je traiterai de l'une de mes maquettes préférées, les planeurs assistés (boost gliders). ✨

XP FUEL

XTREME PERFORMANCE

- Proven Blends
- High-tech Oils
- State-of-the-art Additives
- Leak-proof Jugs



Haven't tried XP Fuel's recent ground-up redesign? Try it now!

With new lubricant and additive technology, we have been able to reduce oil content while maintaining the protection you've always trusted with XP Fuel blends.

Our new XP-7 additive in our XTREME series has reduced head temperatures by an average of 25%.

Make sure your club gets in on our Pre-Book Program. For further information on XP Fuel products, visit www.xpfuel.com.

HiFLIGHT

Distributed in Canada
by HiFlight R/C Ltd.
Dealer inquiries welcome.

PHONE: (780) 485-2003
FAX: (780) 485-2103
EMAIL: mail@hiflightrc.com

CONSUMERS: Sign up for notification of new products, special offers, and industry news with our free Consumer Flyer. Visit our website at www.hiflightrc.com to sign up.

XP FUEL

XTREME PERFORMANCE

SAFETY FIRST

If you don't use original or premium quality parts...



DON'T PANIC

CALL NICK!

TEL.:514-884-0226

ALIGN RAPTOR HIROBO V-BLADES RADIX SYNERGY AND MORE

Professional Services And Original Parts Only
buy on-line at www.ndheli.com



N.D. DISTRIBUTION
MAGNUM FUELS AUTHORIZED CANADIAN DISTRIBUTOR
MONTREAL, QUEBEC, CANADA
NICK DI BIASE
TEL.:514-884-0226 FAX:514-648-8142



DEALER CALL FOR INQUIRIES

“So, Mr. ‘Wait-and-See’ goes with Spektrum. Why now?”

“Two plus years of proven performance and the right radio was all I needed.”



The DX6i: Proof Positive Spektrum Really Is For Everyone

Lots of pilots, just like you, have been waiting to see which 2.4GHz spread spectrum technology really works. For many, the facts are in. For over two years they've watched fellow modelers consistently enjoy the unsurpassed freedom, security and, most importantly, the reliability of Spektrum™ DSM® technology. The only thing they were waiting for was a radio system that had everything they needed and nothing they didn't.

That system is here.

The 6-channel DX6i uses the same full-range DSM2™ technology found in the Spektrum DX7 and JR® X9303 2.4, and includes an impressive list of easy-to-use programming features for both airplanes and helicopters that are accessed quickly and simply with a unique roller/selector interface. It comes with the new full-range AR6200 Ultralite DSM2 6-channel receiver that is robust enough to use in large models yet compact enough to fit in many parkflyers. The DX6i is also compatible with all existing Spektrum aircraft receivers. Whatever kind of flying you do, the DX6i can be adapted to most any model in your existing collection that requires 6 channels or less.

DX6i Software Features

The DX6i comes equipped with all the programming features you need to fly most any sport, 3D or pattern airplane. It also includes helicopter programming.

General

- ModelMatch™
- ServoSync™
- Integrated Timer
- Dual Rate and Expo
- Dual Speed Trim Scroll
- Model Name
- Model Type
- Throttle Cut
- Servo Reverse
- Trainer Mode
- Model Copy
- Travel Adjust
- Sub Trim
- Servo Monitor

Helicopter

- Gyro Gain Adjust
- 5-Point Graphic Throttle Curve
- 5-Point Graphic Pitch Curve
- P-Mixes (2)
- Revolution mixing
- Swash Type: Normal and 120 deg CCPM

Airplane

- Flap
- P-Mixes (2)
- Flap-Elevator Mix
- Dual Aileron Mix
- V-tail Mix
- Elevon Mix
- Aileron Differential Mix

DX6i 2.4GHz DSM2
6-Channel Radio System

You don't have to fly Jets, Giant-Scale or 90-size helis, to appreciate the difference Spektrum can make in your modeling experience. Look for the DX6i wherever Spektrum is sold, or visit www.spektrumrc.com to find a retailer near you.


SPEKTRUM®
Leaders in Spread Spectrum Technology

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESALERS

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**



BUSINESS HOURS

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

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

PLANES * CARS * TRUCKS * BOATS * HELICOPTERS * RADIOS * MODELS * TRAINS * ROCKETS * KITES



FREE SHIPPING*

**We've lowered our
HITEC prices again!**

SERVOS

FREE SHIPPING*

| | | |
|----------|-----------------------------|----------|
| HS-45HB | Premium Feather | \$ 16.50 |
| HS-50 | Super Sub Micro | \$ 17.50 |
| HS-55 | Sub Micro | \$ 10.50 |
| HS-56HB | Sub Micro Karbonite | \$ 19.99 |
| HS-65HB | Mighty Feather | \$ 19.99 |
| HS-65MG | Mighty Feather | \$ 29.99 |
| HS-75BB | Retract | \$ 25.50 |
| HS-77BB | Low Profile | \$ 21.99 |
| HS-85MG | Sub Micro | \$ 25.99 |
| HS-85BB | Mighty Micro | \$ 18.99 |
| HS-81 | Sub Micro | \$ 12.50 |
| HS-81MG | Sub Micro | \$ 16.99 |
| HS-125MG | Thin Wing | \$ 27.99 |
| HS-225BB | Mighty Mini | \$ 15.99 |
| HS-225MG | Mighty Mini | \$ 22.50 |
| HS-311 | Standard | \$ 8.50 |
| HS-422 | Deluxe Std | \$ 10.50 |
| HS-425BB | Deluxe BB Std | \$ 13.50 |
| HS-475BB | Deluxe HD BB | \$ 13.99 |
| HS-625MG | Deluxe Hi Speed BB | \$ 27.99 |
| HS-635HB | Hi Torque Dual BB | \$ 24.99 |
| HS-645MG | Deluxe Hi Torque BB | \$ 27.99 |
| HS-755BB | 1/4 Scale Bearing Karbonite | \$ 22.50 |
| HS-765HB | Sail Arm | \$ 33.99 |
| HS-785HB | Sail Winch | \$ 41.99 |
| HS-805BB | Mega 1/4 Scale | \$ 31.99 |
| HS-965MG | Super Speed | \$ 54.99 |
| HS-985MG | Super Torque | \$ 54.99 |

DIGITAL SERVOS

| | | |
|-----------|----------------------|----------|
| HS-5125MG | Digital Wing | \$ 45.50 |
| HS-5245MG | Mini High Torque | \$ 35.99 |
| HS-5475HB | Digital Sport | \$ 24.99 |
| HS-5625MG | Digital Super Speed | \$ 44.99 |
| HS-5645MG | Digital Super Torque | \$ 44.99 |
| HS-5745MG | Digital 1/4 Scale | \$ 55.99 |
| HS-5965MG | Digital Super Speed | \$ 69.99 |
| HS-5985MG | Digital Super Torque | \$ 69.99 |
| HS-5955TG | Digital Titanium | \$ 91.99 |
| HS-6635HB | Karbonite Digital | \$ 37.50 |
| HS-6965HB | Digital Coreless | \$ 66.50 |
| HS-6975HB | Digital Coreless | \$ 66.50 |

DIGITAL CAR SERVOS

| | |
|------------|----------|
| HSC-5995TG | \$ 91.99 |
| HSC-5996TG | \$ 91.99 |
| HSC-5997TG | \$ 91.99 |
| HSC-5998TG | \$ 91.99 |

NOTE: MG: Metal Gears; BB: Ball Bearings;
HD: Heavy Duty; TG: Titanium Gears

* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
* Some size and weight restrictions apply.
* Insurance is extra.

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

RADIOS

FREE SHIPPING*



ECLIPSE 7

171721 **Airplane Version FM** \$ 209.99

4 HS-422 Servos, 8 Ch, Supreme Receiver, 600mAh Receiver, Battery, Standard switch.

171724 **TX only w/Spectra** \$ 184.99

Module FM
Eclipse transmitter with Spectra Synthesizer Module, TX Nicads and overnight wall charger.



LASER 4/6

156721 **Laser 4 Standard System** \$ 109.99

Supreme 8 Ch, Receiver, 4 HS-300 Servos, 600mAh Transmitter Nicads, 600mAh Receiver Battery, A/C Overnight Wall Charger.

156724 **Laser 4 Micro System** \$ 89.99

72MHz Transmitter with Micro05S 5 Ch Receiver, 2-HS-55 Servos, Switch Harness, Full Nicad System, Charger.



OPTIC 6

158721 **Standard Version** \$ 179.99

6 Ch, 4 HS-325HB Servos, Supreme Receiver, 600mAh Receiver Battery, Charger Switch.

158722 **TX only w/Spectra Module** \$ 154.99

6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module.

158723 **TX w/Spectra Supreme Rx** \$ 164.99

6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module, Supreme Receiver.

158724 **QPCM Version** \$ 209.99

6 Ch, TX Nicads, Charger, QPCM Receiver, 4 HS-325HB Servos.

158725 **QPCM TX/RX** \$ 209.99

6 Ch, TX w/QPCM Receiver.



OPTIC 6 SPORT

Now In Stock

159721 **Standard Version** \$ 144.99

4 HS-325 Servos/Sup Rx

159723 **Electric Version** \$ 149.99

3 HS-81 Servos/6S Rx

159725 **Micro Version** \$ 144.99

3 HS-55 Servos/05S Rx



FLIGHT PACKS

FREE SHIPPING*

All crystals are only \$ 8.99
with purchase of flight pack.

ELECTRIC HELI PACK

4-HS56HB Servos
1-Micro05S Rx
25581 - Works with all radios \$ 94.99

ELECTRON PACK

3 HS-55 Servos
1 Electron 6 Rx
25270 Negative Shift Version
25370 Positive Shift Version \$ 69.99

MICRO 05 PACK

3-HS55 Servos
1-Micro05S Rx
25555 - Works with all radios \$ 49.99

MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos
Mini 6S 6 Ch FM
Auto-Shift Rx
28881 \$ 54.99

MINI MICRO PACK

3 HS-55 Servos
1 Mini 6S Rx
28855 \$ 56.99

NEUTRON MICRO PACK

3 HS-55 Servos
1 Neutron 6 Ch Dual
Conversion Rx
28955 \$ TBA

NEUTRON MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos
Neutron 6 Ch FM Dual
Conversion IPD Rx
28981 \$ TBA

ECONOMY PACK

4 HS-322 Servos
1 Mini 6 Rx
28832 \$ 72.99

UNIVERSAL PACK II

4 HS-425BB
Deluxe Servos
Supreme II S 8 Ch FM
Auto-Shift Rx Rechargeable
Rx Battery & Switch
Harness w/Charge Plug
23942 \$ 84.99

RECEIVERS

FREE SHIPPING*

Available for
any radio

ELECTRON 6

6 Ch FM Dual
Conversion Rx \$ 34.99

FUSION 9

9 Ch Syn.
Aircraft Rx \$ 84.99

HPD-07RH

7 Ch QPCM
Aircraft Rx \$ 86.99

MICRO 05S

5 Ch FM Rx \$ 17.99

MINI 6S

6 Ch FM Single
Conversion Rx \$ 20.99

NEUTRON 6S

6 Ch FM Dual
Conversion IPD Rx \$ 20.99

SUPREME IIS

8 Ch Auto
Shift Select \$ 30.99

No PST.

Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!

**P
L
Y
W
O
O
D

B
A
L
S
A**

| | 24" LONG | 48" LONG |
|-----------|----------|----------|
| 1/64"x12" | \$ 11.99 | \$ 19.99 |
| 1/32"x12" | \$ 7.99 | \$ 13.99 |
| 1/16"x12" | \$ 7.99 | \$ 14.99 |
| 3/32"x12" | \$ 7.99 | \$ 14.99 |
| 1/8"x12" | \$ 11.99 | \$ 21.99 |
| 3/16"x12" | \$ 4.99 | \$ 8.99 |
| 1/4"x12" | \$ 4.99 | \$ 8.99 |

| | 36" LONG | 48" LONG |
|----------|-------------|-------------|
| 1/16"x3" | 10/ \$ 9.99 | 10/ \$12.99 |
| 3/32"x3" | 10/ \$10.99 | 10/ \$13.99 |
| 1/8"x3" | 10/ \$11.99 | 10/ \$15.99 |
| 3/16"x3" | 5/ \$ 7.99 | 5/ \$10.99 |
| 1/4"x3" | 5/ \$ 7.99 | 5/ \$10.99 |
| 1/16"x4" | 10/ \$13.99 | 10/ \$17.99 |
| 3/32"x4" | 10/ \$14.99 | 10/ \$21.99 |
| 1/8"x4" | 10/ \$15.99 | 10/ \$22.99 |
| 3/16"x4" | 5/ \$ 9.99 | 5/ \$13.99 |
| 1/4"x4" | 5/ \$11.99 | 5/ \$14.99 |

| | |
|----------------|----------|
| 4.8V - 700mAh | \$ 16.99 |
| 6.0V - 700mAh | \$ 19.99 |
| 4.8V - 1100mAh | \$ 27.99 |
| 6.0V - 1100mAh | \$ 31.99 |
| 4.8V - 2700mAh | \$ 29.99 |
| 6.0V - 2700mAh | \$ 34.99 |

SANYO Battery Packs

| 9.6 Tx Packs (Flat or Square Available) | |
|---|----------|
| 700mAh | \$ 34.99 |
| 1100mAh | \$ 44.99 |
| 2700mAh | \$ 49.99 |

FLASH CA GLUE
MIX or MATCH
(thin, medium or thick)
3 - 2 oz. pack

FREE SHIPPING*

\$ 19.99



EPOXY

FREE SHIPPING*

5 min.,
8 oz [NHP105]



12 min.,
8 oz [NHP112]



Mix or match
any 3 for
\$24.99
(Reg. \$11.99 ea.)

30 min.,
18 oz [NHP130]



3 hr,
8 oz [NHP180]



Finishing
Resin
[NHP200]



Eflite BL OUTRUNNER MOTORS

| | |
|----------------------|-----------|
| Power 10 - EFLM4010A | \$ 74.99 |
| Power 15 - EFLM4015A | \$ 79.99 |
| Power 25 - EFLM4025A | \$ 84.99 |
| Power 46 - EFLM4046A | \$ 109.99 |



| | |
|-----------------------|-----------|
| Power 60 - EFLM4060A | \$ 129.99 |
| Power 110 - EFLM4110A | \$ 164.99 |
| Power 160 - EFLM4160A | \$ 179.99 |



THUNDER POWER LITHIUM BATTERIES

FREE SHIPPING*

| | |
|------------------|------------------------|
| 730mAh 2C | THP7302SJPL - \$ 34.99 |
| 730mAh 3C | THP7303SJPL - \$ 44.99 |
| 910mAh 2C 7.4V | THP9102SJPL - \$ 36.99 |
| 910mAh 3C 7.4V | THP9103SJPL - \$ 49.99 |
| 1320mAh 2 C 7.4V | THP1320SPL - \$ 39.99 |



| | |
|-------------------|------------------------|
| 1320mAh 3C 11.1 V | THP13203SPL - \$ 54.99 |
| 2070mAh 2C 7.4 V | THP20702SX - \$ 54.99 |
| 2070mAh 3C 11.1 V | THP20703SX - \$ 79.99 |
| 2100mAh 2C 7.4 V | THP21002SPL - \$ 49.99 |
| 2100mAh 3C 11.1 V | THP21003SPL - \$ 69.99 |



FREE SHIPPING* (See Page 1 for details.)

HOBBY WHOLESALE

is very determined to give you, the consumer, the best possible deal on all our products. We guarantee to cheerfully meet or beat any of our competitor's advertised prices. Plus, we will continue to offer **FREE SHIPPING*** and all club members that are registered with us a **2% REBATE** to their club.

MONOKOTE STANDARD COLORS

Mix or match any standard colors and SAVE!

5 - \$ 54.99
(\$ 11 each)



FREE SHIPPING*

AR6000 Receiver

SPM6000
- Works with DX-6/DX-7 Radio
- Only weighs 7 grams
- 2.4 GHz only

\$ 49.99

AR6100 Receiver

SPM6100 (6 Ch)
- Works with DX-7 only
- Weighs only 3.5 grams
- DSM2 Technology

\$ 49.99

AR6200 Receiver

SPM6200
- DSM2 6 Ch Rx
- Ultralite only 10 grams
- Dual Link

\$ 79.99

AR6300 Receiver

SPM6300
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs only 2 grams

\$ 59.99

AR7000 7 Ch Receiver

SPM6070
- DSM2 Technology
- Works with DX-7 only
- Full range for use in any

\$ 99.99

AR9000 Receiver

SPMAR9000
- DSM2 Technology

\$ 169.99

AR9100 Receiver

SPMAR9100
- DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver
- Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale

\$ 219.99

AR6300 Nanolite Flight Pack

SPM6300F
- AR6300 Rx
- 4-DSP60J Servos

\$ 129.99



FREE SHIPPING*

DX-6 2.4 GHz DSM Radio

SPM2460
- AR6000 Receiver/4-S75 Servos
- 6 Ch Park Flyer System
- 10 Model-Memory

\$ 199.99

DX6i Radio

SPM6600
- Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
- Airplane and Heli Programming
- 6 Channels
- 10 Model-Memory
- AR6200 Receiver

\$ 179.99

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio

SPM2710 - Sport Flyer
SPM2712 - Sport Heli
- First full-range 2.4 GHz Radio for all aircraft types
- 20 Model-Memory
- Airplane/Heli Software
- 4-DS821 Digital Servos
- AR7000 Receiver

\$ 349.99

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio MicroLite

SPM2720 - MicroLite Air
SPM2722 - MicroLite Heli
- 3-S285 Servos
- 1-AR6100 Receiver

\$ 339.99

Digital Servo Programmer

SPMDSP - \$ 24.99
- Servo Reversing
- High-Speed Input
- Three-Point and Dead Band Programming

DSP60

SPMDSP60 - \$ 21.99

- Sub Micro
- 6.0 g Digital Servo

DSP75

SPMDSP75 - \$ 19.99

- Sub Micro
- 7.5 g Digital Servo

Futaba

(Advanced Spread Spectrum Technology)

* Full Range 2.4 GHz System
12FG 2.4 GHz Fasst

- R6014FS Receiver
- 1700mAh Tx Battery
- 1500mAh Rx Battery

FUTK9275 Aircraft

FUTK9276 Heli

\$ 1199.99 each

6EX 2.4GHz Fasst

* 6 Ch Computerized Radio

FUTK6900

- R606FS 6 Ch Rx
- 6 Model Memory

\$ 219.99

7C 2.4 GHz Fasst

- 7 Ch Computerized Radio
- Incl: R617FS Receiver & 4-S3152 Servos

FUTK7000 Aircraft

FUTK7001 Heli

\$ 349.99 each

RECEIVERS

Fasst R606FS

FUTL7635 - \$ 89.99

Fasst R607FS

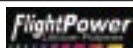
FUTL7637 - \$ 99.99

Fasst R608FS

FUTL7638 - \$ 159.99

Fasst R6014FS

FUTL7644 - \$ 219.99



LITHIUM BATTERIES EVO LITE

EVO 25

1200 mAh 35 11.1V [FPWP0313] - \$ 49.99

1500 mAh 35 11.1V [FPWP0317] - \$ 55.99

1800 mAh 35 11.1V [FPWP0321] - \$ 61.99

2170 mAh 35 11.1V [FPWP0327] - \$ 76.99

350 mAh 35 11.1V [FPWP0105] - \$ 25.99

800 mAh 25 7.4V [FPWP0108] - \$ 23.99

800 mAh 35 11.1V [FPWP0109] - \$ 34.99

1320 mAh 35 11.1V [FPWP0113] - \$ 46.99

2100 mAh 35 11.1V [FPWP0117] - \$ 62.99

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

DHC-2 Beaver 25e

ARF

- Quality balsa and plywood construction
- Genuine UltraCote® covering
- Removable one-piece wing
- Exceptional quality and scale detail throughout



E-flite

Wingspan: 68 in • Wing Area: 565 sq in • Length: 43 in • Weight: 4.9 - 6.2 lbs
Radio: 6 Channel, 6 mini-servos (req) • Motor: Power 25 or Power 32 (req) **EFL4525**
\$159.99

Sundowner 50

ARF

- Fiberglass cowl and wheel pants
- Glow or electric option right out of the box
- Easy-to-fly racer with smooth handling and precise control
- Hangar 9 hardware prehinged and installed



HANGAR 9

Wingspan: 63 in • Wing Area: 572 sq in • Length: 47.4 in • Weight: 6 - 7 lbs
Radio: 5 Channel, 5 servos (req) • Engine/Motor: 2C: .40 -.52, 4C: .56 -.82(req) **HAN4725**
\$199.99

SPE-43 43cc Gas Engine

w/Muffler/Ignition

- All new 43cc gas engine from SPE
- Makes a claimed 3.9HP!
- Includes muffler, electronic ignition, machined stand off mounts and shielded spark plug wire
- Full parts support available and ONE year warranty



SPESPE43
\$299.99

Displacement: 42.9 cc • Max. Output: 3.9 hp • Weight: 3.2 lbs
RPM Range: 1,300 - 9,000 rpm • Prop Range: 18X8, 20X10

"FlyCamOne" V2

Micro Video Camera

- Larger resolution, LCD display, rotating lens, longer battery life, and a thermal activated motion detector
- Can be remotely activated using an additional servo
- Videos are recorded with a resolution of 640x480 for clear playback
- 1280x1024 pixels for still photos
- Charges via the USB port on your computer in about 1 to 1-1/2 hours



HLIAA1131
\$99.99

HOBBY LOBBY



Lama V4 RTF

Electric Coaxial

- Durable design bounces rather than breaks in most crashes
- Comes with a complete spare set of main blades
- Completely built when you open the box, all electronics pre-installed

HLIEK033
\$109.99 Main Rotors: 13.5 in • Length: 16 in • Weight: 8 oz.
Radio: 4 Channel, 2 servo (included) • Motor: Electric (included)

SAITO

SAIFA56CL

\$194.99

SAIFA62ACL

\$199.99

SAIFA72CL

\$224.99



Saito 56, 62 & 72

Control Line

- Purpose-built for the control line crowd
- Ultra-lightweight muffler
- Specially designed control line venturi system lets you adjust size to suit your application

GREAT PLANES



38% Extra 330S

ARF

- Built-up balsa ply and hardwood
- Two-piece wing panels with aluminum joiner tube
- High-gloss lightweight heat shrink film
- Complete hardware set included
- Ready to fly in 18-20 hours

GPMA1290
\$999.99 Wingspan: 110.5 in • Wing Area: 2279 sq in • Length: 103 in • Weight: 37 lbs
Radio: 6 Channel, 10 servo (required) • Engine: 120 - 150 cc Gas (required)

GREAT PLANES



3D Reactor Bipe

ARF

- Laser cut balsa and plywood construction
- Factory applied Top Flite MonoKote and pre-painted cowl
- Pre-painted fiberglass wheel pants
- Ready to fly in 4-6 hours

GPMA1580
\$149.99 Wingspan: 35 in • Wing Area: 600 sq in • Length: 43 in • Weight: 34 - 38 oz.
Radio: 4 Channel, 4 micro-servo (required) • Motor: Brushless (required)

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

Secure on-line ordering
with searchable catalog

Visit us by computer!

We have the world's most
extensive hobby shop web site!

Customer Service Department
New Extended Hours;
Heures de service a la clientèle
prolongé

(Atlantic Time)

9AM to Midnight Monday through Thursday

9AM to 9PM Friday

9AM to 8PM Saturday

2PM to 8PM Sunday

1-800-839-3262

Bilingual Customer Service & Tech Support
Now Accessible Through our Toll Free Line!

Service à la & Assistance Technique
Maintenant Disponible Sans Frais!

1-888-478-2580

FAX ORDER LINE

www.greathobbies.com



Prices do not include applicable taxes.
No handling fees! only GST, shipping,
and insurance charges apply!
PEI residents also add 10% PST.
NS, NB & NFLD residents just add 14% HST.

Technical Assistance will be
Available;
Assistance Technique sera
Disponible;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, and Fri.

9AM to 9PM Thursday

9AM to 5PM Saturday